

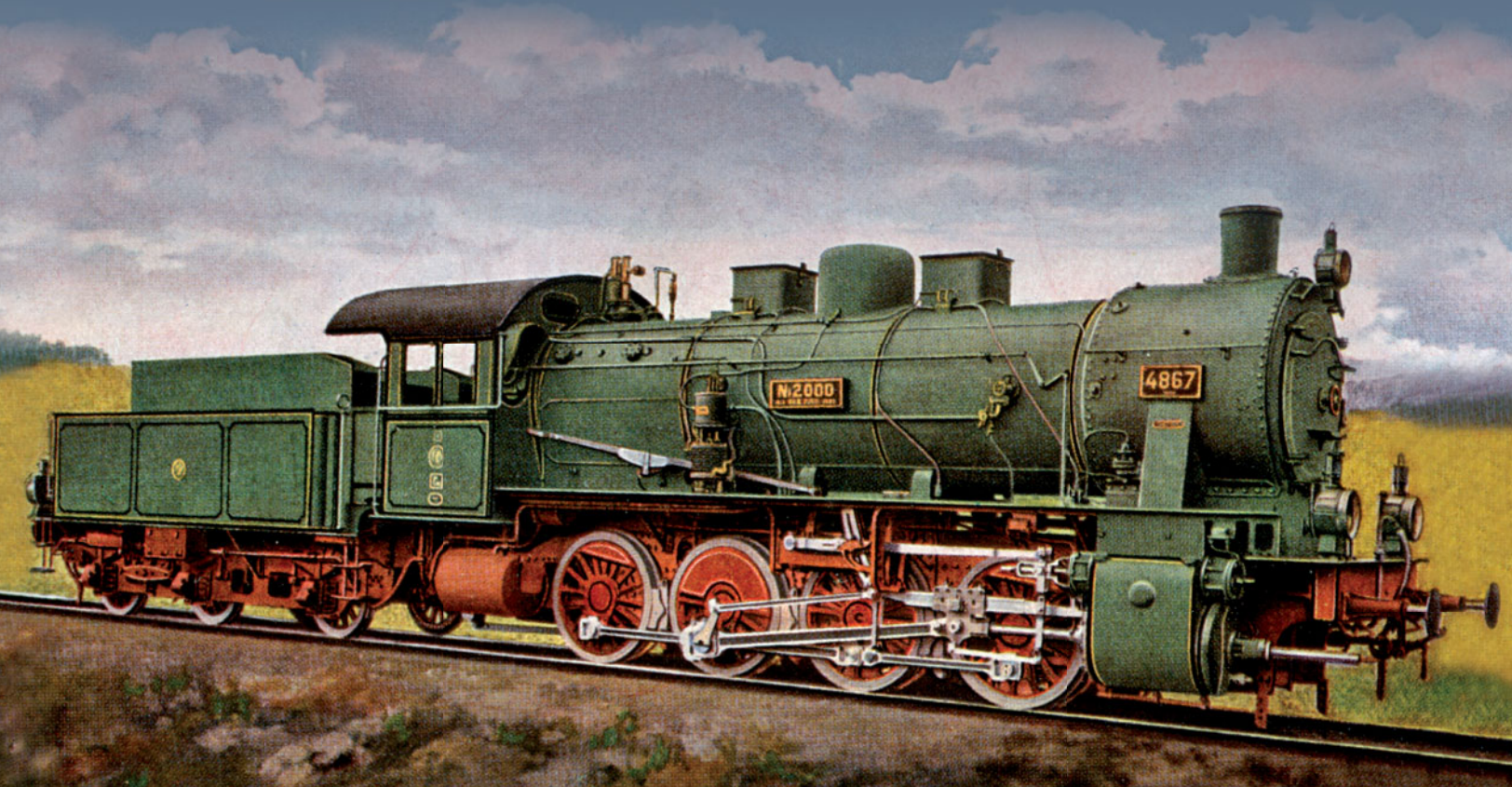
Wolfgang Diener

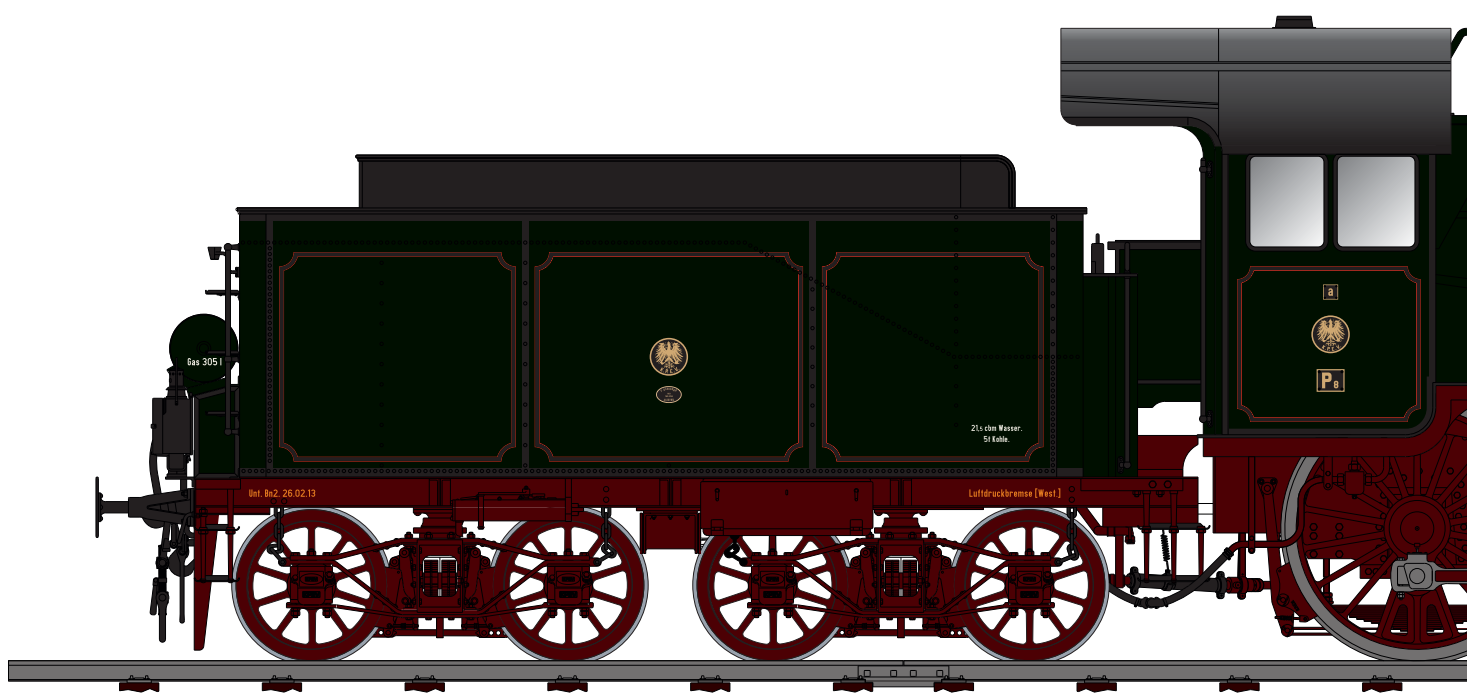
# ANSTRICH und BEZEICHNUNG von LOKOMOTIVEN

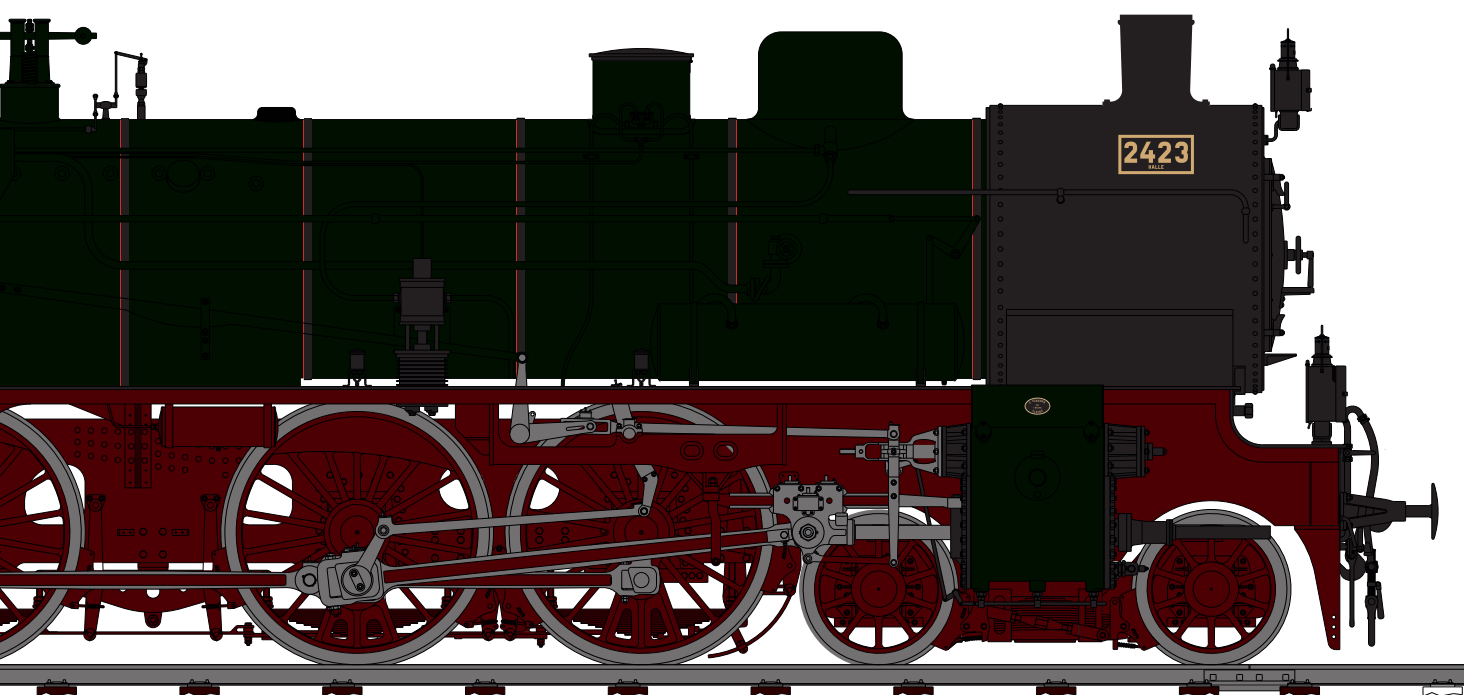
Das Erscheinungsbild deutscher Lokomotiven von 1871 bis heute



Deutsche Reichsbahn







© Peter Schnoor, 2005  
Wolfgang Diener, 2012





Wolfgang Diener

# **ANSTRICH und BEZEICHNUNG von LOKOMOTIVEN**

Das Erscheinungsbild deutscher Lokomotiven von 1871 bis heute

ISBN 978-3-8375-0821-5

Stand: Juli 2012

© 2012 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
[www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

Urheberrechtshinweis:

Jede Form von Nachdruck, Reproduktion, Weiterverarbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung – auch auszugsweise und unter Verwendung elektronischer Systeme – ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlags ist nicht gestattet und strafbar.

Alle Rechte vorbehalten.

Konzept und Text: Wolfgang Diener

Redaktion: Martin Knaden

Grafische Gestaltung: Kaj Ritter

Vertrieb: Klartext Verlag, Essen

Gesamtherstellung: Passavia Druckservice

Zum Geleit	4	Sachsen	112
Vorwort	5	Württemberg	114
Benutzungshinweise	6	Saarbahnen 1920 bis 1935	115
<b>Anstrich</b>	<b>7</b>	Deutsche Reichsbahn	116
Länderbahnen	8	Umzeichnung der Dampflokomotiven 1923	116
Baden	8	Umzeichnung der elektrischen Lokomotiven 1927	125
Bayern	13	Diesel- und Kleinlokomotiven	126
Dampflokomotiven	13	Weitere Entwicklung	127
Elektrolokomotiven	15	Deutsche Reichsbahn in der DDR	144
Elsass-Lothringen	17	Bezeichnung der Lokomotiven ab 1950	144
Mecklenburg	18	Umzeichnung 1970	145
Oldenburg	18	Weitere Entwicklung	146
Pfalz	19	Eisenbahnen des Saargebiets	147
Preußen	20	Deutsche Bundesbahn	147
Dampflokomotiven	20	Bezeichnung der Bundesbahn-Lokomotiven	147
Elektrolokomotiven	27	Weitere Entwicklung bis 1967	151
Sachsen	28	Einheitliche Kennzeichnung der	
Württemberg	30	Triebfahrzeuge 1967	154
Deutsche Reichsbahn	33	Weitere Entwicklung bis 1992	156
Dampflokomotiven	33	Schriftgrößen	157
Elektrolokomotiven	48	Wappen und Plakate an Lokomotiven	157
Diesel- und Kleinlokomotiven	60	Deutsche Bahnen	157
Deutsche Reichsbahn in der DDR	63	Neuer Nummernplan für die Lokomotiven	
Dampflokomotiven	63	der Deutschen Bundesbahn und der	
Elektrolokomotiven	66	Deutschen Reichsbahn 1992	157
Diesellokomotiven	69	Weitere Entwicklung	159
Deutsche Bundesbahn	73	Deutsche Bahn AG	159
Dampflokomotiven	73	Eigentumszeichen	159
Elektrolokomotiven	77	Betriebsnummer	160
Diesellokomotiven	87	Sonstige Anschriften	161
Deutsche Bahn AG	94	<b>Anhang</b>	<b>163</b>
<b>Bezeichnung</b>	<b>97</b>	Abkürzungen	163
Allgemeines	98	Literatur	164
Eigentumszeichen	98	Verzeichnis der RAL-Farben	166
Identifizierung	98	Verzeichnis der TGL-Farben	168
Gattungsbezeichnung	98	Gegenüberstellung TGL - RAL	169
Gesetzliche Bestimmungen	98	Bezeichnung im VDEV und VMEV	169
Bezeichnung für militärische Zwecke	100	Gattungsbezeichnungen und Betriebsnummernreihen	
Andere Bezeichnungen	100	der Dampflokomotiven	171
Länderbahnen	101	Schnellzuglokomotiven	171
Baden	101	Personenzuglokomotiven	172
Bayern	102	Güterzuglokomotiven	173
Elsass-Lothringen	103	Personenzugtenderlokomotiven	175
Mecklenburg	104	Güterzugtenderlokomotiven	176
Oldenburg	105	Zahnradlokomotiven	178
Pfalz	106	Lokalbahnlokomotiven	178
Preußen	106	Schmalspurlokomotiven	179
1883 bis 1918	106	Fußnoten	180
1918 bis 1923	112	Stichwortverzeichnis	186
		Verzeichnis der abgebildeten Lokomotiven	190

Unter extremen Verhältnissen kann eine Lokomotive immer fahren, wenn man ihr Kohle, Strom oder Dieselöl gibt. Der Fahrweg wird gestellt, ein Zug angehängt, das Personal tut seine Pflicht, und mehr braucht es kaum. In geordneten Zeiten ist es aber notwendig, die einzelne Maschine genau zu identifizieren. Man will wissen, wem sie gehört und was sie kann. Wenn es Wettbewerber gibt, soll die Lokomotive nicht nur ordentlich fahren, sondern auch gut aussehen. Formgebung und Lackierung tragen dazu bei. Man muss sie regelmäßig pflegen und ihre Leistungen korrekt abrechnen.

Deshalb nützen „Anschriften an Eisenbahnfahrzeugen zur Bezeichnung des Eigentums, der Gattung, der Verwendbarkeit, des Unterhaltungszustandes, der vorhandenen Einrichtungen und so weiter“, belehrt uns Rölls „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ von 1912. Der Anstrich taugt, wenn wir dem „Neuen Brockhaus“ von 1937 folgen, als „Überzug auf Holz, Metall, Mauerwerk usw. teils zum Schutz gegen äußere Einflüsse (zum Beispiel Nässe), teils zur Verschönerung. Für Eisen hat sich Bleimennige als bester Schutz gegen Rosten erwiesen; als Deckmittel dient dann eine Ölfarbe.“ Das galt für Architektur und Maschinenbau gleichermaßen.

Damit ist bereits viel über den Anstrich der Eisen-Bahn gesagt. Als Rostschutz mochte jeder Farbton dienen, während zur Verschönerung und zur Identifikation der Fahrzeuge nur eine ganz bestimmte Farbgebung in Betracht kommen konnte. Welche Farben wurden aber für die Lackierung von Lokomotiven und Wagen gewählt? Traditionell gab es bereits die heraldischen Farben der Königreiche und Herzogtümer, wie sie an Schlagbäumen und Wappen zu erkennen waren. Auch die Uniformen der Staatsdiener und Soldaten waren nach Farbe, Paspeln, Aufschlägen, Knopflöchern und Schulterstücken von Land zu Land vielfältig unterschieden. Da verwundert es nicht, dass auch die Lokomotiven der einzelnen Länder und Gesellschaften neben den Wappenschildern der Eigentumsverwaltungen jeweils einen unverwechselbaren „verkehrswerbenden Anstrich“ besaßen. Es besteht ein viel engerer Zusammenhang zwischen den Kleidern von Soldaten, von Eisenbahnern und von Lokomotiven, als gemeinhin angenommen wird.

Farben altern und vergehen rasch. Wie bei dem Kleid der Menschen unterlagen Farbgebung und Bezeichnung bei den Lokomotiven vielfältigen Veränderungen. Die Mode wirkte darauf ebenso nachhaltig ein wie die Politik. Neue Bahnverwaltungen, neue Staatsformen und neue Vorstandsvorsitzende setzten hier immer wieder andere Markierungen. Nicht immer waren praktische Gesichtspunkte maßgebend, selten wurden die Größe des Fahrzeugparks und die Kosten eines neuen Designs wirklich überblickt. Tradition ist seit 1950 für die deutschen Bahnen ein Fremdwort gewesen.

Für den Historiker ist es aus vielen Gründen wichtig, mehr über den früheren Anstrich der Triebfahrzeuge zu wissen. Jedes Restaurierungsvorhaben in einem Museum steht sogleich vor der Frage, welche äußere und innere Form für die zukünftige Präsentation angestrebt wird: Lieferzustand der Fabrik, makelloser früher Betriebszustand einer bestimmten Bahnverwaltung oder – zumeist realistischer – Betriebsendzustand des vorgefun-

denen Objekts? Die Entscheidung ist nicht leicht, denn Änderungen der Ausrüstung, Rostnarben auf den Blechen und Probleme bei der Beschaffung alter Farbstoffe zwingen immer wieder zu Kompromissen. Auch die Unkenntnis der im jeweiligen Zeitraum gültigen Anstrichvorschriften führt zu umstrittenen Ergebnissen. Ähnliche Fragen beschäftigen die Modellbahnhersteller und den ernsthaften Modellbahner, denn selbst bei der Rekonstruktion im kleinen Maßstab wird heute historische Korrektheit erwartet.

Schon wird es schwierig, beim Blick zurück die Bilder aus den einzelnen Epochen genau zu erkennen und auseinanderzuhalten. So bedeutend die Farbkleider der Fahrzeuge in ihren Zeiten gewesen sind: Systematische Informationen über Anstrich und Bezeichnung der deutschen Lokomotiven sind bis heute nicht vorhanden. Die historischen Anweisungen sind nur lückenhaft überliefert, Bilder sind als Quellen nur mit Vorbehalt brauchbar. Die Umsetzung der farbigen Realität in die Schwarzweiß-Fotografie unserer Väter erbrachte nämlich viel mehr Verzerrungen in helle und dunkle Linien als allgemein angenommen wird. Die verbreitete Kolorierung von fotografischen Abzügen bescherte der Nachwelt zugleich mehr Farben als einstmals üblich gewesen sein mögen. Die Wahrnehmung und die Erinnerung von Farbtönen durch das Individuum ist ein Kapitel für sich.

Deshalb ist dieses Buch entstanden. Es fasst jahrelange Forschungen zusammen, die nicht nur dem äußeren Aufzug der Lokomotiven galten, sondern ebenso den Anstrich und die Bezeichnung von Triebwagen, Reisezug- und Güterwagen im Wandel der Zeiten dokumentieren wollten. Weitere Bände sollen dieser Arbeit folgen. Sie wird als ein Lexikon eigener Art ihre Benutzer und Freunde finden, denen sie in Zweifelsfragen rasch und klar Auskunft gibt.

Dr. Alfred Gottwaldt - Leiter der Abt. Eisenbahnwesen im Deutschen Technikmuseum Berlin

# Vorwort

Das Interesse am Aussehen von Lokomotiven ist unter den Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern besonders ausgeprägt, wie man vielen Einzelveröffentlichungen und Leserbriefen in verschiedenen Zeitschriften der letzten Jahre entnehmen kann.

Der Verfasser beschäftigt sich bereits seit längerer Zeit mit der historischen Entwicklung von Anstrich und Bezeichnung von Schienenfahrzeugen und hat mit den erschienenen Veröffentlichungen<sup>1,2,3</sup> reges Interesse gefunden. Die Forschungen auf dem Gebiet der Eisenbahnwagen haben auch viele Erkenntnisse über Lokomotiven erbracht, die mit dieser Veröffentlichung nun zusammengefasst werden. Das 1996 erstmals erschienene Buch über Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven wird hiermit in überarbeiteter Auflage veröffentlicht, weil einerseits die erste Ausgabe seit langem vergriffen ist und andererseits einige Erkenntnisse über historische Einzelheiten korrigiert und die weitere Entwicklung bis zum Redaktionsschluss berücksichtigt werden mussten.

Dabei wird nicht unbedingt Wert auf eine vollständige Darstellung gelegt, es soll hier vielmehr all das übermittelt werden, was bisher zum Thema bekannt geworden ist. Es liegt in der Natur der Sache, dass eine vollständige Dokumentation aufgrund des langen betrachteten Zeitraumes und der Vielfalt der in Frage kommenden Bahnverwaltungen außerordentlich schwierig ist. Hinzu kommt, dass aus der Frühzeit der Eisen-

bahnen wenige authentische Informationen zu Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven erhalten sind. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass viele Ausnahmen, Sonderregelungen, die Nichteinhaltung der Vorschriften und die Ermessensspielräume der Abnahmebeamten häufig zu Abweichungen von den hier dargestellten Regeln geführt haben, die im Rahmen dieses Werkes nicht lückenlos beschrieben werden können.

Der interessierte Leser wird deshalb gebeten, Ergänzungen und Berichtigungen an die Adresse des Verfassers (Heinestraße 23, D-64354 Reinheim) weiterzugeben. Im Sinne einer möglichst vollständigen Dokumentation werden die wichtigsten dabei gewonnenen neuen Erkenntnisse dem Leserkreis in geeigneter Form mitgeteilt.

Diese Arbeit beschränkt sich aus den genannten Gründen im Wesentlichen auf die Lokomotiven deutscher Staatsbahnverwaltungen und der DB AG. Der betrachtete Zeitraum beginnt in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts und endet mit dem Redaktionsschluss. Es werden Dampflokomotiven, Elektrolokomotiven und Brennkraftlokomotiven einschließlich Kleinlokomotiven betrachtet. Lokomotiven der privaten Verkehrsunternehmen konnten wegen der unendlichen Vielfalt der äußeren Gestaltung der Fahrzeuge und des Ideenreichtums der Gestalter nicht aufgenommen werden, weil der Umfang des Werkes gesprengt worden wäre. Triebwagen bleiben wegen ihrer Analogie zu den Reisezugwagen einer eigenen Veröffentlichung vorbehalten.

Bei den Forschungen zu diesem Thema wurde der Verfasser in vorbildlicher Weise von vielen Eisenbahnfreunden unterstützt, wofür ihnen besonderer Dank gebührt. Namentlich den Herren Bernd Beck, Plochingen, Joachim Deppmeyer, Uelzen, Jens Freese, Frankfurt/M, Hermann Gaßner, Taufkirchen, Wolfgang Illenseer, Nürnberg, Alfred Gottwaldt, Berlin, Hermann Heless, Wien, Hermann Hoyer, Hamburg, Dr. Albert Mühl, Neustadt (Weinstraße), Manfred Röhler, Wangen, Thomas Samek, Hamburg, Peter Schnoor, Berlin, Horst Troche, Mühlthal, dankt der Verfasser an dieser Stelle; ohne ihre uneigennützigte Mitwirkung wären viele Fragen offen geblieben. Meinem lieben Bruder Hans Ulrich Diener, Darmstadt, und meinem Freund Thomas Landwehr, Göppingen, gilt besonderer Dank für die Mühe, der sie sich unterzogen haben, das Manuskript durchzusehen, Verbesserungsvorschläge einzubringen und mir mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

*Wolfgang Diener*



**Umzeichnung einer Lokomotive  
bei der Deutschen Bundesbahn im  
Bahnbetriebswerk anlässlich der Ein-  
führung der UIC-Nummern  
(Foto DB, Sammlung Fleischmann)**



Dieses Buch besteht aus den Teilen Anstrich von Lokomotiven, Bezeichnung von Lokomotiven und dem Anhang.

Im ersten Teil wird der *Anstrich* und damit die Farbgebung der Lokomotiven in überwiegend chronologischer Folge behandelt, und zwar für die deutschen Ländereisenbahnen nach dem Alphabet, für die Deutsche Reichsbahn (DRB), die Deutsche Reichsbahn in der DDR (DR), für die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Deutsche Bahn AG (DB AG).

Teil 2 bringt Informationen zum Thema *Bezeichnung* (Eigenschaftsbezeichnung, Identifizierung usw.) ebenfalls in der vorgenannten Reihenfolge.

Im Anhang ist ein Verzeichnis enthalten, das die in diesem Buch verwendeten *Abkürzungen* auflöst, gefolgt von einem ausführlichen Literaturverzeichnis. Eine Übersicht über die *RAL- und TGL-Farben* für Lokomotiven schließt sich an. Die *einheitliche Bezeichnung* der Lokomotiven im Bereich des VMEV sowie eine Übersicht über die Gattungen und Nummern der Dampflokomotiven nach dem *Umzeichnungsplan von 1926* sind hier ebenfalls wiedergegeben. Schließlich findet man hier *Fußnoten* und ein *Stichwortverzeichnis*, das dem Leser den schnellen Zugriff auf ein bestimmtes Thema ermöglicht.

Im Wesentlichen gibt es zwei Möglichkeiten, sich mit der Thematik Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven anhand dieses Buches vertraut zu machen. Der Leser, der Informationen zu den Verhältnissen bei einer bestimmten Verwaltung sucht, wird am ehesten im Inhaltsverzeichnis die Hinweise auf die Lesestelle finden. Sucht er hingegen etwas zu einem bestimmten Thema (zum Beispiel Farbkonzept, DB-Emblem, Umgrenzungszeichen, Untersuchungsdatum), so wird er im Stichwortverzeichnis nachschlagen. Wegen der überwiegend chronologischen Darstellung der Entwicklung wird er dann möglicherweise an verschiedenen Stellen in diesem Buch fündig werden.

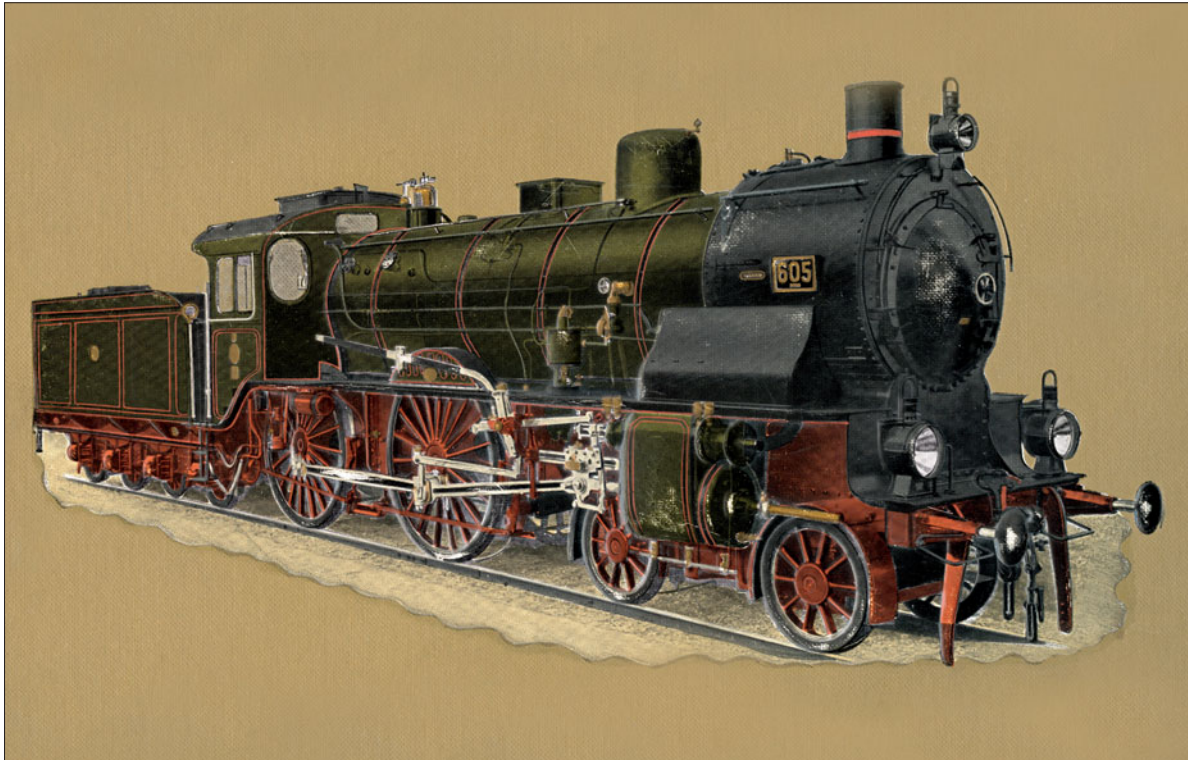
Die Abbildungen von Lokomotiven werden – nach Bahnverwaltungen sortiert und in annähernd chronologischer

Reihenfolge wiedergegeben. Damit soll es möglich sein, an Hand der Abfolge der Bilder einen Eindruck von der Entwicklung von Anstrich und Bezeichnung der Lokomotiven bei den verschiedenen deutschen Eisenbahnen zu gewinnen. Leider können nicht alle Entwicklungszustände an Hand dieser Bilder dokumentiert werden. Bei der Vielzahl von Schwarz-weiß-Fotografien ist es außerdem schwierig, immer die tatsächliche Farbe des Lokomotivanstrichs zu bestimmen. Deshalb wurde hier versucht, die Farben des Anstrichs aufgrund der im Text dargestellten Erkenntnisse anzuführen. Abweichungen von den so getroffenen Annahmen sind also nicht immer auszuschließen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass wegen der dunklen Farben des Regelanstrichs die Lokomotiven auf den meisten alten Werkaufnahmen einen Fotografieranstrich (Grundierung oder abwaschbaren Anstrich) besitzen, um Einzelheiten der Bauart besser erkennen zu lassen. Auch wurde hierdurch eine spätere Kolorierung der Fotos erleichtert. Über den tatsächlichen Regelanstrich sagen diese Werkaufnahmen daher nur wenig aus.

Bei den Bildern wird in den meisten Fällen angegeben, ob ein Fotografieranstrich vorliegt oder welchen Anstrich die Lok nach den Regeln der jeweiligen Verwaltung haben müsste und welche Bezeichnungselemente zu erkennen sind. Insbesondere die auf den Originalfotos, nicht aber bei der Druckwiedergabe, lesbaren Anschriften werden in den Bildunterschriften angegeben, damit ein möglichst vollständiger Eindruck von der Bezeichnung der Lokomotiven entsteht. Auf Besonderheiten und Abweichungen von den Regeln wird dabei hingewiesen.

Leider konnten nicht alle Bahnverwaltungen im gleichen Maße durch geeignete Fotografien berücksichtigt werden, weil entsprechende Bilder nicht zur Verfügung standen. Der Verfasser hofft dennoch, dass es mit dieser bildlichen Darstellung und den erläuternden Texten gelingt, dem Leser einen Überblick über die Entwicklung von Anstrich und Bezeichnung deutscher Lokomotiven zu ermöglichen.

# ANSTRICH von LOKOMOTIVEN



Lokomotiven sind ein hochwertiges und teures Maschinenbauprodukt, an dessen langfristiger Erhaltung die Eigentümer besonderes Interesse haben. Der Anstrich übernimmt in diesem Zusammenhang den Schutz aller frei liegenden äußeren und inneren Teile gegen Witterungseinflüsse und Korrosion. Hinzu kommt, dass die Farbgebung des Anstrichs von Lokomotiven ein wesentlicher Bestandteil des Unternehmensbildes (corporate identity) ist, mit dem sich eine Eisenbahn in der Öffentlichkeit präsentiert. Bei der Wahl eines bestimmten Farbtones spielen neben den Fragen der Verkehrswerbung auch die Haltbarkeit, Farbechtheit und Empfindlichkeit eine entscheidende Rolle.

In der Lokomotive drückt sich von jeher die Dynamik und Kraft der Eisenbahn aus. Die Lokomotivfabriken und Eisenbahnverwaltungen haben es regelmäßig verstanden, diese

Eigenschaften durch eine sorgfältige Farbgebung noch zu unterstreichen.

Allgemein dürfte die Entwicklung beim Anstrich von Lokomotiven von den Lokherstellern ausgegangen sein. Diese hatten natürlich ein besonderes Interesse, ihre Maschinen mit einem dauerhaften und werbenden Außenanstrich zu versehen, wobei den Fabriken anfangs vermutlich viel Freiheit bei der Wahl der Farbtöne zugewilligt war. Erst mit der wachsenden Verbreitung von Eisenbahnen und der Bildung großer Eisenbahngesellschaften haben Überlegungen über das Unternehmensbild der Eisenbahnen zu einheitlichen Vorschriften bei der Farbgebung des Lokomotivanstrichs geführt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es immer wieder Experimente und Sonderanstriche gegeben hat, die von den allgemeinen Vorschriften abwichen.

In den folgenden Abschnitten wird das regelmäßige äußere Erscheinungsbild von Lokomotiven deutscher Staatseisenbahnen im Laufe der Zeit dargestellt. Der Verfasser hat bei seinen Recherchen feststellen müssen, dass authentische Informationen über den früheren Anstrich von Lokomotiven sehr rar sind. Oft erschöpfen sich die Angaben in dem einfachen Hinweis zum Beispiel in alten Lieferbedingungen „Die Lokomotive ist grün zu streichen“.

Die Farbtöne lassen sich für alte Lokomotiven oft nur schwer oder gar nicht rekonstruieren. Seinerzeit gehörte dieses Wissen wohl zur Allgemeinbildung in den Lieferwerken und Eisenbahnwerkstätten, so dass genauere Angaben nicht notwendig waren. Manchmal wird auch auf Farbmuster hingewiesen, jedoch haben sich bisher keine Muster gefunden, aus denen die Farbtöne eindeutig ermittelt werden könnten. Erst mit exakteren Vorschriften bei den Preußischen Staatseisenbahnen und bei der Deutschen Reichsbahn lassen sich bessere Rückschlüsse auf die Farbtöne der Lokomotivanstriche ziehen.

Es gibt auch heute noch viele aktive und ehemalige Eisenbahner, die die frühere Farbgebung von Lokomotiven selbst gesehen haben. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass die Erinnerung von Zeitzeugen in der Regel nicht ausreicht, einen Farbton nachträglich anhand einer Farbskala zu bestimmen, wenn das Original nicht mehr vorliegt. Deshalb sind wir in dieser Frage sehr skeptisch geworden und verlassen uns in dieser Abhandlung vorrangig auf das, was sich durch Vorschriften oder zeitgenössische Veröffentlichungen belegen oder durch Vergleichsmöglichkeiten ermitteln lässt.

Ein besonderer Glücksumstand ist, dass zumindest für die Staatseisenbahnen in Preußen, Baden, Bayern und Württemberg historische Fahrzeugmodelle in den Verkehrsmuseen Berlin, Karlsruhe, Nürnberg bzw. im Deutschen Museum München existieren, die zu einem Zeitpunkt entstanden, als ihre Vorbilder noch im Einsatz waren. Dabei sei uns erlaubt anzunehmen, dass die Modelle seinerzeit mit den authentischen Farbanstrichen der Vorbildfahrzeuge versehen worden sind.

## Länderbahnen

In diesem Abschnitt wird die Farbgebung der Lokomotiven der sieben im Landeseigentum befindlichen deutschen Eisenbahnen in Baden, Bayern, Mecklenburg, Oldenburg, Preußen, Sachsen und Württemberg sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen behandelt. Die Quellen für diesen Teil der Abhandlung sind Lokomotiv-Lieferbedingungen der einzelnen Verwaltungen, amtliche Verfügungen, zeitgenössische Berichte von Fachleuten, eingefärbte Zeich-

nungen und Gemälde von Künstlerhand und heute noch existierende Modelle in verschiedenen Verkehrs- und Eisenbahnmuseen. Es liegt auf der Hand, daß hierbei nicht immer eine genaue Zuordnung der Anstrichfarben zu heute bekannten Farbsystemen möglich ist, manchmal ist die Angabe „grün“ oder „rotbraun“ oder „schwarz“ aber schon ausreichend zumindest für den allgemeinen Farbeindruck eines Fahrzeuges.

## Baden

### Dampflokomotiven

Zum Anstrich von badischen Dampflokomotiven liegt ein Bericht von Richard von Helmholtz aus dem Jahre 1921 vor, aus dem nachfolgend zitiert wird<sup>4</sup>:

*Zu Anfang wurde der Anstrich der badischen Lokomotiven offenbar, nach Geschmack der liefernden Fabrik, ziemlich willkürlich behandelt, und zwar scheint zuerst nach Sharp'schem Vorbild hellgrün bevorzugt gewesen zu sein. Schon 1844/45 muß jedoch ein weiterer Anstrich als Norm festgesetzt gewesen sein, denn es findet sich um diese Zeit bei Übernahme der Meyerschen Lieferung 3b der Vermerk: Anstrich hellgrün, soll mit den anderen Maschinen in Übereinstimmung gebracht werden.*

*Dieser andere Anstrich nach Muster von Gattung 2 ist dann bei Gattung 5 näher bezeichnet: Kessel- und Feuerkasten-Verkleidung dunkelgrün, Räder und Rahmen mit gedämpftem Rotbraun (Caput mortuum) anzustreichen und schwarz einzufassen. Das scheint bis zum Schluß der*

*Breitspurperiode in Geltung gewesen zu sein. Berichterstatte hat jedoch von dieser Farbenzusammenstellung nichts mehr gesehen; zu Beginn seiner Zeit war vielmehr bereits alles einschließlich Rahmen und Rädern dunkelgrün gestrichen, schwarz eingefäßt und mit feinen hochroten Linien beschnitten, nur Bahnräumer, Puffer, Rauchkammer, Kamin, Ventilabzugsröhren und Schwarzkopf waren schwarz.*

*Wie er sich bestimmt erinnert, hat die Hauptwerkstätte Karlsruhe diesen (sagen wir grün-roten Anstrich) bis etwa 1865 nach großen Reparaturen beibehalten. Besonders gut im Gedächtnis sind ihm dabei die zuletzt noch aufgefrischten Maschinen „Rhein“, „Schwarzwald“ und „Hektor“. Die Eckbildung, der die Beschneidungslinie folgte, war dabei, wo nicht direkt rechtwinklig, doch stets nur eine durchlaufende Rundung; einwärts springende Viertelkreise oder gar besonders aufgemalte Verzierungsblätter wie in Norddeutschland häufig, waren nicht in Übung. Daneben hatte jedoch die Maschinenbaugesellschaft etwas anderes eingeführt, wahrscheinlich mit Betriebsnummer 77, spätestens aber mit Nr. 83 beginnend, das war zwar im großen und ganzen genau derselbe Anstrich, aber mit hellgelber statt roter Beschneidung, was den Eindruck we-*

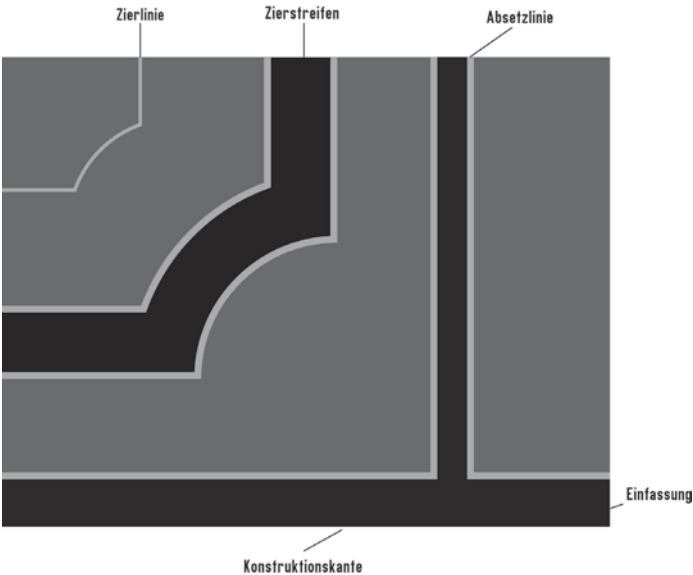
sentlich veränderte. Dieser (grün-gelbe) Anstrich hat sich dann drei Jahrzehnte hindurch unverändert behauptet. Rote Räder und damit der Übergang zum heutigen (schwarz-roten) Anstrich kamen erst Ende der achtziger Jahre. An den Modellen<sup>5</sup> ist mehrfach gegen den richtigen Anstrich verstoßen. Hochrote Rahmen hat es z. B. in Baden niemals gegeben. Die ohnehin dunkel gehaltene Hauptfarbe – grün – dunkelte bald noch mehr nach, so dass sie sich gegen die schwarze Umrandung kaum mehr abhob; auch die Beschneidungslinien verschwanden allmählich, so dass die Maschinen nach nicht allzu langer Zeit einen rein schwarzen Eindruck machten. Bei den vielen blanken Teilen und dem guten Putzen von damals boten sie aber dennoch einen entschieden saubereren Anblick als dies heutzutage meistens der Fall ist.

Mit diesem Bericht lassen sich also vier Phasen des badischen Lokomotivanstrichs feststellen:

Gegenstand	1844 bis 1859	1859 bis 1865	1865 bis 1895	1895 bis 1919
Lokaufbauten	hellgrün	dunkelgrün	dunkelgrün	schwarz
Rauchkammer	hellgrün	schwarz	schwarz	schwarz
Kamin		schwarz	schwarz	schwarz
Ventilabzugsröhren		schwarz	schwarz	schwarz
Rahmen	rotbraun	dunkelgrün	dunkelgrün	schwarz
Räder	rotbraun	dunkelgrün	dunkelgrün	rotbraun
Bahnräumer		schwarz	schwarz	schwarz
Puffer		schwarz	schwarz	schwarz
Einfassungen	schwarz	schwarz	schwarz	
Absetzlinien	hellrot	gelb	rot	
Zierlinien				rot

Anscheinend sind aber auch nach 1895 noch Lokomotiven mit dem grünen Anstrich abgeliefert worden. Die oben genannten Begriffe „Einfassungen“ und „Absetzlinien“ sowie der Begriff „Zierstreifen“ werden in diesem Buch noch häufiger erwähnt und bedürfen einer Erläuterung: Unter den Einfassungen sind hier Farbstreifen zu verstehen, die am Rand größerer Farbflächen angebracht sind, zum Beispiel an den Rändern einer Wasserkastenseitenwand. Absetzlinien – in obigem Bericht als Beschneidung bezeichnet – sind hier schmale Farbstreifen, die Flächen unterschiedlicher Farben voneinander trennen; so befand sich bei den badischen Lok eine hellrote und später eine gelbe Absetzlinie zwischen den grünen und schwarzen Farbflächen. Bei den Zierstreifen handelt es sich hier um mehr oder weniger breite Streifen, die größere Farbflächen untergliedern sollen. Bei vielen Werkaufnahmen von preußischen Lokomotiven erkennt man deutlich breite schwarze Zierstreifen an der Kessel- und an der Zylinderbekleidung sowie am Füh-

rerhaus unterhalb der Fenster und am Tenderkasten, die mit schmalen Linien abgesetzt sind. Schließlich wird auch noch der Begriff Zierlinien verwendet, wenn schmale Farbstreifen innerhalb einer einfarbigen Fläche abgebracht werden. Solche Linien in roter Farbe findet man in Baden an den einfarbig schwarzen Lokomotiven, die entlang von Konstruktionskanten (Kesselspannbänder, Wasserkastenkanten) mit einem bestimmten Abstand geführt sind.



Diese Zeichnung verbildlicht die Begriffe Einfassung, Zierstreifen, Zierlinie und Absetzlinie (Alle Zeichnungen und Fotos ohne Urheberangabe stammen vom Verfasser oder aus seiner Sammlung).

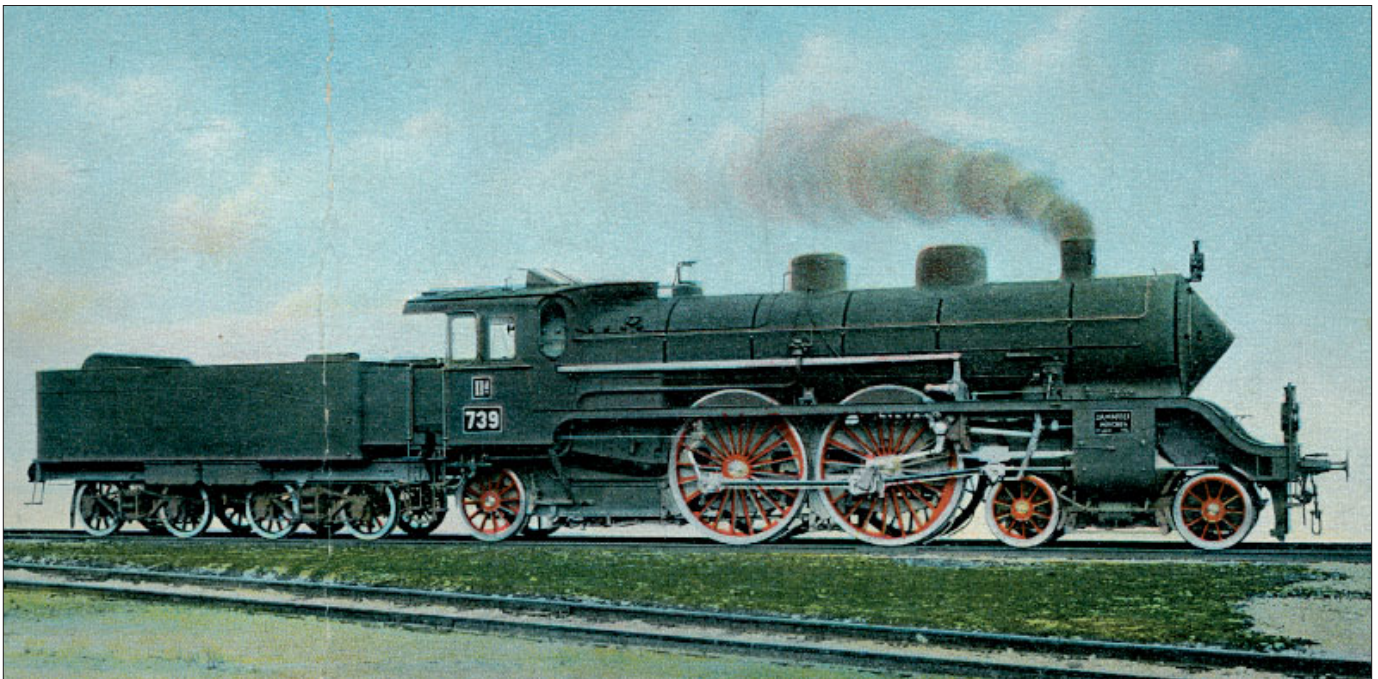
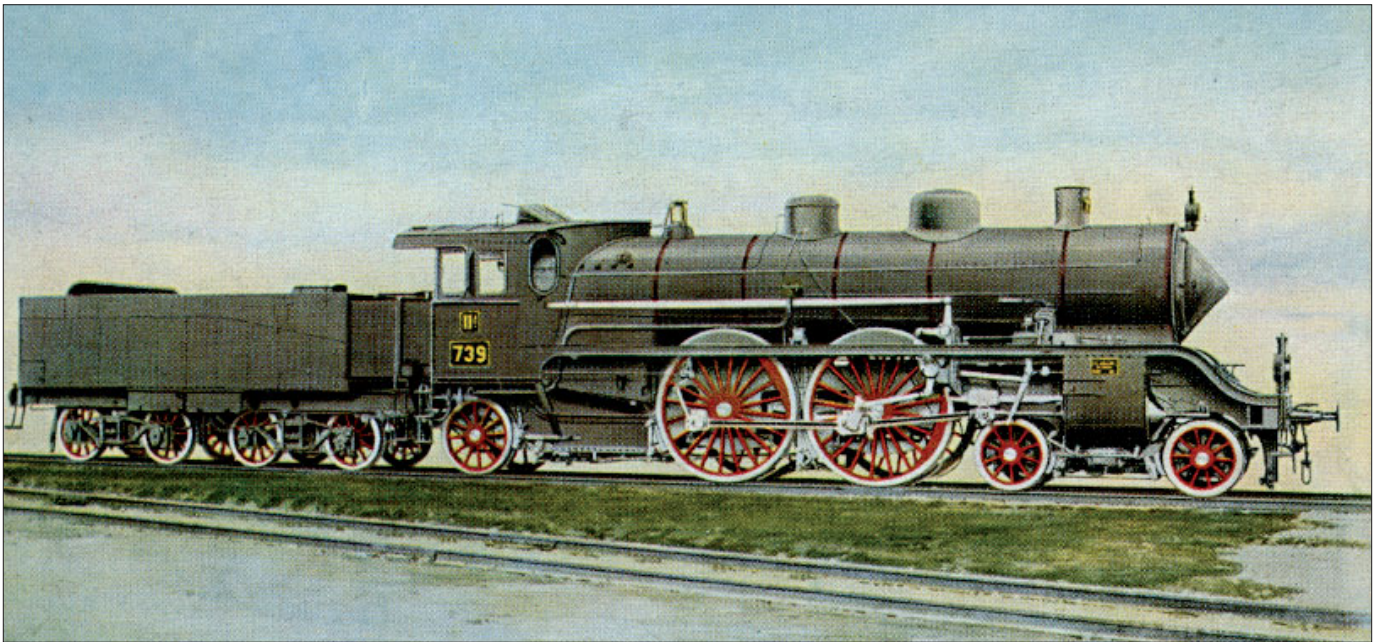
Anhand der historischen Modelle badischer Lokomotiven im Verkehrsmuseum Karlsruhe können näherungsweise folgende Angaben zu den Farbtönen gemacht werden:

• rot (für Absetz- und Zierlinien)	karminrot RAL 3002
• hellgrün	laubgrün RAL 6002
• dunkelgrün	kieferngrün RAL 6028
• rotbraun	rotbraun RAL 8012
• schwarz	tiefschwarz RAL 9005.



Dieses Werkfoto zeigt die Vorlage für die auf den beiden folgenden Bildern gezeigten kolorierten Postkarten. (Werkfoto 1902 Maffei München)

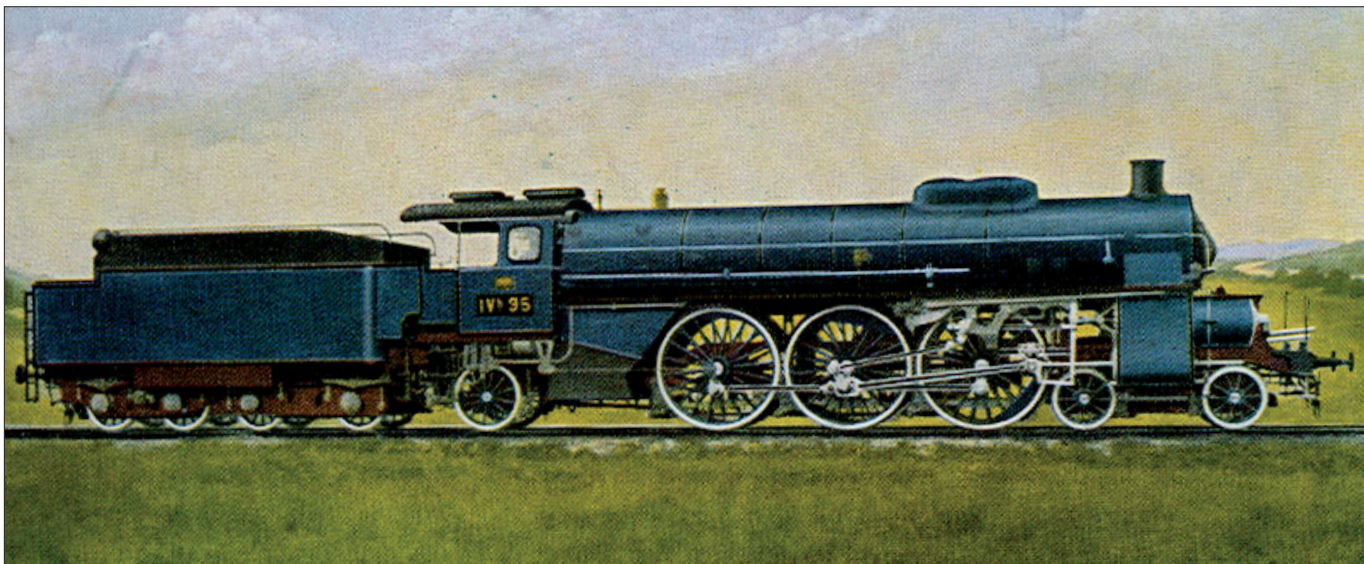




### Baden 1902: Ild 739

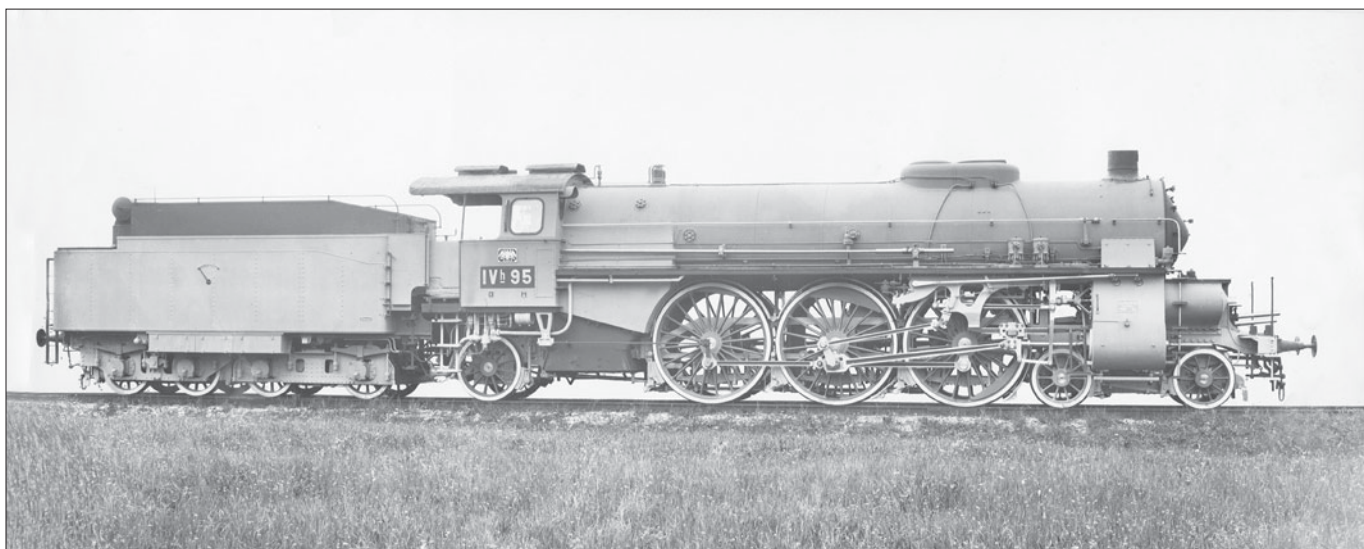
Um zu demonstrieren, wie schwierig es ist, anhand von zeitgenössischen Farbbildern die authentische Farbgebung der Lokomotiven zu ermitteln, zeigen wir hier die Lokomotive 739, Gattung Ild der badischen Staatseisenbahnen in zwei Bildern: Das erste Bild gibt die Aufbauten und den Rahmen in einem grüngrauen Farbton wieder, während sie auf dem zweiten Bild eher in blaugrauer Farbe erscheinen. Auf beiden Abbildungen sind die Radsterne rot, die Radreifen sowie das Gestänge blank oder weiß. Die Kesselbänder sind schwarz gestrichen, auf dem ersten Bild sind außerdem noch schwach rote Absetzlinien zu erkennen, auf dem zweiten sind gelbe oder weiße Absetzlinien angedeutet. Unglaublich erscheint die weiße Farbe an den erhabenen Flächen der Messingschilder im zweiten Bild. Hier wurde auch das Fabrikschild an der Zylinderbekleidung manipuliert: Es ist wesentlich größer als das auf dem ersten Bild, wohl um den Herstellernamen besser wiedergeben zu können. (Bilder Maffei 1902, Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)





### Baden 1918: IVh 95

Dieses Farbbild zeigt die 1918 von Maffei gelieferte Lokomotive IVh Nr. 95 der badischen Staatseisenbahnen in graublauer Farbe an den Aufbauten, den Zylindern, der Feuerbüchse und den Radsternen. Lok- und Tenderrahmen sind rotbraun, die Radreifen blank. Der Aschkasten erscheint ebenso wie das Führerhausdach und der Kohlenaufsatz schwarz gestrichen, die Kesselbänder und Einfassungen großer Flächen sind ebenfalls schwarz und tragen hellgelbe Absetzlinien. Daß diese Farbangaben mit Vorsicht zu betrachten sind, zeigt das Originalfoto, das dieser kolorierten Darstellung zugrunde lag (s. u.). (Bild Maffei 1918, Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)



### Baden 1918: IVh 95

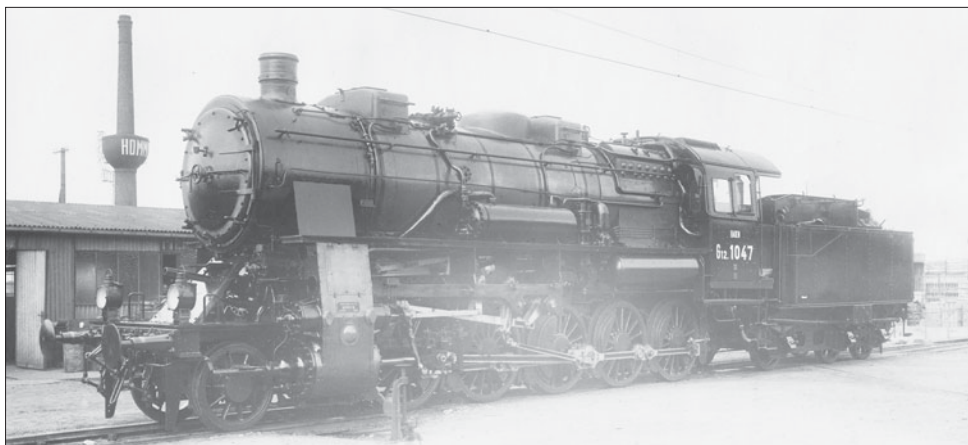
Das Originalfoto, das für das oben beschriebene Farbbild der badischen IVh 95 verwendet wurde, zeigt, dass der Künstler bei der Kolorierung etwas zu weit gegangen ist: Hier sind nämlich keine schwarzen Kesselbänder und Einfassungen zu erkennen, auch Absetzlinien sind nicht zu sehen. Statt dessen scheint die Lok mit einer einheitlich grauen Farbe (Fotoanstrich) gestrichen zu sein, lediglich Rauchkammertür, Schornstein, Aschkasten und Kohlenaufsatz sind schwarz, die Räder könnten hingegen rotbraunen Anstrich besitzen.

Am Führerhaus befinden sich das badische Staatswappen, das Gattungs- und Nummernschild, das Umgrenzungs- und das Leistungsschild; das Fabrikschild ist an der Zylinderbekleidung zu sehen; an der Vorderseite des Schlot es ist die Betriebsnummer in erhabenen Ziffern angebracht. Am Tender befindet sich ein kleines Schild mit der Aufschrift „9 t Heizstoff“ sowie drei kleine Schilder mit Angaben des Wasserinhalts an den Prüfhähnen. (Werkfoto 1918 Maffei)

### Baden 1920: G 12 Nr. 1047

Die erst im Jahr 1920 von der Lokomotivfabrik BBC Mannheim gebaute Lok, weitgehend unveränderte Übernahme der preußischen Konstruktion G 12 besitzt bereits weitgehend den durch die Deutsche Reichsbahn übernommenen preußischen Regelanstrich für Dampflokomotiven: Kessel einschl. Aufbauten, Vorwärmer und Zylinderbekleidung braungrün, Rauchkammer, Umlauf, Vorder- und Rückseiten der Zylinder, Führerhaus und Tender schwarz, Hauptluftbehälter, Rahmen und Räder rotbraun.

Als Eigentumszeichen dient der Schriftzug **BADEN**, die Gattung und die Betriebsnummer sind wie jener mit weißer oder gelber Farbe am Führerhaus angeschrieben, darunter erkennt man die Schilder für das Umgrenzungszeichen und die Leistungsklasse. Am Tender befindet sich die weiße Anschrift „6 t Heizstoff“. (Werkfoto 1920 BBC)



### Baden 1922: P 8 Nr. 1188

Mit vollständig schwarzem Hochglanzanstrich scheinen die Aufbauten der badischen P 8 Nr. 1188 hier versehen zu sein. Selbst Rahmen und Radkörper wirken auf den ersten Blick schwarz, bei näherem Hinsehen erkennt man jedoch zumindest am Steuerungsträger einen helleren Farbton, der dem seinerzeit üblichen

Rotbraun entsprechen kann. Bei der Bezeichnung handelt es sich um eine seltene Mischung: Als Eigentumsverwaltung ist bereits Deutsche Reichsbahn angeschrieben, die Betriebsnummer „1188“ entstammt jedoch noch dem badischen Nummernplan. Unten am Führerhaus befinden sich das Gattungszeichen „P 8“, die Leistungsklasse „c“ sowie die Anschrift „R. B. D. Karlsruhe“, am Tender der Hinweis „7 t Heizstoff“, alles mit weißer oder gelber Farbe unmittelbar angeschrieben. An Rauchkammersattel und Tenderseitenwänden befinden sich die amtlichen ovalen Fabrikschilder. (Werkfoto 1922 MBG Karlsruhe)



## Hochglanzbleche

Sämtliche in den Jahren 1909 bis 1917 nach Baden gelieferten Lokomotiven (insgesamt 189 Stück) hatten Hochglanzblechverkleidung an Langkessel, Stehkessel außerhalb des Führerhauses, Zylindern und Schieberkästen. Das sind folgende Lokomotiven (Betriebsnummern der Deutschen Reichsbahn): 18 211..217, 18 231..238, 18 251..256, 56 711..738, 56 751..776, 56 781..785, 70 101..105, 70 111..125, 75 401.. 409, 75 411..441, 75 451..464, 75 471..473, 75 481..483, 92 228..232, 92 241..251, 92 261..266, 97 201..204<sup>6</sup>. Diese Aufstellung umfasst nur 186 Lokomotiven, die restlichen 3 Lok sind vermutlich nach dem Weltkrieg nicht in Deutschland verblieben.

Das Aussehen der Hochglanzbleche war dunkelblaugrau hochglänzend, das entspricht im Farbton in etwa RAL 7015 schiefergrau. Bei der Rekonstruktion von Glanzblech muss aber berücksichtigt werden, dass dieses wegen seiner hochglänzenden Oberfläche je nach Umgebung ein ganzes Spektrum von Farbreflexionen aufweist, das von schwarz (wie z.B. Ofenrohre) über mittel- bis hellgrau ins Bläuliche gehend umfasst. In der Regel wurden ausschließlich die Bekleidungsbleche

des Kessels, der Kesselaufbauten und der Zylinder mit Hochglanzblechen versehen. Dort wo gekümpelte (in mehr als einer Dimension gebogene) Blechteile benötigt wurden, wurden diese nicht aus Hochglanzblech, sondern aus normalem Eisenblech hergestellt und nachträglich in einer dem Hochglanzblech nahekommenden Farbe gestrichen. Dies war insbesondere bei den Domhauben und Teilen der Zylinderverkleidung der Fall. Alle übrigen Teile der Lokomotive (Führerhaus, z.T. Rauchkammer, Tender, Rahmen) erhielten den Regelanstrich der jeweiligen Verwaltung.

## Elektrolokomotiven

Zur Farbgebung der elektrischen Loks gibt es zur Zeit nur einen Hinweis: Im Verkehrsmuseum Nürnberg befindet sich das Modell einer elektrischen Lokomotive um 1910 aus dem Hause BBC, dessen Lokkasten einen Anstrich in blauer Farbe aufweist, die weitgehend mit RAL 5011 stahlblau übereinstimmt. Unter der Annahme, dass BBC für dieses Modell die „Hausfarben“ der heimatischen Bahnverwaltung verwendet hat, wäre dies ein Beleg für den stahlblauen Anstrich der badischen Elektrolokomotiven.



# Bayern

## Dampflokomotiven

Die ersten uns vorliegenden Angaben zum Anstrich bayerischer Lokomotiven stammen aus den Jahren 1882 bis 1884. Dort heißt es<sup>7</sup>:

*Kessel, Cylinder, Rahmen sowie alle sonstigen nicht blank bleibenden Theile der Locomotive sind sorgfältig zu verkiten, sauber und dauerhaft anzustreichen und fein zu lackieren. Der Anstrich ist durchgehends grün mit schwarzem Rand und hellgrüner Ausfassung.*

Unter dem Begriff Ausfassung sind hier wieder die Absetzlinien zu verstehen, die schwarze und dunkelgrüne Flächen gegeneinander abgrenzen.

Mit diesem Anstrich dürften die bayerischen Lokomotiven bis weit in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts ausgeliefert worden sein.

Für die Lokomotiven der Bayerischen Ostbahn wird folgender Anstrich genannt:

Lok über alles	dunkelgrün
mit folgenden Ausnahmen:	
Schornstein	schwarz
Rauchkammer	schwarz
Puffer	schwarz
Einfassungen	schwarz
Absetzlinien	weiß
Haltegriffe	blank
Laufstangen	blank
Treibstangen	blank
Anschriften	gelb

Über den Regelanstrich der bayerischen Lokomotiven um 1908 sind folgende Angaben bekannt:

Kessel, Führerhaus	dunkelgrün
Wasserkästen	dunkelgrün
Barrenrahmen, Puffer	schwarz
Aschenkasten	schwarz
Einstiegsleitern	schwarz
Dach des Führerhauses	schwarz
Kastenaufbau des Tenders	schwarz
Kesselreifen, Kaminkrause	Messing
Reifen an den Kesseldomen	Messing
Kappen der Laternen	Messing
Nummernschild	Messing, Grund schwarz
Gattungsschild	Messing, Grund schwarz
Treib- und Schiebestangen	schwarz
Haltegriffe	blank
Rahmen der Führerstands Fenster	gelb
Radspeichen	dunkelgrün
Beschriftung	gelb
Einfassungen	schwarz
Absetzlinien	weiß oder hellgrün.

Bei einigen im Verkehrsmuseum Nürnberg vorhandenen Modellen von Dampflok sind anstelle der weißen Absetzlinien auch sehr helle grüne Linien zu erkennen. Inwieweit diese den Originalzustand repräsentieren, ist nicht mehr festzustellen.

Über den Anstrich der ab 1913 gelieferten Lok (u. a. der Bauart Mallet Gt 2x4/4) gibt es folgende Informationen:

Lok über alles	dunkelgrün
mit folgenden Ausnahmen:	
Absetzlinien	gelb
Beschriftung	gelb
Radkörper	rotbraun
Griffstangen	blank
Treibstangen	blank
Steuerung	blank
Lampenkapfen	blank

Aus dem Jahre 1917 stammen schließlich folgende Angaben zur Farbgebung der bayerischen Lokomotiven<sup>8</sup> bei der Unterhaltung in den Werkstätten:

- a. *Mit grüner Lasurfarbe (Grüne Ölfarbe mit Lokomotivlack oder Waterproof): Langkesselverkleidungsbleche außen, Rahmenflächen außen, Stirnbalken, Führerhauswände außen, Tenderaußenflächen und Räder*
- b. *Mit schwarzer Farbe (2/5 Leinölersatz, 3/5 Ölgasteer, gemischt mit 30% Fillingup): Führerstandsfußbleche, Laufbleche, Fußtritte, Requisitenkästen, Aschenkasten, Luftbehälter, Radachsen, Achskisten, Federn und Bremsteile, Führerstandswände innen bis zur Kesselhöhe*
- c. *Mit Ölgasteer ungemischt: Rauchkammer, Kamin, Kohlenbehälter innen, Tenderkohlenraum und Führerstandsdach oben*
- d. *Mit heller Lasurfarbe (Lithopon mit etwas Ölrub, oder Ocker mit Chromgelb und Weiß): Innere Führerstandsflächen über Kesselhöhe und Führerstandsdecke.*

Bemerkenswert ist dabei, dass nun die Rahmenaußenflächen wieder grünen Anstrich erhielten, während um 1908 hier schwarzer Anstrich vorgeschrieben war. Auch scheinen die Einfassungen und Absetzlinien bei der Unterhaltung der Lokomotiven zu diesem Zeitpunkt nicht mehr angewendet worden zu sein.

Einzelne Lokomotiven der Gattung S 3/6 besaßen abweichend von den vorstehend genannten Regelanstrichen auch rotbraune Radspeichen.

Für das Grün der bayerischen Lokomotiven gibt es folgende Anhaltspunkte:

- Im Verkehrsmuseum Nürnberg befindet sich ein (aufgeschnittenes) Originalfahrzeug der Gattung PtL 2/2 (Glaskasten), das im Jahre 1920 hergerichtet worden ist. Das Fahrzeug zeigt im grün gestrichenen Bereich eine Farbe, die weitgehend identisch mit flaschengrün (RAL 6007) ist.
- Viele der im Verkehrsmuseum Nürnberg befindlichen Modelle bayerischer Lokomotiven im Maßstab 1:10 sind entstanden, als die entsprechenden Vorbildfahrzeuge noch im Einsatz standen. Auch diese Modelle weisen den Farbton Flaschengrün auf.

– 1989 hat das Deutsche Museum München anhand der dort befindlichen Lokomotive E 69 01 während der Restaurierungsarbeiten den grünen Farbton bayerischer Lokomotiven rekonstruiert und Farbmuster angefertigt. Auch dabei hat sich ergeben, dass die nachgestellte Farbe für das bayerische Lokomotivgrün weitestgehend flaschengrün (RAL 6007) entspricht.

Neben dem Regelanstrich in grün/schwarz findet man in Bayern auch immer wieder Sonderanstriche. So wurde die Schnellzuglok S 2/6 1906 in hellgrauer Farbgebung mit messingfarbenen Zieh-Bändern abgeliefert, anlässlich ihrer ersten Hauptuntersuchung erhielt sie um 1910 angeblich einen

violett/schwarzen Anstrich. Damit lief sie im pfälzischen Netz der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

Auch Lokomotiven der Gattung S 3/6 sind vereinzelt in Sonderfarbgebung ausgeführt worden. So soll Lok 3602 in der Farbe Ocker für eine Ausstellung abgeliefert worden sein<sup>9</sup>. Lok 3709 war für die eisenbahntechnische Ausstellung in Seddin 1924 mit blauem Anstrich versehen worden<sup>10</sup>.

Schließlich ist die Gt 2x4/4 mit der Betriebsnummer 5773 zu erwähnen, die anlässlich der Seddiner Ausstellung einen blauen Anstrich erhalten haben soll<sup>11</sup>. In den beiden letztgenannten Fällen könnte es sich auch um den seinerzeit häufig angewendeten Fotografieranstrich in blaugrauer Farbe handeln.

### Bayern 1893: D VIII 1905

Krauss lieferte 1893 die Tenderlokomotive der Gattung D VIII mit der Nummer 1905 an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Die Maschine trägt hier den über lange Jahre gültigen Regelanstrich der bayerischen Lokomotiven: Lokaufbau, Rahmen, Radkörper, Zylinder und Schieberkästen und Stangenenden grün, Einfassungen, Rauchkammer, Schornstein schwarz, Radreifen und Gestänge blank. Farbige Absetzlinien zwischen den schwarzen und grünen Flächen sind allerdings auf diesem Bild nicht zu erkennen.

Die Bezeichnung erfolgte durch erhabene Buchstaben für das Gattungszeichen und Gusschilder für die Betriebsnummer, das Eigentumsschild und die Fabrikschilder für Lok und Kessel. Ein zusätzliches ovales Schild unterhalb des großen Fabrikschildes trägt die Aufschrift „Drehgestell D. R. P. No. 43181“. (Werkfoto 1893 Krauss)

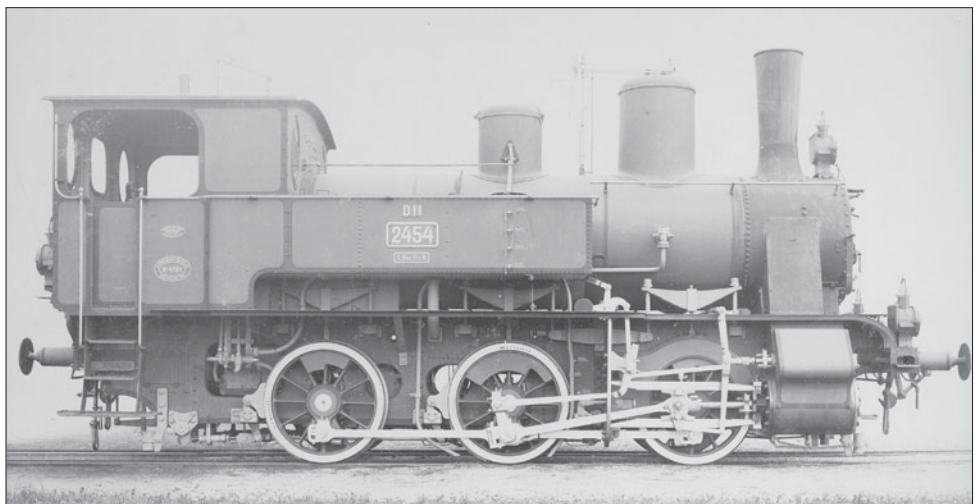


### Bayern 1902: D II 2454

Lok: Gattung D II, Nr. 2454, geliefert 1902 von Krauss München.

Anstrich: Kessel, Führerhaus, Rahmen, Räder, Zylinder grün mit schwarzen Einfassungen und weißen oder hellgrünen Absetzlinien, Rauchkammer und Umlauf schwarz, Bremsteile, Schienenträger grau, Radreifen und Gestänge blank.

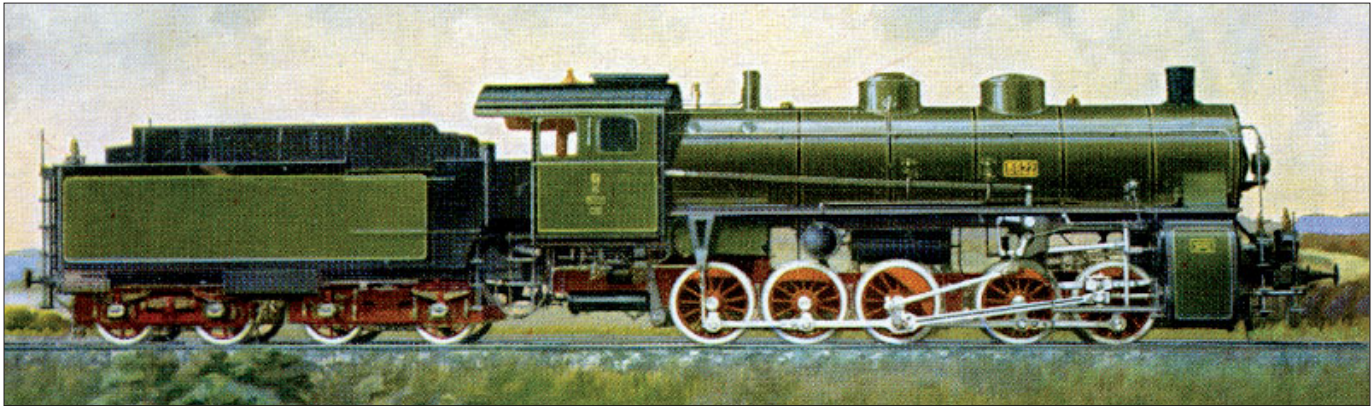
Schilder: am Führerhaus Fabrikschilder für Lokomotive und Kessel, am Wasserkasten Gattungszeichen, Betriebsnummer und Eigentumsbezeichnung; Anschriften: an den Prüfhähnen die jeweiligen Wasserstände. (Werkfoto 1902 Krauss)





Bay. Sts. B.“ und Kesselschild am Führerhaus, Fabrikschild an der Zylinderbekleidung, Nummernschild am Kessel; Anschriften in gelber Farbe „c“ am Führerhaus und „K. BAY. STS. B.“ an den Seitenwänden des Tenders. (Werkfoto 1909 Maffei)

**Bayern 1909: S 3/5 3365**  
Die 1909 von Maffei gelieferte Lokomotive 3365 der Gattung S 3/5 (Heißdampfausführung) ist vollständig grün mit schwarzen Einfassungen und Kesselbändern sowie mit weißen oder hellgrünen Absetzlinien gestrichen, lediglich Schlot, Oberseite des Sandkastens, Führerhausdach, Umlaufblech und die Tenderoberseite sind schwarz. Bezeichnung: Schilder „S 3/5“, „K.



**Bayern 1920: G 5/5 5822**  
Mit grünen Aufbauten und rotbraunem Rahmen sehen wir hier die Lokomotive 5822 der Gattung G 5/5 der bayerischen Staatseisenbahnen. Das Führerhausdach, die Kesselbänder sowie die Einfassungen großer Flächen sind schwarz mit weißen oder hellgrünen Absetzlinien. Die Radsterne haben rotbraune Farbe, Radreifen und Gestänge sind blank. (Bild Maffei 1920, Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)

**Elektrolokomotiven**

Über den Regelanstrich der bayerischen Elektrolokomotiven bis etwa 1920 sind folgende Angaben bekannt<sup>12</sup>:

Elektrische Personenzuglokomotiven

EP 1 (E 62), EP 3, EP 4 (E 36):

Rahmen	schwarz
Stangennuten	schwarz
Radspeichen, Gegengewichte	olivgrün
Hohlkörper	olivgrün
Lokkasten unten	olivgrün
Lokkasten oben und Eingangstüren	cremefarben
Dach und Stromabnehmer	grau
Dachleitungen	rot
Zierstreifen, Einfassungen	olivgrün oder schwarz

Elektrische Güterzuglokomotiven

EG 2 (E 70) und EG 4 (E 73):

Rahmen	schwarz
Sandkasten	schwarz
Stangennuten	olivgrün
Radspeichen, Gegengewichte	olivgrün
Hohlkörper	olivgrün

Lokkasten	olivgrün
Dach, Stromabnehmer	grau
Dachleitungen	rot
Zierstreifen, Einfassungen	olivgrün

Ab etwa 1920 erhielten bayerische Elektrolokomotiven anstelle des beige/grünen bzw. grünen Anstrichs braun/schwarze Farbgebung<sup>13</sup> wie folgt:

Elektrische Personen- und Güterzuglokomotiven 1920:

Rahmen	schwarz
Radkörper	schwarz
Sandkasten	schwarz
Stangennuten	schwarz
Lokaufbau	braun
Dach, Stromabnehmer	grau
Dachleitungen	rot
Zierstreifen, Einfassungen	schwarz

Während für das Grün der bayerischen Elektrolokomotiven derselbe Farbton wie für die Dampflokomotiven (flaschengrün RAL 6007) angenommen werden kann, ist die Bestimmung des Brauntönen nicht abschließend möglich.



### Bayern 1913: EP 3/5 20002

Lok EP 3/5 Nr. 20002 wurde 1913 an die K. Bay. Sts. B. geliefert. Auf diesem Foto zeigt sie sich mit einem Lokkasten, der im Bereich der Fenster elfenbein, sonst grün gestrichen ist. Elfenbeinfarbene Zierlinien begrenzen das große Feld unterhalb der Fenster. Die Farbe des Daches und der Aufbauten könnte graualuminium sein. Der Rahmen hat ebenso wie die Räder den in Bayern vorgeschriebenen grünen Anstrich.

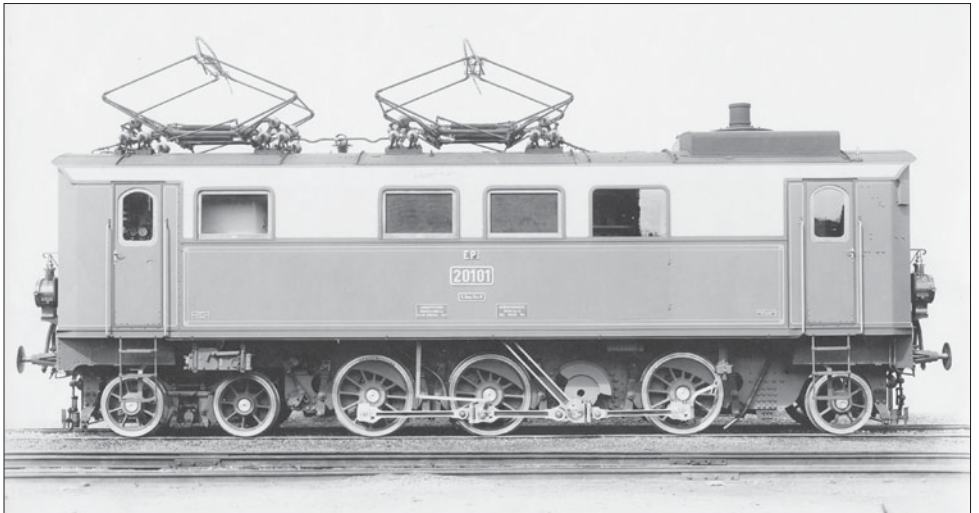
Bezeichnung: Gattungsschild „EP 3/5“, Nummernschild „20002“, Eigentumschild „K. Bay. Sts. B.“, Fabriksschilder „J. A. Maffei“ und „Maffei-Schwarzkopff-Werke“ (Sammlung Zeeden)



### Bayern 1914: EP 3/6 20101

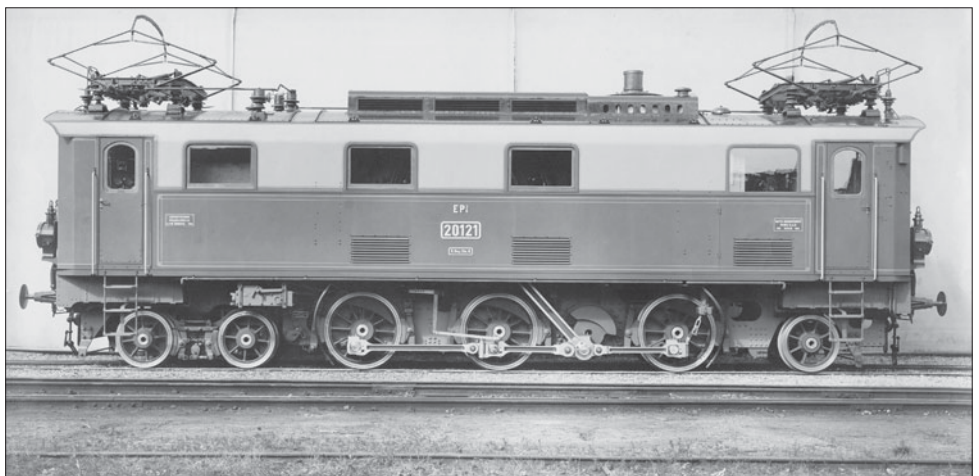
Lok EP 3/6 Nr. 20101 wurde 1914 an die K. Bay. Sts. B. geliefert. Auf diesem Foto zeigt sie sich mit einem Lokkasten, der im Bereich der Fenster elfenbein, sonst grün gestrichen ist. Die grünen Flächen und die Fensterauschnitte sind mit einem dunkleren Grün eingefasst. Die Laternen sind schwarz. Elfenbeinfarbene Absetz- und Zierlinien begrenzen das große Feld unterhalb der Fenster. Die Farbe des Daches und der Aufbauten könnte graualuminium sein. Der Rahmen hat ebenso wie die Räder einen grünen Anstrich.

Am Lokkasten sind folgende Schilder angebracht: Gattungsschild „EP 3/6“, Nummernschild „20101“, Eigentumschild „K. Bay. Sts. B.“, in Lokmitte zwei Fabriksschilder „Krauss“ und „Siemens“, neben den Einstiegstüren zwei kleine Bauartschilder „Lenkgestell Löffler“ (links im Bild) und „Lenkgestell Helmholz“ (rechts). (Werkfoto Krauss)



### Bayern 1914: EP 3/6 20121

Auch die Lok EP 3/6 Nr. 20121 wurde 1914 an die K. Bay. Sts. B. geliefert. Ihr Anstrich ist fast identisch mit dem der Lok 20101. Außerdem erkennt man hier, dass im elfenbeinfarbenen Bereich zusätzlich eine schmale grüne Zierlinie in geringem Abstand von den grünen Flächen geführt ist. Am Lokkasten sind folgende Schilder angebracht: Gattungsschild „EP 3/6“, Nummernschild „20121“, Eigentumschild (K. Bay. Sts. B.), neben den Einstiegstüren zwei Fabriksschilder „Krauss“ (links im Bild) und „Siemens“ (rechts). (Werkfoto Krauss)





**Bayern 1915: EG 4x1/1 20202**  
Die 1915 gelieferte Elektro-Lokomotive der K. Bay. Sts. B. EG 4x1/1 Nr. 20202 zeigt auf diesem Bild sehr gut ihren zweifarbigen Anstrich, der im oberen Bereich elfenbein und im unteren grün gewesen ist. Zusätzlich sind im grünen Bereich elfenbeinfarbene Zierlinien angebracht. Die Fenster sind mit grünen Deckschienen eingefasst, die in einem geringen Abstand nochmals mit grünen Linien umgeben sind. Der Lokrahmen und die Drehgestelle scheinen ebenfalls grün gestrichen zu sein.

Bezeichnung: Gattungsschild „EG 4x1/1“, Nummernschild „20202“, Eigentumsschild „K. Bay. Sts. B.“, Fabriksschilder „Krauss & Comp.“ und „Bergmann“ (Werkfoto Krauss)

## Elsass-Lothringen

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen haben allgemein den preußischen Regelanstrich für ihre Lokomotiven übernom-

men. Einzelheiten zu diesem Anstrich siehe im Abschnitt Preußen.



**Elsass-Lothringen 1908: 2367 NOAH**

Mit dem Regelanstrich der Staatsbahn-Lokomotiven in Preußen, Hessen und Elsass-Lothringen sehen wir hier die Lok 2367 NOAH der Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen. Führerhaus und Kessel sowie Zylinderbekleidung sind braungrün, Rauchkammer, Schornstein und Einfassungen tiefschwarz, Absetzlinien hellrot, Rahmen und Räder rotbraun gestrichen. Die Lok entspricht der Gattung T 9.3, besitzt jedoch noch kein Gattungsschild. Am Führerhaus befinden sich das Leistungsschild „c“ und das Fabriksschild „KRAUSS 5809, 1908“. Am Wasserkasten sitzt das Namensschild, an der Rauchkammer das Nummernschild in der ursprünglichen Ausführung mit dem Ländernamen oberhalb der Betriebsnummer. Darunter erkennt man das Altersschild mit der Angabe des Baujahres „1908“. (Werkfoto Krauss, Sammlung Schwemmer)

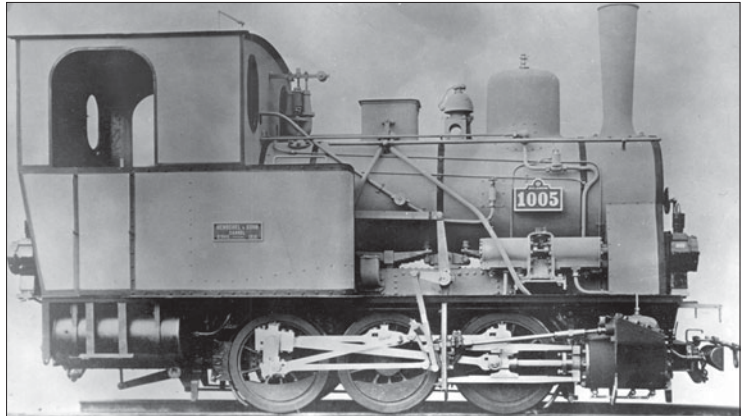


# Mecklenburg

In Mecklenburg folgten die Eisenbahnen ebenfalls den Anstrichvorschriften der Preußischen Staatseisenbahnen. Einzelheiten zu diesem Anstrich siehe im Abschnitt Preußen.

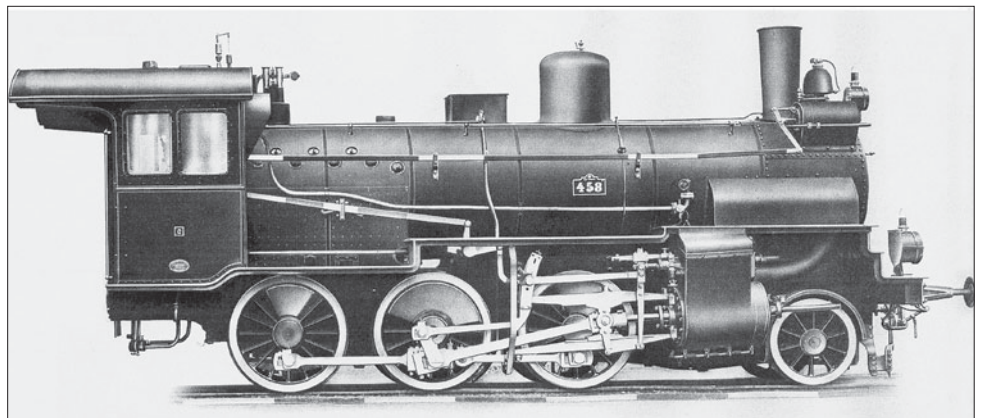
## Mecklenburg-Schwerin 1910: 1005

Lok 1005 der Eisenbahnen in Mecklenburg-Schwerin trägt nur einen Fotoanstrich in hellgrau mit schwarzen Einfassungen, das Nummernschild mit dem Schriftzug „MECKL.-SCHWERIN“ und das Fabrikschild „HENSCHEL & SOHN CASSEL“. Sie wurde 1900 von Henschel unter der Fabriknummer 9845 abgeliefert und erhielt bei der Deutschen Reichsbahn noch die Nummer 99 301.



## Mecklenburg-Schwerin 1912: 458 (preuß. G 5<sup>4</sup>)

Die Eisenbahnen in Mecklenburg-Schwerin beschafften immer wieder Lokomotiven nach preußischem Muster. Hier sehen wir eine Maschine der preußischen Gattung G 5<sup>4</sup>, die von Linke-Hofmann Breslau 1914 abgeliefert wurde. Im Gegensatz zu den meisten Werkaufnahmen aus jener Zeit zeigt dieses (retuschierte) Foto die Lok im Regelanstrich mit braungrünen Aufbauten und rotbraunem Unterteil. Einfassungen und Zierstreifen sind zu erkennen. Bemerkenswert sind die blanken Flächen an der Reglerzugstange und der Umsteuerstange im Bereich der Führungshalter. Auch die Speiseleitung und die Sandfallleitung scheinen blank wiedergegeben zu sein.



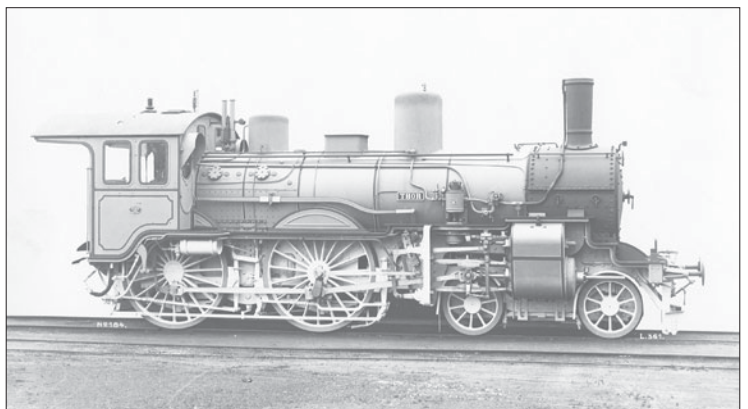
Als Eigentumszeichen trägt die Lokomotive auf dem Nummernschild den Schriftzug „MECKL.-SCHWERIN“ sowie die Nummer „458“, am Führerhaus befinden sich das Leistungsschild „c“ und das Fabrikschild „Linke-Hofmann-Werke Breslau No 927 1912“. Die Lok kam zur Deutschen Reichsbahn und wurde zur 54 1203. (Werkfoto Linke-Hofmann)

# Oldenburg

Auch die Oldenburgischen Eisenbahnen haben sich eng an die preußischen Anstrichvorschriften gehalten. Einzelheiten zu diesem Anstrich siehe im Abschnitt Preußen.

## Oldenburg 1903: 154 Thor (S 3)

Fotoanstrich: Aufbauten und Zylinder hellgrau mit schwarzen Einfassungen und weißen Absetzlinien, Rauchkammer schwarz, Rahmen und Räder hellgrau, Radreifen dunkelgrau. Regelanstrich: Aufbauten und Zylinder grün mit schwarzen Einfassungen und roten Absetzlinien, Rauchkammer schwarz, Rahmen und Räder rotbraun, Radreifen blank. Schilder: Nummernschild und Jahrgangsschild an der Rauchkammertür, Namensschild am Kessel, Fabrikschild am Führerhaus (Werkfoto Egestorff, Sammlung Schwemmer)



# Pfalz

Zur Farbgebung pfälzischer Dampflokomotiven teilt Dr. Albert Mühl folgendes mit<sup>14</sup>:

Die Pfalzbahnlokomotiven hatten je nach Verwendungszweck verschiedenartigen Farbanstrich. Die P-Lokomotiven und die im Personenzugdienst verwendeten Tenderlokomotiven einschließlich T 5 waren hellgrün lackiert, Rahmen und Räder hochrot; hellgrün über alles, d. h. auch Rahmen und Räder, waren die Brückenlok (T 2.I); Güterzug-, Rangier- und Lokalbahnmaschinen hatten braune Lackierung über alles. Allen gemeinsam waren schwarze Rauchkammer und Schornsteine, schwarze Kesselbänder mit feinen roten Absetzlinien, schwarze Einfassungen und Zierstreifen mit roten Absetzlinien an Führerhaus und Tender. Letztere waren in den Grundfarben der Maschine, d. h. hellgrün bzw. braun lackiert.

Zur Bestimmung des Brauntones der pfälzischen Lokomotiven ist festzustellen: Im Verkehrsmuseum Nürnberg befinden sich zwei Modelle von pfälzischen Dampflokomotiven in brauner Farbgebung. Ein Farbvergleich dieser Modelle mit den RAL-Farben hat ergeben, dass der braune Anstrich beim älteren Modell (entstanden um 1905) dem Farbton schokoladenbraun (RAL 8017) sehr nahe kommt, während das zweite Modell, das erst 1935 gebaut wurde, einen helleren Braulton aufweist. Der Verfasser hält den dunkleren Braulton für authentisch.

Über das Grün der pfälzischen Lokomotiven gibt es nur einen bemerkenswerten Hinweis: In einem Liefervertrag<sup>15</sup> aus dem Jahre 1910, abgeschlossen zwischen Krauß und den bayerischen Staatsbahnen für eine Schmalspurlokomotive für das pfälzische Netz, ist nämlich folgender Anstrich vorgeschrieben:

*Anstrich nach Probetafel hellgrün mit schwarzer Fassung und strohgelben Linien.*

Nach der Übernahme der pfälzischen Eisenbahnen durch die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1909 wurden offenbar neue Anstrichvorschriften in der Pfalz angewendet. Bemerkenswert ist hierzu ein Hinweis<sup>16</sup> aus dem Jahre 1917, dem wir folgendes entnehmen:

*Der Farbton der Lokomotiven und Tender des pfälzischen Netzes ist folgender:*

- 1. Für die sichtbaren Außenflächen des Führerhauses, der Kessel- und Zylinderbekleidung, der Kohlen- und Wasserbehälter der Tender und Tenderlokomotiven: Dunkelgrün.*
- 2. Lokomotiv- und Tendorahmen außen, Pufferbalken und sämtliche Flächen der Radkörper: Rotbraun.*
- 3. Rauchkammer und Schornstein außen, Federn, Laufbretter, Röhren, sowie die zwischen den Rahmen liegenden Flächen: Schwarz.*
- 4. Fußbodenbelag im Führerhaus, die Innenwände desselben in der unteren Hälfte: schwarzen, in der oberen Hälfte: gelben Ölfarbenanstrich.*

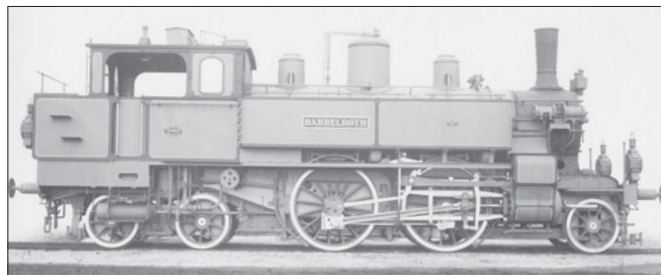
*Bis zum Kriegsausbruch wurden die unter 1. bis 4. genannten Arbeiten in folgender Weise ausgeführt:*

- zu 1. Abbrennen und Schleifen der Bleche, Grundfarbe auftragen, dreimal spachteln, schleifen, zweimal Ölfarbe auftragen, Schleiflack, Abziehen, rot und schwarz fassen, fertig lackieren.*
- zu 2. Einmaliger Ölfarbanstrich, dann Lackfarbe.*
- zu 3. Rauchkammer, Schornstein, Federn, Laufbretter, Röhren: Streichen mit Pariser Lackschwarz, Rahmen innen: Kienruß-Ölschwarz.*
- zu 4. Fußbodenbelag: Kienruß-Ölschwarz, obere Führerhauswände und Decke zweimal streichen mit gelber Ölfarbe, dann überlackieren, untere Führerhauswände: Streichen mit Pariser Lackschwarz.*

Demnach war der Regelanstrich der pfälzischen Lokomotiven nach der Übernahme durch die Bayerischen Staatseisenbahnen ähnlich dem der preußischen Lokomotiven:

Führerhaus außen	dunkelgrün
Führerhauswände innen untere Hälfte	schwarz
Führerhauswände innen obere Hälfte	gelb
Fußboden	schwarz
Kessel- und Zylinderbekleidung	dunkelgrün
Kohlen- und Wasserbehälter	dunkelgrün
Rauchkammer und Schornstein	schwarz
Federn, Laufbretter, Röhren	schwarz
Rahmen außen	rotbraun
Rahmen innen	schwarz
Pufferbohlen	rotbraun
Radkörper	rotbraun
Einfassungen	schwarz
Absetzlinien	rot

Mit Kriegsbeginn wurde dieser Anstrich vereinfacht, was sich jedoch lediglich auf den Anstrichaufbau und nicht auf die Farbtöne auswirkte.



## Pfalz 1902: Barbelroth

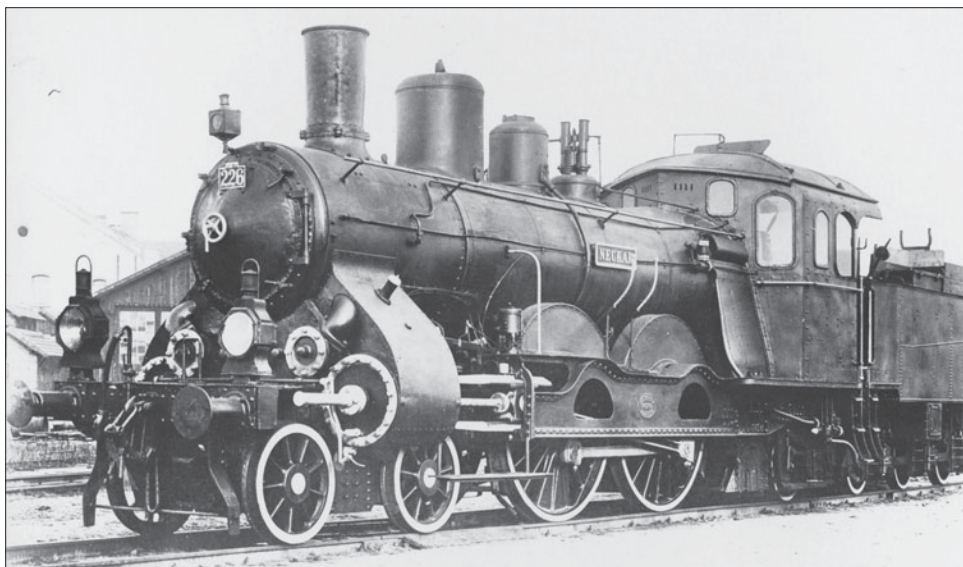
Lok Barbelroth wurde 1902 von Krauss an die Pfälzischen Eisenbahnen geliefert. Ihr Anstrich entspricht im wesentlichen den pfälzischen Regeln: Grundfarbe grün mit schwarzen Einfassungen, aber weißen oder hellgrünen Absetzlinien, Rauchkammer, Führerhausdach, Aschkasten schwarz, Radkörper rot, Radreifen, Radnaben und Gestänge blank. Die Bezeichnung beschränkt sich auf den Namen „BARBELROTH“, das Fabricschild und das Schild „Drehgestell D.R.P. 43181.“. (Werkfoto Krauss)



## Pfalz 1898: 226 Neckar

Die pfälzische P 3 I mit der Betriebsnummer 226 und dem Namen NECKAR kam 1898 von Krauss zu den Pfälzischen Eisenbahnen. Nach den pfälzischen Anstrichregeln hat die Lok grünen Anstrich mit schwarzer Rauchkammertür und rotem Rahmen und roten Rädern.

An der Rauchkammertür sitzt das Nummernschild mit der über der Nummer befindlichen Aufschrift „Pfalz. B.“, am Kessel befindet sich das Namensschild. Das große ovale Fabrikschild „KRAUSS 1898 3760“ ist am Rahmen angebracht. (Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg)



## Preußen

Die folgenden Angaben gelten außer für die preußischen Staatseisenbahnen auch für die in Elsass-Lothringen, Mecklenburg und Oldenburg. Für Elsass-Lothringen waren ebenso wie für die preußischen Eisenbahnen in erster Linie das Ministerium der öffentlichen Arbeiten und das Reichseisenbahnamt zuständig, womit eine einheitliche Verwaltung beider Netze und Betriebsmittel gegeben ist. Die Eisenbahnen in Mecklenburg und Oldenburg waren verhältnismäßig klein, grenzten überall an preußische Bahnen und beschafften vielfach Lokomotiven nach preußischen Zeichnungen und bei preußischen Loklieferanten. Auch hier ist es naheliegend, dass sich diese Bahnen den preußischen Regeln anpassten. Das Reichseisenbahnamt hat auch hier seinen Einfluss ausgeübt.

### Dampflokomotiven

#### 1883

Bei den preußischen Staatseisenbahnen war anfangs der Anstrich von Lokomotiven nicht einheitlich geregelt. Dies lag in erster Linie daran, daß der preußische Staat viele private Eisenbahnen erworben hatte, die ihre Maschinen nach unterschiedlichen Richtlinien lackiert hatten. Erst mit dem Wachsen des preußischen Staatsbahnnetzes und mit dem Streben nach einer einheitlichen Reichseisenbahn bemühte man sich auch zunehmend um ein einheitliches Erscheinungsbild der Eisenbahnfahrzeuge. So traten am 1. April 1883 Vorschriften für die einheitliche Farbgebung und Beschilderung der Lokomotiven in Kraft<sup>17</sup>. Danach war die Farbgebung der Dampflokomotiven wie folgt vorgeschrieben:

Kesselverkleidung, Zylinderverkleidung	dunkelgrün
Führerhaus	dunkelgrün
Wasserkasten, Kohlenkästen	dunkelgrün
Fahrgestell der Lokomotiven und Tender	rotbraun
Rauchkammer, Schornstein, Trittleiche	schwarz

Versuchsweise hat es in Preußen auch von den Regeln abweichende Anstrichfarben an Dampflokomotiven gegeben. Horst Troche<sup>18</sup> berichtet zum Beispiel von zwei Lokomotiven der Gattung G 3, die bei der KED Erfurt einen blaugrauen Außenanstrich sowie dunkelblaue Rauchkammer, Zylinderdeckel, Kesselspannbänder und Zierstreifen erhalten haben, während Rahmen und Räder nach wie vor rotbraun waren.

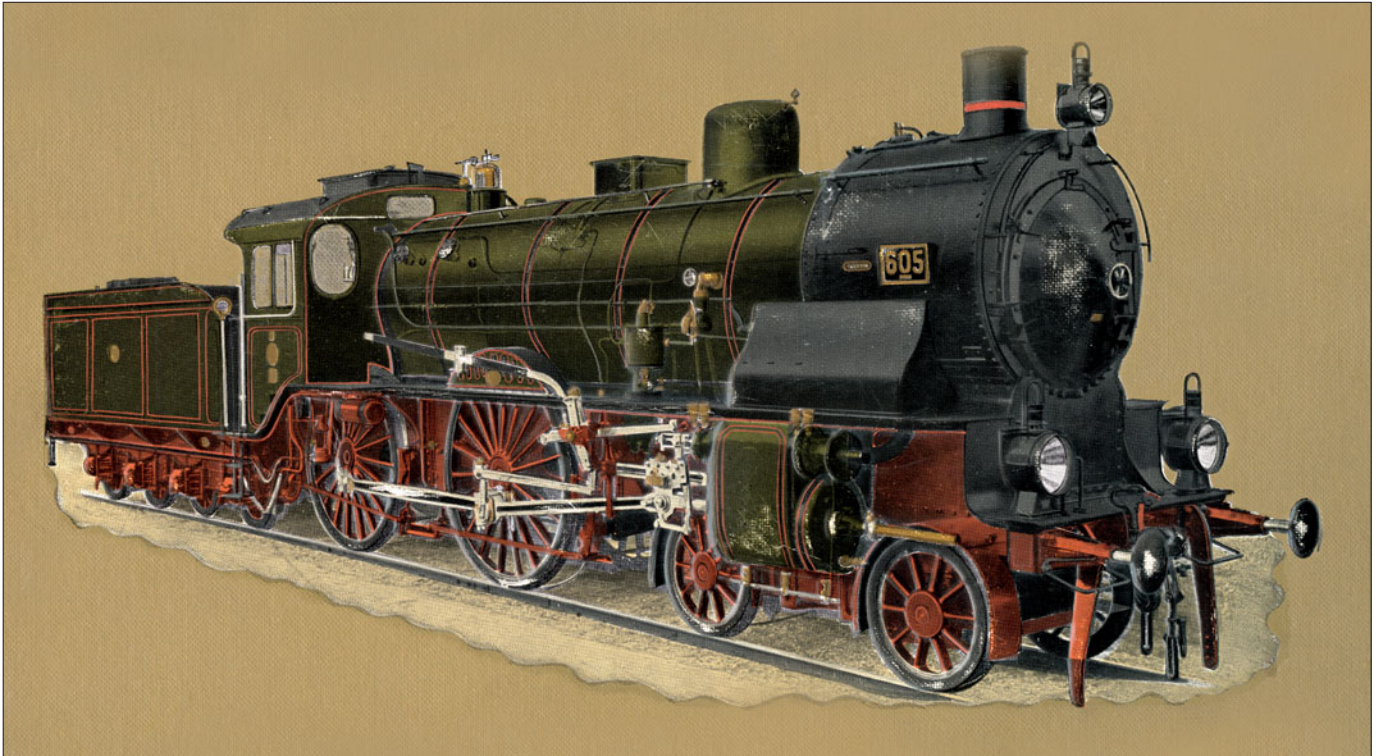


#### Preußen 1893: Elberfeld 2002 (T 9)

Eine bayerische Lok in Preußen: 1893 lieferte Krauss Lokomotiven der bayerischen Gattung D VIII an die KED Elberfeld. Hier sehen wir Lok 2002, die später zusammen mit anderen Lok der Achsfolge C 1' der Gattung T 9 zugeordnet wurde. Der Anstrich der Lok scheint eher den bayerischen als den preußischen Gepflogenheiten zu entsprechen, denn es fehlen die in Preußen üblichen schwarzen Zierstreifen mit roten Absetzlinien. Lediglich die grünen Flächen an Kessel, Wasserkästen, Führerhaus und Zylinderbekleidung sind schwarz eingefasst, die Rauchkammer, der Schornstein sowie die Schieberkästen sind ebenfalls schwarz. Rahmen und Räder können grünen Anstrich aufweisen, die Griffstangen, die Radreifen und das Gestänge sind blank.

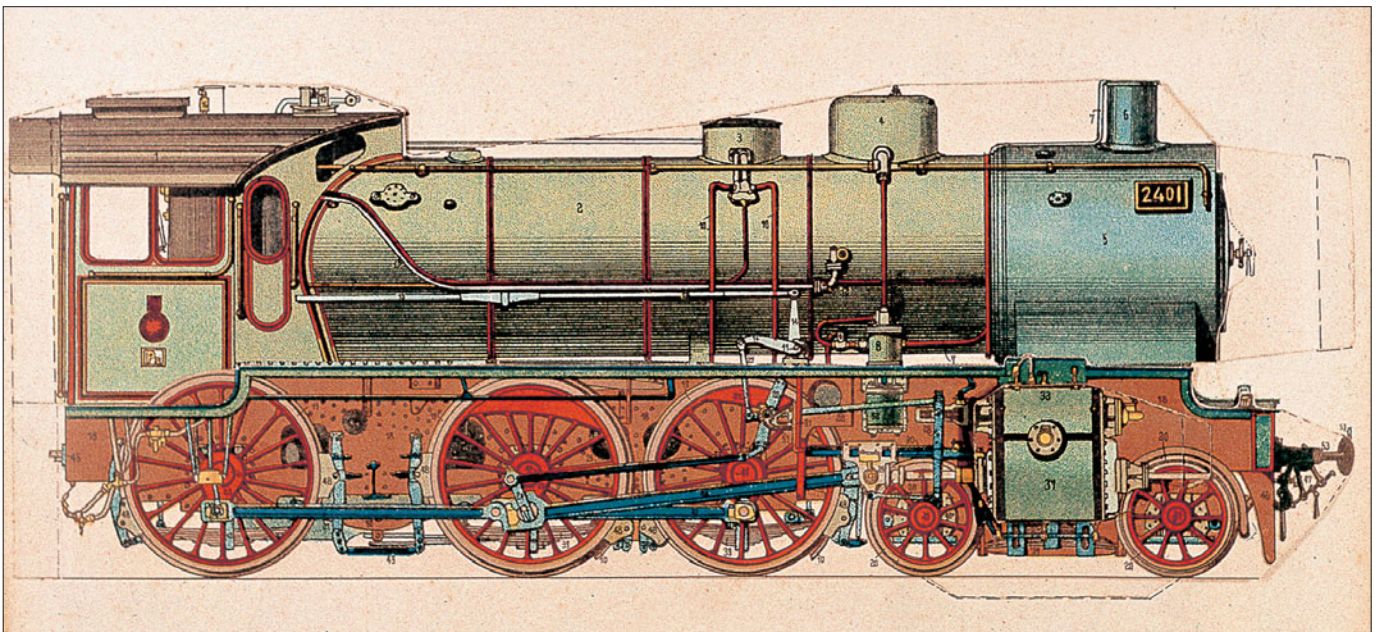
Neben dem Nummernschild „2002 ELBERFELD“ sind das Eigentumszeichen (Adler Ausführung 1) und das Fabrikschild „Krauss 1893, 2849“ angebracht. Am Wasserkasten befindet sich zusätzlich ein ovales Schild mit der Aufschrift „DREHGESTELL D.R.P. No 43181.“ als Hinweis auf die patentierte Bauart des Krauss-Helmholtz-Drehgestells. (Werkfoto Krauss, Sammlung Schwemmer)





#### Preußen S 6 Nummer 605

Das Titelbild eines Kataloges der Breslauer Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und der Maschinen-Bau-Anstalt Breslau zeigt ein zeitgenössisches Farbbild einer preußischen S 6, das sehr gut die seinerzeit verwendeten Farben braungrün, rotbraun und tiefschwarz wiedergibt. (Sammlung Scholz)



#### Preußen P 8 Nummer 2401

Die kolorierte Zeichnung der preußischen P 8 mit Windschneide zeigt die Anordnung der Farbflächen an fabrikneuen preußischen Lokomotiven, die Farben sind jedoch heller als im Original dargestellt, um die darunterliegende Zeichnung erkennbar zu halten. Nicht korrekt ist der rote Anstrich der Sandfallrohre, der Anstellleitung zum Sandkasten, der Speise- und der Abdampfleitung an der Pumpe. Die roten Absetzlinien an den Zierstreifen und Kesselringen sind übertrieben dargestellt, die rote Einfärbung des Verwendungsschildes ist falsch. (Czygan)



## 1900

Später sind die Anstrichvorschriften verfeinert worden. Für Ende der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts werden dazu folgende Angaben gemacht<sup>19</sup>:

Sämtliche oberhalb des Umlaufs liegenden Teile mit folgenden Ausnahmen:	dunkelgrün
Rauchkammer einschl. Rauchkammertür	schwarz
freiliegende Teile des Kesselsicherheitsventils	schwarz
Zugbänder der Kesselverkleidungsbleche	schwarz
Führerhausdach außen	dunkelgrün oder schwarz
Dampfeinströmröhre oberhalb Umlauf	dunkelgrün
Dampfeinströmröhre unterhalb Umlauf	schwarz
Umlauf Oberseite	schwarz
Umlauf Unterseite	rotbraun
Fahrwerk und Rahmen außen	rotbraun
Rahmen innen	schwarz
Zylinderverkleidung	dunkelgrün
Vorder- und Rückseite der Zylinderblöcke	schwarz
Stangeneinfräsungen	rotbraun

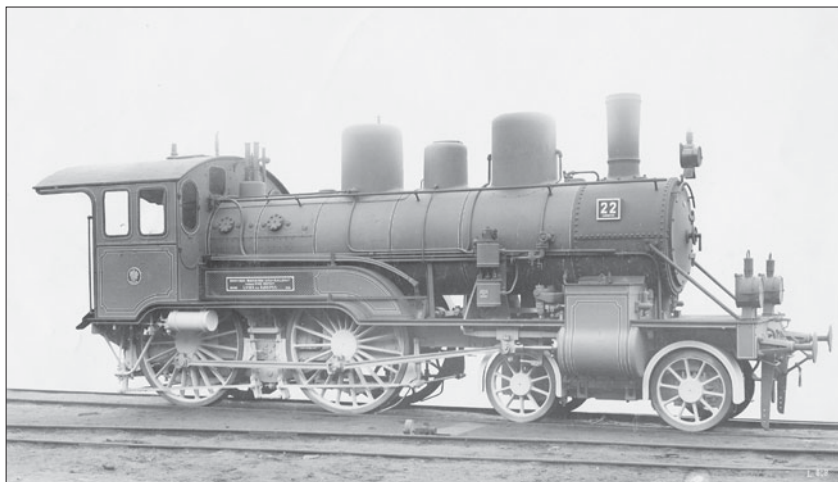
Bremsklötze	schwarz
Übrige Teile und Flächen unterhalb des Umlaufs außerhalb des Rahmens	rotbraun
Übrige Teile und Flächen unterhalb des Umlaufs innerhalb des Rahmens	schwarz
Hebel der Bremsähne	hellrot
Führerhausdach von innen	weiß
Führerhauswände innen oberhalb der Fensterunterkante	holzähnlich
Führerhauswände innen unterhalb der Fensterunterkante	schwarz
Tender-Wasser- und -Kohlenkasten	dunkelgrün
Tender-Fahrwerk und -Rahmen außen	rotbraun
Tender-Fahrwerk und -Rahmen innen	schwarz

Bei großen Flächen in grüner Farbgebung war es üblich, diese durch schwarze Streifen zu teilen oder einzufassen. Diese Zierstreifen bzw. Einfassungen waren ebenso wie die schwarzen Zugbänder am Kessel durch hellrote Linien abgesetzt. Solche Linien findet man auch an den Rädern fabrikneuer Lokomotiven.

### Preußen 1900: Hannover 22 (S 5)

Von der Hannoverschen Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals Georg Egestorff stammt die Lok Hannover 22 (später Gattung S 5), die 1900 hergestellt wurde. Der Anstrich entspricht den preußischen Lieferbedingungen für neue Lokomotiven, gut zu erkennen ist die Ausbildung der Zierstreifen am Führerhaus und an der Radverkleidung mit den für Preußen typischen einspringenden Ecken.

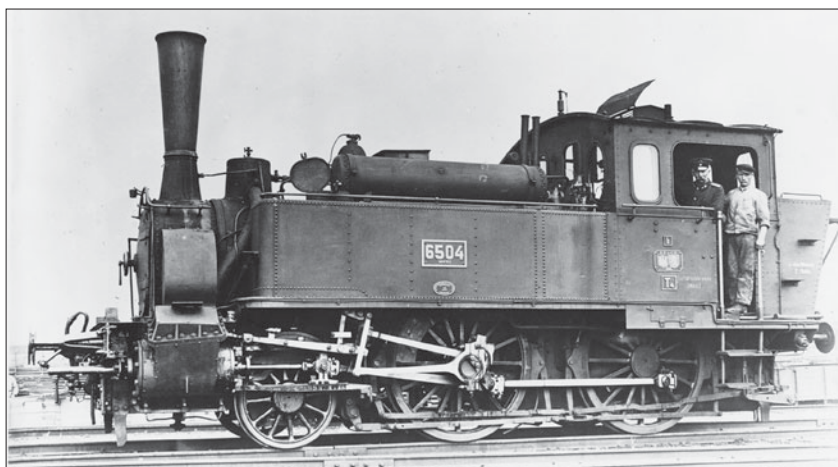
Der Bezeichnung dienen insgesamt vier verschiedene Schilder: Eigentumsschild (Adler Ausführung 1, siehe Seite 107) am Führerhaus, Fabrikschild am Radkasten, Nummernschild an der Rauchkammer und Altersschild an der Rauchkammertür. Ein weiteres Schild befindet sich an der Luftpumpe „WESTINGHOUSE HANNOVER“.



### Preußen 1909: Mainz 6504 (T 4)

Die Lokomotive Mainz 6504 wurde bereits 1881 von Hohenzollern an die preußischen Staatseisenbahnen geliefert. Hier sehen wir sie im Zustand um 1909 bei der ED Mainz. Nummern- und Fabrikschild sind an der Wasserkastenseitenwand, Leistungsschild, Eigentumszeichen Preußen-Hessen (Ausführung 1) und Gattungsschild an der Führerhausseitenwand angebracht. Neben dem Gattungsschild befindet sich die Anschrift der Bremsbauart „Luftdruckbremse [West]“ in gelber, am hinteren Vorratskasten steht „4 cbm Wasser 2 t Kohle“ in weißer Farbe.

Die Lok trägt den preußischen Regelanstrich in braungrün-schwarz-rotbraun, die schwarzen Zierstreifen und roten Absetzlinien sind jedoch nicht mehr unterhalten worden, auch die schwarzen Einfassungen fehlen. (Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)



## 1908

Eine genaue Beschreibung des Lokomotivanstrichs von 1908 ist nachstehend wiedergegeben<sup>20</sup>:

*Die oberhalb des Umlaufs, bei Tendern oberhalb des Rahmens sichtbaren Außenflächen des Führerhauses mit den Türen und des Tenders, der Kohlen- und Wasserkästen der Tenderlokomotiven, der Bekleidungsbleche des Kessels und der Bekleidung der Zylinder- und Schieberkästen sind mit einem dunkelgrünen, die unterhalb des Umlaufs sichtbaren, außerhalb des Rahmens liegenden Flächen mit einem rotbraunen, der Umlauf selbst, das Äußere der Rauchkammer und der Schornstein, sowie die zwischen den Rahmen liegenden Flächen mit einem schwarzen Anstrich zu versehen. Die Radkörper und Tragfedern sind beiderseitig rotbraun zu streichen.*

*Für den Anstrich werden Mustertafeln gegeben, auf denen auch die Ausbildung der Ecken an den abzusetzenden Flächen dargestellt ist.*

*Die Wasserkästen der Tenderlokomotiven und der Tender sind innen zweimal mit Eisenmennige und einmal mit grauer Ölfarbe zu streichen.*

*Die Bremsähne mit Hebeln sind durch einen hellroten Anstrich hervorzuheben.*

*Die Holzteile sind mit heißem Leinölfirnis, dem etwas Ölfarbe zuzusetzen ist, und hierauf einmal mit grauer Ölfarbe zu streichen. Der Fußbodenbelag im Führerstand soll außer dem Firnisanstrich einen zweimaligen schwarzen Ölfarbenanstrich erhalten.*

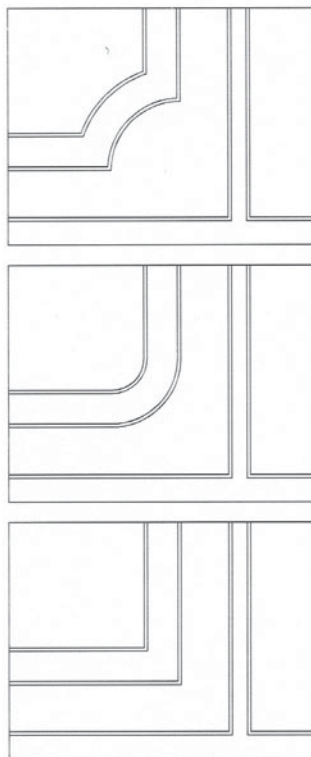
*Die Innenwände des Führerhauses sollen in der oberen Hälfte zweimal holzähnlich gestrichen und alsdann oben und unten mit Lokomotivlack überzogen werden. Die Decke des Führerhauses ist nach dem Grundanstrich zweimal mit weißer Ölfarbe und endlich mit weißer Lackfarbe zu streichen.*

*Bei den grünen Flächen müssen die Bänder der Bekleidungsbleche sowie alle Kanten und Leisten, welche Flächen begrenzen, schwarz gestrichen werden, bevor die Flächen mit dem zweiten Lacküberzug versehen werden. Nach dem Schleifen des zweiten Lacküberzuges erfolgt das Einfassen mit 3 mm breiten hellroten Strichen. Schließlich ist der letzte Überzug mit Lokomotivlack zu geben.*

*Die Kohlenräume, die Innenwände des Führerhauses in der unteren Hälfte, die Bremsklötze und alle Schellen, Fußtritte, Handstangen usw. erhalten einen einmaligen Anstrich mit Ölfarbe und einen Überzug von Asphaltlack.*

*Größere Flächen, wie namentlich die Seitenwände der Wasserkästen sind durch Absetzen in mehrere Felder zu teilen.*

Der siebente und der neunte Absatz regeln die Verzierung der Flächen mit schwarzen Einfassungen, schwarzen Zierstreifen und roten Absetzlinien. Bei preußischen Lokomotiven war es üblich, außer den größeren Flächen an den Seitenwänden der Wasserkästen auch am Führerhaus unter den Fenstern und auf der Zylinderbekleidung schwarze Zierstreifen anzubringen. Die Ecken dieser Zierstreifen waren überwiegend mit einspringenden Viertelkreisen ausgebildet. Es gab aber auch Lokomotiven mit rechtwinklig gebildeten oder radial abgerundeten Ecken der Zierstreifen.



Verschiedene Eckausbildungen für die Zierstreifen und Absetzlinien: oben einspringender Viertelkreis, in der Mitte radial abgerundete, unten rechtwinklige Ecke

Das Dunkelgrün und das Rotbraun der preußischen Lokomotiven lässt sich anhand der im Museum für Verkehr und Technik in Berlin ausgestellten Modelle und Originale gut bestimmen. Vergleiche mit der RAL-Skala haben ergeben, dass das Lokomotivgrün dem Ton Braungrün (RAL 6008) weitestgehend entspricht, das Rotbraun für Rahmen und Räder ist in den meisten Fällen identisch mit dem Farbtoune Rotbraun (RAL 8012), der auch für die meisten Güterwagen zur Anwendung kam.

Neben dem Regelanstrich in Dunkelgrün hat es in Preußen auch schwarz lackierte Lokomotiven gegeben. Zu dieser Frage haben Erfurter Eisenbahnhistoriker folgendes ermittelt<sup>21</sup>:

Aus Unterlagen der Experten Bellingrodt, Bombe, Contius, Dr. Gaiser, Harder, Hubert, Knoche, Kreutzer, Lieber, Dr. Mühl, Dr. Scheingraber, Wohlleben u. a. geht hervor:

- 1 Im Zeitraum etwa 1895 bis 1918 tragen etliche Güterzug- und Tenderlok „schwarzen Hochglanzanstrich“, wobei alle Teile schwarz ausfallen. Triebwerke an Lok und Tender sind weiterhin weinrot und gleichen den alten Spielzeugloks von Bing, Märklin u. a. völlig. Diese alten Modelle zeigen nachweislich Anstriche wie bei den preußischen Dampfloks. Schwarzen Hochglanzanstrich haben hauptsächlich Lok der KED Breslau, Elberfeld, Essen, Halle und Magdeburg. Er dient dazu, den hohen Verschmutzungsgrad in den Industriereviere nicht allzu deutlich werden zu lassen.
- 2 Schwarzer oder teilweise schwarzer Anstrich etwa 1900 bis 1918: Ältere und Umbauloks erhalten in den bahneigenen Werkstätten verschiedenste Varianten, zumeist aber völlig schwarz. Anstriche obliegen dem eigenen Ermessen jeder KED und lassen sich für Preußen nicht verallgemeinern.

- 3 *Anstrich in den Kriegsjahren 1915 bis 1918: Verfügung vom 1. Oktober 1915: alle Lok sind schwarz zu liefern und nach dem Ausgang aus den Werkstätten schwarz zu färben, ausgenommen nur die modernen Schnellzuglok (S 10, P 8). Mattschwarz erscheinen: Kessel und seine Aufbauten, Stehkessel, Rauchkammer, Schornstein (Ring als Zeichen für Marcotty-Rauchverzehrer erscheint gelb aufgemalt), Ramsbottom, Führerhaus außen, Dach und Dachaufsatz, Zylinder, Wasserkästen, Schlepptenderoberteile, Umlaufbleche; mattschwarz oder dunkelrot erscheinen: Rahmen, Radsterne, Gestänge, Pufferbohlen, Tenderfahrgestelle, z. T. Umlaufblech unten. Führerhaus innen: Obere Hälfte bis Fensterunterkante mittelgrau, untere Hälfte schwarz. Mattschwarz um Reflexionen zu vermeiden (Tarnung der Frontlok). Beschilderung: Lieferungen an MED und KED: weiße Schrift, Messing- oder Rotgußtafeln entfallen, Blechtafeln mit schwarzem Grund, z. T. Beschriftung direkt mit Farbe auf die Maschine aufgemalt; Betriebsnummern zusätzlich im oberen Teil der Rauchkammer und an der Tenderrückwand aufgemalt.*
- 4 *Anstrich ab 1919: In der Regel wie 3., allerdings Hochglanzlack. Nur wenige P 10 und G 12 sowie G 8.2/G 8.3 erscheinen noch grün-schwarz. Schwarzer Anstrich bis zur Reichsbahnära beibehalten. Hier lediglich 02 001 und 02 002 noch grün-schwarz, ansonsten sogar ab 01 001 vollschwarz geliefert. Beachte: Auf Lieferbildern tragen die Lok oft den grau-schwarzen Fotografieranstrich, der mitunter grün-schwarz vortäuschen kann! Der Fotografieranstrich soll Konturen hervorheben und dunkle Stellen aufhellen.*
- 5 *Zierstreifen: In der Regel ab 1915 nicht mehr; ansonsten ab etwa 1895 nur ab Werk angebracht und bei Neulackierung entfallen, es gibt natürlich immer Ausnahmen.*

Diese Ausarbeitung ist bereits vor einigen Jahren entstanden und durch neuere Erkenntnisse zum Teil überholt. Inzwischen haben nämlich weitere Forschungen ergeben, dass nicht alle Angaben zutreffen. Der unter Punkt 1 genannte Farbton Weinrot für die Triebwerke dürfte am ehesten dem bereits genannten Rotbraun entsprechen. Die Behauptungen unter Punkt 4 können nach den neuesten Erkenntnissen nicht vollends bestätigt werden.

Die Zusammenstellung lässt sich in den Punkten 3 bis 5 durch folgende Angaben ergänzen bzw. korrigieren:

Erst nach Ausbruch des Weltkrieges ordnete das EZA Berlin im November 1914 an, dass die Zierstreifen an den Führerhäusern, Zylindern und Wasserkästen bei Neuansstrich bzw. Neulieferung nicht mehr anzubringen sind<sup>22</sup>.

Bereits ab April 1915 (nicht Oktober) war der Schwarzansstrich aller G- und T-Lok, die nicht im hochwertigen Schnellzugdienst verwendet werden, vorgeschrieben<sup>23</sup>: Kessel, Rauchkammer, Wasserkästen, Zylinder, Führerhaus und -dach: mattschwarz; Rahmen, Radsterne, Gestänge: dunkelrot (= rotbraun).

Im Dezember 1916 war der schwarze Anstrich auch aller

bisher noch ausgenommenen Lokomotiven, also auch für S-, P- und im hochwertigen Schnellzugdienst eingesetzte T-Lok, angeordnet worden<sup>24</sup>.

Schließlich folgte im Oktober 1918 wegen der Materialknappheit noch die Anordnung<sup>25</sup>, „auf den dunkelroten Anstrich der Rahmen, Fahrgestelle und Untergestelle der Lokomotivtender zu verzichten. Sie sind wie sämtliche Aufbauten (Kessel, Führerhaus, Tender, Zylinder usw.) mit mattschwarzen Ölfarben zu versehen.“ Danach erhielten alle neugelieferten und die neu zu streichenden Lok mit Ausnahme der rotbraunen Räder einen vollständig schwarzen Anstrich.

Auch der Hinweis auf den Kennzeichnungsring für die Rauchverbrennungseinrichtung steht im Widerspruch zu amtlichen Verlautbarungen, wonach der Marcotty-Ring rote Farbe hatte und bereits 1913 abgeschafft wurde.

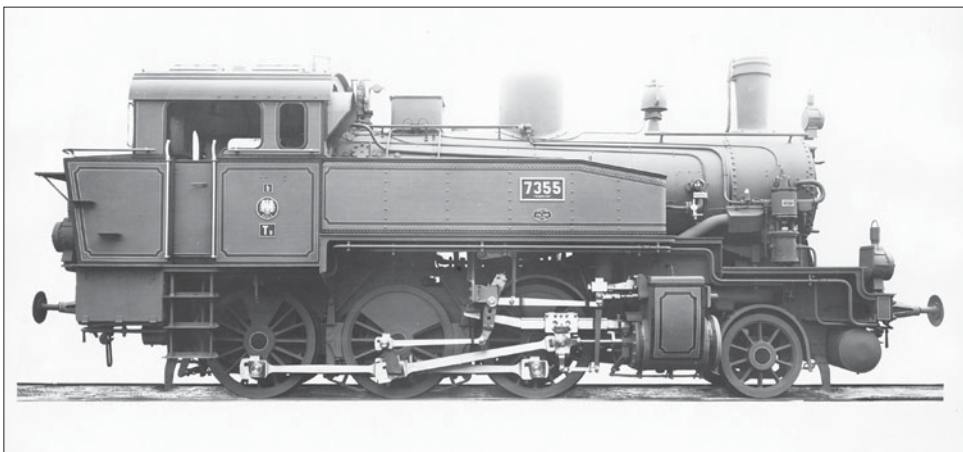
1919/20 waren die im Kriege angeordneten Maßnahmen zur Vereinfachung des Lokomotivanstrichs wieder aufgehoben worden. Damit sind zumindest die meisten Nachkriegslieferungen an die preußischen Staatseisenbahnen wieder im grün/schwarz/rotbraunen Anstrich ausgeführt worden. Die im Kriege schwarz gestrichenen Lokomotiven dürften ihren Kriegsanstrich jedoch bis zur nächsten Hauptausbesserung behalten haben. (Vergleiche hierzu die Vorschriften der Deutschen Reichsbahn von 1921, siehe unten.)

Für den Anstrich der Fahrzeuge führte das Eisenbahnzentralamt 1920 die sog. Einheitsfarben ein. In einer Verfügung<sup>26</sup> dazu lesen wir folgendes:

*Lackfarben mit 45 v. H. Leinölfirnisgehalt:  
rotbraun, hell, für die Wagenkästen der Güterwagen,  
sowie für Lokomotiv- und Tenderrahmen und -räder,  
grün, für Lokomotiven und Wagen,  
weiß für die Decken der Personenwagen und Führerhäuser,  
schwarz, für den Anstrich der (Wagen-)Untergestelle  
(und der sonstigen schwarz zu streichenden Eisenteile).*

Aus diesen Angaben geht hervor, dass das Rotbraun, das Grün und das Schwarz des Lokanstrichs identisch ist mit den Farbtönen der Wagenkästen der Güterwagen, der Reisezugwagen bzw. der Wagenuntergestelle.



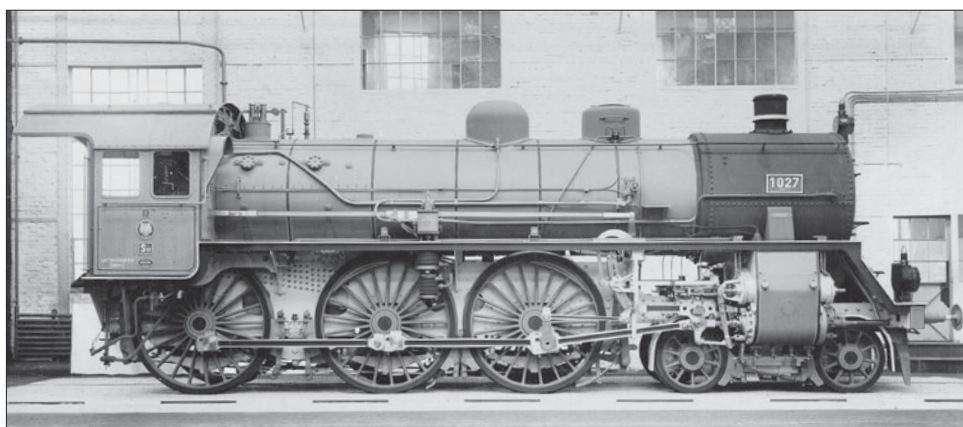


### Preußen 1911: Frankfurt 7355 (T 9)

Arn. Jung lieferte 1911 die T 9 mit der Betriebsnummer 7355 an die KED Frankfurt. Entgegen den Vorschriften ist der Anstrich der Rauchkammer und des Schornsteins hier nicht schwarz, sondern in der Farbe des Kessels gehalten. Im übrigen scheinen jedoch die Regeln eingehalten zu sein: Lokaufbau und Zylinder grün mit schwarzen Einfassungen und Zierstreifen mit roten Absetzlinien, Rahmen und Räder rotbraun, Radnaben schwarz mit roten

Absetzlinien, Handläufe und Gestänge blank. Die Zierstreifen an Führerhaus, Wasserkästen und Zylindern weisen die für Preußen typische Ausführung mit einspringenden Viertelkreisen an den Ecken auf.

Außer der vorschriftsmäßigen Beschilderung an Führerhaus und Wasserkästen ist an der Luftpumpe das Fabrikschild der Knorr-Bremse GmbH Berlin zu erkennen. (Werkfoto Arn. Jung)

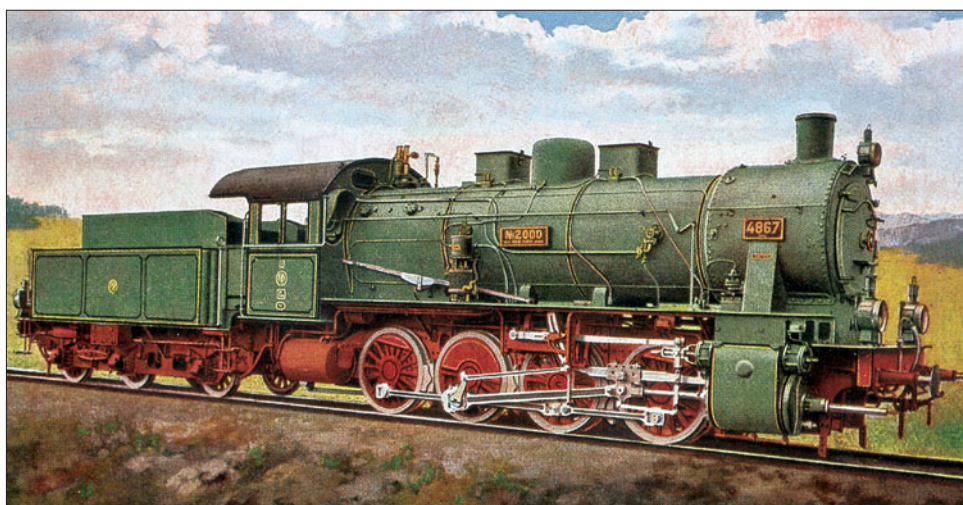


### Preußen 1913: Münster 1027 (S 10)

Die Lok der Gattung S 10 mit der Nummer Münster 1027 wurde 1913 von Vulcan hergestellt. An der Rauchkammer befindet sich die Betriebsnummer mit der Direktionsbezeichnung „1027 MÜNSTER“, darunter das Schild „RAUCHRÖHRENÜBERHITZER PATENT W. SCHMIDT.“ Leistungsschild „c“, Eigentumszeichen (Adler Ausführung 2) und Gattungsschild „S 10“ sowie das Fabrikschild sitzen am Führerhaus. Die Bremsanschrift

„LUFTDRUCKBREMSE [KNORR.]“ befindet sich am Führerhaus neben dem Fabrikschild. Am Schornstein sieht man den roten Ring als Kennzeichen für die Rauchverbrennungseinrichtung.

Die Lok scheint den Regelanstrich zu besitzen, lediglich der Rahmen weist einen abweichenden, sehr hellen Fotografieranstrich auf. Die schwarzen, rot eingefassten Zierstreifen am Führerhaus sind wesentlich schmaler als bei anderen fabrikneuen Lokomotiven. (Werkfoto Vulcan)



### Preußen 1914: Halle 4867 (G 8.1)

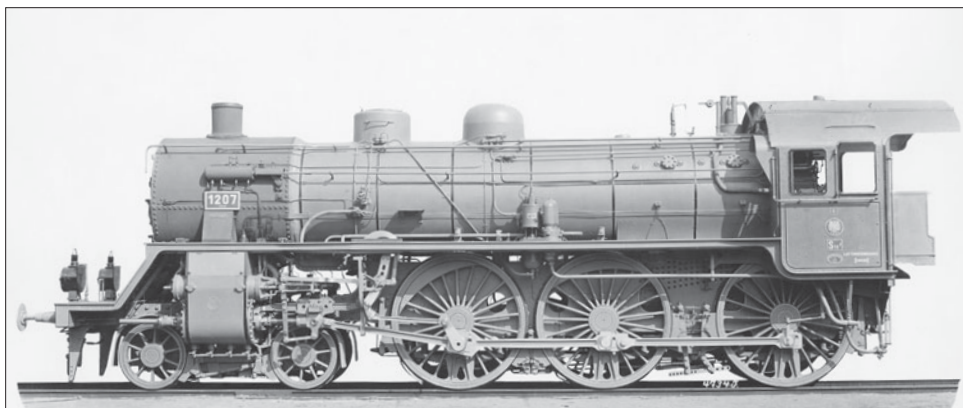
Diese Lokomotive der Gattung G 8.1 der preußischen Staatseisenbahnen wurde 1914 von Jung mit der Fabriknummer 2001 abgeliefert. Das Farbbild zeigt sie in dem traditionellen grünen Anstrich an Führerhaus, Rauchkammer und Zylinderbekleidung. Das Führerhausdach ist schwarz, Rahmen und Räder weisen rotbraune Farbgebung auf. Die Rauchkammer und der Schlot sind grün statt schwarz, Zierstreifen und Einfassungen großer Flächen sind schwarz und – im Gegensatz zu den Vorschriften – gelb (statt hellrot) abge-

setzt. Inwieweit hier die Freiheit des Künstlers mitgewirkt hat, sei dahingestellt. (Werkfoto Jung)

### Preußen 1915: Cöln 1207 (S 10.2)

Die Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft lieferte 1915 die preuß. S 10.2 Cöln 1207 an die K. P. E. V. Sie trägt noch den friedensmäßig vorgeschriebenen Anstrich: Führerhaus, Umlauf, Kessel- und Zylinderbekleidung braungrün mit schwarzen Zierstreifen bzw. Kesselbändern und roten Absetzlinien, Rauchkammer, Laternen schwarz, Rahmen, Räder und Stanggennuten rotbraun mit schwarzen und roten Zierlinien. Der Zierstreifen an der unteren Führerhausseitenwand bildet an drei Ecken rechte Winkel.

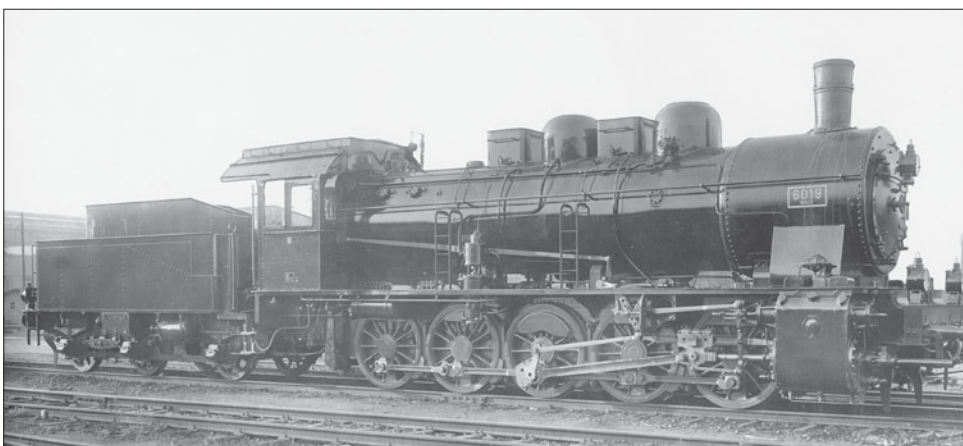
Bezeichnung: am Führerhaus Leistungsschild (c), Eigentumszeichen (Adler Ausführung 2), Gattungsschild „S 10<sup>2</sup>“, Fabriksschild und gelbe Anschrift „LUFTDRUCKBREMSE [WEST.]“; an der Rauchkammer Nummernschild „1207 CÖLN“. (Werkfoto BMAG)



### Preußen 1922: Halle 6019 (G 10)

Nach dem Krieg wurden die preußischen Lokomotiven wieder in der friedensmäßigen Farbgebung lackiert. Diese G 10 mit der Nummer Halle 6019 dürfte also den ursprünglichen Anstrich in tiefschwarz, braungrün und rotbraun aufweisen. Zumindest die dunkle Fläche beim Gattungszeichen lässt auf einen grünen Anstrich von Führerhaus, Kessel und Tenderkasten schließen. Zierstreifen und Absetzlinien sind jedoch nicht mehr vorhanden.

Die Betriebsnummer und das Gattungszeichen sind mit gelber Farbe auf schwarzem Grund mit gelbem Rand direkt an der Lok angeschrieben. Neben dem Gattungszeichen befindet sich der Hinweis auf die Profilüberschreitung, als einziges Gusschild ist die Leistungsklasse „c“ zu erkennen. (Werkfoto Rheinmetall, Sammlung Schwemmer)



### Preußen 1923: Berlin 8976 (preuß T 14.1)

Eine der letzte Lokomotiven, die 1923 noch mit der alten preußischen Bezeichnung ausgeliefert worden ist, ist die hier abgebildete Lok der Gattung T 14.1 mit der Betriebsnummer Berlin 8976. Im Hinblick auf die bevorstehende Umzeichnung sind mit Ausnahme der Fabriksschilder alle Bezeichnungen mit Farbschriften angebracht: Betriebsnummer „8976 BERLIN“, Gattungszeichen „T 14“, Umgrenzungszeichen (Dreieck und Rechteck), Bremsbauart „LUFTDRUCKBREMSE [KNORR mit Z. u. G.-P.]“ und Betriebsstoffe „14 cbm WASSER. 4,5 t KOHLE.“ und „GAS 305 l.“

Die Lok besitzt den Regelanstrich mit schwarzer Rauchkammer, braungrünem Kessel und Führerhaus, grüner Zylinderbekleidung, rotbraunem Rahmen, rotbraunen Rädern und Stanggennuten. (Werkfoto Krupp, Sammlung Schwemmer)





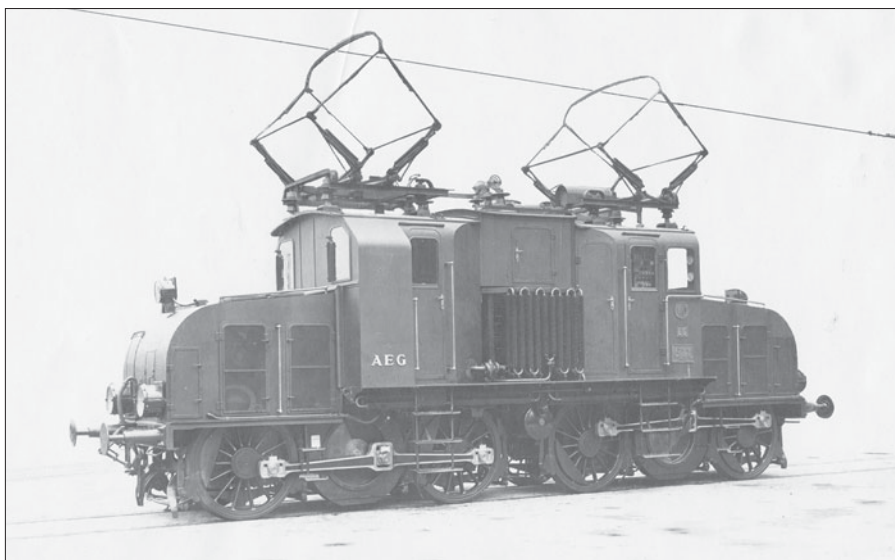
## Elektrolokomotiven

Für den Anstrich von Elektrolokomotiven galten in Preußen grundsätzlich die selben Vorschriften wie für Dampflokomotiven, der Lokrahmen war jedoch bei manchen Lok auch außen statt rotbraun schwarz. Damit ergibt sich:

Dach, Stromabnehmer	grau
Dachleitungen	rot
Lokkasten	dunkelgrün
Zierstreifen	schwarz
Absetzlinien	hellrot
Rahmen	rotbraun oder schwarz
Radkörper	rotbraun
Stangennuten	rotbraun
Sandkasten	schwarz

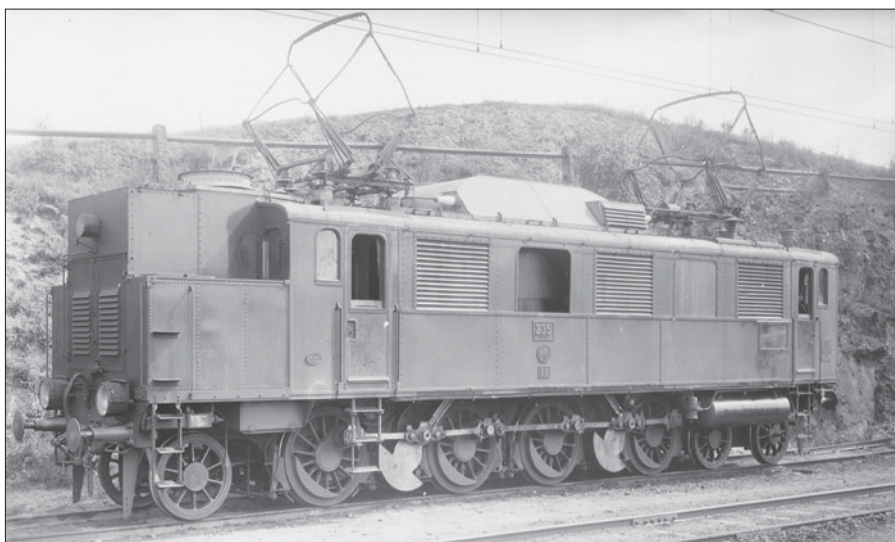
Elektrolokomotiven mit Gepäckabteil zeigen auf zeitgenössischen Farbdarstellungen einen rotbraunen Anstrich im Bereich des Gepäckabteils in Übereinstimmung mit den Gepäckwagen.

Die Farbtöne dunkelgrün und rotbraun der Elektrolokomotiven sind identisch mit denen für die Dampflokomotiven. Sie entsprechen weitestgehend braungrün RAL 6008 bzw. rotbraun RAL 8012. Das Grau des Daches kann nicht genauer spezifiziert werden, möglicherweise wurde hier Aluminium-Eisenglimmerfarbe (Farbton etwa graualuminium RAL 9007) verwendet.



### Preußen 1914: Halle EG 511

Lok EG 511 Halle wurde 1914 von AEG an die K. P. E. V. geliefert. Dieses Foto zeigt die Lok im Ablieferungszustand mit braungrünem Aufbau und rotbraunem Rahmen und Rädern. Am rechten Führerstand befinden sich das Adlerschild der K. P. E. V. (Ausführung 2), das Gattungsschild „EG“ und das Nummernschild „511 HALLE“; besonders auffällig sind die erhaben aufgesetzten Buchstaben AEG am linken Führerstand. Farbanschriften sind auf diesem Bild nicht zu erkennen. (Werkfoto AEG)

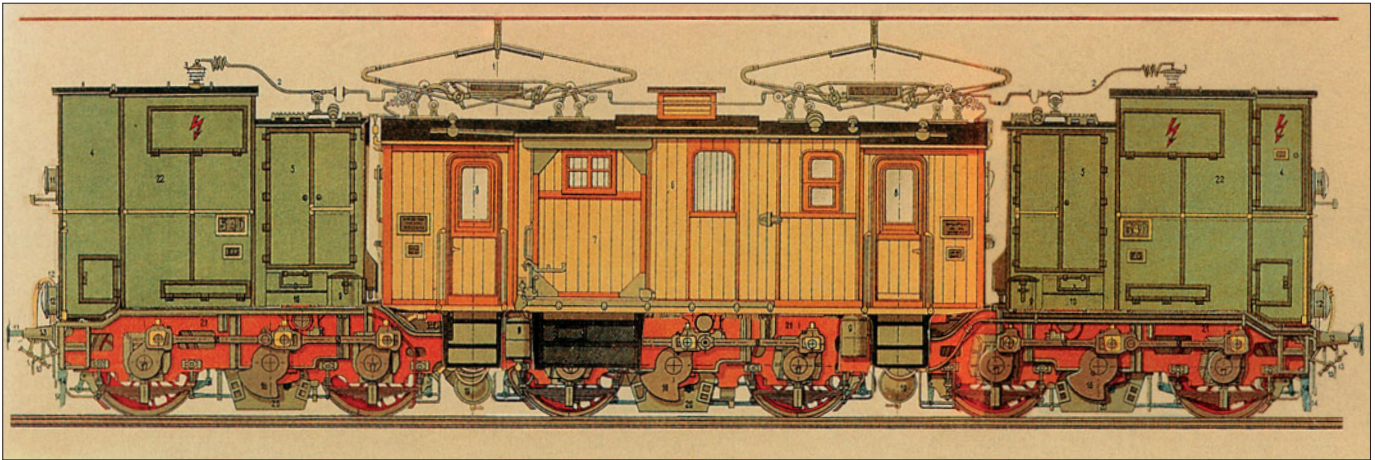


### Preußen 1916: Breslau EP 235

Die preußische Lok der Gattung EP wurde 1916 von den Linke-Hofmann Breslau und Bergmann abgeliefert. Für die Farbgebung können unter Anwendung der preußischen Anstrichvorschriften folgende Annahmen getroffen werden: Dach beige, Lokkasten braungrün, Rahmen, Räder und weitere Teile am Untergestell rotbraun. Auf diesem Foto sind keine andersfarbigen Zierstreifen und Absetzlinien zu erkennen. Über den Anstrich der Stromabnehmer lassen sich keine Aussagen machen.

Am Lokkasten befindet sich das preußische Eigentumszeichen in Form des Adlerschildes (Ausführung 2), darüber das Nummernschild „235 BRESLAU“, darunter das Gattungsschild „EP“. Am rechts liegenden Ende sind die bei-

den Schmuckschilder der Herstellerfirmen angebracht, links neben der Tür zum links liegenden Führerstand befindet sich das amtlich vorgeschriebene ovale Fabrikschild des Lieferers des mechanischen Teils. Nur an der Pufferbohle sind auf der Bildvorlage Farbanschriften schwach zu erkennen: „Unt. La 27.2.16“ in gelber Farbe, „Nächste Unt. \_\_\_\_“ in weißer Farbe. (Werkfoto Krupp)



## Preußen EG 540

Die kolorierte Zeichnung der preußischen EG 540 zeigt die gleichen Farben wie die weiter oben dargestellte P 8, der Mittelteil der Lok mit dem Gepäckabteil ist zwar in heller Farbgebung gehalten; hier dürfte jedoch das Rotbraun der Güterwagen verwendet worden sein. (Czygan)

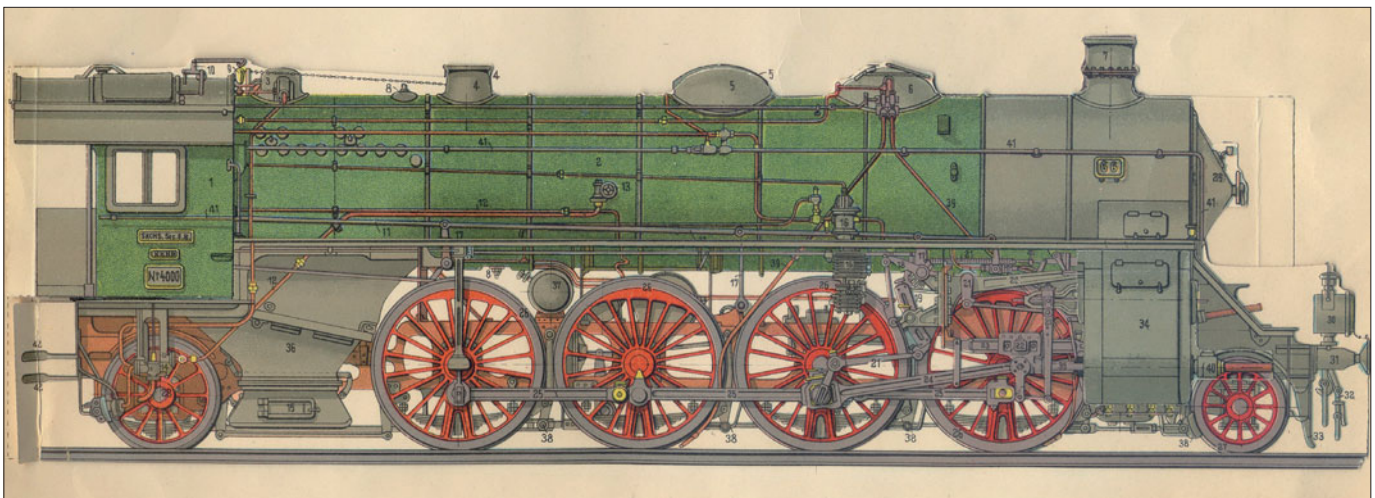
## Sachsen

Über den Anstrich sächsischer Dampfloks sind folgende Angaben des Autors A. Bucher für die XII H2 Nr. 651 auf der Weltausstellung in Brüssel 1910 bekannt<sup>27</sup>:

Wasserkästen	dunkelgrün
Führerhaus	dunkelgrün
Kesselbekleidung	dunkelgrün
Zylinderbekleidung	dunkelgrün
Rauchkammermantel	schwarz
Rahmen, Räder	rotbraun
Gestänge, Radreifen	blank
Handstangen	blank

Bei der genannten Lokomotive handelt es sich um eine Ausstellungs-Lokomotive, deren Anstrich möglicherweise vom Regelanstrich abweicht. Andererseits wird auch berichtet: Die ausgestellten deutschen Lokomotiven zeigen fast sämtlich den im Dienste üblichen Anstrich, dunkelgrün mit schwarzen Bändern, die mit feinen roten Streifen abgesetzt sind<sup>28</sup>. Demnach könnte die ausgestellte Lokomotive durchaus den Regelanstrich gezeigt haben.

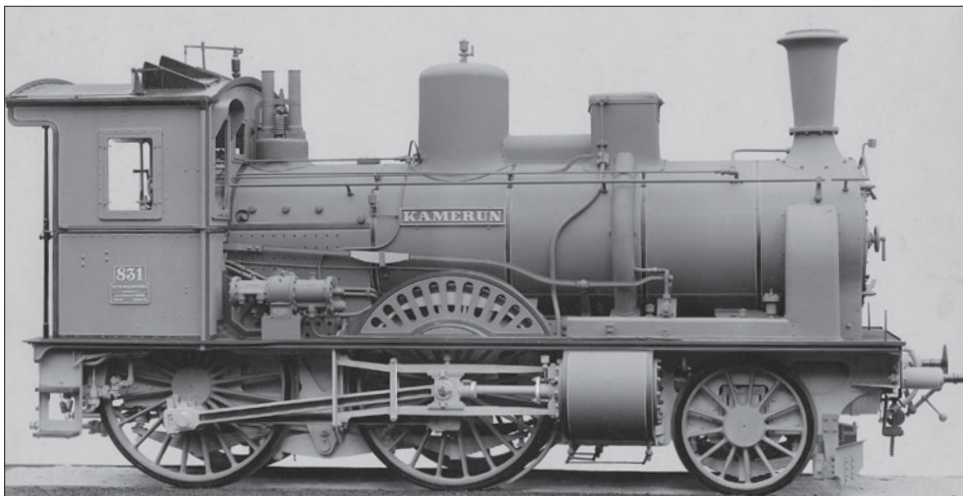
Eine exakte Definition dieser Farben ist anhand der vorliegenden Informationen leider nicht möglich. Bei jüngeren Recherchen der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH anhand der im Verkehrsmuseum Dresden vorhandenen zeitgenössischen Lokomotivmodelle aus der Lokfabrik Hartmann ergab sich für den grünen Anstrich der Farbton flaschengrün RAL 6007 und für braun der Farbton RAL 8012 rotbraun.



## Sachsen XX HV 66

An dieser Farbzeichnung der sächsischen XX HV ist bemerkenswert, dass der Grünton von dem der im selben Werk veröffentlichten Farbzeichnungen der preußischen Lokomotiven abweicht. (Czygan, Sammlung Nils Moh)

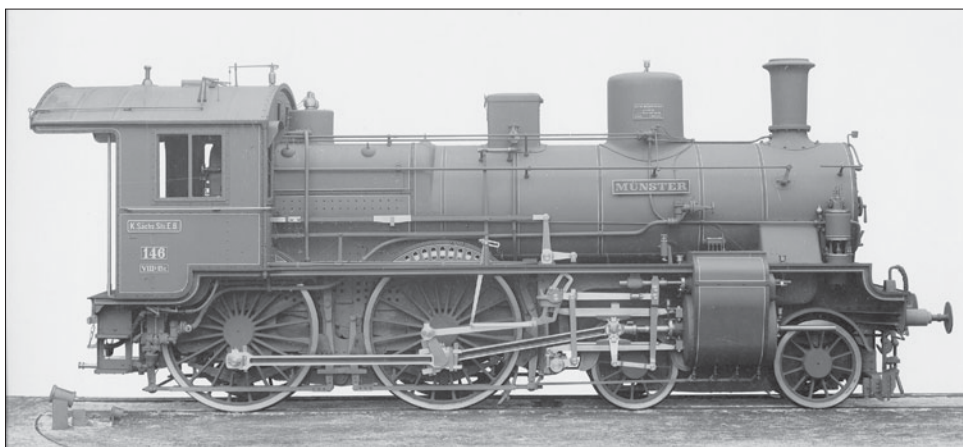




### Sachsen 1890: Vlb V 831

Anstrich: an den Aufbauten und Zylindern grün mit schwarzen Einfassungen und Kesselringen, hellen Absetzlinien, Rahmen und Räder rotbraun, Radreifen und Stangennuten schwarz

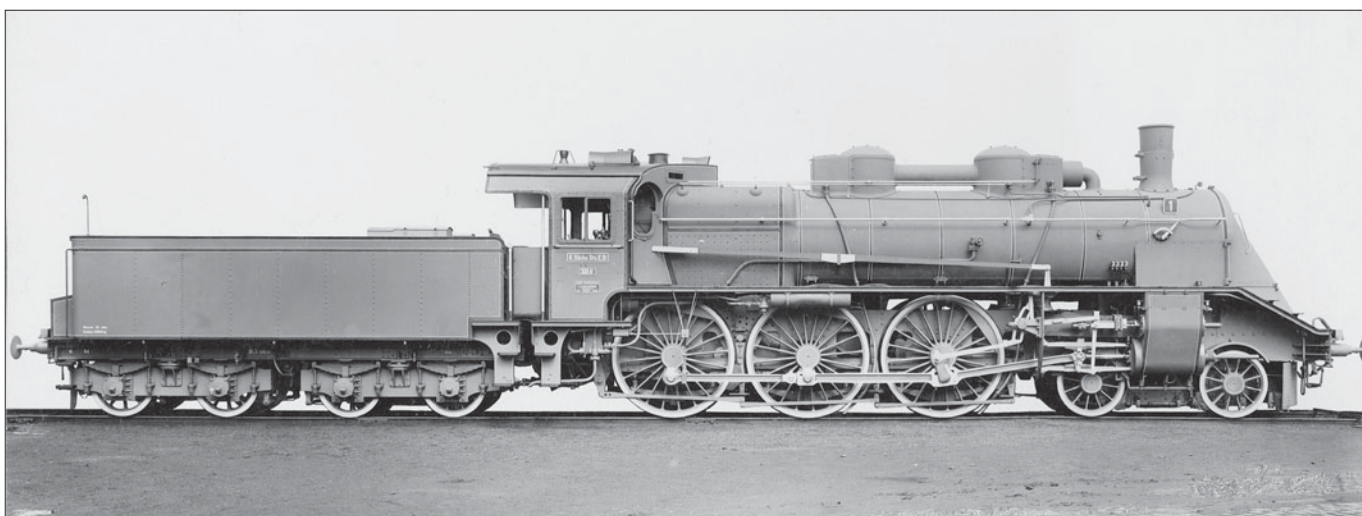
Schilder: Namensschild am Kessel, Nummernschild und Fabrikschild am Führerhaus, Anschriften fehlen. (Werkfoto Hartmann, Sammlung Scholz)



### Sachsen 1900: VIIIb V1 146

Anstrich: an den Aufbauten und Zylindern grün mit schwarzen Einfassungen und Kesselringen, hellen Absetzlinien, Rauchkammervorderseite und Stangennuten schwarz, Rahmen, Räder rotbraun, Griffstangen z. T. hellgrau

Schilder: Namensschild am Kessel, Fabrikschild am Dampfdom, Eigentumsschild, Nummernschild und Gattungsschild am Führerhaus, Anschriften fehlen. (Werkfoto Hartmann, Sammlung Schwemmer)

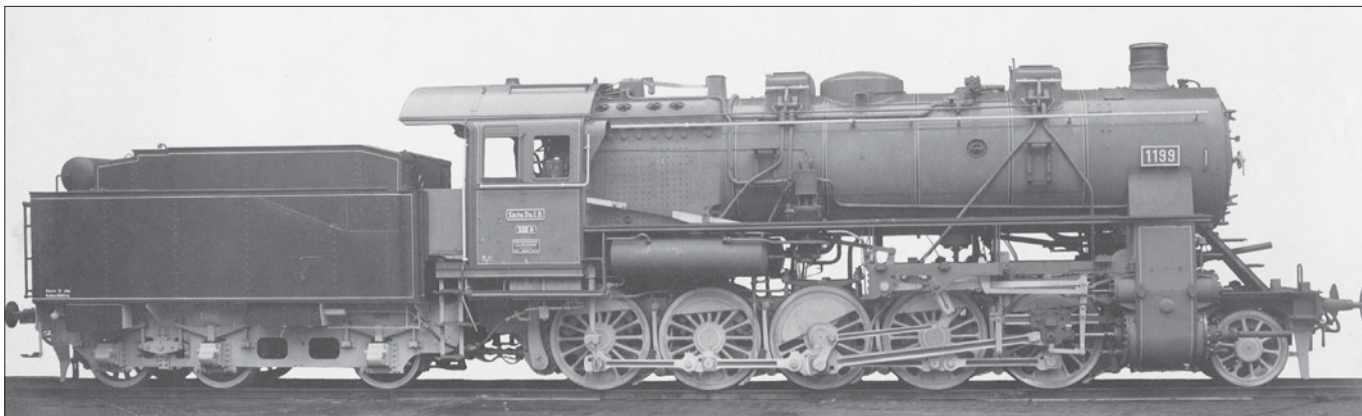


### Sachsen 1906: XII H 1

1906 lieferte Hartmann die Lok 1 der Gattung XII H an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Auf diesem Foto hat sie grünen Anstrich mit schwarzen Einfassungen und Kesselringen und vermutlich weißen Absetzlinien. Der Rahmen und die Räder könnten rotbraun sein, nur die Radreifen und die Griffstangen haben einen hellgrauen Anstrich.

Die Betriebsnummer 1 befindet sich auf einem Gusschild an den Rauchkammerseiten. Am Führerhaus sieht man das Eigentumszeichen „K. Sächs. Sts. E. B.“ und das Gattungszeichen „XII H“ auf Rotgusschildern sowie das Fabrikschild. Am Tenderrahmen sieht man die Anschriften „G. \_\_\_ kg“, „R. 5,100 m“ und das Fabrikschild für den Tender. (Werkfoto Hartmann, Sammlung Schwemmer)





### Sachsen 1920: XIII H 1199

Auch die sächsischen Staatsbahnen erhielten Lokomotiven der preußischen Gattung G 12. Hier waren sie als XIII H bezeichnet. Die abgebildete Maschine wurde 1920 von der Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Hartmann abgeliefert. Die Lok besitzt den sächsischen Regelanstrich mit grünem Kessel und Führerhaus, schwarzen Einfassungen und Kesselringen und weißen oder gelben Absetzlinien, rotbraunen Rahmen und Rädern sowie hellgrauen Griffstangen. Bemerkenswert ist hier der vollständig schwarze Anstrich des Tenderkastens. Die Bezeichnung der Lokomotive ist wie folgt: Betriebsnummer 1199 auf Gusschildern oberhalb des Rauchkammersattels, Eigentumszeichen (Sächs. Sts. E. B.), Gattungszeichen „XIII H“ und Fabrikschild am Führerhaus, darunter das Dreieck als Zeichen für die Profilüberschreitung, daneben die Gewichtsangabe „10,3 t“ und das Leistungszeichen „c“ in gelber Farbe. Am Tender liest man die weißen Anschriften „Wasser 21 cbm“ und „Kohlen 6000 t“. Am Tenderrahmen befinden sich die Anschriften „G. \_\_\_ kg“, „R. 3,90 m“ als Anschriften in gelber Farbe sowie das Fabrikschild für den Tender. (Werkfoto Hartmann, Sammlung Scholz)

## Württemberg

Der Regelanstrich der württembergischen Dampflokomotiven scheint demnach immer schwarz/rotbraun gewesen zu sein<sup>29</sup>. Im Deutschen Museum in München befindet sich ein Modell der württembergischen F1 NECKAR, das einen schwarzen Anstrich an allen Teilen mit Ausnahme der Räder und des Rahmens aufweist, letztere haben rotbraunen Anstrich. Am Führerhaus, Rauchkammersattel und Tenderkasten befinden sich schmale rote Zierstreifen. Das Führerhaus ist innen hellbraun gestrichen. Der schwarze Anstrich ist nicht tiefschwarz, sondern eher schwarzgrau entsprechend RAL 7021, während die „übrigen nicht blanken Teile“ (siehe Liefervorschriften weiter unten) unterhalb des Umlaufes einen tiefschwarzen Anstrich etwa nach RAL 9005 aufweisen. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch folgende Bemerkung im Buch „Lokomotivführer Ranger“<sup>30</sup>, in dem eine Lokomotive der Gattung C beschrieben wird: „Das Äußere dieser Ungetüme war nicht mehr schwarz gehalten, sondern stahlblau“. Einerseits ist daraus zu entnehmen, dass bei württembergischen Lok bis zum Aufkommen der Gattung C der schwarze Regelanstrich vorherrschte. Zum anderen bezieht sich die Angabe „stahlblau“ vermutlich auf die Lok mit Glanzblechverkleidung (s. u. „Hochglanzbleche“). Zur Farbgebung württembergischer Dampflokomotiven haben auch Gebr. Märklin & Cie. GmbH Forschungen betrieben. Nach einer bei den Lesonal-Werken in Stuttgart-Feuerbach vorgefundenen Farbkarte der früheren Firma Lechner lassen sich die seinerzeit gefertigten Farbtöne Rot, Grau und Braun wie folgt eingrenzen:

zwei verschiedene Rottöne:	1. zwischen karmineot RAL 3002 und feuerrot RAL 3000
	2. zwischen schwarzrot RAL 3007 und braunrot RAL 3011
ein Grauton:	ungefähr betongrau RAL 7023
ein Brauton:	mahagonibraun RAL 8016.

Es ist nicht bekannt, welche der in Frage kommenden Rottöne tatsächlich an die württembergischen Staatsbahnen geliefert wurden. Aber immerhin lassen sich damit die für den Anstrich der Schienenfahrzeuge in Frage kommenden Farbtöne auf eine kleine Anzahl beschränken. Der Verfasser neigt zu der Ansicht, daß die dunkleren Farbtöne zur Anwendung gekommen sind (also schwarz-/braunrot), weil diese wegen ihrer geringeren Verschmutzungsanfälligkeit von den Eisenbahnverwaltungen vorgezogen worden sind.

Leider enthalten auch die Vorschriften für die Lieferung von Lokomotiven und Tendern aus dem Jahre 1906 keine exakte Angabe für die Farbe des Lokomotivlacks, lediglich der Hinweis auf eine – bisher noch nicht aufgetauchte – Mustertafel ist bemerkenswert. Im Folgenden ist ein Auszug aus diesen Vorschriften wiedergegeben<sup>31</sup>.

Zum Anstrich der Lokomotivkessel ist eine Mischung von 3 Teilen Graphit mit 5 Teilen eines schwer brennenden Mineralöls zu verwenden. Beim Anstrich der Lokomotivrahmen, Stoßbalken, Radsätze (mit Ausnahme der blank bearbeiteten Flächen), der Kessel- und Zylinderverkleidung, sofern für letztere nicht Glanzblech vorgeschrieben ist, der äußeren Seiten des Führerstandes und des Tenders ist folgender Arbeitsgang einzuhalten:

*Letzter Anstrich mit Lokomotivlack*

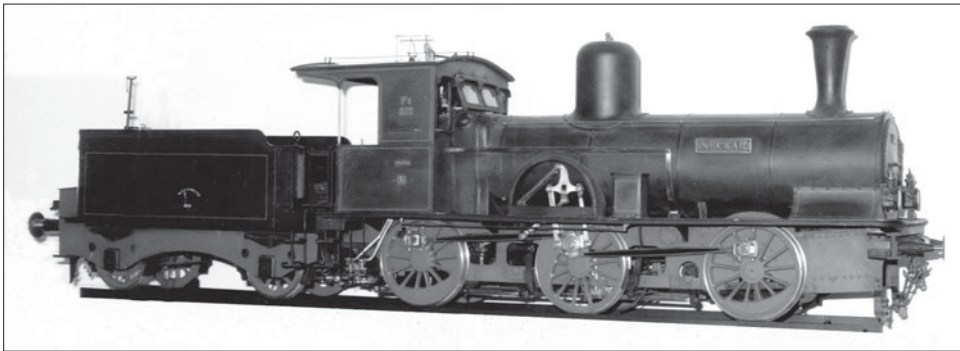
Für die Farbe wird auf Verlangen eine Mustertafel gegeben. Der Wasserkasten ist innen zweimal mit rostschtützender Farbe zu streichen, nachdem die Bleche sorgfältig vom Rost und allen Unreinlichkeiten befreit sind, sodann erhalten sie noch einen dritten Anstrich von grauer Ölfarbe. Alle zu nientenden Eisenteile sind an den Berührungsflächen zweimal

sorgfältig mit Bleimennigfarbe zu streichen.

Der Kohlenkasten und der Raum um den Kuppelkasten sind nach gründlicher Reinigung von Rost und Schmutz mit heißem Steinkohlenteer zu streichen.

Alle innerhalb der Rahmen liegenden Teile, wie die innern Flächen der Rahmen, die Rahmenversteifungen, Luftbehälter, Aschenkasten usw. erhalten einen zweimaligen Mennigfarben- und darüber einen schwarzen Ölfarbenanstrich. Alle übrigen nicht blanken Teile, wie Rohrleitungen, Bremsgestänge, Zug- und Stoßvorrichtungen usw. sind mit schwarzer Farbe zu streichen.

Aus dieser Vorschrift läßt sich allgemein ein schwarzer Anstrich für die Lokomotiven ableiten, lediglich der Hinweis auf nur eine Mustertafel für den Anstrich mit Lokomotivlack irritiert.



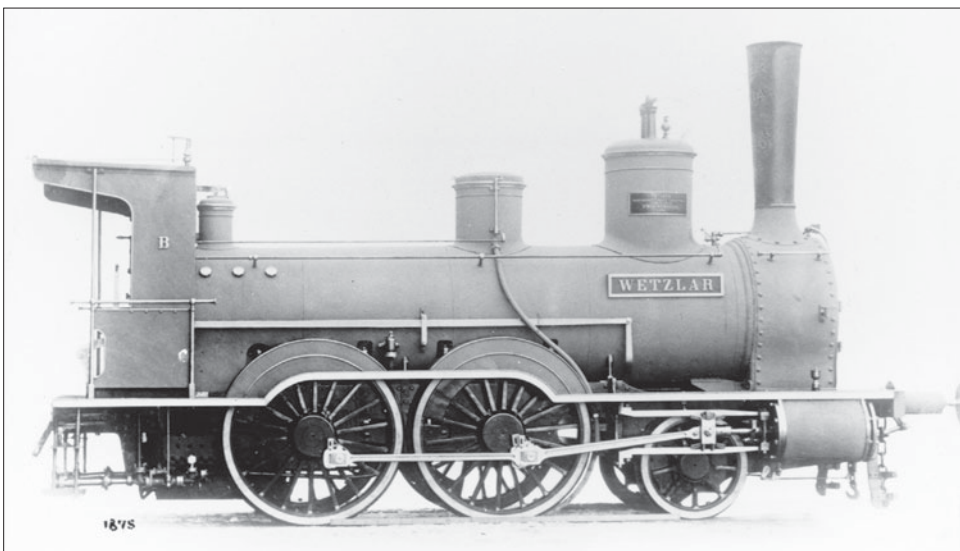
### Württemberg F1 532 (Modell)

Modell der württembergischen Fc 532 im Deutschen Museum München – Dieses Modell wurde frühestens 1894 in einer Werkstätte der württembergischen Staatsbahnen angefertigt und 1906 an das Deutsche Museum übergeben. Es zeigt gut den schwarzgrauen Anstrich mit rotbraunem Rahmen und Rädern. (Foto 1985 H. Hermann)

### Hochglanzbleche

Die 41 württembergischen Lokomotiven der Gattung C (37 davon verblieben nach dem Krieg in Deutschland)<sup>6</sup> waren 1909 mit Hochglanzblechen an Rauchkammer, Rundkessel, Stehkessel und Zylindern geliefert worden, die keinen Farbanstrich erhalten hatten (siehe auch Seite 12). Neuere

Recherchen ergaben, dass auch einige Lok der Klasse Fc, nämlich die mit den Betriebsnummern 719 bis 723 und 726 bis 731, geliefert 1907 und 1908, laut Liefer- und Bestellliste der Maschinenfabrik Esslingen mit Glanzblechverkleidung ausgerüstet wurden<sup>32</sup>.



### Württemberg 1875: B Wetzlar

Emil Kessler lieferte um 1875 die Lok Wetzlar an die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Sie ist hier vermutlich mit grauem Fotoanstrich an Führerhaus, Kessel, Zylinder und Rauchkammer zu sehen. Der Schornstein trägt schwarzen Anstrich, das Fahrwerk könnte rotbraun gestrichen sein. Der Umlaufwinkel scheint ebenso wie die Umsteuerstange, die Radreifen und das Gestänge blank zu sein.

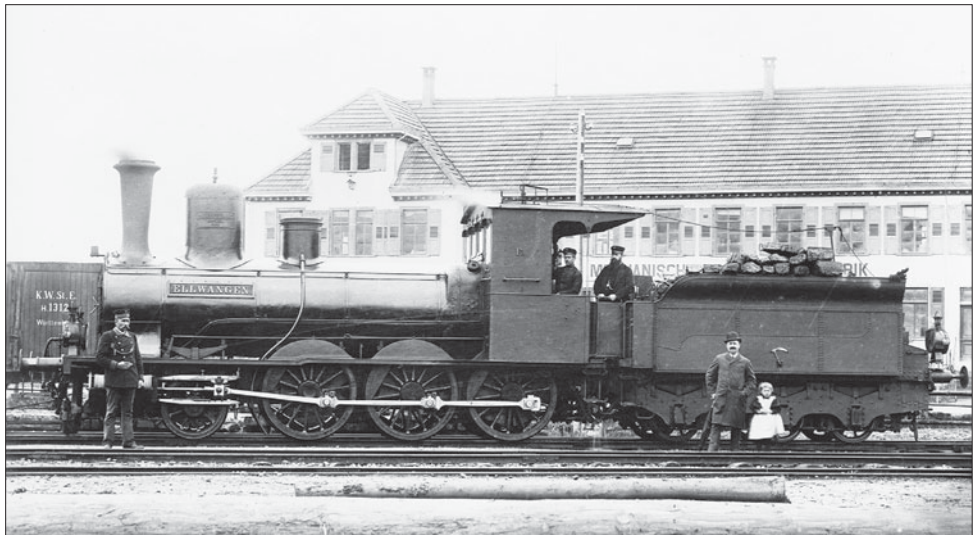
Der Bezeichnung dienen der Gattungsbuchstabe „B“ am Führerhaus, das Namensschild „WETZLAR“ unterhalb des Dampfdomes und das Fabrikschild von Emil Kessler am Dampfdom.



## Württemberg 1896: E Ellwangen

Lok Ellwangen der württembergischen Staatseisenbahnen trägt am Dampfdom das Fabrikschild „K. Württ. Lokomotivwerkstätte Rottweil 1896“. Außer dem Gattungsbuchstaben „E“ am Führerhaus ist nur das Namensschild „ELLWANGEN“ am Kessel zu erkennen, weitere Bezeichnungselemente sind nicht zu sehen.

Nach den württembergischen Anstrichvorschriften müsste die Lok an den Aufbauten schwarzen und am Fahrwerk rotbraunen Anstrich besitzen. (Foto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)



## Württemberg 1910: C 2007

Der Anstrich der Lok ist schwarz bzw. rotbraun, der Kessel ist mit den für diese Lokgattung typischen Glanzblechen verkleidet.

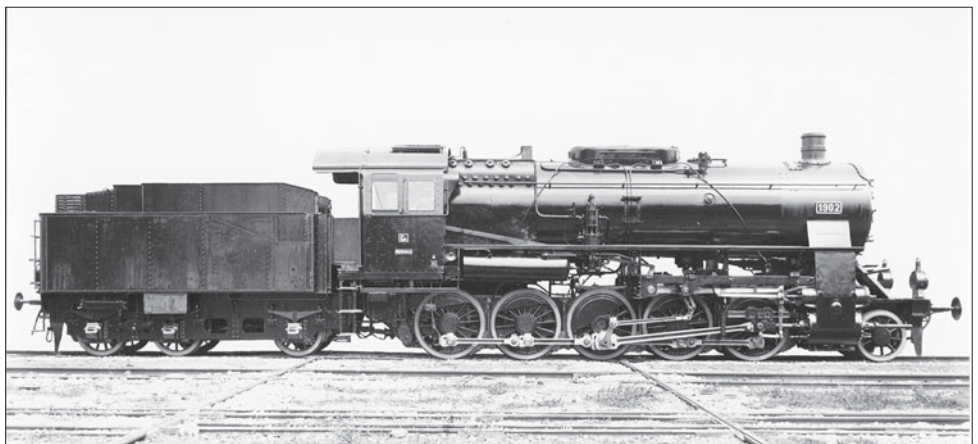
Bezeichnung: Am Führerhaus Gattungszeichen „C“ als erhabener Buchstabe, Betriebsnummernschild „2007“, Eigentumszeichen „Württemberg“, Umgrenzungszeichen (Dreieck und Rechteck) und Leistungsklasse „c“ jeweils auf besonderem Schild, an der Umlaufschürze Fabrikschild „No 3568 Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen 1910“ und an der Zylinderverkleidung das Schild „Rauchröhrenüberhitzer Patent W. Schmidt“. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)



## Württemberg 1919: 1902 (G 12)

Die württembergische G 12 mit der Betriebsnummer 1902 (Maschinenfabrik Esslingen 1919) entspricht der preußischen G 12 weitestgehend. Der Anstrich der Lok dürfte dagegen eher nach den württembergischen Regeln erfolgt sein: Kessel, Führerhaus, Zylinder und Tendraufbau schwarz, Fahrwerk rotbraun.

Die Bezeichnung der württembergischen Lokomotiven hat sich mit dem Ende der Monarchien in Deutschland nicht geändert: Das Eigentumszeichen lautet nach wie vor „Württemberg“. Am Führerhaus sitzt außerdem das Gattungsschild „G 12“, das Zeichen für die Profilüberschreitung (Dreieck und Rechteck) und das Leistungsschild „c“, die Betriebsnummer „1902“ befindet sich an der Rauchkammer, das Fabrikschild am Rauchkammersattel. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)





Dampflokomotiven

Regelanstrich 1921

Die Deutsche Reichsbahn hat 1921 die preußischen An-

strichvorschriften für Dampflokomotiven und Tender weitestgehend übernommen. Danach hatten die Lokomotiven und Tender zunächst folgende Farbgebung<sup>33</sup>:

Lokomotiven			
oberhalb des Umlaufes	Bekleidungsbleche		grün Nr. 12
	Führerhauswände	außen	grün Nr. 12
	Führerhauswände	innen oberhalb Brüstung	perlgrau Nr. 18
	Führerhauswände	innen unterhalb Brüstung	schwarz Nr. 14
	Führerhausdecke		weiß Nr. 13
	Führerhausfußboden		kein Anstrich
	Rauchkammer		schwarz Nr. 25b
	Schornstein		schwarz Nr. 25b
	Sandkastendeckel		schwarz Nr. 25b
	Umlauf		schwarz Nr. 14
	Luft- und Speisepumpenträger	aus Blech	grün Nr. 12
	Luft- und Speisepumpenträger	gegossen	schwarz Nr.14
	Vorwärmer		grün Nr. 12
	Vorwärmerdeckel		schwarz Nr. 14
	Geländer und Handgriffe		schwarz Nr. 14
unterhalb des Umlaufs:	Rahmen	innen und außen	rotbraun Nr. 11a
	Drehgestellrahmen		rotbraun Nr. 11a
	Geradführungsträger		rotbraun Nr. 11a
	Trittbrettträger		rotbraun Nr. 11a
	Räder und Achsen		rotbraun Nr. 11a
	Bekleidungsbleche für die Zylinder		grün Nr. 12
	Lagerkasten, Tragfedern		rotbraun Nr. 11a
	Wiegen, Ausgleichhebel		rotbraun Nr. 11a
	Bremsausrüstungsteile		rotbraun Nr. 11a
Tender			
oberhalb des Umlaufs	Wasserkastenseitenwände		grün Nr.12
	Wasserkastendecke	außen	schwarz Nr. 14
	Vorderwand und Boden		schwarz Nr. 14
	Kohlenaufbau	innen und außen	schwarz Nr. 14
unterhalb des Umlaufs	Rahmen		rotbraun Nr. 11a
	Trittbrethalter		rotbraun Nr. 11a
	Räder und Achsen		rotbraun Nr. 11a
	Tragfedern, Achsbuchsen		rotbraun Nr. 11a
Anschriften			weiß Nr. 24a
			rot Nr. 24b
			gelb Nr. 24c
			schwarz Nr. 24d

Geändert hat sich damit gegenüber dem preußischen Friedensanstrich nur wenig: Die Rahmeninnenflächen sind nun nicht mehr schwarz, sondern rotbraun gehalten, die Einfassungen, Zierstreifen und Absetzlinien sind entfallen. Der Innenanstrich des Führerhauses ist nun schwarz, perlgrau und weiß. Die oben genannten Farbnummern beziehen sich auf die seinerzeit vom Ausschuss für Anstrichfragen festgelegten Einheitsfarben. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass das für die Lokomotiven vorgeschriebene Grün (Nr. 12) identisch ist mit dem Grün für die Reisezugwagen, während das Rotbraun (Nr.

11a) dem Rotbraun der Güterwagen entspricht. Die Lokomotivbestellungen nach preußischen Zeichnungen wurden ebenso wie die ersten Einheitslokomotiven<sup>34</sup> in der grün/schwarz/rotbraunen Farbgebung an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. Eigentlich müssten auch die bayerischen Nachlieferungen den Reichsbahnanstrich-Vorschriften entsprochen haben; andererseits ist es denkbar, dass bayerischer Lokalpatriotismus diese ignoriert hat, und die Lok auch den bayerischen Anstrich erhalten haben. Möglicherweise gab es für Bayern noch gesonderte Bestimmungen, die nicht überliefert sind.

## Fotografieranstrich

Abweichend vom Regelanstrich war der sogenannte Fotografieranstrich bei Dampflokomotiven. Dabei handelte es sich um einen Anstrich, der geeignet war, kontrastreiche Fotografien fabrikneuer Lokomotiven anzufertigen. Die dunklen Farben des Regelanstrichs waren hierfür weniger geeignet, weil sie viele Details des Lokaufbaus nicht gut erkennen ließen. Kurt Pierson berichtet über den Fotografieranstrich von Dampflokomotiven aus dem Jahre 1923 folgendes:

Gegenstand	Farbton
Grundfarbe von Fahrgestell und Lokaufbau	helles stumpfes Grau
Kesselbänder	schwarz, weiß abgesetzt
Gegengewichte der Treib- und Kuppelräder	weiß eingefasst
Ausfräsungen in Treib- und Kuppelstangen	weiß
Schornstein	schwarz.

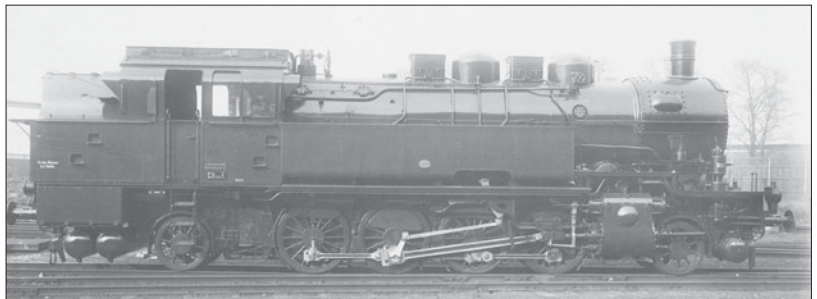
Nicht alle Lokomotiven sind in dieser Farbgebung zum Fototermin erschienen. So gibt es auch Fotos von fabrikneuen Lok mit vollständig schwarzer Rauchkammer und weiteren Abweichungen von den o. g. Regeln. Beim Fotografieranstrich hatten die Lokomotivfabriken nämlich einen großen Spielraum, da die Lok erst bei der Abnahme den vorgeschriebenen Anstrich der Reichsbahn tragen mussten.

## Hochglanzbleche

Gemäß Erlass des RVM vom 9. Juni 1922 sollten die P- und G-Lokomotiven der Winterlieferung 1922 versuchsweise mit Hochglanzblechen ausgerüstet werden<sup>35</sup>. Ob dies wirklich geschehen ist und welche Lokomotiven konkret so geliefert wurden, ist noch ungeklärt. Danach sind jedenfalls keine weiteren Lok mit Hochglanzblechen mehr beschafft worden.

## Deutsche Reichsbahn 1923: BR 93.5

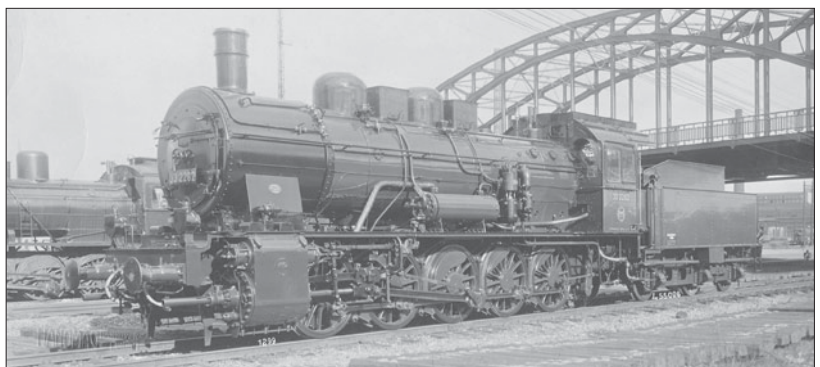
Aus einer Serie von 29 Lokomotiven der Gattung T 14.1, die Krupp 1923 an die Deutsche Reichsbahn geliefert hat, stammt die hier abgebildete Maschine. Sie trägt noch keine Betriebsnummer, vermutlich weil diese zum Lieferzeitpunkt nicht endgültig feststand. Für die 29 Krupp-Lok waren nämlich ursprünglich die Betriebsnummern 57 1032 bis 1060 vorgesehen, endgültig wurden sie dann als 93 1062 bis 1090 bezeichnet. An der Lok ist außer dem Fabrikschild nur das Gattungsschild „Gt 46.17“ angebracht. Die Anschriften lauten: „14 cbm Wasser. 4,5 t Kohle.“ und „Kipprost“ in weiß am hinteren Vorratsbehälter, „Luftdruckbremse [Knorr mit Z. u. G.-P.]“ in gelber Farbe über dem Gattungsschild und „Letzte Bremsunt.“ in roter Farbe unmittelbar darüber. Die Lok besitzt den Regelanstrich mit schwarzer Rauchkammer, braungrünem Kessel und Führerhaus, grüner Zylinderbekleidung, rotbraunem Rahmen, rotbraunen Rädern und Stangennuten. (Werkfoto Krupp, Sammlung Schwemmer)

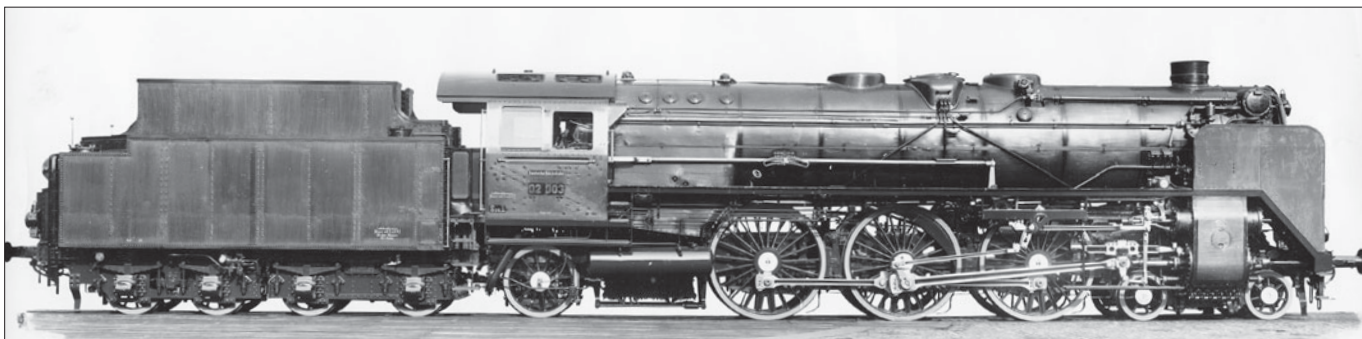


## Deutsche Reichsbahn 1923: 33 2262 (später 57 3262)

Diese Lok der Gattung G 10 wurde 1923 von Hanomag abgeliefert. Sie trägt die Betriebsnummer 33 2262 nach dem ersten – nicht realisierten – Umzeichnungsplan für Dampflok der Deutschen Reichsbahn. Ihre endgültige Betriebsnummer lautete 57 3262. Es ist gut zu erkennen, dass die Lokomotive noch den preußischen Regelanstrich mit schwarzer Rauchkammer, grüner Kessel- und Zylinderbekleidung sowie grünem Tenderaufbau erhalten hat: die Helligkeitsdifferenz zwischen Rauchkammer und Kessel ist augenfällig. Nach den seinerzeitigen Vorschriften müssten Rahmen und Räder rotbraunen Anstrich aufweisen.

Bemerkenswert ist auch die Bezeichnung der Lok: Am Führerhaus befindet sich die Betriebsnummer, die mit gelben Ziffern auf einer dunkleren Fläche aufgemalt ist. Darunter sitzt der Reichsbahnadler als Abziehbild mit gelbem Adler und gelber Umschrift „Deutsche Reichsbahn“ auf schwarzem Grund. Unten rechts befindet sich die vorläufige Gattungsbezeichnung „G 455“ in gelber Farbe auf schwarzem Grund. Daneben sieht man die Bezeichnung der Bremsbauart „LUFTDRUCKBREMSE KNORR mit Z. u. G.-P.“ ebenfalls in gelber Farbe auf dem grünen Anstrich des Führerhauses. An der Rauchkammertür befindet sich eine schwarze Blechtafel mit den aufgemalten Ziffern der Betriebsnummer in gelber Farbe. Die Seitenwände des Tenders sind mit „16,5 cbm Wasser 7 t Kohle“ in weißer und „LUFTDRUCKBREMSE KNORR mit Z. u. G.-P.“ in gelber Farbe beschriftet. (Werkfoto Hanomag, Sammlung Scholz)

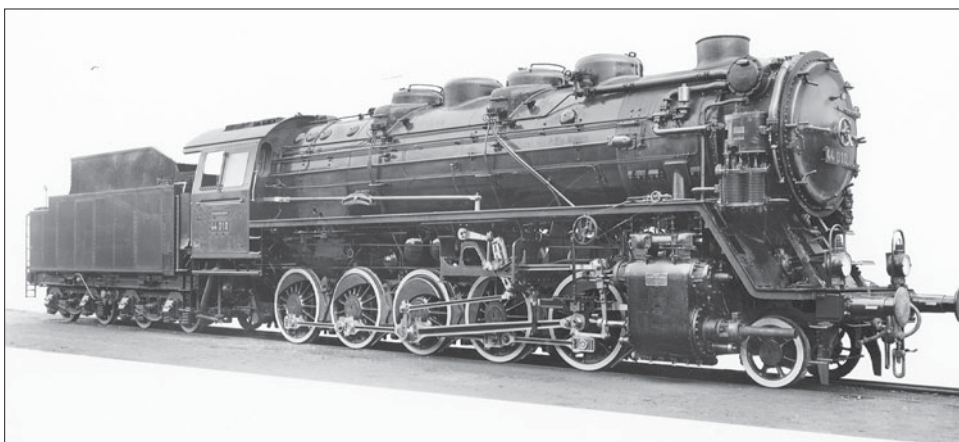




### Deutsche Reichsbahn 1925: 02 003

Grün ist der Anstrich von Kessel, Zylinderverkleidung, Führerhaus und Tenderaufbau der 1925 von Henschel gelieferten 02 003, die Rauchkammer ist schwarz, der Rahmen und die Räder sind rotbraun, die Radreifen sind blank. Die Kesselringe und die Einfassungen an der Zylinderverkleidung, am Führerhaus und am Tenderkasten sind schwarz. In der Mitte der Tenderseitenwand befindet sich ein zusätzlicher, senkrechter schwarzer Streifen zur Auflockerung dieser großen Farbfläche.

Schilder: Deutsche Reichsbahn, 02 003, S 36.20 mit Umgrenzungszeichen und zwei Fabrikschilder, Anschriften „Unt 25“, „Luftdruckbremse [Knorr mit Z. u. G-P]“, „30 cbm Wasser“ und „10 t Kohle“ am Tender, „Luftdruckbremse [Knorr mit Z. u. G-P]“ und „Kipprost“ am Führerhaus, anscheinend alles in gelber Farbe. (Werkfoto Henschel, Sammlung Schwemmer)



### Deutsche Reichsbahn 1926: 44 010

Aus dem Jahre 1926 stammt dieses Foto der 44 010, die unter der Fabriknummer 4143 von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigt wurde. Nach den Anstrichvorschriften der Deutschen Reichsbahn besitzt sie braungüne Farbe an Führerhaus, Kessel, Zylindern und Tenderkasten. Die Rauchkammer weist mattschwarzen Anstrich auf, während das Fahrwerk rotbraun gestrichen ist. Radreifen und außenliegende Flächen des Gestänges sind blank.

Die Beschilderung ist noch unvollständig: Es fehlen die Eigentums- (Rbd.) und Heimatschilder. Die vorgeschriebenen Anschriften zur Bremsbauart und zum Inhalt der Vorratsbehälter fehlen ebenfalls noch. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)



### Deutsche Reichsbahn 1927: 01 053

Sogar 01 053 besitzt anscheinend ebenfalls noch den ersten Regelanstrich der Deutschen Reichsbahn mit grünem Kessel, grünen Windleitblechen, grünem Führerhaus, grünen Zylindern und grünem Tenderkasten, die Rauchkammer ist schwarz, Rahmen und Räder sowie Stangenroten rotbraun, Radreifen blank. Die Maschine wurde 1927 von der Berliner Maschinenbau-Gesellschaft geliefert und war vermutlich bereits fertig gestrichen, als der neue schwarz/rote Anstrich vorgeschrieben wurde.

Schilder: „Deutsche Reichsbahn“, „01 053“, „S 26.20“ mit Umgrenzungszeichen; Anschriften: am Tender „Wasser 32 m³“, „Kohle 10 t.“, am Umlaufwinkel unter dem Führerhaus „Kipprost“, alle in weißer Farbe, am Umlaufwinkel vor dem Führerhaus „Luftdruckbremse [Knorr mit Z. u. G-P] Letzte Bremsunt. Bln.“ in gelber Farbe. (Werkfoto BMAG, Sammlung Schwemmer)



Regelanstrich ab 1926

Bei Beratungen im Anstrichausschuss beschäftigte man sich bereits 1920 ausführlich mit der Frage des schwarzen Lokomotivanstrichs. Als unfreiwillige Versuchsfahrzeuge dienten dabei die Lokomotiven der Gattung S 11 (österr. 310.300), die nach dem Kriege an Preußen und damit später kurzfristig zur Deutschen Reichsbahn gekommen waren. Diese Lokomotiven waren entsprechend den österreichischen Vor-

schriften schwarz gestrichen<sup>36</sup>. Aufgrund der Beratungen verfügte die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn bereits 1922 den schwarz/roten Anstrich für Dampflokomotiven<sup>37</sup>. Jedoch erst im Jahre 1926 traten neue Anstrichvorschriften in Kraft, die nun den schwarz/roten Regelanstrich neuer Dampflokomotiven und Tender zum Gegenstand haben. Darin heißt es unter anderem<sup>38</sup>:

Oberhalb des Umlaufs	Bekleidungsbleche außen		schwarz
	Führerhauswände außen		schwarz
	Führerhauswände innen	oberhalb Brüstung	dunkelgrau
	Führerhauswände innen	unterhalb Brüstung	schwarz
	Führerhausdecke innen		schwarz
	Fußboden		ohne Anstrich
	Rauchkammer und Schornstein		schwarz
	Umlauf		schwarz
	Luft- und Speisepumpenträger		schwarz
	Geländer und Handgriffe		schwarz
	Wasserkasten außen		schwarz
Unterhalb des Umlaufs	Rahmen		rot
	Drehgestellrahmen		rot
	Gradführungs- und Trittbretträger		rot
	Räder und Achsen		rot
	Zylinderbekleidung		schwarz
	Lagerkasten, Tragfedern		rot
	Wiegen, Ausgleichhebel		rot
	Bremsausrüstungsteile		rot
Schablonenschrift			weiß bzw. gelb

*Die Zylinderbekleidung, andere kleine Flächen des Umlaufs, die Ziehbänder und Ränder der Kesselbekleidung sowie alle Kanten und Leisten, die größere Flächen oberhalb des Umlaufs begrenzen, sind tiefschwarz zu überstreichen. Die äußeren Flächen der Seitenwände der Tender sind durch Absetzen in zwei Felder zu teilen (ein Lackfarbenanstrich beinschwarz).*  
*Die Griffe der Bremshähne, Absperrhähne, Auslöseventile, der Zuggestänge für die Entwässerungseinrichtungen sowie sämtlicher Apparate, die an die Bremsrohrleitung angeschlossen sind, aber nur zeitweise bedient werden, wie Steuerventile, G-P-Wechsel, Umschalt- und Entwässerungshähne, erhalten roten Anstrich. Die dauernd benutzten Griffe des Führerventils, des Zusatzbremsahnes und des Sandstreuers bleiben ungestrichen.*  
*Die Schutzkappen für die beiden Gasfüllstutzen, für die beiden Druckmesser und für den Gashaupthahn, sowie die Gashähne für die Signallaternen sind gelb zu streichen.*

Damit wurde der grün/schwarz/rotbraune Anstrich neuer Lokomotiven endgültig aufgegeben. Bemerkenswert ist, dass man die schwarzen Seitenwände der Tender durch Beinschwarz in zwei Felder aufteilte. Hierbei kann es sich eigentlich nur um einen mattschwarzen Zierstreifen handeln, der auf der glänzenden Farbe aufgetragen wurde. Der hellrote Anstrich der Räder und des Rahmens war von Vorteil, weil es damit leichter war, Risse im Rahmen und an

den Rädern festzustellen. Gleichzeitig wollte man mit dem grellen Anstrich auf die Gefahren aufmerksam machen, die von einem Dampfloktriebwerk mit seinem schweren Gestänge ausgehen.  
Der gelbe Anstrich für die Schutzkappen der Gasfüllstutzen wurde bei Einführung der elektrischen Beleuchtung auf die elektrischen Abzweigkästen ausgedehnt. Die Farbe der Anschriften (weiß oder gelb) war von ihrem Inhalt abhängig (siehe unten).  
Schließlich wurde im Februar 1929 ein Merkblatt für den Anstrich der Lokomotiven und Tender herausgegeben, das auch für die vorhandenen Lokomotiven den schwarz/roten Anstrich bei Vollaufarbeitung (das heißt: Neuanstrich) in den Ausbesserungswerken vorschreibt<sup>39</sup>.  
Damit ergibt sich, dass spätestens ab 1929 alle Lokomotiven bei Neuanstrich im RAW ebenfalls die schwarz/rote Einheitsfarbgebung erhielten. Anstricherneuerungen waren seinerzeit nach etwa vier Jahren üblich, so dass um 1933 keine Dampflok der Reichsbahn mehr den grün/schwarz/rotbraunen Anstrich getragen haben dürfte. Auch von der Aufteilung der Tenderseitenwände durch einen beinschwarzen Lackfarbenanstrich – wie in den Lieferbedingungen von 1926 – ist im Merkblatt von 1929 nicht mehr die Rede.  
Anhand der in den Merkblättern genannten Nummern der Einheitsfarben bzw. Stoffnummern lassen sich die Farbtöne des Lokanstrichs nicht mehr eindeutig ermitteln. Da hilft uns das 1935 herausgegebene Merkblatt weiter, denn dieses enthält

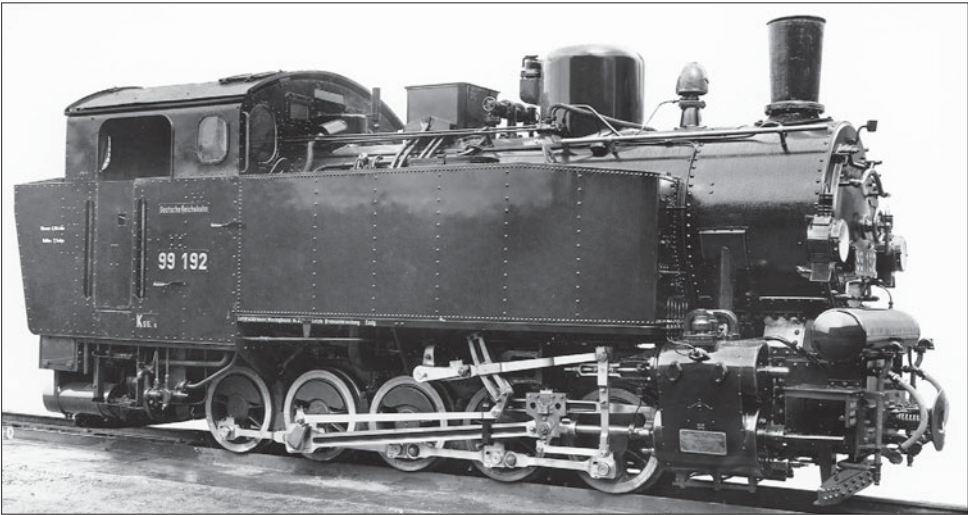
Farbangaben nach dem 1927 eingeführten RAL-Schema<sup>40</sup>. Für den Anstrich der Dampflok werden darin für weiß RAL 1, dunkelgrau RAL 4, schwarz RAL 5, rot RAL 7 und gelb RAL 24 genannt: Sachlich hatte sich gegenüber 1929 allerdings fast nichts geändert. Bemerkenswert ist jedoch folgender Hinweis auf die Anschriftenfarbe in Abhängigkeit vom Schilder-material:

*Bei Lokomotiven und Tendern mit Rotgusschildern sind alle Anschriften gelb, bei Lokomotiven und Tendern mit Aluminiumschildern sind alle Anschriften weiß zu machen.*

Neu ist in diesem Merkblatt die Vorschrift, wonach das Führerhausdach außen auf Holzbelag dunkelgrauen und auf Zink-

blechüberzug keinen Anstrich erhalten sollte. An die Stelle der oben genannten alten RAL-Farbnummern traten übrigens 1941 neue nunmehr vierstellige Nummern nach RAL 840 HR, wie sie heute noch benutzt werden. Dabei gilt für die genannten Farben die Gegenüberstellung nach folgender Tabelle.

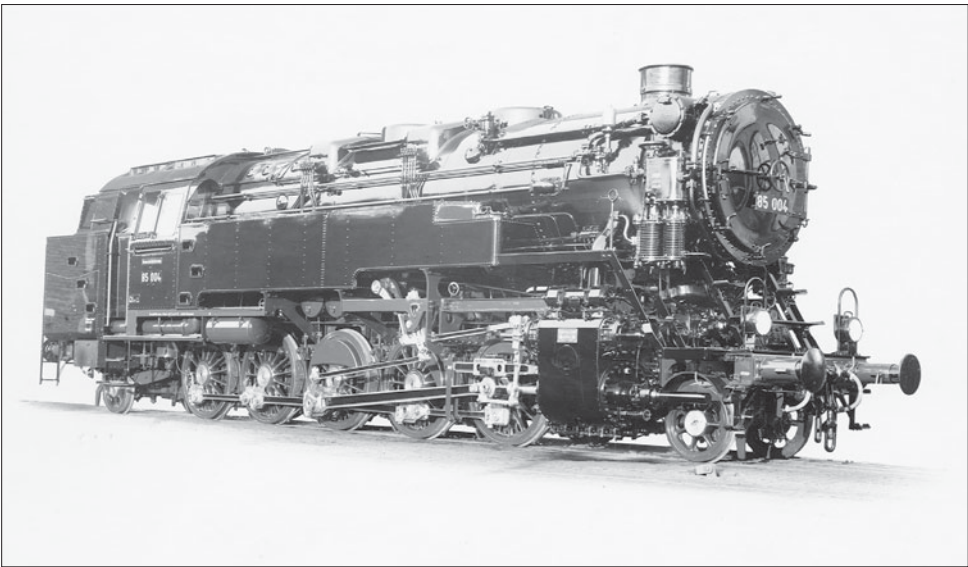
Farbton	RAL alt	Hilfsbezeichnung	RAL neu
weiß	1	grauweiß	9002
dunkelgrau	4	anthrazitgrau	7016
schwarz	5	tiefschwarz	9005
rot	7	feuerrot	3000
gelb	24	chromgelb	1007



1927“ befindet sich an der Zylinderbekleidung. Die Anschriften lauten: „Wasser 4,66 cbm, Kohlen 2,5 cbm“ in weiß und „Druckluftbremse (Westinghouse m. Z.) Letzte Bremsunt. Esslg.“ in gelb. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)

**Deutsche Reichsbahn 1927:  
99 192**

Ab 1926 war für die Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn der schwarz/rote Einheitsanstrich vorgeschrieben. Hier sehen wir die Schmalspurlokomotive 99 192 in dieser Ausführung. Radreifen und Außenflächen des Gestänges blieben blank. Die Schilder an Führerhaus und Rauchkammer sind hier gut zu erkennen, es fehlen jedoch noch die Direktions- und Heimatschilder, da zum Zeitpunkt dieser Werksaufnahme die Maschine noch nicht abgeliefert war. Das große Fabrikschild der Maschinenfabrik Esslingen „No 4182,



**Deutsche Reichsbahn 1932:  
85 004**

Die 1932 von Henschel hergestellte Lok 85 004 lässt auf diesem Bild gut erkennen, dass der Schlussanstrich mit hochglänzenden Lacken erfolgte. Die Maschine trägt den schwarz-roten Regelanstrich der Reichsbahn-Dampflokomotiven, allerdings scheinen hier die Stangennuten nicht rot, sondern schwarz ausgelegt zu sein. Die Lok besitzt Rotgusschilder für die Eigentumsbezeichnung, die Betriebsnummer mit dicken Ziffern und das Gattungszeichen. Heimatschilder fehlen noch. An den seitlichen Abschlüssen der Pufferbohlen sind Schilder mit der Aufschrift „Hier anheben“ angebracht.

Am hinteren Wasserkasten befinden sich die Anschriften für Wasser, Kohle und Kipprost in weißer Farbe, am Umlaufwinkel unterhalb des Führerhauses lesen wir „Druckluftbremse Knorr mit Z. u. G-P. Letzte Bremsunt. \_\_\_ 32“ in gelber Farbe. (Werkfoto Henschel, Sammlung Schwemmer)



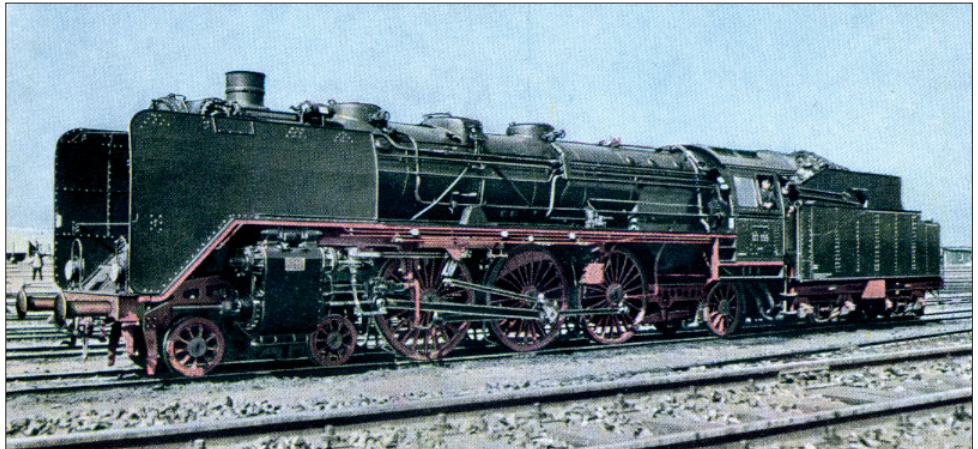
### Deutsche Reichsbahn 1929: 58 1677

Rar sind farbige Bilddokumente aus den früheren Eisenbahnepochen. Umso interessanter ist dieses Gemälde von Willy Hermann: Es zeigt die Lok 58 1677, die um 1929 mit Kohlestaubfeuerung nach System Stug ausgerüstet worden ist. Deutlich zu erkennen ist die abweichende Tenderbauart für den Kohlenstaubbunker. Bemerkenswert ist, dass der Maler der Lokomotive noch den ersten Regelanstrich der Deutschen Reichsbahn für Dampfloks gewählt hat: Rauchkammer schwarz, Kessel, Führerhaus und Tender grün, Luftbehälter, Rahmen und Räder rotbraun. Die Beschilderung beschränkt sich auf das Eigentumszeichen, die Betriebsnummer und das Gattungszeichen, die alle als Rotgusschilder ausgeführt sind. Eigentumsbezirk, Heimatdienststelle und Anschriften sind nicht dargestellt. (Bild Willy Hermann)



### Deutsche Reichsbahn 1934: 03 135

Mit dem Regelanstrich der Deutschen Reichsbahn ist diese Lokomotive der BR 03 abgebildet: Alle Teile oberhalb des Umlaufs sowie die Zylinder tiefschwarz, alle Teile unterhalb des Umlaufs rot. Die Stangennuten hat der Grafiker allerdings schwarz angelegt, richtig wäre hier roter Anstrich. (Foto Rbd. Erfurt)

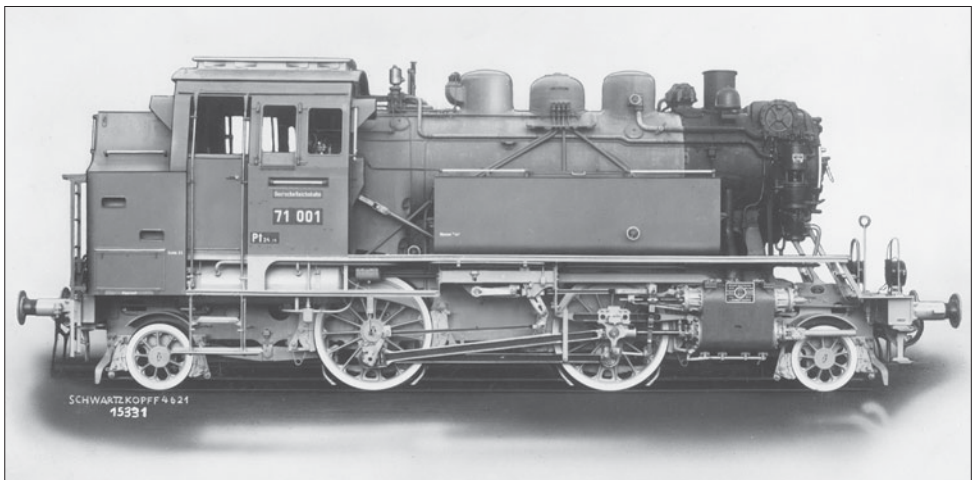


### Deutsche Reichsbahn 1934: 71 001

71 001 wurde 1934 von der Berliner Maschinenbau-Gesellschaft abgeliefert. Hier besitzt sie einen Fotografieranstrich in dunkelgrau an den Aufbauten, die Rauchkammer ist schwarz. Rahmen, Räder und Griffstangen sind hellgrau, die Radreifen blank oder weiß.

Die Beschilderung umfasst das Eigentumszeichen „Deutsche Reichsbahn“, die Betriebsnummer „71 001“ mit dicken Ziffern, das Gattungszeichen „Pt 24.15“ und das Fabrikschild.

Die Anschriften sind: „Kohle 3 t“ und „Kipprost“ am hinteren Wasserkasten, „Wasser 7 m<sup>3</sup>“ am vorderen Wasserkasten und – kaum lesbar – die Bremsbauart „Druckluftbremse [Knorr mit Z. u. G-P] Letzte Bremsuntersuchg.“ am Umlaufwinkel unter dem Führerhaus. (Werkfoto BMAG, Sammlung Schwemmer)







### Deutsche Reichsbahn 1935: 01 146

Anlässlich des Eisenbahnjubiläums wurde 1935 die Lok 01 146 mit Zugfunkausrüstung ausgestellt. Dieser Umstand ermöglicht uns einen Blick auf das Führerhausdach der Lok, und hier erkennt man deutlich, dass das Dach grau gestrichen ist, wie es im Anstrichmerkblatt 974 39 von 1935 vorgeschrieben ist. (Sammlung Dr. Brenner)

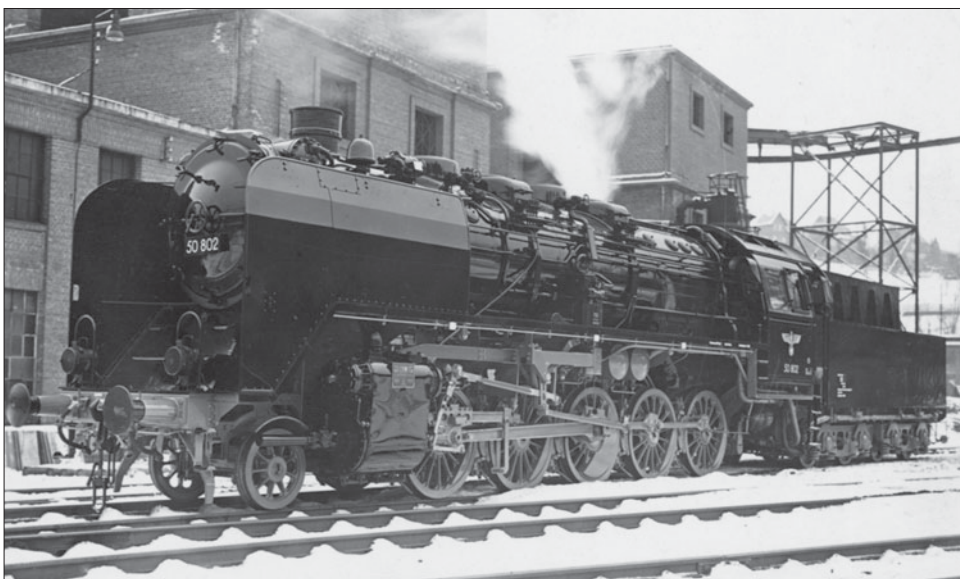
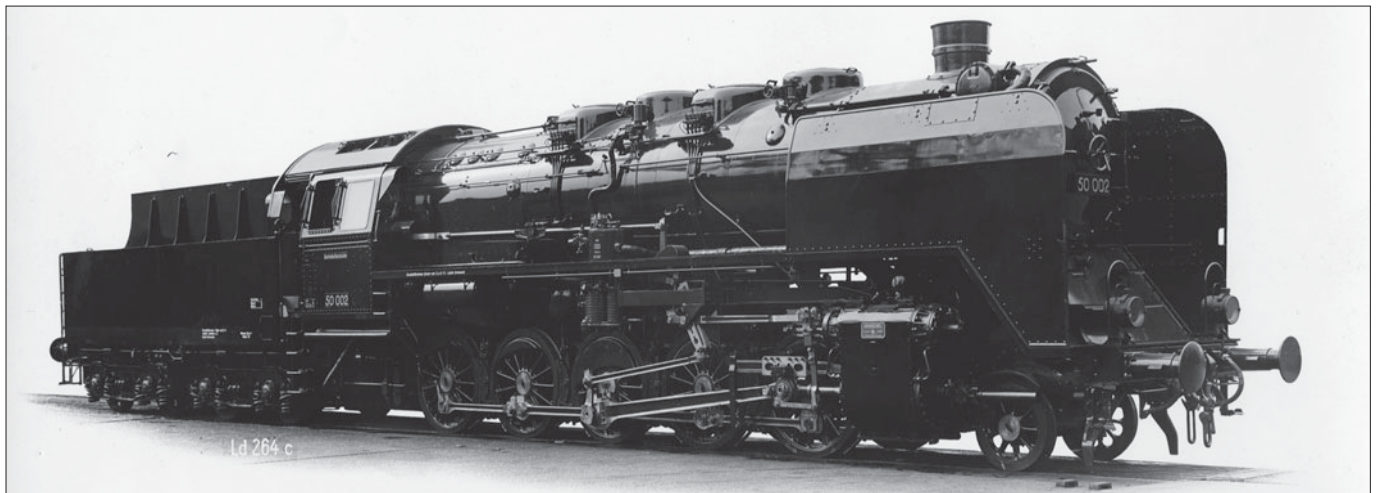
#### *Bild unten:*

### Deutsche Reichsbahn 1938: 50 002

Regelanstrich: Aufbauten und Zylinderverkleidung schwarz, Dach grau, Rahmen und Räder rot  
Schilder: „Deutsche Reichsbahn“, „50 002“ (spitze Ziffern), „G 56.15“ mit Umgrenzungszeichen, Fabrikschild, Raum für Reichsadler freigehalten

Anschriften an der Lok: „Druckluftbremse (Knorr mit Z. u. G.-P.) Letzte Bremsunt.“, Zeichen für Stahlfeuerbüchse und Heimstoffe

Anschriften am Tender: „Gew. Lok+Tender \_\_ t, eingerahmt: Br. Gew. P \_\_ t, Br. Gew. G \_\_ t, Wasser 26 m<sup>3</sup>, Kohle 8 t, Druckluftbremse (Kpbr. mit G.-P. selbstt. Lastabbr. u. Z.), Letzte Bremsunt.“ (Werkfoto Henschel)



### Deutsche Reichsbahn 1940: 50 802

Regelanstrich: Aufbauten und Zylinderverkleidung schwarz, Rahmen und Räder rot

Schilder: Abziehbild Hoheitszeichen, „50 802“ (spitze Ziffern), „G 56.15“ (Werkfoto Jung)

## Anstrich der Stromlinienverkleidung

Einheitslokomotiven mit Stromlinienverkleidung kamen 1935 erstmals auf die Strecken der Deutschen Reichsbahn. Im Sinne einer besonderen Verkehrswerbung war man bei diesen Lok offensichtlich bemüht, mit attraktiven Farben auf die neuen Maschinen und die damit verbundene Beschleunigung des Reiseverkehrs aufmerksam zu machen.

Die ersten drei Stromlinienlokomotiven der Deutschen Reichsbahn (05 001, 05 002 und 03 193) hatten weinroten Anstrich erhalten. Eine Quelle nennt dafür das Rot der Lokomotiven der englischen Midland-Bahn<sup>41</sup>. Nach zeitgenössischen Angaben soll der Anstrich oberhalb des Umlaufs etwas heller als unterhalb gewesen sein. Anhand vorliegender Werkaufnahmen zum Beispiel der Lok 05 001 lässt sich dies jedoch nur schwer nachvollziehen; hier scheint eher ein einheitlicher Farbton für die gesamte Verkleidung vorzuliegen. In Umlaufhöhe war ein schwarzer Zierstreifen angebracht, der an den Rändern gelb abgesetzt war.

Bei den Lokomotiven der BR 61 von 1935 bzw. 1938 wissen wir, dass ihr Anstrich dem der zugehörigen Wagen des Henschel-Wegmann-Zuges entsprach, d. h. die Lok waren am Führerhausdach und an der Oberseite der Kesselverkleidung sowie an den Schürzen hellgrau (vermutlich grüngrau RAL 7009)<sup>42</sup>, die Seitenwände waren elfenbein (Spieß + Hecker C.28a) und violett (RAL 35h).

Die 1938 gelieferte Lok 05 003 hatte im Hinblick auf die Verschmutzungsgefahr durch die Kohlenstaubfeuerung einen rostroten (= rotbraunen) Anstrich erhalten.

Bei den beiden 1939 gelieferten Lokomotiven der BR 06 war man dann wieder zum Regelanstrich mit schwarzer Stromlinienverkleidung, rotem Rahmen und roten Rädern zurückgekehrt<sup>43</sup>. Außerdem hatten diese Maschinen aluminiumfarbene Zierstreifen an der Verkleidung erhalten. Mit derselben Farbgebung wurde die bereits 1939 in Auftrag gegebene, aber erst 1941 abgelieferte Lok 19 1001 versehen, wobei die Dampfmaschinen einen grauen Anstrich erhalten haben<sup>44</sup>.

Die ersten ebenfalls ab 1939 in Dienst gestellten Lokomotiven der Baureihen 01.10 und 03.10 besaßen zunächst einen Fotografieranstrich und haben nach dem Fototermin den schwarz/roten Anstrich erhalten.

Damit ergibt sich folgende Farbgebung für die Verkleidung der Stromlinienlokomotiven bei Inbetriebnahme:

01.10	schwarz
03 154	schwarz
03 193	weinrot
03.10	schwarz
05 001 und 002	weinrot
05 003	rotbraun
06 001 und 002	schwarz
19 1001	schwarz
61 001 und 002	hellgrau/elfenbein/violett

Bei den Baureihen 01.10 und 03.10 war für den Dachanstrich von Führerhaus und Tender ein tiefes Dunkelgrau vorgeschrieben worden<sup>45</sup>. Als Farbton kommt hier möglicherweise RAL 7016 (anthrazitgrau) in Frage.

Ab Ende 1940 war einheitlich für den Anstrich der Stromlinienverkleidung der Dampflok anthrazitgrau RAL 4 (später RAL 7016) vorgeschrieben<sup>46</sup>. Diese Vorschrift dürfte in erster Linie die ab 1941 gelieferten Lokomotiven der BR 01.10 und 03.10 betroffen haben, der Neuanstrich von vorhandenen Stromlinienlok in anthrazitgrau ist seinerzeit eher unwahrscheinlich. Van Kampen und Wenzel berichten allerdings, dass 05 002 im Jahre 1941 und 05 001 ein Jahr später einen grauen Anstrich erhalten haben<sup>47</sup>. Auch die schwarze 01 1001 hat anscheinend bereits 1939 einen anthrazit- oder schwarzgrauen Anstrich bekommen<sup>48</sup>. Beim Neuanstrich der Stromlinienlok wurden meistens auch die ursprünglich abweichend lackierten Deckschienen (siehe unten) mit grauer Farbe versehen.

## Deutsche Reichsbahn 1935: 05 001

Wir haben schon darauf hingewiesen, dass zeitgenössische Farbzeichnungen von ihrem Informationsgehalt bezüglich der korrekten Farbwiedergabe her mit größter Vorsicht zu betrachten sind. Auf diesem Bild von Willy Hermann erkennen wir die rot lackierte Lokomotive 05 001, die einen aus roten Wagen gebildeten Schnellzug befördert. Die Bauart der Wagen ist leider nicht zu erkennen; sollte es sich dabei um einen Schlafwagenzug der Mitropa handeln, so wäre die rote Farbgebung immerhin zu erklären.

Die Lok 05 001 erscheint hier in weinroter Farbgebung mit schwarzem Zierstreifen in Höhe des Umlaufes, der durch gelbe

Absetzlinien begrenzt ist. Das Nummernschild „05 001“ scheint in Siluminguss hergestellt zu sein, die Anschriften zwischen den Puffern sind jedoch noch in gelber Farbe ausgeführt. (Bild Willy Hermann)







### Deutsche Reichsbahn 61 001

Lok 61 001 auf dem Titelblatt der Henschelhefte, Dezember 1935, zeigt bei dieser Lokbaureihe sowie beim Henschel-Wegmann-Zug verwendeten Farbtöne hellgrau, elfenbein und violett (Sammlung Deutsches Technik-Museum)

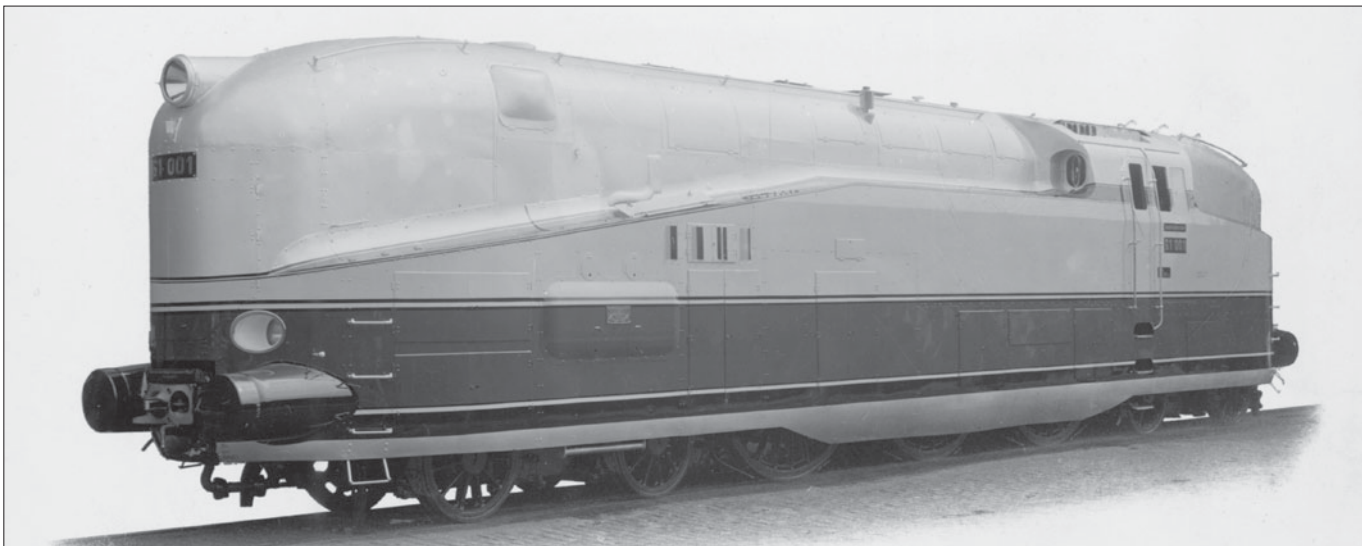


### Deutsche Reichsbahn 1935: 05 001

Das Ablieferungsfoto der 1935 von Borsig gebauten 05 001 zeigt einen einheitlichen Anstrich der Stromlinienverkleidung sowohl oberhalb als auch unterhalb des Umlaufes. Dies widerlegt die Behauptung, dass die Lok im oberen Bereich ein helleres Rot aufwies als im unteren Bereich.

Zwischen den Puffern befindet sich die Anschrift „Anstrich 5.3.35 Glorius-Wiernik Haftpfl. b. 5.3.37“.

(Werkfoto Borsig, Sammlung Schwemmer)



### Deutsche Reichsbahn 1935: 61 001

Henschel lieferte 1935 für den legendären Henschel-Wegmann-Zug die Lokomotive 61 001 an die Deutsche Reichsbahn. Im Gegensatz zu den bisherigen Dampflokomotiven war die Maschine stromlinienverkleidet und hatte einen Anstrich erhalten, der dem zugehörigen Wagenzug entsprach. Die Oberseite der Lok war demnach wie die Dächer des Zuges in grau-aluminium RAL 9007 gehalten, die oberen Seitenwände entsprachen dem Elfenbein des Fensterbandes der Wagen (Spies + Hecker C.28a), die Oberseiten des Umlaufs sowie die unteren Seitenwände wiesen das Violett der unteren Wagenwände auf (RAL 35h). Die violetten Streifen waren oben und unten durch schmale schwarz/elfenbein/schwarze Streifen eingefasst. Die Schürzen schließlich hatten die selbe schwarze bzw. grüngraue Farbgebung wie die Wagenschürzen (RAL 9005/7009). Am Führerhaus trägt die Lok das Eigentumszeichen „Deutsche Reichsbahn“, die Betriebsnummer „61 001“ mit dicken Ziffern und die Gattungsbezeichnung „St 37.19“. Beheimatungsschilder sind noch nicht angebracht. Unterhalb der Schilder am Führerhaus befinden sich die Anschriften zur Bremsbauart, zur Gestängebauart und zur letzten Untersuchung. Im Bereich der Zylinderverkleidung sitzt das Fabrikschild für die Lok. An der Verkleidung hinter dem Führerhaus erkennt man schwach noch die schwarzen Anschriften zum Inhalt von Wasser- und Kohlenbehälter. (Werkfoto Henschel)



## Deutsche Reichsbahn 1937: 05 003

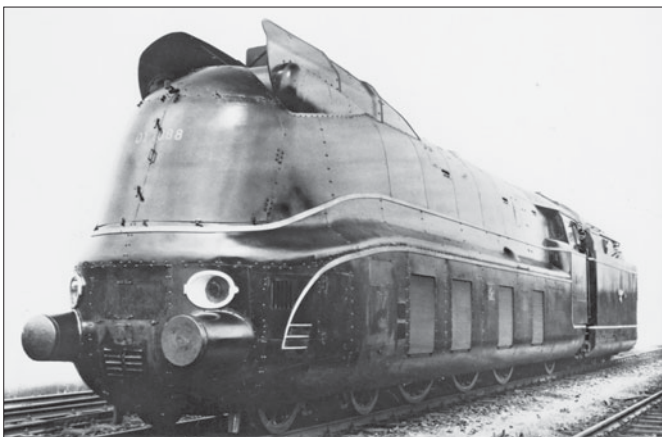
Rotbraun mit schwarzem Zierstreifen und gelben oder weißen Absetzlinien war die 1937 gelieferte 05 003. Die Lüftungsgitter sind ebenfalls mit einer hellen Linie eingefasst. Die Räder dürften roten Anstrich bei blanken Radreifen erhalten haben.

Eigentums- und Nummernschild sind in der Mitte der Lokomotive in Höhe der oberen Lüftungsgitter angebracht. Ein Fabrikschild befindet sich am Führerstandsende der Lok unterhalb des schwarzen Streifens, ein weiteres an der Tenderrückwand. Oberhalb des blinden Faltenbalges sitzt das Nummernschild des Tenders. Ein Gattungsschild ist nicht vorhanden, Direktions- und Heimatschilder fehlen noch. Die Anschriften am Tender lauten: „Gew. Lok. u. Tender \_\_\_\_ t.“, „Br. Gew. SS \_\_\_\_ t., Br. Gew. S \_\_\_\_ t, Br. Gew. P \_\_\_\_ t.“, „Wasser 36 m<sup>3</sup>, Kohle 10 t“, „Druckluftbremse Kssbr. (Stellg. P-S-SS) Z. selbst. Lastabbr.“, „Letzte Bremsunt.“ Auch an der Lok befinden sich Bremsanschriften, die man allerdings hier nicht mehr entziffern kann. (Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)



## Deutsche Reichsbahn 01 1001

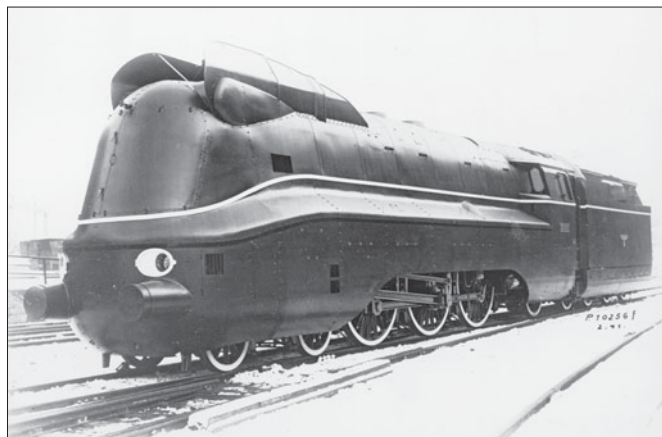
Eine Farbzeichnung von Walter Zeeden zeigt die Lok 01 1001 im schwarzen Regelanstrich der Stromlinienlok, hier mit roten Zierstreifen. Die Anordnung der Zierstreifen entspricht allerdings noch nicht der endgültig gewählten Ausführung. Bemerkenswert ist, dass die Dächer des Führerhauses und des Tenders grau gehalten sind. Der dargestellte Zug dürfte die Farbgebung der Karwendelwagen von 1932 aufweisen mit dunkelblauem Wagenkasten und hellblauem Fensterband. (Bild Walter Zeeden)



## Deutsche Reichsbahn 1940: 01 1088

Die Lokomotiven der BR 01.10 (hier 01 1088) wurden mit schwarzer Stromlinienverkleidung an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. Beide Deckschienen sind aluminiumfarbig, die untere besitzt die für spätere Lieferungen typischen drei Zacken.

Am Führerhaus befinden sich Nummernschild (mit Rand), Gattungsschild, Direktionsschild und Heimatschild, am Tender das Hoheitszeichen. Die Betriebsnummer wurde in weißer Farbe an der Stirnseite angeschrieben. Die Bremsanschriften befanden sich bei diesen Lokomotiven im Inneren des Führerhauses. (Werkfoto BMAG)



## Deutsche Reichsbahn 1940: 03 1051

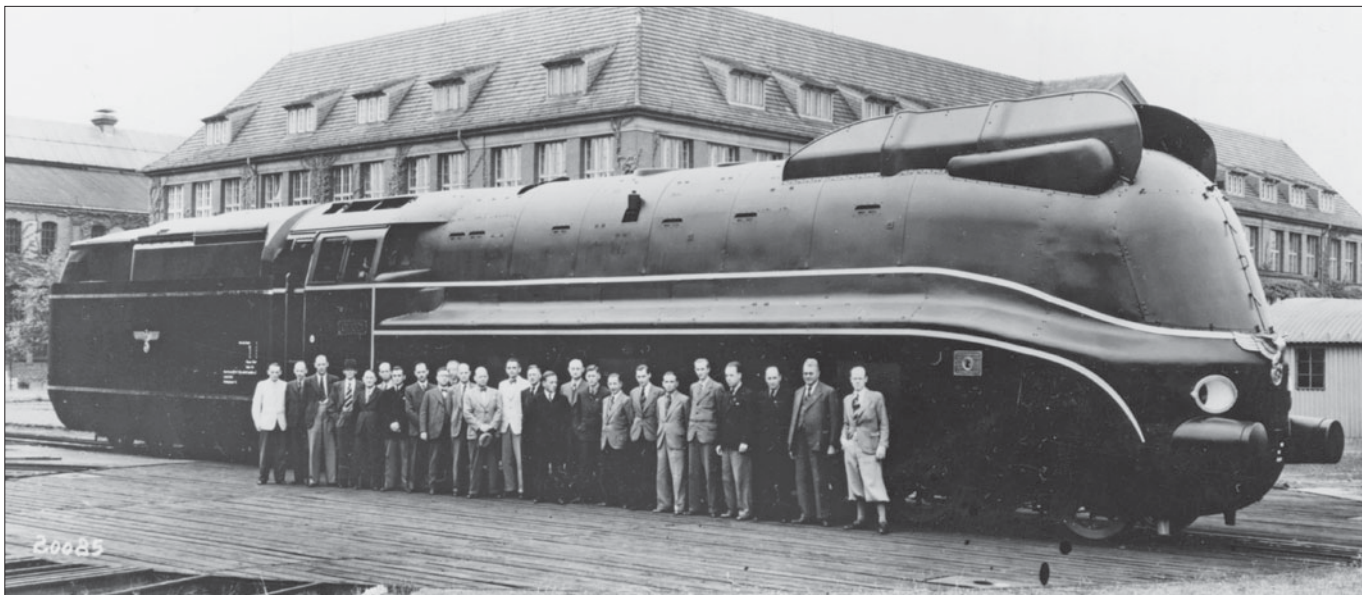
Ein Teil der gegen Ende 1940 gelieferten Lokomotiven der Baureihe 03.10 (hier 03 1051) hatte anscheinend bereits einen anthrazitgrauen Anstrich der Stromlinienverkleidung erhalten. Die obere Deckschiene ist aluminiumfarbig gehalten, während die untere Deckschiene (hier durch den etwas dunkleren Grauton erkennbar) roten Anstrich aufweist. Auch an der Unterkante des Tenderkastens erkennt man den roten Streifen. Am Tender sitzt der seinerzeit allgegenwärtige Reichsadler. (Foto Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)

### Zierstreifen an der Stromlinienverkleidung

Während der Bauzeit der BR 01.10 und 03.10 sind auch verschiedene Anordnungen und Farben der Deckschienen und Zierstreifen festzustellen:

Bei Ablieferung der ersten Lok 01 1001 sind zwei aluminiumfarbene Deckschienen vorhanden, wobei die eine oberhalb des gedachten Umlaufes sitzt, sich in Höhe der Rauchkammer nach vorne absenkt und in den stirnseitig

angebrachten Reichsadler mündet. Die zweite Deckschiene verläuft unterhalb des gedachten Umlaufes und senkt sich bogenförmig zwischen Zylinder und Pufferverkleidung ab. Sie endet auf der Höhe der Pufferachse. Die obere, vordere und untere Kante der senkrecht stehenden Führerhausseitenwand ist mit aluminiumfarbenen Zierstreifen eingefasst, die Streifen sind am Tender in gleicher Höhe fortgesetzt. Bei den Lokomotiven 01 1052 bis 1061 war die obere Deck-



### Deutsche Reichsbahn 01 1001

Lok 01 1001 mit schwarzem Anstrich der Stromlinienverkleidung und zwei aluminiumfarbenen Deckschienen, wobei die untere in Pufferhöhe endet; am Führerhaus erkennt man das Zeichen H im Kreis als Hinweis auf die Verwendung von Heimstoffen. (Werkfoto Schwartzkopff, Sammlung Alfred Gottwaldt)



### Deutsche Reichsbahn 01 1052 bis 1061

Eine Lok der Serie 01 1052 bis 1061 mit zwei aluminiumfarbenen Deckschienen, die vorn um die Lok herumgeführt sind (Sammlung Alfred Gottwaldt)

schiene wie bei 01 1001 angebracht, die untere lief hingegen fast parallel dazu oberhalb der Laternen vorn um die Lokomotive herum.

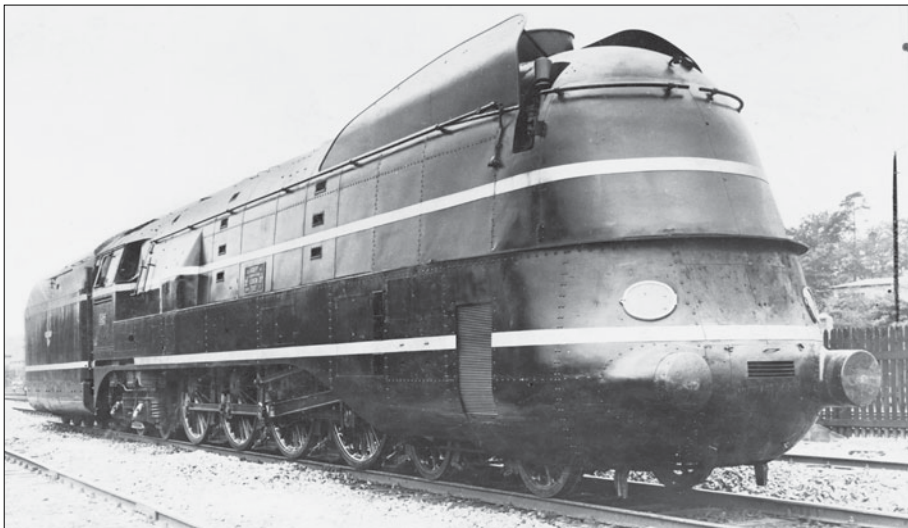
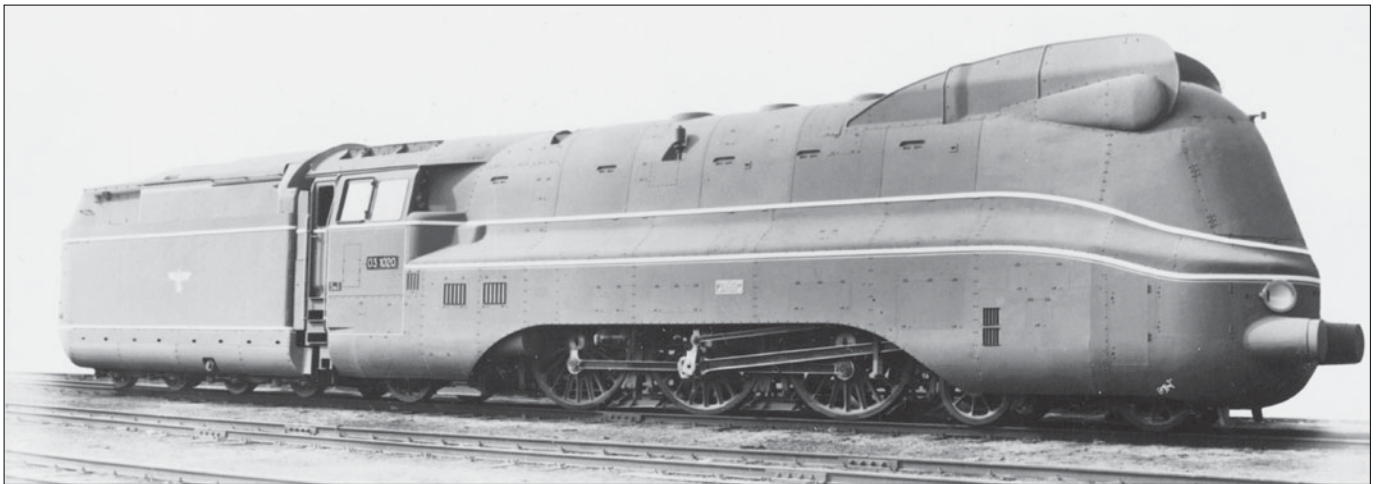
Ab Lok 01 1062 kam wieder die in Pufferhöhe endende untere Deckschiene wie bei 01 1001 zur Anwendung, sie wurde an ihrem unteren Ende nun zusätzlich mit drei kurzen nach hinten weisenden Streifen verziert. Zunächst einer, später zwei dieser Streifen sind im September oder Oktober 1939 auch an der Lok 01 1001 angebracht worden.

Lok 03 1001 war zunächst ebenfalls im Fotoanstrich und mit Zierstreifen abgelichtet worden. Die obere Deckschiene ist wie bei den Lok der BR 01.10 angebracht, sie wurde sogar an der Stirnseite unterbrochen, um Raum für den Reichsadler freizulassen. Da der Adler nicht angebracht worden war, wurde das fehlende Stück der Deckschiene durch einen Anstrich mit Aluminiumfarbe ersetzt. Die untere Deckschiene läuft vorn um die Lok herum und hat einen schmalen schwarzen Anstrich, der oben und unten aluminiumfarbig eingefasst ist. In einem kleinen Abstand dazu verläuft unterhalb der Deckschiene ein schmaler aluminiumfarbiger Zierstreifen. Bei Anbringung des schwarzen Regelanstrichs wurde die untere Deckschiene vollständig aluminiumfarbig gestrichen und der schmale Zierstreifen beibehalten.

Auch die 1941 von Borsig gelieferten Lokomotiven 03 1020 bis 03 1022 besitzen diese Anordnung der Zierstreifen. Außerdem scheinen sie bereits in der dann vorgeschriebenen anthrazitgrauen Farbgebung abgeliefert worden zu sein.

1940 wurden die zehn Lok 03 1051 bis 1060 bei Krupp ab-



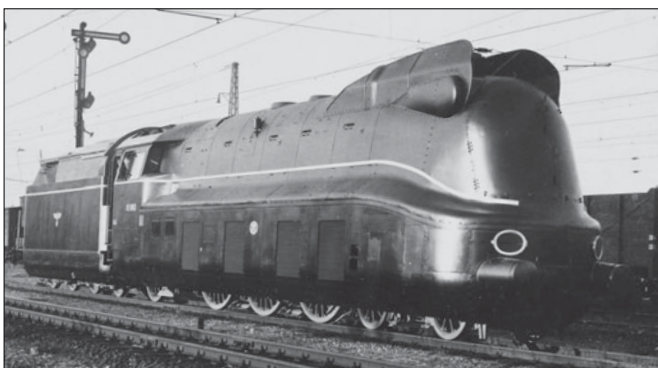


### Deutsche Reichsbahn 03 1020

Lok 03 1020 besitzt noch den Fotografieranstrich und eine Anordnung der Deckschienen wie bei den Lok 01 1052 bis 1061 (siehe letztes Bild), jedoch mit zusätzlicher Zierlinie unterhalb der unteren Deckschiene (Werkfoto Borsig, Sammlung Alfred Gottwaldt)

### Deutsche Reichsbahn 06 001

Ganz geradlinig ist die Anordnung der aluminiumfarbenen breiten Deckschienen bei Lok 06 001 (Foto Hermann Maey, Sammlung Walter Zeeden)



### Deutsche Reichsbahn 03 1083

Lok 03 1083 besitzt eine helle obere und eine rote untere Deckschiene, die von einer roten Zierlinie begleitet wird. Auch hier sind graue Dächer an Führerhaus und Tender zu erkennen. (Sammlung Schwemmer)

weichend von der bisherigen Ausführung unter dem Stichwort „Zierleisten-Versuch“ mit einer weißen oder aluminiumfarbenen oberen Deckschiene und einer roten unteren Deckschiene in Auftrag gegeben<sup>49</sup>. Die parallel zur unteren Deckschiene ver-

laufende Zierlinie wurde ebenfalls in roter Farbe angebracht. Anscheinend wurden auch alle später gelieferten Lok der BR 03.10 in dieser Ausführung abgeliefert, denn auf vielen entsprechenden Fotos erkennt man den dunkleren Anstrich der unteren Deckschiene sowie der Zierlinie deutlich.

Bei den Lokomotiven der BR 06 wurden breite, ebenfalls aluminiumfarbene Deckschienen angebracht. Die obere verlief in der Höhe der Kesselmitte, die untere zwischen Laternen und Puffern in einheitlicher Höhe rund um Lok und Tender.

### Kriegsmaßnahmen

Aufgrund der Verdunkelungsvorschriften im Krieg wurde 1940 angeordnet, dass die Puffer einen Warnanstrich in weißer Farbe in Form eines 50 mm breiten Ringes auf den Puffertellern erhalten. Einige Lok erhielten auch einen entsprechenden Warnanstrich in weißer Farbe an den Kanten der Pufferbohlen und an den Außenseiten der Trittstufen. Zeitweilig wurden die vorderen Führerhausfenster schwarz gestrichen, um den Feuerschein gegen Fliegersicht abzuschildern.

Um die entfeinerten Lokomotiven der Kriegsbauarten deutlich erkennen zu können, ordnete der Hauptausschuss Schienenfahrzeuge (HAS) 1942 an, dass diese mit eisengrauer Farbe



RAL 7011 zu streichen sind. Die Anordnung 6 im Wortlaut<sup>50</sup>:

*Betr.: Kennzeichnung der Kriegslokomotive*  
*Alle Lokomotiven, welche durch die bereits ergangenen Anordnungen eine Änderung bzw. Vereinfachung erfahren haben, werden in Zukunft als „Kriegslokomotive“ bezeichnet und sind mit grauer Farbe RAL 7011 des RAL-Farbtonregisters 840 R (Ziffer 3b der Anordnung des Bevollmächtigten für die Maschinenproduktion über kriegsmäßige Aufmachung und Ausstattung von Erzeugnissen des Maschinenbaues vom 26.2.42) einmal zu streichen (matt lackieren). Die Beschriftung ist schwarz auszuführen. Eine rostschützende graue Grundierung (z. B. Ölbleiweißfarbe grau) ist vorzusehen. Dieser Farbanstrich hat den Zweck, die Abnahmebeamten, das Lokomotivpersonal usw. von vornherein klar darauf hinzuweisen, daß es sich hier um eine Kriegslokomotive handelt und nicht erst langatmige Untersuchungen angestellt werden müssen, warum dieser oder jener Maschinenteil fehlt oder nicht so sauber aussieht.*

Der eisengraue Anstrich dürfte damit an allen ab etwa April 1942 gebauten Dampflokomotiven der Baureihen 44, 50, 52 und 86 angebracht worden sein.  
Die Vorschrift, wonach die Anschriften in schwarzer Farbe anzubringen sind, muss übrigens wenig später wieder aufgehoben worden sein, denn alle vorliegenden Fabrikfotos von Kriegslokomotiven aus jener Zeit zeigen weiße Anschriften.  
Im November 1942 folgte die Anordnung, alle während des Krieges zu liefernden Lokomotiven auf Anraten der Luftwaffe mit schwarzgrauem Anstrich RAL 7021 zu lackieren, weil RAL 7011 in Bezug auf Tarnung gegen Fliegersicht viel zu hell war<sup>51</sup>. Es ist nicht bekannt, welche und wieviele Lokomotiven diesen Anstrich erhalten haben. Es dürften dafür alle ab 1943 gebauten Dampflokomotiven der BR 42, 52 und ggf. 86 sowie E-Lok und Kleinlok in Frage kommen.  
Die „Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung

von Fahrzeugen“ vom November 1942 schreiben beim Außenanstrich der Dampflokomotiven folgendes vor<sup>52</sup>:

Kessel und Tender:		
alle Lok bei Vollaufarbeitung	schwarz	RAL 9005
Lok (außer Kriegslok) bei teilweiser Ausbesserung	schwarz	RAL 9005
Kriegslok bei teilweiser Ausbesserung	grau	RAL 7011 oder 7021 (wie vorhandener Anstrich)
Fahrgestelle:		
alle Lok bei Vollaufarbeitung	grau	RAL 7011
Lok (außer alten und Kriegslok) bei teilweiser Ausbesserung	grau	RAL 7011
alte Lok bei teilweiser Ausbesserung	rot	RAL 3002
Kriegslok bei teilweiser Ausbesserung	grau	RAL 7011 oder 7021 (wie vorhandener Anstrich)

Aus diesen Angaben darf unter anderem geschlossen werden, dass es bereits 1942 den später nur bei der Deutschen Bundesbahn verwendeten karminroten Anstrich am Fahrwerk (RAL 3002) gab, wenn auch nur bei „alten“ Lokomotiven. Außerdem muss es Dampflokomotiven mit schwarzen Aufbauten und eisengrauen Rahmen und Rädern (RAL 7011) gegeben haben. Wann dieser Anstrich eingeführt worden ist, lässt sich an Hand des vorhandenen Materials zur Zeit nicht feststellen.  
Für die Stromlinienlokomotiven sind in diesen Richtlinien keine besonderen Angaben gemacht worden, so dass hier nicht klar ist, ob diese bei Teilausbesserung grundsätzlich schwarzen Anstrich bekommen oder den vorhandenen Anstrich behalten sollten.

**Deutsche Reichsbahn 1942: 50 2668**

Einen vollständig eisengrauen Anstrich hat die 1942 gelieferte Lok 50 2668 der Deutschen Reichsbahn.  
Die Bezeichnung der Lok erfolgte durch Abziehbilder (Hoheitszeichen) und weiße Farbanschriften für die Betriebsnummer „50

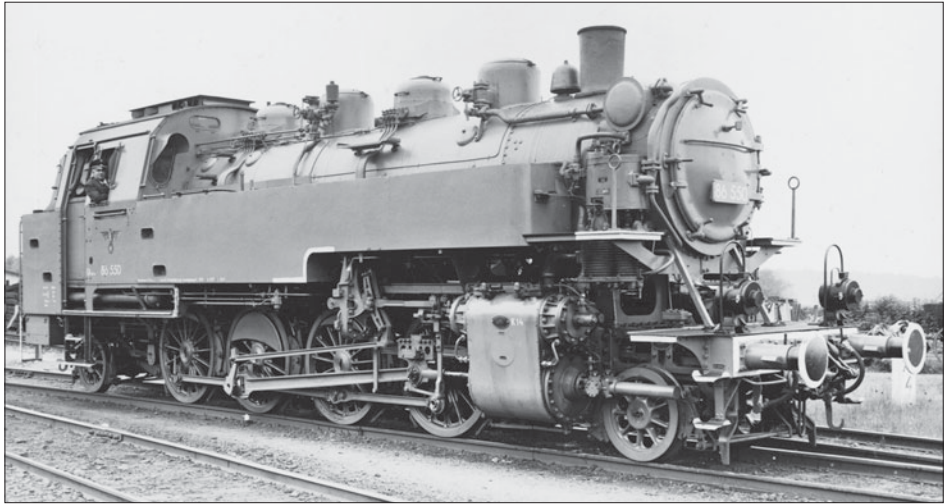


2668“, die Gattung „G 56.15“, das Umgrenzungszeichen, Bremsanschriften „Knorrbremse (P-G) m. Z. Letzte Br. Unt. Gestängebauart Tr 1933“ an Führerhaus bzw. Umlaufwinkel. Am Führerhaus befindet sich außerdem die rote Kreisfläche als Zeichen für die Stahlfeuerbüchse. Die Betriebsnummer ist aus den Ziffern der spitzen Form zusammengesetzt und auch an der Rauchkammertür angeschrieben. Dabei wurden die durch die Schablonierung bedingten Stege nicht nachgezogen.  
Am Zylinder befindet sich außer dem Fabrikschild der Maschinenfabrik Esslingen „No 4480, 1942“ die Anschrift „K 1“ als Hinweis auf die erste vom Hauptausschuss Schienenfahrzeuge kriegsmäßig entfeinerte Lokomotive dieses Werks. Am Tender sitzt das Anschriftenfeld. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)

## Deutsche Reichsbahn 1942: 86 550

Im Zuge der Entfeinerung im Lokomotivbau wurden alle Teile der Dampflokomotiven ab 1942 einheitlich eisengrau gestrichen. Das Foto der Lok 86 550 zeigt diesen Anstrich. Gut zu erkennen sind auch die weißen Warnstreifen an den Puffertellern, den Pufferbohlen, den Kanten der Trittstufen und des Umlaufs. Nur die Loklaternen und Abblendscheiben sind schwarz gestrichen.

Am Führerhaus befindet sich als Eigentumszeichen der Reichsadler in Form eines zweifarbigen Aufklebers in schwarz/aluminiumfarben. Betriebsnummer und Betriebsgattung sind in weißer Schablonenschrift angebracht. Auf dem Zylinder befindet sich die Anschrift „K 14“, damit wird angezeigt, dass es sich um die 14. Lokomotive handelt, die das Werk unter der Regie des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge hergestellt hat. (Foto Werner Hubert)



## Deutsche Reichsbahn 1943: 52 3378

Kriegsanstrich: alles schwarzgrau

Anschriften an der Lok: „52 3378“ (Breitschrift), „G 56 15“, „Knorrbremse [P-G] m. Z., Letzte Br. Unt., Gestängebauart: Tr 1942“, alles weiß; Blitzpfeilzeichen rot auf weißem Grund

Anschriften am Tender: „Knorrbremse (P-G), Letzte Br. Unt., Gestängebauart Te 1942, Gew. Lok u. Tender: \_\_ t, Br. Gew. P \_\_ t, G \_\_ t, Wasser 30 m<sup>3</sup>, Kohle 8 t“, alle Anschriften weiß (Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Schwemmer)

Ende 1944 hatte das Reichsverkehrsministerium die Tarnung der Schienenfahrzeuge angeordnet<sup>53</sup>. Wegen der charakteristischen Umrisslinie der Dampflokomotiven wurde eine Form- und Farbarnung vorgeschrieben. Dabei wurden zwei Ausführungen, nämlich für Lok mit niedrig und für Lok mit hoch liegendem Kessel vorgesehen. Die GDW München und das RZA München hatten für diese beiden Ausführungen je einen Muster-Tarnplan (IIIa und IIIb) mit mehreren Abbildungen aufgestellt. Die Formtarnung sollte durch Umbauten in den RAW erfolgen, die vollständige Farbarnung war bei Neuanstrich der Lok ebenfalls in den RAW durchzuführen. Die Bw sollten den Tarnanstrich bei allen anderen Dampflokom auf den vorhandenen Anstrich aufbringen, wobei Lok mit dem kriegsmäßigen grauen Grundanstrich keinen Tarngrundanstrich erhalten sollten<sup>54</sup>.

Mustertarnplan IIIb enthält folgende Informationen zur Tarnung der Dampflokomotiven mit hochliegendem Kessel<sup>55</sup>:

*Durch Tarnung soll das Auffinden der Dampflokomotiven als Ziel von Jäger- oder Jagdbomberangriffen erschwert und die Treffsicherheit des Angreifers beim Beschuß vermindert werden. Die zu schützenden Lokomotiven erhalten Form- und Farbarnung nach Muster-Tarnplänen. Die Muster-Tarnpläne sind aus Stand- und Flugbeobachtungsergebnissen gewonnen und dürfen nach Flächenanordnung, Flächenverteilung der Farbarnung und Farbgebung nicht willkürlich verändert werden, wenn auch völlig maßstabgetreue Nachahmung nicht erforderlich ist.*

*Die Muster-Tarnpläne III gelten nur für die nachträgliche Tarnung von Dampflokomotiven. Der Muster-Tarnplan IIIb gilt für*



Lokomotiven mit hochliegendem Kessel, z. B. Einheits- und Kriegslokomotiven.

Die Lokomotiven werden zunächst mit Formtarnung nach Vorschlägen des RAW Ingolstadt versehen. Die Formtarnung besteht aus

- 1 zwei am Laufblech angeordneten Blechblenden auf jeder Seite zur Aufnahme der Farbarnung auf kalten Flächenteilen,
- 2 einer an der Rauchkammertür befestigten Blechblende. Diese entfällt bei Lokomotiven mit großem Windleitblech.

Die genannten Blenden an der Lokomotive werden aus 1 mm Blech, mit Winkelprofilrahmen eingepaßt, hergestellt. Die Farbarnung wird nach dem Anbau der Formtarnung nach Anstrichmustern der Tarnleitstelle des Baustabes der DR aufgebracht. Vor der Farbarnung ist die Lokomotive gründlich zu reinigen. Die dargestellte Farbarnung der Seiten- und Dachflächen ist sinngemäß auf die Stirnwände zu übertragen. Der vorhandenen Grundanstrich nach RAL 7021 – dunkelgrau – oder 7011 – blaugrau – bleibt erhalten. Zusätzlich sind in dem vorhandenen Grundfarbton auf Nitrozellulose-, Feuchtöl- oder Phtalatharzgrundlage die angebrachten Formtarnflächen und die Seitenwandfenster des Führerstandes unter unregelmäßiger Aussparung der für die Durchsicht unbedingt benötigten Teilflächen zu streichen. Auf den Grundanstrich und den zusätzlichen Formtarnflächen- und Fensteranstrich werden Tarnfarben in einmaligem Aufstrich unter knappster Aussparung der Beschriftungen, der freien Fensterflächen und des Hoheitszeichens aufgebracht. Das Fahrgestell und der Rahmen der Lokomotive werden nicht mitgetarnt. Es werden Tarnfarben nach den Güte- und Prüfvorschriften der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz für LS-Tarnfarben Gruppe 3 auf der Grundlage ölfreier Emulsionen in folgenden Farbtönen verwendet:

dunkelgrün	RAL 6007	zu etwa 18 % der Fahrzeugfläche
isargrün		zu etwa 23 % der Fahrzeugfläche
umbraun hell		zu etwa 25 % der Fahrzeugfläche
sandgelb	RAL 1002	zu etwa 3 % der Fahrzeugfläche
steingrau	RAL 7001	zu etwa 1 % der Fahrzeugfläche.

Für isargrün und umbraun werden die RAL-Nummern noch festgelegt.

Die Tarnfarben sind spritz- und streichfähig und wasserfest. Die Reihenfolge des Aufstreichens der einzelnen Tarnfarbtöne geht aus dem Mustertarnplan hervor. Die Streifen des Streifenmusters von etwa 20 cm Breite können mit der Spritzpistole hergestellt werden, auch ohne Schablone, da scharfe Ränder nicht erforderlich sind. Für 5 qm Fläche wird etwa 1 kg Tarnfarbe benötigt.

Für die beiden Farbtöne isargrün und umbraun hell fehlen in obiger Aufstellung die RAL-Nummern. Es sind auch keine

mehr dafür festgelegt worden, wie es beabsichtigt war. Ein Vergleich dieser Farben aus dem Mustertarnplan mit heute gültigen RAL-Farbtönen hat ergeben:

für isargrün	etwa RAL 6011 resedagrün
für umbraun hell	etwa RAL 8025 blassbraun.

Für die übrigen Tarnfarben lauten die heutigen Bezeichnungen:

für dunkelgrau	RAL 7021 schwarzgrau
für blaugrau	RAL 7011 eisengrau
für dunkelgrün	RAL 6007 flaschengrün
für sandgelb	RAL 1002 sandgelb
für steingrau	RAL 7001 mausgrau.



Deutsche Reichsbahn 50 1741

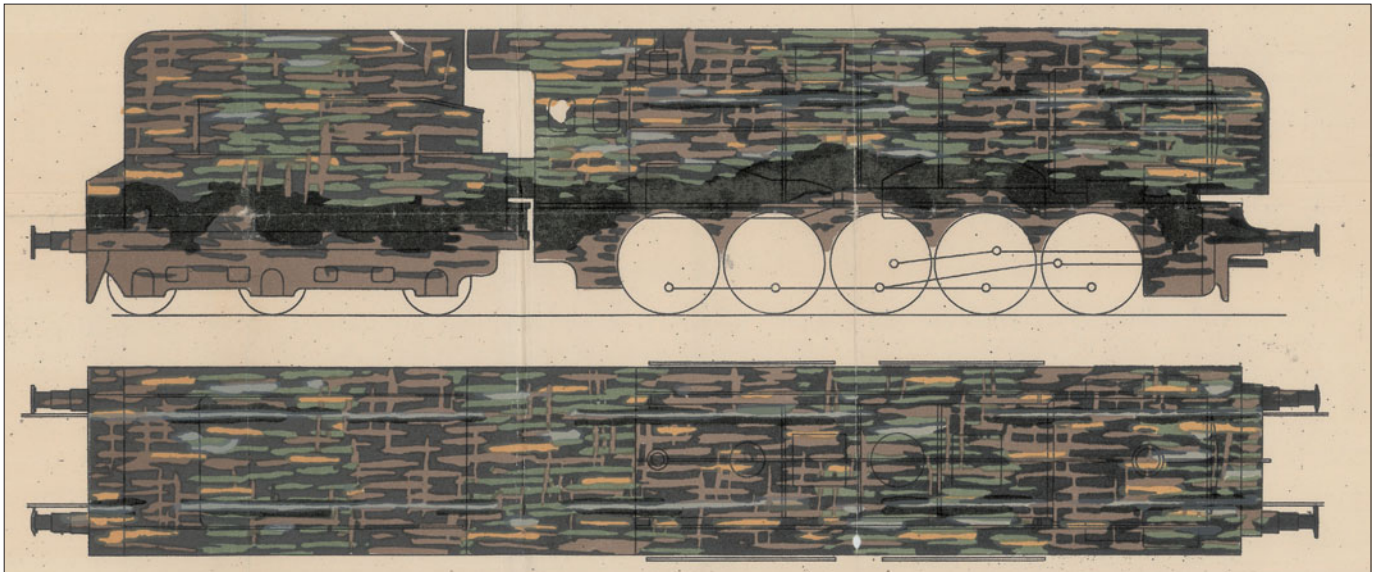
Lok 50 1741 trägt provisorischen Tarnanstrich. Dieser Anstrich wurde von den Bw oder von Wehrmachtdienststellen aufgebracht, bevor ein einheitlicher Tarnanstrich für die Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn vorgeschrieben war. (Foto 1944 Hanns Hubmann)



Deutsche Reichsbahn 1945: 05 003

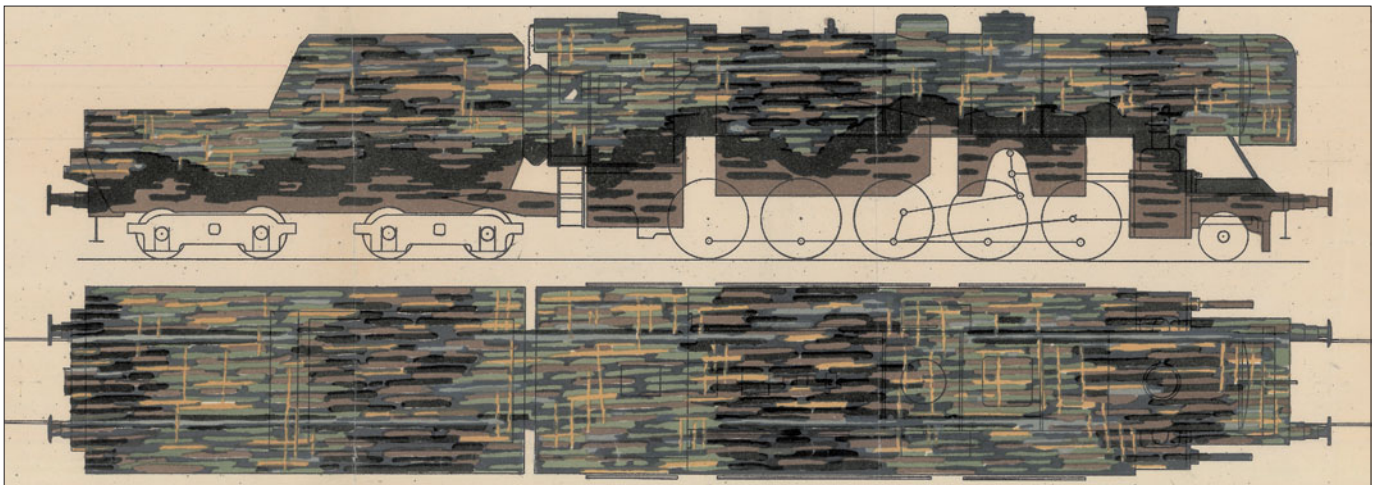
Lok 05 003 ist eine der wenigen Dampflokomotiven, die gegen Kriegsende die vom RZA München ausgearbeitete Formtarnung sowie den Tarnanstrich erhalten hat. An der Pufferbohle erkennt man das Untersuchungsdatum „10.2.45“. (Werkfoto Borsig, Sammlung Alfred Gottwaldt)





### Mustertarnpläne

oben IIIa für Lok mit tiefliegendem, unten IIIb für Lok mit hochliegendem Kessel (Sammlung Bundesarchiv Koblenz/Berlin)



Auf Grund der weiteren Kriegsentwicklung dürften nur wenige Dampflokomotiven mit diesem Tarnanstrich versehen worden sein. Bekannt ist zum Beispiel die Lok 05 003, die neben den Elementen der Formtarnung auch einen Tarnanstrich zeigt.

Als bald nach dem Kriege wurde der Tarnanstrich – sofern er überhaupt angebracht war – wieder aufgegeben und der schwarze und rote bzw. der graue Regelanstrich angewendet.

### Elektrolokomotiven

Mit dem Übergang der Länderbahnen auf die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1920 änderte sich nichts an den Anstrichvorschriften für die außerhalb Bayerns eingesetzten Elektrolokomotiven.

### Badische Bauarten

Über den Anstrich der badischen Elektrolokomotiven zur frühen Reichsbahnzeit können leider keine Angaben gemacht werden. Vermutlich haben sie bis zum Neuanstrich nach den Reichsbahnvorschriften ihre blaue Farbe behalten. Ab etwa 1928 dürften sie den Regelanstrich der DRB in grau und schwarz erhalten haben (siehe unten).

### Bayerische Bauarten

In Bayern wurde zwischen 1920 und 1924 der grüne bzw. elfenbein/grüne Anstrich der Elektrolokomotiven auf Braun umgestellt.

Horst Przystalik<sup>56</sup> nennt für die Lok der Gattungen (Baureihen) ES 1 (E 16), EP 2 (E 32), EP 5 (E 52), EG 3 (E 77), EG 4 (E 79), EG 5 (E 91) folgende Einzelheiten:

Lokkasten	rotbraun
Radspeichen, Gegengewichte, Hohlkörper	rot
Zierstreifen	schwarz
Dach	grau

Es soll jedoch folgende Ausnahme gegeben haben: Zwei Lok der Baureihe EP 2 der ersten Lieferung 1925 waren mit verlängerten Trittstufen für Rangierpersonal ausgerüstet und dunkelgrün im Aufbau.

Nach Werner Streil<sup>57</sup> waren die Lok der Zweigstelle Bayern wie folgt gestrichen:

Lokkasten	braun
Dach	aluoxyd
Stromabnehmer	aluoxyd
Ölschalterhaube	aluoxyd
Dachleitung	rot
Zierstreifen	schwarz
Radkörper	überwiegend rot
	teilweise schwarz
Stangennoten	rot
Rahmen	schwarz
Sandkasten	schwarz

Mit Ausnahme der Dachfarbe stimmen die Angaben beider Autoren überein. Ob die E-Lok-Dächer nun grau oder aluminiumoxidfarben waren, dürfte im Betrieb angesichts der allgemeinen Verschmutzung keine besondere Bedeutung gehabt haben. Der Verfasser neigt zu der Annahme, dass Blechdächer einen Anstrich in Graualuminium und Holzdächer einen grauen Anstrich erhalten haben, wie dies auch bei den Reisezugwagen anfangs noch gehandhabt wurde.

### Preußische Bauarten

Im Bereich des RVM, Zweigstelle Preußen-Hessen galten die preußisch-hessischen Anstrichvorschriften weiter. Danach hatten die E-Lok folgenden Regelanstrich:

Dach, Stromabnehmer	grau
Dachleitungen	rot
Lokkasten	dunkelgrün
Zierstreifen	schwarz
Rahmen	schwarz
Radkörper	rotbraun
Stangennoten	rotbraun
Sandkasten	schwarz

Heinz R. Kurz behauptet, dass auch einige preußische Elektrolokomotiven ab 1920 den in Bayern eingeführten braunen Anstrich erhalten haben sollen<sup>58</sup>. So seien in Schlesien Lok der späteren BR E 71 und E 92 sowohl in grüner als auch in brauner Lackierung im Einsatz gewesen. Leider liegen hierzu keine weiteren Anhaltspunkte vor.

### Regelanstrich

Nachdem im Jahre 1926 der neue Regelanstrich für Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn festgelegt war, folgte 1927 die Einführung des Regelanstrichs der Elektro-Lok.

Es liegt eine Anstrichzeichnung der BR E 17 aus dem Jahre 1928 vor, die Angaben zu den verschiedenen Farbtönen des Regelanstrichs enthält. Danach ist für den Kastenaufbau blaugrauer, für das Dach hellgrauer und für den Rahmen dunkelgrüner Anstrich genannt.

Lokomotiven BR E 17 (1928)	Farbton
Dach außen	hellgrau
Lok-Kastenaufbau	blaugrau (LHW)
Zierstreifen	schwarz
Absetzlinien	weiß
Vorbaudecke	blaugrau matt
Rahmen	dunkelgrün (LHW)
Sandkästen	blaugrau
Federn und Achsbuchsen	schwarz
Räder und Antriebsteile	schwarz
Radreifen	blank
Buchstaben V und H	weiß mit schwarzen Schatten
Übrige Anschriften außen	gelb
Führerstände innen unten	
bis Fensterhöhe	gelb marmoriert
darüber einschließlich Decke	weiß
Eingangstüren innen in	
voller Höhe	gelb marmoriert
Türeinfassung innen	50 mm breiter Streifen
	gelb marmoriert
Maschinenraum innen	
bis Fensterhöhe	schwarz
darüber	gelb marmoriert
Decke	weiß
Griffe für Züge und Hähne	rot
Schmiergefäßdeckel	rot

Quelle: Zeichnung M 161999 (Fl. 24.21/47) der AEG LfKst 11, Lokomotivfabrik Hennigsdorf vom 15. Februar 1928

Für das Blaugrau wird auf eine Farbmustertafel der LHW vom 2. Mai 1927 verwiesen, die uns leider nicht vorliegt. Der blaugraue Farbton lässt sich jedoch anhand von Angaben in späteren Anstrichzeichnungen (zum Beispiel E 04 aus dem Jahre 1932, s. u.) genauer identifizieren: Danach war der Lokkasten in blaugrau RAL 4h zu streichen. Diese Farbe wurde ab 1941 als RAL 7018 bezeichnet und ist zu Beginn der fünfziger Jahre im RAL-Register gelöscht worden. Das Hellgrau für den Dachanstrich könnte dem in späteren Anstrichzeichnungen genannten Aluminiumoxyd (RAL 9007) entsprechen. Zum Dunkelgrün für den Rahmen fehlt leider jede weitere Angabe.

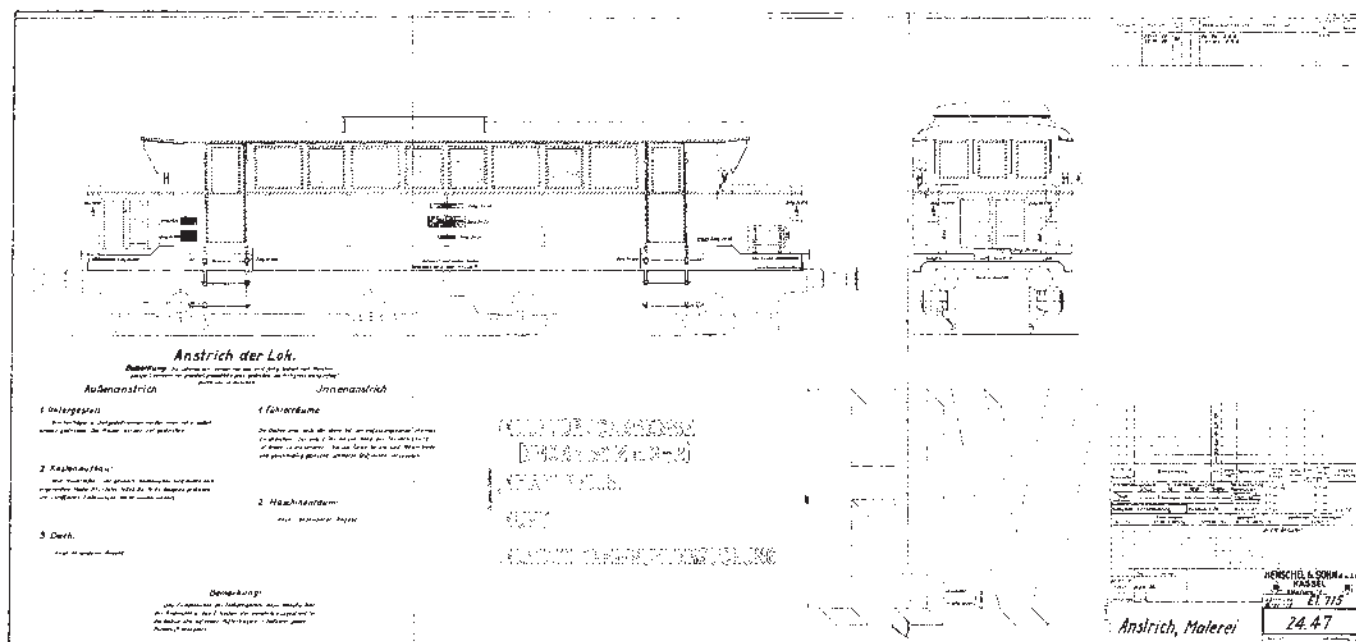
Auf vielen Werkfotos von E-Lok aus jener Zeit erscheint der Anstrich der Lokaufbauten in vergleichsweise hellem Grau, das wenig mit dem Farbton blaugrau gemeinsam hat. Hierfür gibt es zwei Erklärungen:

- Die Lok ist mit dem sogenannten Fotografieranstrich aufgenommen worden, um die Details des Fahrzeuges bei dem seinerzeitigen Filmmaterial besser zeigen zu können.
- Die Lok weist noch einen hellen Grundanstrich auf.



Es war nämlich durchaus üblich, Elektro-Lok mit dem Grundanstrich an das Abnahme-Werk auszuliefern und erst dort mit dem endgültigen Anstrich zu versehen. Die Anstrichzeichnung<sup>59</sup> der Lok E 44 enthält folgende

Bemerkung: „Die Lokomotiven werden von uns nicht fertig lackiert nach München geliefert, sondern nur grundiert, gespachtelt und grau gestrichen. Die Fertiglackierung erfolgt durch uns in München.“



## Anstrich, Malerei E 44

Anstrichzeichnung für Lok der BR E 44 von 1933 mit der Bemerkung, dass die Lok nicht fertig gestrichen nach München geliefert werden. (Zeichnung Henschel & Sohn)

Werner Streil schreibt zum Regelanstrich der Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn:

*Die ersten in dieser Farbgebung abgelieferten Lokomotiven waren die E 16 11 bis 17, es folgten die E 04 08 bis 12 und E 91 95 bis 106.*

*Die Farbgebung der Räder bei allen E-Lok war schwarz (Ausnahme: bei der E 16 rot), bei E-Lok mit Stangenantrieb waren die Nuten der Treibstangen schwarz ausgelegt.*

*Nach 1927 hat es bei der Reichsbahn keine neu grün lackierten Lokomotiven mehr gegeben; die Erinnerung mancher Eisenbahner, dass es entsprechende Lok in grün gegeben hat, beruht auf einer Täuschung: Bedingt durch das seinerzeit verwendete, ölhaltige Putzmittel (die sog. Stamm-lösung) konnten die Lok eine grünliche Patina annehmen; sie waren dennoch grau lackiert.*

Damit hatten die Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn ab 1927 folgenden Regelanstrich (die hier genannten RAL-Nummern dienen nur als Anhaltspunkt, in den amtlichen Dokumenten sind noch keine entsprechenden Angaben enthalten):

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach mit Aufbauten	aluminiumoxyd	RAL 9007
Stromabnehmer	aluminiumoxyd	RAL 9007
Gelenckecken der Stromabnehmer	rot	RAL 3000
Dachleitung	rot	RAL 3000
Lokkasten	blaugrau	RAL 7018
Zierstreifen	schwarz	RAL 9005
Absetzlinien	weiß	RAL 9002
Radkörper außer E 16	schwarz	RAL 9005
Radkörper E 16	rot	RAL 3003
Antriebssteile	schwarz	RAL 9005
Stangennuten	schwarz	RAL 9005
Rahmen	dunkelgrün	RAL 6007
Anschriften V und H	weiß mit schwarzen Schatten	RAL 9002
Übrige Anschriften	gelb	RAL 9005
		RAL 1007

Die Anstrichzeichnung für die ab 1933 gelieferten Lokomotiven der BR E 04 bestätigt diese Angaben (siehe Tabelle), wobei in einer Änderungsmitteilung zu dieser Zeichnung vom November 1932 die Angabe „blaugrau nach hier befindlicher Farbmustertafel der LHW“ ersetzt wird durch

„blaugrau nach Farbmustertafel RAL Nr 840 B 2 Muster 4h“. Nur für das Blaugrau und für das Rot im Werkzeugkasten enthält diese Zeichnung RAL-Angaben (in Klammern die ab 1941 gültigen RAL-Nummern).

Lokomotiven der BR E 04 (1932)	Farbton	RAL-Nummer
Dach außen	hellgrau (LHW)	
Ecken der Stromabnehmer	rot	(3000)
Dachleitungen	rot	(3000)
Lok-Kastenaufbau	blaugrau	4h (7018)
Zierstreifen	schwarz	(9005)
Absetzlinien	weiß	(9002)
Vorbaudecke	blaugrau matt	4h (7018)
Handstangen und Halter	schwarz	(9005)
Rahmen	dunkelgrün (LHW)	
Anhebestellen	weiß	(9002)
Sandkästen	blaugrau	4h (7018)
Federn und Achsbuchsen	schwarz	(9005)
Räder und Antriebsteile	schwarz	(9005)
Radreifen	blank	
Buchstaben V und H	weiß	(9002)
	mit schwarzen Schatten	(9005)
Anschriften außen	gelb	(1007)
Führerstände innen:		
unten bis Fensterhöhe	gelb marmoriert	(9008)
darüber einschließlich Decke	chamois	(1000)
Eingangstüren in voller Höhe	gelb marmoriert	(9008)
Türeinfassung ein etwa 50 mm breiter Streifen	gelb marmoriert	(9008)
Fußboden	schwarz	(9005)
Maschinenraum innen:		
Wände unten bis Fensterhöhe	schwarz	(9005)
darüber einschließlich Decke	chamois	(1000)
Lüftungsgitter	gelb marmoriert	(9008)
Hohlwellenschmiergefäße	gelb	(1007/
elektrische Leitungen	rot	(3000)
Griffe für Züge und Hähne	rot	(3000)
Schmiergefäß-Deckel	rot	(3000)
Werkzeugkasten innen	grau	(7002)
Anrisse der Werkzeuge	rot	7 (3000)
außen	der betreffenden Wand angepasst	

Quelle: Zeichnung 190604 (M 24.21/47) der AEG Kst 11, Lokomotivfabrik Hennigsdorf vom 9. Juni 1932

Den dunkelgrünen Anstrich des Rahmens von Elektrolokomotiven hat man später an den Außenflächen durch schwarzen Anstrich ersetzt, wie der Anstrichzeichnung der E 44 aus dem Jahre 1933 zu entnehmen ist<sup>60</sup>. Innen war der Rahmen von Lok

und Drehgestellen dann ebenso wie die Räder feuerrot RAL 7 (RAL 3000) zu streichen, um Anrisse besser erkennen zu können.

In der Verfügung des Zentralmaschinenamtes der Gruppenverwaltung Bayern in München vom Januar 1933 wird der blaugrau/schwarze Regelanstrich auch für die bayerischen E-Lok vorgeschrieben<sup>61</sup>. Dabei heißt es jedoch pfiffigerweise, dass vorhandene braune Farbe für den Lokkasten „aufgebraucht werden“ darf. Der Verfasser kann sich vorstellen, dass man in Bayern aus „freistaatlichen“ Erwägungen von

dieser Regelung kräftig Gebrauch gemacht hat, so dass auch nach 1933 noch Neuanstriche bei vorhandenen bayerischen E-Lok in Braun erfolgt sein könnten.

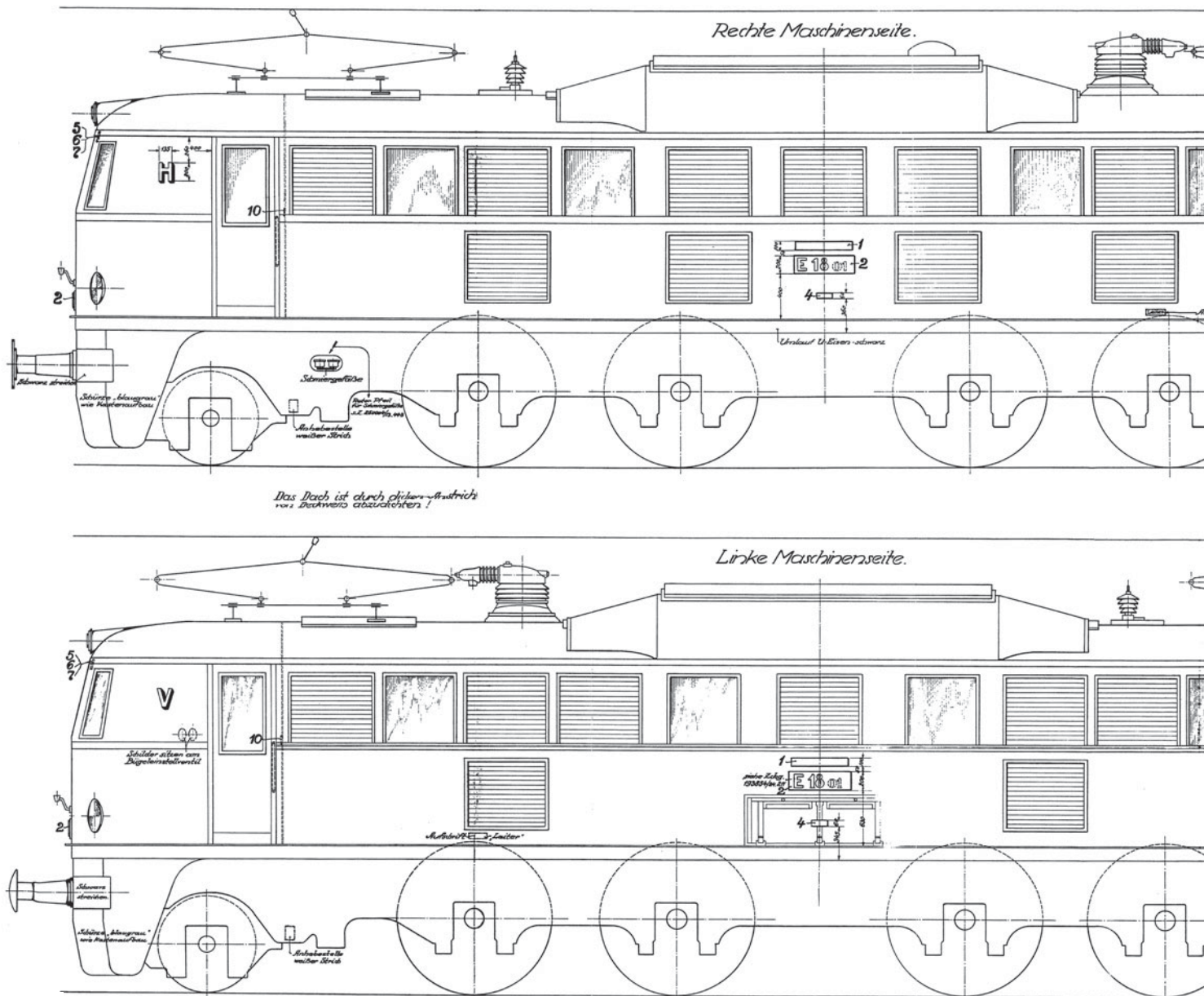
Das Merkblatt für den Anstrich der elektrischen Lokomotiven<sup>62</sup> nennt 1935 folgende Farben (in Klammern die ab 1941 gültigen RAL-Nummern):



Gegenstand	Farbton	RAL-Nummer
Bekleidungsbleche außen	blaugrau	RAL 4h (7018)
Eckwinkel und Unterkante Lokkasten	schwarz	RAL 5 (9005)
Lufthahngriffe, Schuppensteckdose, Dachleitung, Lichtsteckdosen, Gelenkecken und Wippenhörner der Stromabnehmer	rot	RAL 7 (3000)
Stromabnehmer	aluminium (Stoff-Nr. 5908.12)	RAL 9007
Dach außen	aluminium (Stoff-Nr. 5908.12)	RAL 9007
Rahmen außen, Drehgestellrahmen außen, Pufferbalken, Trittblechwinkel, Achslagerkasten, Sandkästen, Tragfedern, Bremsgehänge, Bremsräder, Zug- und Stoßvorrichtungen	schwarz	RAL 5 (9005)
Rahmen innen, Drehgestellrahmen innen	rot	RAL 7 (3000)
Radsterne	rot	RAL 7 (3000)
Radreifenstirnflächen	blank	
Umlaufbleche	schwarz	RAL 5 (9005)
Signallaternen	schwarz	RAL 5 (9005)
unbedeckte Wellen	schwarz	RAL 5 (9005)

## Anstrich, Malerei E 18

Anstrichzeichnung für Lok der BR E 18 von 1936 mit Farbangaben (Zeichnung AEG)





Ein grüner Anstrich von elektrischen Lokomotiven lässt sich anhand amtlicher Unterlagen bisher nicht nachweisen. Dennoch gibt es immer wieder Hinweise darauf, die nicht zu ignorieren sind. Im Verkehrsmuseum Nürnberg steht beispielsweise das Modell einer Lok der Baureihe E 17 aus dem Jahre 1935 mit grünem Lokkasten, schwarzem Rahmen und roten Rädern. Von E 18 22 gibt es eine kolorierte Werbestampkarte der AEG, die den Lokkasten in grünem Anstrich zeigt. Schließlich ist die Angabe von Christian Tietze zu nennen, wonach elektrische Lokomotiven für das bayerische

Netz grauen und solche für das schlesische Netz grünen Lackbau gehabt haben sollen. Zu diesem Thema sind noch weitere Forschungen erforderlich.

Um 1939 wurde für sämtliche spannungsführenden Teile der Dachausrüstung bei Wechselstrom-Triebfahrzeugen einschließlich der Stromabnehmer feuerroter Anstrich (RAL 3000) eingeführt.

Ab 1940 galt folgender Regelanstrich für Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn<sup>63</sup>:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach mit Aufbauten	graugrün matt	
Stromabnehmer	rot	RAL 3000
Druckgasschalter	rot	RAL 3000
Expansionsschalter	rot	RAL 3000
Dachleitung	rot	RAL 3000
Bekleidungsbleche (Lokkasten)	blaugrau	RAL 7018
Eckwinkel und Unterkante des Lokkastens	schwarz	RAL 9005
Signallaternen	schwarz	RAL 9005
Umlaufbleche	schwarz	RAL 9005
Lufthahngriffe, Steckdosen	rot	RAL 3000
Schmiergefäße	gelb	RAL 1007
Hahngriffe für Hähne in Ölleitungen	gelb	RAL 1007
Stangenruten	schwarz	RAL 9005
Sandkästen, Achslagerkästen	schwarz	RAL 9005
Rahmen außen, Pufferbalken, Tragfedern	schwarz	RAL 9005
Zug- und Stoßvorrichtungen, Bremsteile	schwarz	RAL 9005
Rahmen innen	rot	RAL 3000
Radkörper	rot	RAL 3000

### Anstrich der elektrischen Schnellfahrlokomotiven

Ähnlich wie die Dampflok erhielten auch die Kästen und Schürzen der Schnellfahrlok BR E 19 vom Regelanstrich abweichende Farbtöne wie folgt:

Lokomotiven E 19 (1938/39)	Farbton	RAL
Dach außen	hellgrau (Al.-Oxyd)	1h (9006)
Ecken der Stromabnehmer	rot	7 (3000)
Dachleitungen	rot	7 (3000)
Lok-Kastenaufbau	rot	10 (3005)
Zierstreifen	silbergrau	1h (9006)
Schilder-Grundanstrich	rot	10 (3005)
Schürze (E 19 01 und 02)	rot	10 (3005)
Schürze (E 19 11 und 12)	schwarz	5 (9005)
Rahmen außen	schwarz	5 (9005)
innen	rot	7 (3000)
Anhebestellen	weiß	(9002)
Lenkgestell-Rahmen außen	schwarz	5 (9005)
innen	rot	7 (3000)
Sandkästen, Batteriekasten (E 19 01 und 02)	rot	10 (3005)
Sandkästen, Batteriekasten (E 19 11 und 12)	schwarz	5 (9005)
Federn und Achsbuchsen	schwarz	5 (9005)



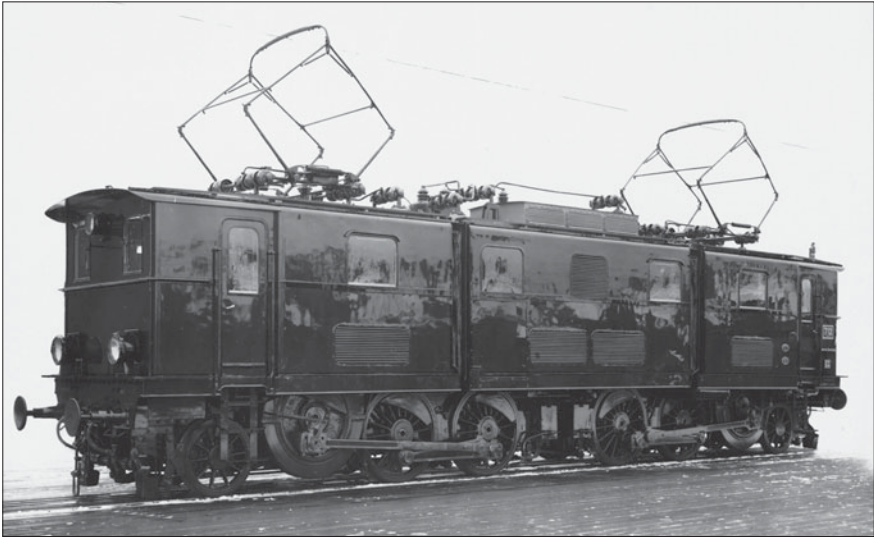
Lokomotiven E 19 (1938/39) Fortsetzung	Farbton	RAL
Räder	rot	9 (3003)
Antriebsteile	schwarz	5 (9005)
Radreifen	blank	(9005)
Buchstaben V und H (E 19 01 und 02)	weiß mit schwarzen Schatten	(9002/9005)
Buchstaben V und H (E 19 11 und 12)	aluminium mit schwarzen Schatten	(9006/9005)
übrige Anschriften außen	weiß	(9002)
Führerstände innen		
unten bis Fensterhöhe	Eiche naturlasiert	
Zwischentüren und Einfassleisten der Türen	Eiche naturlasiert	
darüber einschließlich Decke	elfenbein	20h (1000)
Eingangstüren	eichenholzfarbig	15i (9008)
Decke an Stellen, an denen Lampen sitzen	matt schwarz	(9005)
Maschinenraum innen (E 19 01 und 02)		
Wände bis 200 mm über Fußboden	schwarz	(9005)
darüber bis zur Decke und Apparate-Gerüste	hellgrau	1m (7002)
Trafo, Hilfsmotor, Lüfter, Apparate, Luftkanäle	schwarz	5 (9005)
Fußboden	schwarz	(9005)
Decke	elfenbein	20h (1000)
Hohlwellenschmiergefäße	gelb	(1007)
elektrische Leitungen	rot	(3000)
Maschinenraum innen (E 19 11 und 12)	nach Merkblatt 974 40	
Luftleitungsrohre	der Umgebung angepasst	
Griffe für Züge und Hähne	gelb für Öl, rot für Luft	(1007, 3000)
Handstangen und Halter	schwarz	(9005)
Schmiergefäß-Deckel	gelb	(1007)
Werkzeugkasten innen	grau	1m (7002)
Anrisse der Werkzeuge	rot	7 (3000)
Werkzeugkasten außen	der betreffenden Wand angepasst	

Quelle:

E 19 01 und 02: Zeichnung 253779 (Fle 24.21/47) der AEG LfKst 11, Fabriken Hennigsdorf I vom 24. Juni 1938 mit Nachträgen bis 4. November 1939  
E 19 11 und 12: Zeichnung EL 9166 (Fle 24.47) von Henschel & Sohn A. G. Kassel, Abt. T. B. 11, vom 11. Januar 1939 mit Nachträgen bis 5. Mai 1939

Die Lokomotiven E 19 11 und 12 erhielten damit fast den gleichen Anstrich wie E 19 01 und 02. Eine Ausnahme bilden die Schürzen und die Sandkästen, die bei den jüngeren

Lokomotiven schwarz (RAL 5) gestrichen waren. Auch der Innenanstrich weicht geringfügig von E 19 01 und 02 ab.

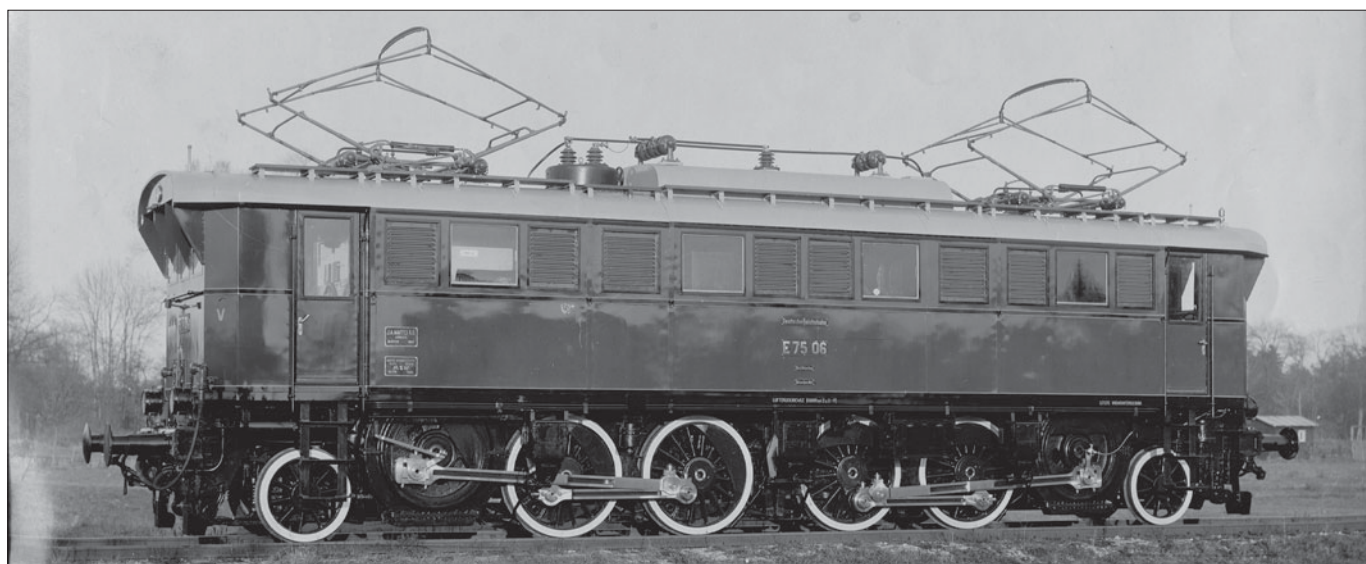
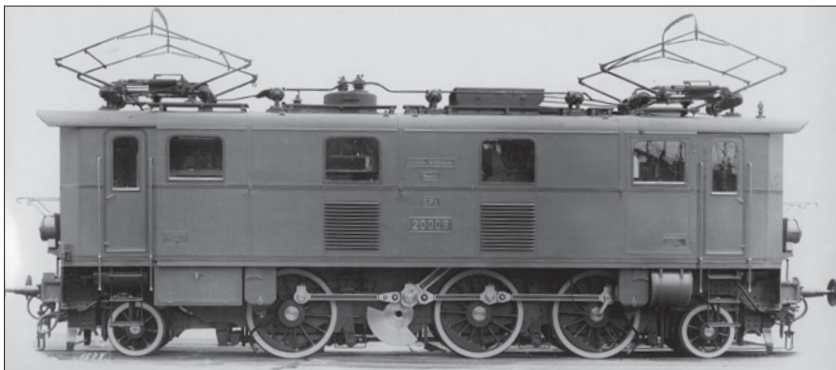


**Deutsche Reichsbahn 1924: EG 712**  
Die Lokomotiven der Gattung EG 7 wurden ab 1927 als E 77 bezeichnet. Hier sehen wir EG 712 Halle im Ablieferungszustand des Jahres 1924. Nach den seinerzeit gültigen, von Preußen übernommenen Anstrichvorschriften müsste die Lok wie folgt aussehen: Dach und Kasten braungrün mit schwarzen Einfassungen, Rahmen und Räder rotbraun, Anschriften gelb. Nummernschild „712 HALLE“ und Gattungsschild „EG“ entsprechen noch den preußischen Normen, das Eigentums-schild „Deutsche Reichsbahn“ ist mit dem an den Dampfloks seit 1923 angebrachten Schild identisch. (Sammlung Schwemmer)

### Deutsche Reichsbahn 1924: EP2 20006

1924 lieferten Maffei und BBC die Lok EP2 Nr. 20006 an die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Sie trägt den in Bayern seit 1920 üblichen braunen Anstrich am Kasten mit schwarzen Einfassungen. Das Dach und die Stromabnehmer dürften graualuminium sein. Der Rahmen ist schwarz, die Räder scheinen ebenfalls schwarz zu sein. Werkzeugkasten, Sand- und Luftbehälter haben anscheinend denselben braunen Anstrich wie der Aufbau.

Als Eigentumszeichen sind die Schilder „Deutsche Reichsbahn“ und „Bayern“ angebracht, darunter befinden sich das Gattungsschild „EP2“ sowie die Betriebsnummer „20006“. Die Fabrik-schilder der Herstellerfirmen sitzen neben den Führerstandstüren. Farbanschriften sind auf diesem Bild nirgends zu erkennen. (Sammlung Schwemmer)



### Deutsche Reichsbahn 1928: E 75 06

E 75 06 von Maffei ist auf diesem Foto mit dem blaugrauen Regelanstrich, schwarzen Einfassungen und weißen Absetzlinien am Lokkasten zu sehen. Das Dach ist graualuminium, der Rahmen tiefschwarz. Die Radsterne weisen tiefschwarzen Anstrich auf, die Anschriften sind chromgelb. (Werkfoto Maffei)

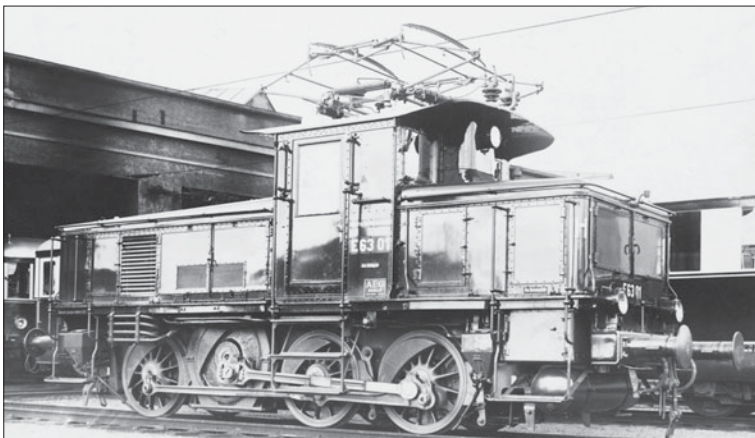
### Deutsche Reichsbahn 1933: E 05 103

E 05 103 kam 1933 ebenfalls mit dem blaugrau/schwarzen Regelanstrich der Elektrolok zur Deutschen Reichsbahn. Dieses Bild zeigt sie mit Stromabnehmern und Dach in graualuminium, Rahmen und Rädern in tiefschwarz. Brüstungsleiste und Einfassungstreifen sind tiefschwarz mit weißen Absetzlinien.

Zur Bezeichnung dienen die Guss-schilder „Deutsche Reichsbahn“, „E 05 103“, „Rbd. Halle“, die Fabrik-schilder von Henschel und SSW sowie die Anschrift der Bremsbauart „Druckluftbremse [Knorr mit Z. u. G-P]“ in gelber Farbe etwa in Lokmitte am Umlaufwinkel. Rote Blitzpfeile mit weißen Randlinien befinden sich an den Stirnseiten der Vorbauten und an den schrägstehenden Eckflächen des Lokkastens. Die Führerstandsbezeichnungen V und H sind noch nicht angebracht. (Foto Werner Hubert)



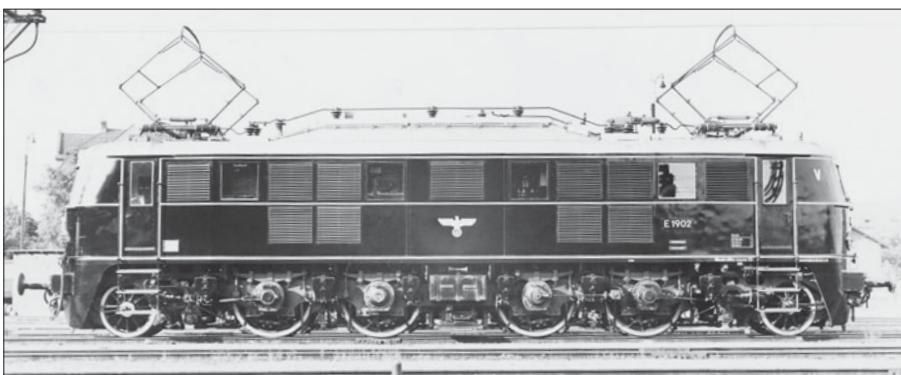




### Deutsche Reichsbahn 1935: E 63 01

Anstrich: Dach und Stromabnehmer grau-aluminium, Gelenkecken feuerrot, Kasten blaugrau mit schwarzen Einfassungen und weißen Absetzlinien, Umlauf und Rahmen tiefschwarz, Räder und Stangennuten feuerrot.

Bezeichnung: Silumingußschilder „Deutsche Reichsbahn“, „E 63 01“, „Rbd. Stuttgart“, „Bw Rosenstein“, „AEG“; Anschriften „V“ und „H“ weiß mit schwarzem Schatten, „Anstrich Springer u. Möller 5.35“, „Druckluftbremse (Knorr mit Z. u. G-P)“ gelb am Umlaufwinkel. (Foto Hermann Maey)



### Deutsche Reichsbahn 1938: E 19 02

Die 1938 von AEG gelieferten Schnellfahrlokomotiven sollten nach der Anstrichzeichnung eine vom Regelanstrich abweichende Farbgebung wie folgt erhalten: Dach und Stromabnehmer grau-aluminium, Dachleitungen feuerrot, Lokkasten weinrot, Zierstreifen weißaluminium, Räder rubinrot, Schürzen, Sandkästen weinrot, Rahmen tiefschwarz. Das Foto der E 19 02 zeigt jedoch im Bereich der Schürzen anscheinend einen anderen Farbton als am

Lokkasten. Sie scheinen ebenso schwarz gestrichen zu sein wie die Pufferbohlen. Der Rahmen sowie alle Anbauteile weisen hingegen einen helleren Anstrich auf. Es ist nicht klar, ob dieser nur für Fotozwecke angebracht wurde oder endgültig war.

Das Hoheitszeichen des Deutschen Reiches ist an der Lokomotive seitlich und – in besonders großer Form – auch stirnseitig angebracht. Außer der Betriebsnummer „E 19 02“ sind noch die Direktionsbezeichnung, das Heimatbetriebswerk und der Hersteller auf Silumingußschildern angebracht: „Rbd. Nürnberg“, „Nürnberg Hbf“ und „AEG“. Die Buchstaben V und H sind weißaluminium ohne Schatten. Die Angaben zum Eigengewicht und den Bremsgewichten sind neben der rechts im Bild liegenden Führerstandtür mit weißer Farbe angeschrieben, wobei die Bremsgewichte eingerahmt sind. Die Anschriften am Umlaufwinkel sind ebenfalls weiß und lauten wie folgt: „Leiter“, „Hikssbr. [Hikks. Stellg. P.S.SS. Z.J]“, „Anstrich Glorius-Wiernik 2.38“. (Foto Carl Bellingrodt)



### Deutsche Reichsbahn 1939: E 19 12

Die 1939 gelieferten Lok E 19 11 und E 19 12 hatten bei Indienststellung folgenden Anstrich: Dach grau-aluminium, Stromabnehmer und Dachleitungen feuerrot, Lokkasten weinrot, Zierstreifen weißaluminium, Räder rubinrot, Schürzen, Sandkästen, Rahmen tiefschwarz, Radreifen blank.

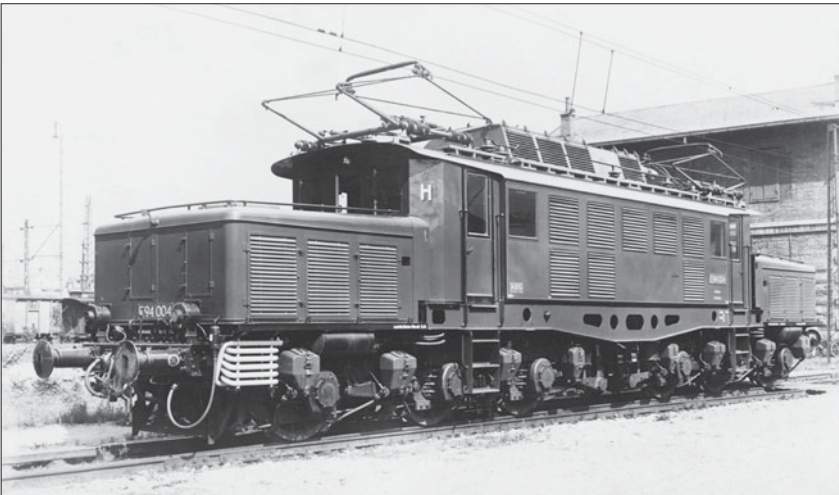
Als Eigentumszeichen sind Reichsadler in Alugussausführung an den Seitenwänden und den Stirnseiten angebracht. Das Aluguss-Nummernschild „E 19 12“ ist mit spitzen Ziffern beschriftet. Direktionschild „RBD München“ und Heimatschild „Bw München Hbf“ befinden sich unterhalb des Nummernschildes. Die Fabrikschilder „Siemens“ und „Henschel“ sitzen links neben dem im Bild linken Einstieg. Die Buchstaben „V“ und „H“ sind weißaluminium ohne Schatten. An der Unterkante des Lok-

kastens ist angeschrieben: „Unt.“, „Hildebrand-Knorr-Bremse [SS.-S.-P.] mit Z. Letzte Bremsunt.“ und „Gestängebauart Tr. 1938 L. 1938“. An beiden Seiten der Pufferhülsen sind die Zeichen für Ringfederpuffer angebracht. (Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)



Deutsche Reichsbahn 1940: E 94 004

Die 1940 gelieferte E 94 004 besitzt folgenden Anstrich: Dach und Stromabnehmer graualuminium, Gelenkecken und Dachleitungen feuerrot, Kasten blaugrau mit schwarzen Einfassungen und weißen Absetzstreifen, Brückenrahmen blaugrau, Umlauf und Pufferträger tiefschwarz, Kühlwendel weißaluminium, Radkörper rot, Radreifen blank. Die Farbe des Rahmens, der Sandkästen und weiterer Anbauteile scheint auf diesen Fotos ebenfalls blaugrau zu sein. Bezeichnung: Schilder „E 94 004“ mit spitzen Ziffern, „RBD München“, „Bw Freilassing“, „AEG“ aus Aluguß mit blaugrauem Grund; Anschriften „V“ und „H“ weiß mit schwarzem Schatten und „Leiter“ weiß am Kasten, „Ablaßhahn für Hauptluftbehälter“ an der Stirnseite des vorderen Vorbaus, „Gew. Lok. 118,6 t, Br. Gew. [ P t, G t“ in weiß am Brückenrahmen, „Anstrich: Glorius-Wiernik 6.40“, „Knorrbremse (P-G) m. Z.“, „Letzte Br. Unt.“, „Gestängebauart Tr. 1938“ in weiß am Umlaufwinkel, Zeichen für Ringfederpuffer „32“ und Anbaudatum „Angeb. 11.6.40“ in gelb an den Pufferhülsen, „Haftpfl. b. 6.42.“ und „Unt. 16.7.40“ oberhalb des hinteren Pufferträgers. (Fotos Hermann Maey)



Anstrich der übernommenen österreichischen Lokomotiven

Mit der Übernahme von Elektrolokomotiven der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1938 tauchen wieder grüne E-Lok bei der Deutschen Reichsbahn auf. Ihr Hauptanstrich war wohl ähnlich wie flaschengrün (RAL 6007). Als Beleg dafür können die Hinweise dienen, die im Zusammenhang mit dem Kriegsanstrich der E-Lok zu nennen sind (siehe „Richtlinien für den Kriegsanstrich ...“ weiter unten). Dort heißt es nämlich, dass die Elektro-Lok außen bei teilweiser Ausbesserung mit dieser Farbe zu streichen sind, wenn RAL 6007 bereits vorhanden ist. Auch die Vorschriften zur Farbtaρνung der E-Lok aus dem Jahre 1944 enthalten einen entsprechenden Hinweis<sup>64</sup>.

Kriegsmaßnahmen

In seiner Anordnung 42 vom Juni 1942 dehnt der Hauptauschuß Schienenfahrzeuge die Anordnung 6 für Reichsbahnlokomotiven sogar auf alle anderen zu bauenden Kriegslokomotiven einschließlich Elektrolok, Diesellok, Industrielok, Feldbahnlok und Schneeschleudern<sup>65</sup> aus . Somit dürften auch die ab Mitte 1942 gelieferten Lokomotiven der Baureihen E 44 und E 94 zunächst eisengrauen Anstrich nach RAL 7011 erhalten haben. Die spätestens im Oktober 1942 erfolgte Anordnung, alle während des Krieges zu liefernden Lokomotiven mit schwarzgrauem Anstrich RAL 7021 zu versehen, war auch für die Elektrolokomotiven gültig. Es ist nicht bekannt, welche und wieviele Lokomotiven diesen Anstrich noch erhalten haben. Es dürften dafür die ab 1943 gebauten Lokomotiven der BR E 44 und E 94 sowie die wenigen voll aufgearbeiteten Elektrolokomotiven aus dem vorhandenen Bestand in Frage kommen. Die „Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen“ (919.158 vom November 1942) schreiben beim Außenanstrich der Elektrolokomotiven folgendes vor:

Elok außen bei Vollaufarbeitung	grau	RAL 7021
Elok bei teilw. Ausbesserung	grün oder grau	RAL 6007, 7011 oder 7021 (wie vorhandener Anstrich)
Stromabnehmer	rot	RAL 3002

Aus diesen Vorschriften lässt sich entnehmen, dass es bei der Deutschen Reichsbahn schon 1942 grün lackierte Elektrolokomotiven gegeben haben muss, denn sonst wäre der Hinweis auf einen vorhandenen Anstrich nach RAL 6007 (flaschengrün) sinnlos. Vermutlich bezieht sich diese Farbanga-be auf die ehemals österreichischen Elektrolokomotiven, die ja noch ihren alten österreichischen Anstrich trugen, sofern sie nicht schon nach den Reichsbahnrichtlinien lackiert worden waren. Bemerkenswert ist außerdem, dass diese Richt-linien keinen Hinweis auf den Farbtон RAL 7018 mehr ent-halten, obwohl eigentlich noch E-Lok mit diesem Anstrich vorhanden sein mussten. Vielleicht hat man den Unterschied zwischen RAL 7018 und RAL 7021 in Kauf genommen. Im Oktober 1944 hatte das Reichsverkehrsministerium die Tarnung der Schienenfahrzeuge angeordnet<sup>66</sup>. Es wurden Mustertarnpläne (I für Elektro-Lok und Wagen, die das RAW verlassen, und II für in Betrieb befindliche Elektro-Lok und Wagen) aufgestellt. Die Bw sollten den Tarnanstrich nach Plan II bei allen im Betrieb befindlichen Lokomotiven unmittel-bar auf den vorhandenen grauen Anstrich (eisengrau RAL 7011 oder schwarzgrau RAL 7021) aufbringen<sup>67</sup>. Im Mustertarnplan I wird die Farbtaρνung der Elektrolokomoti-ven und Wagen wie folgt beschrieben<sup>68</sup>:

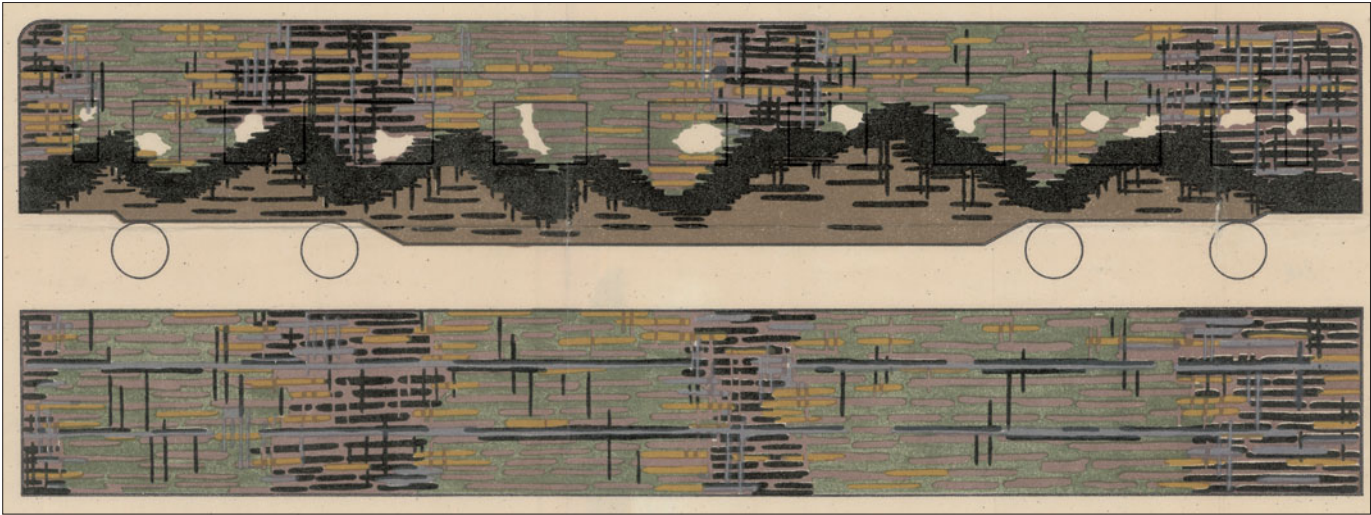
Der Mustertarnplan I gilt nur für Neuanstrich von elektrischen Lokomotiven, Triebwagen, Personen- und Güterwagen, Kes-

selwagen mit Formtarnung und Wohnkauen. Die dargestellte Farbarnung des D-Zugwagens ist sinngemäß auf die anderen Fahrzeuge, auch auf die Stirnwände zu übertragen. Die Farbarnung besteht aus einem Grundanstrich im Farbton „olivgrau“ nach RAL 7008 auf Nitrozellulose-, Feuchtöl- oder Phtalatharzgrundlage. Er umfaßt die gesamte Fahrzeugfläche einschl. Dach und Langträger, jedoch ohne Fahrgestell und unter Aussparung unregelmäßig gestalteter und angeordneter Teilflächen der Fenster. Die Größe dieser Fensterausparungen ist möglichst zu beschränken, die Anordnung der Aussparungen muß mindestens an einigen Fenstern ohne Rücksicht auf bequemen Durchblick getroffen werden, um Regelmäßigkeit der Aussparungen zu vermeiden. Dieser Grundanstrich ist auch auf Glas abwaschfest. Auf den Grundanstrich werden die notwendigen Beschriftungen in chromgelber Farbe und die Tarnfarben in einmaligem Aufstrich unter knappester Aussparung dieser Beschriftungen, der freien Fensterflächen, der Klassenbezeichnungen und des Hoheitszeichens aufgebracht. Es werden Tarnfarben nach den Güte- und Prüfvorschriften der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz für LS-Tarnfarben Gruppe

3 auf der Grundlage ölfreier Emulsionen in folgenden Farbtönen verwendet:

dunkelgrün	RAL 6007	zu etwa 18 % der Fahrzeugfläche
isargrün		zu etwa 23 % der Fahrzeugfläche
umbraun hell		zu etwa 32 % der Fahrzeugfläche
sandgelb	RAL 1002	zu etwa 3 % der Fahrzeugfläche
steingrau	RAL 7001	zu etwa 2 % der Fahrzeugfläche.

Die Grundfarbe olivgrau RAL 7008 hat heute die Hilfsbezeichnung khakigräu. Die Zusammensetzung der Tarnfarben ist identisch mit der der Dampflokomotiven (siehe oben), die Flächenaufteilung weicht jedoch hiervon ab. Auf Grund der weiteren Kriegsentwicklung dürften nur wenige elektrische Lokomotiven mit diesem Tarnanstrich versehen worden sein.



Mustertarnplan I für den Neuanstrich von elektrischen Lokomotiven und von Wagen (Sammlung Bundesarchiv Koblenz/Berlin)

Nach 1945 wurden die Richtlinien für den Kriegsarnstrich und die Tarnung wieder aufgehoben. Damit waren für den Anstrich der E-Lok theoretisch die Vorschriften von 1942 wieder gültig. Es darf jedoch davon ausgegangen werden, dass Lok mit eisengrauem oder schwarzgrauem Anstrich nicht sofort neu lackiert wurden. Lediglich die wenigen nach 1945 gelieferten Maschinen der Baureihen E 44 und E 94 könnten blaugrauen Neuanstrich erhalten haben. Für E 94 138 und E 94 159 wird berichtet<sup>69</sup>, dass diese Lokomotiven im Frühjahr 1946 vom Dach bis zu den Radkörpern im olivgrünen Anstrich der US-

Army gestrichen wurden. Dachleitung und Stromabnehmer blieben rot. Im September 1945 kam E 19 01 angeblich<sup>70</sup> in grüner Lackierung wieder zum Einsatz, im Oktober folgte E 19 12, im Februar 1947 schließlich E 19 02. Nach Angaben von Werner Streil soll E 19 01 nach einer Untersuchung im Jahre 1947 aber noch ihren roten Anstrich besessen haben und der grüne E-Lok-Anstrich erst 1950 eingeführt worden sein. Hier müssen wohl noch weitere Forschungen betrieben werden.



## Diesel- und Kleinlokomotiven

### Großdiesellokomotiven

Für die Diesellokomotiven der Deutschen Reichsbahn lassen sich keine einheitlichen Anstrichvorschriften erkennen. So wurde die Lok V 16 101 (V 140 001) angeblich in blauer Farbgebung angeliefert. Als Farbton kommt dafür möglicherweise

schwarzblau (RAL 5004) in Frage, mit dem auch die Wagen für den Karwendel-Expreß München-Garmisch-Mittenwald versehen waren.

Über den Anstrich der anderen Großdiesellokomotiven (V 3201, V 3601 und 3602, V 6001 bis 6003, V 16 004) ist nichts näheres bekannt. Denkbar wäre hier ein Anstrich nach den Regeln für Dampflokomotiven in schwarz bzw. rot.

### Deutsche Reichsbahn 1927: V 3201

1927 wurde die Lokomotive V 3201 (später V 120 001) an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert.

Über die Farbe des Anstrichs können leider nur Vermutungen angestellt werden. Die Tatsache, daß auf diesem Bild der Grund der am Führerstand angebrachten Schilder ebenso aussieht wie der gesamte Lokaufbau, läßt auf eine schwarze Farbgebung wie bei den Dampflokomotiven schließen. Analog wäre dann für die Radsterne, den Steuerungsträger und den Lokrahmen feuerroter Anstrich anzunehmen. Die Einstiegsgriffstangen, die Stirnseiten der Radreifen und der Kühler tragen einen hellen Anstrich.

Am hinteren Führerstand befinden sich die üblichen Rotfußschilder „Deutsche Reichsbahn“, „V 3201“ und das Gattungszeichen „P 37.18“. Am vorderen Führerstand sitzen die Schilder der Hersteller „MAN“ und „Maschinenfabrik Esslingen“. Über der hinteren Kuppelachse sind die gelben Anschriften „Druckluftbremse [Knorr m. Z. u. G-P]“ und „Letzte Bremsunt.“ zu erkennen. Am hinteren Führerhaus befinden sich die weißen Anschriften „Wasser 3,8 m<sup>3</sup> Oel 2 t“. (Werkfoto MAN)



### Deutsche Reichsbahn V 3201

Diese Farbzeichnung zeigt die Lok V 3201 mit grauer Farbgebung am Aufbau, rotem Rahmen und roten Rädern. Warum der Künstler hier grauen Anstrich gewählt hat, ist nicht mehr zu ermitteln. (Bild Willy Herrmann, Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)



Kleinlokomotiven

Die Kleinlokomotiven hatten schwarze Aufbauten (einschl. Dach), schwarzen Umlauf und schwarze Trittstufen nach RAL 9005. Der Rahmen war außen schwarz und innen rot (RAL 3000). Alle innerhalb des Rahmens liegenden Teile einschließlich der Räder und des Getriebes hatten ebenso wie die Pufferträger und -hülsen roten Anstrich. Der Motor war dunkelgrau zu streichen. Im Führerhaus waren die Wände unterhalb der Fenster schwarz und darüber (einschl. Decke) dunkelgrau, ab 1938 hellgrau zu streichen. Die Anschriften waren in gelber bzw. ab 1938 in weißer Farbe mittels Schablonen anzubringen<sup>71</sup>.

Ab 1942 war auch für Kleinlok grundsätzlich der eisengraue (RAL 7011) und später der schwarzgraue (RAL 7021) Kriegsanstrich wie für Dampf- und Elektrolok vorgeschrieben. Die „Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen“ nennen für den Außenanstrich der Kleinlokomotiven folgende Farben<sup>72</sup>:

Kleinlok bei Vollaufarbeitung	grau	RAL 7021
Kleinlok (außer alte Kleinlok)		
bei teilweiser Ausbesserung	grau	RAL 7021
alte Kleinlok bei teilweiser Ausbesserung	schwarz/rot	RAL 9005/ RAL 3002
	oder grau	oder RAL 7011 (wie vorhandener Anstrich)

Diesellokomotiven der Wehrmacht

Die Diesellokomotiven der Deutschen Wehrmacht trugen bei Ablieferung folgenden Anstrich<sup>73</sup>:

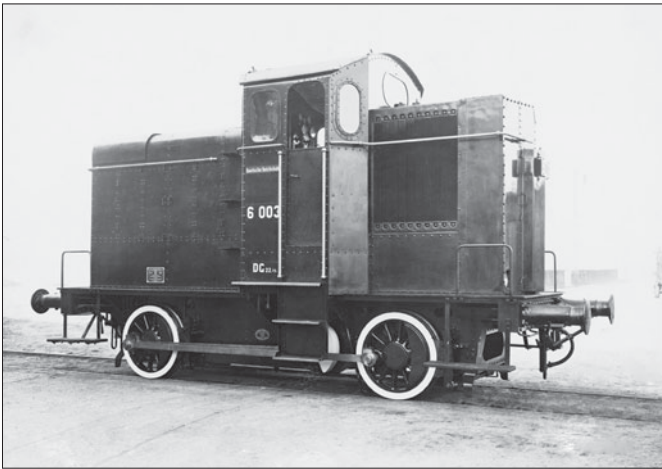
Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach	flaschengrün	RAL 6007
Lokaufbau	flaschengrün	RAL 6007
Rahmen außen	flaschengrün	RAL 6007
Rahmen innen	feuerrot	RAL 3000
Umlauf, Trittstufen	flaschengrün	RAL 6007
Pufferbohlen	flaschengrün	RAL 6007
Räder	feuerrot	RAL 3000
Blindwelle	flaschengrün	RAL 6007
Anschriften	grauweiß	RAL 9002

Während des Krieges dürften Diesellok der Wehrmacht auch einen Buntfarbenanstrich zur Tarnung gegen Fliegersicht erhalten haben. Die Flecktarnung der Wehrmacht (Buntfarbenanstrich) wird wie folgt beschrieben<sup>74</sup>:

*Buntfarbig zu streichendes Gerät ist mit unregelmäßigen, dunkelgrauen (RAL 7021) und dunkelbraunen (RAL 7017), nicht gradlinig zu begrenzenden Farbflecken zu überdecken. Die dunkelgraue Farbe soll vorherrschen, etwa im Verhältnis von 2/3 dunkelgrau und 1/3 dunkelbraun. Die Farbflecken*

*sind nicht scharf gegeneinander abzusetzen, sondern müssen allmählich ineinander übergehen. Form und Größe der Farbflecke richten sich nach der Größe und Gestalt des Gerätes. Die Farbflecke sind so anzuordnen, daß sich der Beobachter gar nicht oder nur schwer ein Bild von dem Gerät machen kann. Dazu sind große Flächen (z. B. Wagenkasten der Feldwagen) nicht nur senkrecht, sondern auch waagrecht unregelmäßig zu teilen. Räder und kleine Flächen bis etwa 1 m² erhalten nur einfarbigen, dunkelgrauen oder dunkelbraunen Anstrich.*

Von den dieselektrischen Lokomotiven DE 1880 (der späteren BR V 188) sind Fotos im Tarnanstrich bekannt, der von diesen Vorschriften abzuweichen scheint



Deutsche Reichsbahn 1925: 6 003

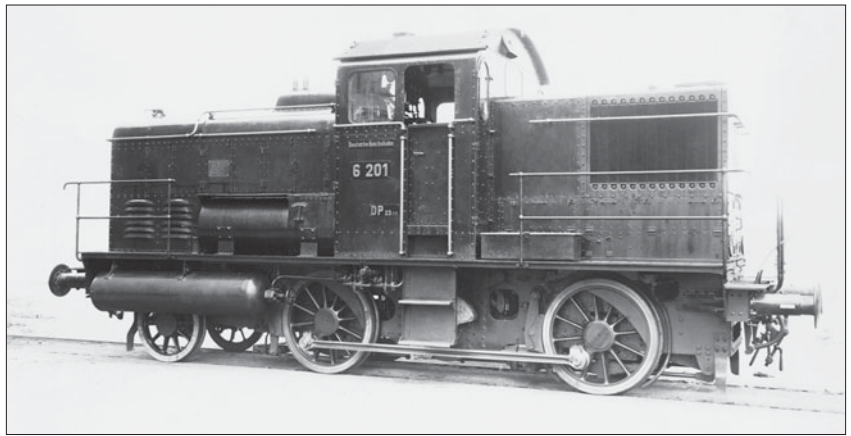
Die Motorlokomotive 6 003 (später V 6003, dann V 16 003) wurde 1925 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe hergestellt. Auf diesem Bild ist leider nicht zu erkennen, welchen Anstrich das Fahrzeug trägt. Bei näherer Betrachtung erkennt man allerdings, dass die senkrechten Begrenzungen an den Ecken des Führerhauses und der Vorbauten dunkler sind als die benachbarten Flächen. Ganz schwach sind hier auch helle Absetzlinien zwischen den beiden Flächen zu erkennen, die in den Ecken viertelkreisförmig einspringen. Dies könnte auf einen braungrünen Anstrich des Aufbaus mit schwarzen Begrenzungen und roten Absetzlinien – wie bei den Dampf- und vielen Elektro-Lokomotiven seinerzeit üblich – schließen lassen. Rahmen und Räder könnten demnach in rotbrauner Farbe gestrichen sein. Aber auch dunkelgrüner Anstrich ist hier nicht auszuschließen.

Interessant ist das Gattungsschild mit dem Zeichen „DG 22.15“, wobei die Abkürzung DG wohl für Diesel-Güterzuglokomotive steht. Außer dem Gattungsschild, dem Nummernschild, dem Eigentumsschild und den Fabrikschildern an Aufbau und Rahmen sind keine weiteren Schilder und Anschriften zu erkennen. (Werkfoto MBG Karlsruhe)

### Deutsche Reichsbahn 1925: 6 201

Auch die Motorlokomotive 6 201 (später V 3001) wurde 1925 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe hergestellt. Bei näherer Betrachtung erkennt man auch hier, dass der Grund der Schilder sowie die senkrechten Winkelprofile an den Ecken des Führerhauses dunkler sind als die benachbarten Flächen. Ganz schwach sind hier auch helle Absetzlinien zwischen den beiden Flächen zu erkennen. Dies könnte auf einen braungrünen Anstrich des Aufbaus mit schwarzen Begrenzungen und roten Absetzlinien – wie bei den Dampf- und vielen Elektro-Lokomotiven seinerzeit üblich – schließen lassen. Rahmen und Räder könnten demnach in rotbrauner Farbe gestrichen sein.

Interessant ist das Gattungsschild mit dem Zeichen „DP 23.17“, wobei die Abkürzung DP wohl für Diesel-Personenzuglokomotive steht. Außer dem Gattungsschild, dem Nummernschild, dem Eigentumsschild und dem Fabrikschild sind keine weiteren Schilder und Anschriften zu erkennen. (Werkfoto MBG Karlsruhe)



### Deutsche Reichsbahn 1934: Kö 0131

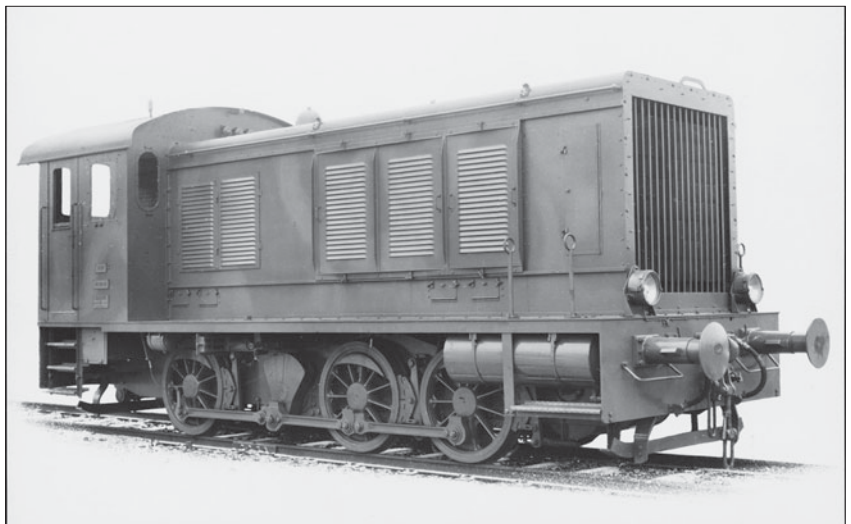
Diese Kleinlok Kö 0131 wurde 1934 von der Maschinenfabrik Esslingen an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Sie besitzt schwarzen Außenanstrich am Aufbau und roten Anstrich an den Rädern. Der Außenrahmen scheint hier ebenso wie das frontseitige Schürzenblech schwarz gestrichen zu sein.

Die Bezeichnungen „Deutsche Reichsbahn“, „Rbd. Breslau“ und „Bf. Leisewitz“ sind mit gelber oder weißer Farbe direkt an die Lokomotive angemalt. Einziges Schild ist das Fabrikschild „No 4260 Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen 1934“. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)



### Deutsche Wehrmacht 1939: WR 360 (später V 36)

Die von der Deutschen Wehrmacht ab 1938 für den Betrieb in Materiallagern beschafften Diesel-lokomotiven der Baureihen WR 200 C 14 und WR 360 C 14 hatten flaschengrünen Anstrich an den Aufbauten und am Untergestell, auch die Räder waren grün. Die Beschilderung der Lokomotiven war sehr unauffällig: Am Führerhaus erkennen wir das Schild mit der Gattungsbezeichnung „WR 360 C 14“, darüber befindet sich das Schild mit der Betriebsnummer „36 327“, darunter das Herstellerschild „Henschel“. (Werkfoto Henschel) Daimler-Benz AG)





# Deutsche Reichsbahn in der DDR

## Dampflokomotiven

Der Anstrich von Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn in der DDR erfolgte nach den bis 1942 vorgeschriebenen Regeln. Daran hat sich bis zum Ende der Dampflo-

zeit nichts wesentliches geändert. Der Regelanstrich ist in der DS 999 405 „Arbeitsanweisung für den Anstrich der Dampflokomotiven“ vom 15. September 1956 festgelegt. Er wird wie folgt beschrieben<sup>75</sup>:

Lokomotiven oberhalb des Umlaufs	Kesselbekleidung	schwarz RAL 9005
	Führerhauswände und Türen außen	schwarz RAL 9005
	dto. Stahlblechbekleidung	schwarz RAL 9005
	Führerhauswände und Türen innen oberh. der Brüstung	dunkelgrau RAL 7021
	Führerhauswände und Türen innen unterhalb der Brüstung	schwarz RAL 9005
	Führerhausdecke	weiß RAL 9002
	Fußboden	kein Anstrich
	Rauchkammer und Schornstein	schwarz RAL 9005
	Windleitbleche	schwarz RAL 9005
	Umlauf oben und unten	schwarz RAL 9005
	Luft- und Speisepumpenträger	schwarz RAL 9005
	Vorwärmer, Kesselarmaturen	schwarz RAL 9005
	Handgriffe	schwarz RAL 9005
unterhalb des Umlaufs	Rahmen, Drehgestelle außen und innen	rot RAL 3000
	Luft- und Speisepumpenträger	rot RAL 3000
	Geradführungs- und Trittbrettträger	rot RAL 3000
	Radsätze einschließlich Seitenflächen der Radreifen	rot RAL 3000
	Pufferhülsen	rot RAL 3000
	Verbindung zwischen Zylinder und hint. Teil des Gleitbahnträgers	rot RAL 3000
	Zwischenstück und Luft- bzw. Wasserteile der Luft- und Speisepumpen, sofern diese auf Loklängsmittle liegen	rot RAL 3000
	Gestänge und Hebel für den Zylinderhahnzug	rot RAL 3000
	Unterer Längstragwinkel unter dem Umlauf	rot RAL 3000
	Tragwinkel für das Führerhaus	rot RAL 3000
	Zylinderbekleidung und Zylinderstirnflächen	schwarz RAL 9005
	Pufferteller, Kupplung, Zughakenführung und Zughaken, Fußtritte und Trittbleche	schwarz RAL 9005
	Gas- und Luftbehälter	schwarz RAL 9005
	Dampfteile der Luft- und Speisepumpen, sofern diese auf Loklängsmittle liegen	schwarz RAL 9005
	Lagerkasten, Tragfedern, Wiegen, Ausgleichhebel, Bremsausrüstung	rot RAL 3000
	Kreuzköpfe, Stangennuten, Trittblechhalter	rot RAL 3000
	Aschkasten	schwarz RAL 9005
	Tender	Tenderwasserkasten
Wasserkastendecke, Tendervorderwand und -boden, Kohlenaufbau		schwarz RAL 9005
Werkzeug- und Kleiderschränke innen		hellgrau RAL 7023
Tenderrahmen innen, Trittbrethalter		rot RAL 3000
Tenderrahmen außen		rot RAL 3000
Radsätze		rot RAL 3000
Tragfedern, Achslagergehäuse usw.		rot RAL 3000
Griffe	der Bremsähne, Absperrähne, Auslöseventile, Zuggestänge für Entwässerungseinrichtung, Steuerventile, GP-Wechsel, Umschalt- und Entwässerungshähne	rot RAL 3000
Schutzkappen	für Gasventilstutzen Gasdruckmesser, Gashähne, Abzweig- und Steckdosen der elektrischen Triebwerksbeleuchtung	gelb RAL 1007
Anschriften		weiß RAL 9002

war zusätzlich ein weißer Ring angebracht<sup>77</sup>. Auch Lok 01 504 hatte 1963 an den Verkleidungsblechen unterhalb des Umlaufes einen weißen Zierstreifen erhalten, im übrigen besaß sie aber den schwarz-roten Regelanstrich. Nach den Vorschriften von 1979 hat der Anstrich der Dampflokomotiven und Tender der Deutschen Reichsbahn folgendes Aussehen<sup>78</sup>:

[illegible]

Die in dieser Zusammenstellung genannten Farbangaben nach TGL beschreiben die gleichen Farbtöne wie die vorherigen RAL-Angaben. Aus politischen Gründen hatte man seinerzeit in der DDR ein eigenes Farbbezeichnungssystem in-

nerhalb der Technischen Güte- und Lieferbedingungen (TGL) erstellt, das vom westdeutschen RAL-Institut unabhängig war. Eine Gegenüberstellung der Farbangaben nach TGL und RAL ist im Anhang (Seite 169) wiedergegeben.



Die Lok trägt hier die Betriebsnummer 02 0201-0 in aluminium auf schwarzen Nummernschildern an der Rauchkammertür und am Führerhaus. Für Ausstellungszwecke und Sonderfahrten konnten diese Schilder durch solche mit der ursprünglichen Betriebsnummer 18 201 ersetzt werden. Am Führerhaus befinden sich außerdem das Eigentumsschild „Deutsche Reichsbahn“, das Gattungsschild „S36.20“ mit Umgrenzungszeichen, das Direktionsschild „Rbd Halle“ und das Heimatschild „Halle P“. (Foto Manfred Weisbrod)

#### Deutsche Reichsbahn 1982: 02 0201-0

Lok 02 0201-0 (ehemals 18 201) war 1961 durch Umbau aus Teilen der 61 002 und der H 45 024 entstanden. Sie diente zunächst als Schnellfahrlokomotive der Versuchsanstalt Halle. Auf diesem Foto sehen wir sie als Traditionslokomotive der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1982. Ihr Anstrich ist an den Aufbauten dunkelgrün, am Rahmen und an den Rädern rot. Ein breiter weißer Streifen zieht die Verkleidung unterhalb des Umlaufes sowie den Tender. Die Rauchkammertür, das Führerhausdach und der Tendaraufsatz sind schwarz. Pufferteller und Zughaken tragen einen weißen Effektanstrich.



#### Deutsche Reichsbahn 1993: 23 1113

Im Juni 1994 war die Traditionslok 23 1113 der früheren Deutschen Reichsbahn im Raw Chemnitz ausgestellt. Sie ist hier mit dem klassischen Reichsbahnanstrich mit schwarzen Aufbauten und Zylindern und roten Rahmen und Rädern zu sehen. Die Lok trägt traditionsgerechte Nummernschilder „23 1113“ mit spitzen Ziffern in Aluguss, wie sie bei Indienststellung üblich waren. (Foto Manfred Weisbrod)



## Elektrolokomotiven

Über die anfängliche Entwicklung des Anstrichs von E-Lok bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR ist wenig bekannt. Die überwiegende Zahl der in Ostdeutschland verbliebenen Lok war als Reparationsgut in die Sowjetunion verbracht worden. Die restlichen E-Lok waren nicht betriebsfähig oder konnten mangels elektrifizierter Strecken nicht eingesetzt werden. Die ab 1955 zur Deutschen Reichsbahn zurückgekehrten Lokomotiven mussten wieder aufgearbeitet und neu lackiert werden. Dabei wurde folgendes Farbkonzept angewendet:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach einschl. Aufbauten	hellgrau	RAL 7023
Stromabnehmer und Dachleitungen	rot	RAL 3000
Lokkasten	grün	RAL 6007
Brückenträger, Drehgestellrahmen	schwarz	RAL 9005
Griffstangen und Aufstiegstreppen	schwarz	RAL 9005
Pufferträger und Puffer	schwarz	RAL 9005
Kupplung und Stecker für Zugheizung	schwarz	RAL 9005
Ölkühler unterhalb des Lokkastens	schwarz	RAL 9005
Radkörper	schwarz	RAL 9005
Seitenflächen der Radreifen	weiß oder kein Anstrich	
Achslagerkästen und Sifa-Kasten	schwarz	RAL 9005
Bremsgestänge	schwarz	RAL 9005
Sandkästen und Bahnräumer	schwarz	RAL 9005

Ab 1961 wurden Drehgestelle, Pufferträger, Heizkupplung, Ölkühler, Radkörper, Achslager- und Sifa-Kästen, Bremsgestänge, Sandkästen und Bahnräumer der Elektrolokomotiven mit roter Farbe (RAL 3000) gestrichen. Die erste Lok mit rotem Rahmen war E 17 123", die am 31. März 1961 beim Bw Leipzig in Betrieb ging<sup>79</sup>. E 04 05 hat im September 1961 ebenfalls roten Rahmen usw. erhalten<sup>80</sup>.

Im Zuge von Überlegungen für eine neue Farbgebung der E-Lok waren die Kästen der Lokomotiven E 11 053 bis 055 versuchsweise mit hellrotem Anstrich, verschieden abgesetzt, versehen worden<sup>81</sup>.

Gegen Ende der siebziger Jahre führte die Deutsche Reichsbahn ein neues Farbkonzept für ihre elektrischen Lokomotiven ein. Danach war der Lokkasten bordeauxrot TGL 0775 mit hellem Erkennungsstreifen zu streichen. Die Drehgestelle und Lokomotivrahmen wurden hellgrau TGL 1808 gespritzt. Nach den Vorschriften von 1979<sup>82</sup> hat der Anstrich der Neubau-Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn folgendes Aussehen:

Blechbekleidung außen, Jalousiebleche und Türen einschl. Oberrahmen	bordeaux	TGL 0775
Erkennungsstreifen BR 211, 242, 250	hellelfenbein oder cremeweiß	TGL 0210 oder 0200
Laufstege	hellgrau	TGL 1808
Dach	hellgrau	TGL 1808
Stromabnehmer, Dachleitungen	signalrot	TGL 0605
Decken, Wände und Türverkleidungen der Bedienungsstände innen:		
oberhalb der Brüstungsleiste	elfenbein	TGL 0220
unterhalb der Brüstungsleiste	braun	TGL 0456
Fußboden	Holzimprägnierung	
Rahmen und dessen Vorbauten, Antriebs Elemente, Dreh- und Lenkgestelle, Tragfedern, Bremszylinder, Sandrohre, Sandkästen, Kuppel eisen	hellgrau	TGL 1808
Kupplung, Stahltreppen, Handstangen, Signalstützen und Laternen, Zug- und Stoßvorrichtungen	schwarz	TGL 0002
Handstangen	bordeaux	TGL 0775
Batterieraum außen	hellgrau	TGL 1808
Achsdrauckausgleich	signalrot	TGL 0605
Schupp endosen, Schutzkappen für Abzweig dosen	signalrot	TGL 0605
Zugheizungskuppeldosen	schwarz	TGL 1010
Griffe der Bremse und Absper rhähne außer Zugartwechsel, Absper-, Umschalt- und Entwässerungshähne, Schal tergriffe		
im Bedienungsstand	signalrot	TGL 0605
Hebel des Zugartwechsels	chromgelb	TGL 0209

Diese Vorschriften sind offensichtlich nicht auf die Lokomotiven der noch vorhandenen älteren Baureihen 204, 218, 244 und 254 angewendet worden, diese liefen bis zu ihrer Ausmusterung in der ab 1961 vorgeschriebenen grün/roten Farbgebung. Einige Lokomotiven der BR 211 für den S-Bahn-Verkehr in Leipzig erhielten blaue Lokkästen (stahlblau TGL 1655) mit gelben Zierstreifen.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat die Deutsche Reichsbahn ihre Anstrichvorschriften dem Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn angepasst. Erste Neubaulok mit neuer Farbgebung waren die 1991 von LEW Hennigsdorf gefertigten E-Lok der BR 212. Die Aufbauten erhielten orientroten Anstrich nach RAL 3031 mit Kontrastflächen (abweichend von den DB-Vorschriften<sup>83</sup>) und Anschriften in verkehrsweiß RAL 9016, Rahmen und Untergestell wurden graubraun lackiert.



### Deutsche Reichsbahn 1967: E 04 10

Die Elektrolok E 04 10 verblieb nach dem Kriege im Bestand der Deutschen Reichsbahn. 1967 wurde sie in Leipzig fotografiert. Ihr Anstrich sieht folgendermaßen aus: Dach hellgrau, Lokkasten grün, Stromabnehmer, Rahmen und Räder rot.

Das Eigentumsschild „Deutsche Reichsbahn“ ist als Gusschild mit Rand ausgeführt. Das Nummernschild trägt die (breiten) Ziffern der früheren Reichsbahn. Direktions- und Heimatschilder „Rbd Halle“ und „Bw Leipzig-West“ sind ebenfalls als Alu-Gußschilder ausgeführt. Die Bremsbauart, die Lok- und Bremsgewichte und weitere Angaben sind in weißer Farbe angeschrieben.

(Foto D. Wünschmann, Sammlung Joachim Claus)



### Deutsche Reichsbahn 1969: E 42 034

1969 wurde E 42 034 in Leipzig fotografiert. Sie besitzt ihre alte Betriebsnummer und den grünen Anstrich am Lokkasten, das Dach und der Zierstreifen sind hellgrau, der Brückenrahmen schwarz. Die Stromabnehmer, Drehgestelle und Radkörper sind rot.

Folgende Schilder sind zu

erkennen: „E 42 034“, „Deutsche Reichsbahn“, „Rbd Dresden“, „Bw Zwickau“, „LEW“. Die übrigen Anschriften sind schablonisiert: Führerstandsbezeichnung „1“ und „2“, Bremsbauart „Kbr.m.z.“, „Lok. Gew. 82,5 t, Br. Gew. P 86 t, G 65 t“, Untersuchungsdaten „Zw. Unt. Dess. 30.5.66, Letzte Br. Unt. Dess. 30.5.66“, Drehzapfenabstand und Drehgestellachsstand „-> 7,3 m <-“ bzw. „-> 3,5 m <-“ und die Zeichen für Anhebestellen.

(Foto Joachim Claus)



### Deutsche Reichsbahn 1974: 218 031-3

Im Zustand des Jahres 1974 ist die Lok 218 031-3 der Deutschen Reichsbahn aufgenommen worden. Sie gehörte zum Bestand der Versuchs- und Erprobungsanstalt in Halle. Farbgebung: Dach grau, Lokkasten grün, Umlaufwinkel anscheinend schwarz, Schürzen grün, Rahmen und Räder rot.

Bezeichnung: Guss- bzw. Nietschilder „Deutsche Reichsbahn“ mit Rand, „218 031-5“, „VES/M Halle(S)“, „Rbd Halle“ mit Rand, „Bw Halle P“ mit Rand, Anschriften „Lok. Gew. 106 t, Br. Gew. R 151 t, P 102 t, G 75 t“, „Letzte Br. Unt. Dess. 31.10.73“, „E6 RAW Dess. 31.10.73“. (Foto Joachim Claus)



### Deutsche Reichsbahn 1971: 211 040-1

Lok 211 040-1 wurde im Juli 1971 aufgenommen. Sie zeigt sich hier im flaschengrünen Ursprungsanstrich der Deutschen Reichsbahn am Lokkasten, das Dach ist grau, der Brückenrahmen schwarz. Die Drehgestelle besitzen den seit 1961 vorgeschriebenen roten Anstrich. Zwischen Lokkasten und Brückenrahmen verläuft ein weißer Zierstreifen. (Foto Manfred Weisbrod)



### Deutsche Reichsbahn 1979: 218 019-8

Anstrich: Dach grau, Lokaufbau grün, Rahmen und Räder rot; Schilder: Deutsche Reichsbahn mit Rand, 218 019-8, Rbd. Halle, Bw Halle P, Fabrikschild AEG; Anschriften in weißer Farbe (Foto Dessau September 1979: Dieter Höltge)



### Deutsche Reichsbahn 1992: 155 152-2

Noch besitzt Lok 155 152-2 der Deutschen Reichsbahn den bordeauxfarbenen Anstrich aller ostdeutschen Neubau-E-Lok. Der Zierstreifen hat weiße Farbe. Am Führerstand befindet sich die Anschrift „PCB“ auf gelbem Grund. (Foto Hans Ulrich Diener)





**Deutsche Reichsbahn 1992: 109 833-4**  
109 833-4 der Deutschen Reichsbahn hat 1989 einen neuen Anstrich in bordeaux mit Zierstreifen in cremeweiß erhalten, das Dach und die Drehgestelle sind grau. (Foto Hans Ulrich Diener)



### Deutsche Reichsbahn 1993: 143 590-8

Einige Lokomotiven der BR 143 erhielten für den Einsatz im S-Bahn-Verkehr in Nürnberg und im Ruhrgebiet einen Anstrich in lichtgrau/lachsorange/pastellgelb. Dieses Bild zeigt 143 590-8 im Mai 1993 noch mit den Anschriften der Deutschen Reichsbahn, aber bereits für den Einsatz in West-Deutschland vorgesehen. Die Anschriften sind reinweiß bzw. graubraun. (Foto Hans Ulrich Diener)

## Diesellokomotiven

Die Kleinlokomotiven behielten den von der DRB übernommenen Anstrich in tiefschwarz RAL 9005 und feuerrot RAL 3000. Auch die ehemaligen Wehrmachtdiesellokomotiven haben diesen Anstrich erhalten.

Der Regelanstrich der Großdiesellokomotiven war anfangs purpurrot RAL 3004 am Lokaufbau, tiefschwarz RAL 9005 am Rahmen und den Drehgestellen, der Erkennungsstreifen – sofern vorhanden – wurde elfenbein RAL 1014 lackiert. Ab 1978 erhielten alle Lok bei Neulackierung hellgraue (TGL 1808) Lackierung am Rahmen und an den Drehgestellen, um Haarrisse besser erkennen zu können.

Versuchsweise waren die ersten drei Lokomotiven der Baureihe V 100 mit unterschiedlichen Anstrichen versehen worden. V 100 001 hatte hellblauen Lokaufbau mit cremefarbenen Zierstreifen, V 100 002 rotbraune Aufbauten mit weißen Zierstreifen, V 100 003 besaß am Kasten einen hellgrauen Anstrich, dessen Oberseiten ebenso wie zwei Zierstreifen hellgrün lackiert waren. Bei allen drei Lok waren der Rahmen und die Drehgestelle dunkelgrau. Die Serienlieferung der BR V 100 war dann in bordeauxrot mit hellem Zierstreifen ausgeführt. Auch einige Lokomotiven der BR V 180 (118) und die V 240 001 sind mit Sonderlackierungen ausgestellt oder in Betrieb genommen worden<sup>84</sup>:

	V 180 003, 005 - 007	V 180 059, 203	V 180 143 - 151	V 180 201, V 240 001
Dach	hellgrau	hellelfenbein	hellelfenbein	silberfarben
Kasten oben	bordeaux	hellelfenbein	hellelfenbein	silberfarben
Kasten unten	bordeaux	blau	bordeaux	silberfarben
Kontrastfläche	-	hellelfenbein	hellelfenbein	-
Zierstreifen	-	1 x hell elfenbein	1 x hell elfenbein	2 x blau
Rahmen	schwarz	schwarz	schwarz	schwarz
Untergestell	schwarz	schwarz	schwarz	schwarz

Die Lokomotiven V 180 003, 006, 007, 059, 201, 203 und V 240 001 wurden bei Neulackierung auf den Regelanstrich umgestellt, V 180 005 (118 005-8) behielt ihren Sonderanstrich, wobei das Dach und der Erkennungsstreifen nachträglich einen Anstrich in hell elfenbein erhielten, die stirnseitige Kontrastfläche wurde nicht angebracht. Um 1973 erhielten die 118 008-2 und die 118 070-2 den gleichen Anstrich wie 118 005-8, jedoch mit grauem Dach.

Der Anstrich der V 180 143 bis 151 entspricht weitestgehend der Regelausführung, lediglich der Zierstreifen war hier nur einfach ausgeführt und wesentlich breiter.

Die übrigen Lokomotiven der BR V 180 wurden in der Regel farbbegeben mit elfenbeinfarbenem Dach und oberem Kastenteil, bordeauxrotem unterem Kastenteil und schwarzen Rahmen und Drehgestellen geliefert. Bis V 180 182 besaßen sie zwei elfenbeinfarbene Erkennungsstreifen, ab 204 nur noch einen schmalen. Der elfenbeinfarbene Anstrich des Kastens oberwärts war an den Stirnseiten unter den Führerstandsfenstern zu einer V-förmigen Kontrastfläche heruntergezogen.

Nach den Vorschriften<sup>85</sup> von 1979 hat der Anstrich der Diesel-lokomotiven der Deutschen Reichsbahn folgendes Aussehen:

Rahmen, Drehgestelle, Ausrüstungsteile unterhalb des Triebfahrzeugkastens, Radsätze u. a. Tauschteile	hellgrau	TGL 1808
Triebfahrzeugkasten, Aufbauten außen:		
Vorbauhauben, Bedienungsstände BR 100, 101, 102, 103, 106, 107	orange	TGL 0408
Vorbauhauben, Bedienungsstände BR 110	bordeaux	TGL 0775
Außenbekleidung BR 118, 120, 130	bordeaux	TGL 0775
Erkennungsstreifen BR 110, 118, 120, 130	hellelfenbein oder weiß	TGL 0210 oder 0200
Dach BR 100, 101, 102, 103, 106	orange	TGL 0408
Dach BR 107	elfenbein	TGL 0220
Dach BR 110	bordeaux	TGL 0775
Dach BR 118 (einschl. Dachschräge)	weiß oder hell elfenbein	TGL 0200 oder 0210
Dach BR 120, 130	hellgrau	TGL 1808
Führerhaus innen, Bedienungsstände BR 101, 102, 103	hellgrau	TGL 1808
Führerhaus innen, Bedienungsstände BR 100, 106, 107, 110, 118, 120, 130	lindgrün	TGL 0149
Fußboden BR 100, 101, 102, 103	schwarz oder hellgrau	TGL 0002 oder 1808
Fußboden BR 106, 107, 110, 118	hellgrau	TGL 1808
Fußboden BR 120, 130	schwarz	TGL 0002
Rahmenverkleidungsbleche bzw. Langträger	schwarz	TGL 0002
Zughaken, Puffer	schwarz	TGL 0002
Aufstiege, Treppen, Rangiertritte, Rangiergriffe, Tritthalter BR 100	schwarz	TGL 0002
Aufstiege, Treppen, Rangiertritte, Rangiergriffe, Tritthalter übrige Baureihen	hellgrau	TGL 1808
Handstangen und Umlaufgeländer BR 100, 101, 102, 103, 106, 107	orange	TGL 0408
Handstangen und Umlaufgeländer BR 110, 118, 120, 130	aluminium oder hellgrau	TGL 1718 oder 1808
Werkzeugkästen BR 100, 101, 102, 103, 106, 107, 110	hellgrau	TGL 1808
Warnstreifen BR 101, 102, 103, 106, 107	chromgelb	TGL 0209
Griffe der Bremse und Absperrhähne außer Zugartwechsel, Auslöse- und Steuerventile, Entwässerungshähne, Umschalter	signalrot	TGL 0605
Öl-Einfüllstutzen, Schmiergefäßdeckel, Schmiernippel, Kuppelköpfe der Hauptluftbehälterleitung	signalrot	RAL 0605
Abzweigboxen für elektrische Leitungen	signalrot	TGL 0605
Klemmdeckel für elektr. Maschinen, Hebel des Zugartwechsels	chromgelb	TGL 0209
Haupt- und Hilfsaggregate außerhalb des Fahrzeuges, Ansaug- und Abgaseinrichtungen	hellgrau	TGL 1808
Anschriften	weiß, chromgelb oder signalrot	TGL 0200, 0209 oder 0605





## Deutsche Reichsbahn 1964: V 180 201

1964 wurde die Lok V 180 201 mit einem werbewirksamen Sonderanstrich auf der Leipziger Messe ausgestellt. Der Lokkasten besitzt einschließlich Dach einen silberfarbenen Anstrich, der unten durch zwei breite blaue Zierstreifen gegliedert ist. Ein weiterer schmaler Zierstreifen betont die Brüstungslinie der Lok. Der Rahmen und die Drehgestelle sind schwarz.

(Foto DR, Sammlung Dressel)



## Deutsche Reichsbahn 1969: V 36 021

V 36 021 der Deutschen Reichsbahn trägt 1969 noch Schilder mit der alten Wehrmachtsbezeichnung WR 360 C 14 (360 entspricht der Motorleistung von 360 PS, C der Achsfolge und 14 der Achslast) sowie dem Buchstaben K als Kennzeichen für die Auspuff-Kühlanlage. Selbst das Fabrikschild „Schwartzkopff 10933“ ist noch vorhanden. Die Betriebsnummer ist mit spitzen Ziffern aufgemalt, die Eigentumsbezeichnung „DR“ und die

Anschriften „Rbd Greifswald“, „Bw Heringsdorf“, „Gew Lok 39 t“ und „Br Gew 34 t“ sind am Führerhaus in Normschrift mit Schablone angeschrieben. An der Pufferbohle erkennt man das Untersuchungsdatum „29.9.67“, am Umlaufwinkel liest man „Letzte Br Unt 29.9.67“.





Deutsche Reichsbahn 1992: 228 683-9

1992 war Lok 228 683-9 noch nach dem bisherigen Farbkonzept der Deutschen Reichsbahn in Bordeaux, Hellelfenbein und Hellgrau neu angestrichen worden und besitzt damit ein sehr gefälliges Aussehen. (Foto Manfred Weisbrod)



Deutsche Reichsbahn 1992: 229 120-1

Im Gegensatz zu 228 683-9 wurde die 229 120-1 im Jahre 1992 bereits mit den bei der Deutschen Bundesbahn üblichen Farben gestrichen: Orientrot und lichtgrau am Lokkasten und graubraun am Rahmen und an den Drehgestellen. Das Dach scheint jedoch nach wie vor hellgrau zu sein. (Foto Manfred Weisbrod)

## Dampflokomotiven

Die Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn wurden zunächst nach den alten Reichsbahnvorschriften von 1942 schwarz (RAL 9005) bzw. rot (RAL 3002) angestrichen. Allerdings scheint es bei der Verwendung des Rottones Abweichungen gegeben zu haben: In einem Bericht von 1949 wird für den Anstrich der Dampflokomotiven für „Fahrgestell und Triebwerk“ der Farbton rot RAL 3000 angegeben<sup>86</sup>.

Bereits 1949 ordnete die DB an, für die Dampflokomotiven einen verbesserten Anstrich einzuführen, bei dem die Lok der Baureihen 01, 01.10, 03, 03.10 und 39.0 aus verkehrswerbenden Gründen mit einem Anstrich in schwarz bzw. rot „mit Spachtelung“ zu versehen sind<sup>87</sup>. Der Langkessel war außerdem mit Bändern aus nichtrostendem Stahl auszurüsten.

Die Anstrichvorschriften der Deutschen Bundesbahn sind 1951 wie folgt<sup>88</sup>:

Lokomotiven oberhalb des Umlaufs	Bekleidungsbleche für Kessel außen	schwarz	RAL 9005
	Führerhauswände und -türen außen	schwarz	RAL 9005
	Führerhauswände und -türen innen oberhalb der Brüstung	grau	RAL 7023
	Führerhauswände und -türen innen unterhalb der Brüstung	schwarz	RAL 9005
	Dach außen	schwarz	RAL 9005
	Dachdecke von unten	grau	RAL 7023
	Fußbodenbretter	imprägniert	
	Rauchkammer mit Tür und Schornstein außen	schwarz	RAL 9005
	Windleitbleche	schwarz	RAL 9005
	Umlauf oben und unten (ohne Längstragwinkel)	schwarz	RAL 9005
	Luft- und Speisepumpenträger	schwarz	RAL 9005
	Vorwärmer, Geländer, eiserne Tritte, Signallaternen	schwarz	RAL 9005
	Kesselarmaturen, Handgriffe	schwarz	RAL 9005
	Luft- und Speisepumpen	schwarz	RAL 9005
unterhalb des Umlaufs	Rahmen, Drehgestellrahmen, Zughakenführung, Trittbrettträger	rot	RAL 3002
	Radsätze einschl. Seitenflächen der Radreifen	rot	RAL 3002
	Luft- und Speisepumpenträger	rot	RAL 3002
	Stirnflächen der Achswellen	blank	
	Unterer Längstragwinkel am Umlaufblech	rot	RAL 3002
	Pufferträger, Deckel des Werkzeugkastens, Kuppelkasten	rot	RAL 3002
	Bekleidungsbleche für den Zylinder außen	schwarz	RAL 9005
	Aschkasten	schwarz	RAL 9005
	Lagerkästen, Tragfedern, Wiegen, Ausgleichhebel, Bremsausrüstungsteile, Kreuzköpfe, Ausfräsungen der Stangen und der Gleitbahnen, Halter der Trittbleche, Verbindung zwischen Gleitbahnträger und Zylinder (hinterer Teil), Gestänge und Hebel für den Zylinderhahnzug	rot	RAL 3002
	Zylinderstirnflächen, vordere Kolbenstangenführung mit Schutzrohr, Druckausgleicher, Zylinderentwässerung, Verbindung zwischen Gleitbahnträger und Zylinder (vorderer Teil oberhalb der Zylinder), Fußtritte oben und unten einschl. der langen Trittbretter unter dem Führerhaus, Luftpumpen und Speisepumpen	schwarz	RAL 9005
	Zylinder- und Schieberkastenaußenwandungen	schwarz	RAL 9005
Tender bzw. Vorratsbehälter von Tenderlok	Wasserkasten außen	schwarz	RAL 9005
	Kohlenkasten außen	schwarz	RAL 9005
	Kohlenkasten innen	schwarz	
	Werkzeug- und Kleiderschränke innen	grau	RAL 7023
	Rahmen außen und innen, Trittbrethalter, Radsätze	rot	RAL 3002
	Stirnflächen der Achswellen	blank	
	Tragfedern der Achslagergehäuse	rot	RAL 3002



Griffe	der Bremshähne, Absperrhähne, Zuggestänge für die Entwässerungseinrichtung, sämtliche Apparate, die an die Bremsrohrleitung angeschlossen sind, aber nur zeitweise bedient werden, wie Steuerventile, G/P-Wechsel, Umschalt- und Entwässerungshähne	rot	RAL 3002
	Dauernd benutzte Handgriffe des Führerbremsventils, des Zusatzbremshahns und des Sandstreuers	kein Anstrich	
Anschriften		weiß	RAL 9002

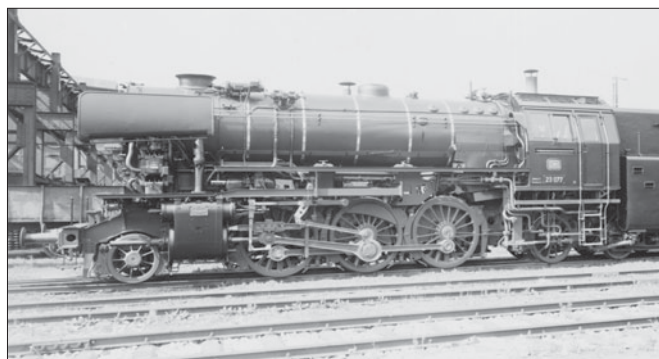
Für fünf Lok der BR 01 war 1949 ein Anstrich in blau (grünblau RAL 5001) vorgesehen, er wurde aber nicht ausgeführt<sup>86</sup>. Versuchsweise sollte dann die Stromlinienlok 01 1087 nach ihrer Entkleidung im Jahre 1950 einen blauen Anstrich (grünblau RAL 5001)<sup>89</sup> von Kessel, Windleitblechen und Führerhaus sowie Tenderkasten erhalten. Die Rauchkammer einschließlich Aufbauten waren mattschwarz, Rahmen und Räder rot (feuerrot RAL 3000) zu streichen. Laut Angabe des Farbherstellers Ruth war ursprünglich saphirblau (RAL 5003) vorgesehen, wurde aber offensichtlich nicht angewendet, da „dieser Farbton durch die Wärmeentwicklung des Kessels ein verändertes Aussehen annehmen wird“<sup>90</sup>. Schließlich wurde angeordnet, dass „zunächst die Lok 01 1087 im EAW Nied diesen blauen Versuchsanstrich erhalten“ soll, wobei nun der Farbton stahlblau (RAL 5011) vorgeschrieben wurde<sup>91</sup>.

Die entkleideten Lok 03 1014, 03 1022 und 03 1043 haben ebenfalls blauen Anstrich an der Bekleidung des Langkessels, am Führerhaus und an den Windleitblechen<sup>92</sup> erhalten sowie Zugbänder aus nichtrostendem Stahl. Für den blauen Farbton wurde stahlblau (RAL 5011) vorgeschrieben; diese Farbe wurde nämlich auch bei den blauen Wagen für Fernschnellzüge und bei den neuen Doppelstockwagen<sup>93</sup> der DB verwendet. Die Entstehungsgeschichte dieses Farbtons ist recht interessant: Am 14. März 1950 besuchte der Reg.-Baumeister a. D. Riedel von der Firma Henschel das EZA Göttingen. Bei dieser Gelegenheit legte der Oberregierungsrat Dr. Mielich den Farbton der Doppelstockwagen fest<sup>94</sup>. „Als Beispiel und Vorbild des Farbtones diente der PKW der Fa. Henschel, mit der Herr Riedel zur Besprechung kam. Der Wagen war in einem stahlblauen Farbton gehalten, der nach persönlicher Besichtigung durch Herrn ORR Dr. Mielich auch für den Anstrich der neuen Doppelstockwagen als geeignet empfunden wurde. Es ist beabsichtigt, den Farbton der Doppelstockwagen eine Kleinigkeit dunkler als der des PKW's zu gestalten.“ Dieser Farbton wurde auf Antrag der DB vom 21. April 1951 in die Farbtonkarte RAL 840 B2 unter der Bezeichnung RAL 5011 aufgenommen<sup>95</sup>.

Auch für die Neubaulokomotiven der BR 10 war ursprünglich u. a. ein blauer Anstrich nach dem Muster der blauen F-Zugwagen vorgesehen gewesen<sup>96</sup>, sie hatte dann aber doch den schwarzen bzw. roten Regelanstrich mit zusätzlichen weißen Zierstreifen erhalten.

Mit dem Erscheinen von Neubaulok der BR 23 und 65 zu Beginn der fünfziger Jahre hat man erneut versucht, den tristen Dampflokanstrich optisch aufzubessern, indem man die Kesselspannbänder blank machte. Doch bereits 1956 ordnete das Bundesbahnzentralamt Minden an<sup>97</sup>:

*Die aus verkehrswerbenden Gründen zur Verbesserung des Aussehens der Dampflokomotiven eingeführten blanken Spannbänder am Langkessel der Reisezuglok haben sich nicht bewährt. Die HVB hat daher entschieden, von einer weiteren Verwendung blanker Kesselspannbänder sowohl bei Neubaulok als auch bei vorhandenen Dampflokom abzusehen. Wir bitten, die blanken Ziehbänder an den vorhandenen Dampflokom gelegentlich der nächsten Erneuerung des Anstriches wieder schwarz zu streichen.*



### Deutsche Bundesbahn 1956: 23 077

Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte 1956 die 23 077 an die Deutsche Bundesbahn. Sie besitzt auf diesem Foto neben dem schwarz/roten Regelanstrich silberfarbige Kesselringe.

Die Schilder am Führerhaus weisen sie als Lok der BD Münster, Bw Oldenburg aus. Rechts neben dem Nummernschild befindet sich das Schild „Profilüberschreitung“ (Dreieck). An der Zylinderbekleidung sitzt das Fabrikschild „Esslingen 5205 1956“. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen)

Eine Besonderheit bei den Dampflokomotiven waren die von Beginn an rot gestrichenen Pufferhülsen, während Pufferstößel und Pufferteller schwarz gestrichen waren. Eine Anregung der ED Hamburg schlug 1953 vor, die Pufferhülsen der Dampflokom aus Rationalisierungsgründen wie bei den übrigen Fahrzeugen schwarz zu streichen<sup>98</sup>. Dieser Vorschlag wurde jedoch nicht weiterverfolgt.

Mit Verfügung vom 9. Juni 1958 wird aufgrund einer Entscheidung des Lokausschusses angeordnet, statt des schwarzen hochglänzenden Lackanstrichs einen seidenmatten Anstrich zu verwenden, da der glänzende Lack verbeulte Bleche durch Lichtreflexe unschön betonte<sup>99,100</sup>. Nach den 1959 herausgegebenen Vorschriften<sup>101</sup> galten für die Anstrichfarben nun folgende Regeln:

Lokomotiven oberhalb des Umlaufs	Bekleidungsbleche für Kessel, Zylinder und Schieber außen	schwarz	RAL 9005
	Führerhauswände und -türen außen	schwarz	RAL 9005
	Führerhauswände und -türen innen oberhalb der Brüstung	grau	RAL 7023
	Führerhauswände und -türen innen unterhalb der Brüstung	schwarz	RAL 9005
	Dach außen	schwarz	RAL 9005
	Dachdecke von unten	grau	RAL 7023
	Fußbodenbretter	imprägniert	
	Rauchkammer außen	schwarz	RAL 9005
	Windleitbleche	schwarz	RAL 9005
	Umlauf oben	schwarz	RAL 9005
	Luft- und Speisepumpenträger	schwarz	RAL 9005
	Vorwärmer, Luft- und Speisepumpe, Gestänge, Halter, Hebel	schwarz	RAL 9005
unterhalb des Umlaufs	Rahmen, Drehgestellrahmen	rot	RAL 3002
	Radsätze einschl. Seitenflächen der Radreifen	rot	RAL 3002
	Luft- und Speisepumpenträger	rot	RAL 3002
	Stirnflächen der Radreifen	blank	
	Umlaufbleche, Längstragwinkel, Tragwinkel für das Führerhaus	rot	RAL 3002
	Pufferträger, Pufferhülsen, Trittbretthalter, Hebel	rot	RAL 3002
	Luftbehälter und Rohre	rot	RAL 3002
	Puffertellerwarnanstrich 50 mm breiter Ring	weiß	RAL 9002
	Aschkasten	schwarz	
	Tragfedern	rot	RAL 3002
	Zylinderstirnflächen, vordere Kolbenstangenführung mit Schutzrohr, Druckausgleicher, Zylinderentwässerung, Fußtritte einschl. der langen Trittbretter unter dem Führerhaus	schwarz	RAL 9005
Tender bzw. Vorratsbehälter von Tenderlok	Wasserkasten außen	schwarz	RAL 9005
	Kohlenkasten außen	schwarz	RAL 9005
	Kohlenkasten innen	schwarz	
	Werkzeug- und Kleiderschränke innen	grau	RAL 7023
	Rahmen außen und innen, Trittbretthalter, Radsätze	rot	RAL 3002
	Trittbretthalter und Wasserkastendeckel innen	rot	RAL 3002
	Werkzeug- und Kleiderschränke außen unterhalb des Wasserkastenbodens	rot	RAL 3002
Griffe	der Bremshähne, Absperrhähne, Auslöseventile, Zuggestänge für die Entwässerungseinrichtung	rot	RAL 3002
Abzweigkästen	der elektrischen Beleuchtung	gelb	RAL 1007
Anschriften		weiß oder rot	RAL 9002 oder 3002

Bemerkenswert dürfte die Absicht der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn sein, wonach für Dampflokomotiven aus Rationalisierungsgründen durchgehend schwarzer Anstrich (also auch im Bereich des Rahmens und der Räder) eingeführt werden sollte<sup>102</sup>. Bei weiteren Beratungen wurde dieser Plan dahingehend ergänzt, dass bei Dampflokomotiven für den Personenverkehr der rote Anstrich beibehalten, während für Güterzuglokomotiven der vollständig schwarze Anstrich mit Ausnahme des Umlaufstützwinkels eingeführt werden sollte<sup>103</sup>. Im Hinblick auf den sogenannten Traktionswandel sind jedoch weitere Beratungen und Entscheidungen unterblieben<sup>104</sup>. Im September 1963 verfügte die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, dass ab „sofort bei den Puffertellern der

Triebfahrzeuge keine weißen Umrandungen mehr anzubringen bzw. zu erneuern“ sind<sup>105</sup>. Damit entfiel der 1941 wegen der Verdunkelungsmaßnahmen eingeführte Warnanstrich. Einige Bw haben diesen Anstrich jedoch weiterhin angebracht, so dass auch nach 1970 immer wieder Dampflokomotiven mit weißen Puffertellerringen zu beobachten waren. Überhaupt waren die in den Bw und von Lokomotivpersonalen häufig angebrachten Sonderanstriche (zum Beispiel für Griffstangen, Handräder) ein ständiges Ärgernis für die oberen Etagen, dem immer wieder entgegengewirkt werden musste.

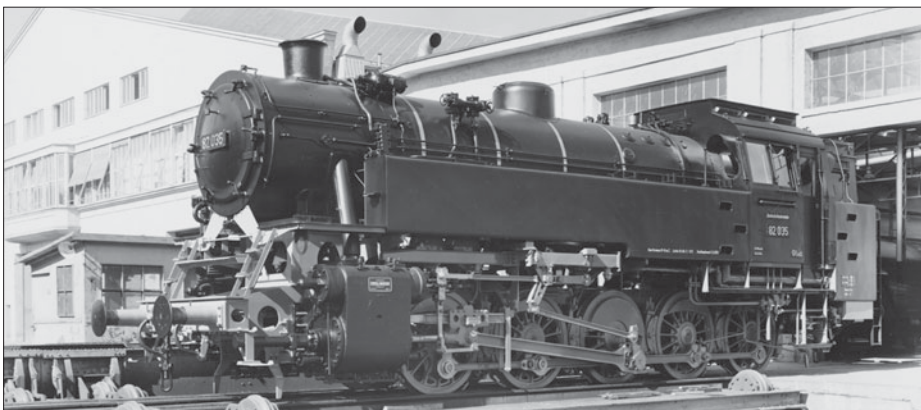
Bis zur Ausmusterung der letzten Dampflokomotiven im Jahre 1977 haben sich die Anstrichvorschriften der Deutschen Bundesbahn dann nicht mehr geändert.



## Deutsche Bundesbahn 1951: 82 035

Auf dem Werkhof der Maschinenfabrik Esslingen wurde Lok 82 035 im Jahre 1951 im schwarz/roten Regelanstrich aufgenommen. Als Neubaulokomotive ist sie nun bereits wieder mit Schildern ausgerüstet: „Deutsche Bundesbahn“, „82 035“, „Gt 55.18“ mit Dreieck für die Profilüberschreitung, „ED Münster“, „Bw Emden“ am Führerhaus, „82 035“ an der Rauchkammertür, Gewichtsangaben „Gew. Lok: 88 t Br. Gew. [P 75 t G 60 t“ mit auswechselbaren Ziffern am hinteren Vorratsbehälter, Fabrikschild „No 4971, 1951“ am Zylinder.

Die Anschriften am Umlaufwinkel lauten: „Knorrbremse (P-G) m. Z. Letzte Br. Unt. 2.9.51 Gestängebauart: Te 1938“, unter dem Schild mit den Gewichtsangaben steht „Wasser 12 m3 Kohle 4 t“. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)

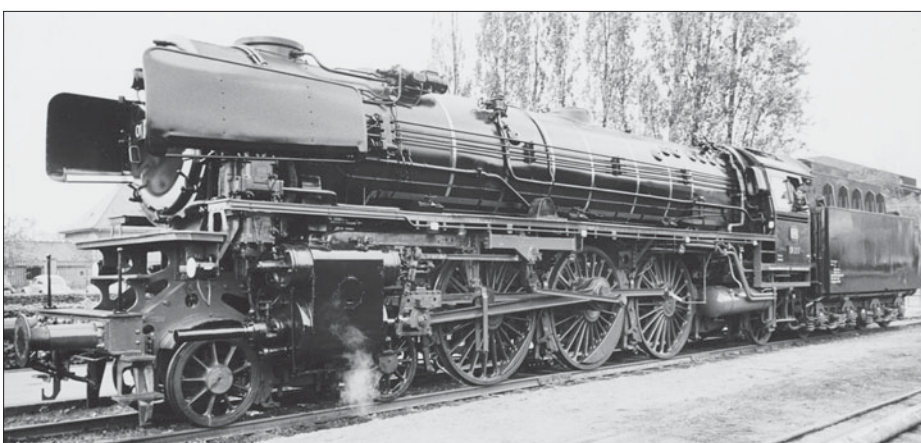


## Deutsche Bundesbahn 1960: 01 217

Die 01 217 sehen wir hier nach ihrem Umbau mit Hochleistungskessel mit dem Regelanstrich der Deutschen Bundesbahn: schwarze Aufbauten und Zylinder, roter Rahmen und rote Räder, aluminiumfarbige Kesselringe, gelbe Lichtverteilerkästen.

Die Lok besitzt bereits das DB-Emblem sowie Nummernschilder mit spitzen Ziffern. Am Führerhaus befinden sich außerdem das Direktions- und das Heimatschild, das Schild mit dem Umgrenzungszeichen sowie die Anschrift für das Lagermetall der Stangenlager „WM 80“.

Am Umlaufwinkel erkennt man die Bezeichnung der Bremsbauart und das Datum der letzten Bremsuntersuchung, am Tender die Angaben zum Lok- und Bremsgewicht, Fassungsvermögen, Bremsbauart, Bremsuntersuchung und Gestängebauart. Leider sind die Angaben auch auf dem Originalfoto nicht lesbar. (Foto AW Nied, Sammlung Schwemmer)



## Deutsche Bundesbahn 1960: 10 002

Im Zustand des Jahres 1960 ist hier 10 002 der Deutschen Bundesbahn zu sehen. Die Lok besitzt den selben schwarz-roten Regelanstrich, allerdings scheint hier die Frontschürze unterhalb der Pufferbohle rot gestrichen zu sein. Zusätzlich hatte sie zwei metallisch blanke Deckschienen erhalten, die die seitliche Verkleidung auflockern sollten. Die obere Deckschiene endet unten in zwei nach hinten verlaufenden Zacken ähnlich wie bei den Stromlinienlok der BR 01.10. An der Rauchkammertür sitzen zwei Blitzpfeilschilder. An der Pufferbohle ist das Untersuchungsdatum angeschrieben: „L2 Unt. Bwg. 23.11.60“. Die übrigen Anschriften an Lok und Tender sind nicht zu lesen. (Foto Schwenold)



Elektrolokomotiven

Regelanstrich

Die meisten vorhandenen Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn trugen zunächst den bisherigen Anstrich in blau-grau (RAL 7018), eisengrau (RAL 7011) oder schwarzgrau (RAL 7021), wie er in den letzten Kriegsjahren vorgeschrieben war. 1950 gab die Deutsche Bundesbahn den grauen Reichsbahn-Anstrich der Elektrolokomotiven endgültig auf. Ab Mai dieses Jahres wurden die Aufbauten der Elektro-Lok bei Hauptuntersuchungen grundsätzlich grün lackiert bzw. bei Neubau in Grün ausgeliefert. Für das Grün wurde derselbe Farbton wie bei den Reisezugwagen gewählt: nämlich flaschengrün RAL 6007. Damit war der Regelanstrich der Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn wie folgt festgelegt:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach mit Aufbauten	weißaluminium	RAL 9006
Stromabnehmer	karminrot	RAL 3002
Druckgasschalter	karminrot	RAL 3002
Expansionsschalter	karminrot	RAL 3002
Dachleitung	karminrot	RAL 3002
Lokaufbau	flaschengrün	RAL 6007
Rahmen	tiefschwarz	RAL 9005
Radkörper	karminrot	RAL 3002
Stangennuten	karminrot	RAL 3002

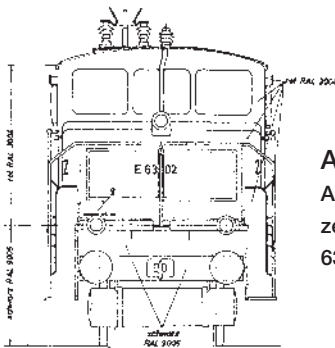
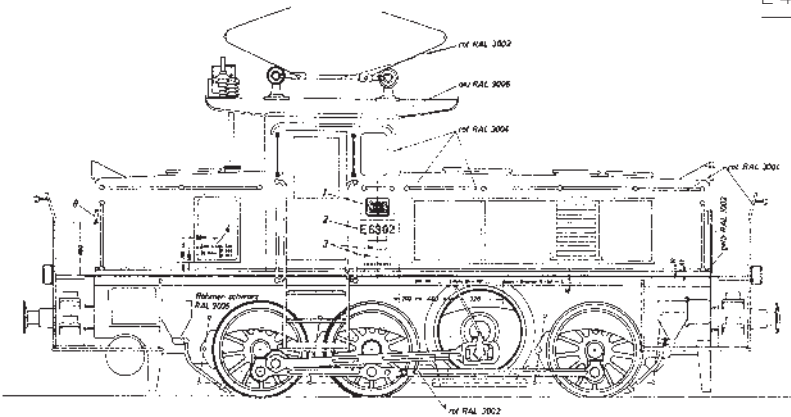
Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Sandkasten	tiefschwarz	RAL 9005
Schürzen	tiefschwarz	RAL 9005
Anschriften	gelb, rot, weiß, schwarz	RAL 1007, 3002, 9002, 9005

Im September 1950 stellte das AW München-Freimann die E 19 11 fertig, die seit 1943 wegen eines Bombentreffers abgestellt war. Sie hatte abweichend von diesem Regelanstrich wieder die ursprüngliche bordeauxrote Farbe<sup>106</sup> erhalten (vermutlich weinrot RAL 3005). Erst 1953 soll sie grün gestrichen worden sein.

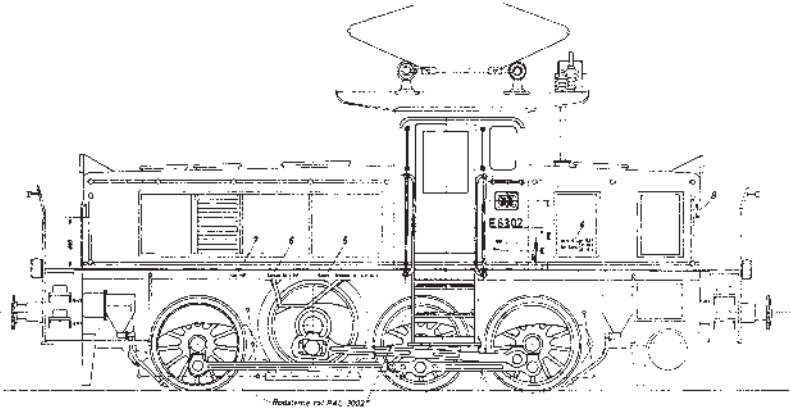
Um 1955 wurde der Anstrich der E-Lok-Aufbauten nach Geschwindigkeitsklassen differenziert. Dabei wurde für Lokomotiven ab 120 km/h blauer und bei Lok unter 120 km/h grüner Anstrich vorgeschrieben. Die Vorserienlokomotiven der BR E 10 wurden ab 1952 bereits in der blauen Farbgebung mit silbernem Streifen passend zu den F-Zug-Wagen abgeliefert. E 18 06 und 35 sowie E 19 12 wurden 1953 ebenfalls in dieser Farbe lackiert<sup>107</sup>.

Für das Blau der E-Lok-Kästen wurde der Farbton der blauen Reisezugwagen (stahlblau RAL 5011) gewählt. Damit waren die Farben für die Kästen der Neubaulokomotiven zunächst wie folgt festgelegt:

Baureihe	Vmax	Farbton	RAL
E 10	140 km/h	stahlblau	5011
E 40	100 km/h	flaschengrün	6007
E 41	120 km/h	stahlblau	5011



Anstrich, Malerei E 63  
Ausschnitt aus der Anstrich-  
zeichnung für Lok der BR E  
63 von 1963 (Zeichnung DB)



1959 wurde diese Vorschrift wie folgt geändert: Die Aufbauten waren bei Lok über 120 km/h blau, bei Lok bis 120 km/h grün zu streichen<sup>108</sup>. Die Lokomotiven der BR E 41 wurden anfangs in blauer Farbgebung ausgeliefert, weil sie eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreichten. Die o. g. Änderung führte dazu, dass ab E 41 072 die Ablieferung in grüner Farbe erfolgte. Anlässlich von Hauptuntersuchungen wurden in den Jahren 1958 bis 1961 die Lokomotiven der BR E 60 und E 63 im AW München Freimann umgebaut und erhielten dabei einen Kastenanstrich in purpurrot (RAL 3004)<sup>109</sup>.



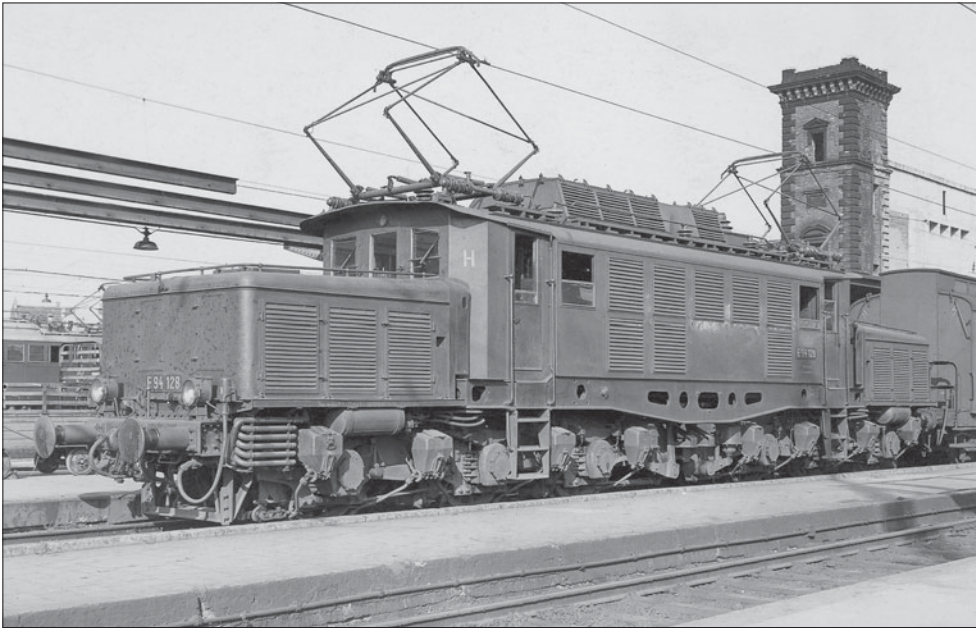
Während die Deutsche Bundesbahn auch die Schnellzuglokomotive E 19 01 und die Rangierlokomotiven (E 60, E 63, E 69 03 und 05) bei Neuanstrich mit dem blauen bzw. roten Anstrich versah, wurden die vorhandenen Schnellzuglokomotiven der BR E 18 mit wenigen Ausnahmen (zum Beispiel E 18 06, 12, 35) sowie E 19 02 und 11 nicht sofort blau gestrichen. Erst in den siebziger Jahren haben auch die meisten Lok der BR E 18 (118) und E 19 02 den für schnellfahrende E-Lok vorgeschriebenen blauen Anstrich erhalten. Nach den Vorschriften der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahre 1962<sup>110</sup> war der Regelanstrich der Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn wie folgt:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Stromabnehmer, Dachleitung	karminrot	RAL 3002
Dach	weißaluminium	RAL 9006
Lokkasten E 10	stahlblau	RAL 5011
Lokkasten E 40, E 41, E 50	chromoxidgrün	RAL 6020
Lokkasten E 60, E 63	purpurrot	RAL 3004
Lüftergitter aus Leichtmetall	weißaluminium	RAL 9006
Zierstreifen bei blauen und grünen Lok	steingrau	RAL 7030
Zierstreifen bei roten Lok	sandgelb	RAL 1002
Radkörper	karminrot	RAL 3002
Rahmen, Drehgestelle	schwarz	RAL 9005
Sandkasten	schwarz	RAL 9005
Schürzen	schwarz	RAL 9005
Anschriften	gelb, rot, weiß, schwarz	RAL 1002, 1007, 3002, 9002, 9005

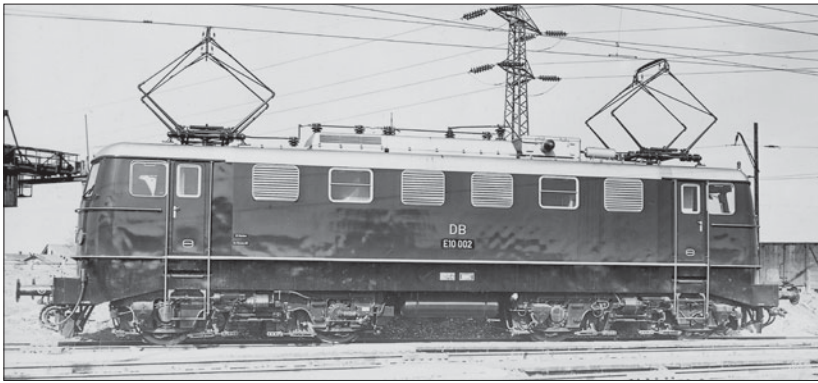
Damit wurde das Flaschengrün der Elektrolokomotiven analog zu dem der Reisezugwagen durch chromoxidgrün RAL 6020 ersetzt. Stromabnehmer und Dachleitung erhielten fortan karminroten (RAL 3002) statt feuerroten Anstrich. Dieser Regelanstrich wurde bei Anstricherneuerung sinngemäß auch auf die Altbau-Lokomotiven der Baureihen E 04, E 16, E 17, E 18, E 32, E 44, E 52, E 75, E 93 und E 94 mit chromoxidgrünem Lokkasten angewendet, während einige Lok der BR E 18 und E 19 stahlblauen Lokkasten erhielten. E 69 03 und 05 hatten roten Lokkasten, die übrigen Lokomotiven dieser Baureihe blieben grün. Im Jahre 1965 wurden zwei Lok der BR E 41 mit vom Regelanstrich abweichenden Versuchsanstrichen geliefert: E 41 291 und E 41 373 hatten einen hellgrauen Rahmen erhalten, während E 41 374 mit beigegelbem Rahmen abgeliefert wurde. Die Kästen dieser Lok waren chromoxidgrün. Auch drei Lokomotiven der BR E 10 bekamen Sonderanstriche im Bereich des Brückenträgers: E 10 340 erhielt hier einen dunkelgrauen Anstrich, E 10 383 einen Anstrich in moosgrau (RAL 7003)<sup>111</sup> und E 10 384 einen solchen in steingrau (RAL 7030) . Bei diesen Lok entfiel der sonst übliche Zierstreifen in steingrau, statt dessen wurde eine Absatzlinie in weißaluminium (RAL 9006) angebracht. Schließlich ist E 10 365 zu erwähnen, die als Kontrastfläche versuchsweise einen V-förmigen Anstrich in grauer Farbe an den Stirnseiten unterhalb der Fenster erhalten hatte, während E 10 477 mit einer ähnlichen Kontrastfläche in Form von zwei waagerechten Farbstreifen versehen war. Um 1969 erfolgte die Umstellung des Farbtons der blauen E-Lok von stahlblau auf kobaltblau (RAL 5013). Jedoch sind auch später noch Neubaulokomotiven ebenso wie viele vorhandene Lokomotiven nach wie vor in stahlblau geliefert bzw. neu angestrichen worden.

### Deutsche Bundesbahn 1950: E 94 128

1950 dürfte die E 94 128 noch einen grauen Anstrich besitzen, wie er nach dem Kriege wieder für die Elektrolokomotiven vorgeschrieben war. Auf diesem Foto wirkt die Maschine so, als sei sie von Dach bis Rad mit diesem Anstrich versehen, allerdings kann der Verschmutzungsgrad hier auch täuschen. Die Loknummern sind mit Schablone auf schwarze Blechtafeln gemalt, alle übrigen Bezeichnungen befinden sich direkt an der Lok: „V“, „H“, „ED Regensburg“, „Bw Regensburg“, Gewichtsanschriften, „Knorrbremse [P-G] m. Z.“, „Letzte Br. Unt. Es 23.10.50“ und „Gestängebauart Tr. 1938“. (Foto Dr. Günther Scheingraber)







### Deutsche Bundesbahn 1953: E 10 002

Die ersten mit stahlblauem Anstrich gelieferten Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn waren die fünf Vorserienfahrzeuge der BR E 10. Sie hatten am Lokkasten die gleiche Farbe erhalten wie die blauen Reisezugwagen des F-Zug-Netzes. Das Dach sowie die oberhalb des Brückenrahmens umlaufenden Deckschienen sind aluminiumfarbig, der Rahmen, die Drehgestelle und die Radkörper sind tiefschwarz.

Als E 10 002 im Jahre 1953 abgeliefert wurde, wollte man offensichtlich nicht mehr den herkömmlichen Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ an diesen mo-

dernern Elektrolok anbringen. So besitzt diese Maschine das eher seltene Eigentumszeichen in Form der erhaben angebrachten Aluguss-Buchstaben „DB“. Das DB-Emblem war zu diesem Zeitpunkt noch nicht eingeführt. Die Direktions- bzw. Heimatschilder lauten „ED München“ und „Bw München Hbf“. Gewichtsangaben und Farbanschriften fehlen noch, selbst die Führerstandsbezeichnungen sind noch nicht angebracht. (Foto Carl Bellingrodt)



### Deutsche Bundesbahn 1956: E 41 001

E 41 001 wurde 1956 von Henschel und BBC abgeliefert. Sie besitzt folgenden Anstrich: Dach, Lüftergitter und Kühlturbine weißaluminium, Stromabnehmer und Dachleitungen karminrot, Kasten stahlblau, Zierstreifen steingrau, Regenrinne an der Unterkante des Daches, Lampenringe, Rahmen und Drehgestelle tiefschwarz.

Die Lok trägt im blauen Bereich die Schilder „Deutsche Bundesbahn“, „E 41 001“, „ED München“, „Bw München Hbf“ sowie das Gewichtsschild, in dem noch die Zahlenangaben fehlen. Die beiden Fabrikschilder sind am Brückenrahmen in Lokmitte angebracht. Die Führerstände sind mit erhabenen Aluguß-Ziffern bezeichnet. Die vorgeschriebenen Farbanschriften (Bremsbauart, Untersuchungsdatum) fehlen hier ebenfalls noch. (Werkfoto Henschel)



### Deutsche Bundesbahn 1956: E 50 001

Die Lok E 50 001 wurde 1956 von Krupp mit folgender Farbgebung abgeliefert: Dach und Lüftergitter weißaluminium, Lokkasten flaschengrün, Rahmen und Drehgestelle tiefschwarz. Der graue Zierstreifen zwischen grüner und schwarzer Fläche fehlt hier noch.

An den Seitenwänden befindet sich das Schild „Deutsche Bundesbahn“ als Eigentumszeichen, die seitlichen Nummernschilder, das Gewichtsschild sowie die Fabrikschilder befinden sich ebenfalls am Lokkasten, die Ziffern zur Führerstandsbezeichnung sitzen fast an den Kastenecken. An den Pufferhülsen befindet sich das Zeichen für Ringfederpuffer, außerdem erkennen wir folgende Anschriften am Rahmen: „Anhebestelle nur für Aufgleisen“, „Farben-

lieferer: Ilag“, „Knorrbremse [P-G] m.Z.“, „Letzte Br. Unt.“. Unter den kreisförmigen Deckblechen über der Drehgestellmitte befinden sich kleine Schilder mit der Aufschrift „Anhebestelle“. Die Angaben auf dem Gewichtsschild lauten: „Gew. Lok: t Br. Gew. [P t G t“. Oberhalb des Gewichtsschildes sitzen die Schilder „BD Nürnberg“ und „Bw Würzburg“. (Foto Engels)

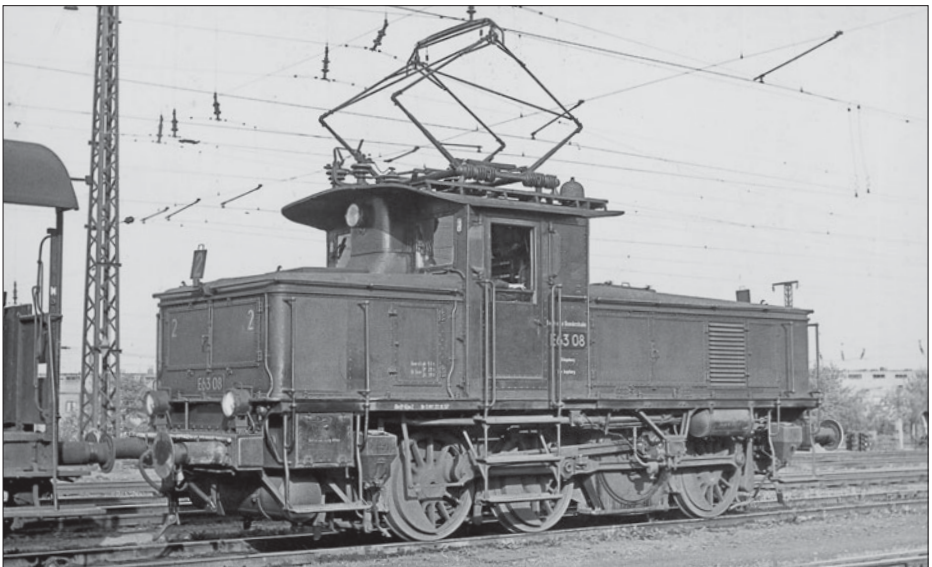
## Deutsche Bundesbahn 1957: E 10 135

E 10 135 ist im Oktober 1957 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn übergegangen. Ihr Anstrich sieht wie folgt aus: Dach und Lüftergitter weißaluminium, Kasten stahlblau, Zierstreifen steingrau, Regenrinne, Lampenringe, Rahmen und Drehgestelle tiefschwarz, Stromabnehmer, Dachleitungen und Radkörper karminrot. Die Anordnung der Schilder und Anschriften entspricht der endgültigen Ausführung. (Foto Engels)



## Deutsche Bundesbahn 1957: E 63 08

Anstrich: Dach undefinierbar, Stromabnehmer feuerrot, Kasten flaschengrün, Umlauf, Rahmen tiefschwarz, Radkörper und Stangennuten feuerrot. Bezeichnung: Silumingußschilder (E 63 08) mit spitzen Ziffern, Blitzpeilschilder; Anschriften „1“ und „2“, „BD Augsburg“, „Bw Augsburg“, „Gew d Lok 53 t, Br Gew [P 26 t, G 16 t“ in weiß am Lokkasten, „Kbr [P-G] m Z“, „Br3 MF 22.11.57“ in weiß am Umlaufwinkel. (Foto Konrad Pfeiffer)



## Deutsche Bundesbahn 1963: E 60 05

Anstrich: Dach und Kühlwendel weißaluminium, Stromabnehmer, Räder und Stangennuten karminrot, Kasten purpurrot, Zierstreifen sandgelb, Umlauf und Rahmen tiefschwarz, Handstangen karminrot mit sandgelben Feldern, Warnanstrich sandgelb/tiefschwarz gestreift, Ränder der Pufferteller grauweiß. Bezeichnung: Anschriften am Kasten „DB“, „E 60 05“, „BD München“, „Bw München Hbf“, „1“, „2“, Eigen- und Bremsgewichte in sandgelb, am Umlaufwinkel „Knorr-Bremse K-GP m Z“, „Br2 Bw. Mü. Hbf. 19.4.63“, „Unt MF 18.7.61“ in weiß.

(Foto Joachim Claus)







### Deutsche Bundesbahn 1965: E 10 383

Abweichend vom Regelanstrich waren die Lokomotiven E 10 383 und 384 gestrichen. Hier sehen wir E 10 383 mit Brückenrahmen und Schürzen in moosgrau, während Dach, Lüfterband, Lokkasten und Drehgestelle den normalen Anstrich in weißaluminium, stahlblau bzw. tief-schwarz besitzen.

(Foto Joachim Claus)



### Deutsche Bundesbahn 1965: E 41 291

Außer einigen Lok der BR E 10 besaßen auch E 41 einen hell gestrichenen Brückenrahmen. Hier sehen wir E 41 291 mit Kasten in Chromoxidgrün und Rahmen in hellgrau. Das Dach scheint bereits umbragrauen Anstrich zu besitzen. Der Zierstreifen ist steingrau. (Foto Franz Burkhardt)



### Deutsche Bundesbahn 1965: E 41 373 und 374

Auch E 41 373 und 374 hatten besonderen Anstrich an Brückenrahmen und Pufferbohlen: Nach den Angaben des Bildautors war er bei E 41 373 hellgrau und bei E 41 374 hellgelb. Dach, Lokkasten und Drehgestelle besitzen den üblichen Anstrich in weißaluminium, chromoxidgrün bzw. tief-schwarz. Trotz des hellen Untergrundes sind die Anschriften am Brückenrahmen in weißer Farbe ausgeführt. (Fotos Joachim Claus)



### Deutsche Bundesbahn 1973: 119 011-5

Lok 119 011-5 im grünen Anstrich der DB-Personenzuglokomotiven und noch mit Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ anstelle des DB-Zeichens (Foto Gerhard Winkler)



### Deutsche Bundesbahn 1978: 110 365-4

Lok 110 365-4 mit blauem Anstrich am Lokkasten und auffälligen V-förmigen Kontrastflächen an den Stirnseiten (Foto Werner Ballon, Duisburg)



### Deutsche Bundesbahn 1979: 104 020-3

Lok 104 020-4 mit Lokkasten in chromoxidgrün, Rahmen und Räder schwarz, Anschrift der Betriebsnummer vorschriftswidrig mit Engschrift (Foto Hans Ulrich Diener)







### Deutsche Bundesbahn 1979: 144 022-1

Lok 144 022-1 im grünen Anstrich der DB-Personenzuglokomotiven und mit Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ anstelle des DB-zeichens (Foto Alfred Lehnert)

### Sonderanstrich für Rheingold und TEE

Der ab 1962 verkehrende Rheingold-Zug der Deutschen Bundesbahn erhielt aus Gründen der Verkehrswerbung einen mehrfarbigen Sonderanstrich, in den auch die Lokomotiven einbezogen wurden. Dabei war der Lokkasten im oberen Bereich beige RAL 1001 und im unteren Bereich stahlblau RAL 5011 gehalten, die Schürzen erhielten eine schwarzgraue Farbgebung nach RAL 7021, das Dach wurde weißaluminium RAL 9006 lackiert. In dieser Ausführung wurden die Lok

E 10 1239 bis 1244, E 10 250 bis 254, E 10 1265 bis 1270 und E 10 1308 bis 1312 abgeliefert.

Bei der Festlegung des Sonderanstrichs für TEE-Züge im Jahre 1965 orientierte man sich an der Farbgebung des Rheingold, ersetzte jedoch stahlblau durch purpurrot RAL 3004. Die ersten Lokomotiven in dieser Farbgebung waren die vier Vorserienlok der BR E 03. Die Lok 112 485 bis 504 waren ab Werk ebenfalls mit dem beige-roten TEE-Anstrich versehen.



### Deutsche Bundesbahn 1963: E 10 250

Für den Einsatz vor den neuen Rheingold-Zügen wurden die Lokomotiven E 10 1239 bis 1244 nach dem selben Farbschema wie die Rheingold-Wagen gestrichen. Sie wurden 1962 an die Deutsche Bundesbahn abgeliefert. 1963 folgten noch die Lok E 10 250 bis 254 mit seitheriger Kopfform. Ihr Anstrich ist wie folgt: Dach und Lüftergitter weißaluminium, Stromabnehmer und Dachleitungen karminrot, Lokkasten oben und Zierstreifen beige, Lokkasten unten und Brückenrahmen stahlblau, Untergestell und Drehgestelle tiefschwarz.

Neuer Dachanstrich

Bis 1965 verwendete die Deutsche Bundesbahn für den Anstrich der E-Lok-Dächer weißaluminium RAL 9006. Es hatte sich jedoch gezeigt, dass diese Farbe sehr starker Verschmutzung unterlag. Aus diesem Grunde wurde vorgeschrieben, daß die Dächer der E-Lok – wie die der Reisezugwagen – umbragrau RAL 7022 zu streichen sind<sup>112</sup>. Von dieser Rege-

lung ausgenommen waren nur die Fahrzeuge für TEE-Züge, die nach wie vor Dächer in weißaluminium behielten.

Farbkonzept 1969

Nachfolgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über den Anstrich von E-Lok, wie er ab 1969 vorgeschrieben war.

	TEE-Lok	Lok über 120 km/h	Lok bis 120 km/h	Rangierlok
Dach	weißaluminium (9006)	umbragrau (7022)	umbragrau (7022)	umbragrau (7022)
Kasten oben	beige (1001)	kobaltblau (5013)	chromoxidgrün (6020)	purpurrot (3004)
Kasten unten	purpurrot (3004)	kobaltblau (5013)	chromoxidgrün (6020)	purpurrot (3004)
Schürze	schwarzgrau (7021)	schwarz (9005)	schwarz (9005)	schwarz (9005)
Untergestell	schwarz* (9005)	schwarz* (9005)	schwarz* (9005)	schwarz (9005)
Drehgestelle	schwarz (9005)	schwarz (9005)	schwarz (9005)	schwarz (9005)
Zierstreifen	beige (1001)	steingrau** (7030)	steingrau** (7030)	sandgelb** (7002)

Anmerkungen:  
\* 1971 wurde schwarzgrau (RAL 7021) für Untergestelle der E-Lok neu aufgenommen  
\*\* 1971 wurden sandgelb und steingrau durch kieselgrau (RAL 7032) ersetzt

Der kobaltblaue Anstrich nach RAL 5013 war noch nicht für alle Lok üblich. Für die Lokomotiven 181 201 bis 210 nennt die Anstrichzeichnung von 1977 nämlich nach wie vor den Farbton stahlblau RAL 5011 für den Lokkasten, weißaluminium RAL 9006 für das Dach und den Zierstreifen sowie schwarzgrau RAL 7021 für den Rahmen, obwohl bereits seit

1975 ein neues Farbkonzept in Anwendung war (siehe unten). Die 1970 gelieferte Lok 103 109-5 (die als erste gelieferte Lok der Serie 103.1) erhielt einen Sonderanstrich, bei dem zusätzlich zum Regelanstrich dreieckige Kontrastflächen an den Lüftungsgittern in den Seitenwänden in weißaluminium angebracht waren.

Deutsche Bundesbahn 1970: 103 125-1

In den TEE-Farben elfenbein/purpurrot/schwarzgrau waren viele Lokomotiven der BR 103 lackiert. Das DB-Emblem ist als Guss-schild mit aluminiumfarbener Schrift auf schwarzem Grund angebracht.



Farbkonzept 1975

Mit der Einführung eines neuen Farbkonzepts für alle Lokomotiven und Reisezugwagen im Jahre 1975<sup>113</sup> wurde der Anstrich der E-Lok (ausgenommen TEE-Fahrzeuge) in elfenbein/ozeanblau/graubraun vorgeschrieben<sup>114</sup>. Dabei waren die Dachaufbauten umbragrau RAL 7022, der obere Teil des Lokkastens und der Zierstreifen elfenbein RAL 1014, der untere Teil ozeanblau RAL 5020, Untergestell und Drehgestelle grau-

braun RAL 8019. Erste Neubau-E-Lok mit dieser Farbgebung war die bereits im Dezember 1974 abgelieferte 111 001-4. Lokomotiven für TEE/IC-Züge (BR 103 und 112) erhielten bereits ab 1974 die gleiche Farbgebung, jedoch anstelle des ozeanblauen Anstrichs einen solchen in purpurrot RAL 3004. Auch die Lokomotiven der BR 210 waren dafür vorgesehen, erhielten aber dann doch den ozeanblauen Anstrich am unteren Teil des Lokkastens. Bei Neuanstrich wurden auch



Schürze, Langträger und Pufferverkleidung der TEE-Lok purpurrot gestrichen.

Es wurden nicht nur Neubaulokomotiven mit dem neuen Anstrich versehen, vereinzelt erhielten auch Lok der BR 118, 144 und 194 die elfenbein/ozeanblau/graubraune Farbgebung. Folgende Loknummern sind bekannt: 118 013-2, 118 028-0, 118 049-6, 144 021-3, 144 071-8, 194 178-0. Bei den Altbau-E-Lok wirkte das neue Farbkonzept allerdings besonders unschön, so dass 118 008-2, 118 014-0 und 118 034-8 sowie 119 002-4 im Jahre 1975 noch blauen Neuanstrich erhielten<sup>115</sup>. Selbst 1976 wurde 118 010-8 noch blau gestrichen, wobei hier auch das Dach diesen Farbton erhielt. Von einer Umstellung der übrigen grünen Altbau-Elektro-Lokomotiven auf das neue Farbkonzept sah man ebenfalls ab.

1977 erhielt die Lok 141 248-5 einen Anstrich in elfenbein/

ozeanblau mit umbragrauem Dach, wobei die ozeanblaue Farbgebung so angeordnet war, dass sie mit der des zugehörigen S-Bahn-Versuchszuges Bauart Karlsruhe harmonierte. Dieser Anstrich wurde am Lokende 2 auch um den Führerstand herumgeführt, während sich am Lokende 1 eine ozeanblaue Kontrastfläche in Höhe der Stirnlaternen befand. Die übrigen Flächen des Lokkastens waren elfenbein. Auch 141 378-0 besaß durch ihr ozeanblau gestrichenes Dach ein abweichendes Aussehen.

Für die Züge der Rhein-Ruhr-S-Bahn wurde 1978 schließlich kieselgrau/orangefarbener Anstrich (RAL 7032/RAL 2004) vorgeschrieben, um deren Aussehen an das der S-Bahn-Triebwagen BR 420 anzupassen. Erste Neubaulok mit diesen Farben war die am 28. Juli 1978 gelieferte 111 111-1.



#### Deutsche Bundesbahn 1979: 144 021-3

Gewöhnungsbedürftig war der Anstrich der 144 021-3 in elfenbein und ozeanblau.

(Foto Alfred Lehnert)



#### Deutsche Bundesbahn 1982: 118 028-0

Das gleiche gilt für die Lok 118 028-0

(Foto Alfred Lehnert)



#### Deutsche Bundesbahn 1976: 111 028-7

Im Farbkonzept von 1975 ist die Lok 111 028-7 abgebildet. Lokkasten oben elfenbein, unten ozeanblau, Dachaufbauten umbragrau, Drehgestelle graubraun. (Foto GW)

Farbkonzept 1987

Die 1975 eingeführte Farbgebung in elfenbein/ozeanblau hatte viele Kritiker gefunden. Im Rahmen einer unternehmenspolitischen Neuorientierung hat sich deshalb die Deutsche Bundesbahn 1987 für ein neues Farbkonzept für Lokomotiven und Reisezugwagen entschieden. Für die Lokomotivkästen einschließlich Schürzen und Außenrahmen wurde – außer bei lokbespannten S-Bahn-Zügen unabhängig von der Zuggattung – einheitlich eine orientrote

Farbgebung vorgeschrieben (RAL 3031). An den Stirnseiten werden Kontrastflächen in lichtgrau (RAL 7035) angebracht. Drehgestelle, Pufferbohlen und Lüfter erhalten graubraunen Anstrich (RAL 8019). Die für den S-Bahn-Verkehr eingesetzten Lokomotiven der BR 141 und 143 bekommen einen Anstrich in den Farben der S-Bahn-Wagen mit lichtgrauem (RAL 7035) Lokkasten und Brückenrahmen, lachsorangefarbener (RAL 2012) Bauchbinde und Begleitstreifen in pastellgelb (RAL 1012).

Deutsche Bundesbahn 1988: 111 068-3

Den seit 1988 gültigen Anstrich für die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn zeigt dieses Bild der 111 068-3: Lokkasten und Rahmen orientrot, Fensterband und Drehgestelle graubraun, Kontrastfläche und Griffstangen lichtgrau, Anschriften verkehrsweiß. (Foto Stefan Carstens)



Deutsche Bundesbahn 1980: 111 111-1

Für den Einsatz vor Zügen der Rhein-Ruhr-S-Bahn erhielten mehrere Lok der BR 111 einen Anstrich in kieselgrau/orange. Lok 111 111-1 war die erste mit diesem Anstrich. Die Dachaufbauten sind umbraugrau, die Drehgestelle graubraun. Die Anschriften sind in schwarzer Farbe auf den kieselgrauen Flächen angebracht, das DB-Emblem ist grauweiß auf schwarzem Grund. (Foto Werner Ballon)



Sonderanstriche

Lufthansa-Airport-Express

Die Lokomotive 111 049-3 erhielt für den Einsatz vor dem Lufthansa-Airport-Express 1990 einen Sonderanstrich in den Farben der Deutschen Lufthansa:

Gegenstand	Farbton	Farbnummer
Stromabnehmer und Dachleitungen	karminrot	RAL 3002
Dach und Lokkasten oben	lichtgrau	RAL 7035
Lokkasten unten	melonengelb	RAL 1028
Brückenrahmen	dunkelgrau	NCS 8000
Drehgestelle	graubraun	RAL 8019
DB-Emblem	verkehrsweiß	RAL 9016
Firmenzeichen (Kranich)	auf orientrot	RAL 3031
„Lufthansa Airport Express“	nachtblau	RAL 5022
„Lufthansa Airport Express“	nachtblau	RAL 5022
übrige Anschriften	verkehrsweiß	RAL 9016

Bereits ein Jahr später wurde die 111 049-3 als Zuglok für den Lufthansa-Airport-Express durch die 103 101-2 abgelöst und alsbald orientrot/graubraun gemäß dem gültigen Farbkonzept der DB neu gestrichen. Die 103 101-2 erhielt 1991 folgenden Sonderanstrich:

Gegenstand	Farbton	Farbnummer
Stromabnehmer und Dachleitungen	karminrot	RAL 3002
Dach und Lokkasten oben	lichtgrau	RAL 7035
Lokkasten unten	melonengelb	RAL 1028
Brückenrahmen	dunkelgrau	NCS 8000
Drehgestelle	graubraun	RAL 8019
Firmenzeichen (Kranich)	nachtblau	RAL 5022
„Lufthansa“	nachtblau	RAL 5022
„Airport Express“	verkehrsweiß	RAL 9016
übrige Anschriften	verkehrsweiß	RAL 9016



Im Gegensatz zur 111 049-3 war bei der 103 102-1 im Luft-hansa-Anstrich das DB-Emblem an den Stirnseiten nicht angebracht, es befand sich lediglich eine kleinere Ausgabe

seitlich am Brückenrahmen. Nach Einstellung des Lufthansa-Airport-Express wurde auch die 103 101-2 orientrot gestrichen.



**Deutsche Bundesbahn 1991: 103 101-2**  
Mit einer Sonderlackierung in den Farben der Deutschen Lufthansa (lichtgrau/melonengelb) verkehrte Lok 103 101-2 von 1991 bis 1993 vor dem Lufthansa-Airport-Express zwischen Stuttgart und Frankfurt (Main) Flughafen. (Foto Hans Ulrich Diener)

**Probelokomotiven**

Die Lokomotivindustrie ist immer bestrebt, Neuentwicklungen von Lokomotiven für die Staatsbahnen, die auf eigene Rechnung hergestellt und probeweise eingesetzt wurden, durch besonderen Anstrich hervorzuheben, um eine gute Werbewirkung zu erzielen.  
Für die im Jahre 1993 in Dienst gestellte Lokomotive „Euro-sprinter“ 127 001-6 wird von Krauss-Maffei folgende Farbgebung genannt:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach	graubraun	RAL 8019
Lokkasten	silberfarben	
Stirnflächen	magentarot	
Rahmen, Drehgestelle	graubraun	
Anschriften	dunkelgrau, silberfarben	

Das Dunkelgrau liegt zwischen RAL 7015 und RAL 7016, der Silberfarbton zwischen RAL 9006 und RAL 9007. Für Magentarot kann keine Vergleichsangabe gemacht werden.  
Die 1994 fertiggestellte Lok 128 001-5 der AEG erhielt folgenden Anstrich:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach oben	signalrot	RAL 3001
Dach seitlich, Lüftungsgitter	steingrau	
Lokkasten	grauweiß	
Führerhausstirnseite	signalrot	
Seitenwandstreifen	signalrot	RAL 3001
Schürze seitlich	steingrau	
Schürze stirnseitig	grauweiß	RAL 9002
Untergestell, Drehgestelle	umbragrau	
Anschriften	grau	

**Diesellokomotiven**

Der Diesellokbestand der Deutschen Bundesbahn setzte sich anfangs im Wesentlichen aus den Lokomotiven der Deutschen Wehrmacht (V 20, V 22 und V 36) sowie aus den Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn zusammen. Außerdem war noch die Lok V 140 001 vorhanden. Der bisherige Anstrich dieser Lokomotiven wurde bis zur Anstricherneuerung beibehalten.  
Die Diesellokomotiven, die die Deutsche Bundesbahn aus den Beständen der Deutschen Wehrmacht übernommen hatte, trugen zum Teil noch ihren ursprünglichen flaschengrünen (RAL 6007) Anstrich mit roten Rädern (RAL 3000). Die Kleinlokomotiven der Deutschen Bundesbahn waren anfangs noch in der tiefschwarz/karminroten Farbgebung aus DRB-Zeiten im Bestand.  
Anfang der fünfziger Jahre wurde der Anstrich der ehemaligen Wehrmachtslok wie folgt umgestellt und damit dem Regelanstrich der Dampf- und Kleinlokomotiven angeglichen:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach	tiefschwarz	RAL 9005
Lokaufbau	tiefschwarz	
Rahmen	karminrot	RAL 3002
Pufferbohlen	karminrot	
Räder	karminrot	RAL 3002
Blindwelle	karminrot	
Anschriften	weiß	RAL 9002

**Regelanstrich ab 1952**

Abweichend hiervon waren die ersten Neubau-Diesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn (Baureihe V 80) gestrichen, die im Jahre 1952 abgeliefert wurden:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach	weißaluminium	RAL 9006
Lokaufbau	purpurrot	

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Zierstreifen	sandgelb	RAL 1002
Anschriften	sandgelb	RAL 1002
Rahmen	schwarzgrau	RAL 7021
Drehgestelle	tiefschwarz	RAL 9005
Räder	karminrot	RAL 3002

Damit war zugleich der Regelanstrich für die Brennkraftlokomotiven der DB festgelegt, der bis zur Einführung des elfenbein/ozeanblauen Farbkonzepts (1975) im Wesentlichen beibehalten wurde. Alle Neubaulokomotiven wurden mit der purpurrot/schwarzgrauen Farbgebung ausgeliefert. Außerdem erhielt die V 140 001 diese Farben bei Anstricherneuerung. Die ersten Rangierlokomotiven der BR V 60 erhielten bei Ablieferung an den stirnseitig angebrachten Übergangsbrücken einen Warnanstrich in Form schräg verlaufender schwarzer und sandgelber Streifen (RAL 9005 bzw. 1002). Im August 1962 stellt die HVB jedoch fest, dass die gelbe Kennzeichnung nicht erforderlich ist und ordnet an, dass „grundsätzlich von jeder besonderen Markierung von Teilen der Triebfahrzeuge – insbesondere der Rangierlok –, die innerhalb der

Fahrzeugumgrenzung liegen, abzusehen“ ist<sup>116</sup>. Die Vorauslokomotiven der BR V 100 hatten noch sandgelbe Zierstreifen und Beschriftung wie die V 60 erhalten. Bei der Serienlieferung ab 1962 war dann für diese Elemente der Farbton steingrau (RAL 7030) vorgeschrieben. Diese Farbe erhielten auch die Anschriften der Lok-Familie V 160 bei Ablieferung.

Die neun Lokomotiven V 160 001 bis 009 hatten abweichend vom Regelanstrich ein steingraues Fensterband erhalten, während der Lokkasten darunter das übliche Purpurrot zeigte.

Ab 1971 wurden Zierstreifen und Anschriften bei neuen Lok sowie bei Anstricherneuerung statt in sandgelb bzw. steingrau in kieselgrau RAL 7032 ausgeführt.

Viele Kleinlokomotiven erhielten ab Mitte der fünfziger Jahre bei fälliger Anstricherneuerung einen Anstrich in den Farben purpurrot RAL 3004 für den Aufbau und tiefschwarz RAL 9005 für den Rahmen, die Anschriften waren grauweiß RAL 9002. Auch die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III wurden mit dieser Farbgebung geliefert, wobei deren Zierstreifen und Anschriften in sandgelb RAL 1002 ausgeführt wurden.

Ab 1966 war für den Dachanstrich der Brennkraftlokomotiven (ausgenommen Kleinlok) umbragrau RAL 7022 vorgeschrieben. Der Außenanstrich der Diesellok hatte zwischen 1952 und 1974 folgende Farben:

Gegenstand	Kleinlok	V 20, 22, 36	V 29	V 45	V 60, 65
Dach	weißaluminium	weißaluminium <sup>3)</sup>	weißaluminium <sup>3)</sup>	purpurrot	betongrau <sup>3)</sup>
Lokaufbau	purpurrot	tiefschwarz	purpurrot	purpurrot	purpurrot
Zierstreifen	sandgelb <sup>1)</sup>				sandgelb
Anschriften	sandgelb <sup>2)</sup> grauweiß <sup>3)</sup>	grauweiß	beige	grauweiß	sandgelb
Warnanstrich	sandgelb				sandgelb
Handstangen	purpurrot	tiefschwarz	purpurrot	purpurrot	schwarzgrau
Geländer				purpurrot	purpurrot
Rahmen	tiefschwarz	karminrot	tiefschwarz	schwarzgrau	schwarzgrau
Drehgestelle			tiefschwarz		
Räder	karminrot	karminrot	karminrot	schwarzgrau	karminrot
Stangennuten		karminrot			karminrot

Anmerkungen:

1) nur bei Köf III

2) sandgelb bei Köf III, grauweiß bei Kleinlok der Leistungsgruppen I und II

3) ab 1966 umbragrau

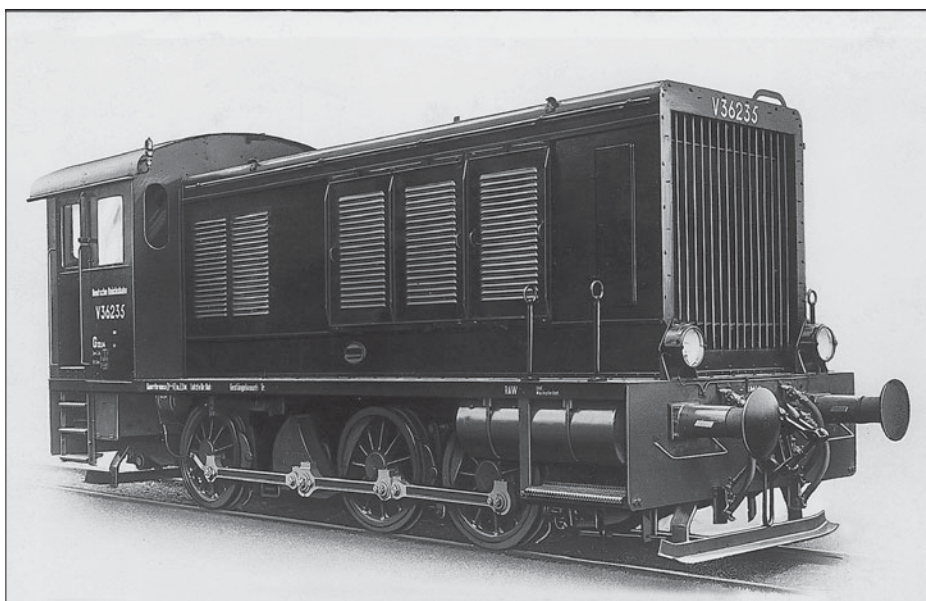
Gegenstand	V 80	V 90	V 100	V 160, 162 V 164, 169	V 200, 300	V 320
Dach	purpurrot	umbragrau <sup>5)</sup>	betongrau <sup>5)</sup>	mausgrau <sup>5)</sup> eisengrau <sup>2)</sup>	betongrau <sup>5)</sup>	mausgrau <sup>5)</sup>
Lokaufbau	purpurrot	purpurrot	purpurrot	purpurrot	purpurrot	purpurrot
Fensterband				purpurrot steingrau <sup>2)</sup>	schwarzgrau	purpurrot
Lüfterband				schwarzgrau steingrau <sup>2)</sup>		
Zierstreifen <sup>4)</sup>	weißaluminium	kieselgrau	steingrau sandgelb <sup>1)</sup>	weißaluminium	weißaluminium	steingrau
Anschriften <sup>4)</sup>	sandgelb	kieselgrau	steingrau sandgelb <sup>1)</sup>	steingrau	steingrau <sup>3)</sup>	steingrau



Gegenstand	V 80	V 90	V 100	V 160, 162 V 164, 169	V 200, 300	V 320
Schürzenblech			schwarzgrau	schwarzgrau	schwarzgrau	schwarzgrau
Rahmen	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz
Brennstoffbehälter			schwarzgrau	tiefschwarz	schwarzgrau	tiefschwarz
Drehgestelle	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz
Räder	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz	tiefschwarz

Anmerkungen:

- 1) nur bei V 100 der Vorserie
- 2) nur bei V 160 001 bis 009
- 3) DB-Emblem und Betriebsnummer weißaluminium
- 4) 1971 wurden sandgelb und steingrau durch kieselgrau ersetzt
- 5) ab 1966 umbragrau



### Deutsche Bundesbahn 1949: V 36 235

Die Deutsche Bundesbahn beschaffte Ende der vierziger Jahre eine Serie von Diesellokomotiven nach dem Muster der früheren Wehrmachts-Diesellok. Dieses Foto zeigt die Lok V 36 235, geliefert 1949 von Deutz. Der Anstrich ist wie folgt: Dach weißaluminium, Kasten tiefschwarz, Rahmen, Pufferbohlen, Räder, Stangennuten karminrot. Die Anschriften sind in weißer Farbe ausgeführt.

Als Eigentumszeichen ist noch der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ angebracht. Für die Betriebsnummer wurden die spitzen Ziffern aus dem Jahre 1938 verwendet. Am Führerhaus befindet sich auch noch die Anschrift des Gattungszeichens „G 33.14“. (Werkfoto Deutz)



### Deutsche Bundesbahn 1954: V 36 102

V 36 102 im Jahre 1954 mit schwarzem Aufbau, Rädern und Rahmen in rot, Betriebsnummer in Breitschrift, neben der Aufstiegsleiter das Warnschild vor Gefahren des elektrischen Stroms, besondere Anschrift auf dem Kraftstoffbehälter (Foto Richard Schatz)

### Deutsche Bundesbahn 1952: V 80 007

Die Lokomotiven der BR V 80 wurden im Jahre 1952 von MAK Kiel an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Ihr Außenanstrich war purpurrot im Bereich des Lokaufbaus, der Rahmen und das Untergestell waren tiefschwarz. Die Deckschienen in halber Höhe sind aluminiumfarbig. Auf diesem Bild hat der Retuscheur die Lichtkanten an den Drehgestellausschnitten weiß nachgezogen, in Wirklichkeit waren die Kanten jedoch schwarz, die Museumslokomotive der DB wurde an diesen Stellen falsch lackiert.

Die Betriebsnummer ist in Breitschrift ausgeführt, als Eigentumszeichen ist der Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ an beiden Seiten des Führerhauses angebracht. Die Farbe der Anschriften ist sandgelb. (Sammlung Verkehrsarchiv Nürnberg)



### Deutsche Bundesbahn 1953: V 200 001

Die erste Großdiesellokomotive der Deutschen Bundesbahn war die V 200 001. Sie ist 1953 gebaut und anlässlich der Verkehrsausstellung in München gezeigt worden. Der Lokkasten ist im oberen Bereich schwarzgrau, im unteren Bereich purpurrot gestrichen, die Schürzen haben ebenfalls schwarzgrauen Anstrich. Aluminiumfarbene Deckschienen begrenzen die Farbflächen gegenseitig. Bemerkenswert ist die von der Norm abweichende Schriftform der Betriebsnummer, die der Form der preußischen (dicken) Ziffern ähnelt. (Foto Below)



### Deutsche Bundesbahn 1955: V 60 594

Ab 1955 wurden die Rangier-Diesellokomotiven der Baureihe V 60 an die Deutsche Bundesbahn abgeliefert. Wie alle neuen Diesellok erhielten sie einen purpurroten Lokaufbau, ein weißaluminiumfarbenes Dach sowie schwarzgraue Schürzen und schwarzgrauen Rahmen. Die Räder und die Stangennuten waren karminrot, der Warnanstrich an den Handstangen und den Frontblechen sandgelb. Die Trittbretter waren durch aluminiumfarbigen Anstrich besonders hervorgehoben. Die Anschriften sind in sandgelber Farbe ausgeführt. (Foto H. Säuberlich)







### Deutsche Bundesbahn 1960: V 160 001

Die Vorserienlokomotiven V 160 001 bis 009 hatten bei Ablieferung einen zweifarbigen Anstrich des Lokkastens erhalten. Das Dach ist eisengrau, der Lokkasten im oberen Bereich steingrau, darunter purpurrot, der Rahmen schwarzgrau, die Drehgestelle und alle übrigen Teile am Untergestell sind tiefschwarz. An den Stirnseiten befinden sich nur das DB-Zeichen (ohne Trennrand) und ein Blitzpfeil, die Betriebsnummer ist in der Mitte der Seitenwände angeschrieben. (Foto G. Steidl)



### Deutsche Bundesbahn 1968: 217 017-3

Die Lokomotiven der Baureihen 210, 215, 216, 217, 218 und 219 erhielten einen einheitlichen Anstrich wie folgt: Dach eisengrau oder umbragrau, Lokkasten purpurrot, Einfassung der Lüftungsöffnungen im oberen Lokkasten schwarzgrau, Rahmen schwarzgrau, Zierstreifen kieselgrau, Drehgestelle, Puffer und Kraftstoffbehälter tiefschwarz.

Die abgebildete Lokomotive 217 017-3 trägt bereits die ab 1968 gültige Betriebsnummer sowie das DB-Zeichen ohne Trennrand. (Foto Engels)



### Deutsche Bundesbahn 1970: 221 106-8

Auch die Lokomotiven der BR V 200.1 (ab 1968 BR 221) wiesen den schwarzgrau/purpurroten Regelanstrich der Deutschen Bundesbahn auf. Die Farbflächen sind bei der hier abgebildeten 221 106-8 durch aluminiumfarbige Zierstreifen begrenzt. Loknummer und DB-Zeichen sind in elfenbein ausgeführt, die Blitzpfeile sind chromgelb. (Foto Hans Ulrich Diener)

Erwähnenswert ist noch, dass die Lokomotiven der Wilhelmsburger Industriebahn (V 50), der Söhrerbahn (279) und der Kerkerbachbahn (333.9) bei ihrem Übergang an die Deutsche Bundesbahn ihren von der Regel abweichenden Anstrich behielten: V 50 001 und 002 unbekannt; 279 001 bis 005 Dach grau, Lokkasten rot, breiter Zierstreifen beige, Rahmen dunkelgrau, Räder rot; 333 901 und 902 Dach und Lokkasten orangerot, Zierstreifen gelb, Untergestell mittelgrau.

Regelanstrich ab 1975

Im Zusammenhang mit den Planungen für ein neues Farbkonzept wurden im Jahre 1974 zwei Diesellokomotiven aus der laufenden Fertigung mit einem Versuchsanstrich abgeliefert. Es erhielt die Lok 218 217-7 elfenbein/roten, die Lok 218 218-5 elfenbein/ozeanblauen Lokkasten. Nach der Entscheidung für das neue Farbkonzept im Jahre 1975 war der elfenbein/ozeanblau/graubraune Anstrich (RAL

1014/5020/8019) auch für die Diesellok allgemein vorgeschrieben. Lediglich die Kleinlok Kö I und Köf II sollten diesen Anstrich nicht mehr erhalten. Die Lokomotiven der BR 210 sollten zunächst elfenbein/purpurrot/graubraunen Anstrich erhalten, weil sie in erster Linie vor Intercity- und TEE-Zügen eingesetzt wurden. Sie wurden aber ebenso wie die übrigen Diesellok elfenbein und ozeanblau gestrichen. 1984 wurden Diesellokomotiven der BR 218, die für die Beanspruchung der City-Bahn-Züge vorgesehen waren, abweichend vom gültigen Farbkonzept in den Farben der City-Bahn reinorange/kieselgrau (RAL 2004/7032) mit graubraunem Lüfterband (RAL 8019) lackiert. Die erste Lok mit diesem Anstrich war 218 137-8. Der Außenanstrich der Diesellok hatte zwischen 1974 und 1987 folgende RAL-Farben:

Gegenstand	Kleinlok	260	290	211, 212, 213	210, 215, 216 217, 218, 219	220, 221
Dach	weißaluminium	umbragrau	umbragrau	umbragrau	umbragrau	umbragrau
Dachgehäuse						ozeanblau
Lokaufbau	elfenbein/ ozeanblau	elfenbein/ ozeanblau	elfenbein/ ozeanblau	elfenbein/ ozeanblau	elfenbein/ ozeanblau	elfenbein/ ozeanblau
Lüfterband					graubraun	
Anschriften	elfenbein	elfenbein	elfenbein	ozeanblau/ elfenbein	ozeanblau/ elfenbein	ozeanblau/ elfenbein
Rahmen	graubraun	graubraun	graubraun	graubraun	graubraun	ozeanblau
Schürze						graubraun
Drehgestelle			graubraun	graubraun	graubraun	graubraun
Räder	karminrot	karminrot	graubraun	graubraun	graubraun	graubraun
Stangennuten		karminrot				

Deutsche Bundesbahn 1983:  
221 132-4

Auch die Lokomotiven der BR 221 blieben vom 1975er Farbkonzept nicht verschont. Hier ist 221 132-4 in elfenbein/ozeanblau zu sehen. Das wenig ästhetische Aussehen wäre sicher etwas gemildert worden, wenn man den früheren V-förmigen Frontanstrich auch in dieser Farbgebung beibehalten hätte. (Foto WB)





## Regelanstrich ab 1987

Das 1987 eingeführte Farbkonzept wurde auch auf die Brennkraftlokomotiven aller Baureihen angewendet. Dabei wurden das Dach und das Lüfterband der Großdiesellokomotiven graubraun RAL 8019, der Lokkasten und der Brückenrahmen orientrot RAL 3031 und die Drehgestelle, Räder, Brennstoffbehälter sowie die Pufferbohlen graubraun RAL 8019 gestrichen. Die Kontrastflächen an den Stirnseiten er-

hielten lichtgrauen Anstrich RAL 7035, die Anschriften sind je nach Inhalt verkehrsweiß RAL 9016 oder goldgelb RAL 1004 auf dunklem bzw. graubraun RAL 8019 auf hellem Grund. Das DB-Zeichen wird verkehrsweiß RAL 9016 auf orientrot RAL 3031 angebracht.

Die Tabelle gibt eine Übersicht über den Anstrich verschiedener Diesellok-Baureihen seit 1987.

Gegenstand	Kleinlok	360	290	211, 212, 213	215, 216, 217, 218
Dach	weißaluminium	umbragrau	umbragrau	umbragrau	graubraun
Lokaufbau	orientrot	orientrot	orientrot	orientrot	orientrot
Lüfterband					graubraun
Kontrastfläche	lichtgrau	lichtgrau	lichtgrau	lichtgrau	lichtgrau
Anschriften <sup>1)</sup>	verkehrsweiß	verkehrsweiß	verkehrsweiß	verkehrsweiß	verkehrsweiß
	goldgelb	goldgelb	goldgelb	goldgelb	goldgelb
	graubraun	graubraun	graubraun	graubraun	graubraun
Rahmen	graubraun	graubraun	graubraun	graubraun	orientrot
Drehgestelle			graubraun	graubraun	graubraun
Räder	graubraun	karminrot	graubraun	graubraun	graubraun
Stangennuten		karminrot			

1) DB-Emblem auf orientrotem Grund verkehrsweiß

Versuchsweise erhielt 218 286-3 einen zweifarbigen Anstrich der Kontrastfläche in lichtgrau RAL 7035 und pastellviolet RAL 4009. Bei dieser Lok war auch seitlich eine Kontrastfläche angeordnet.

### Probelokomotiven

Auch die von der Lokomotivindustrie probeweise in Dienst gestellten Diesellokomotiven wurden regelmäßig durch besonderen Farbanstrich hervorgehoben.

Bekannt sind die Farben für den Kastenanstrich folgender Lok: Krauss-Maffei ML 2200 C'C' war zunächst weißaluminium RAL 9006 oberhalb der oberen Deckleiste und saphirblau RAL 5003 unterhalb davon, später als ML 3000 C'C' hellelfenbein RAL 1015 bzw. signalrot RAL 3001.

Die Krupp-Lok DE 1500, später 201 001-5 war anfangs grün mit dunkelgrauen Rahmen und Drehgestellen sowie aluminiumfarbigem Dach, später blau mit grauweißen Zierstreifen.

Die dieselelektrischen Versuchslokomotiven von BBC hatten weißen Hauptanstrich am Lokkasten bei 202 002-0, orange-farbenen bei 202 003-8 bzw. blauen bei 202 004-6.

Die von MaK probeweise bei der Deutschen Bundesbahn

eingesetzten Lokomotiven der BR 240 besaßen folgenden Anstrich:

Gegenstand	Farbton	Nummer nach RAL 840 HR
Dach	enzianblau	RAL 5010
Lokkasten	lichtgrau	RAL 7035
Zierstreifen	feuerrot	RAL 3000
Handstangen	lichtgrau	RAL 7035
Rahmen	graubraun	RAL 8019
Drehgestelle	graubraun	RAL 8019

Die fünf Vorführlokomotiven der BR 259 hatten je nach Hersteller orangeroten Anstrich am Lokaufbau ohne Zierstreifen oder mit unterschiedlicher Anordnung dunkelgrauer, gelber oder elfenbeinfarbener Zierstreifen, grauen Rahmen. V 88 001 von Henschel hatte hellblauen Aufbau mit hellgrauen Zierstreifen, dunkelgrauen Rahmen, rote Drehgestelle. Die Probelok 2000 001 von MaK trug den Anstrich der V 80, die Mietlok V 320 001 von Henschel den der Baureihe V 160.

Nach der Zusammenführung der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG änderte sich nichts am Anstrich der DB-Lokomotiven, während die Lokomotiven der DR nach und nach auf das Farbkonzept der DB umgestellt wurden, sofern sie noch für längere Zeit im Einsatz bleiben sollten.

Lokomotive 234 304-4 erhielt dabei im Herbst 1994 versuchsweise einen Anstrich in den Farben der Nahverkehrswagen mit Lokkasten in minttürkis RAL 6033, Zierstreifen in pastelltürkis RAL 6034, Kontrastfläche in lichtgrau RAL 7035, Rahmen in graubraun RAL 8019.

Zusammen mit dem neuen Touristikzug stellte die Deutsche Bahn AG im Oktober 1995 auch drei Lokomotiven mit einem völlig neuen Anstrich vor. Es handelt sich dabei um die Lok 218 416-6, 218 418-2 und 103 220-0, deren Anstrich an die Landschaft erinnert, durch die der Zug fährt. Sie sind in den Farben hellblau, weiß, gelbgrün und dunkelblau marmoriert und konterkarieren damit gleichzeitig die bisher von der DB bemühte Auffassung, wonach Lokomotiven aus Sicherheitsgründen mit auffallenden Farben und Kontrastflächen versehen sein müssen.

## Farbkonzept 1997

Die weitere Entwicklung der Farbgebung von Fahrzeugen bei der Deutschen Bahn AG wird 1995 eingeleitet durch den Anstrich neuer Güterwagen, für deren Wagenkasten RAL 3020 verkehrsrot vorgeschrieben wurde. Die Farben des Anstrichs für Lokomotiven wurden demnach wie folgt festgelegt und ab 1997 angewendet:

Gegenstand	Elektrolok	Diesellok
Dachaufbauten	basaltgrau (7012)	basaltgrau (7012)
Dach	verkehrsrot (3020)	basaltgrau (7012)
Lokaufbau	verkehrsrot (3020)	verkehrsrot (3020)
Lüfterband	basaltgrau (7012)	basaltgrau (7012)
Kontrastflächen, streifen	lichtgrau (7035)	lichtgrau (7035)
Rahmenverkleidung	basaltgrau (7012)	basaltgrau (7012)
Schürzen	basaltgrau (7012)	basaltgrau (7012)
Rahmen, Pufferträger, Puffer	tiefschwarz (9005)	tiefschwarz (9005)
Drehgestelle	tiefschwarz (9005)	tiefschwarz (9005)
Räder	tiefschwarz (9005)	tiefschwarz (9005)
Anschriften	goldgelb (1004)	goldgelb (1004)
	verkehrsrot (3020)	verkehrsrot (3020)
	graubraun (8019)	graubraun (8019)
	verkehrsweiß (9016)	verkehrsweiß (9016)

Daraus ist ersichtlich, dass sowohl Elektro- wie Diesellok praktisch identische Farbgebung aufweisen, lediglich bei der Farbe des Daches gibt es Abweichungen, die in der Regel durch die Bauart bedingt sind. Diesellok haben im Gegensatz zu den meisten Elektrolok eine ausgeprägte Abgren-

zung des Daches gegen den Lokaufbau (zum Beispiel durch Regenrinnen), während bei Elektrolok das Dach über eine gleichmäßige Abrundung nahtlos in den Lokaufbau übergeht.

Neben dem vorstehend beschriebenen Regelanstrich beobachtet der Eisenbahnfreund zunehmend Sonderanstriche bei Lok der Deutschen Bahn AG, die lokalen oder bundesweiten Werbeaktionen oder besonderen Kooperationen geschuldet sind. Es ist im Rahmen dieser Dokumentation nicht möglich, auf diese Anstriche mit ihrer Vielfalt von Farbe und Formen näher einzugehen, zumal es sich häufig um Ein- oder Zweitagsfliegen handelt.

Entgegen den in der 1. Veröffentlichung dieses Buches geäußerten Erwartungen zeigen die Lokomotiven der Deutschen Bahn AG immer noch einen weitgehend einheitlichen Anstrich, lediglich durch die Kennzeichnung lassen sich Fahrzeuge verschiedener Geschäftsbereiche unterscheiden (einerseits Fernpersonen- und Güterverkehr, andererseits Regionalverkehr). Bedenkt man die immensen Kosten, die die jeweilige flächendeckende Einführung eines neuen Farbkonzepts verursacht, ist dies nicht weiter verwunderlich.



## Deutsche Bahn 1994: 234 304-4

1994 lackierte das Werk Cottbus Lok 234 304-4 in den Farben der Nahverkehrswagen mintgrün und pastelltürkis mit lichtgrauer Kontrastfläche und damit abweichend vom orientroten Farbkonzept. Dach, Rahmen und Drehgestelle sind graubraun.

Das neue DB-Zeichen prangt an den Seitenwänden in voller Schönheit, eine kleinere Ausgabe sitzt in der stirnseitigen Kontrastfläche. Das Fabrikschild wurde in einen der beiden Führerstände verbannt. (Foto Inge Holzborn)





### Deutsche Bahn: 218 418-2

Lok 218 418-2 mit der mehrfarbigen Dekoration für den Touristikzug der DB AG (Foto Matthias Boerschke)



### Deutsche Bahn: 218 243-0

Im seit 2000 gültigen Farbkonzept sehen wir hier die Lok 218 243-0 der DB AG mit Lokkasten in verkehrsrot, Kontrastfläche in lichtgrau, Dach, Lüfterband und Rahmen basaltgrau, Drehgestelle tiefschwarz.



### Deutsche Bahn 2001: 232 902-7

Auch die seinerzeit von der Deutschen Reichsbahn beschafften Lokomotiven der Baureihe 232 erhielten den basaltgrau, verkehrsrot, tiefschwarzen Anstrich mit lichtgrauen Kontrastflächen. (Foto Hans Ulrich Diener)





# BEZEICHNUNG von LOKOMOTIVEN



Unter dem Begriff „Bezeichnung von Lokomotiven“ sind in dieser Abhandlung Form und Inhalte von Schildern, Anschriften und Kennzeichen zu verstehen, die sich außen oder innen an den Lokomotiven befinden. Nicht berücksichtigt werden die im Schriftverkehr verwendeten Bezeichnungen, die nicht an den Lokomotiven angebracht sind (zum Beispiel die Achsfolge oder die Bauartbezeichnung nach den Regeln des VMEV).

Bei der Bezeichnung der Lokomotiven wird in Abhängigkeit von der technischen Ausführung grundsätzlich zwischen Anschriften und Schildern unterschieden.

Unter dem Begriff Anschriften verstehen wir dabei Buchstaben, Buchstabenkombinationen, Wörter, Zahlen und Symbole, die unmittelbar auf die zu bezeichnenden Flächen mittels Farbe aufgetragen werden. Dabei ist es unerheblich, ob dieser Farbauftrag manuell mittels Pinsel, mit Schablonen, mit Siebdruck, mit Anschriftenübertragungsbildern oder ähn-

lichen Techniken ausgeführt wird.

Bei Schildern handelt es sich dagegen um bewegliche Bezeichnungsflächen, die mittels Schrauben, Nieten, Aufhänge-, Steckvorrichtungen oder ähnlicher Mittel fest an den Fahrzeugen angebracht werden. Diese Schilder werden mit den zuvor genannten Techniken beschriftet, bedruckt oder mittels Emailier- oder Gussverfahren hergestellt.

Einen Zwitter zwischen den Anschriften und den Schildern stellen die Abziehbilder dar, die es erlauben, insbesondere mehrfarbige Anschriften auf Vorrat herzustellen und sie unmittelbar nach dem letzten Anstrich noch im feuchten Lack an den Fahrzeugen anzubringen. Auch die heute üblichen „Aufkleber“ zum Beispiel für Bildzeichen zählen zu dieser Kategorie.

Im folgenden Text wird allgemein von Anschriften gesprochen, unabhängig von der Herstellungsart. Falls Anschriften auf besonderen Schildern vorkommen, ist dies besonders erwähnt.

Es liegt im Interesse jeder Eisenbahnverwaltung, das Betriebsmaterial unverwechselbar zu kennzeichnen. Besonderer Wert wird dabei auf das Eigentumszeichen gelegt, um die Fahrzeuge eindeutig als Eigentum einer bestimmten Verwaltung, einer Gesellschaft oder eines Staates erkennen zu können. Im Eisenbahnbetrieb ist es außerdem notwendig, die Fahrzeuge mit einer Identifizierung zu versehen, damit zum Beispiel die vorgeschriebenen Untersuchungen dokumentiert werden können. Aus praktischen Erwägungen hat sich zudem eine Gattungsbezeichnung entwickelt, mit deren Hilfe der Verwendungszweck, die Bauart und andere Merkmale von Eisenbahnfahrzeugen klassifiziert werden, um zum Beispiel gleichartige Fahrzeuge in einer Gattung zusammenfassen zu können.

Schließlich gibt es noch eine Reihe von anderen Kennzeichen, die für Überwachungs- und Kontrollfunktionen sowie zahlreiche Aufgaben für die Bedienung des Fahrzeuges und für die Sicherheit des Betriebes und des Personals gebraucht werden.

In gesetzlichen Vorschriften (zum Beispiel Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, EBO) wird festgelegt, welche Bezeichnungen Lokomotiven tragen müssen. Aus Gründen der Landesverteidigung waren früher außerdem Bezeichnungen für militärische Zwecke vorgeschrieben.

## Eigentumszeichen

Als Eigentumsmerkmale werden eindeutige Bezeichnungen verwendet, die auf den Eigentümer des Fahrzeuges schließen lassen. Wegen ihres repräsentativen Charakters sind die Eigentumszeichen häufig besonders auffallend gestaltet. In Deutschland haben sich unterschiedliche Typen von Eigentumszeichen entwickelt:

Eigentumszeichen	Beispiele
Emblem der Staatsbahn	Adlerschild mit K. P. E. V., DB-Emblem
Name des Eigentumsstaates	BADEN, Mecklenburg-Schwerin, Württemberg
Name der Eisenbahn (abgekürzt)	N. M. E. (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn)
Name der Staatseisenbahn (abgekürzt)	K. Bay. Sts. B., K. Sächs. Sts. E. B., D R, D B
Name der Staatseisenbahn (ausgeschrieben)	Deutsche Reichsbahn, Deutsche Bundesbahn
Wappen des Eigentumsstaates	Badisches Wappen

Neben dem allgemeinen Eigentumszeichen waren die Lokomotiven der preußischen Staatseisenbahnen, der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn mit dem Namen des jeweiligen Direktionsbezirks als besonderem Eigentumsmerkmal versehen.

Große Staatsbahnnetze besitzen aus historischen und veraltungstechnischen Gründen eine Regionalstruktur, bei der

das Gesamtnetz in kleinere Bezirke unterteilt ist. In Deutschland waren dies die Eisenbahndirektionen, die die Bezirke der Staatseisenbahnen verwalteten. Die Bezirke wurden meist mit dem Ortsnamen des Direktionssitzes bezeichnet. Ursprünglich waren die Eisenbahndirektionen auch die Eigentümer der Betriebsmittel, später wurden diese den Direktionen von der zentralen Verwaltung zugeteilt.

## Identifizierung

Die Identifizierung einer Lokomotive ist insbesondere im Werkstättendienst, aber auch im Betriebsdienst wichtig, weil nur mit diesem Merkmal ein individuelles Fahrzeug angesprochen werden kann.

Zur eindeutigen Bezeichnung einzelner Lokomotiven dienten ursprünglich Namen. Bei den Eintragungen der Lokomotiven in Bestandslisten haben die Eisenbahnverwaltungen laufende Nummern in der Reihenfolge der Beschaffung vergeben. Diese sog. Inventarnummern waren vielfach an den Lokomotiven angebracht und konnten ebenfalls zur Identifizierung herangezogen werden.

Mit zunehmenden Bestandszahlen war es immer schwieriger geworden, prägnante Namen für die Lokomotiven zu finden. Außerdem ließ die Bezeichnung mit Namen wie mit Inventarnummern nur in wenigen Fällen eine Gruppierung gleichartiger Fahrzeuge zu. Deshalb sind die Eisenbahnen dazu übergegangen, ein Bezeichnungssystem ausschließlich mit Nummern oder einer Kombination aus Buchstaben und Nummern zu verwenden, wobei meistens bestimmte Reihen für bestimmte Lokgattungen festgelegt wurden.

## Gattungsbezeichnung

Als nur wenige Lokomotiven zum Bestand einer Eisenbahn gehörten, war eine Unterscheidung der Verwendungszwecke und Bauarten noch nicht erforderlich. Mit der Zeit kamen jedoch immer bessere, stärkere und schnellere Lokomotiven zum Einsatz, so dass die Eisenbahnen ein Hilfsmittel brauchten, das ihnen die Unterscheidung ihrer Maschinen erleichterte.

Die Einteilung der Lokomotiven in Gattungen wurde allgemein eingeführt. Dabei haben die Eisenbahnen sehr viel Phantasie entwickelt, um die Gattungsbezeichnung möglichst kurz und gleichzeitig möglichst aussagekräftig zu gestalten. Dazu wurden, römische und arabische Zahlen, Groß- und Kleinbuchstaben, z. T. in Frakturschrift, als Index hoch- oder tiefgestellt, durch Schrägstriche und Punkte gruppiert, herangezogen.

## Gesetzliche Bestimmungen

Die gesetzlichen Vorschriften für die Bezeichnung der Lokomotiven haben sich im Laufe der Zeit nur geringfügig verändert. In den Bestimmungen der EBO vom 1. Mai 1905 ist festgelegt, dass Lokomotiven folgende Bezeichnungen tragen müssen:

- Eigentumsverwaltung
- Name oder Nummer der Lok
- Name des Herstellers der Lok



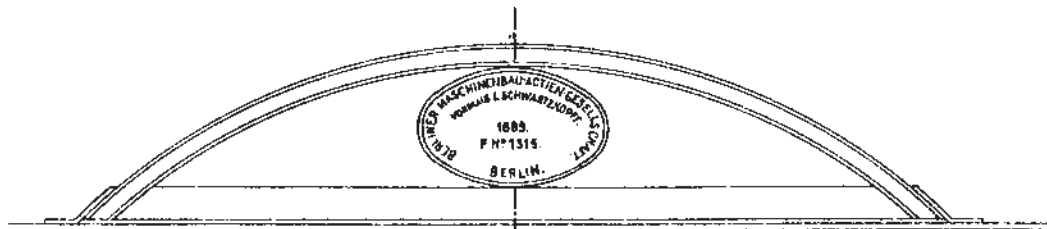
- Fabriknummer der Lok
- Jahr der Herstellung der Lok
- größte zulässige Geschwindigkeit.

Der Name und Sitz des Herstellers, Fabriknummer und Herstellungsjahr der Lok waren auf einem Fabrikschild anzugeben, dessen Form und Anbringungsort von den Verwaltungen vorgegeben waren. Zusätzlich war es den Herstellern gestattet, zwei große Firmenschilder nach eigenem Entwurf anzubringen, um ihnen eine Werbemöglichkeit zu bieten.

Außerdem war für den Kessel ein Fabrikschild vorgeschrieben, worauf

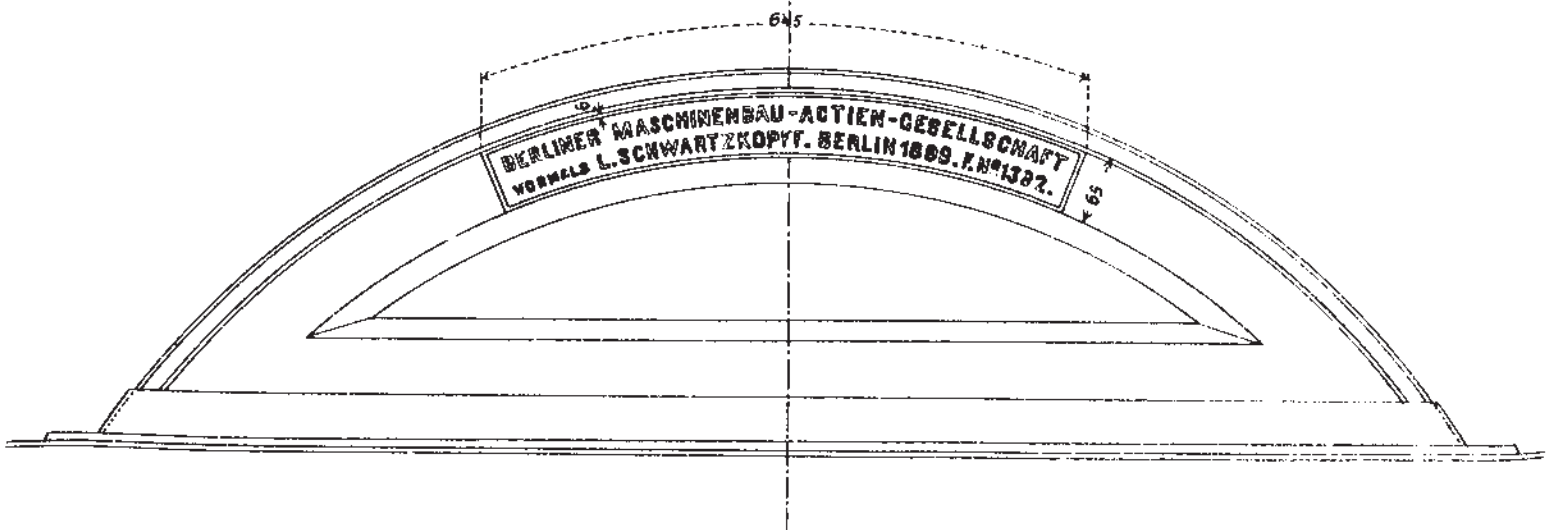
- die festgesetzte höchste Dampfspannung
  - der Name des Fabrikanten
  - das Jahr der Anfertigung
- angegeben sind.

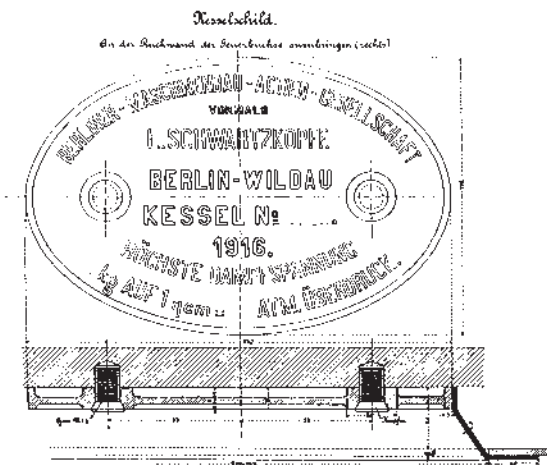
Bei Überschreitung des Umgrenzungsprofils waren die vorgeschriebenen Zeichen anzubringen (Kreisfläche oder Dreieck und ggf. liegendes Rechteck darüber, wenn die Lok durch Abbauen von Teilen wieder profilgänglich gemacht werden konnte).



*1/10 nat. Größe.*

Fabrikschilder für preussische Lokomotiven (aus Zeichnung 1910 EZA VII 35, 2. Auflage)





Kesselschild (Zeichnung 1910 EZA VII 35a, 2. Auflage)



In der EBO, gültig ab 1. Oktober 1928, heißt es<sup>117</sup>:

Lokomotiven und Triebwagen müssen folgende Anschriften tragen:

- den Namen der Eigentumsverwaltung,
- die Betriebsnummer oder den Namen, den Namen des Herstellers,
- die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung,
- die größte zulässige Geschwindigkeit,
- Angaben über die letzte Untersuchung je am Fahrgestell und am Kessel,
- die Art der Bremse.

Tender müssen folgende Anschriften tragen:

- die Betriebsnummer oder den Namen,
  - den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung.
- An Tenderlokomotiven und Tendern müssen außerdem der Inhalt der Wasserkästen in Kubikmeter und die Fassung des Kohlenraumes in Tonnen angeschrieben sein.

Zeichen für Profilüberschreitung: oben und mitten als Schablonenan-schrift, unten als Schild

In der EBO, gültig vom 1. März 1943 an, sind diese Vorschriften wie folgt gefasst:

Lokomotiven und Triebwagen müssen folgende Anschriften tragen:

- den Namen der Eigentumsverwaltung,
- die Betriebsnummer oder den Namen,
- den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung,

- die größte zulässige Geschwindigkeit,
- Angaben über die letzte Untersuchung je am Fahrgestell und am Kessel,
- die Art der Bremse.

Tenderlokomotiven und Triebwagen tragen außerdem folgende Anschriften:

- das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,
- das Gesamtgewicht, bei Tenderlokomotiven mit 2/3, bei Triebwagen mit vollen Vorräten.

Tender müssen folgende Anschriften tragen:

- die Betriebsnummer oder den Namen,
- den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung,
- das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse (für Lok und Tender zusammen), an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,
- das Gesamtgewicht von Lokomotive und Tender mit 2/3 Vorräten.

An Tenderlokomotiven und Tendern müssen außerdem der Inhalt der Wasserkästen in Kubikmeter und die Fassung des Kohlenraumes in Tonnen angeschrieben sein.

Zu diesen gesetzlich vorgeschriebenen Bezeichnungen traten für den Eisenbahnbetrieb notwendige Anschriften und Schilder, die von den Verwaltungen nach eigener Maßgabe angebracht wurden. Dazu gehören zum Beispiel die Gattungsbezeichnungen.

## Bezeichnung für militärische Zwecke

Um die Jahrhundertwende wurden die Lokomotiven außerdem mit Verwendungsklassen gekennzeichnet, aus denen hervorging, inwieweit sie für militärische Zwecke geeignet waren. Dabei bezeichneten Kleinbuchstaben die entsprechenden Klassen wie folgt:

- a für militärische Verwendung ungeeignet
- b für militärische Verwendung bedingt geeignet
- c für militärische Verwendung unbeschränkt geeignet.



Schilder a, b und c als Kennzeichen für die Verwendungsklasse

## Andere Bezeichnungen

An den Lokomotiven sind zusätzlich zu den oben genannten Kennzeichen vielfach noch weitere Bezeichnungen vorhanden, die sehr verschiedenen Zwecken dienen. Dazu gehören im Wesentlichen:

- |                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| – Heimatdienststelle        | – Untersuchungsdaten |
| – Bauartmerkmale            | – Haftpflichtfristen |
| – Bremsausrüstung           | – Bedienungshinweise |
| – Dienst- und Bremsgewichte | – Warnhinweise       |
| – Vorräte                   |                      |



# Länderbahnen

Schilder und Anschriften an Lokomotiven der sieben im Landeseigentum befindlichen deutschen Eisenbahnen in Baden, Bayern, Mecklenburg, Oldenburg, Preußen, Sachsen und Württemberg sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen sind der Gegenstand dieses Abschnitts. Als Quellen für diesen Teil der Abhandlung standen Gesetze und Verordnungen, Lokomotiv-Lieferbedingungen der einzelnen Ver-

waltungen, amtliche Anordnungen, detaillierte Musterzeichnungen, zeitgenössische Lichtbilder und historische Schilder, die die Zeitläufte bis heute überdauert haben, zur Verfügung. Mit Hilfe dieser Informationen konnten viele Schilder und Anschriften authentisch rekonstruiert werden, so daß sich ein guter Eindruck von der Bezeichnung der früheren deutschen Lokomotiven ergibt.

## Baden

### Eigentumsbezeichnung

In Baden trugen die Lokomotiven ursprünglich keine Eigentumsbezeichnung. Erst ab etwa 1905 waren die Lokomotiven der badischen Staatseisenbahnen mit Gusschildern am Führerhaus und an der Rückseite des Tenders bezeichnet, die das badische Staatswappen und den Schriftzug BADEN trugen.

1919 wurde das Wappenschild an den Lokomotiven entfernt, fortan lautete die Eigentumsbezeichnung schlicht „BADEN“, sie wurde in weißer Farbe angeschrieben.



Die badische IVe mit der Nummer 38 lässt gut die Beschilderung am Führerhaus erkennen: In der Mitte prangt das badische Staatswappen, darüber sitzt das Schild mit der Gattungsbezeichnung und der Betriebsnummer, darunter das Fabrikschild Grafenstaden 1895 No. 4703, links daneben erkennen wir noch das Heimatschild Waldshut. (Foto 1895, Sammlung Bad. Generallandesarchiv Karlsruhe)

### Identifizierung

Badische Lokomotiven erhielten bis 1868 Namen<sup>118</sup> und außerdem Inventarnummern, die in der Reihenfolge der Indienststellung vergeben wurden. Dabei wurden jedoch Nummern und Namen ausgemusterter Lokomotiven wieder belegt.



# BADEN

Badisches Wappen,  
Schriftzug BADEN

Die Namensschilder waren aus Messing oder Rotguss und befanden sich an den Langseiten des Kessels oder auf den Seitenwänden der Wasserbehälter. Der Grund der Namensschilder war schwarz gestrichen, die erhabenen Ränder und Buchstaben waren blank.

Die Inventarnummer war auf einer gewölbten randlosen Blechplatte an der Vorderseite des Schlotess und an der Rückwand des Tenders bzw. des Wasserkastens der Tenderlok angebracht, ihre Ziffern bestanden aus Messing.

Ab 1868 beschaffte Lokomotiven erhielten keine Namen mehr, bei ihnen wurden die Inventarnummern am Führerhaus angebracht. 1882 entfernte man auch bei allen älteren Lokomotiven die Namensschilder, nachdem die Lok „Kniebis“ durch eine folgenschwere Entgleisung so unangenehm aufgefallen war, dass die Nachbarverwaltungen in der Schweiz und in Elsass-Lothringen sie nicht mehr annehmen wollten. Am Führerhaus wurde dann zusätzlich die Inventarnummer auf einem Schild vereinigt mit dem Gattungszeichen oder mit separaten Schildern anbracht.



Nummernschild mit  
Gattungsbezeichnung für  
badische Lokomotiven

### Gattungsbezeichnung

Bis 1868 galt eine Einteilung der badischen Lokomotiven in 14 Klassen, die in der Zeitfolge des Erscheinens mit römischen Zahlen, Buchstaben und arabischen Index-Zahlen bezeichnet wurden. Diese Klassenbezeichnung wurde nicht an den Lokomotiven angebracht.

1868 wurden badische Lokomotiven neu in die Hauptgruppen I bis X eingeteilt. Angehängte Kleinbuchstaben (a bis h) dienten zur weiteren Unterscheidung von Lokomotivgenera-

tionen innerhalb einer Hauptgruppe. An diese Buchstaben angehängte arabische Indexzahlen (zum Beispiel VIa1) kennzeichneten verschiedene Baulose.  
Die badischen Dampflokomotivgattungen waren dann wie folgt eingeteilt:

I	leichtere Tenderlokomotiven für Verschiebedienst und Nebenbetrieb
II	neuere Zweikuppler-Schnellzuglokomotiven
III	ältere Zweikuppler-Schnellzuglokomotiven
IV	Personenzug- und Dreikuppler-Schnellzuglokomotiven
V	ältere Lokomotiven für gemischten Dienst
VI	neuere Personenzug-Tenderlokomotiven
VII	Dreikuppler-Güterzuglokomotiven
VIII	Vierkuppler-Güterzuglokomotiven
IX	Zahnradlokomotiven
X	schwere Schublokomotiven.

Für Schmalspurlokomotiven mit 1000 mm Spurweite wurde der Gattungsbuchstabe C verwendet.  
Die Gattungsbezeichnung war am Führerhaus auf eigenem Schild oder vereinigt mit der Nummer zu finden.  
Als Baden ab März 1918 Schweizer Lokomotiven anmietete, erhielten diese ebenfalls Gattungsbezeichnungen, und zwar die der badischen Lok, denen sie in der Leistung entsprachen. Diese Gattungszeichen wurden in weißer Ölfarbe an den Führerhauswänden angeschrieben.  
Die ab 1919 nach preußischen Zeichnungen beschafften Dampflokomotiven trugen auch in Baden die preußische Gattungsbezeichnung (P 8, G 12).  
Elektrische Lokomotiven erhielten in der Reihenfolge ihrer Beschaffung die Gattungsbezeichnungen A1, A2 und A3.

Heimatstation

Ab Februar 1915 wird an den badischen Lokomotiven allgemein die Heimatstation angeschrieben, weil sich diese Angabe bei der Mobilmachung bewährt hatte.

Bayern

Eigentumsbezeichnung

Die Lokomotiven der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen trugen als Eigentumszeichen den Schriftzug „K. Bay. Sts. B.“, am Führerhaus war er als Rotgusschild ausgeführt, an den Tenderseitenwänden war er in gelber Farbe mit schwarzen Schatten angeschrieben.



Schild K. Bay. Sts. B. für bayerische Lokomotiven



Schriftzug K. Bay. Sts. B. für bayerische Tender

Ab 1919<sup>119</sup> fanden Rotgußschilder für die Führerhauswände mit der Inschrift „Bay. Sts. B.“ oder „Bayern“ bzw. Anschriften an den Tendern „BAY. STS. B.“ oder BAYERN“ als Eigentumszeichen Verwendung

Identifizierung

Zur Identifizierung ihrer Lokomotiven benutzten die bayerischen Staatsbahnen bis 1890 Namen, die an den beiden Lokseiten auf Schildern, sowie Inventarnummern, die ab 1850 in der Beschaffungsfolge vergeben und am Schornstein, bei Tenderlokomotiven und Tendern auch an der Rückwand, angebracht wurden<sup>120</sup>.  
Ab 1891 erhielten alle weiteren in Dienst gestellten Lokomotiven Betriebsnummern in zusammenhängenden Zahlengruppen, jedoch getrennt nach Gattungen. Namens- bzw. Nummernschilder waren an den Kesselseiten, an den Wasserkästen oder an den Führerhauswänden befestigt. Die Loknummern waren vierstellig, nach 1920 erhielten die Elektrolokomotiven fünfstelligen Betriebsnummern über 20 000. Schmalspurlokomotiven erhielten Betriebsnummern mit römischen Ziffern.



Nummernschild und Gattungsschild für bayerische Lokomotiven



Gattungsbezeichnung

Zur Gattungsbezeichnung dienten Buchstaben und Zahlen, die auf Gattungsschildern aus Rotguss am Führerhaus angebracht waren. Das ursprüngliche Schema war wie folgt aufgebaut:

Gattung	Bauart
A	ungekuppelte Lokomotiven mit Schlepptender
AA	ungekuppelte Lokomotive mit Vorspannachse und Schlepptender
B	zweifach gekuppelte Lokomotiven mit Schlepptender
BB	Malletlokomotive mit zweifach gekuppelten Triebwerken
C	dreifach gekuppelte Lokomotiven mit Schlepptender
D	Tenderlokomotiven
E	vierfach gekuppelte Lokomotiven mit Schlepptender

Die Bayerische Ostbahn verwendete ein weitgehend gleiches System:

A	bis 1873: ungekuppelte Lokomotiven mit Schlepptender ab 1873: zweifach gekuppelte leichte Lokomotiven mit Schlepptender (zuvor E)
B	zweifach gekuppelte Lokomotiven mit Schlepptender
C	dreifach gekuppelte Lokomotiven mit Schlepptender
D	zweifach gekuppelte leichte Tenderlokomotiven
E	bis 1873: zweifach gekuppelte leichte Lokomotiven mit Schlepptender ab 1873: zweifach gekuppelte leichte Tenderlokomotiven (zuvor D).



Zur weiteren Unterscheidung innerhalb der Hauptgattungen wurden römische Zahlen verwendet, zum Beispiel A I, BB II, C IV, D XII. Die Reihenfolge der römischen Zahlen entsprach der Beschaffungsfolge.

1901 wurde eine neue Gattungsbezeichnung eingeführt, nachdem sich das alte System als zu wenig flexibel für neue Lokomotivbauarten erwiesen hatte. Die Hauptgattungen wurden wieder durch Buchstaben wie folgt unterschieden:

Dampflokomotiven

Hauptgattung	Verwendung
G	Güterzuglokomotiven mit Schlepptender
Gt	Güterzug-Tenderlokomotiven
GtL	Güterzug-Tenderlokomotiven für Lokalbahnen
Gts	Güterzug-Tenderlokomotiven für Schmalspurbahnen
P	Personenzuglokomotiven mit Schlepptender
Pt	Personenzug-Tenderlokomotiven
PtL	Personenzug-Tenderlokomotiven für Lokalbahnen
Pts	Personenzug-Tenderlokomotiven für Schmalspurbahnen
PtZL	Personenzug-Tenderlokomotiven für Zahnradbahnen
R	Rangierlokomotiven
S	Schnellzuglokomotiven mit Schlepptender

Elektrolokomotiven

Hauptgattung	Verwendung	Nummernreihe
EG	Güterzuglokomotiven	ab 20201
EP	Personenzuglokomotiven	ab 20001
ES	Schnellzuglokomotiven	ab 21001

Den Gattungsbuchstaben folgte eine Zahl in Bruchform, die im Zähler die Anzahl der Kuppelachsen, im Nenner die Zahl aller Lokomotivachsen angab. Bei Lokomotiven mit geteiltem Triebwerk wurde dem Bruch die Angabe „2 x“ vorangestellt (zum Beispiel Gt 2 x 4/4). Bei Elektrolokomotiven mit Einzelachsenantrieb schrieb man dementsprechend EG 4 x 1/1. Zur Unterscheidung von Lokomotiven, die bei gleicher Hauptgattung und gleichem Kuppelverhältnis unterschiedliche Bauart aufwiesen, wurden noch zusätzliche Buchstaben angehängt, zum Beispiel N für Nassdampf, H für Heißdampf, Zw für Zwillingstriebwerk und Verb für Verbundtriebwerk. Diese Zusätze waren an den Lok nicht angeschrieben. Nach 1920 erhielten die Elektrolokomotiven der Gruppenverwaltung Bayern folgende Reihenbezeichnungen:

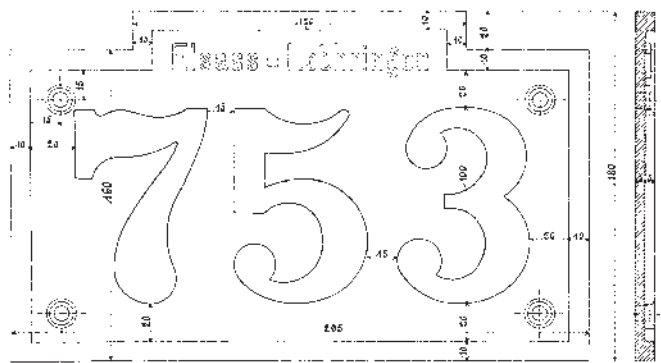
Reihe	Verwendung
EG 1 bis 5	Güterzuglokomotiven
EP 1 bis 5	Personenzuglokomotiven
ES 1	Schnellzuglokomotiven

Die Angabe des Kuppelverhältnisses in Bruchform entfiel.

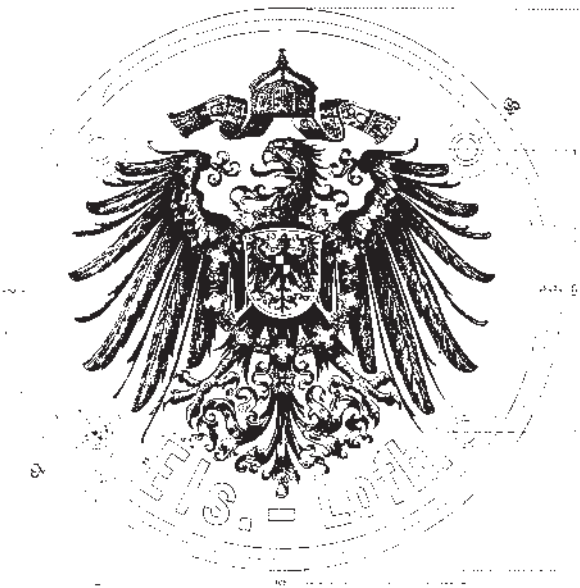
# Elsass-Lothringen

## Eigentumsbezeichnung

Die elsass-lothringischen Lokomotiven trugen anfangs auf dem Nummernschild oberhalb der Inventarnummer die Abkürzung „Els.=Loth.“ oder ausgeschrieben „Elsass=Lothringen“ als einzige Eigentumsbezeichnung. Ab 1906 wurde der Schriftzug „ELSASS-LOTHRINGEN“ unterhalb der Betriebsnummer auf dem Nummernschild angebracht. Das Schild hatte das gleiche Aussehen wie das preußische Nummernschild. 1913 erhielten die Lokomotiven der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ein Adlerschild als allgemeines Eigentumsmerkmal. Es war ein rundes Gusschild, das den deutschen Reichsadler mit preußischem Brustschild und der Unterschrift „Els.-Loth.“ zeigte.



Altes Nummernschild für elsass-lothringische Lokomotiven (Zeichnung 1900 Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen)



Eigentumsschild für elsass-lothringische Lokomotiven (Zeichnung 1913 EZA Berlin Villa 36. 2. Auflage)

Identifizierung

Der Identifizierung dienten zunächst Namen und Inventar-nummern. Erst 1906 wurden Betriebsnummern nach preu-ßischem Muster auch in Elsass-Lothringen eingeführt. Die Nummernschilder befanden sich an den Seiten der Rauch-kammer oder an den Wasserkästen der Lokomotiven sowie an den Tenderseitenwänden. Während die Inventarnummern mehr oder weniger der Be-schaffungsfolge zugeordnet waren, wurden die Nummern-reihen 1906 den einzelnen Gattungen zugeordnet:

1 bis 500	Schnellzuglokomotiven mit Schlepptender
501 bis 1000	Personenzuglokomotiven mit Schlepptender
1001 bis 2000	Güterzuglokomotiven mit Schlepptender
2001 bis 2600	Tenderlokomotiven.

1912 musste dieses System aus Platzmangel erheblich er-weitert werden:

1 bis 2000	Schnellzuglokomotiven mit Schlepptender
2001 bis 3000	Personenzuglokomotiven mit Schlepptender
3001 bis 6000	Güterzuglokomotiven mit Schlepptender
6001 bis 9000	Tenderlokomotiven

Gattungsbezeichnung

Bereits in den neunziger Jahren wurden Buchstaben zur Gattungsbezeichnung benutzt. Bis 1903 waren dies die Buchstaben A bis D. 1904 führten die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ein Gattungssystem ein, das sich an dem der bayerischen Eisenbahnen orientierte<sup>121</sup>.

Gattung	Bauart
A	Schnell- und Personenzuglokomotiven mit Schlepptender
B	Gemischtzuglokomotiven mit Schlepptender
C	Güterzuglokomotiven mit Schlepptender
D	Tenderlokomotiven
E	Schmalspurlokomotiven.

Bereits zwei Jahre später wurde dieses System wieder ver-lassen: Im Jahre 1906 wurde in Elsass-Lothringen die selbe Bezeichnungsweise für Lokomotiven wie in Preußen einge-führt. Die Gattungsbezeichnung setzte sich aus dem Gat-tungsbuchstaben und einer Zahl für die Leistungsklasse zu-sammen. Dabei bedeutete:

G	Güterzuglokomotiven mit Schlepptender
P	Personenzuglokomotiven mit Schlepptender
S	Schnellzuglokomotiven mit Schlepptender
T	Tenderlokomotiven

Bei der Festlegung der Leistungsklasse folgte man zunächst dem Grundsatz, dass die Zahl 3 einer „normalen Leistung“ entspricht, schwächere Lokomotiven erhielten kleinere Zah-len, leistungsfähigere entsprechend größere. Später legte

man zusätzlich fest, dass Heißdampflokomotiven mit gera-den Zahlen für die Leistungsklasse, Nassdampflokomotiven mit ungeraden Zahlen zu bezeichnen sind.

Lieferjahr

Eine preußische Eigenart wurde auch in Elsass-Lothringen eingeführt: Das Lieferjahr der Lokomotive wurde mit einem kleinen Schild auf der Rauchkammertür oberhalb des Hand-rades angebracht.

Mecklenburg

Eigentumsbezeichnung

Nach der Verstaatlichung der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft 1889/90 trugen die Lok zu-nächst noch die ursprüngliche Eigentumsbezeichnung „M. F. F. E.“ Ab 1900 lautete sie „Großh. Mecklenb.“, später „ME-CKL. SCHWERIN“, mit einer kleinen Krone. Sie war zusam-men mit der Loknummer auf einem Gusschild angebracht.

Identifizierung

Bis 1897 wurden für mecklenburgische Lokomotiven Namen und Inventarnummern zur Identifizierung verwendet. Bereits 1895 war ein Nummernplan für die mecklenburgischen Lo-komotiven eingeführt worden, wobei jeweils zusammenhän-gende Nummernreihen bestimmten Bauarten zugeordnet waren und die bisherige Identifizierung mit Namen und In-ventarnummern ablöste (siehe Seite 105).

Gattungsbezeichnung

Die mecklenburgischen Lokomotiven waren von 1873 bis 1895 in die Gattungen I bis XXI eingeteilt<sup>122</sup>. Danach erfolgte die Unterscheidung der Gattungen durch die Einordnung in verschiedene Ordnungsnummernreihen. Dabei unterteilte man den Lokomotivpark in die drei Hauptgattungen P, G und T mit zusätzlichen Zahlen ähnlich dem späteren preußischen Schema. Hochgestellte Ziffern kennzeichneten ggf. weitere Bauartunterschiede. Die nach preußischen Zeichnungen be-schafften Lokomotiven wurden mit ihrer preußischen Gat-tungsbezeichnung in dieses Schema integriert<sup>123</sup>.

Gattung bis 1895	Verwendung
I - VII	Personenzuglokomotiven
VIII - X	Güterzuglokomotiven
XI - XVII	Tenderlokomotiven
XVIII, XIX	Schmalspurlokomotiven
XX	Güterzuglokomotiven
XXI	Tenderlokomotiven

Nummernreihe 1895 - 1923	Verwendung	Gattung 1873 - 1895	Gattung 1895 - 1923	Ursprung
1 - 100	Personenzuglok	I - V	P 1, P 2	MFFE
101 - 141	Personenzuglok	VI	P 3, P 31, P32	MFFE
151 - 153	Personenzuglok		P 32	
181 - 186	Personenzuglok		P 41	
201 - 231	Personenzuglok	VII	P 42	
251 - 266	Personenzuglok		P 8	
301 - 303	Güterzuglok			MFFE
310 - 325	Güterzuglok	VIII	G 2	MFFE
350 - 357	Güterzuglok	IX	G 3	
401 - 406	Güterzuglok	X	G 42	
440 - 444	Güterzuglok		G 52	
451 - 459	Güterzuglok	XX	G 54	
466 - 478	Güterzuglok		G 72	
474 - 473	Güterzuglok		G 73	
481 - 492	Güterzuglok		G 81	
501 - 518	Tenderlok	XI - XIV	T 0, T 1, T 2	MFFE
530 - 611	Tenderlok	XV - XVII	T 3	
701 - 750	Tenderlok	XXI	T 4	MFFE
772 - 774	Tenderlok		T 92	
780 - 782	Tenderlok		T 93	
1001 - 1007	Schmalspurlok	XVIII - XIX	T 7	MFFE

In vorstehender Tabelle sind die Lokomotiven mecklenburgischen Ursprungs mit MFFE gekennzeichnet, alle übrigen Gattungen entstammen den entsprechenden preußischen Bauarten. Die Gattungsbezeichnungen waren an den Lok mecklenburgischer Bauart nicht angeschrieben, sie sind der Vollständigkeit halber dennoch hier aufgeführt.

### Beschilderung

Die Namensschilder waren an beiden Seiten des Langkessels angebracht. Loknummer mit Schriftzug „Großh. Mecklenb.“ oder „MECKL. SCHWERIN“ und Krone waren in einem Schild vereinigt. Dieses Schild saß an der Rauchkammervorderseite und bei Lok mit Namensschildern am Führerhaus, bei solchen ohne Namen am Langkessel. Die Schlepptender trugen an ihrer Rückwand die Nummer der Lokomotive, zu der sie gehörten.

Am Führerhaus befand sich auch die Angabe der Verwendungsklasse a, b bzw. c.

## Oldenburg

### Eigentumsbezeichnung

Die Lokomotiven der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen trugen als Eigentumszeichen ein Rotgusschild mit dem oldenburgischen Wappen mit Krone und der Abkürzung G. O. E. Dieses Schild war an beiden Seiten des Führerhauses unterhalb der Fenster angebracht.

1919 entfiel das großherzogliche Wappen, an seine Stelle trat der Schriftzug „Oldenburg“ als Eigentumszeichen.



Wappenschild für oldenburgische Lokomotiven  
(Foto 1988 Thomas Landwehr)



## Identifizierung

Zur Identifizierung dienten bis 1916 Namen und bis zum Übergang auf die Deutsche Reichsbahn Inventarnummern. Die Namensschilder waren an den Langseiten des Kessels bzw. an den Wasserkästen der Tenderlok befestigt.

Inventarnummern wurden in fortlaufender Reihenfolge der Indienststellung vergeben und auf Schildern an der Rauchkammertür angebracht. Lok ohne Namen trugen die Nummernschilder an den Seiten der Rauchkammer bzw. der Wasserkästen.

## Gattungsbezeichnung

Eine Gattungsbezeichnung kam erst um 1906 mit der Beschaffung von Lokomotiven nach preußischen Mustern, sie entsprach weitestgehend den preußischen Grundsätzen (siehe unten). Gattungsschilder befanden sich ab etwa 1908 am Führerhaus unter dem Eigentumszeichen.

Gattung ab 1906	Verwendung
S 3, S 5.2, S 10	Schnellzuglokomotiven
P 3.2, P 4.1, P 4.2, P 8	Personenzuglokomotiven
G 1, G 4.2, G 7, G 8.2	Güterzuglokomotiven
T 0, T 1, T 1.2, T 2, T 3, T 5.1, T 13, T 13.1	Tenderlokomotiven

## Pfalz

Das Eigentumszeichen der pfälzischen Lokomotiven lautete „Pfalz. B.“ Dieser Schriftzug war mit der Inventarnummer auf einem Schild vereinigt und im oberen Bereich der Rauchkammertür angebracht.

Inventarnummern, die in der Beschaffungsfolge vergeben oder nach Freiwerden wieder verwendet wurden, waren anfangs mit Gussziffern an der Vorderseite des Schlotes und an der Rückseite der Lokomotive oder an den Seitenwänden des Tenders angebracht, bevor sie mit dem Eigentumszeichen zusammengefasst wurden. Zur zusätzlichen Identifizierung trugen die pfälzischen Lokomotiven Schilder mit Namen, die an den Langseiten des Kessels bzw. der Wasserbehälter saßen.

Die pfälzische Gattungsbezeichnung bestand aus den Buchstaben P, G, T und L (Personenzuglokomotiven, Güterzuglokomotiven mit Schlepptender, Nebenbahn- und Rangierenderlokomotiven, Lokalbahnlokomotiven), die durch arabische Zahlen ergänzt wurden. Gattungszeichen waren an den pfälzischen Lokomotiven nicht angeschrieben.

Mit dem Übergang auf die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen im Jahre 1909 wendete die nunmehrige Direktion Ludwigshafen die bayerischen Bezeichnungsgrundsätze auch auf die für das linksrheinische Netz beschafften Lokomotiven an. Vorhandene Lokomotiven wurden jedoch nicht sofort umgezeichnet, einige behielten sogar bis zum Übergang auf die Deutsche Reichsbahn ihre alte pfälzische Bezeichnung.

## Preußen

### 1883 bis 1918

#### Eigentumsbezeichnung

Das preußische Eigentumszeichen für Lokomotiven war grundsätzlich ein Gusschild (farbige Emailschilder entspringen der Phantasie von Modellbahnherstellern) und ist im Laufe der Zeit in drei verschiedenen Ausführungen erschienen. Ausführung 1 (Normalie VII 15) stammt aus dem Jahre 1883 und zeigt den heraldischen Adler Preußens mit überwiegend nach oben weisenden Schwingenfedern. Ausführung 2 stammt aus dem Jahre 1900 (Musterzeichnung VII 36) und zeigt nun einen Adler mit überwiegend hängenden Schwingenfedern. Die Ausführung 3 des Adlerschildes wurde im Jahre 1913 eingeführt (Musterzeichnung VII 36 2. Auflage) und zeigt einen Adler mit ebenfalls überwiegend hängenden Schwingenfedern, wirkt aber wesentlich „luftiger“ als seine Vorgängerausführung. Unter dem Adler hinzugesetzt war in allen Fällen der Schriftzug „K. P. E. V.“ als Abkürzung für „Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung“, eine Institution, die die Gesamtheit der preußischen Eisenbahndirektionen, der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Preußen und gleichgestellter Verwaltungseinheiten bezeichnete. Ähnliche Schilder, allerdings mit dem Reichsadler wurden bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (Zusatz „Els.-Loth.“, siehe Bild auf Seite 103) und bei deutschen Kolonialbahnen (Zusatz „K. D. E. V.“ für Kaiserlich Deutsche Eisenbahn-Verwaltung, oder „Deutsches Reich“) verwendet.

Es bleibt anzumerken, dass preußische Lokomotiven nicht immer bei ihrer Ablieferung die gerade aktuelle Ausführung des Adlerschildes erhielten; es war im sparsamen Preußen vielmehr üblich, Schilder bereits ausgemusterter Lokomotiven bei neuen Lok wiederzuverwenden, so dass auch viele jüngere Maschinen mit den älteren Adlerschildern ausgerüstet waren. Zahlreiche Werkfotos von preußischen Lok belegen dies.

Am 1. April 1897 wurde die Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion Mainz eingerichtet. Ihre Fahrzeuge waren anstelle des preußischen Adlers mit einem Gemeinschaftswappen (Adler und Löwe) als allgemeinem Eigentumsmerkmal auszurüsten<sup>124</sup>. Analog zu den preußischen Adlerschildern gab es dieses Schild in zwei Ausführungen mit unterschiedlichen Adlerbildern. Bemerkenswert ist, dass die Blickrichtung des Adlers gewendet wurde, um dem hessischen Löwen ins Antlitz zu schauen. Schließlich ist zu erwähnen, dass auch die Königliche Militäreisenbahn das Adlerschild als Eigentumszeichen verwendete, wobei anstelle des Schriftzuges „K. P. E. V.“ die Buchstaben „K. M. E.“ angebracht waren.



Adlerschild Ausführung 1 für preußische Lokomotiven (Zeichnung 1883/84 EZA Berlin VII 15)



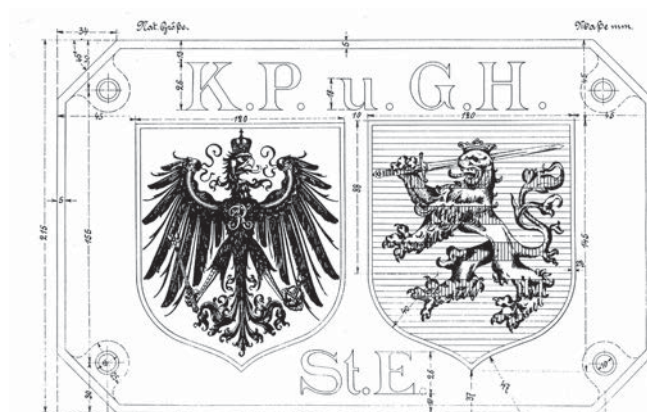
Adlerschild Ausführung 2 für preußische Lokomotiven (Zeichnung um 1900 EZA Berlin VII 36)



Adlerschild Ausführung 3 für preußische Lokomotiven (Zeichnung 1913 EZA Berlin VII 36, 2. Auflage)



Gemeinschaftswappen Ausführung 1 für Lok der ED Mainz (Zeichnung 1897 EZA Berlin VII 36a)



Gemeinschaftswappen Ausführung 2 für Lok der ED Mainz (Zeichnung 1912 EZA Berlin VII 36a, 2. Auflage)

## Identifizierung

Erste einheitliche Bezeichnungsweisen für ihre Lokomotiven führte die K. P. E. V. am 1. April 1883 ein<sup>125</sup>. Danach waren die Lokomotiven

- mit einem heraldischen preußischen Adler als „allgemeinem Eigentumsmerkmal“,
- mit einem Direktionsnamen als „besonderem Eigentumsmerkmal“ und
- mit Nummern nach einem festgelegten Nummernplan zu bezeichnen

Der Nummernplan war wie folgt aufgestellt und galt im Grundsatz bis 1905:

- |                |   |
|----------------|---|
| - 1 bis 99     | ungekuppelte Lokomotiven                                      |
| - 100 bis 499  | zweifach gekuppelte Personen zuglokomotiven mit Schlepptender |
| - 500 bis 799  | zweifach gekuppelte Güterzuglokomotiven mit Schlepptender     |
| - 800 bis 1399 | dreifach gekuppelte Güterzuglokomotiven mit Schlepptender     |

- |                 |                                       |
|-----------------|---------------------------------------|
| - 1400 bis 1699 | zweifach gekuppelte Tenderlokomotiven |
| - 1700 bis 1899 | dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven |
| - 1900 bis 1999 | Speziallokomotiven                    |

Die Direktionen nummerierten ihre Lokomotiven innerhalb dieses Nummernplans unabhängig voneinander. Zur eindeutigen Identifizierung einer Lokomotive der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen mussten deshalb stets die Eigentumsdirektion und die Loknummer angegeben werden. 1887 gab es elf Königliche Eisenbahn-Direktionen (KED):

Altona	Elberfeld
Berlin	Erfurt
Breslau	Frankfurt (M)
Bromberg	Hannover
Cöln linksrheinisch	Magdeburg
Cöln rechtsrheinisch	

Mit der Neuorganisation der preußischen Eisenbahnverwaltung wurden zum 1. April 1895 weitere Direktionen eingerichtet, so dass nun insgesamt 20 KED vorhanden waren:

Altona	Elberfeld	Königsberg
Berlin	Erfurt	Magdeburg
Breslau	Essen	Mainz (ab 1897)
Bromberg	Frankfurt (M)	Münster
Cassel	Halle	Posen
Cöln	Hannover	Saarbrücken
Danzig	Kattowitz	Stettin

Der oben dargestellte Nummernplan von 1883 musste mehrfach erweitert und geändert werden, weil man bei seiner Aufstellung nicht die technische Entwicklung der Lokomotiven voraussehen konnte. 1906 trat deshalb ein neuer Nummernplan in Kraft, der nun wie folgt aussah:

Von	bis	Gattung, Bauart, Anmerkungen
1	100	S 1
101	200	S 2
201	400	S 3
401	500	S 4
501	600	S 5
601	700	S 6
701	800	S 7
801	900	S 8
901	950	S 9
951	1000	S 10
1001	1500	reserviert für neue Bauarten
1501	1550	P 1
1551	1600	P 2
1601	1800	P 3
1801	1900	P 4 Zwilling
1901	2000	P 4 Verbund
2001	2100	P 5
2101	2300	P 6
2301	2400	P 7
2401	2500	P 8
2501	3000	reserviert für neue Bauarten
3001	3050	G 1
3051	3100	G 2
3101	3600	G 3
3601	3800	G 4 Zwilling
3801	4000*	G 4 Verbund
4001	4150	G 5 Zwilling
4151	4300	G 5 Verbund
4301	4400*	G 6
4401	4600	G 7 Zwilling
4601	4800	G 7 Verbund
4801	5000	G 8
5001	5100	G 9
5101	6000*	reserviert für neue Bauarten
6001	6040	T 0 und T 1
6041	6100	T 2
6101	6400	T 3
6401	6600	T 4

Von	bis	Gattung, Bauart, Anmerkungen
6601	6700	T 5
6701	6800	T 6
6801	7000	T 7
7001	7200*	T 8
7201	7400*	T 9
7401	7500*	T 10
7501	7700	T 11
7701	7900	T 12
7901	7950*	T 13
7951	8000*	T 14
8001	8100	T 15
8101	8200	T 16
8201	9000*	reserviert für neue Bauarten
9001	9050	T 26
9051	9100	T 27
9101	9150	T 28
9151	9200	T 29

\* nachträgliche Änderungen:

4301	4400	G 5 (1908, zunächst für G 6 vorgesehen)
5151	5400	G 8 (1912)
5401	5500	G 10
5801	6000	G 7 (1908)
5901	6000	G 81 (1916)
7001	7050	C-Heißdampfenderlokomotiven (1908)
7051	7500	1C-Güterzugenderlokomotiven (1908)
7901	8000	T 13 (1913)
8501	8600	T 14 (1913)
8601	8700	T 14 (1915)

Am 11. Dezember 1905 wurde die Umzeichnung der preußischen Dampflokomotiven nach den Grundlagen dieses Nummernplanes angeordnet<sup>126</sup>.

Die Betriebsnummer wurde auf den Schildern mit der Direktionsbezeichnung in Versalien vereinigt. Gleiche Schilder erhielten auch die Lok der Königlichen Militär-Eisenbahn, anstelle der Direktionsbezeichnung traten die Abkürzungen „K. M. E.“ oder „KGL. MIL. E.“.



Nummernschild Hannover 1907 an einer Lokomotive der Gattung T0 (Foto 2006 im Deutschen Technik-Museum, Berlin)





Nummern- und  
Gattungsschild für  
preußische Lokomotiven



## Gattungsbezeichnung

Eine Gattungsbezeichnung gab es für die Lokomotiven in Preußen anfangs nicht. 1885 hatte die KED Cöln linksrheinisch ein einfaches Schema für die Bezeichnung der Güterzuglok angewendet, bei dem die 2/3 gekuppelten Lokomotiven als Gruppe C und D, die 3/3 gekuppelten als Gruppe E geführt wurden<sup>127</sup>. Ab 1895 gab es auch bei der KED Elberfeld eine Einteilung zum Beispiel der Güterzuglok in die Klassen G 1 bis G 6. Schließlich ist die KED Münster zu nennen, die um die Jahrhundertwende ihre Lok in Gruppen einteilte, die mit römischen Zahlen bezeichnet wurden. In allen Fällen erfolgte diese Gattungsbezeichnung jedoch nur auf dem Papier, an den Lokomotiven wurde sie nicht angeschrieben.

Im Jahre 1903 erweiterte man dann allgemein die Kennzeichnung von Lokomotiven durch die „Gattungsbezeichnung“ für verschiedene Lokomotivbauarten und -typen. Die Gattungsbezeichnung setzte sich aus dem Gattungsbuchstaben und einer Zahl für die Leistungsklasse zusammen. Dabei bedeutete:

- G Güterzuglokomotive mit Schlepptender
- P Personenzuglokomotive mit Schlepptender
- S Schnellzuglokomotive mit Schlepptender
- T Tenderlokomotive

Lokomotiven mit einem Treibraddurchmesser über 1880 mm wurden als Schnellzuglokomotiven bezeichnet<sup>128</sup>.

Bei der Festlegung der Leistungsklasse folgte man zunächst dem Grundsatz, dass die Zahl 3 einer „normalen Leistung“ entspricht, schwächere Lokomotiven erhielten kleinere Zahlen, leistungsfähigere entsprechend größere. Später legte man zusätzlich fest, dass Heißdampflokomotiven mit geraden Zahlen für die Leistungsklasse, Nassdampflokomotiven mit ungeraden Zahlen zu bezeichnen sind. Diese Regelung wurde erstmals bei den Lok der Gattung S 4, P 6, G 6 bzw. T 8 angewendet, aber auch mit S 11 und T 26 unterbrochen. Zur weiteren Unterscheidung von Unterbauarten wurde ab 1910 der Zahl für die Leistungsklasse ggf. ein Index angehängt (zum Beispiel S 5<sup>2</sup>). Dieser Index war nur bei wenigen Lokgattungen im Gattungsschild angegeben: S 10<sup>1</sup>, S 10<sup>2</sup>, G 7<sup>3</sup>, G 8<sup>2</sup>, G 8<sup>3</sup>, T 14<sup>1</sup> und teilweise bei G 8<sup>1</sup>.

## Beschilderung

Die Lokomotiven der preußischen (bzw. preußisch-hessischen) Staatseisenbahnen waren mit folgenden Schildern ausgerüstet:

Ab	Inhalt
1883	Lieferjahr
1883	Heraldischer Adler mit Inschrift K. P. E. V. (Adlerschild)
1897	Preußisch-hessisches Wappen (Doppelwappen) mit Inschrift K.P.u.G.H.St.E. (Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Staatseisenbahn, nur bei Lok der Eisenbahndirektion Mainz)
1883	Eigentumsdirektion und Betriebsnummer
1883	Hersteller der Lokomotive (Firmenschild)
1883	Hersteller des Kessels
1900	Verwendungsklasse (Verwendungsschild)
1906	Gattungszeichen (Gattungsschild)
1906	Hinweis auf Schmidtschen Rauchröhrenüberhitzer (Überhitzerschild)

Die Schilder waren wie folgt an den Lokomotiven angebracht:

- das Adlerschild bzw. (bei ED Mainz) das Doppelwappen am Führerhaus in der Mitte zwischen Fensterunterkante und Führerhausunterkante und in der Mitte der Seitenwände der Schlepptender<sup>129</sup>
- das Verwendungsschild (mit den Buchstaben a, b oder c) am Führerhaus oberhalb des Adlerschildes
- das Gattungsschild am Führerhaus unterhalb des Adlerschildes
- das Schild mit Loknummer und Direktionsnamen an den Rauchkammerseiten bzw. an den Längsseiten der seitlichen Wasserkästen sowie an der Rückwand des Schlepptenders
- das Überhitzerschild bei Heißdampflok an den Rauchkammerseiten etwa in Höhe der Kesselmitte
- das Firmenschild am Radkasten, bei Schlepptenderlok ohne Radkasten am Führerhaus unterhalb des Gattungsschildes, bei Tenderlok ohne Radkasten in der Mitte der seitlichen Wasserkästen
- das Schild mit dem Lieferjahr der Lokomotive an der Rauchkammertür oberhalb des Handrades.

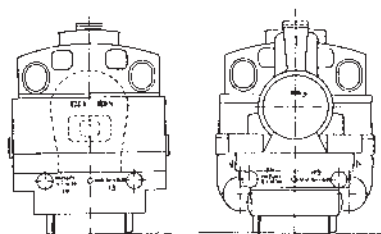
Weitere Schilder waren im Inneren des Führerhauses angebracht, die zum Beispiel Angaben zum Hersteller des Kessels, zur Höchstgeschwindigkeit oder das letzte Untersuchungsdatum enthielten. Auch die für die Bedienung der Lokomotiven notwendigen Schilder (zum Beispiel an den Handrädern) sind hier zu finden.

Das Schild mit dem Lieferjahr der Lokomotive (Altersschild) an der Rauchkammertür ist 1910 weggefallen<sup>130</sup>.

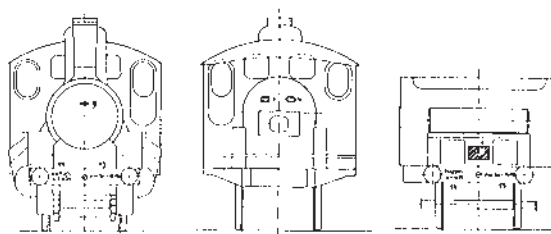
Alle Schilder der preußischen Lokomotiven waren zu Friedenszeiten aus Rot- oder Messingguss, die erhabenen Flächen (Ziffern, Buchstaben und Ränder) waren blank, die Grundfläche war gerippt und schwarz gestrichen.

**RAUCHROEHRENUEBERHITZER  
PATENT W. SCHMIDT**

Schild Rauchröhrenüberhitzer



Bemerkungen:		
1	Sonnenfeld, Möglichkeit unter Mittel-Sonnenfeld und über Mittel-Kernfeld	
2	Geschwindigkeit/Leuchtdichte	An der rechten Seitenwand
3	Türkisenförmige Schicht	An der Kesselrückwand
4	Kieselsteine	steigend
5	Äolische Säule	
6	Gattungsgefäß	
7	Leuchtschicht	=
8	Einmischfeld	B4 Zerkleinerung einer Leuchtschicht unter dem Gattungsgefäß
9	Äolische Säule	Soll künstlich fortzuführen
10	Äolische Säule	In großer Öffnung
11	Einfluß des Gasdruckes	In weiten Öffnung
12	Einfluß des Wasserdruckes	In weiten Öffnung
13	Unterwasserdruckverteilung	In großer Öffnung
14	Haftungsleistung	In großer Öffnung
15	Stabilität des Lagersystems	In Teilgebiet einer Zerkleinerung in großer Öffnung



Zusätzlich zu den Schildern waren an den preußischen Lokomotiven Anschriften angebracht, die mit Hilfe von Schablonen und weißer bzw. gelber Farbe aufgetragen wurden. Es handelte sich dabei im Einzelnen um:

Ab:	Inhalt:
1881	Zeichen für Profilüberschreitung (gelbes Dreieck, gelber Balken, weiße Kreisfläche)
1898	Inhalt der Wasserbehälter in cbm (weiß)
1898	Inhalt der Kohlenbehälter in t (weiß)
1898	Inhalt der Gasbehälter in l (weiß)
1898	Untersuchungsdatum (gelb)
1908	Bremsbauart (gelb)
1908	Haftpflicht (gelb)
1910	Heimatdienststelle (gelb)

- Inhalt des Wasser- und Kohlenbehälters an den Seitenwänden des (bei Tenderlok hinteren) Wasserkastens
- Inhalt des Gasbehälters in der Nähe dieses Behälters
- Zeichen für Profilüberschreitung (Dreieck und Balken), Bremsbauart, Untersuchungsdatum und Heimatdienststelle an den Führerhausseitenwänden
- Zeichen für Profilüberschreitung (Kreisfläche) vorne

Die Untersuchungswerkstätte und das Datum der letzten Untersuchung (zum Beispiel: UNT. BN 5.XII.98, BN steht für Hauptwerkstätte Berlin) waren an der vorderen Pufferbohle der Lokomotiven anzuschreiben. Bei Tendern befand sich der Untersuchungsvermerk entweder an der hinteren Pufferbohle oder an den hinteren Enden der beiden Langträger.

Bis August 1908 war der Monat des Untersuchungsdatums in römischen Ziffern angeschrieben, dann waren dafür ebenso wie schon bisher für den Tag und das Jahr arabische Ziffern vorgeschrieben<sup>134</sup>.

Spätestens ab 1908 war die Anschrift der Bremsbauart an Lokomotiven und Tendern vorgeschrieben<sup>135</sup>. Bei Lokomotiven wurde die Bremsbezeichnung (LUFTDRUCKBREMSE [WEST.] oder [KNORR]) neben oder unter dem Gattungsschild angeschrieben, bei Tendern entweder am Wasserkasten, an den Langträgern oder am vorderen Drehgestell. Diese Anschrift war in gelber Farbe auszuführen.

Ebenfalls ab 1908 war bei neuen Lokomotiven die Frist der Haftpflicht des Herstellers (zum Beispiel: HAFTPFL: b. 1.6.09) in der Nähe des gewölbten Puffers in gelber Farbe an Lok und Tender anzuschreiben.

Die Bezeichnung der Heimatdienststelle befand sich ab etwa 1910 in abgekürzter Form (zum Beispiel: Gd. für Grunewald) am Führerhaus der Lokomotiven.

Lokomotiven mit Marcotty-Rauchverbrennungseinrichtung erhielten einen roten Ring am Schlot. Dieser Ring war bis Juli 1913 vorgeschrieben und entfiel dann ersatzlos<sup>136</sup>.

Gegen Ende des ersten Weltkrieges erhielten die Lokomotiven aus Gründen der Material- und Arbeitersparnis häufig keine Schilder mehr für Betriebsnummer/Eigentumsbezirk und Betriebsgattung, statt dessen wurden Farbanschriften in der Form der Schilder in gelber Farbe aufgebracht.

### Lok mit Vollverkleidung und elektrische Lokomotiven

Dampflokomotiven mit Vollverkleidung und elektrische Lokomotiven waren sinngemäß mit Schildern und Anschriften bezeichnet. Die ersten elektrischen Lokomotiven erhielten zunächst Betriebsnummern, die im Nummernplan von Dampflokomotiven nicht belegt waren. 1908 wurden eigene Gattungszeichen und Nummernreihen für E-Lok eingeführt:

Gattung	Bedeutung	Nummernreihe
ARL	Akkumulator-Rangier-Lokomotive	ab 10021
WGL	Wechselstrom-Güterzug-Lokomotive	ab 10501
WSL	Wechselstrom-Schnellzug-Lokomotive	ab 10201

1912 waren neue Gattungsbezeichnungen für E-Lok notwendig geworden. Sie lauteten wie folgt:

Gattung	Bedeutung	Nummernreihe
EB	Elektrisches Triebgestell	ab 1
EG	Elektrische Güterzuglokomotive	ab 501
EP	Elektrische Personenzug-Lokomotive	ab 201
ES	Elektrische Schnellzug-Lokomotive	ab 1
EV	Elektrische Verschiebe-Lokomotive	ab 1

Diese Gattungsbezeichnung war bei den preußischen E-Lok Bestandteil der Loknummer und musste zur eindeutigen Identifizierung einer Lok mit angegeben werden. Die einzelnen Teile mehrteiliger fest gekuppelter E-Lokomotiven wurden durch Anhängen von Kleinbuchstaben an die Betriebsnummer

unterschieden (zum Beispiel EG 538a + EG 538b + EG 538c). Waren die Teile einzeln verfahrbar, so erhielt jeder Teil eine eigene Betriebsnummer (zum Beispiel EP 209 + EP 210).

### Ausführung der Schilder und Anschriften

Über die Anordnung und Ausführung der Schilder und Anschriften an Lokomotiven und Tendern enthält der nachstehend wiedergegebene Auszug aus den „Besonderen Bedingungen für die Lieferung von Lokomotiven und Tendern“ von 1914 interessante Informationen:

*Für die Anordnung und Ausführung der Schilder und Anschriften sind die Musterzeichnungen maßgebend.*

*Die erhabenen Flächen der Schilder sind zu schlichten und zu polieren, der Grund ist schwarz zu lackieren.*

*Die Lokomotiven, deren Teile über die im § 28, Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vorgeschriebene Umgrenzung hinausragen, sind an den Seitenwänden des Führerhauses durch ein gleichseitiges Dreieck zu kennzeichnen, ... Das Dreieck ist ... neben dem Gattungsschild anzubringen und seine Gesamtfläche ist gelb zu streichen.*

*Bei den Lokomotiven, deren Teile im übrigen innerhalb der vorgeschriebenen Umgrenzung liegen, an denen aber die über die Umgrenzungslinie hinausragenden Schornsteine durch Abnehmen des Aufsatzes auf die zulässige Höhe eingeschränkt werden können (§ 18 Abs. 2 der B. O.), ist ... über dem Dreieck ein waagerechter Strich ... in gelber Farbe anzubringen.*

Während des ersten Weltkrieges wurden – bedingt durch den militärischen Einsatz oder durch Sparmaßnahmen – die Vorschriften für die Bezeichnung der preußischen Lokomotiven mehrfach geändert.

So wurde im Juni 1915 angeordnet, am oberen Teil der Rauchkammertür die Betriebsnummer in weißer Farbe, an der Kohlenkastenrückwand von Tenderlok ein Gusseisenschild mit Nummer und Heimatdirektion anzubringen<sup>137</sup>. Im Dezember 1916 wurde verfügt, die bronzenen durch gusseiserne Schilder zu ersetzen<sup>138</sup>.

Wenige Tage später folgte die Anordnung, die Bronze- und Rotgussschilder bei fälliger Untersuchung durch Blechplatten mit weißen Aufschriften und weißem Rand auf schwarzem Grund zu ersetzen<sup>139</sup>.

Gleichzeitig verfügte man den Fortfall der im Juni 1915 eingeführten gusseisernen Tafel an der Rückwand der Tenderlok und der Schlepptender und ihren Ersatz durch weißen oder grauen Farbanstrich oder Blechtafel, an der Rauchkammertür war der Direktionsname hinzuzusetzen<sup>140</sup>.

Am Ende des Ersten Weltkrieges waren die preußischen Lokomotiven und Tender aufgrund dieser häufigen Änderungen sehr unterschiedlich bezeichnet. Es gab Lok, die noch die alten Rotgussschilder besaßen. Andere waren mit den seit 1915 vorgeschriebenen Gusseisenschildern ausgerüstet oder bereits mit weißen oder grauen Anschriften auf Blechtafeln oder direkt am Aufbau bezeichnet.

Im Kriege wurden die Lokomotiven, die den Militäreisenbahndirektionen (MED) am westlichen, östlichen und südlichen Kriegsschauplatz zugeteilt waren, mit dem Namen



ihres Maschinenamtes oder ihrer Betriebswerkmeisterei bezeichnet<sup>141</sup>. Die entsprechende Abkürzung war in weißer Farbe vorne am Schornstein oder oben auf der Rauchkammertür angebracht.

### Schriftgröße

In Preußen waren die Schriftgrößen (Höhe der Großbuchstaben, ohne Schatten) für die äußeren Anschriften und Lokschilder anfangs am Fünfer-Raster orientiert, das heißt: die Schriftgrößen waren bei einem Verhältnis von 5:1 zwischen Höhe und Strichstärke: 140, 120, 105, 75, 65, 55 und 40 mm<sup>142</sup>.

1905 wurde bei den Anschriften das Verhältnis zwischen Höhe und Strichstärke auf 7:1 geändert. Damit ergaben sich folgende Größen für die äußeren Anschriften: 217, 140, 133, 126, 105, 91, 70, 63, 56, 49, 42, 35, 21 und 14 mm<sup>143</sup>. Auf zahlreichen Schilderzeichnungen sind jedoch auch Abweichungen von diesen Maßen festzustellen.

Die Ziffern und Buchstaben auf dem Loknummernschild behielten bis zum Ende der preußischen Staatseisenbahnen die Schrifthöhe 140 bzw. 25 mm im Fünfer-Raster<sup>144</sup>.

### 1918 bis 1923

Bei den preußischen Lokomotiven und Tendern entfernte man nach dem Ende des Ersten Weltkrieges die bisherigen Hoheitszeichen<sup>145</sup>. Es war vorgesehen, diese durch ein gleich großes Schild mit der Inschrift P. St. E. V. (für Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung) zu ersetzen. Anstelle des Schildes wurde dieser Schriftzug auch einfach aufgemalt, meist wurde das Eigentumszeichen jedoch ganz weggelassen. Bei der preußisch-hessischen ED Mainz ersetzte man das bisherige Doppelwappen vereinzelt durch die schlichte Schablonenanschrift „P. u. H. St. E. V.“ oder man verzichtete ebenfalls auf eine allgemeine Eigentumsbezeichnung. Die Lokomotiven waren ja nach wie vor anhand des Direktionsnamens als Eigentum der preußischen Staatseisenbahnen erkennbar.

Bei neuen Lokomotiven waren ab 1919 die Adlerschilder und preußisch-hessischen Gemeinschaftswappen ohne Ersatz wegzulassen<sup>146</sup>.

1921 wurde schließlich verfügt, dass die Betriebsnummern einschließlich der Heimdirektion in gelber (statt in weißer) Farbe anzuschreiben sind<sup>147, 148</sup>. Auch die erhabenen Flächen der vorhandenen Eisengussschilder waren danach mit gelber Farbe zu streichen.

Aufgrund der Gebietsverluste nach dem Ersten Weltkrieg gehörten große Teile der Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig, Kattowitz, Posen und Saarbrücken nicht mehr zum preußischen Staatsgebiet. Deshalb wurde die Änderung der Eigentumsbezeichnungen Bromberg, Danzig und Posen in Osten<sup>149</sup>, Kattowitz in Oppeln<sup>150</sup> und Saarbrücken in Trier<sup>151</sup> durch Ersatz der Gussschilder durch Farbanschriften bzw. sorgfältiges Abbrennen entsprechender Farbanschriften und Neubeschriftung angeordnet.

Im April 1922 wird empfohlen, die Kurzzeichen für die Heimatbetriebswerkstätten durch die ausgeschriebene Bezeichnung zu ersetzen<sup>152</sup>.

Im Juli 1922 wirft die Umzeichnung der Lokomotiven in das Schema der Deutschen Reichsbahn ihre Schatten voraus: Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-

Hessen, verfügte die Anbringung der Adlerschilder mit der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ an Stelle der P. St. E. V.-Schilder bzw. -Anschriften<sup>153</sup>. Diese Schilder waren jedoch nur für kurze Zeit vorgeschrieben, sie wurden später durch ein Schild mit dem Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ abgelöst (siehe weiter unten). Vorhandene preußische Lokomotiven dürften kaum mit dem Reichsbahndadler ausgerüstet worden sein.

## Sachsen

### Eigentumsbezeichnung

Anfangs trugen die Lokomotiven der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen keine Eigentumsbezeichnung, offensichtlich genügte der Name der Lokomotive, um ihre Zugehörigkeit zu bestimmen. Da grenzüberschreitender Verkehr eher die Ausnahme war, kam man damit wohl gut zurecht.

Als Eigentumszeichen verwendeten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ab 1892 (mit Entfall der Namensschilder an den Güterzuglok) den Schriftzug „K. Sächs. St. B.“, zunächst als große Anschrift auf den Tenderseitenwänden, später als Schilder „K. Sächs. Sts. E. B.“ an den Seiten des Führerhauses unterhalb der Fenster. Ab 1919 lautete die Eigentumsbezeichnung „Sächs. Sts. E. B.“.



Eigentumsschild für sächsische Lokomotiven

### Identifizierung

Namen wurden ursprünglich für jede Lok vergeben, ab 1892 gaben die Güterzuglok ihre Namen an neu gebaute Personenzuglok ab, neue Personenzuglok erhielten bis 1900 Namen, teilweise in zweiter Vergebung von ausgemusterten Lok. Die Namensschilder befanden sich an den Langseiten des Kessels, bei Tenderlokomotiven an den Wasserkästen. Inventarnummern wurden ab 1869 in fortlaufender Reihenfolge vergeben, wobei freie Nummern ausgeschiedener Lok erneut belegt wurden; sie waren an den Führerhauswänden und an der Vorderseite des Schlotes angebracht.

Ab 1892 galt ein neuer Nummernplan mit bauartgegliederten Nummerngruppen, der mehrfach ergänzt und geändert wurde. Die zugehörigen Nummernschilder befanden sich unter dem Eigentumszeichen am Führerhaus, bei neueren Schlepptenderlok ab 1900 an beiden Seiten der Rauchkammer, bei neueren Tenderlok an den Seiten der Wasserkästen. Die Tender erhielten eigene Nummern, die in den beiden oberen Ecken der Tenderrückwand angebracht waren. Sie waren nicht identisch mit den Nummern der zugehörigen Lokomotiven.



Nummern- und Gattungsschild  
für sächsische Lokomotiven



## Gattungsbezeichnung

Zu Beginn wurde die Kategorisierung der Lokomotiven nach Herstellern mit Herstellerabkürzung und laufender Bauartnummer in römischen Zahlen von I bis VIII angewendet. Diese Gattungsbezeichnung war allerdings an den Lokomotiven nicht angeschrieben.

1871 wurde eine systematische Gattungsbezeichnung eingeführt, bei der die Lokomotiven in die Gattungen I bis VIII eingeteilt wurden. Das Gattungsschema unterlag im Laufe der Zeit zahlreichen Modifikationen. Die wichtigsten Gattungen waren damals:

Gattung	eingeführt	Beschreibung
I	1871	1B-Lokomotiven der Longboilerbauart verschiedener Hersteller, Baujahre ab 1845 (ausgemustert bis 1885)
I	1890	B'B'-Lokomotiven der Bauart Günther-Meyer
II	1871	1B-Lokomotiven der Longboilerbauart verschiedener Hersteller, Baujahre ab 1845 (ausgemustert bis 1885)
II	1885	1B-Lokomotiven der Longboilerbauart, Baujahre ab 1852 (1885 aus Gattung III umbenannt)
III	1871	1B-Lokomotiven der Longboilerbauart, Baujahre ab 1852 (1885 in Gattung II umbenannt)
III	1885	1B-Personenzuglokomotiven, Baujahr 1871 (1885 aus Gattung IIb umbenannt)
IIIa	1871	1B-Lokomotiven mit durchhängender Feuerbüchse zwischen den Kuppelachsen, Baujahr 1853
IIIb	1871	1B- und 1'B-Personenzuglokomotiven, Baujahr 1871 (die 1B-Lokomotiven wurden 1885 in Gattung III umbenannt)
IV	1871	1'B-Lokomotiven für kurvenreiche Gebirgsstrecken, Baujahre ab 1856
V, Va	1871	C-Güterzuglokomotiven, Baujahre ab 1855
VI	1871	1B-Eilzuglokomotiven, Baujahre ab 1858
VII	1871	B-Gemischttzuglokomotiven, Baujahre ab 1868
VIII	1871	2'B-Lokomotiven, Baujahre ab 1857

Ohne römische Zahl war die C-Tenderlokomotive der Gattung H T bezeichnet, erst 1876 erhielten sie die Bezeichnung H VT, wobei H den Hersteller Hartmann identifizierte. Für die später beschafften Sonderbauarten wurden ebenfalls besondere Gattungsbuchstaben verwendet: F für Lok der Bauart Fairlie (1885), M für Lok der Bauart Meyer (1889) und KI für Lok der Bauart Klose (1889).

Ab 1876 kamen weitere Buchstaben in Gebrauch, die als Zusatz zur Gattungsnummer auf besondere Bauarten hingen:

Buchstabe	eingeführt	Bedeutung
b	1885	bewegliche Laufachse
bb	1885	zwei bewegliche Laufachsen
C	1887	Verbundlokomotive
H	1905	Heißdampflokomotive
K	1881	Schmalspurlokomotive 750 mm
M	1902	Schmalspurlokomotive 1000 mm
O	1885	Omnibuslokomotive
S	1884	Sekundärbahnlokomotive
T	1876	Tenderlokomotive
V	1889	Verbundlokomotive

Die Buchstaben H und V waren in Fraktur angeschrieben, um eine Unterscheidung mit dem Herstellerbuchstaben H (Hartmann) bzw. mit der römischen Ziffer V zu erzielen.

Drehgestelllokomotiven wurden von 1885 bis 1896 ebenfalls mit dem Zusatzbuchstaben b bezeichnet.

Die vollständige Gattungsbezeichnung setzte sich bis 1896 aus der Abkürzung für den Lieferer, der Gattungsnummer und den Zusatzbuchstaben nach diesem Schema zusammen. Ab etwa 1885 wurde die Gattungsbezeichnung – jedoch ohne das Herstellerzeichen – auf einem Schild unterhalb der Betriebsnummer bzw. des Eigentumszeichens angebracht.

Das letzte System für die sächsische Gattungsbezeichnung wurde 1896 offiziell eingeführt. Es basierte auf dem bisherigen System mit den Gattungen I bis VIII, die Angabe des Lieferers wurde jedoch aufgegeben. Neue normalspurige Reisezuglokomotiven erhielten gerade, normalspurige Güterzug-, Rangier- und Nebenbahnlokomotiven ungerade Zahlen, die in Fortsetzung des Gattungsnummernplanes von IX bis XX (ohne XVII und XIX) vergeben wurden.

Schmalspurlokomotiven wurden ebenfalls mit I beginnend bezeichnet und wie bisher durch die Buchstaben M bzw. K unterschieden. Bis 1900 erhielten Schmalspurlokomotiven mit festen Achsen den Zusatzbuchstaben A, solche mit Klien-Lindner-Hohlachsen den Buchstaben B, danach entfiel diese Bezeichnung.

Gattung	Achsfolge	Gattung	Achsfolge
<i>Normalspurlokomotiven</i>		<i>Schmalspurlokomotiven für Meterspur</i>	
I	B B, C	I M	B+B
II	1 B		
III	B 1, C 1	<i>Schmalspurlokomotiven für 750 mm Spurweite</i>	
IV	1 B 1		
V	C		
VI	1 B	I K	C
VII	B	II K	C+C
VIII	2 B	III K	C 1
IX	1 D	IV K	B B
X	2 B 1	V K	D
XI	E	VI K	E
XII	2 C		
XIII	1 E	<i>Diese Bezeichnung wurde ggf. durch Buchstaben und Zahlen wie folgt ergänzt:</i>	
XIV	1 C 1	a	alte Bauart
XV	C C	b	bewegliche Laufachse
XVI		H	Heißdampftriebwerk
XVII	nicht belegt	O	Lokomotiven für Omnibuszüge
XVIII	2 C 1	S	Vollspur-Nebenbahn-Lokomotive
XIX	nicht belegt	T	Tenderlokomotive
XX	1 D 1	V	Verbundtriebwerk
		1	Schnellzuglokomotive
		2	Personenzuglokomotive

## Sonstiges

Die Angabe der militärischen Verwendungsklasse wurde in Sachsen 1897 eingeführt. Der zugehörige Buchstabe (a, b oder c) wurde neben den Einstiegen an den Führerhausseitenwänden zusammen mit der Angabe der Zugkraft in Tonnen mit gelber Farbe angeschrieben (Beispiel für die Gattung XIII H):

**19,3 t**  
**c**

Ab etwa 1910 erfolgte die Angabe von Wasser- und Kohlevorräten in cbm bzw. kg am Tender bzw. am Wasserkasten der Tenderlokomotiven. 1915 folgte die Anbringung des Zeichens für die Profilüberschreitung.

# Württemberg

## Eigentumsbezeichnung

An den Lokomotiven der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E.) befand sich erst ab etwa 1903 als Eigentumszeichen der Schriftzug „Württemberg“, er war auf einem vergleichsweise kleinen Rotgusschild zu beiden Seiten des Führerhauses angebracht.



Eigentumszeichen für württembergische Lokomotiven

## Identifizierung

Zur Identifizierung der Lokomotiven dienten zunächst Namen und Inventarnummern. Namen wurden bis 1896 verwendet. Nummern wurden von Beginn an in aufsteigender Reihenfolge entsprechend der Beschaffung vergeben, durch Ausmusterung freigewordene Inventarnummern wurden jedoch wieder verwendet. Neubauten ab 1897 erhielten bauartgetrennte Nummerngruppen, deren Nummern wurden nur einmal vergeben. Die Namensschilder waren an den Kesselseiten bzw. an den Wasserbehältern befestigt. Die Loknummern waren an der Rauchkammer, ab etwa 1906 auch am Führerhaus neben oder unter den Fenstern angebracht. Die Tenderlokomotiven erhielten ebenso wie die Tender auf der Rückwand ein Nummernschild<sup>154</sup>.



Gattungs- und Nummernschild für württembergische Lokomotiven



## Gattungsbezeichnung

Die Gattungsbezeichnung (in Württemberg: Klasse) erfolgte anfangs mit römischen Zahlen I bis VII in der Folge der Beschaffung, ab 1858 mit Buchstaben A bis F und T und zum Teil mit Zahlen. Sie war anfangs mit gegossenen Lettern ausgeführt, später auf separaten Schildern oder vereinigt mit der Betriebsnummer am Führerhaus angebracht.

Ab 1892 waren die Hauptgattungen A bis E und AD für Personenzuglokomotiven, F bis K für Güterzuglokomotiven, T 2 bis T 6 für Tenderlokomotiven eingerichtet. Die Hauptgattungen wurden ggf. durch Zahlen und durch Kleinbuchstaben weiter unterteilt:

a	ältere Lokomotive	h	Heißdampflokomotive
aa	sehr alte Lokomotive (ausmusterungswürdig)	n	Nebenbahnlokomotive
b	Umbaulokomotive	s	Schmalspurlokomotive (1000 mm)
c	Verbundtriebwerk	ss	Schmalspurlokomotive (750 mm)
d	Duplextriebwerk	z	Zahnradlokomotive.

Die Lokomotiven der verstaatlichten Eisenbahnen erhielten zur Unterscheidung ihrer Herkunft ebenfalls Zusatzbuchstaben:



Tk	Tenderlok der Kirchheimer Eisenbahngesellschaft
Tu	Tenderlok der Ermstalbahn Metzingen – Urach

Für die nach preußischen Zeichnungen beschafften Lokomotiven der Gattungen G 12, T 9, T 14 und T 18 wurden in Württemberg die preußischen Gattungszeichen verwendet.

## Sonstiges

Ab etwa 1903 wird die Leistungsklasse der Lokomotiven auf Schildern mit den Buchstaben a, b oder c am Führerhaus angebracht.

Das Zeichen für Profilüberschreitung findet man ab etwa 1909 auch an den württembergischen Lokomotiven mit hohem und abnehmbarem Schornsteinaufsatz.

An der vorderen Pufferbohle der Lokomotive und der hinteren des Tenders war in der Nähe des gewölbten Puffers der Haftpflichtvermerk anzuschreiben.

## Ausführung der Schilder und Anschriften

Zur Ausführung der Schilder und Anschriften an württembergischen Lokomotiven teilt Bernd Beck, Plochingen, folgendes mit:

*Über die Anordnung und den Umfang der Schilder und Anschriften an württembergischen Lokomotiven sind uns keine amtlichen Dokumente überliefert. Eine systematische Analyse von Fabrikfotos, bei denen der Zeitpunkt der Aufnahme naturgemäß bekannt ist, und der Vergleich mit den wenigen Betriebsfotos lassen Rückschlüsse auf die Schilder und Anschriften an württembergischen Lokomotiven zu. Folgende Formen der Bezeichnung sind zu beobachten:*

- 1 gegossenes Klassenzeichen mit Einzelbuchstaben direkt auf der Seitenwand des Führerhauses, Namensschild in der Mitte des Langkessels; diese klassische Anordnung wurde bis etwa 1890 verwendet
- 2 gegossenes Klassenzeichen direkt auf der Seitenwand des Führerhauses, darunter angeordnet Loknummer aus gegossenen Lettern, ebenfalls direkt auf die Führerhauswände geschraubt oder genietet; diese Anordnung war ab etwa 1890 bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts üblich
- 3 gegossenes Klassenzeichen direkt auf der Führerhausseitenwand, darunter angeordnet das Loknummernschild; diese Art scheint nur kurzfristig üblich gewesen zu sein, man beobachtet sie nur bei zwei Lokomotiven der Klasse AD von 1903
- 4 gegossenes Klassenzeichen direkt auf der Führerhaus-

seitenwand, darunter Nummernschild, darunter Eigentumsschild Württemberg, darunter Leistungsschild (a, b oder c); diese Art der Bezeichnung wurde um 1903 zur Standardbeschilderung der württembergischen Lokomotiven, gelegentlich war das Leistungszeichen nicht direkt unter den übrigen Schildern, sondern nach vorne versetzt angeordnet

- 5 gegossenes Klassenzeichen auf der Führerhausseitenwand, darunter gegossene Loknummern mit einzelnen Ziffern direkt auf der Wand, darunter Eigentumsschild Württemberg, darunter Leistungszeichen, in der Mitte des Langkessels Namensschild; mit dieser Anordnung wurden ältere Lokomotiven ab etwa 1903 versehen
- 6 bei den modernen württembergischen Lokomotiven der Klassen C und K, die einen in das allgemeine Umgrenzungsprofil reichenden und abnehmbaren Schornsteinaufsatz besaßen, wurde dies durch ein Dreieck mit einem darüber liegenden Querbalken angezeigt; dieses Zeichen wurde über dem Leistungszeichen angebracht, die übrige Bezeichnung entsprach Punkt 4
- 7 Eigentumsschild Württemberg, darunter Leistungsschild, daneben in einer Kolonne angeordnet oben das Klassenzeichen direkt auf der Seitenwand, darunter die Loknummer; diese Variante wurde lediglich an Lok der Klasse H beobachtet, die nachfolgend gebauten Heißdampflokomotiven der Klasse Hh hatten wieder die üblichen Schilder nach Punkt 4
- 8 Klassenschild, darunter Eigentumsschild Württemberg, darunter nach vorne versetzt Zeichen für Profilüberschreitung, darunter Schild mit Leistungsklasse, an den Seiten der Rauchkammer die Loknummer auf Schildern; diese Form wurde nur für die ersten Serien der Lok Klasse G 12 verwendet
- 9 aufgemalte Anschriften für Profilüberschreitung, daneben Gattungszeichen (Klassenzeichen), darunter Loknummer; diese Art der Bezeichnung wurde nur an der letzten Serie der G 12 verwendet
- 10 abweichend von der unter Punkt 2 genannten Bezeichnung wurde bei den Lokomotiven der Klasse T die Klassenbezeichnung sowie die Loknummer in einer Zeile angeordnet, alle Buchstaben und Ziffern waren direkt auf das Blech des Führerhauses aufgenietet oder geschraubt
- 11 Beschriftung wie unter Punkt 4 beschrieben, jedoch Klassenzeichen als gegossenes Schild an der Führerhausseitenwand; diese Bezeichnung wurde ab Lok 1280 des Baujahres 1920 für alle württembergischen Lok der Klassen T 5, Tn und T 14 verwendet.

# Saarbahnen 1920 bis 1935

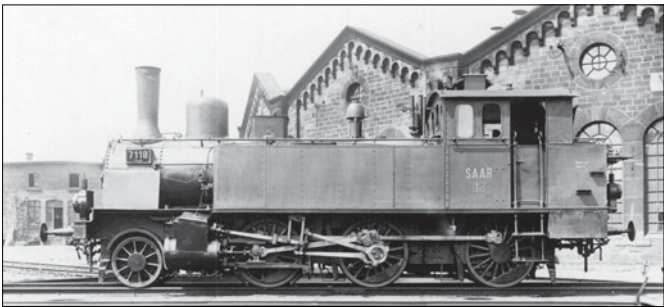
Im nach dem Ersten Weltkrieg abgetretenen und dem Völkerbund unterstellten Saargebiet entstanden aus den dort liegenden Eisenbahnen die Saarbahnen. Diese übernahmen 359 Dampflokomotiven überwiegend preußischer und einiger bayerisch/pfälzischer Bauarten in ihren Fahrpark<sup>155</sup>.

Als Eigentumszeichen erhielten die Lokomotiven der Saarbahnen den schlichten Schriftzug SAAR am Führerhaus oberhalb des Gattungsschildes in gelber Farbe angeschrieben. Die Betriebsnummer befand sich auf einem Schild seitlich der Rauchkammer bzw. an den seitlichen Wasserkästen,

das nach der bisher gültigen preußischen Musterzeichnung ausgeführt war. Anstelle des Direktionsnamens stand hier jedoch ebenfalls das Wort SAAR. Nach dem Übergang der Saarbahnen an die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935 erhielten die Lokomotiven die Schilder und Anschriften nach den Regeln der Deutschen Reichsbahn.

SAAR

Anschrift SAAR für Lokomotiven der Saarbahnen von 1920 bis 1935



Preußische T 9.1 der Saarbahnen, Betriebsnummer 7118 SAAR an der Rauchkammer, Gattungsschild T 9.1 und Anschrift SAAR am Führerhaus, Anschrift Wasser und Kohle am Tenderkasten (Foto Hermann Maey, Sammlung Arno Geil)

## Deutsche Reichsbahn

### Umzeichnung der Dampflokomotiven 1923

Nach dem Übergang der Eisenbahnen der deutschen Länder Baden, Bayern, Mecklenburg, Oldenburg, Preußen-Hessen, Sachsen und Württemberg in das Eigentum des Deutschen Reiches zum 1. April 1920 war es erforderlich, die Bezeichnungsweise der Lokomotiven zu vereinheitlichen. Nach eingehenden Diskussionen – insbesondere über die Gattungsbezeichnung und die Numerierung – wurde im Jahre 1922 ein erster Nummernplan für Dampflokomotiven aufgestellt. (Für elektrische Lokomotiven folgte ein Umzeichnungsplan erst im Jahre 1927, siehe Seite 125.)

Dieser Plan basierte auf dem Prinzip, den Lokomotivpark nach Bauart und Kupplungsverhältnis in Baureihen aufzuteilen, wobei die Baureihen durch eine zweistellige Stammnummer gekennzeichnet wurden. Eine drei- oder vierstellige Ordnungsnummer wurde vorgesehen, um die einzelne Lokomotive innerhalb einer Baureihe identifizieren zu können. Jede Loknummer bestand aus der Kombination Stammnummer und Ordnungsnummer, sie sollte im Bereich der Deutschen Reichsbahn nur einmal vorkommen. Die Angabe einer Eigentumsdirektion zur Identifizierung erübrigte sich damit.

Anlässlich einer Bestandsermittlung wurde im Jahre 1922 ein Nummernplan entworfen, der die vorhandenen Lokomotiven nach ihrer Bauart und Achsfolge in verschiedene Stammnummernreihen einordnete.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die dabei verwendeten Stammnummernreihen:

Nummernplan für Dampflokomotiven (Entwurf 1922)

01 bis 14	Schnellzuglokomotiven mit Schlepptender
15 bis 29	Personenzuglokomotiven mit Schlepptender
30 bis 54	Güterzuglokomotiven mit Schlepptender
55 bis 74	Personenzugtenderlokomotiven
75 bis 77	Güterzugtenderlokomotiven

Auf der Grundlage dieses Entwurfes wurde im Januar 1923 ein (erster) vorläufiger Umzeichnungsplan für die Dampflokomotiven aufgestellt, der nur die Länderbahnlokomotiven – je-

doch noch ohne Tenderlok – umfasste<sup>156</sup>. Neue Lokomotivbauarten waren in diesem Plan noch nicht vorgesehen, weil man ursprünglich vorhatte, Lokomotiven bewährter Länderbahnbauarten weiter zu beschaffen.

Auch für die Gattungsbezeichnung der Dampflokomotiven suchte man neue Lösungen, waren doch die bisherigen Bezeichnungen der Länderbahnen sehr unterschiedlich. Das neue Betriebsgattungszeichen sollte in Kurzform Angaben über den Verwendungszweck der Lokomotive, die Achslast und das Kupplungsverhältnis vereinigen. Für die Kennzeichnung des Verwendungszweckes legte man die Buchstaben S, P, G, Pt, Gt, Z, L und K fest (Bedeutung siehe Seite 117). Die Achslast und das Kupplungsverhältnis wurden in einer dreistelligen Zahl vereinigt. Die erste Stelle stellte dabei die um 10 verminderte Achslast in Tonnen (t) dar, die zweite Stelle die Anzahl der Kuppelachsen und die dritte Stelle die Anzahl aller Achsen. Das Gattungszeichen S 624 beschreibt also eine Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, 16 t Achslast, zwei Kuppelachsen und vier Achsen insgesamt.

Nachdem dieser Umzeichnungsplan aufgestellt war, zeichnete sich bereits ab, dass der Entwicklung von neuen Lokomotivbauarten (Einheitslokomotiven) doch ein größerer Vorrang eingeräumt werden muss. Dies machte eine Überarbeitung des Planes erforderlich, wobei für die neuen Lokomotivbauarten entsprechender Raum vorzusehen war.

Inzwischen waren jedoch von der Industrie Lokomotiven abgeliefert worden, die schon die Betriebsnummern und Gattungszeichen des Entwurfs trugen. Es handelte sich dabei um folgende Lokomotiven:

Gattung	geliefert als	spätere Nummer
preuß. P 8	16 2996-3000	38 4026-4030
preuß. P 10	17 011-022	39 011-022
preuß. G 8.2	31 668-670	56 2698-2700
	31 674-688	56 2704-2718
	31 695-729	56 2727-2761
preuß. G 10	33 2252-2264	57 3252-3264
	33 2279-2285	57 3279-3285

Gattung	geliefert als	spätere Nummer
preuß. G 10	33 2297-2299	57 3299-3301
preuß. T 18	56 392-401	78 422-431
preuß. T 14.1	57 988-1001	93 1018-1031
	57 1018-1060	93 1048-1090
preuß. T 16.1	59 1680-1721	94 1590-1631
preuß. T 20	77 001-010	95 001-010

Mit Inkrafttreten des zweiten Nummernplanes mußten diese Maschinen umgezeichnet werden.

Dieser zweite Nummernplan war wie folgt gegliedert:

Zweiter Nummernplan für Dampflokomotiven (1923)

Stammnummer	Betriebsgattung	Gattungszeichen
01 bis 19	Schnellzuglokomotiven mit Schlepptender	S
20 bis 39	Personenzuglokomotiven mit Schlepptender	P
40 bis 59	Güterzuglokomotiven mit Schlepptender	G
60 bis 79	Personenzugtenderlokomotiven	Pt
80 bis 96	Güterzugtenderlokomotiven	Gt
97	Zahnradlokomotiven	Z
98	Lokalbahnlokomotiven	L
99	Schmalspurlokomotiven	K

Am 25. Juli 1923 kündigte der Reichsverkehrsminister die bevorstehende Umnummerung der Reichsbahnlokomotiven an. Wegen ihrer besonderen Bedeutung ist der Wortlaut der Verfügung sowie die erläuternde Abhandlung nachfolgend wiedergegeben.

*Der Reichsverkehrsminister*      *Berlin W 66, den 25. Juli 1923*  
*E.VII.71.D. 12602*                      *Voßstraße 35*  
*Betreff: Umnummerung der Reichsbahnlokomotiven*

*Da die Grundsätze für die einheitliche Nummerung und Gattungsbezeichnung der Reichsbahnlokomotiven nunmehr endgültig festgelegt sind, wird die Umnummerung und Ausrüstung der Lokomotiven mit den neuen Nummern und Gattungszeichen in Angriff genommen werden können, sobald die aus der Ruhrbesetzung entstandenen Schwierigkeiten beseitigt sind.*

*Die gänzlich neuen Wege, die für die Umnummerung gegangen sind, bringen es mit sich, daß alle Dienststellen in der Bezeichnung ihrer Lokomotiven umlernen müssen. Um einen möglichst reibungslosen Übergang zu gewährleisten, ist es erforderlich, daß alle Angehörigen der Reichsbahn, die mit dem Betrieb und der Unterhaltung der Lokomotiven in irgendeiner Weise befaßt sind, sich schon jetzt über Wesen, Zweck und Ziel der Neuerung unterrichten und mit ihr vertraut machen. Dies soll die in Abschrift beigefügte Abhandlung erleichtern, die aber nicht als Auftrag zur Vornahme der*

*Umnummerung anzusehen ist. Hierüber werden noch besondere Anweisungen an die damit beauftragten Stellen herausgegeben werden. (...)*

*Im Auftrage*

*Anger*

### **Abhandlung**

*Neue Gattungsbezeichnung und Nummerung der Reichsbahn-Dampflokomotiven und Anordnung der Schilder an denselben.*

### **Gattungsbezeichnung**

*Die neue Gattungsbezeichnung besteht aus einem oder zwei Buchstaben (für Tenderlokomotiven wird der Buchstabe t hinzugesetzt), zwei Ziffern und von diesen durch einen Punkt getrennt, zwei weiteren kleineren Ziffern, z. B. G 45.17, sprich G Fünfundvierzig - Siebenzehn, bzw. Pt 34.16, sprich Pt Vierunddreißig - Sechzehn.*

*Die Buchstaben bezeichnen die Hauptgattung. Die Verteilung der vorhandenen Lokomotiven auf die Hauptgattungen ist nach folgenden Richtlinien erfolgt. Es bedeutet:*

### **Hauptgattung**

- S Schnellzug-Lokomotiven mit > 1,8 m Treibraddurchmesser und > 90 km/Std. Geschwindigkeit*
- P Personenzug-Lokomotiven mit > 1,5 m Treibraddurchmesser und > 65 km/Std. Geschwindigkeit*
- G Güterzug-Lokomotiven mit < 1,5 m Treibraddurchmesser oder < 65 km/Std. Geschwindigkeit*
- Pt Personenzug-Tenderlokomotiven mit > 65 km/Std. Geschwindigkeit*
- Gt Güterzug-Tenderlokomotiven mit < 65 km/Std. Geschwindigkeit*
- Z Zahnrad-Lokomotiven mit Zahnradantrieb für Vollspur*
- L Lokalbahnlokomotiven mit im allgemeinen geringem Achsdruck, die infolge ihrer besonderen Bauart nur für Lokalverkehr geeignet sind*
- K Schmalspur-Lokomotiven mit kleiner Spur*

*Die Trennung der Tenderlokomotiven mit 65 km/Std. Geschwindigkeit erfolgt nach ihrer hauptsächlichsten Verwendung im Personenzug- oder Güterzugdienst in Pt- und Gt-Lokomotiven.*

*Von den folgenden zwei Ziffern gibt die erste Ziffer die Zahl der Kuppelachsen und die zweite Ziffer die Zahl aller Achsen an. Die Achsen des zugehörigen Schlepptenders bei Schlepptenderlokomotiven werden nicht berücksichtigt; desgleichen wird die Malletbauart nicht besonders gekennzeichnet.*

*Die Ziffern hinter dem Punkt geben den durchschnittlichen Achsdruck der Lokomotiven an. Derselbe ist durch Teilung des Reibungsgewichts der betriebsfähigen Lokomotiven durch die Zahl der gekuppelten Achsen ermittelt. Dabei ist als Achsdruck die sich ergebende ganze Zahl von Tonnen unter Fortfall der Dezimalstellen anzugeben, sofern der durch die Teilung ermittelte Achsdruck höchstens das 1,05-fache der ganzen Tonnenzahl ausmacht. Ist der Achsdruck größer*



als das 1,05-fache der ganzen Tonnen, so ist die nächst höhere Zahl gewählt. Bei Achsdrücken von 20 Tonnen aufwärts wird die volle Tonnenzahl ohne Berücksichtigung der Dezimalstellen genommen.

Für die K-Lokomotiven ergibt sich für den Achsdruck, wegen des geringen Reibungsgewichts der Lokomotiven, im allgemeinen nur eine einstellige Zahl.

Diese neue Gattungsbezeichnung kennzeichnet nicht wie die bisherige die Lokomotivbauart, da dieselbe für alle Lokomotiven gleicher Hauptgattung mit demselben Kupplungsverhältnis und Achsdruck die gleiche ist. Sie genügt jedoch für den Betriebsdienst. Durch Vervielfältigung des in der Gattungsbezeichnung enthaltenen Achsdrucks mit der Zahl der gekuppelten Achsen läßt sich das Reibungsgewicht und damit die Leistung der Lokomotiven angenähert bestimmen. Ferner gibt die Angabe des Achsdrucks dem Betrieb in Zweifelsfällen einen Anhalt, auf welchen Strecken die Lokomotive fahren darf. Die Kennzeichnung der verschiedenen Bauarten der einzelnen Länder erfolgt durch die Nummerung der Lokomotiven.

Nummerung

Die Betriebsnummer einer Lokomotive besteht aus einer fünf- bzw. sechsstelligen Zahl, welche bei den Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn nur einmal vorkommt, z. B. 17 385, sprich Siebenzehn dreihundertfünfundachtzig, oder 57 1567, sprich Siebenundfünfzig Eintausendfünfhundertsiebenundsechzig.

Die bisherige Eigentumsbezeichnung (Direktionsort) als Bestandteil der Nummernbezeichnung fällt fort.

Das unterhalb des Adlerschildes, bzw. des hierfür vorgesehenen Raumes anzubringende kleine Schild mit der Direktionsbezeichnung dient neben dem Schild mit der Angabe des Bahnbetriebswerkes, dem die Lokomotive zugeteilt ist, zur Heimatbezeichnung der Lokomotive, steht also im Gegensatz zu der bisherigen Bezeichnung in keinem Zusammenhang mit der eigentlichen Nummerung.

Die beiden ersten Ziffern des Nummernschildes (01 bis 99) – Stammnummer genannt – geben die Bauart der Lokomotive in bezug auf Hauptgattung und Kupplungsverhältnis, die folgenden drei oder vier Ziffern (001 bis 999 bzw. bis 9999) – durch einen Zwischenraum von den Stammnummern getrennt – die Ordnungsnummer innerhalb der Hauptbauart an. Zur eindeutigen Bezeichnung einer Lokomotive ist die Angabe der Stamm- und Ordnungsnummer erforderlich; doch genügt es, wenn bei Aufzählungen von Lokomotiven mit gleicher Stammnummer diese am Anfang nur einmal genannt wird, z. B.: 38 371, 484, 689, 1020 usw.

Die Hauptgattungen werden durch folgende Stammnummer-Reihen unterteilt:

01-19	20-39	40-59	60-79	80-96	97	98	99
für S	P	G	Pt	Gt	Z	L	K-Lokomotiven

Innerhalb dieser Reihen sind die S, P, G, Pt und Gt Lokomotiven nach dem Kupplungsverhältnis, wie aus nachstehender Übersicht ersichtlich, derart eingeordnet, daß die höchstgekuppelten Lokomotiven jeder Hauptgattung die höchsten und die niedrigst gekuppelten Lokomotiven die niedrigsten

besetzten Stammnummern einnehmen.

12	1B	36	2B	58	1E	78	2C2
13	2B	37	1C	59	1F	79	C+C
14	2B1	38	2C	69	B1	88	B
15	2B2	39	1D1	70	1B	89	C
16	1C1	51	B	71	1B1	90	C1
17	2C	52	1B	72	2B	91	1C
18	2C1	53	C	73	1B2	92	D
19	1D1	54	1C	74	1C	93	1D1
33	B	55	D	75	1C1	94	E
34	1B	56	1D	76	2C	95	1E1
35	1B1	57	E	77	1C2	96	D+D

Die am Anfang jeder Reihe freibleibenden Stammnummern werden von den kommenden neuen (typisierten) Lokomotivgattungen eingenommen. Sollten diese Reihen, was in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, besetzt sein, so ist bestimmt anzunehmen, daß die mit den niedrig gekuppelten Lokomotiven besetzten Stammnummern durch Ausmusterung dieser Lokomotiven inzwischen frei geworden sind.

Innerhalb jeder Stammnummer sind die gleichgekuppelten Lokomotiven gleicher Hauptbauart aller früheren deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in der Länderfolge Preußen, Mecklenburg (weil vorwiegend preußische Gattungen), Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Oldenburg derart eingereiht, daß jede frühere besondere Gattung eines Landes allgemein eine oder wenn erforderlich mehrere volle Hunderterreihen erhält. In der Bauart verschiedene, aber sonst gleichgekuppelte Lokomotiven eines Landes sind so geordnet, daß die zuerst beschaffte Gattung die niedrigste Nummernreihe erhält. Nur in geringer Stückzahl vorhandene Lokomotiven ähnlicher Bauart eines Landes werden nur durch besondere Zehnerreihen getrennt.

(Eine Übersicht über die Betriebsnummernreihen ist im Anhang ab Seite 171 wiedergegeben.)

Die zunächst bis zur Einführung der typisierten Lokomotiven noch weiterbeschafften Lokomotiven sind ohne Rücksicht auf die frühere Landeszugehörigkeit am Schluß jeder Reihe, im allgemeinen mit einer neuen Tausenderreihe beginnend, eingereiht, so daß für dieselben genügend freie Ordnungsnummern zur Verfügung stehen.

Die veralteten, im allgemeinen seit 1900 nicht mehr beschafften, Lokomotiven sind von den übrigen Lokomotiven getrennt innerhalb der ihrem Kupplungsverhältnis entsprechenden Stammnummern mit den Ordnungsnummern 7001 beginnend eingereiht, weil sonst nach ihrer Ausmusterung, die doch in absehbarer Zeit zu erwarten ist, der Nummernplan nach verhältnismäßig kurzer Zeit Lücken aufweisen würde.

Als Beispiel sei die Einordnung der 1B1-Pt-Lokomotiven angeführt. Es erhält:

die preuß. T 5.1 mit ca. 116 Stück die Nummernreihe 71 001 bis 71 116, die bayer. Pt 2/4 mit ca. 12 Stück die Nummernreihe 71 201 bis 71 212, die sächs. IV T mit ca. 91 Stück die Nummernreihe 71 301 bis 71 391,

die old. T 5.1 mit ca. 20 Stück die Nummernreihe 71 401 bis 71 420 und die veraltete  
bad. VI d1 mit ca. 5 Stück die Nummernreihe 71 7001 bis 71 7005.

Zahnrad- und Lokalbahnlokomotiven werden nach der Kuppelungsart und der früheren Landeszugehörigkeit nur durch besondere Hunderter- bzw. Zehnerreihen getrennt.

Für die Schmalspurlokomotiven sind für die verschiedenen Spurweiten geschlossene Hunderterreihen und für die verschiedenen Gattungen jedes Landes besondere Zehnerreihen vorgesehen.

Durch die Einordnung der verschiedenen Gattungen und Bauarten der Lokomotiven in besondere Hunderter- und Zehnerreihen innerhalb der Stammnummern ist eine scharfe Trennung der einzelnen Gattungen erreicht. Wird die Stammnummer als Hauptbauart, die erste Ziffer der dreistelligen bzw. die erste und zweite Ziffer der vierstelligen Ordnungsnummer als Unterbauart bezeichnet, so würden von den Lokomotiven vorstehenden Beispiels, welche alle zur Hauptbauart 71 gehören, die:

preuß. T 5.1 als Lokomotive der Unterbauart 0 bis 1,  
bayer. Pt 2/4 als Lokomotive der Unterbauart 2,  
sächs. IV T als Lokomotive der Unterbauart 3,  
old. T 5.1 als Lokomotive der Unterbauart 4,  
bad. IV d1 als Lokomotive der Unterbauart 70 gelten.

Setzt man die Unterbauart als Index zur Hauptbauart, so können die vorstehenden Lokomotiven als solche der Bauart 71<sup>0-1</sup>, 71<sup>2</sup>, 71<sup>3</sup>, 71<sup>4</sup>, 71<sup>70</sup> bezeichnet werden.

Die Bauartbezeichnungen sind für den Büro- und Werkstattdienst bei der Anforderung von Ersatzteilen vorteilhaft zu verwenden, da aus denselben eindeutig die frühere Gattung und Landeszugehörigkeit der Lokomotiven anhand des Nummernplanes festgestellt werden kann.

Diese Abhandlung ist nicht als Auftrag für die Vornahme der Umzeichnung der Lokomotiven anzusehen. Mit dem Auftrag zur Vornahme der Umzeichnung selbst und Anbringung der neuen Nummern- und Gattungsschilder werden zu gegebener Zeit besondere Pläne, in denen jede Lokomotive mit der alten und der neuen Betriebsnummer enthalten ist, übersandt.

### **Anordnung der Schilder**

Die Beschilderung jeder Lokomotive erfolgt durch:

- 4 Nummernschilder,
- 2 Gattungsschilder,
- 2 Adlerschilder mit der Umschrift „Deutsche Reichsbahn“,
- 2 Schilder mit der Angabe der Reichsbahndirektion, der die Lokomotive zugeteilt ist, und
- 2 Heimatschilder mit Angabe des die Lokomotive im Betrieb unterhaltenden Eisenbahn-Betriebswerkes.

Die Nummern- und Gattungsschilder bestehen aus einer Eisenblechtafel mit aufgenieteten, aus Messingblech gestanzten, aus Metall gegossenen oder aus Messing gepreßten Ziffern, Buchstaben und Zeichen. Die Adler-, Reichsbahndirektions- und Heimatschilder werden aus Metall gegossen; letztere können auch aus Silumin hergestellt werden. Alle Schilder, mit Ausnahme der von den Reichsbahndirektionen zu beschaffenden Reichsbahndirektions- und Heimatschilder,

werden vom Eisenbahn-Zentralamt beschafft. Die Beschaffung der Adlerschilder für vorhandene Lokomotiven wird durch besonderen Erlass geregelt werden. Neue Lokomotiven werden bereits mit den neuen Schildern unter Einschluß des Adlerschildes geliefert. Die Befestigungslöcher der Nummern-, Reichsbahndirektions- und Heimatschilder werden nach Schablonen gebohrt, um die Auswechselung der Schilder, z. B. beim Tender- und Kesselwechsel, bei Abgabe der Lokomotive an ein anderes Eisenbahn-Betriebswerk, jederzeit vornehmen zu können.

Die Schilder werden nach folgenden Richtlinien an den Lokomotiven angeordnet:

Vorn und hinten je ein Nummernschild, und zwar vorn auf der oberen Hälfte der Rauchkammertür und hinten am Tender zwischen Werkzeugkasten und Gasbehälter, weil der Raum zwischen den beiden Türen des Werkzeugkastens nicht ausreicht. Bei den Tenderlokomotiven wird das hintere Nummernschild in der Mitte des Kohlenbehälters angebracht. An Lokomotiven mit sehr hoch liegendem Kessel, bei denen die obere Hälfte der Rauchkammertür durch die Laternenstütze in Anspruch genommen wird, ebenso wie bei den Lokomotiven der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen mit Rücksicht auf das Zielschild, wird das vordere Schild auf der unteren Hälfte der Rauchkammertür angebracht.

An jeder Seitenwand des Führerhauses: unterhalb der Handstange bzw. Fenster ein Nummernschild, in der unteren Ecke am Eingang des Führerhauses das Gattungsschild, in der anderen Ecke in der Schornsteinrichtung das Heimatschild; die Mitte der Fläche wird für das später anzubringende Adlerschild freigehalten. Unter diesem wird das Schild mit der Bezeichnung der Reichsbahndirektion angebracht, der die Lokomotive zugeteilt ist.

Die Schilder auf der Rauchkammertür und hinten am Tender sind mittels Konsole bzw. Winkels lotrecht anzubringen. Die Reichsbahndirektions- und Heimatschilder sowie die Nummernschilder, soweit sie dem Austausch unterliegen, werden aufgeschraubt, während alle übrigen Schilder zur Verhütung ihrer Entwendung angenietet werden. Die Schilder an den Führerhausseitenwänden sind, abgesehen von Stellen, wo vorstehende Niet- bzw. Schraubenköpfe dieses verhindern, ohne Abstand anzubringen.

Die veralteten, im allgemeinen seit 1900 nicht mehr beschafften Lokomotivgattungen, für die wegen bevorstehender Ausmusterung keine neuen Schilder beschafft werden, erhalten an den gleichen Stellen aufgemalte Bezeichnungen.

Bemerkenswert an der oben wiedergegebenen Abhandlung sind mehrere Punkte:

- 1 Die Umzeichnung der Reichsbahnlokomotiven bezieht sich in erster Linie auf die Anbringung neuer Eigentumszeichen (Reichsbahndadler), neuer Gattungsschilder und neuer Betriebsnummernschilder.
- 2 Die endgültige Gattungsbezeichnung lautet beispielsweise S 24.16, dies ist eine Schnellzuglokomotive mit zwei Kuppelachsen, vier Achsen insgesamt und 16 t größte Achslast.
- 3 Zusätzlich hierzu enthält sie Angaben über die neu anzubringenden Schilder mit dem Namen der Eigentums-

direktion und des Heimatbahnbetriebswerks, denen die Lokomotive zugeteilt ist.

- 4 Die Leistungsklassenschilder für die Militärverwendung sind nicht mehr vorgeschrieben.
- 5 Veraltete Lokomotiven erhalten keine Schilder, sondern Schablonenanschriften an deren Stelle.
- 6 Die übrigen Schilder und Anschriften (Fabrikschilder, Kesselschild, Geschwindigkeitsschild, Bremsbauart, Untersuchungsdatum, Inhalte von Kohlen-, Wasser- und Gasbehälter) bleiben unberührt.

Es sind nur wenige Lokomotiven entsprechend diesen Vorschriften mit dem Reichsbahnadler ausgerüstet worden. An die Stelle dieses Eigentumszeichens trat Anfang 1924<sup>157</sup> bereits das Schild mit dem Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“. Dieses wurde oberhalb des Nummernschildes angebracht, letzteres kam etwa in die Mitte der Führerhausseitenwände.



Der Reichsbahnadler von Otto Firlé für Lokomotiven wurde nur an wenigen Fahrzeugen angebracht

## Durchführung der Umzeichnung

1926 wurden schließlich die endgültigen „Richtlinien für die Umzeichnung der Reichsbahn-Dampflokomotiven“<sup>158</sup> bekanntgegeben. Die Umzeichnung erfolgte nach den endgültigen, vom Eisenbahnzentralamt von Mai 1925 bis Mai 1926 aufgestellten Umzeichnungsplänen.

Die Lokomotiven wurden in der Regel von den Bw umgezeichnet, denen sie zugeteilt waren. Dabei wurde nach Lok unterschieden, die mit Schildern, und solchen, die nur mit Farbanschriften zu versehen waren. Wegen alsbald zu erwartender Ausmusterung sollten ältere Lokomotiven nämlich nicht mehr die in der Anschaffung teuren Rotgußschilder erhalten.

Für folgende Lokomotivbaureihen bzw. Lokomotiven waren nach den Umzeichnungsplänen<sup>159</sup> anstelle der Nummern-

und Gattungsschilder gleichlautende Farbanschriften in gelber Ölfarbe vorgeschrieben:

Baureihe	frühere Gattung	Baureihe bzw. Lok-Nr	frühere Gattung
13.0	preuß. S 3	88.73	pfälz. T 1
13.5	preuß. S 4	88.74	württ. T
13.70	sächs. VIII 2	88.75	bad. Ib, Ic
34.73	meckl. P 3	89 411	württ. T 3 L
34.76	sächs. III	89.81	bayer. D V
34.77	sächs. IIIb	89.82	sächs. V T
34.79	sächs. IIIb V	89.70	preuß. T 3
34.80	sächs. VIb V	89.78	preuß. T 8
34.81	württ. A	89.83	bad. IXa
34.82	württ. Ac		
36.70	preuß. P 4.1	97 307	württ. Fz
38.70	bad. IVe		
		98.3	bayer. PtL 2/2
52.70	sächs. IIIb	98.70	sächs. VII T
53.70	preuß. G 3	98.71	sächs. VII T
53.76	preuß. G 4.1	98.72	sächs. IIIb T
53.80	bayer. C IV Zw., C IV Vbd.	98.73	sächs. II
		98.74	old. T 1.2
53.82	sächs. V	98.75	bayer. D VI
53.83	württ. F 2	98.76	bayer. D VII,
53.85	bad. VIIa, VIIc		PtL 3/3
		98.77	bayer. D X
55.72	pfälz. G 4.1		
		99.62	württ. Tss 4
70.71	bayer. D IX	99.710	preuß. T 31
		99.750-752	sächs. I K
88.71	bayer. D IV	99.754	sächs. III K

An den Lok dieser Baureihen wurden auch der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“, die Namen der Eigentumsdirektion und des Heimatbetriebswerks in gelber Ölfarbe angeschrieben. Vor allem bayerische Lokomotiven erhielten dabei besondere Blechtafeln, auf denen die Farbanschriften angebracht waren, ansonsten wurden sie direkt auf die Außenwände des Führerhauses gemalt.

Bis zur Durchführung der Umzeichnung (in den Jahren 1926 und 1927) waren allerdings viele der oben genannten Lokomotiven bereits ausgemustert, so dass nur noch wenige die neue Kennzeichnung in Form von gelben Anschriften tatsächlich getragen haben.

Alle übrigen Lok erhielten Rotgußschilder. Das Eisenbahnzentralamt (EZA) hatte 1924 zwar auch die Verwendung von Siluminguß für die Eigentums-, Direktions- und Heimatschilder zugelassen<sup>160</sup>, bei der Umzeichnung hat man jedoch hiervon anscheinend noch keinen Gebrauch gemacht.

Auch einige der für Farbanschriften vorgesehenen Lokomotiven erhielten später doch noch Rotgußschilder, weil sich herausgestellt hatte, dass man auf diese Fahrzeuge wider Erwarten nicht so schnell verzichten konnte. Vor allem die BR 89.70 (preuß. T 3) war hiervon betroffen.



In den EZA-Zeichnungen A.m. 934 (für Lokomotiven mit Schlepptender) und A.m. 935 (für Tenderlokomotiven) vom Oktober 1926 ist die nunmehr gültige Anordnung der Schilder und Anschriften an Dampflokomotiven und Tendern festgelegt. Danach sind folgende Schilder bzw. Anschriften vorgesehen:

#### Innenschilder

Kesselschild  
Untersuchungsschild für Kessel  
Geschwindigkeitsschild  
Anweisungsschild für Gegendruckbremse  
Schild für Luftklappen  
Schild für Bodenklappen

#### Außenschilder

Eigentumsschild  
Nummernschild  
Gattungsschild  
Rbd.-Schild  
Heimatschild  
kleines Firmenschild  
großes Firmenschild  
Untersuchungsschild für Luft- und Speisepumpe  
Untersuchungsschild für Gas-, Luft- und Ausgleichbehälter

#### Beispiel

Deutsche Reichsbahn  
74 1225  
Pt 34.17  
Rbd. Berlin  
Westend  
(Hersteller, Sitz, Baujahr)  
(Hersteller, Sitz, Baujahr)  
(Untersuchungswerk und -datum, Anbaudatum)  
(Inhalt, letzte Druckprobe, Betriebsdruck)

#### Anschriften

#### Beispiel

Inhalt des Gasbehälters 500 l  
Inhalt des Wasserbehälters Wasser 7 m³  
Inhalt des Kohlenbehälters Kohle 2,0 t  
Kipprost Kipprost  
Bremsbauart Druckluftbremse (Knorr mit Z. u. G-P)  
Datum und Ort der letzten Bremsuntersuchung Letzte Bremsunt. Bln. 1.10.26  
Datum und Ort der Untersuchung des Bremszylinders Unt. Bln. 1.10.26  
Datum und Ort der Untersuchung des Steuerventils Unt. Bln. 1.10.26  
Datum und Ort der Untersuchung der Lok Unt. Bln 1.12.25  
Haftpflicht Haftpfl. b. 1.12.26  
Anstrichdatum Anstrich 4.12.25  
Farbenlieferer Rogler  
Anstrich-Haftpflicht Haftpfl. b. 4.12.27

Die Anschriften zum Inhalt der Kohlen-, Wasser- und Gasbehälter sowie Kipprost waren in weißer, alle übrigen in gelber Ölfarbe auszuführen.

Abb. 1. Nummernschild an der Rückwand von Tenderlokomotiven.



Abb. 2. Nummernschild an der Tenderrückwand.

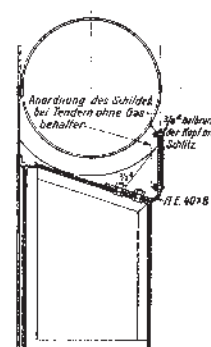
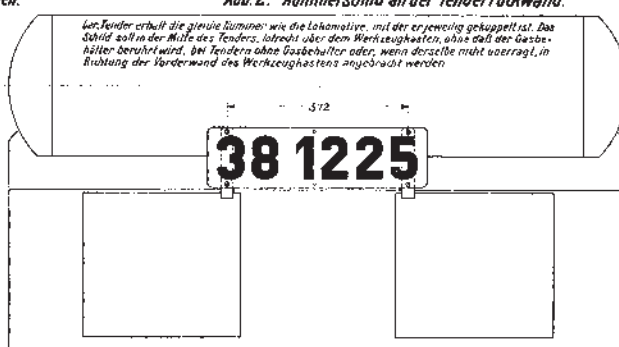


Abb. 3. Schilder an der Führerhausseitenwand.

Die Schilder sind, soweit es die jeweiligen Verhältnisse zulassen, nach Skizze anzubringen.

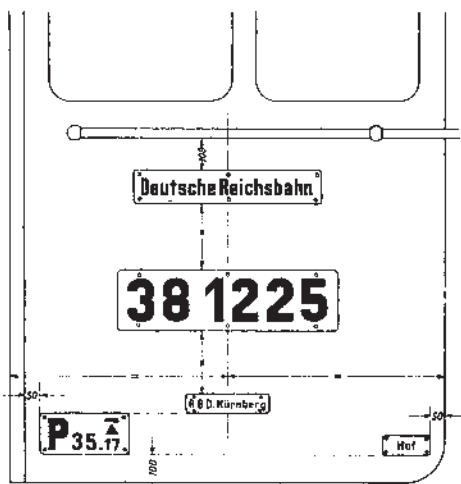
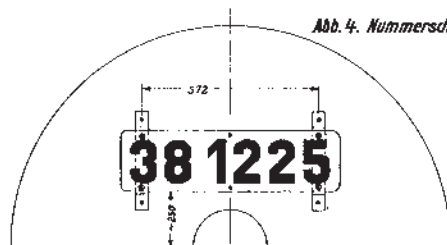


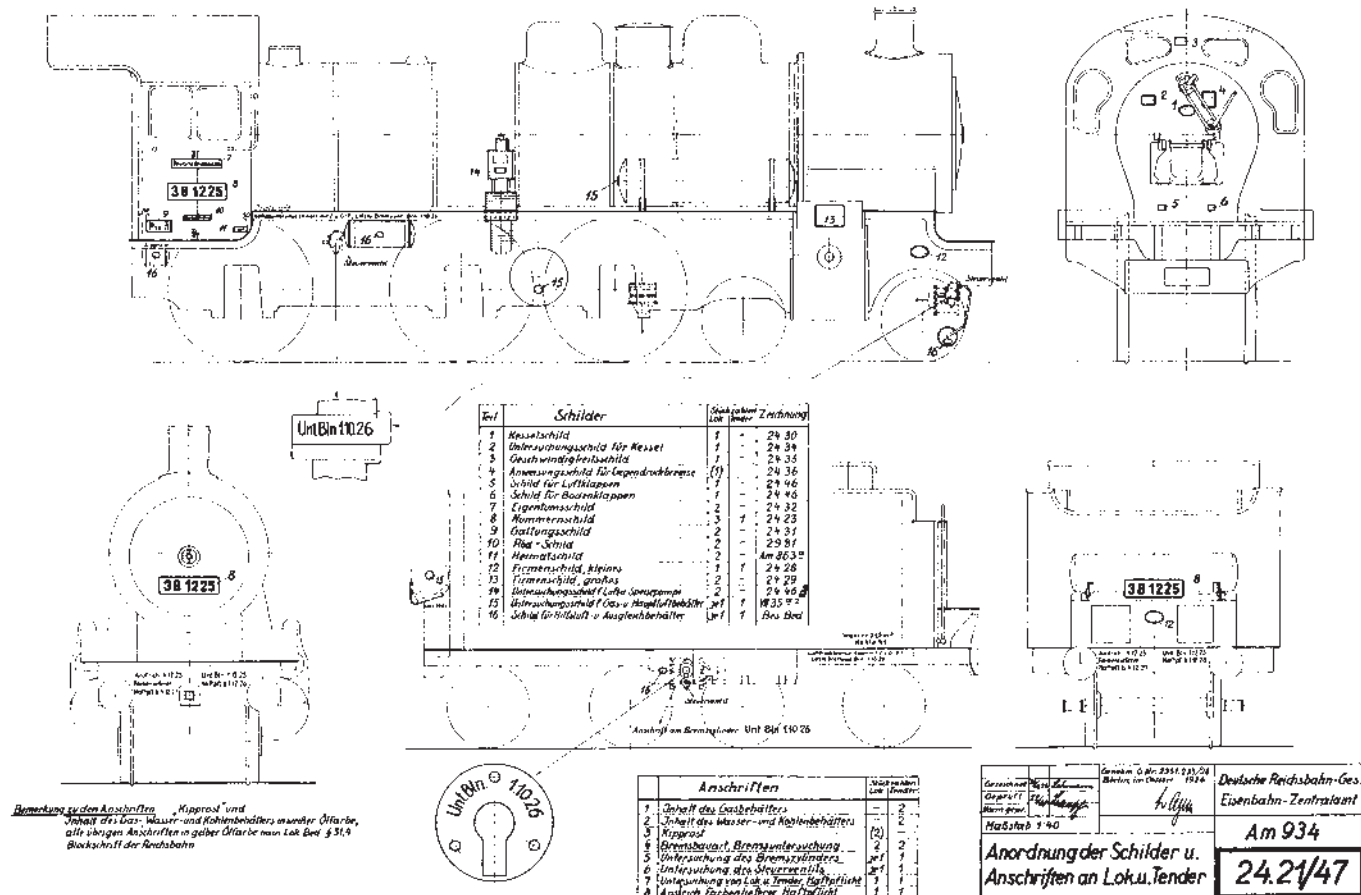
Abb. 4. Nummernschild an der Rauchkammertür.



Sämtliche Maße sind, soweit es die Verhältnisse bei den verschiedenen Lokomotivgestaltungen zulassen, nach Möglichkeit einzuhalten, damit eine dauerhafte gleichmäßige Anordnung der Schilder bei allen Lokomotiven erreicht wird. Die Schilder sind nur dann mit Abstand an den Händen zu befestigen, wenn dieses durch hervorstehende Niet- oder Schraubenköpfe erforderlich ist (Führerhausseitenwand).  
Bei der Auswechslung unterliegenden Nummernschilder an der Rauchkammer- und Tenderrückwand (Tender- u. Assenrücken), sowie die Num- und Rbd.-Schilder (Abgabe der Lokomotiven an andere Bahnbetriebsrevue bzw. andere Rbd.) müssen angeschraubt werden. Die 4 Löcher an den Ecken der Nummernschilder sind hierzu auf 10 mm Ø auszuwehren.  
Die übrigen Schilder können angestrichelt oder abgerieben, um Beschädigungen des Anstriches zu vermeiden, auch angeschraubt werden.

Bemerkungen:			
Berechnet	Prüfer	Gesch. Nr.	Ursprung
Beurteilt	Prüfer	SE 145.1/14	Neu!
Abgepr. 15	Prüfer	1926/26	
Angepr. 15	Prüfer		
Anordnung der neuen Schilder an den Lokomotiven.			
Zeichn. Nr. Am 891			
Lo Norm Nr 29.81.			

Anordnung der neuen Schilder an den Lokomotiven (Zeichnung 1925 RZA Berlin Am 891, 2. Auflage)



Anordnung der Schilder und Anschriften an Lok und Tender (Zeichnung 1926 RZA Berlin Am 934)

Im Oktober 1926 hatten damit die Bestimmungen für die Bezeichnung von Reichsbahn-Dampflokomotiven ihre endgültige Form gefunden und wurden in Form von Richtlinien den Eisenbahndirektionen bzw. dem Maschinenkonstruktionsamt der Gruppenverwaltung Bayern mitgeteilt.

Mit der Umzeichnung der vorhandenen Lokomotiven war wohl bereits 1923 vereinzelt begonnen worden, jedoch erst ab Ende 1926 wurde die neue Bezeichnungsweise konsequent angewendet. Die zwischenzeitlich ausgelieferten Lokomotiven erhielten schon ab Werk die nunmehr vorgeschriebenen Schilder.

Im Oktober 1927 gibt das Reichsbahnzentralamt Berlin bezüglich der Anordnung des Nummernschildes an der Rauchkammertür folgendes bekannt<sup>161</sup>:

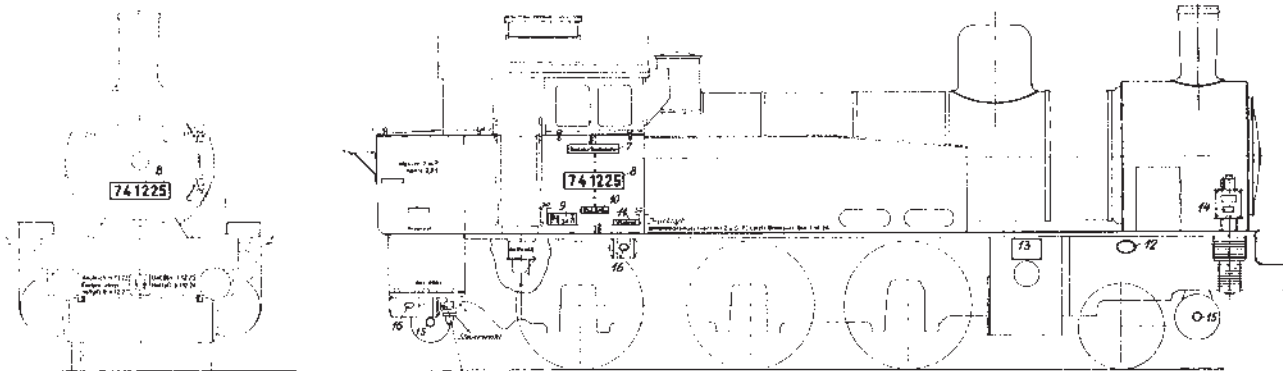
*Das Nummernschild an der Rauchkammertür soll ... bei Lokomotiven mit hochliegendem Kessel und bei Lokomotiven der Stadt- und Vorortbahnen auf der unteren Türhälfte (wegen der auf der oberen Türhälfte angebrachten Laternenstütze bzw. des Richtungsschildes) und bei den anderen Lokomotiven auf der oberen Türhälfte angebracht werden. Dabei soll die Anbringung auf der unteren Türhälfte ... künftig die Regel bilden und die Anbringung auf der oberen Türhälfte im allgemeinen nur noch für die alten Naßdampflokomotiven*

*mit niedrigem Kessel gelten. Sollte aber bei Lokomotiven mit Kessel mittlerer Höhe und Laternenstütze oben an der Rauchkammer die Anbringung des Nummernschildes auf der unteren Hälfte der Rauchkammertür wegen eines dort sitzenden Fußtrittes nicht möglich sein, so kann das Nummernschild oberhalb des Handrades verbleiben.*

Für die Nummern- und Gattungsschilder verwendete man meist Ziffern und Buchstaben aus Rotguss, die mit angegossenen Zapfen auf entsprechend vorgebohrten Stahlblechplatten angenietet wurden. Einige Werke verwendeten anstelle der Rotgussziffern aus Messingblech ausgesägte oder ausgestanzte Ziffern, die mit losen Nieten an den Blechplatten befestigt wurden<sup>162</sup>.

Turbinen-, Mittel- und Hochdrucklokomotiven erhielten die Buchstaben T, M bzw. H als Zusatz, um ihre besondere Bauart zu kennzeichnen<sup>163</sup>. Die Buchstaben T und H wurden den Stammnummern auf den Nummernschildern der betreffenden Lokomotiven vorangesetzt; sie hatten jedoch keinen Identifizierungscharakter, da die Betriebsnummer ohnehin eindeutig war.

Die Schriftform der Ziffern und Buchstaben auf den Nummernschildern war – mit Ausnahme der 4 und der 7 – identisch mit der der preußischen Loknummern nach Muster-



Teil	Schilder	Ort	Zeichnung
1	Heizschilde	1	24.30
2	Untersuchungsschild für Kessel	1	24.34
3	Geprüfungsgeprüfsschild	1	24.35
4	Anweisungsschild für Gegenstrombremse	(1)	24.36
5	Schild für Luftkammer	1	24.40
6	Schild für Baggenklappe	1	24.46
7	Eigenumschild	2	24.32
8	Nummernschild	4	24.43
9	Geprüfungschild	2	24.31
10	Rohr-Schild	2	24.31
11	Heizschilde	2	Am 863 #
12	Firmenschild, kleines	1	24.28
13	Firmenschild, großes	2	24.29
14	Untersuchungsschild für Luftkammer	2	24.40
15	Untersuchungsschild für Gas- und Hauptluftbehälter	2	24.40
16	Schild für Heißluft- und Auslassbehälter	2	24.40

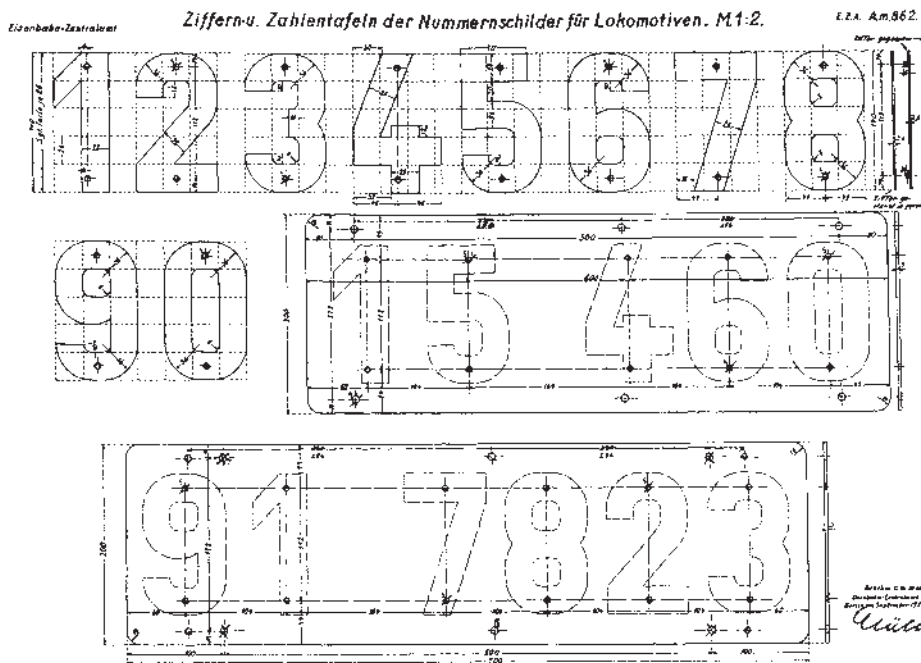
Bemerkung zu den Anschriften: „Kopfschild“ und „Schild für Gas-, Wasser- und Kohlenbehälter“ in weißer Farbe, alle übrigen Anschriften in gelber Farbe nach Lok. Bed. § 34, Blockdruck der Reichsbahn

Anschriften	Ort
1. Inhalt des Gasbehälters	1
2. Inhalt des Wasser- u. Kohlenbehälters	2
3. Kopfschild	3
4. Bremsen- u. Bremsenuntersuchung	4
5. Untersuchung des Bremszylinders	5
6. Untersuchung des Stützventils	6
7. Untersuchung der Luft- u. Hauptluft	7
8. Anzeichen, Farbänderung, Luftbehälter	8

Bestands-Nr. 2321935/74	Berlin, im Oktober 1926	Deutsche Reichsbahn-Ges.
Ordnung	Am 935	Eisenbahn-Zentralamt
Handst. 1:40	24.21/47	

Anordnung der Schilder und Anschriften an Tenderlok (Zeichnung 1926 RZA Berlin Am 935)

zeichnung VII 35 2. Auflage bzw. IV 6 (in der Literatur wird gelegentlich der Begriff „breite Ziffern“ hierfür benutzt). Nur bei Lokomotivbau-reihen, die Betriebsnummern mit gelben Schablonenanschriften erhielten, waren die Ziffern meist nach der preußischen Musterzeich-nung IV 44 4. Auflage ausgeführt.



Nummernschild mit „breiten Ziffern“ von 1922

Ziffern u. Zahlentafeln der Nummernschilder für Lokomotiven (Zeichnung 1922 EZA Berlin Am 862)



Das Schild „Deutsche Reichsbahn“, die Direktions- und Heimatschilder wurden vollständig in Rotguss hergestellt. Die Buchstaben und Ziffern dieser Schilder und der Schablonenanschriften entsprachen ebenfalls den Vorgaben der Musterzeichnung IV 44 4. Auflage.

## Deutsche Reichsbahn

Schild Deutsche Reichsbahn für Lokomotiven von 1925

**S**<sub>36.17</sub>

**Pt**<sub>37.17</sub>

**P**<sub>24.15</sub>

**Gt**<sub>57.19</sub>

**G**<sub>46.18</sub>

**L**<sub>34.11</sub>

Gattungsschilder mit „breiten“ Buchstaben und Ziffern von 1923

## Rbd. Regensburg

Direktions- und Heimatschild von 1925

**Hof**

Wasser 7 m<sup>3</sup>

Kohle 2,5 t

Anschriften Wasser und Kohle, Kipprost, Gas, Bremsbauart, Letzte Bremsuntersuchung

Kipprost

Gas 500 l

Druckluftbremse (Knorr mit Z u G-P)

Letzte Bremsunt. Bln 1.10.26

**98 314**

**53 7102**

Anschrift Betriebsnummer mit Ziffern nach Musterzeichnung IV 44 4. Auflage für auszumusternde Lokomotiven



Lok 74 1295 zeigt die Regelanordnung von Eigentums-, Betriebsnummern-, Direktions-, Heimat- und Gattungsschildern auf der rechten Lokseite, zusätzlich ist das Lagermetall der Stangenlager angeschrieben



Anschriften für die Haftpflicht und Untersuchung am vorderen Pufferträger der Lok 04 001 (Sammlung Schwemmer)

Umzeichnung der elektrischen Lokomotiven 1927

Bei den elektrischen Lokomotiven hatte man es nicht so eilig mit der Einführung einer neuen Bezeichnungsweise. Dies mag an den seinerzeit nur sehr begrenzten Einsatzräumen der E-Lok gelegen haben, so dass noch keine unmittelbare Notwendigkeit für eine einheitliche Bezeichnung bestand. Ein Teil der elektrischen Lokomotiven erhielt jedoch bereits vor der Umzeichnung neue Eigentumsschilder „Deutsche Reichsbahn“ und Heimatschilder wie die Dampflokomotiven. Bei den Lokomotiven der Zweigstelle Bayern hatte das Reichsbahn-Schild im Gegensatz zu der Regelausführung einen breiten erhabenen Rand, außerdem war hier zusätzlich ein Schild mit dem Schriftzug „Bayern“ angebracht, um die Lokomotiven als Eigentum der Gruppenverwaltung Bayern auszuweisen. Die bisherigen Betriebsnummern wurden beibehalten. Neu beschaffte E-Lok erhielten Nummern nach den noch immer gültigen Nummernplänen der Länderbahnen. Im Jahre 1927 wurde auch für die Elektro-Lokomotiven ein Nummernplan aufgestellt, der sich an den Grundsätzen der Dampflokomotiven mit Stammnummer und Ordnungsnummer orientierte. Zur Kennzeichnung als E-Lok wurde der Stammnummer der Buchstabe E vorangestellt. Wegen der geringen Stückzahlen war die Ordnungsnummer ursprünglich nur zweistellig. Nummernplan für elektrische Lokomotiven (1927):

Baureihen	vorgesehen für
E 00 bis E 99	Einphasenwechselstromlokomotiven (16 2/3 und 25 Hz)
E 00 bis E 29	Höchstgeschwindigkeit über 90 km/h
E 30 bis E 59	Höchstgeschwindigkeit über 70 bis 90 km/h
E 60 bis E 99	Höchstgeschwindigkeit bis 70 km/h
E 101 bis E 199	Gleichstromlokomotiven
E 201 bis E 299	Lokomotiven für andere Stromarten
E 301 bis E 399	Zweissystemlokomotiven*
E 401 bis E 499	Viersystemlokomotiven*

\* Die Baureihen für Zwei- und Viersystemlokomotiven wurden erst von der Deutschen Bundesbahn eingeführt und sind hier der Vollständigkeit wegen aufgeführt.

Bei den vorhandenen Lokomotiven wurden die letzten beiden Stellen der bisherigen Nummer zur neuen Ordnungsnummer. So erhielten zum Beispiel die preußischen EG 511 bis 537 die neue Bezeichnung E 71 11 bis 37. Neue Lokomotiven wurden beginnend mit 01, 11, 001, 101, 201, 1001 oder 2001 numeriert. Die elektrischen Lokomotiven der Reichsbahn erhielten 1927 Rotgusschilder mit Betriebsnummern dieses Nummernplanes an den Seiten- und (bei Lok ohne Stirnwandübergänge) Stirnwänden. Lok mit Stirnwandübergängen erhielten entsprechende Farbanschriften an den Übergangsblechen. Rotgusschilder mit dem Namen der Eigentumsdirektion

wurden an den Seitenwänden unterhalb der Nummernschilder angebracht. An Elektrolokomotiven befanden sich außerdem folgende Schilder und Anschriften: Heimatschild, Fabrik Schild, Bremsbauart, Untersuchungsdatum, ggf. Haftpflicht für Stoffe und Bau bzw. Anstrich. Schilder mit der Angabe eines Betriebsgattungszeichens waren an Elektrolokomotiven nicht vorgesehen. Das Schild mit dem Schriftzug „Bayern“ an den E-Lok der Gruppenverwaltung Bayern ist Anfang der dreißiger Jahre entfallen. Die Farbe der Anschriften war in der Schilderfarbe vorgeschrieben, also gelb bei Lok mit Messingschildern und weiß bei Lok mit Aluminiumschildern. Schon 1925 wurde in Bayern die Kennzeichnung der Lokomotiv-Enden eingeführt. Sie erfolgte durch große weiße oder aluminiumfarbige Buchstaben V bzw. H, meist mit schwarzen Schatten. Ab 1927 wurden auch die übrigen E-Lok der Reichsbahn so bezeichnet. Mit der Lieferung der ersten Serienlok der BR E 44 kamen auch bei Elektrolokomotiven dreistellige Ordnungsnummern. Alle Lok der BR E 18.2, E 44, E 44.1 (später E 44.5), E 94 sowie die Lok ab E 18 045 erhielten dreistellige Ordnungsnummern ab Werk. Zur Kennzeichnung von Unterbaureihen im Schriftverkehr wurde – ähnlich wie bei den Dampflokomotiven – normalerweise die erste Ziffer der Ordnungsnummer als Hochzahl an die Baureihennummer angefügt. Eine Ausnahme bildete die Lok E 16 101, die als E 16<sup>5</sup> bezeichnet wurde, da die Unterbaureihe E 16<sup>1</sup> bereits von den Lokomotiven E 16 18 bis 21 besetzt war. Die Lokomotiven E 44 152 bis 183 wurden ab 1943 mit elektrischer Widerstandsbremse ausgeliefert. Als Kennzeichen für diese Bauartänderung wurde der Betriebsnummer der hochgesetzte Buchstabe W hinzugefügt, zum Beispiel E 44 152<sup>W</sup>.



Bayern und Deutsche Reichsbahn mit Rand für Elektrolokomotiven von 1924



Nummernschild für Elektrolok



Führerstandsbezeichnung V und H für Elektrolokomotiven

## LUFTDRUCKBREMSE [KNORR mit Z u G-P]

Anschrift der Bremsbauart für Elektrolokomotiven

### Diesel- und Kleinlokomotiven

1925 hatte die Deutsche Reichsbahn die erste Lokomotive mit Verbrennungsmotor in Dienst gestellt. Damit wurde auch ein Bezeichnungsschema für Lokomotiven dieser Antriebsart notwendig.

Zunächst beschränkte man sich auf die Kennzeichnung der Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren mit einer vierstelligen Nummer ohne weitere Zusätze, der wenig später der Buchstabe V als Kennzeichen für den Antrieb mittels Verbrennungsmotor vorangestellt wurde. Stammnummern wie bei den Dampf- und Elektro-Lokomotiven waren anfangs – wohl wegen der geringen Bestandszahlen – nicht vorgesehen. Lokomotiven für Personenzüge erhielten die Ordnungsnummern 3001 (Achsfolge 1' B 1')<sup>164</sup>, 3201 (Achsfolge 2' C 2'), 3401 (Achsfolge 1' D 1'), 3601, 3602 (Achsfolge 1' B) und 3801 (Achsfolge C' 1), Güterzug- und Rangierlokomotiven wurden mit den Nummern 6001 bis 6017 (alle Achsfolge B) bezeichnet. Die Lok V 6004 bis V 6017 waren Vorausloks zur Erprobung der später allgemein als Kleinlok bezeichneten Fahrzeuge. Die ursprünglich als 6 201 und 6 202 bezeichneten Lok erhielten erst später die Bezeichnung V 3601 und 3602.

Die Gattung der Diesellokomotiven war analog zu der der Dampflokomotiven bezeichnet, wobei die Einordnung in P oder G ausschließlich nach der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit ohne Rücksicht auf den Treibraddurchmesser erfolgte<sup>165</sup>. Ursprünglich war dem Gattungszeichen der Diesellok noch der Buchstabe D vorangestellt.

1930 wurde das Bezeichnungssystem für Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren überarbeitet. Der Buchstabe V wurde beibehalten, die neu eingeführte Stammnummer ergab sich aus der Motorleistung (in PS) durch Division mit 10. Es folgte eine dreistellige Ordnungsnummer. Letztere lautet 001 bis 899 für Normalspur- und 901 bis 999 für Schmalspurdiesellok.

1930 wurde nach Angaben von Friedrich Schadow die Bezeichnung der Diesellokomotiven mit einem Gattungszeichen aufgegeben<sup>166</sup>.

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die beiden Bezeichnungssysteme für Diesellok vor und ab 1930.

### Bezeichnung der Diesellokomotiven der DRB:

Gattungszeichen	Betriebsnummer 1926	Betriebsnummer 1930	Achsfolge	Anmerkungen
P 24.15	V 3001	-	1'B1'	nicht gebaut
P 37.18	V 3201	V 120 001	2'C2'	
P 46.17	V 3401	-	1'D1'	nicht gebaut
P 23.17	V 3601	-	1'B	geliefert als 6 201, vor 1930 ausgemustert
P 23.17	V 3602	-	1'B	geliefert als 6 202, vor 1930 ausgemustert
P 34.15	V 3801	-	1'C	vor 1930 ausgemustert
G 22.15	V 6001	V 16 001	B	
G 22.15	V 6002	V 16 002	B	
G 22.15	V 6003	V 16 003	B	
G 22.6	V 6004 ff		B	siehe Tabelle Kleinlok
G 22.7	V 6013 ff		B	siehe Tabelle Kleinlok
G 22.5	V 6016 f		B	siehe Tabelle Kleinlok
G 33.16	-	V 16 004	Co	Gattungszeichen nicht angeschrieben
P 35.17	-	V 16 101	1'C1'	dto., um 1950 umgezeichnet in V 140 001

Die Lok der Gattung P 35.17 erhielt 1935 entgegen dem gültigen Bezeichnungsschema die Nummer V 16 101, obwohl sie eine Motorleistung von 1400 PS besaß. Erst die Deutsche Bundesbahn bezeichnete sie dann folgerichtig als V 140 001.



Nummernschild für Diesellok

Für die Kleinlokomotiven (Lokomotiven mit geringer Motorleistung) wurde 1930 ein eigenes Bezeichnungssystem erarbeitet, das als Reihenkennzeichen den Buchstaben K und einen oder zwei Kleinbuchstaben vor der vierstelligen Ordnungsnummer vorsah:

1. Buchstabe (Art der Kraftquelle):
  - b Benzol- oder Benzinmotor
  - d Dampfmotor
  - ö Dieselmotor (Ölmotor)
  - s Elektromotor und Speicherbatterien

2. Buchstabe (Art der Kraftübertragung):
  - e Elektromotor und Generator
  - f Flüssigkeitsgetriebe
  - mechanisches Getriebe



Die Ordnungsnummern waren nach Leistungsklassen wie folgt unterteilt:

0001 bis 3999 Leistungsgruppe I, bis 39 PS

4000 bis 9999 Leistungsgruppe II, ab 40 bis 150 PS

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die beiden Bezeichnungssysteme für Kleinlok vor und nach 1930.

Gattungs- zeichen	Betriebs- nummer 1926	Betriebs- nummer 1930	Achsfolge
G 22.6	V 6004	Kb 4000	B
G 22.6	V 6005	Kb 4001	B
G 22.6	V 6006	Kb 4002	B
G 22.6	V 6007	Kö 4003	B
G 22.6	V 6008	Kö 4004	B
G 22.6	V 6009	Kö 4005	B
G 22.6	V 6010	Kö 4006	B
G 22.6	V 6011	Kö 4007	B
G 22.6	V 6012	Kö 4008	B
G 22.7	V 6013	Kö 4009	B
G 22.7	V 6014	Kö 4010	B
G 22.7	V 6015	Kö 4011	B
G 22.5	V 6016	Kö 0001	B
G 22.5	V 6017	Kö 0002	B

Außer der Betriebsnummer trugen die Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn Schilder oder Anschriften „Deutsche Reichsbahn“ sowie die Anschriften der Eigentumsdirektion und des Heimatbahnhofes (anstelle des Heimatbetriebswerkes). Letztere waren meist als Farbanstriche angebracht, es gab aber auch Gusschilder für diesen Zweck.



Anschriften am Führerhaus von Kleinlok, hier die linke Seite

## Weitere Entwicklung

### Schilder und Anschriften

Die nachstehend auszugsweise wiedergegebenen Bedingungen für die Lieferung von Dampflokomotiven<sup>167</sup> beschreiben sehr gut den Stand der Vorschriften für die Bezeichnung der Dampflokomotiven im Jahre 1926.

Die Anschriften und Schilder sind nach besonderen Zeichnungen auszuführen und an den Fahrzeugen anzuordnen.

Die Schilder sind mit erhabenen Buchstaben und Zahlen auszuführen. Die erhabenen Flächen der Schilder sind zu schlichten und zu polieren, der Grund ist schwarz zu lackieren.

Die Lokomotiven, deren Teile über die allgemein vorgeschriebene Umgrenzung hinausragen, sind auf den Gattungsschildern an den Seitenwänden des Führerhauses durch ein gleichseitiges Dreieck zu kennzeichnen .... Das Dreieck ist gelb zu streichen, wenn nicht die Regelausführung aus Rotguß vorgesehen ist. Bei den Lokomotiven, an denen nur der Schornstein über die Umgrenzung hinausragt, aber durch Abnehmen des Aufsatzes auf die zulässige Höhe eingeschränkt werden kann, ist über dem Dreieck ein waagerechter Strich ... in der Regel aus Rotguß, sonst in gelber Farbe, anzubringen.

Alle Griffe, Handräder usw. erhalten Schilder, die ihren Zweck bezeichnen; außerdem sind folgende Anschriften vorzusehen:

je ein Schild nach besonderer Vorschrift mit der Betriebsnummer der Lokomotive an beiden Außenwänden des Führerhauses, an der Rauchkammerstirnwand und an der Tenderrückwand oder bei Tenderlokomotiven an der Führerhausrückwand,

je ein Gattungsschild (mit Dreieck und Strich) an beiden Außenwänden des Führerhauses,

je ein Schild mit dem Namen der Eigentumsdirektion der Lokomotive ebendort,

je ein Schild mit dem Namen des Heimatbetriebswerkes ebendort,

je ein Schild mit der Aufschrift „Deutsche Reichsbahn“,

Fabrikschilder; hiervon sind zwei Stück in der Größe von etwa 350 x 250 mm rechts und links an der Zylinderverkleidung anzubringen; diese Schilder müssen inhaltlich mit den vorgeschriebenen Fabrikschildern übereinstimmen, ihre Zeichnungen sind der Beschaffungsstelle zur Genehmigung vorzulegen; das dritte Schild nach vorgeschriebenem Muster ist rechts am Hauptrahmen vor dem Zylinder, das vierte Schild (nur bei Lokomotiven mit Schlepptender) an der Tenderrückwand anzubringen,

das Kesselschild an der Stehkesselrückwand,

ein Schild mit Angabe der größten zulässigen Geschwindigkeit im Führerhaus rechts an der Vorderwand,

auf den Pufferträgern der Lokomotiven und Tender der Tag der Abnahme in Farbschrift.

Nicht aufgeführt sind hier die Anschriften für die Bremsbauart und die letzte Bremsuntersuchung, beide waren in gelber Farbe nach den Zeichnungen A.m. 934 und 935 an den Umlaufwinkeln vor dem Führerhaus sowie an den Seitenwänden des Schlepptenders anzuschreiben.

In der „Dienstvorschrift für die Behandlung der Dampflokomotiven und Tender in den Werkstätten, Gültig vom 1. März 1929 ab“ (DV 946) wird zusätzlich folgendes vorgeschrieben:

Die Anschriften und Schilder sind nach den Zeichnungen A.m. 934 und 935 anzuordnen.

Bei Lokomotiven und Tendern, die Strecken und Bahnhöfe

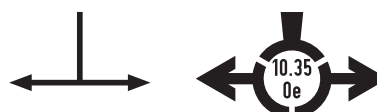


Zu den Farben der Anschriften wird in derselben Dienstvorschrift festgelegt, dass die Anschriften „Kipprost“ und „Inhalt“ der Wasser-, Gas- und Kohlenbehälter mit weißer Ölfarbe und alle übrigen Anschriften mit gelber Ölfarbe zu schablonieren und nachzustreichen sind.

### Vermessungszeichen

Lokomotiven, die bei der Wiederherstellung in der Werkstatt in allen Teilen nachgemessen worden sind, trugen ab etwa 1928 einen mit zwei nach außen zeigenden Pfeilspitzen versehenen rechten Doppelwinkel an der Pufferbohle<sup>168</sup> oder am Führerhaus.

Ab 1935 erhielten Lokomotiven, die vorschriftsmäßig vollvermessen wurden, das Vermessungszeichen mit Angabe von Monat, Jahr und Ort der Vermessung an der Stirnfläche der vorderen Pufferbohle<sup>168</sup>. Ist die Steuerung an einer Lokomotive grundberichtigt worden, so wurde unter das Vermessungszeichen noch der Zusatz „einschl. Ste.“ gesetzt<sup>169</sup>.



Anschrift Vermessungszeichen 1 (links für nachgemessene Lok) und 2 (rechts für vollvermessene Lok)

### Beschriftung nach DIN 1451

Mit Einführung der DIN Vornorm 1451 im Jahre 1932 wurde die Schriftform für Anschriften nach Musterzeichnung IV 44 4. Auflage mit geringfügigen Abweichungen als Eng- bzw. Mittelschrift in das deutsche Normenwerk übernommen. Zusätzlich wurden in diese Norm auch noch Buchstaben in Mittelschrift sowie Buchstaben und Ziffern in Breitschrift aufgenommen. Soweit sich die Anschriftenzeichnungen der Deutschen Reichsbahn auf diese Norm bezogen, wurde vorgeschrieben, dass Buchstaben in Eng- und Ziffern in Mittelschrift auszuführen sind.

#### Fette Engschrift

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

yzßäöü&.,-:;!?" ) 1234567890

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

XYZÄÖÜ

#### Fette Mittelschrift

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

tuvwxyzßäöü&.,-:;!?" )

1234567890ABCDEF

GHIJKLMNOPQRSTU

VWXYZÄÖÜ

Buchstaben und Ziffern in Eng- und Mittelschrift nach Vornorm DIN 1451

#### Fette Breitschrift

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

opqrstuvwxyz

ßäöü&.,-:;!?" )

1234567890

ABCDEFGHIJK

LMNOPQRSTU

VWXYZÄÖÜ

Mit Hilfsnetz oder Scheblone gemalte Schriften zeigen von den auf der 1. Seite dargestellten Schriften kleine, zulässige Abweichungen, die durch die Forderung leichter Erkennbarkeit auf große Entfernungen und Konstruierbarkeit mit Lineal und Zirkel bedingt sind.

Große Buchstaben = 7/7 h	Buchstabenabstand: eng = 1/2 h
Kleine " = 5/7 h	mittel = 1,5/7 h
Strichdicke = 1/2 h	breit = 2/7 h

Buchstaben und Ziffern in Breitschrift nach Vornorm DIN 1451



## Silumin anstelle von Rotguss für die Schilder neuer Lokomotiven

Weiter oben wurde bereits erwähnt, dass das Eisenbahnenamt als Werkstoff für die Lokschilder sowohl Rotguss als auch Silumin zugelassen hatte. Gleichwohl wurden bei der Umzeichnung 1926/27 alle Lokschilder in Rotguss ausgeführt. Erst 1933 wurden Lokomotiven (BR 01 und 03) mit Silumin-Schildern ausgeliefert<sup>170</sup>. Dabei handelt es sich um eine Aluminium-Legierung, deren Oberfläche aluminiumfarbig ist, während Rotguss eine gelblich messingfarbene Oberfläche besitzt.

Die Ziffern und Buchstaben für die Loknummern- bzw. Gattungsschilder wurden aus Silumin gegossen und mit angegossenen Zapfen auf entsprechend gebohrte Stahlblechplatten genietet. Die Schriftform war identisch mit der der bisherigen Rotgusschilder. Das Schild „Deutsche Reichsbahn“, die Direktions- und Heimatschilder wurden nun vollständig in Siluminguss hergestellt.

Der Übergang vom Rotguss- zum Silumin-Schild verlief fließend, erst ab 1935 sind alle Neubaulokomotiven ausschließlich mit Silumin-Schildern ausgeliefert worden<sup>171</sup>. Lokomotiven, die mit Rotgusschildern ausgerüstet waren, behielten ihre Schilder. Die Lokomotiven der Saar-Eisenbahnen gingen am 1. April 1935 in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn über; sie erhielten dann fast ausschließlich Silumin-Schilder.

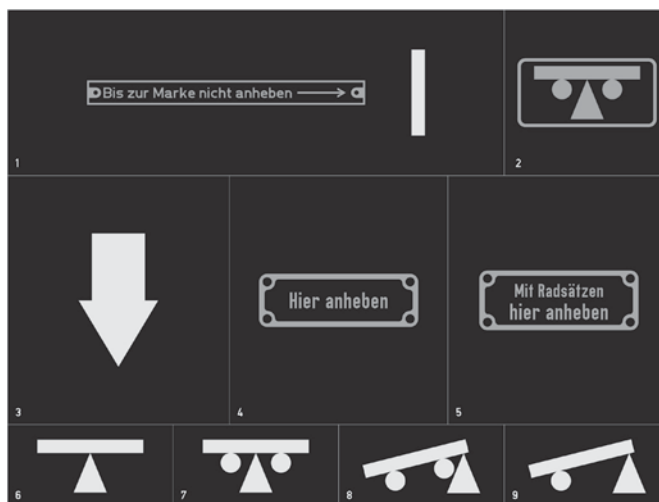
Nach den Vorschriften von 1926 waren alle Anschriften in gelber Farbe auszuführen. Eine Ausnahme bildeten die Anschriften „Kipprost, Kohlen ... t, Wasser ... m<sup>3</sup> und Gas ... l“, die in weißer Farbe anzuschreiben waren. Spätestens 1935 wird diese Unterscheidung zwischen gelben und weißen Anschriften aufgehoben. Statt dessen heißt es, dass „bei Lokomotiven und Tendern mit Rotgusschildern alle Anschriften gelb, bei Lokomotiven und Tendern mit Aluminiumschildern alle Anschriften weiß zu machen“ sind<sup>172</sup>.

### Anhebestellen

Zur Kennzeichnung der Anhebestellen am Lokrahmen wurden mit den Lokomotiven der BR E 44 um 1933 Schilder aus Rotguss (später aus Chroma-Metall) eingeführt. Sie wiesen auf eine Marke aus Rotguss bzw. Chroma-Metall, die den Bereich begrenzten, in dem Hebeböcke zum Anheben der Lok angesetzt werden durften. Später wurden bei Dampf- und Elektrolok die Anhebestellen selbst mit weißem Anstrich markiert und durch Siluminschilder mit der Aufschrift „Hier anheben“ oder „Mit Radsätzen hier anheben“ bezeichnet. Bei Kriegslokomotiven trat an die Stelle der Schilder ein aufschablonierter Pfeil in weißer Farbe.

### Bremsanschriften

Ursprünglich war nur die Bremsbauart mit dem Wort Luftdruckbremse, ab 1928 Druckluftbremse an den Reichsbahnlokomotiven angebracht, ab 1934 war zusätzlich die Anschrift des Dienstgewichts und der Bremsgewichte vorgeschrieben<sup>173</sup>. Dabei waren die Abkürzung Br. Gew., die Buchstaben der Bremsstellungen P und G und die Bremsgewichte eingerahmt. An Dampflokomotiven scheint man die



Verschiedene Schilder und Anschriften für Anhebestellen

se Anschriften jedoch nicht sogleich angebracht zu haben, lediglich an elektrischen Lokomotiven lassen sich in jenen Jahren bereits diese Angaben entdecken. Erst 1940 wird auch in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (gültig ab 1. Mai 1940) die Anschrift der Bremsgewichte an den Lokomotiven gesetzlich vorgeschrieben<sup>174</sup>. Spätestens dann haben auch die Dampflokomotiven diese Anschriften erhalten. Die Bremsbauart war bis 1927 in der Form zum Beispiel

Luftdruckbr. Einkm. m. Z. oder

Luftdruckbremse (Knorr mit Z. u. G-P)

in hellroter<sup>175</sup> oder gelber Farbe an den Lokomotiven angebracht. Das bedeutet: Einkammer-Luftdruckbremse mit Zusatzbremse bzw. Luftdruckbremse Bauart Knorr mit Zusatzbremse und Umstelleinrichtung für Güter- und Personenzüge. Ab 1928 war dann die physikalisch richtige Bezeichnung

Druckluftbremse (Knorr mit Z. u. G-P)

in gelber oder weißer Farbe vorgeschrieben. Bei Elektro-Lokomotiven bezeichnete man ab etwa 1936 die Bremsbauart in abgekürzter Form wie folgt (Beispiel):

Hikssbr (Hiks Stelg. P. S. SS.) Z.

für eine Hildebrand-Knorr-Schnellbremse mit den Stellungen P, S und SS sowie mit Zusatzbremse, und ab 1939 (Beispiele):

Knorrbremse (P-G) m. Z. oder

West-Bremse (SS-S-P) m. Z.

das heißt: der Name der Bremsbauart wurde ohne Klammern und vor dem Wort „Bremse“ angeschrieben. Eine weitere Abkürzung folgte 1944 für die Dampflokomotiven mit der dann gültigen Bezeichnung (Beispiele):

Kbr P-G m. Z. oder

Wbr SS-S-P m. Z.

Ebenso sind bei der Anschrift der letzten Bremsuntersuchung Veränderungen zu beobachten. Zunächst lautete die Anschrift:

Letzte Bremsunt. MF 12.4.30

Später liest man zunehmend:

Letzte Br. Unt. MF 12.4.38

wobei selbstverständlich der Ort der Untersuchung (hier MF = Ausbesserungswerk München-Freimann) und das Datum variieren. Wurde nur die Zwischenbremsuntersuchung

# Gew. Lok u. Tender 112,3 t

Br. Gew. P	78 t
Br. Gew. G	56 t

Anschrift Bremsgewichte mit Rahmen

durchgeführt, so war zum Beispiel folgende Anschrift an der Lok zu sehen:

ZBr. Unt. Bw Mü Hbf 12.4.34

1940 entfiel der Streifen, mit dem die Bremsgewichtsanschriften an den Seitenwänden von Lokomotive bzw. Schlepptender eingerahmt waren. Statt dessen wurde vor den Buchstaben für die Bremsstellungen eine eckige Klammer eingefügt. Bei vorläufigen Bremsgewichtsangaben befand sich zwischen Buchstaben und Zahlen ein senkrechter Streifen in roter Farbe.

Ab Mitte der dreißiger Jahre wird an den Lokomotiven zusätzlich die Bremsgestängebauart angegeben, wenn sie der Nachstellanweisung entspricht. Diese Anschrift hatte folgende Form:

Gestängebauart Tr 1930

für Triebfahrzeugbremsgestänge (Tr) und

Gestängebauart Te 1930

für Tenderbremsgestänge (Te). Die Zahl gibt das Jahr an, in dem die Zeichnungen für das Bremsgestänge genehmigt wurden.

Die um 1935 eingeführten Anschriften für die Bauart des Bremsgestänges wurden 1940 erweitert:

Gestängebauart Tr 1930 Dr 1931 L 1932

wobei Tr Triebwerk-, Dr Drehgestell- und L Laufachsbremsgestänge bedeutet.

## Neue Betriebsgattungszeichen

Als zusätzliche Betriebsgattungen wurden die Buchstabengruppen

St für Schnellzugtenderlokomotiven und

Kz für Schmalspurzahnradlokomotiven

im Jahre 1935 für die Lokomotiven der Baureihe 61 bzw. 1938 für die Lokomotiven der Schafbergbahn und der Schneebergbahn in Österreich eingeführt.

## Neue Eigentums-, Nummern- und Gattungsschilder

1937 führte die Deutsche Reichsbahn neue Eigentums-, Gattungs- und Nummernschilder – letztere nun auch vollständig aus Silumin gegossen – ein.

Schon 1935 zeichnete sich bei der DRB der Einfluss des nationalsozialistischen Staates auf das äußere Erscheinungsbild der Lokomotiven ab. Ein Entwurf für ein „Hoheitsabzeichen“ für Elektrolok vom Januar 1935 zeigt das Abzeichen des Deutschen Reiches in der Mitte des Eigentumsschildes

mit der Aufschrift „Deutsche Reichsbahn“. Angebracht wurde dieses Zeichen allerdings nicht.



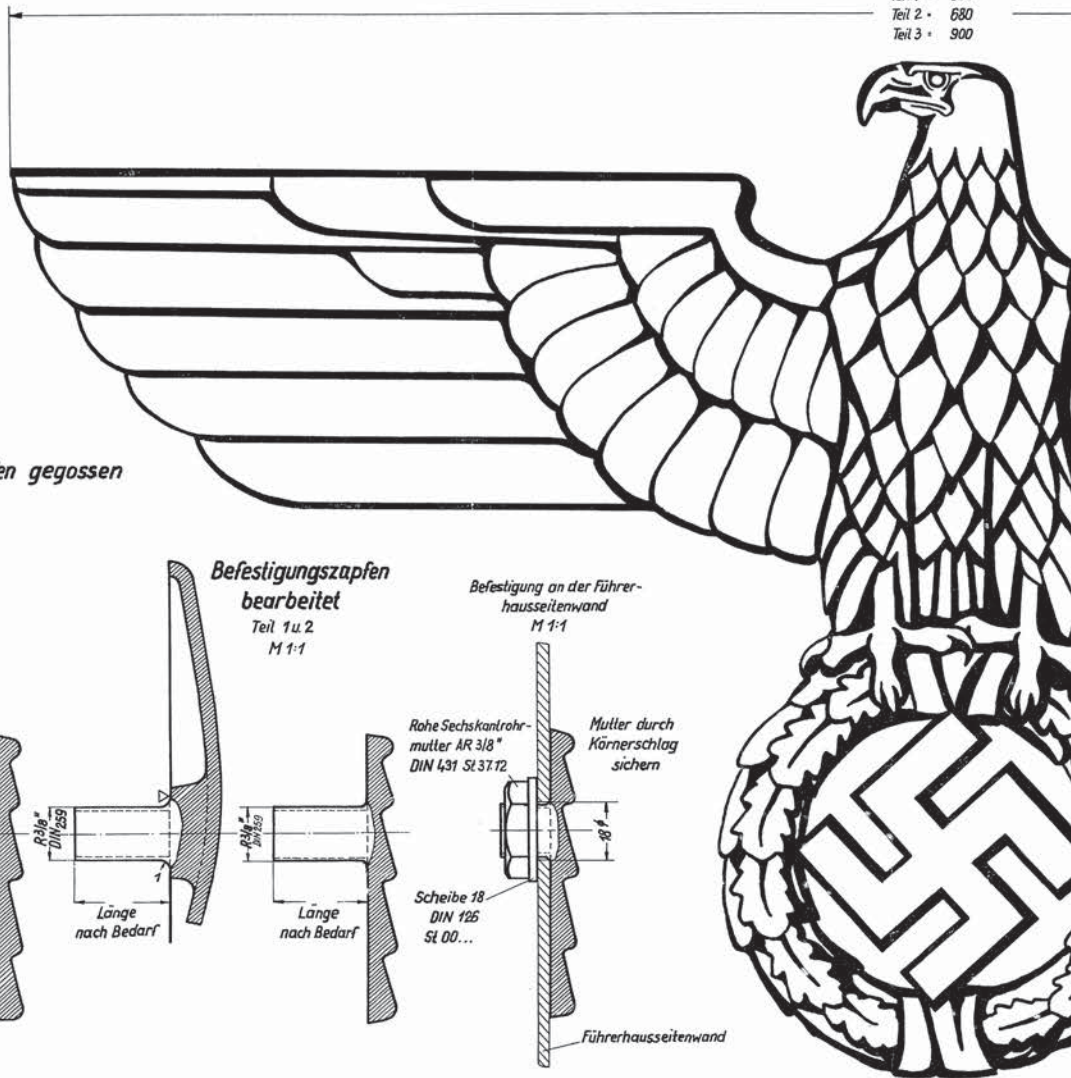
Hoheitsabzeichen für elektrische Lokomotiven (Zeichnung Entwurf RZA München vom 17. Januar 1935)

Bereits 1936 wurde bei neuen Lok die Eigentumsbezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ an den Führerhauswänden unmittelbar unterhalb des Handlaufes angenietet, darunter wurde ein stilisierter Adler mit Hakenkreuz im Kranz gesetzt, der auf einem rechteckigen Blechschild angebracht war. Der Raum dafür wurde durch Tiefersetzen des Nummernschildes und Verlegen des Direktionsschildes freigemacht. Diese Form der Beschilderung hat sich jedoch nicht durchgesetzt.

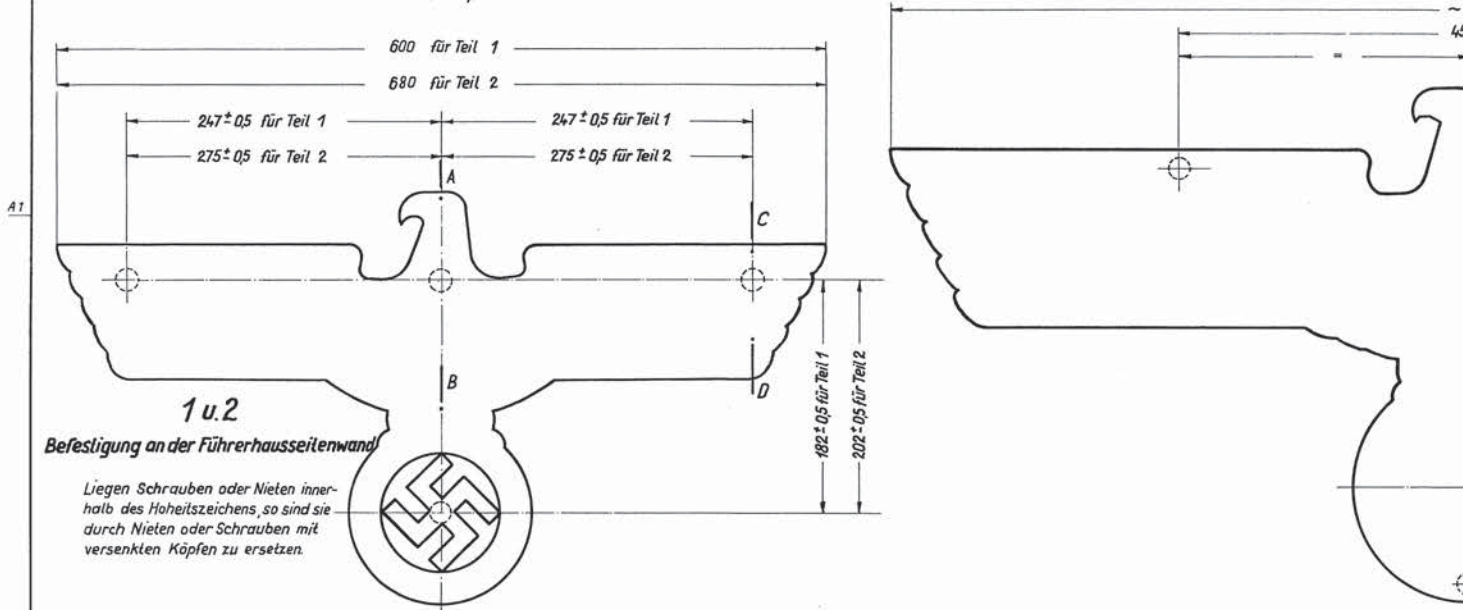


41 001 mit der ersten Ausführung des Hoheitszeichens, rechts neben dem Nummernschild das Zeichen für Heimstoffe; das Führerhausdach dieser Lok läßt übrigens deutlich einen grauen Außenanstrich erkennen (Foto Ullstein)

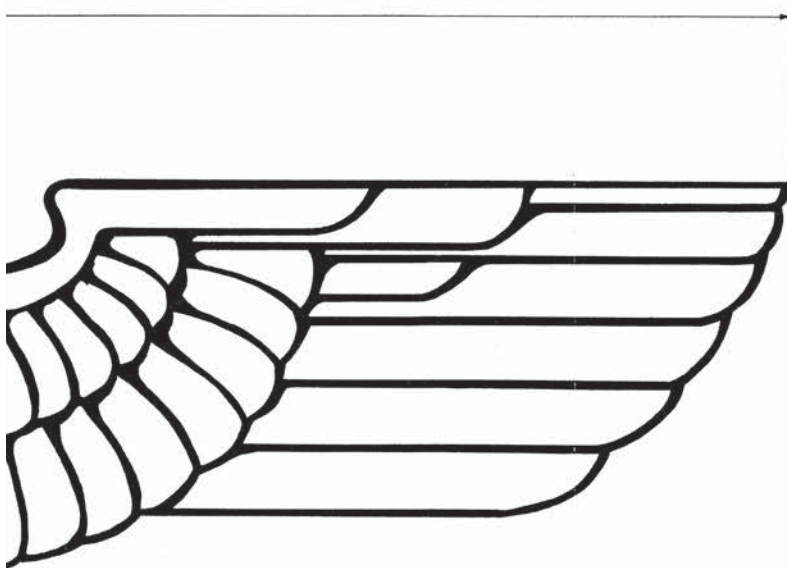
Teil 1 • 600  
Teil 2 • 680  
Teil 3 • 900



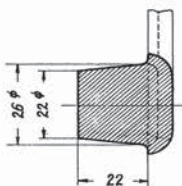
**Anordnung der Befestigungszapfen**  
M 1:2,5





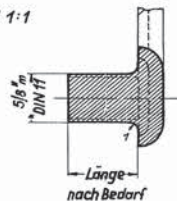


Schnitt E-F  
Befestigungzapfen  
gegossen  
Teil 3



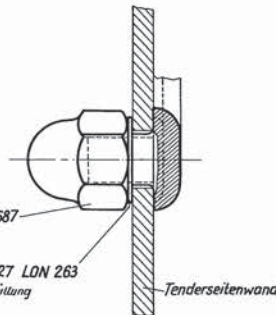
Befestigungzapfen  
bearbeitet  
Teil 3

M 1:1



Befestigung am Tender  
für Teil 3

M 1:1



Hutmutter 5/8" DIN 1587  
Ms 58

Fülldichtring C 19 x 27 LON 263  
O<sub>2</sub> mit Asbestfüllung

Tenderseitenwand

- 1) Das Hoheitszeichen ist nach den gelieferten Modellen genau zu gießen. Auf der Rückseite ist an geeigneter Stelle das Firmenzeichen, die Bau-  
stoffbezeichnung nach DIN 1713 und die Kennzeichnung „Lok 600“  
für Teil 1 oder „Lok 680“ für Teil 2 in 10 mm hohen Buchstaben einzu-  
schlagen oder flach einzugießen. (Teil 3 nur Firmen- u. Werkstoffkürzzeichen)
- 2) Die Oberfläche ist glatt und fehlerfrei zu gießen, bei Sandguß von  
Formsand zu reinigen und mit der Schwabbelseife und Polier-  
fett auf matten Glanz zu polieren. Die Befestigungzapfen werden  
vom Lieferwerk nicht bearbeitet.
- 3) Die Auflagefläche muß eben sein.
- 4) Vor dem Anbau ist die Rückseite mit einem dauerhaften Schutz-  
anstrich zu versehen.

⊕ Das Modell des Hoheitszeichens Teil 3 ist gleich dem  
Modell des Hoheitszeichens auf Zeichnung Fw Salon (028)  
10.030.00.04.

★ Lieferbedingungen der Rb 919 106

1	Hoheitszeichen	500 kg	⊕	G.N.	3	Befestigungs- zapfen unbear- beitet liefern	10.030.00.04
1	"	680	⊕	Mg-Si	2		10.115.00.07
1	"	600	⊕	Fe	1		10.115.00.04
2	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
2	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
3	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
4	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
5	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
6	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
7	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
8	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
9	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
10	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
11	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
12	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
13	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
14	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
15	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
16	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
17	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
18	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
19	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
20	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
21	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
22	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
23	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
24	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
25	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
26	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
27	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
28	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
29	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
30	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
31	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
32	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
33	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
34	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
35	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
36	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
37	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
38	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
39	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
40	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
41	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
42	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
43	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
44	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
45	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
46	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
47	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
48	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
49	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
50	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
51	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
52	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
53	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
54	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
55	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
56	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
57	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
58	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
59	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
60	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
61	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
62	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
63	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
64	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
65	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
66	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
67	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
68	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
69	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
70	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
71	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
72	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
73	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
74	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
75	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
76	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
77	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
78	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
79	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
80	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
81	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
82	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
83	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
84	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
85	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
86	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
87	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
88	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
89	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
90	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
91	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
92	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
93	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
94	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
95	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
96	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
97	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
98	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
99	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.
100	Bezeichnung	Werkstoff	Teil	Bemerkungen	Modell	Anzahlverteilung	Ersatzstück - Nr.

Als Eigentumszeichen wurde schließlich anstelle des bisherigen Schildes „Deutsche Reichsbahn“ das Abzeichen des nationalsozialistischen Staates in Form eines Adlers mit Kranz aus Lorbeer und Hakenkreuz nach Entwürfen von Professor Richard Klein in München verwendet. Es war vom Reichsverkehrsminister im Januar 1938 verfügt worden<sup>176</sup>, dass „die Fahrzeuge der Reichsbahn in nächster Zeit ein neues Hoheitszeichen“ erhalten.

Für die Lokomotiven enthält die Verfügung von 1938 folgende Angaben:

#### **Dampflokomotiven**

- a) Alle Dampflokomotiven mit Ausnahme derjenigen, die voraussichtlich in den nächsten 4 Jahren ausgemustert werden, erhalten das neue Hoheitszeichen aus Aluminiumlegierung und eine Nummerntafel mit Ziffern ebenfalls aus Aluminiumlegierung nach den Entwürfen von Professor Klein ohne die Buchstaben DR.
- b) Lokomotiven, bei denen die Führerhausseitenwand nicht durch die Apparatekästen der Zugbeeinflussung durchbrochen sind, erhalten das 680 mm breite Hoheitszeichen. Bei den Lokomotiven, deren Führerhausseitenwand zum Teil von den Apparatekästen der Zugbeeinflussung eingenommen wird, wird in dem verbleibenden freien Raum (im vorderen Teil der Führerhausseitenwand) das 600 mm breite Hoheitszeichen angebracht. Ebenso erhalten Tenderlokomotiven mit schmaler Führerhausseitenwand das 600 mm breite Hoheitszeichen.
- c) Das Nummernschild mit den Ziffern nach Entwurf von Prof. Klein wird unterhalb des Hoheitszeichens angebracht.
- d) Das Gattungsschild kommt grundsätzlich in die hintere untere Ecke der Führerhausseitenwand.
- e) Die Heimatschilder (RBD und Bw) sind in der vorderen unteren Ecke der Führerhausseitenwand anzubringen und zwar das Bw-Schild unter dem RBD-Schild. Ist auf Lokomotiven mit Zugbeeinflussung ein Teil der Führerhausseitenwand durch Apparatekästen der Zugbeeinflussung eingenommen, so werden die Heimatschilder in der hinteren unteren Ecke der Führerhausseitenwand unter dem Gattungsschild angeordnet.
- f) Die Schilder zu d und e erhalten Antiqua-Schrift wie bisher, da sich gezeigt hat, daß die in Aussicht genommene Frakturschrift unübersichtlich und schlecht lesbar ist. Die Buchstaben RBD sind als Großbuchstaben auszuführen. Um die künstlerische Wirkung des Hoheitszeichens zu heben, sind sie möglichst weit von diesen entfernt anzubringen.
- g) Das bisher übliche Schild „Deutsche Reichsbahn“ fällt fort. In die Neubeschilderung sind auch die Lokomotiven der ab 1. Jänner 1938 in den Besitz und den Betrieb der Deutschen Reichsbahn übergehenden Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Braunschweigischen Landeseisenbahn einzubeziehen. Wegen der Umnummerierung der Lokomotiven dieser Bahnen ergeht noch besondere Verfügung.

#### **Kleinlokomotiven**

Kleinlokomotiven erhalten das 600 mm breite Hoheitszeichen als Ab-

ziehbild in Silberfarbe ohne die Buchstaben DR, ferner Nummern und Anschrift in weißer Farbe nach Entwürfen von Prof. Klein. Die Anschrift „Deutsche Reichsbahn“ fällt fort.

#### **Elektrische Lokomotiven**

Die elektrischen Lokomotiven erhalten das 720 mm breite Hoheitszeichen aus Aluminiumlegierung, ohne die Buchstaben DR; bei denjenigen elektrischen Lokomotiven jedoch, bei denen der Platz für das 720 mm breite Hoheitszeichen nicht zur Verfügung steht, ist das 600 mm breite Hoheitszeichen aus Aluminiumlegierung ohne die Buchstaben DR anzubringen.

Bedingt durch das wesentlich größere Eigentumszeichen (Adler) mussten die Nummernschilder an den Führerhausseitenwänden der Dampflokomotiven tiefer angebracht werden als bisher. Damit blieb kein Raum mehr für das Direktionsschild (RBD ...) unter dem Nummernschild. Die Direktionsschilder wurden deshalb oberhalb der Heimatschilder am vorderen Ende der Führerhausseitenwände angeschraubt. Bei elektrischen Lokomotiven wurden die Nummernschilder so weit zu einem Lokende hin versetzt, dass das neue Hoheitszeichen möglichst in Lokmitte angebracht werden konnte.

74 516

Nummernschilder mit „spitzen“ Ziffern

38 2970

S<sub>36</sub> <sup>20</sup>

P<sub>35</sub> <sup>15</sup>

Gt<sub>57</sub> <sup>18</sup>

Gattungsschilder mit „spitzen“ Buchstaben und Ziffern

Die Schriftform der Ziffern und Buchstaben für Nummern- und Gattungsschilder wurde ebenfalls nach Entwürfen von Professor Richard Klein vollständig geändert und in der Zeichnung Fld 24.23 Bl 2 bzw. Fld 24.31 Bl 1 vom Juni 1938 festgehalten (in der Literatur wird gelegentlich der Begriff „spitze Ziffern“ hierfür benutzt).

Die erste mit diesen Schildern ausgelieferte Lokomotive war laut Holzborn<sup>177</sup> die Stromlinien-Tenderlokomotive 61 002. Danach wurden praktisch alle Neubaulokomotiven mit solchen Silumin-Gusschildern ausgerüstet. Dabei sind jedoch anscheinend auch Mischbeschilderungen vorgekommen, wo gegossene Schilder mit neuer Schriftform und genietete Schilder mit alter Schriftform an derselben Lokomotive angebracht waren<sup>178</sup>.

Eine Sonderstellung unter den Silumin-Gusschildern mit den neuen Ziffern nehmen die Schilder für viele Stromlinien-

Schnellzuglokomotiven ein: Sie erhielten einen erhabenen Rand, der ebenso wie die Ziffern keinen Anstrich trug und somit das Aussehen gegenüber den normalen Nummernschildern stark veränderte (sog. Randschilder). Diese Schilder sind nur an den Lokomotiven 01 1001, 01 1064 bis 01 1105, 03 1001 und 03 1002, 03 1043 bis 03 1060, 06 001 und 06 002 sowie an 19 1001 verwendet worden<sup>179</sup>. Stromlinienlokomotiven erhielten in der Regel nur drei Nummernschilder. An der Stirnseite wurde die Betriebsnummer zunächst nicht, später mit weißer Schablonenschrift angeschrieben.

Etwa zeitgleich mit der Einführung des neuen Hoheitszeichens sind Veränderungen bei den Direktions- und Heimat Schildern festzustellen: Vor dem Namen der Reichsbahndirektion erscheint nun die Abkürzung „RBD“ anstelle von „Rbd.“ Dem Namen des Heimatbetriebswerkes wird die Abkürzung „Bw“ vorangesetzt. Diese Schilder sind nur bei Neulieferungen oder Neubeschilderungen zu beobachten.



Seitenwandbeschilderung 50 150, die Angaben RBD Danzig und Bw Dt. Eylau sind kriegsbedingt mit Schablonenschrift anstelle von Schildern angebracht. (Foto um 1940 Hermann Maey, Sammlung Alfred Gottwaldt)

Abweichend von den oben genannten Vorschriften ordnete das Reichsverkehrsministerium 1939 an, dass alle stromlinienverkleideten Lokomotiven an der Stirnseite (mit Ausnahme der Lok der BR 05) mit einem Hoheitszeichen wie bei den Schnelltriebwagen und an den Tenderseitenwänden mit einem 900 mm breiten Hoheitszeichen zu versehen sind. An den Führerhauswänden sollten die Hoheitszeichen weggelassen

werden<sup>180</sup>. Tatsächlich haben aber nur 01 1001 und 19 1001 an der Stirnseite das neue Hoheitszeichen getragen.

## Bezeichnung der Lokomotiven – Stand 1939

Die Anordnung der Außenschilder und -anschriften an Dampflokomotiven ist ab 1939 wie folgt vorgeschrieben<sup>181</sup>:

*Betriebsnummernschild an beiden Seiten des Führerhauses, an der Rauchkammerstirnwand und an der Rückwand der Tender bzw. der Tenderlokomotiven, bei verkleideten Lokomotiven nach besonderer Vorschrift*

*Gattungsschild an beiden Außenwänden des Führerhauses; mit Dreieck und ggf. Balken, wenn Teile der Lok über die allgemein vorgeschriebene Umgrenzung hinausragen*

*Direktionsschild mit dem Namen der Eigentumsdirektion an beiden Außenwänden des Führerhauses*

*Heimatschild mit dem Namen des Heimatbetriebswerkes an beiden Seiten des Führerhauses*

*Hoheitszeichen an beiden Seiten des Führerhauses (bei Stromlinienlok: an beiden Seiten des Tenders)*

*Fabrikschilder: zwei Stück rechts und links an der Zylinderverkleidung, ein weiteres rechts am Hauptrahmen vor dem Zylinder, bei Lok mit Schlepptender ein weiteres an der Tenderrückwand*

*Anhebeschilder: zwei oder nach Bedarf drei Schilder an jeder Rahmenwange, die angeben, wo die Kranbalken anfasen müssen*

*Anschriften für Tag der Abnahme, Bezeichnung des Farbenlieferers, Datum und Haftpflicht für den Anstrich an den Pufferträgern der Lokomotiven und Tender*

*Anschrift M10, wenn alle Schrauben und Muttern bis 10 mm Durchmesser metrisches Gewinde haben, an den Pufferträgern der Lokomotiven und Tender*

*Anschrift der Bremsbauart an den Umlaufwinkeln unter dem Führerhaus und an den Seitenwänden der Schlepptender*

*Anschrift für Datum der letzten Bremsuntersuchung an den Umlaufwinkeln unter dem Führerhaus und an den Seitenwänden der Schlepptender*

*Anschrift der Bauart des Bremsgestänges an den Umlaufwinkeln unter dem Führerhaus und an den Seitenwänden der Schlepptender, wenn diese der Nachstellanweisung entspricht*

*Anschrift für Wasser- und Kohlenvorrat in m³ bzw. t an den Seitenwänden der Tenderlokomotiven bzw. der Schlepptender, bei verkleideten Lokomotiven nach besonderer Vorschrift*

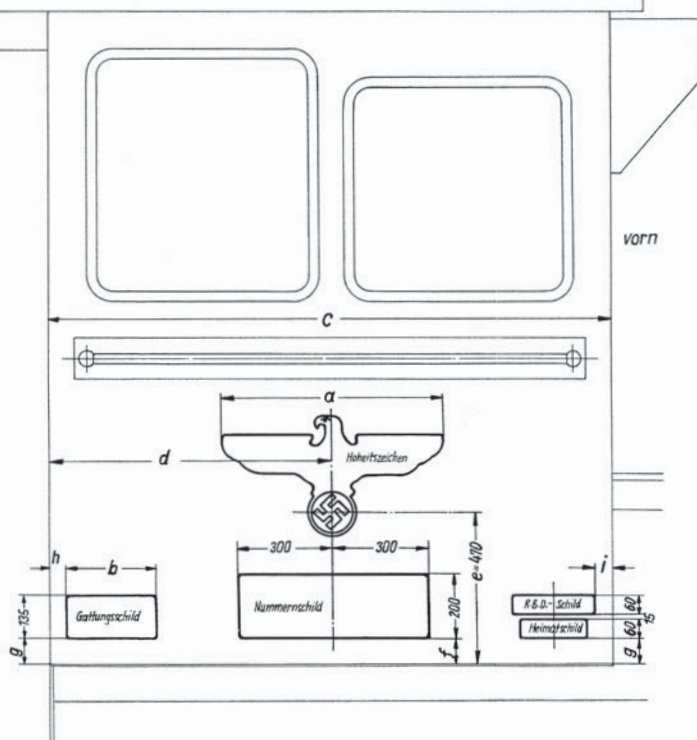
*Anschrift von Dienstgewicht und Bremsgewichten an den Seitenwänden der Tenderlokomotiven bzw. der Schlepptender, bei verkleideten Lokomotiven nach besonderer Vorschrift*

*Anschriften oder Merkzeichen für Sonderausführung von Lokomotivbauteilen oder Ausrüstungsstücken an den Seitenwänden des Führerhauses bzw. am Umlauf.*

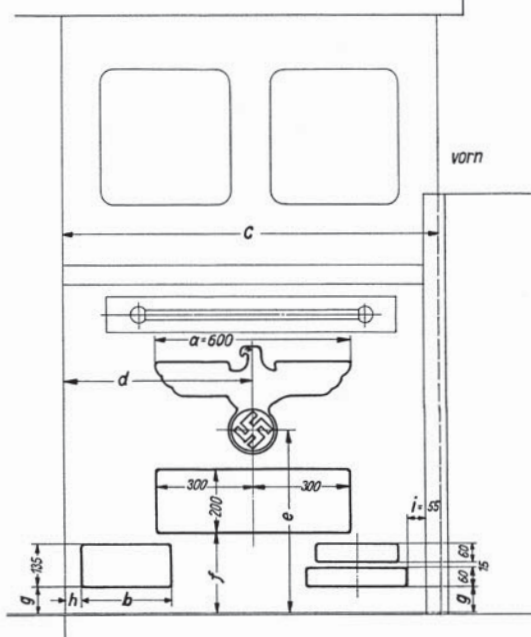
Die Ausführung der Schilder, ob gelbes oder weißes Metall, wurde bei der Bestellung besonders vorgeschrieben. Der Farbton aller Schablonenanschriften musste der Metallschilderfarbe entsprechen.



Regelanordnung für Bauart 01,02,03,43,44,62,84,85,87

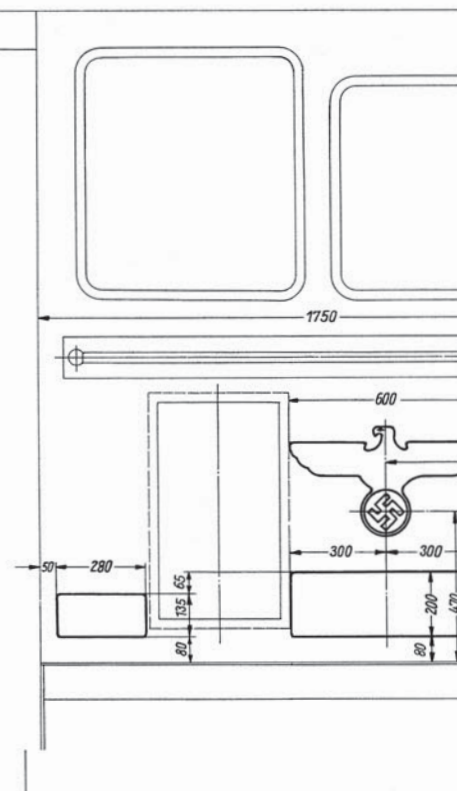


Sonderanordnung für Bauart 80,81,99<sup>22</sup>,99<sup>73</sup>

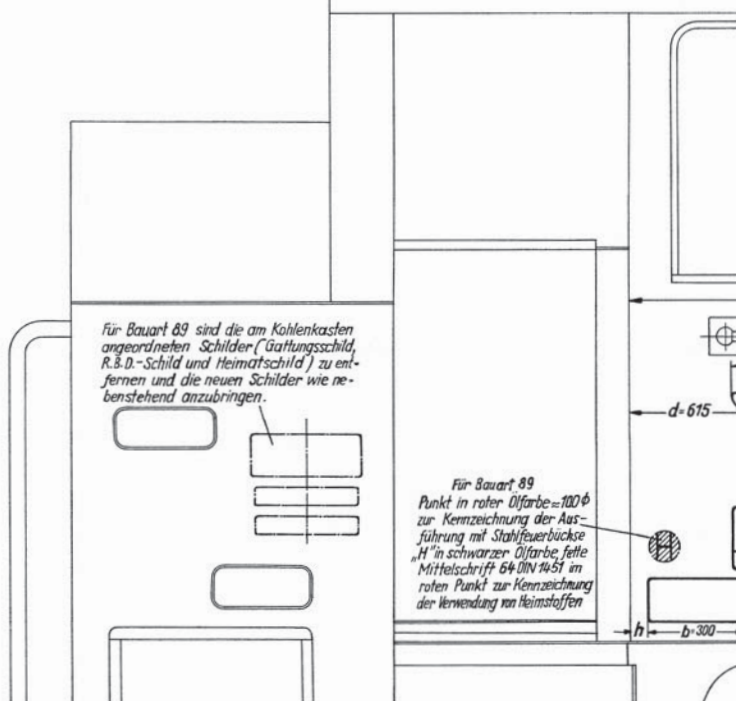


Sonderanordnung für Bauart 01 u.

Nur rechte Führerhausseite  
mit Apparatkasten für die Zugbeeinflussung



Sonderanordnung für Bauart



Anordnung der Schilder an  
Dampflokomotiven (Zeich-  
nung 1939 RZA Berlin Sk  
1848)

- 1) Lok. mit Schleppender und Tenderlok. mit breiten Führerhausseitenwänden erhalten Hoheitszeichen von 680 mm Breite
- 2) Tenderlok. mit schmalen Führerhausseitenwänden und Führerhausseitenwände mit Apparatkasten für die Zugbeeinflussung erhalten Hoheitszeichen von 600 mm Breite
- 3) Für Lok. mit Apparatkasten für die Zugbeeinflussung auf der rechten Führerhausseite nach besonderer Anordnung

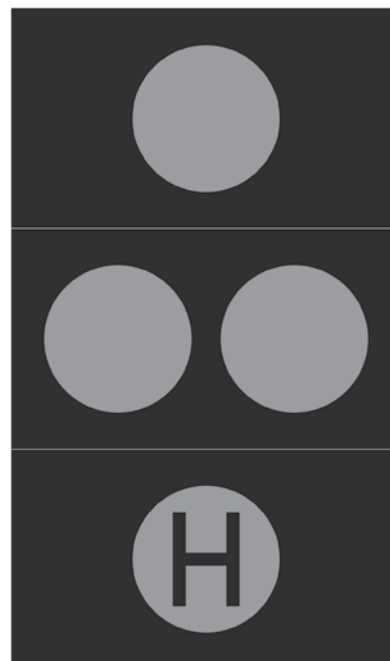
Bauart	Breite d. Holentz. <i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	<i>f</i>	<i>g</i>	<i>h</i>	<i>i</i>
01	680	280	1750	875	470	80	80	50	55
02	680	280	2000	1000	470	80	80	50	55
03	680	280	1750	875	470	80	80	50	55
43	680	280	1900	950	470	80	80	50	55
62	600	300	1420	710	470	80	80	50	55
71	600	300	1220	615	545	245	80	50	55
80	600	300	1320	605	555	225	60	50	55
81	600	300	1320	605	555	225	60	50	55
84	600	300	1503	752	470	60	60	50	≈ 75
85	600	300	1420	710	470	80	80	50	≈ 75
87	600	300	1434	725	470	80	80	50	≈ 75
89	600	300	1220	615	560	225	60	50	65
99 <sup>22</sup>	600	280	1168	585	570	245	80	50	55
99 <sup>73</sup>	600	280	1166	583	545	225	60	50	55
01 <small>Ältere Bauart abwärt. 1900/19</small>	680	280	2000	1000	470	80	80	50	55
44 <small>Ältere Bauart abwärt. 1900/19</small>	680	280	1900	950	470	80	80	50	55

Hoheitszeichen nach...Fl. 24.22 Bl. 1  
 Nummernschild nach...Fl. 24.23 Bl. 2  
 Gattungsschild nach...Fl. 24.31 Bl. 1  
 R. B. D. - Schild nach...Fl. 24.32 Bl. 1  
 Heimatschild nach...Fl. 24.32 Bl. 2

# Deutsche Reichsbahn

Bei den zuletzt erwähnten Anschriften und Merkzeichen handelt es sich um Angaben über den Baustoff der Feuerbüchse, des Kessels, des Lagermetalls u. ä. So bedeutet eine rote Kreisfläche, dass die Lokomotive mit Stahlfeuerbüchse ausgerüstet ist, ein schwarzer Buchstabe H in dieser Kreisfläche weist auf die Verwendung von Heimstoffen hin. Zwei rote Kreisflächen nebeneinander bedeuten: Kessel aus St 47 K. Die Anschriften WM 10 oder WM 80 geben den Zinnanteil des Lagermetalls (WM = Weißmetall) der Stangenlager in Prozent an. Die Anschrift WM 80/WM 10 oder WM 80/10 bedeutet, dass das Treibstangenlager mit Lagermetall WM 80 und die Kuppelstangenlager mit WM 10 ausgegossen sind<sup>182</sup>.

Außer den neu gelieferten wurden auch die 1938 von den BBÖ und 1939 von den CSD in den Bestand der Deutschen Reichsbahn übernommenen österreichischen und tschechoslowakischen Lokomotiven ebenso wie die Lok der ab 1938 verstaatlichten Privatbahnen (Lübeck-Büchen, Eutin-Lübeck usw.) einheitlich nach diesen Vorschriften bezeichnet. Da diese Lokomotiven nicht sogleich umgezeichnet werden konnten, sind jedoch wegen der später verfüigten Vereinfachung (siehe unten) oft nur Abziehbilder bzw. Farbanschriften anstelle der Schilder angebracht worden.



Zeichen für Stahlfeuerbüchse (oben), Kessel aus St 47 K (mitten), Heimstoffe (unten)

**Anschriften am Winkel des Umlaufbleches oder bei Tenderloks am seitlichen Wasserkasten**

\*Knorrbremse (SS-S-P-Glm.Z. Letzte Br Unt: 00 Gestängebauart: Tr 0000 Dr 0000 L 0000

\*Knorrbremse (P-Glm.Z. Letzte Br Unt: 00 Gestängebauart: Tr 0000 Dr 0000 L 0000

\*X nach der eingebauten Bremsart ist anzuschreiben:  
 Knorrbremse  
 West-Bremse  
 Hardybremse  
 Körtingbremse  
 Schleiferbremse

Die einzusetzenden Zahlen für die Bremsgewichte werden vom RZA Berlin angegeben

\*Für die Stromlokomotiven gelten die besonderen Anschriftenblätter

**Anschriften am Kohlenkasten der Tenderloks**

Gew. Lok:	0000 t	Gew. Lok:	0000 t
Br. Gew. S:	t	Br. Gew. P:	t
Br. Gew. G:	t	Wasser:	m³
Wasser:	m³	Kohle:	t

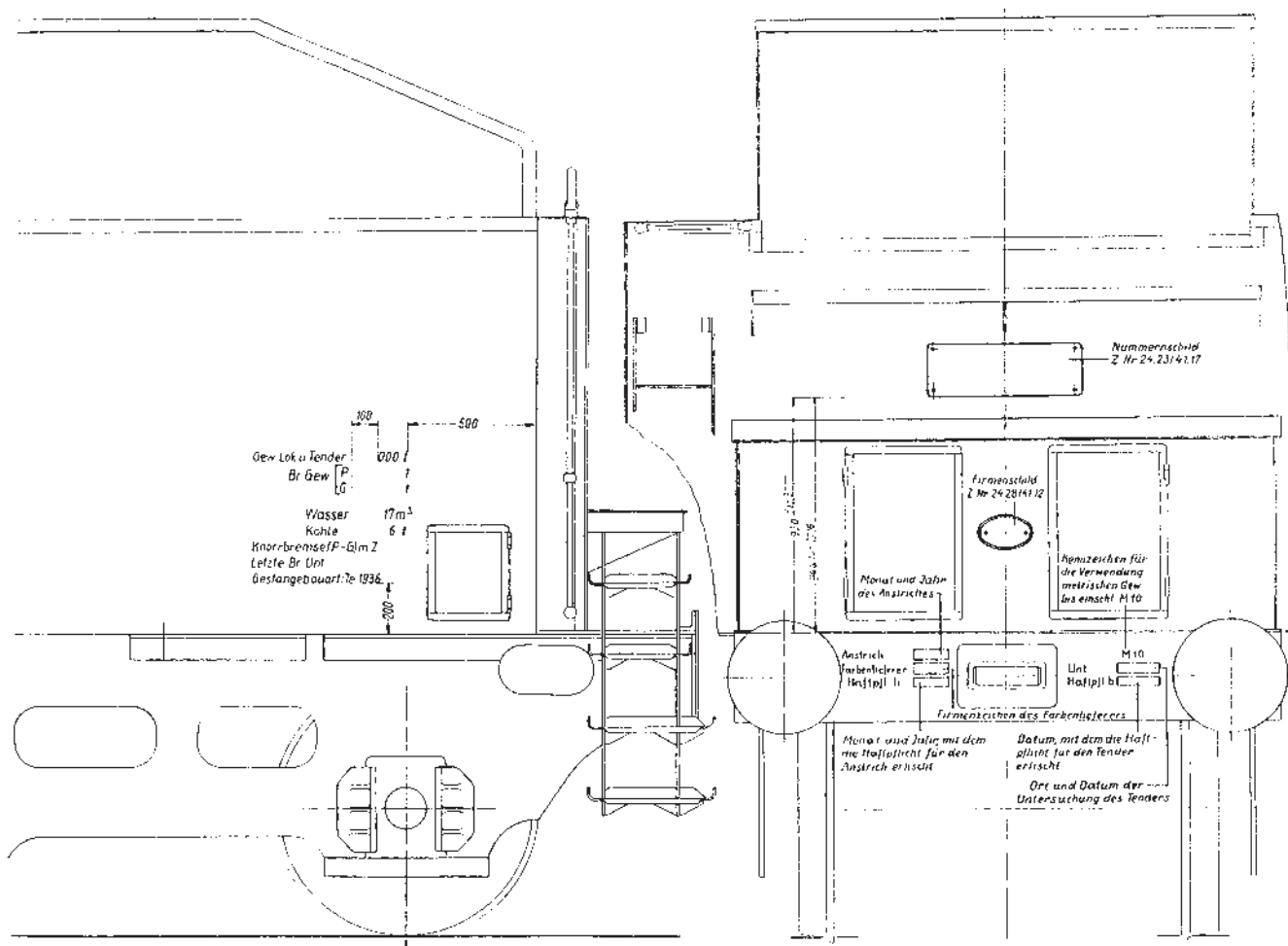
Bei Gestängebauart (Tr, Dr, L) ist für neue Lok das Jahr (z.B. 1938) einzutragen, in dem die Zeichnung für die Bremsanordnung genehmigt ist, für bereits vorhandene Lok ist das Baujahr nur dann einzutragen, wenn die Bremse der Nachstellanweisung entspricht.

Sämtliche Anschriften, auch die für die endgültigen Bremsgewichte, sind in weißer Ölfarbe auszuführen. Die Anschriften für die vorläufigen Bremsgewichte erhalten vor den Zahlenangaben einen senkrechten roten Strich (z.B. Br. Gew.  $\frac{P}{G} \frac{1200}{900}$ )

Br. Gew. S	Br. Gew. P	Wasser	Kohle
1200	900		

Bremsanschriften an Dampflok 1938 (Zeichnung 1938 RZA Berlin Fid 24.21 Bl. 3)





Schilder und Anschriften am Tender (Zeichnung 1938 EZA Berlin Fld 41.20)

## Diesellokomotiven der Wehrmacht

Die Deutsche Wehrmacht beschaffte ab 1939 in größeren Mengen eigene Diesellokomotiven für den Einsatz auf militärischen Bahnanlagen und Flugplätzen. Für die Bezeichnung dieser Diesellokomotiven gab es drei Schilder aus Zinkdruckguss, die untereinander an den Führerhausseitenwänden angebracht wurden (siehe Zeichnung Seite 140):

- Nummernschild
- Typenschild
- Typen-Zusatzschild.

Das Nummernschild trug eine fünfstelligen Zahl, die sich aus der zweistelligen Gruppennummer und einer dreistelligen Ordnungsnummer zusammensetzte. Die Gruppennummer lautete 20, 36 oder 55 je nach Leistung des Dieselmotors (200, 360 bzw. 550 PS).

Das Typenschild bezeichnete die Bauart der Lok. Die Aufschrift lautete zum Beispiel WR 200 B 14, wobei WR für Wehrmacht-Regelspurlok, 200 für die Leistung des Dieselmotors in PS, B für die Achsfolge und 14 für die Achslast steht<sup>183</sup>.

Bei explosionsgeschützten Lokomotiven war zusätzlich das Typen-Zusatzschild mit dem Buchstaben K angebracht, das auf das Vorhandensein der Auspuff-Kühlanlage hinwies.

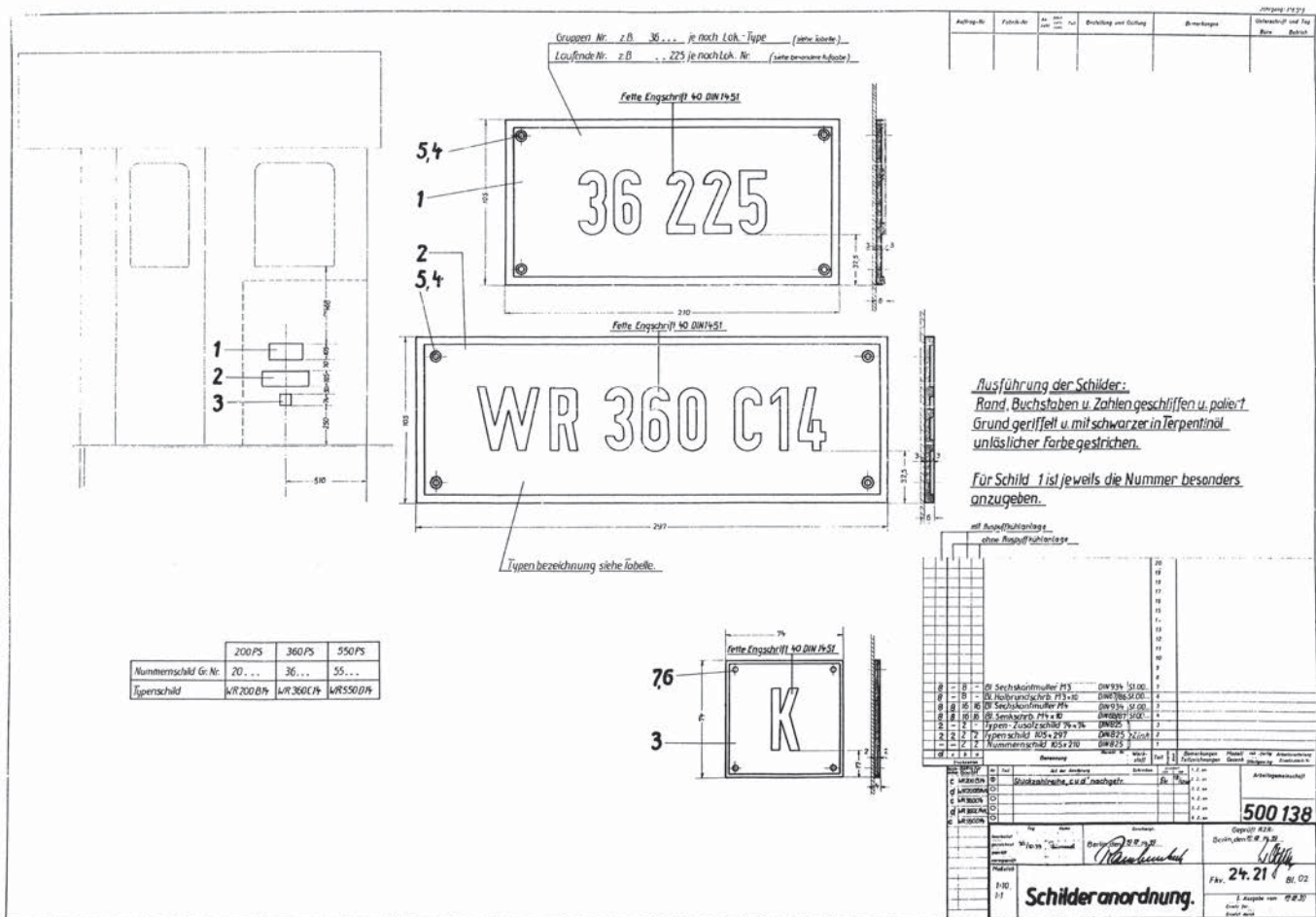
## Ersatz der Rotgussschilder durch Silumin-gussschilder bei älteren Lokomotiven

Ab 1940 wurden bei vielen vorhandenen Lokomotiven die noch angebrachten Rotgussschilder im Zuge der Gewinnung von Buntmetallen für Rüstungszwecke durch Silumin-gussschilder ersetzt. Diese Maßnahme wurde insbesondere bei den Lok der BR 03, 18.1, 18.4, 24, 38.4, 38.10, 39, 41, 43, 44, 55.0-9, 56.1, 58.2-5, 58.10, 59, 62, 64, 70, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 85, 86, 89.0-8, 91.0-9, 92.0-9, 93.0-9, 94.1-9, 95, 96, 97.5, 98.4-9, 99.00-67 durchgeführt<sup>184</sup>, aber nicht zu Ende gebracht, wie zahlreiche spätere Aufnahmen zeigen. Dabei fällt auf, dass mit Ausnahme der BR 38.10 und 58.10 nur Lok mit fünfstelliger Betriebsnummer Silumin-gussschilder erhielten.

## Umzeichnung der polnischen Lokomotiven

Nach dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht in Polen 1939 erhielten polnische Lokomotiven, die von der Wehrmacht erbeutet worden waren, als Eigentumszeichen zunächst lediglich die Aufschrift „Deutsch“ sowie Heimat-Bw und Bremsanschriften in deutscher Sprache.

Die Übernahme der polnischen Eisenbahnen im General-



Anordnung der Schilder an Wehrmachtlokomotiven (Zeichnung 1939 RZA Berlin Fkv 24.21 Bl. 02)

gouvernement führte dann zu einer Umzeichnung der ehemaligen PKP-Lokomotiven nach den Grundsätzen der Deutschen Reichsbahn. Sie erhielten Stamm- und Ordnungsnummern nach dem Nummernplan der Reichsbahn-Lokomotiven, die anfangs noch durch den Zusatz „PKP“ ergänzt wurden, um auf den Ursprung der Lokomotiven hinzuweisen. Als Eigentumszeichen wurde an den Lokomotiven der Schriftzug „Ostbahn“, später auch „Deutsche Reichsbahn“ angeschrieben. Die übrigen Anschriften Eigentumsbezirk, Heimatdienststelle, Gattungszeichen, Bremsbauart und Untersuchungsdatum entsprachen den Vorschriften der DRB. Alle Anschriften wurden mit weißer oder gelber Farbe unmittelbar an den Lokomotiven angebracht.

## Entfeinerungsmaßnahmen

Die ab 1941 ausgelieferten Lokomotiven erhielten im Zuge der Entfeinerung keine äußeren Schilder mehr, sondern gleichlautende Anschriften sowie ein Abziehbild für das Hoheitszeichen. Die Schriftform der Anschriften war identisch mit der der bisher verwendeten Schilder. Das Abziehbild für das Hoheitszeichen zeigte einen schwarz gezeichneten Adler auf gold- oder aluminiumfarbigem Grund.

Die jeweils ersten Lokomotiven einer Baureihe mit Farb-

anschriften anstelle von Schildern waren<sup>185</sup> 42 0001, 44 278, 50 1095, 52 001, 86 378, E 44 112, E 94 012. Die aufgemalten Betriebsnummern der E-Lok erhielten anfangs noch schwarze Schatten, die bei späteren Lieferungen nicht mehr angebracht wurden.

Bezüglich des Farbtons der Anschriften gab es spätestens 1941 erneut eine Änderung<sup>186</sup>: „Bei Lokomotiven und Tendern mit Rotgusschildern sind alle Anschriften mit Ausnahme der Bremsanschriften gelb, bei Lokomotiven und Tendern mit Aluminiumschildern sind alle Anschriften weiß zu machen.“ Die Bremsanschriften waren demnach grundsätzlich in weißer Farbe anzuschreiben. Leider geht aus dieser Anweisung nicht hervor, welchen Farbton die Anschriften bei Lokomotiven ohne Schilder haben. Vermutlich waren sie weiß.

## DR-Ost

Lokomotiven, die von den Reichsbahndirektionen in die besetzten Gebiete der Sowjetunion abgegeben werden mussten, behielten in der Regel ihre Bezeichnung. Zusätzlich wurden sie mit der Anschrift „DR-Ost“ versehen, um ihre vorübergehende Zugehörigkeit zur Zweigstelle Osten des Reichsverkehrsministeriums und Generalverkehrsdirktion Ost zu kennzeichnen.

# DR-Ost

Anschrift DR-Ost für Lokomotiven  
der Generalverkehrsdirektion Ost



Dieses Bild zeigt die 56 2743 mit der Anschrift DR-Ost und mit der Abkürzung Ef für Bw Erichshof (Livland) (Foto um 1943 Hermann Niemeier, Sammlung Wieland Proske)

## Ersatz der Schilder durch Anschriften

Im September 1942 wird u. a. angeordnet, dass nun bei allen übrigen Lok mit Rotgusschildern diese durch gleichlautende Anschriften zu ersetzen sind<sup>187</sup>. Diese Maßnahme ist bei den meisten Reichsbahn-Lokomotiven durchgeführt worden, wobei man allerdings wohl einige Maschinen übersehen hat, denn auch in den sechziger Jahren sollen noch einige Lok mit den alten Rotgusschildern vorhanden gewesen sein<sup>188</sup>.

Bei vielen Lokomotiven waren die Schablonenanschriften nicht unmittelbar auf die Außenflächen geschrieben, sondern auf eigene Blechplatten, die anstelle der bisherigen Schilder angebaut wurden.

## Bezeichnung der Kriegslokomotiven

Im Zuge der Entwicklung der Kriegslokomotive ordnete der Hauptausschuss Schienenfahrzeuge (HAS) im März 1942 an, dass die Kriegslokomotiven der BR 52 durch den Buchstaben K und eine laufende Nummer auf der Zylinderbekleidung zu kennzeichnen sind<sup>189</sup>:

*Betr.: Kennzeichnung der Kriegslokomotive*

*Die Numerierung der Lokomotiven erfolgt weiter nach den bisherigen Methoden und Vorschriften der Deutschen Reichsbahn, jedoch erhält jede Kriegslokomotive eine zusätzliche Kennzeichnung (K) und eine Nummer, welche rechts neben dem Firmenschild am Zylinder aufzumalen ist, also z. B. K 1 (jede Lokomotivfabrik numeriert die von ihr abgelieferten Kriegslokomotiven fortlaufend, beginnt mit 1).*

Im Juni 1942 folgte die Anordnung<sup>190</sup>, wonach die bereits entfeinerten Lokomotiven der BR 50 zusätzlich durch die Anschrift „Ü.K.“ (Übergangskriegslokomotive) hinter der Betriebsnummer gekennzeichnet werden, damit der Betrieb sie leichter von den Lok der Regelbauart unterscheiden konnte. Auch die seit diesem Zeitpunkt abgelieferten Lokomotiven der BR 44 und 86 wurden mit „Ü.K.“ bezeichnet, obwohl diese nicht in Kriegslokomotiven übergeleitet werden sollten. 1947 wurde diese Vorschrift für die Westzonen wieder aufgehoben<sup>191</sup>, an den Lok war diese Anschrift zu entfernen. Bereits im Oktober 1942 wurde die Anordnung zur Kennzeichnung der Kriegslok durch K und Nummer auf der Zylinderbekleidung wieder aufgehoben<sup>192</sup>.

Nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn erhielten die ÜK- und Kriegslokomotiven keine Schilder mehr, Betriebsnummer, Gattung, RBD-Bezirk und Bw wurden in weißer Farbe direkt am Führerhaus angeschrieben. Die Schriftform für die Betriebsnummer entsprach den spitzen Ziffern von 1938. Verschiedene Lokomotivfabriken lieferten die Kriegslokomotiven jedoch mit Betriebsnummern aus, deren Ziffern nach DIN 1451 ausgeführt waren – bekannt sind hier insbesondere Lok der Maschinenfabrik Esslingen mit Ziffern in Mittelschrift. In den Anschriftenzeichnungen der BR 44 ÜK, 42 und 52 war hingegen Breitschrift nach DIN 1451 vorgesehen. Mit solchen Betriebsnummern sind Lok zum Beispiel von Krauss-Maffei und Schichau geliefert worden.

Bei den ab 1942 abgelieferten Lokomotiven der BR 52 und 42 war die Anbringung des Hoheitszeichens nicht mehr vorgeschrieben<sup>193</sup>.

52 1350  
52 6050

Anschrift der Betriebsnummer in Mittel- und Breitschrift nach DIN 1451 für Kriegslokomotiven

## Bw-Bezeichnung mit Fernwirkung

Um die Zugehörigkeit der Dampflokomotiven zu ihrem Heimatbetriebswerk von Ferne erkennen zu können, schrieb man ab 1944 die Bw-Kurzbezeichnung der Heimatdienststelle in weißer Farbe an der Rauchkammertür und am hinteren Wasserkasten bzw. am Tender mit sehr großer Schrift an.

## Kriegsfolgen

Unmittelbar nach Kriegsende entfernte man die Hoheitszeichen des Dritten Reiches von den Lokomotiven. Statt dessen wurde die Anschrift „Deutsche Reichsbahn“, zuweilen auch nur „DR“ angebracht, wenn die Lokomotiven überhaupt eine Eigentumsbezeichnung führten. In den Westzonen erhielten die Lokomotiven, über die die Besatzungsmächte verfügten, die Anschriften „BRITISH“, „USA“ oder „Allied Forces“ an den Seitenwänden<sup>194</sup>. Die Lokomotiven in der amerikanischen Zone erhielten zudem zur leichteren Un



terscheidung durch die Besatzungsorgane den Buchstaben „L“ vor der Betriebsnummer.

Am 1. April 1946 stimmte die amerikanische Besatzungsbehörde (Office of Military Government in Frankfurt (Main)) zu, die Lokomotiven wieder ausschließlich mit den Schildern und Anschriften nach DV 300 wie vor dem Krieg zu bezeichnen. Damit fielen für die amerikanische Besatzungszone alle

im Laufe des Krieges getroffenen Änderungen für die Lokbeschriftung fort. Die Umsetzung dieser Anordnung scheint einige Zeit gedauert zu haben, denn die Abwicklungsstelle der OBL US-Zone verfügte am 11. Januar 1947 erneut den Entfall der Anschriften „ALLIED FORCES“ und „L“ an den Lokomotiven<sup>195</sup>.



Deutsche Reichsbahn 1945: 42 1602

Nach dem Krieg wurden unter der Aufsicht der Besatzungsmächte weitere Kriegslokomotiven fertiggestellt, um den dringenden Bedarf an Lokomotiven zu decken. Hier sehen wir die von der Maschinenfabrik Esslingen im Oktober 1945 gelieferte Lok 42 1602, die möglicherweise noch immer den schwarzgrauen Anstrich der im Kriege gelieferten Lok erhalten hat. Als zusätzliche Anschriften erkennt man am Tender den aufschablonierten Schriftzug „ALLIED FORCES“ sowie den Buchstaben „L“ als Kennzeichen der Besatzungsmacht für Lokomotive vor der Betriebsnummer. (Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Daimler-Benz AG)

In der britischen Besatzungszone ordnete die Railways Branch Tpt. Div. am 9. September 1946 an, die Anschriften an den Lokomotiven wieder nach den vor dem Kriege bestehenden Vorschriften anzubringen, zusätzlich sollte „Britische Zone“ angeschrieben werden. Damit sollten vor allem die als hässlich empfundene großflächige Anschrift der Heimatdienststelle und die Anschrift „Allied Forces“ gelöscht werden<sup>196</sup>. Die zusätzliche Anschrift „Britische Zone“ entfiel mit Verfügung vom 29. April 1947, da sich diese wegen der Bildung der Bizone erübrigt hatte<sup>197</sup>.

In der sowjetischen Besatzungszone wurden die Lokomotiven mit „T“ als Beutegut der sowjetischen Besatzungsmacht gekennzeichnet, außerdem wurde vielfach das Kennzeichen der Sowjetunion mit den Buchstaben CCCP mit Hammer und Sichel oder Schraubenschlüssel angebracht<sup>198</sup>. Auch diese Anschriften sind später wieder entfallen, eine genauer Zeitpunkt kann jedoch nicht angegeben werden.

### DIN 1451 für Betriebsnummernschilder

Für die Deutsche Reichsbahn in den westlichen Besatzungszone erscheint 1947 beim RZA Göttingen eine neue Zeichnung für Nummernschilder, die erstmals Ziffern nach DIN 1451 vorschreibt (in der Literatur gelegentlich als „große runde Ziffern“ bezeichnet). Es ist allerdings fraglich, an welchen Lokomotiven zu diesem Zeitpunkt wieder neue Schilder angebracht werden sollten. Die angearbeiteten Kriegslokomotiven, die nun fertiggestellt wurden, erhielten noch Anschriften oder Siluminschilder mit spitzen Ziffern.

Angeblieh hatte bereits ab 1940 die RBD Kassel Nummernschilder mit Ziffern nach DIN 1451 angefertigt<sup>199</sup>, weil hier eine besondere Abneigung gegen die „spitzen Ziffern“ des Prof. Klein bestanden haben soll.

### Schilder statt Anschriften

Kriegsbedingt waren viele Schilder an den Lokomotiven durch Anschriften ersetzt worden, Anschriften waren vereinfacht oder entfallen. Bereits 1946 beantragte das RZA Göttingen die Ausrüstung aller Lokomotiven, bei denen die vorgeschriebenen Schilder und Anschriften fehlten, mit Schildern aus Silumin auszurüsten bzw. Anschriften in weißer Farbe anzubringen<sup>200</sup>. Im Jahre 1948 ordnete die Hauptverwaltung der Eisenbahnen in den westlichen Besatzungszone die „sofortige Ausrüstung aller Dampf- und Elok des Erhaltungsbestandes mit neuen Anschriftenschildern“ an<sup>201</sup>. Die Ausrüstung der Lok mit den neuen Schildern sollte in 1,5 Jahren beendet sein. Folgende Schilder waren anzubringen:

- 4 Nummernschilder
- 2 Gattungsschilder
- 2 RBD-Schilder
- 2 Heimatschilder
- 2 Eigentumsschilder
- 2 Bremsanschriftschilder.

Bei letzteren handelte es sich um Schilder, die die Angaben zum Lokgewicht, zu den Bremsstellungen und den zugehörigen Bremsgewichten vereinigten.

Im September 1947 folgte die Anordnung, auch das Kennzeichen für die Stahlfeuerbüchse in Form einer roten Kreisfläche von 100 mm Durchmesser 150 mm rechts neben dem Gattungsschild wieder anzubringen, um sie wegen der beim Abstellen und Auswaschen erforderlichen besonderen Behandlung zu kennzeichnen<sup>202</sup>.

Ab 1948 waren auch die gemäß BO § 36 (8c und 10b) geforderten Firmenschilder wieder an Lok, Tendern und Lokkesseln anzubringen, sofern sie fehlten. Wenn sich die Hersteller und Lieferjahre nicht mehr feststellen ließen und keine Betriebsbücher vorhanden waren, waren sogenannte Ersatzschilder mit einer Nummer des RZA Göttingen zu verwenden<sup>203</sup>.

## Schriftgrößen

Für das Betriebsnummernschild war 1923 eine Schriftgröße von 140 mm vorgeschrieben, Schriftart nach Zeichnung Am 862 (fast gleich wie VII 35 2. Auflage, siehe Bild auf Seite 123). Das Eigentumsschild erhielt 56 mm, die Beheimatungsschilder 35 mm Schriftgröße, das Gattungsschild hatte Schriftgrößen von 105, 50 und 35 mm. Die Schablonenanschriften wurden mit einer Höhe von 35 mm angebracht. Die Ziffern und Buchstaben der Betriebsnummer ab 1938 hatten eine Größe von 130 mm.

Ab 1932 waren für die Schriftgrößen (Nennwerte, Höhe der Großbuchstaben) die Normungszahlen der 20er-Reihe nach DIN 323 vorgeschrieben. Damit ergaben sich folgende Größen in mm: 200, 140, 125, 100, 90, 70, 63, 56, 50, 40, 32, 25, 20 und 16.

## Parolen und Werbung an Lokomotiven

In politisch bewegten Zeiten mussten auch die Fahrzeuge der Eisenbahnen zur Propaganda herhalten. So blieb es nicht aus, dass Tenderseitenwände und Windleitbleche von Dampflokomotiven – die ja eine große Werbefläche boten – mit Parolen beschriftet wurden.

Noch weitgehend friedlich war die Beschriftung der Lokomotiven 05 001 und 002 mit den fünf olympischen Ringen an der Tenderseitenwand und dem Hakenkreuz-Emblem an der Stromlinienverkleidung. Kriegerischer hingegen mutet der Schriftzug „Räder müssen rollen für den Sieg, unnötige Reisen verlängern den Krieg“ an, den man nicht nur an Bahnhofsgebäuden, sondern auch – gekürzt – an Lokomotiven fand. Auch die Wahlwerbung bediente sich der Lokomotiven: „Dem Führer Dein Ja“ und ähnliche Parolen „schmückten“ die Lokomotiven der dreißiger und vierziger Jahre.

Diese Einrichtung setzte die Deutsche Reichsbahn der DDR auch nach dem Kriege unter sozialistischem Vorzeichen fort. Die Lokomotivfabriken warben ebenfalls gerne mit entsprechenden Anschriften für ihre Erzeugnisse, wobei besonders runde Fabriknummern oder Jubiläen gewürdigt wurden.

Auch bei der Deutschen Bundesbahn findet man Parolen an den Dampflokomotiven. Sie klingen aber weit friedlicher als die der Deutschen Reichsbahn. Insbesondere anlässlich des 1. Mai oder Pfingsten wurden die Lokomotiven von den Eisenbahnern mit entsprechenden Anschriften versehen.

Es würde zu weit führen, im Rahmen dieses Buches auf alle Formen solcher Parolen an Lokomotiven einzugehen.



Parolen an Lokomotiven: Lok 05 mit Olympia-Werbung

# Deutsche Reichsbahn in der DDR

## Bezeichnung der Lokomotiven ab 1950

Nach der politischen Trennung Deutschlands firmierte die Deutsche Reichsbahn in der DDR unter ihrer alten Bezeichnung weiter. Gegenüber den bis 1949 gültigen Vorschriften der alten Reichsbahn änderte sich zunächst nichts. Die vorhandenen Reichsbahn-Dampflokomotiven waren demnach wie folgt bezeichnet:

Bezeichnung	Beispiel
Eigentumszeichen	Deutsche Reichsbahn
Betriebsnummer	03 001
Eigentumsbezirk	RBD Berlin
Heimatsdienststelle	Bw Lichtenberg
Betriebsgattung	S 36 18
Zeichen für Profilüberschreitung (sofern zutreffend)	(Dreieck und Rechteck)
Zeichen für Stahlfeuerbüchse (sofern zutreffend)	(Kreisfläche)
Anschrift für Lagermetall	WM10/WM80
Eigengewicht	Gew. Lok u. Tender: (in t)
Bremsgewichte	Br Gew. (in t)
Wasservorrat	Wasser (in m³)
Kohlenvorrat	Kohle (in t)
Bremsbauart	Knorrbremse [G-P] m Z
Letzte Bremsuntersuchung	Letzte Br. Unt. (Datum)
Gestängebauart	Gestängebauart: Te 1935
Letzte bahnamtliche Untersuchung	Unt. (Werk und Datum)
Vermessungszeichen (sofern zutreffend)	(Bildzeichen)
Warnungszeichen	(Blitzpfeil)

Die Bezeichnungen waren nach dem kriegsbedingten Fortfall der Schilder in den meisten Fällen als Schablonenanschriften unmittelbar an den Lokomotiven angebracht. Erst 1954 begann die Deutsche Reichsbahn damit, die Farbanschriften für Eigentumsbezeichnung, Betriebsnummer und Gattung an den Dampflokomotiven wieder durch Schilder zu ersetzen. Für die Betriebsnummer und das Gattungszeichen wurde sowohl bei den Farbanschriften als auch bei den Nummernschildern die 1938 eingeführte „spitze“ Schrift verwendet. Es waren meist Aluminium-Nietschilder, seltener Silumin- oder Graugusschilder. Einige sächsische Lokomotiven sollen jedoch Messingschilder mit Ziffern ähnlich den alten „breiten“ Reichsbahnziffern erhalten haben<sup>204</sup>.

Das Schild „Deutsche Reichsbahn“ war identisch mit dem vor dem Krieg verwendeten. Die Direktions- und Heimatbezeichnungen waren weiterhin in Form von weißen Farbanschriften angebracht, sofern die Lokomotiven nicht noch ihre alten Rotguss- oder Siluminschilder besaßen.

In den fünfziger Jahren wurde an den Wasserbehältern der Tender bzw. an den Tenderlokomotiven ein Aufkleber mit Totenkopf und der Aufschrift „Kein Trinkwasser“ angebracht, um das Personal vor dem Genuss des Kesselspeisewassers zu warnen.



### DR 52 4916

Mit einer bemerkenswerten Beschriftung ist hier die Lokomotive 52 4916 der Deutschen Reichsbahn zu sehen: Anstelle des deutschen Eigentumszeichens ist das Emblem der sowjetischen Eisenbahnen angeschrieben, deutscher sowie kyrillischer Text weist die Lok als zur Kolonne No. 22 gehörig aus, unterhalb der Betriebsnummer befindet sich das Zählzeichen G 12 im Dreieck.



### DR 01 519

Lok 01 519 trägt neben den vorgeschriebenen Schildern und Anschriften das Schild „Als erste auf Ölfeuerung umgebaute rekonstruierte Schnellzuglokomotive der Baureihe 01<sup>5</sup> aus Anlass des 50-jährigen Bestehens des RAW Meiningen dem Betrieb übergeben. Am 29.2.1964“ über dem Eigentumsschild. (Foto 1967 Karl-Friedrich Seitz)





Aufkleber Kein Trinkwasser  
(Foto Thomas Landwehr)

Die 1955 aus der Sowjetunion zurückgekehrten elektrischen Lokomotiven erhielten im RAW Dessau Aluminium-Nietnummernschilder mit den alten breiten Reichsbahnziffern<sup>205</sup> und Eigentumsschilder mit erhabenem Rand. E-Lok der Bw Bitterfeld, Halle P und Leipzig-Wahren wurden mit Silumin-Gusschildern für Direktion und Heimat-Bw ausgerüstet, die im Gegensatz zur Regelausführung erhabene Ränder besaßen<sup>206</sup>. 1966 wurden erstmals Nummernschilder mit Normziffern ähnlich DIN 1451 (Mittelschrift, siehe Bild unten) verwendet<sup>207</sup>. Die Regelausführung waren Aluminium-Nietschilder. An den sowjetischen Importlokomotiven der BR V 200 gab es für die Loknummern an den Stirnseiten Emailschilder mit weißer Schrift und weißem Rand auf schwarzem Grund. Die seitlichen Schilder dieser Lok vereinigten die Eigentumsbezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ mit der Betriebsnummer und waren aus einer Aluminiumlegierung.

Ab 1969 erhielten die Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn wieder Direktions- und Heimatschilder anstelle der Farbschriften. Während die Direktionsschilder Buchstaben in Engschrift nach DIN 1451 (= TGL 0 1451) trugen, waren die Heimatschilder vielfach in Mittelschrift ausgeführt. Die Beschriftung der Direktionsschilder lautete dann zum Beispiel „Rbd Erfurt“, also Rbd wieder in Groß-/Kleinschreibung, jedoch ohne Abkürzungspunkt.

## Umzeichnung 1970

Nach den Empfehlungen einer UIC/OSShD-Arbeitsgruppe sollten auch für die Triebfahrzeuge der Mitgliedseisenbahnen neue Fahrzeugnummern (sog. UIC-Nummer) verwendet werden, die analog zu den international vereinheitlichten Wagennummern aus einer elfstelligen Zahl zuzüglich einer Kontrollziffer besteht. Folgende Elemente bilden diese Nummer:

Stelle	Bedeutung
1	Kennzeichnung der Fahrzeugart (9 = Tfz)
2	Ergänzungsziffer zur Kontrollziffer
3 + 4	Kennzeichnung der Bahnverwaltung
5	Kennzeichnung der Triebfahrzeugart (0 = Lok)
6	Kennzeichnung der Traktionsart
7 + 8	Kennzeichnung der Baureihe
9...11	Ordnungsnummer
12	Kontrollziffer

Diese Bezeichnung sollte nur an den Lokomotiven, die im zwischenstaatlichen Verkehr eingesetzt sind, angebracht werden. Bei den deutschen Verwaltungen ist sie jedoch nicht durchgeführt worden. Statt dessen trugen die Lok nur die Stellen 6 bis 12, wie sie im nationalen Verkehr genügen. Im Jahre 1970 hat die Deutsche Reichsbahn die Betriebsnummern der Lokomotiven gemäß diesen Empfehlungen geändert. Danach sollten alle Triebfahrzeuge sechsstellige Nummern sowie die – durch Bindestrich abgesetzte – Kontrollziffer erhalten. Für Dampflokomotiven waren zweistellige Baureihen- und vierstellige Ordnungsnummern vorgesehen, bei Diesel- und Elektro-Lokomotiven waren die Baureihen- und die Ordnungsnummer jeweils dreistellig. Der Nummernplan war wie folgt gegliedert:

BR	Bedeutung
01 bis 09	Dampflokomotiven
30 bis 99	Dampflokomotiven
100 bis 169	Diesellokomotiven (Normalspur)
170 bis 189	Dieseltriebwagen
190 bis 199	Diesellokomotiven (Schmalspur)
200 bis 269	Elektrische Lokomotiven
270 bis 299	Elektrische Triebwagen

Die Lokomotiven der bisherigen Baureihen 18, 19, 22, 23, 24 erhielten die neuen Baureihenbezeichnungen 02, 04, 39, 35 bzw. 37, um eventuelle Verwechslungen mit Diesel- und Elektro-Lokomotiven auszuschließen.

Die bisherigen Ordnungsnummern der Dampf-, Diesel- und Elektro-Lokomotiven wurden möglichst weitgehend übernommen. Bei den Dampflokomotiven war jedoch ggf. eine Manipulation der ersten Stelle der vierstelligen Ordnungsnummer erforderlich. Dabei war vorgeschrieben:

Ziffer	Bedeutung
0	Ölfeuerung
1 bis 8	Kohlefeuerung
9	Kohlenstaubfeuerung

Nach diesem Schema mussten die bisher dreistelligen Ordnungsnummern der Dampflokomotiven erweitert werden, so erhielten die kohlegefeuerten Lok der BR 01.0-2 nun die Bezeichnung 01.20-22. Ölgefeuerte Lok der BR 01.5 wurden als BR 01.05 bezeichnet. Die Lokomotiven, die bereits vierstellige Ordnungsnummern besaßen, mussten zum Teil entsprechend ihrer Feuerungsart umgezeichnet werden, zum Beispiel die ölgefeuerten Lok der BR 50.50 in BR 50.00.

65 1039-0

78 1240-7

Nummernschilder mit Ziffern in Normschrift für Lokomotiven der DR ab 1970



Schilder und Anschriften an Lok 01 0505-6 der DR 1975

Die neuen Ordnungsnummern der Kleinlokomotiven wurden unabhängig von den bisherigen Betriebsnummern vergeben. Die neuen Betriebsnummern waren in Form von Aluminium-Nietschildern mit Ziffern nach Bild (Seite 145) an den Lokomotiven ausgeführt. Bei Dampflokomotiven waren häufig nur zwei Schilder dieser Art am Führerhaus angebracht, die beiden anderen an der Rauchkammertür und an der Rückwand hatte man durch Farbanschriften ersetzt. Die sowjetischen Diesellokomotiven erhielten seitlich Nietschilder und stirnseitig wieder Emailschilder mit weißen Ziffern und weißem Rand auf schwarzem Grund.



Nummernschilder für 132 629-7 mit „Deutsche Reichsbahn“ (Guss) und mit Rand (Email)



Anschrift DR ab 1982 für Elektro- und Diesellokomotiven

Für alle Diesel- und Elektro-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn wurde folgender Nummernplan aufgestellt:

Baureihe	
neu	alt
Triebfahrzeugart 1 (Diesellokomotiven)	
100.0	Kö I
100.1-7	Kö II
100.8	Köf II
100.9	Kö II + Köf II (Schmalspur, bis 1973)
101.0	V 15.10
101.1-3	V 15.20-23
102.0	V 23.0
102.1	V 23.1
103	V 36
106.0-1	V 60.10-11
106.2-9	V 60.12
107	V 75
110	V 100
118.0	V 180.0
118.1	V 180.1
118.2-4	V 180.2-4
120	V 200
130	V 300
140	V 400
199	Köf II (Schmalspur, ab 1973).
Triebfahrzeugart 2 (Elektrische Lokomotiven)	
204	E 04
211	E 11
218	E 18
242	E 42
244	E 44
251	E 251
254	E 94

### Weitere Entwicklung

Die Lokomotiven der Baureihe 243 sowie Lok 212 001 erhielten bei der Ablieferung (ab 1982) anstelle des Eigentumsschildes „Deutsche Reichsbahn“ die Buchstaben DR in weißer oder elfenbeinfarbener bzw. schwarzer Schrift neben den Führerstandstüren. Später wurde diese Form der Eigentumsbezeichnung auch auf andere Lokomotiven ausgedehnt. Schließlich ist noch zu erwähnen, dass die betrieblichen Anschriften an den Neubau-Elektrolok ab etwa 1984 nicht mehr in Normschrift, sondern in Futura halbfett und dreiviertelfett ausgeführt wurden.

Im Zuge der Zusammenführung der Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn erhielten 1992 die Reichsbahnlok neue Baureihennummern. Genauere Angaben enthält der Abschnitt „Neuer Nummernplan für die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn“ auf (Seite 154f.).

# Eisenbahnen des Saargebiets

Ab 1947 erhielten die Lokomotiven der Eisenbahnen des Saargebiets als Eigentumsbezeichnung den Schriftzug „SAAR“ in gelber Farbe mit rotem Schatten<sup>208</sup>. Falls keine Nummern- und Gattungsschilder mehr vorhanden waren, wurden auch die Betriebsnummern und Gattungszeichen in gelber Farbe mit roten Schatten angeschrieben. Dabei wurde die 1938 eingeführte Schriftart (spitze Ziffern) verwendet. Auch die übrigen Anschriften sind in gelber Farbe, jedoch ohne Schatten angebracht worden, sofern keine Schilder hierfür vorhanden waren.



Schriftzug SAAR, Emblem SEB, Emblem EdS für Lokomotiven der Saareisenbahnen 1949 bis 1959

Es existieren neben dem Eigentumszeichen „SAAR“ zwei Entwürfe für abweichende Eigentumszeichen für die Lokomotiven der Saareisenbahnen, die die Buchstaben „SEB“ bzw. „EdS“ in einem kreisförmigen Emblem wiedergeben. Bisher ist jedoch nicht bekannt, ob Saar-Lokomotiven auch mit diesem Zeichen versehen worden sind.

Mit dem Übergang der Eisenbahnen des Saargebiets im Jahre 1959 wurden die Eigentumsanschriften und angeschriebenen Betriebsnummern durch die bei der Deutschen Bundesbahn üblichen Schilder oder entsprechende Anschriften ersetzt.

74 516

Nummernschilder mit „spitzen“ Ziffern und Schatten für Lokomotiven der Saareisenbahnen 1949 bis 1959

38 2970

## Deutsche Bundesbahn

### Bezeichnung der Bundesbahn-Lokomotiven

Seit 7. September 1949 tragen die Staatseisenbahnen der Bundesrepublik Deutschland den Namen „Deutsche Bundesbahn“. Die Namensänderung wirkte sich zunächst nicht auf die Bezeichnung von Lokomotiven aus, vielmehr galten nach wie vor die Vorschriften der Deutschen Reichsbahn. Damit waren die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn zunächst wie folgt bezeichnet:

Bezeichnung	Beispiel
Eigentumsbezeichnung	Deutsche Reichsbahn
Betriebsnummer	01 150
Eigentumsdirektion	RBD Regensburg
Heimatbetriebswerk	Bw Hof
Betriebsgattung (nur bei Dampf- und Diesellok)	S 36.20
Zeichen für Profilüberschreitung (sofern zutreffend)	(Dreieck und Rechteck)
Zeichen für Stahlfeuerbüchse (sofern zutreffend)	(Kreisfläche)
Anschrift für Lagermetall	WM10/WM80
Dienstgewicht	Gew. Lok u. Tender: (in t)
Bremsgewichte	Br. Gew. (in t)
Bremsuntersuchung	Letzte Br. Unt. (Datum)
Bremsbauart	Knorrbremse (P-G) m. Z.

Bezeichnung	Beispiel
Gestängebauart	Gestängebauart: Tr 1935 Dr 1935 L 1935
Hauptuntersuchung	Unt. (Werk und Datum)
Anstrich-Monat und -Jahr	Anstr. (Monat und Jahr)
Farbenlieferer	(Name)
Anstrich-Haftpflicht	(Datum)
Haftpflicht Stoffe und Bau	Haftplf. b. (Datum)
Wasservorrat (nur bei Dampflok)	Wasser (in m³)
Brennstoffvorrat (nur bei Dampflok)	Kohle (in t)
Verwendung von metrischem Gewinde bis M 10	M 10
Warnungszeichen	(Blitzpfeil)

Wegen der Namensänderung ordnete die Hauptverwaltung der DB im Januar 1950<sup>209</sup> an, dass bei Neubau von Triebfahrzeugen die Bezeichnungen „Deutsche Bundesbahn“ anstelle von „Deutsche Reichsbahn“ und „ED“ für Eisenbahndirektion anstelle von „RBD“ zu verwenden sind. Bei vorhandenen Triebfahrzeugen sollten diese Anschriften gelegentlich einer Ausbesserung geändert werden. Soweit Schilder angebracht waren, konnte die bisherige Bezeichnung zunächst beibehalten werden.

Das EZA München teilte daraufhin bereits im Februar 1950<sup>210</sup> die neuen Anschriften bzw. Schilder für elektrische Lokomo-



tiven mit. Das EZA Göttingen folgt mit den Angaben für die Dampflokomotiven im April 1950<sup>211</sup>. Diese Daten sind damit die frühestmöglichen Zeitpunkte für das Auftreten des Schriftzuges „Deutsche Bundesbahn“ bzw. „ED“ an Lokomotiven.

# Deutsche Bundesbahn

## ED Regensburg

Schilder Deutsche Bundesbahn und ED 1950

Nicht in allen Fällen konnten sofort für die vorhandenen Lokomotiven wieder Schilder hergestellt werden. Deshalb war angeordnet, dass die Zahlen und Buchstaben der dann anzubringenden Farbanschriften nach Größe und Form mit den Schildern übereinstimmen müssen. Umrandungen durften beim Farbanstrich nicht angebracht werden, um die Lesbarkeit nicht zu beeinträchtigen.

Bislang waren für die Form der Buchstaben und Ziffern immer noch die Vorschriften der Deutschen Reichsbahn gültig. Das heißt, dass die bisher mit neuen Anschriften für die Betriebsnummer versehenen Lokomotiven nach wie vor Ziffern in der 1938 eingeführten Schriftart (sogenannte spitze Ziffern) erhalten haben.

1947 war vom RZA Göttingen eine Zeichnung für das Betriebsnummernschild mit Normschrift nach DIN 1451 aufgestellt worden. 1950 hatten die ersten gelieferten Lok der neuen Baureihe 23 der Deutschen Bundesbahn Schilder mit Buchstaben und Ziffern ausschließlich in Normschrift nach DIN 1451 erhalten. Aber erst im März 1951 verfügte die Hauptverwaltung<sup>212</sup>, dass für Schilder und Anschriften an Schienenfahrzeugen grundsätzlich nur noch Buchstaben und Ziffern nach DIN (1451) zu verwenden sind. Diese Anordnung galt für neue Schienenfahrzeuge sowie bei erforderlichem Ersatz von Schildern und Anschriften an vorhandenen Schienenfahrzeugen.

74 516

Nummernschilder von 1955 mit Ziffern in fetter Mittelschrift nach DIN 1451 (125 mm Schrifthöhe)

38 2970

S 36.20

P 35.15

Gt 57.20

Gattungsschilder von 1952 mit Buchstaben und Ziffern in Mittelschrift nach DIN 1451

Auch wenn die Hauptverwaltung der DB gerne nur noch Lok mit Betriebsnummernschildern nach DIN gesehen hätte: die „spitzen Ziffern“ der Reichsbahnzeit haben sich an vielen Lok bis zur Umzeichnung im Jahre 1968 gehalten. Zahlreiche Fotos aus den fünfziger und sechziger Jahren belegen dies (zum Beispiel 01 1068, 01 1075, 03 121, 03 1021, 03 1076, 18 505, 41 081, 41 237, 41 318, 45 019, 50 003, 50 316, 50 519, 50 975, 50 1060, 50 1615, 55 3170, 64 100, 64 513, 64 518, 75 065, 85 007, 97 501, 99 041, 99 193, 99 252, 99 253, E 16 05, E 16 10, E 19 01, E 19 02, E 19 11, E 19 12). An manchen Lokomotiven waren auch zu DB-Zeiten sogar noch oder wieder Nummernschilder mit den „breiten Ziffern“ aus der frühen Reichsbahnzeit zu finden (zum Beispiel 01 215, 44 443, 92 2034, E 18 13, E 18 26, E 18 28, E 63 01, E 93 04, E 244 01, E 244 11, E 244 31). Außerdem gab es Mischbeschilderungen mit verschiedenen Schriftformen an einer Lok oder gar auf einem Schild. Bemerkenswert ist auch, dass einige Lokomotiven Nummernschilder mit aufgenietetem oder angegossenem Rand besaßen. Bekannt<sup>213</sup> sind hier die Lok 03 1056, 18 319, 45 012, 016, 019, 020, 023 und 50 975.



Randschilder an Lok 45 019 (Foto 1959 Wolfgang Illenseer) und 50 975 (Foto Walper, Sammlung Geil)

Die Dampflokomotiven trugen auch bei der Deutschen Bundesbahn anfangs noch die früheren Gattungsbezeichnungen, entweder als Farbanschriften oder auf besonderem Schild. Auch Diesellokomotiven der BR V 16, V 20, V 22, V 27, V 36, V 140 und V 188 hatten diese Bezeichnungen erhalten. Ab November 1951 waren die Betriebsgattungsschilder an Dampf- und Diesellok nicht mehr vorgeschrieben. Sie sollten gelegentlich der nächsten Ausbesserung im EAW entfernt werden<sup>214</sup>. Da mit den Gattungsschildern auch die Angaben über Profilüberschreitung entfallen waren, wurde 1953 angeordnet, das neue Schild „Begrenzungszeichen“ an allen in Frage kommenden Lokomotiven anstelle des Gattungsschildes anzubringen<sup>215</sup>.

Dabei erhielten alle Lok, die konstruktiv an die Begrenzung II (Anlage F der BO) gebunden sind und nicht auf die Begrenzung I (Anlage E der BO) zurückgebaut werden können, ein Dreieck als Kennzeichen. Über diesem Dreieck wurde ein waagrecht liegendes Rechteck angebracht, wenn die Lok durch Abbau einzelner Teile auf die Begrenzung I zurückgebaut werden konnten. Dieses Kennzeichen sollte auch dann an den Lok verbleiben, wenn sie auf die Begrenzung I umgebaut waren. Lok, die konstruktiv an die Begrenzung I gebunden sind, erhalten weder Dreieck noch Rechteck.

Mit der Umbenennung der Reichsbahndirektionen in Bundesbahndirektionen wurde bald danach damit begonnen, die Bezeichnung „ED“ auf den Direktionsschildern durch „BD“ zu ersetzen.

**BD Regensburg**

BD-Schild und Bw-Schild 1953

**Bw Hof**



Schilder Umgrenzungszeichen 1953



**DB**

Eigentumszeichen DB von 1951 mit Buchstaben in Mittelschrift nach DIN 1451

D E U T S C H E B U N D E S B A H N

Eigentumszeichen DEUTSCHE BUNDESBahn mit Buchstaben in Mittelschrift nach DIN 1451



DB-Emblem von Prof. Ege in der vorläufigen Ausführung für die Baureihen 10, 23 und 66

Bisher trugen die meisten Lokomotiven der DB als Eigentumszeichen die Farbanschrift „Deutsche Bundesbahn“ in weißer Farbe und ggf. auf einer besonderen Blechtafel. Lediglich Neubaulokomotiven besaßen Aluminium-Schilder mit dem gleichen Wortlaut bzw. die Buchstaben DB (z. B. E 10 002) oder den Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBahn“ (V 200) in großen erhabenen Lettern aus Aluminium. Die alten Rotguss- oder Silumguss-Schilder „Deutsche Reichsbahn“ waren nur noch an wenigen Lokomotiven vorhanden. Das gleiche gilt sinngemäß für die Betriebsnummer, die Eigentumsdirektion und das Heimatbetriebswerk.

Da die Farbanschriften schnell unleserlich wurden, wurde bereits 1953 angeordnet, dass Lokomotiven mit diesen Anschriften, die im Streckendienst eingesetzt sind, wieder mit Aluminium-Gussschildern auszurüsten sind<sup>216</sup>. Lokomotiven im Rangierdienst sollten die bisherige Bezeichnung behalten. Diese Anordnung wurde 1954 auf alle Dampf- und Elektro-Lokomotiven des Erhaltungsbestandes ausgedehnt<sup>217</sup>. Die Eigentums-, Direktions- und Heimat-Bw-Schilder wurden daraufhin vom BZA Minden zentral beschafft, während die Betriebsnummernschilder in den Lehrwerkstätten der Erhaltung-AW angefertigt werden sollten.

Anscheinend ist die Herstellung der Aluminium-Gussschilder „Deutsche Bundesbahn“ sehr langsam angelaufen, denn im August 1955 wird mitgeteilt<sup>218</sup>: „Das Eigentumschild „Deutsche Bundesbahn“ wird nicht beschafft, dafür soll das Kurzzeichen „DB“ in Auftrag gegeben werden“. 1955 hatte nämlich Eduard Ege, München, als neues Firmenkennzeichen für die Deutsche Bundesbahn das sog. DB-Emblem entworfen, das im Schriftverkehr ebenso wie zur Kennzeichnung der Fahrzeuge, Bahnhöfe usw. verwendet werden sollte. Bereits 1955 wurden diese DB-Embleme als Schilder an Neubaulokomotiven der Baureihen 10, 23 und 66 angebracht, die in ihrer Grafik noch geringfügig von der endgültigen Ausführung abwichen. Insbesondere fehlte der Trennrand, der später die Grafik vom schwarzen Untergrund der Dampflokomotiven abheben sollte. Statt dessen war das Emblem auf einem Schild angebracht und sah dadurch noch etwas ungenau aus.

Die ersten Lokomotiven mit dem neuen DB-Emblem waren die gerade in Fertigung befindlichen Lok 23 053 bis 064. Sie erhielten das neue Eigentumszeichen nicht nur an den Seitenwänden des Führerhauses, sondern auch an der Rauchkammertür. Letzteres wurde bis 1965 wieder entfernt.

Im August 1956 erging an das BZA Minden der Auftrag, die Beschaffung der neuen DB-Kennzeichen durchzuführen<sup>219</sup>. Es sollten alle Lokomotiven des Erhaltungsbestandes mit Ausnahme der Baureihen 54.15, 55.25, 57.10, 89.6, 89.7-8, 92.20, 94.5 und 95.0 damit ausgerüstet werden. Letztere konnten ihre Farbanschriften „Deutsche Bundesbahn“ behalten oder erhielten Aluminium-Gussschilder mit diesem Schriftzug. Später wurden aber auch Lok der BR 55.25 und 57.10 mit DB-Emblemen beschildert, die meist von ausgemusterten Maschinen stammten.



DB-Emblem Ausführung 1 (aluminium, sandgelb, kieselgrau, steingrau oder elfenbein) für dunklen Grund



DB-Emblem Ausführung 2 für hellen Grund



DB-Emblem Ausführung 3 für Diesellokomotiven der Familie V 160 (elfenbein) auf dunklem Grund

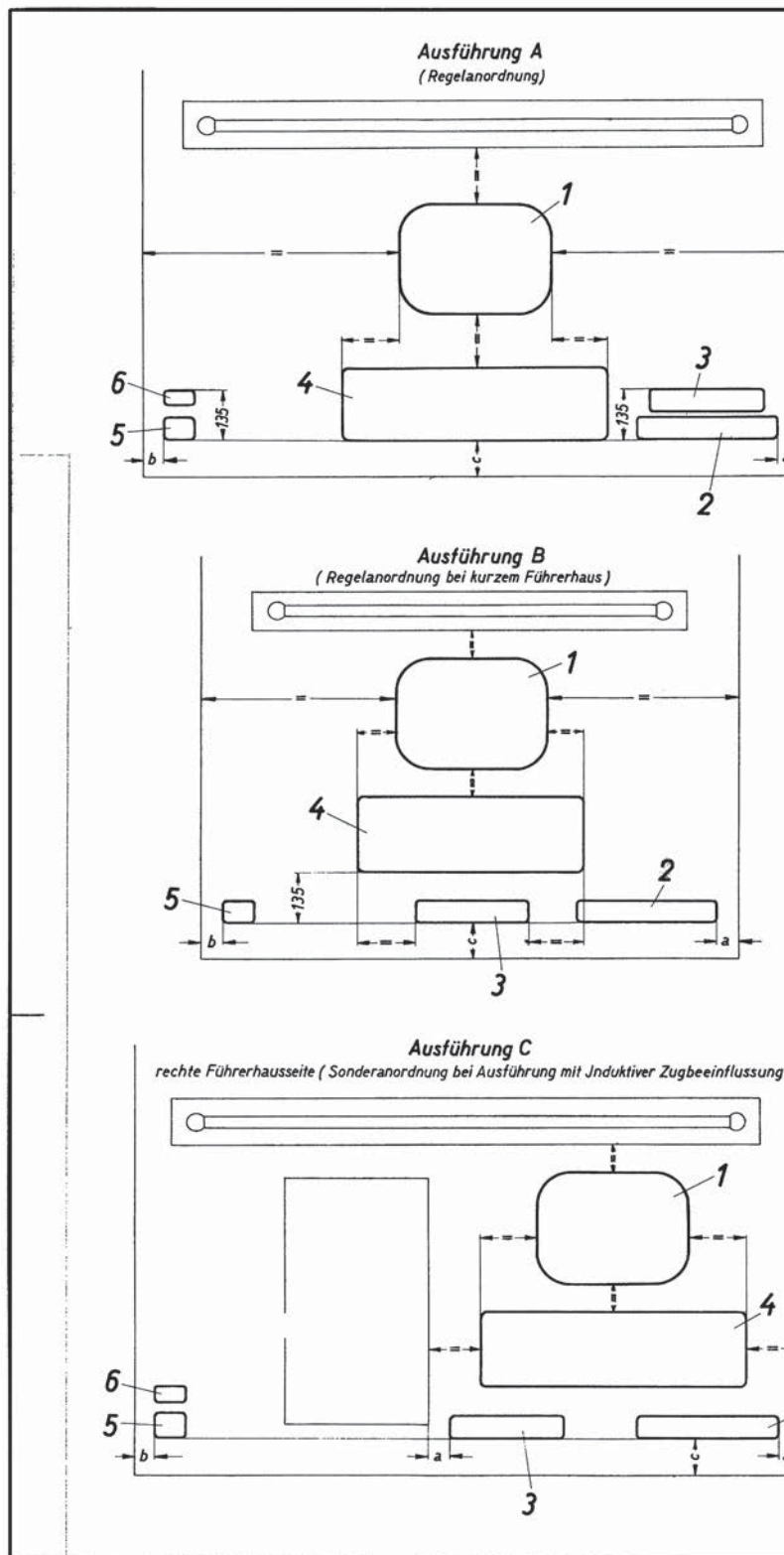
Im Jahre 1957 galten nun folgende Vorschriften für die Bezeichnung von Dampf- und Elektro-Lokomotiven:

Bezeichnung	Beispiel
Schild Eigentumsmerkmal	Deutsche Bundesbahn oder DB
Schild Betriebsnummer	01 150
Schild Eigentumsdirektion	BD Regensburg
Schild Heimat-Bw	Bw Hof
Schild Begrenzungszeichen (sofern zutreffend)	Dreieck und Rechteck
Kennzeichen für Stahlfeuerbüchse (sofern zutreffend*)	Kreisfläche
Anschrift Dienstgewicht	Gew. Lok u. Tender: (in t)
Anschrift Bremsgewichte	Br. Gew. (in t)
Anschrift Bremsbauart	K-Bremse m. Z. G-P
Anschrift Bremsuntersuchung	Letzte Br 2 (Datum)
Anschrift Gestängebauart	Gestängebauart: Tr 1935 Dr 1935 L 1935
Anschrift Hauptuntersuchung	Unt. (Werk und Datum)
Anschrift Haftpflicht für Stoffe und Bau (nur bei Neubaulok)	Haftpfl. b. (Datum)
Anschrift Anstrichdatum und -Lieferer	Anstr. (Datum und Name)
Anschrift Anstrichhaftpflicht	Haftpfl. b. (Datum)
Anschrift Wasservorrat (nur bei Dampflok)	Wasser (in m <sup>3</sup> )
Anschrift Kohlen- oder Ölvorrat (nur bei Dampflok).	Kohle (in t bzw. m <sup>3</sup> )
Warnungszeichen	(Blitzpfeil)

\* Diese Anschrift war nicht an allen Lokomotiven mit Stahlfeuerbüchse angebracht.

Weggefallen waren damit die Angaben über die Verwen-

dung metrischer Gewinde bis M10, das Lagermetall (WM 80/WM 10) sowie die Betriebsgattung<sup>221</sup>. Die Anschriften zu Hauptuntersuchung, Haftpflicht für Stoffe und Bau, Anstrich und Anstrichhaftpflicht waren an den Pufferträgern anzuschreiben, alle übrigen Anschriften befanden sich an den Lokseiten. An den meisten Diesel- und allen Kleinlokomotiven waren die Schilder durch gleichlautende Anschriften bzw. Abziehbilder ersetzt.





## Weitere Entwicklung bis 1967

### Führerstandsbezeichnung der Elektro- und Diesellokomotiven

Seit 1949 werden die Lok-Enden und damit die Führerstände der Elektro- und Diesellokomotiven der DB nicht mehr mit den Buchstaben V und H bezeichnet, an ihre Stelle traten die Zahlen 1 und 2, die in weißer Schrift, anfangs noch

mit schwarzem Schatten, später ohne Schatten angeschrieben wurden. Bei Neubaulokomotiven wurden dafür auch Alugussziffern verwendet

# 1 2

Führerstandsbezeichnung 1 und 2 für Elektro- und Diesellok der DB

**Ausführung D**  
rechte Führerhausseite  
(Sonderanordnung bei Ausführung mit Induktiver Zugbeeinflussung)

Anordnung der Schilder an  
Dampflokomotiven

Ausführung	Baureihe	Stückzahlreihe	Maße		
			a	b	c
A	01,01*	a	55	55	80
	01 <sup>10</sup> links	a	55	55	80
	03,03*	a	55	55	80
	03 <sup>10</sup> links	a	55	55	80
	23	b	55	55	80
	24	c	55	55	80
	41,41*	a	55	55	80
	42,44*	b	55	55	80
	44 ab 44013	a	55	55	80
	45	a	55	55	80
	50,52*	a	55	55	80
	42 <sup>90</sup>	b	55	55	80
	66	b	55	150	80
	03 <sup>10</sup> links	a	55	55	80
50 <sup>4001</sup> , 50 <sup>40</sup>	b	55	55	80	
B	64	c	55	55	80
	65	b	55	55	150
	71 <sup>0</sup>	c	55	55	80
	80	c	55	55	80
	81	c	55	55	80
	82	b	55	55	150
	85	a	55	55	80
C	01 rechts	a	55	55	80
	01 <sup>10</sup> rechts	a	55	55	80
	03 rechts	a	55	55	80
	03 <sup>10</sup> rechts	a	55	55	80
	41 rechts	a	55	55	80
	03 <sup>10</sup> rechts	a	55	55	80
D	23	b	55	55	80

\* mit geschweißtem Kessel

\* nur für Betr. Nr. 44 001-44 010

+ mit abgenommenem Schornsteinaufsatz und ohne Lüftungsaufsatz am Führerhausdach

Nr.	Benennung	Normblatt Zeich.-Nr.	Werkstoff	Lfd. Nr.	Halbzeug Modell-Nr., Gassenk.-Nr.	Fert.Gew. kg/Stk	Ersatzstück- oder Stoff-Nr.
2	Schild für Umgrenzungszeichen 80×40			6	Fld 24.45 BI1		
2	Schild für Umgrenzungszeichen 80×65			5	Fld 24.45 BI1		
2	Nummernschild			4	Fld 24.23 BI2		
2	BD-Schild			3	Fld 24.32 BI1		
2	Heimatschild			2	Fld 24.32 BI2		
2	Eigentumschild			1	Fld 24.32 BI4		

Verwendbar für  
siehe Tabelle

Gez.	Tag	Name
24.5.56	2.57	BZA
24.5.56	1.59	BZA

**DEUTSCHE BUNDESBahn**  
BZA MÜNCHEN (WESTF.), DIN 24 9 1956

**Schilderordnung**  
an Führerhausseitenwand  
(Umbau)

**Fld 24.21 BI 11**

Ausg. 1. 2. 3.  
Dtl. 9.56/2.57/1.59

Ersatz für  
Umbau



Anordnung der Schilder bei Lok 39 196, 44 1064, 75 1118 und 94 1188



Anschriften an DB V 60 634 (Foto 1959 Heinz Küneth, Nürnberg)

Gegen Ende der Dampflokezeit wurden die Schilder und Anschriften nicht immer mit der sonst üblichen Sorgfalt angebracht. Hier sehen wir nicht regelkonforme Schilder und Anschriften an DB 051 875-3: DB-Emblem für Diesellok auf einem Blechschild, BD- und Bw-Angaben mit Schablonenanschriften mit unkorrekter Schreibweise auf Blechtafeln, immerhin entspricht das Betriebsnummernschild weitestgehend den Vorschriften.



## Bezeichnung der Elektrolokomotiven BR E 44 für Wendezüge und mit Widerstandsbremse

Vier für Wendezüge geeignete Lokomotiven der BR E 44 wurden 1954 in Dienst gestellt. Sie erhielten in ihrer Betriebsnummer den hochgestellten Zusatz G, zum Beispiel E 44 185<sup>G</sup>. Der Buchstabe stand dabei für den Begriff „Geschobener Zug“. Die elektrischen Lokomotiven mit Widerstandsbremse E 44 152<sup>W</sup> bis 183<sup>W</sup> und folgende wurden ab 1962 mit vierstelligen Ordnungsnummern (E 44 1152 ff.) bezeichnet, das hochgesetzte W entfiel.

## Bremsanschriften

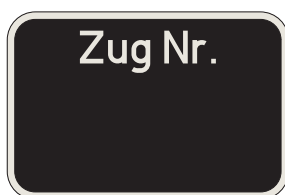
Die Bremsbauart war um 1950 in der Form Knorrbremse (P-G) m. Z. an den Lokomotiven und Tendern angeschrieben (Beispiel). Ab etwa 1953 hieß es dann abgekürzt K-Bremse m. Z. G-P. Ab 1960 war wieder eine Langfassung vorgeschrieben: Knorr-Bremse K-GP m Z. 1966 verkürzte man schließlich auf K-GP m Z.

Die Anschrift des Datums der letzten Bremsuntersuchung erfolgte nach wie vor durch Letzte Br. Unt. L 12.4.50, ab 1960 hieß es dann Letzte Br2 L 12.4.61, wobei L hier für AW Lingen steht.

In allen Fällen waren diese Anschriften bei Dampflokomotiven am Umlaufwinkel unter oder vor dem Führerhaus, bei Schlepptendern an den Seitenwänden unterhalb der Inhaltsangaben für die Vorratsbehälter, bei Elektro- und Diesellokomotiven am Brückenrahmen oder am Umlaufwinkel angebracht.

## Zugnummernschilder

Eine vergleichsweise kurze Lebensdauer erreichten die Zugnummernschilder. Es war üblich, im Betriebswerk an den Lokomotiven – meist am gewölbten Puffer – mit Kreide die Nummer des Zuges anzuschreiben, für den die Lok ausrückte, um das Stellwerk- und Bahnhofspersonal zu informieren. Die Hauptverwaltung der DB hatte 1957 angeordnet, dass alle Lok zur Vermeidung unschöner Kreideanschriften an allen möglichen Stellen mit einem Schild zum Anschreiben der Zugnummer ausgerüstet werden müssen<sup>222</sup>. Diese Schilder waren über dem Zughaken der Lok anzubringen. Bereits drei Jahre später folgt die Anordnung<sup>223</sup>: „Die Zugnummernschilder werden betrieblicherseits nicht benötigt, sie können abgebaut werden.“



Zugnummernschild

## Bezeichnung der Kleinlokomotiven

Die Kleinlok wurden nach wie vor durch den Großbuchstaben K, einen oder zwei Kleinbuchstaben und die bisherige Ordnungsnummer bezeichnet. Die Deutsche Bundesbahn änderte jedoch um 1960 die Einteilung der Kleinlok wie folgt:

0001 bis 3999	Leistungsgruppe I, bis 50 PS
4000 bis 9999	Leistungsgruppe II, 51 bis 150 PS
10000 bis 20000	Leistungsgruppe III, über 150 PS
99501 bis 99999	Schmalspur-Kleinlokomotiven

An die Stelle des bisherigen Gattungsbuchstabens s (für Speicherlok) trat etwa gleichzeitig der Buchstabe a für Akkumulator. Damit galten folgende Buchstaben für die Bauart der Kleinlok.

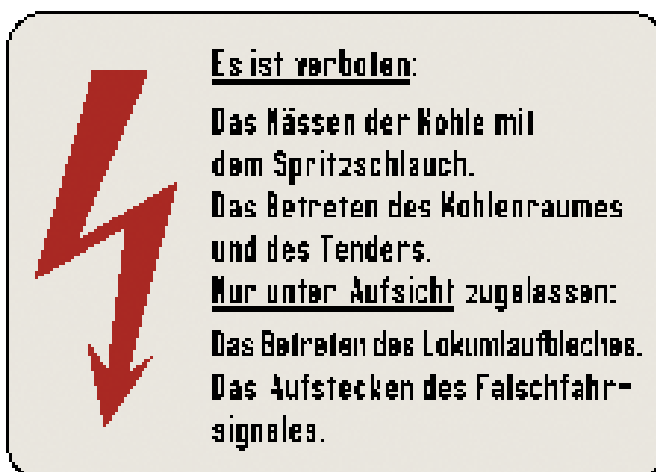
a	Elektromotor und Akkumulatoren
b	Benzol- oder Benzinmotor
f	Flüssigkeitsgetriebe
ö	Dieselmotor (Ölmotor)

## Sonstiges

Nach dem Krieg wurden die Anhebestellen mit den Bildzeichen bezeichnet, wie sie um 1936 für die Reisezugwagen eingeführt worden waren. Anfangs waren diese Zeichen noch auf Aluminiumschildern eingraviert, ab etwa 1970 werden dafür Abziehbilder in der Farbe der Lokanschriften verwendet.

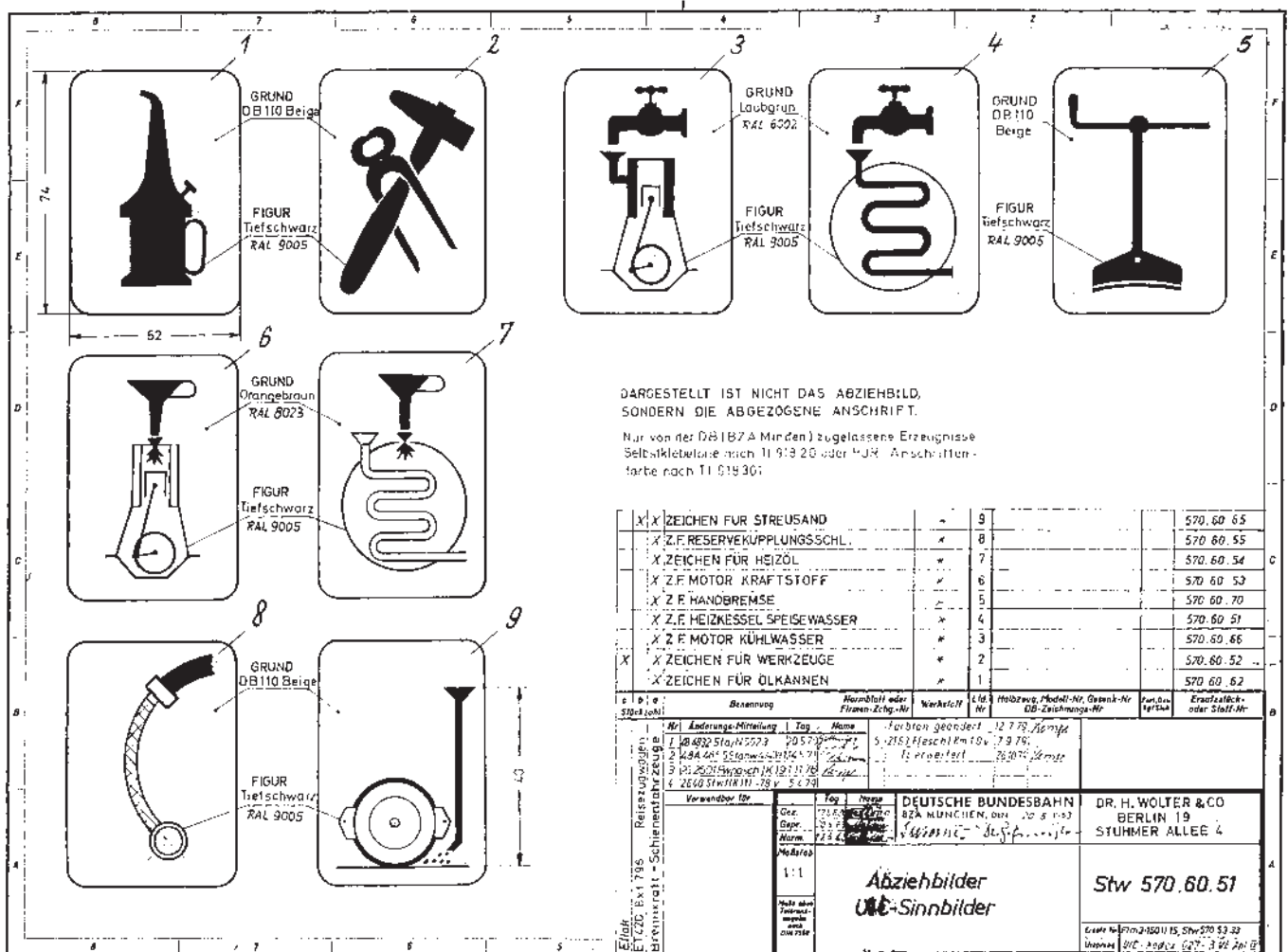
An den Stehkesselnrückwänden waren ab 1936 bei Dampflokomotiven, die auf elektrifizierten Strecken verkehren, Warnschilder nach Bild Seite 128 angebracht. Aus Sicherheitsgründen mussten diese Schilder 1958 ersetzt werden durch eine geänderte Form gemäß Bild unten <sup>224</sup>.

Ab 1962 waren die Anschriften für Anstrichdatum und -Lieferer sowie für die Haftpflicht (Stoffe und Bau, Anstrich) an den Dampflokomotiven nicht mehr vorgeschrieben<sup>225</sup>, da kein Neubau mehr erfolgte und der Anstrich – wenn überhaupt – in den bahneigenen Werkstätten erneuert wurde. Seit 1963 sind für Bedienungseinrichtungen, Gefache und Füllstutzen an Elektro- und Diesellokomotiven anstelle von Wortanschriften Sinnbilder nach UIC-Vorschriften in Gebrauch, um sie auch ohne Fremdsprachenkenntnisse leicht zu finden.



Warnschild für Dampflokomotiven, die auf elektrifizierten Strecken verkehren)





Sinnbilder für die äußere Kennzeichnung an  
Elektro- und Diesellokomotiven nach UIC  
(Zeichnung 1963 BZA München Stw 570.60.51)

## Einheitliche Kennzeichnung der Triebfahrzeuge 1967

Im Jahre 1966 begannen bei der Deutschen Bundesbahn die Arbeiten an einer einheitlichen Kennzeichnung der Triebfahrzeuge auf der Grundlage internationaler Vereinbarungen. Ziel dieser Kennzeichnung war, alle Fahrzeuge nach einheitlichen Gesichtspunkten zu bezeichnen und sie gleichzeitig datenverarbeitungsgerecht zu gestalten. Folgende Grundsätze hatte die DB für ihren Triebfahrzeugpark erarbeitet:

- Alle Triebfahrzeuge erhalten eine sechsstellige, eindeutige Betriebsnummer (sogenannte UIC-Nummer), die im Bereich der DB nur einmal vorkommt.
- Die erste Stelle der neuen Betriebsnummer repräsentiert die Antriebs- oder Fahrzeugart.
- Die zweite und dritte Stelle bezeichnet die Baureihe, wobei möglichst die bisherige Baureihenbezeichnung zu berücksichtigen ist.
- Die letzten drei Stellen beinhalten die Ordnungsnummer, wobei möglichst die bisherigen Ordnungsnummern verwendet werden sollen.
- Den sechs Stellen der Betriebsnummer folgt - durch

Bindestrich getrennt - eine Kontrollziffer, die nach einem bestimmten Schema aus den Ziffern der Betriebsnummer errechnet wird.

Für alle Lokomotiven des damaligen Bestandes wurde ein Nummernplan aufgestellt, der wie folgt aussah:

Baureihe		Baureihe	
neu	alt	neu	alt
Fahrzeugart 0 (Dampflokomotiven)		042	41 (Öl)
001	01.0	043	44 (Öl)
003	03.0	044	44 (Kohle)
010	10	045	45
011	01.10 (Kohle)	050	50 001 bis 50 999
012	01.10 (Öl)	051	50 1000 bis 50 1999
018	18.3, 18.4, 18.5	052	50 2000 bis 50 2999
023	23.0	053	50 3000 bis 50 3179
038	38.10-40	054	50.40 (Kohle)
039	39	055	55.25
041	41 (Kohle)	056	56.2-8
		057	57.10

Baureihe		Baureihe	
neu	alt	neu	alt
059	50.40 (Öl)	216	V 160
064	64	217	V 162
065	65.0	218	V 164
066	66	219	V 169
075	75.10	220	V 200.0
078	78	221	V 200.1
082	82	222	DH 2000 (geplant)
086	86	230	V 300
089	89.60	232	V 320
093	93.5	236	V 36
094	94.5	245	V 45
097	98.11	251	V 51
098	98.8	252	V 52
099	99	253	V 53.8
Fahrzeugart 1		259	USTC RS4TC Nr. 4010
(Elektrische Lokomotiven)		260	V 60 (bis 50 Mp Achslast)
103	E 03	261	V 60 (53 Mp Achslast)
104	E 04	265	V 65
110	E 10.0-5	270	V 20, V 22
112	E 10.12	280	V 80
116	E 16	288	V 188
117	E 17	290	V 90
118	E 18	291	V 90.9 (MAK)
119	E 19	299	V 29
132	E 32	Fahrzeugart 3	
139	E 40.11	(Kleinlokomotiven)	
140	E 40.0	311	Kö I
141	E 41	321	Köf II (30 km/h, mechanische Bremse)
144	E 44.0	322	Köf II (30 km/h, Druckluftbremse)
145	E 44.11	323	Köf II (45 km/h)
150	E 50	324	Köf II (45 km/h)
152	E 52	329	Köf II (Schmalspur)
160	E 60	331	Köf III (30 km/h, Kettenantrieb)
163	E 63	332	Köf III (45 km/h, Kettenantrieb)
169	E 69	333	Köf III (Gelenkwellenantrieb)
175	E 75	381	Ka (ältere Bauarten)
181	E 310	382	Ka (Nachkriegsbauarten)
182	E 320	Fahrzeugart 4	
183	E 344	(Elektrische Fahrleitungstriebwagen)	
184	E 410	Fahrzeugart 5	
191	E 91	(Elektrische Speichertriebwagen)	
193	E 93	Fahrzeugart 6	
194	E 94	(Verbrennungstriebwagen)	
Fahrzeugart 2		Fahrzeugart 7	
(Brennkraftlokomotiven)		(Bahndienst-Tfz und Schienenbusse)	
201	DE 1500 (Krupp/AEG)	Fahrzeugart 8	
202	DE 2000 (Henschel/Siemens)	(Steuer- und Beiwagen zu 4 und 5)	
211	V 100.10	Fahrzeugart 9	
212	V 100.20	(Steuer- und Beiwagen zu 6 und 7)	
213	V 100.23 (Steilstreckenlok)		

Die Fahrzeugarten 4 bis 9 umfassen Trieb-, Steuer- und Beiwagen sowie Diensttriebfahrzeuge (einschließlich Lok), die nicht Gegenstand dieser Abhandlung sind.

Aus dem Nummernplan ist ersichtlich, wie die bisherigen Baureihenbezeichnungen übernommen wurden. Bei den Dampf- und Elektrolokomotiven darf dies noch als weitgehend gelungen gelten, bei den Diesellokomotiven ist dies jedoch nicht der Fall.

Es war nicht immer möglich, die bisherigen Ordnungsnummern unverändert zu übernehmen. So gab es viele Dampflokomotiven mit vierstelligen Ordnungsnummern, die auf drei Stellen reduziert werden mussten. Um denkbare Doppelbelegungen zu vermeiden, wurden bei der Baureihe 50, die seinerzeit unter den Dampflokomotiven am stärksten vertreten war, vier neue Baureihen (050 bis 053) eingeführt, wobei die Tausenderstellen der Ordnungsnummer zur letzten Stelle der Baureihennummer wurden. Die dabei entstehende Nummer 053 000 (aus 50 3000) war jedoch unerwünscht, so dass die Ordnungsnummer dieser Lokomotive geändert wurde (ihre Betriebsnummer lautete dann 053 003). Anders ging man bei den Lokomotiven der BR 38, 44, 57 und 94 vor: Auch hier waren viele Lok mit vierstelligen Ordnungsnummern vorhanden. Die neue Ordnungsnummer entstand in der Regel durch einfaches Weglassen der Tausenderstelle. Wenn sich hierbei Doppelbelegungen ergaben, wurde eine der beiden Ordnungsnummern geändert.

Im Jahre 1967 wird die Umzeichnung der Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn nach diesem Nummernplan durchgeführt. Dabei war vorgeschrieben<sup>226</sup>, daß die in jeder Lok vorhandenen Innenschilder bis spätestens 31. Dezember 1967 die neuen Nummern aufweisen müssen. Außen angebrachte Nummern durften vor dem 1. Januar 1968 nicht geändert werden.

Ab Januar 1968 wurden alle Elektro- und Diesellokomotiven auch außen mit neuen Schildern oder Anschriften für die Betriebsnummer versehen. Dampflokomotiven sollten außen zunächst nicht umgezeichnet werden. Bedingt durch die bei vielen Dampflok unterschiedlichen inneren und äußeren Betriebsnummern sah man sich jedoch gezwungen, alsbald auch deren Außenschilder zu ersetzen<sup>227</sup>. Die Dampflokomotiven haben spätestens 1970 neue äußere Nummernschilder erhalten, sofern sie noch im Unterhaltsbestand waren. Nicht mehr umgezeichnet wurden die Lokomotiven der BR 10, 39, 50<sup>40</sup>, 56<sup>2-8</sup>, 75<sup>10</sup>, 89<sup>60</sup> und 93<sup>5</sup>.



Anschrift und Nummernschild mit UIC-Nummer 1968

Die äußeren Betriebsnummern waren an allen Elektro- und Diesellokomotiven direkt am Lokkasten anzuschreiben, nur für die Stirnseiten der BR 103, 144 und 194 waren Blechschilder für diese Anschrift vorgeschrieben. Dampflok erhielten grundsätzlich Blechtafeln mit Anschrift, aber es kam auch vor, dass die Betriebsnummer unmittelbar an der Lok angeschrieben wurde. Die Anschriften waren bei Diesellok in sandgelber (RAL 1002) oder steingrauer (RAL 7030) Farbe je nach Farbe der Zierstreifen, bei allen Dampf- und Elektrolok ausschließlich in steingrauer Farbe (RAL 7030) auszuführen. Ab 1971 war für die grauen Anschriften wie für die Zierstreifen kieselgrau RAL 7032 vorgeschrieben. 1974 folgte eine weitere Umstellung des Farbtons für die Anschriften der Elektrolokomotiven auf die Farbe DB 110, die weitestgehend elfenbein RAL 1014 entspricht und später auch durch diese ersetzt wurde.

In der Regel wurden für die Beschriftung der Elektro- und Diesel-Lokomotiven keine Schablonen verwendet, sondern industriell gefertigte Anschriften-Übertragungsbilder. Die Betriebsnummern der Dampflokomotiven wurden hingegen mit Schablonen auf Blechschilder oder direkt am Fahrzeug angeschrieben.

Bereits 1967 gab es Pläne, die Lokomotiven ähnlich wie die Wagen mit einer in Europa eindeutigen Betriebsnummer zu bezeichnen. Dabei sollten eine zweistellige Bauartnummer, die Nummer der Bahnverwaltung und eine Füllziffer vor die eigentliche Betriebsnummer gesetzt werden. Zur Demonstration wurde die Lok 110 171-6 probeweise mit dieser langen Loknummer versehen. Aber erst 2007 wurden diese Pläne in die Tat umgesetzt (siehe Seite 160).



DB 110 171-6 mit der europaweit eindeutigen Betriebsnummer  
(Foto 1967 Ralf Roman Rossberg, Sammlung Gebr. Märklin)

## Weitere Entwicklung bis 1992

Ab etwa 1970 wird bei den Elektro- und Diesellokomotiven das Datum der letzten Untersuchung (REV) nicht mehr in der Form „Unt MF 29.12.61“, sondern in dem von den Reisezug- und Güterwagen her bekannten REV-Raster in der Form REV MF 29.12.78 angeschrieben.

Diesellokomotiven, die im grenzüberschreitenden Verkehr mit dem Ausland und mit der DDR gemäß besonderer Ver-

REV	MF	12.4.71
-----	----	---------

Anschrift Untersuchungsdatum im REV-Raster 1970

einbarung eingesetzt wurden und den Bedingungen des UIC nicht entsprachen, erhielten ab etwa 1970 den DB-Vereinbarungs-Raster, in dem neben der Anschrift DB die Kurzbezeichnungen der Bahnverwaltungen oder Länder eingetragen wurden, mit denen entsprechende Vereinbarungen vorlagen. 1975 tritt der UIC-Raster bei den Lokomotiven an die Stelle des DB-Rasters, die ohne weitere Prüfungen im internationalen Verkehr eingesetzt werden durften.

DB	DR	A	B	CH	F	Gemäß besond. Vereinbarung By special agreement Par accord special A seguito accordo speciale
	DK	⊕	CS	L	NS	

UIC	DR	A	B	CH	F	H	S	
	DK	⊕	It	L	NS	CS		

DB- und UIC-Raster für Diesellokomotiven 1970 bzw. 1975

Mit der Einführung eines neuen Farbkonzepts Mitte der siebziger Jahre (elfenbein/ozeanblau) änderten sich die Anschriften an Triebfahrzeugen von Form und Inhalt her nicht, lediglich die Anschriftenfarben wurden dem neuen Außenanstrich angepasst: Auf dunklen Flächen waren sie elfenbein RAL 1014 und auf hellen Flächen ozeanblau RAL 5020 auszuführen. An den TEE-Lokomotiven besaßen sie auf hellen Flächen entsprechend purpurrote Farbe (RAL 3004). Die Lokomotiven mit von der Regelausführung abweichendem Anstrich (zum Beispiel S-Bahn Rhein-Ruhr, reinorange/kieselgrau) besaßen Anschriften in umgekehrter Farbgebung (kieselgrau auf dunklem und reinorange auf hellem Grund).

Bedingt durch die Umstellung der Anschriftenfarbe auf elfenbein im Rahmen des Farbkonzepts 1975 erhielten nun auch viele Lokomotiven mit alter Farbgebung (grün, blau, rot) Beschriftungen in RAL 1014.

Das seit 1987 gültige Farbkonzept für Lokomotiven (orientrot mit lichtgrauer Kontrastfläche) schrieb dann die Farbe verkehrsweiß RAL 9016 für allgemeine Anschriften auf dunkler Fläche vor, besondere Anschriften erhielten goldgelbe (RAL 1004) oder karminrote (RAL 3002) Farbe. Anschriften auf



hellem Grund wurden orientrot RAL 3031 oder graubraun RAL 8019 ausgeführt.

Seit 1987 ist die Anschrift des Eigentumsbezirks (BD) an den Lokomotiven der DB nicht mehr vorgeschrieben, während der Name des Heimatbahnbetriebswerks (Bw) weiterhin angeschrieben bleibt.

1989 wurden die Lokomotiven, die den Bundesbahnzentralämtern für Versuchszwecke zugeteilt sind, als Bahndiensttriebfahrzeuge gekennzeichnet, um sie aus der normalen Abrechnung für den Zugverkehr herauszunehmen. Sie erhielten deshalb (zum Teil vorübergehend) neue Betriebsnummern wie folgt<sup>228</sup>:

103 001-4	750 001-0	120 003-9	752 003-4
103 003-0	750 002-8	120 004-7	752 004-2
103 222-6	750 003-6	120 005-4	752 005-9
110 385-2	751 001-9	217 001-7	753 001-7
120 001-3	752 001-8	217 002-5	753 002-5
120 002-1	752 002-6		

Einzelne Lokomotiven (zum Beispiel 752 001-8 und 752 002-6) haben zwischenzeitlich wieder ihre ursprüngliche Betriebsnummer erhalten.

## Schriftgrößen

Nach BN 11009 (Ausgabe August 1982) sind die Schriftgrößen für die Anschriften „Rundwerte einer dreifachen  $\sqrt{2}$ -Reihe. Sie sind gleich den Rundwerten der Reihe Ra 20 der Normungszahlen DIN 323.“ Damit waren folgende Schriftgrößen vorgeschrieben: 400, 280, 200, 125, 100, 90, 80, 63, 50, 40, 32, 25, 20, 16 und 12,5 mm.

Auch die Guss- und Nietschilder erhielten bereits ab etwa 1952 Schriftgrößen nach diesem Schema:

Betriebsnummernschilder 125 mm (ab 1955)<sup>229</sup>, Eigentumsschilder 50 mm<sup>230</sup>, Gewichtsschilder 40 mm (bereits ab 1947)<sup>231</sup>, Heimatschilder 32 bzw. 20 mm<sup>232</sup>, Gattungsschilder 100, 50 bzw. 32 mm<sup>233</sup>. Bis zur Einführung wurden überwiegend die bisherigen Schriftgrößen der Deutschen Reichsbahn angewendet. Aufgrund langer Übergangszeiten gab es gerade bei Schildern häufig Mischbeschriftungen. Bei Elektrolok hielten sich die Betriebsnummernschilder mit 140 mm Schrift sogar noch länger.

## Wappen und Plakate an Lokomotiven

Aus politischen oder werbenden Gründen hat die Deutsche Bundesbahn vereinzelt Lokomotiven mit Wappen oder Plakaten versehen.

Die drei Mehrsystemlokomotiven 181 211, 212 und 213 wurden so mit dem Europa-Emblem und den Namen der Landschaften Lorraine, Luxembourg und Saar versehen, in denen sie vorrangig verkehren, um für den Europa-Ge-



DB Lok BR 01 mit Anschrift „Frohe Pfingsten“

Eine Lokomotive der Baureihe 01 trägt Anfang der fünfziger Jahre die Wünsche für frohe Pfingsten mit Sonne, Schwalben und Blumenschmuck auf dem Windleitblech (Foto BD München)



Während der Jubiläumsfeiern im Jahre 1985 anlässlich des 150-jährigen Bestehens der deutschen Eisenbahnen waren viele Lokomotiven mit diesem Plakat dekoriert

danken zu werben. Anlässlich des Jubiläums „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ erhielten die Lokomotiven 120 001 und 002 die Städtewappen von Nürnberg und Fürth. Gleichzeitig erhielten zahlreiche Lokomotiven aller Traktionsarten das Plakat „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“.

Auch die Wirtschaftswerbung hat bei den Lokomotiven der Staatsbahn Einzug gefunden. So warben Lokomotiv- oder Modellbahnersteller, Wirtschaftsorganisationen oder Unternehmen immer wieder mit Plakaten oder Aufklebern an Lokomotiven der DB. Eine Zusammenstellung dieser Fahrzeuge mit den werbenden Unternehmen und deren Werbung muss wegen der Vielzahl und Vielfalt einer eigenen Veröffentlichung vorbehalten bleiben.

# Deutsche Bahnen

## Neuer Nummernplan für die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn 1992

Die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn verständigten sich 1991 im Hinblick auf eine bevorstehende Zusammenführung der Fahrzeugparks auf ein gemein-

sames Konzept für die Triebfahrzeugnummerierung. Seit 1. Januar 1992 gilt in Deutschland wieder ein einheitliches Bezeichnungssystem für alle Triebfahrzeuge der Staatseisenbahnen. Es basiert auf dem 1967 von der Deutschen Bundesbahn eingeführten System mit geringfügigen Abweichungen. Dies führte dazu, dass sämtliche Reichsbahnlokomotiven neue Betriebsnummern erhielten.

Bei den Dampflokomotiven (Triebfahrzeugart 0) wird künftig in der Baureihe 099 bei den Ordnungsnummern nach Spurweiten unterschieden:

Baureihe	Spurweite
099 6..	600 mm
099 7..	750 mm
099 1..	1000 mm

Um Doppelbelegungen von Baureihennummern zu vermeiden, mussten auch Bundesbahnlokomotiven umgezeichnet werden. So wurde bereits am 1. Januar 1991 aus der bisherigen DB-Baureihe 112 die Baureihe 113, damit die DR-Lok der Baureihe 212 als neue 112 bezeichnet werden konnten.

Die Umzeichnung der Reichsbahnlokomotiven begann am 1. Juli 1991 und wurde Anfang 1992 abgeschlossen.

Folgende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der Baureihen der vorhandenen Bundesbahn- und Reichsbahn-Lokomotiven mit den früheren Bezeichnungen<sup>234</sup>:

Baureihe neu	Baureihe DB	Baureihe DR	Ursprung
041		41	
044		44	
050		50.35-37	
052		52.80-82	
058		58.30	
065		65.10	
086		86	
088	div.	div.	Museumslok
095		95	
099		99	99
103	103		E 03
109		211	E 11
110	110		E 10
111	111		
112		212	
113	112		E 10.12
114	114		E 10.12
120	120		
121			Projekt
125		210	Projekt
139	139		E 40.11
140	140		E 40
141	141		E 41
142		242	E 42
143		243	
150	150		E 50
151	151		
155		250	
156		252	
171		251	
180		230	

Baureihe neu	Baureihe DB	Baureihe DR	Ursprung
181	181		
184	184		E 410
188	div.	div.	Museumslok
201		110	V 100
202		112	V 100
204		114	V 100
211	211		V 100.10-13
212	212		V 100.20-23
213	213		V 100.23
214	214		V 100.20-23
215	215		
216	216		V 160
217	217		V 162
218	218		V 164
219		119	
220		120	V 200
228		118	V 180
229		119	
230		130	
231		131	
232		132	
234		132	
240	240		DE 1024
242		142	
288	div.	div.	Museumslok
290	290		V 90
291	291		
293		111	
298		108	
299		199	
310		100	
311		101	
312		102	
313		103	Projekt
323	323		Köf III
324	324		Köf III
331	331		
332	332		
333	333		
335	335		
344		104	
345		105	
346		106	V 60
360	360		V 60
361	361		V 60
364	364		
365	365		
381	381		
382	382		
388	div.	div.	Museumslok
399	329		

An den Museumslokomotiven der BR 088, 188, 288 und 388 sind die Betriebsnummern dieses Nummernplans außen nicht angeschrieben, sie tragen statt dessen traditions-gerechte Nummern.



Eigentumszeichen, Betriebsnummer und Herstellerschild an DR 232 328-5 (Foto 1993 David Harlott)

## Weitere Entwicklung

Ab 1992 erhalten Elektro-Lokomotiven, deren Trafo mit PCB-haltigen Kühlmitteln ausgestattet sind, die Anschrift PCB in schwarzer Farbe im gelben Dreieck, um vor der da-von ausgehenden Gefahr zu warnen.

Elektrolok, deren Kastenabstützung synthetisches Öl ent-hält, werden ab 1993 durch einen gelben kreisrunden Auf-kleber oberhalb der Drehgestellmitten am Lokkasten ge-kennzeichnet.

Aus Werbegründen erhielten einige Diesellok der BR 232 bei der Remotorisierung Anschriften, die auf den Hersteller des neuen Motors hinwiesen. Bekannt sind folgende An-schriften:

232 440-8	Power aus Rußland
232 565-2	Caterpillar
232 630-4	Krupp Verkehrstechnik.

# Deutsche Bahn AG

## Eigentumszeichen

Seit der Zusammenführung der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn zum 1. Januar 1994 firmiert das Eisenbahnunternehmen der Bundesrepublik Deutschland un-ter dem Namen Deutsche Bahn AG. Um den neuen Zustand auch nach außen hin auszudrücken, wurde ein neues Fir-menzeichen geschaffen, das das bisherige DB-Emblem und das Zeichen der Deutschen Reichsbahn im Schriftverkehr, im Wegeleitsystem und an den Fahrzeugen ersetzt. Dieses neue Zeichen wurde von Kurt Weidemann auf der Basis des bisherigen DB-Emblems entworfen und seit Anfang 1994 nach und nach an den Fahrzeugen der DB AG angebracht.



DB-Emblem 1994

Bedingt durch die Aufteilung des Lokomotivparks der DB AG in die Sparten Reise & Touristik, Regionalverkehr und Güterverkehr erschienen an den Lokomotiven neue Eigen-tumszeichen. Während die Lok von Reise & Touristik das DB-Zeichen zunächst ohne Zusatz trugen, erhielten die Lok des Güterverkehrs nacheinander folgende Eigentumsbe-zeichnungen:

ab 1995:	DB Cargo
ab 1999:	Railion (zunächst mit blauer quadratischer Fläche links, später rechts des Schriftzuges)
ab 2006:	RAILION DB Logistics
ab 2008:	DB



Anschrift:  
DB Cargo



Anschrift:  
Railion Version 1



Anschrift:  
Railion Version 2



Lok 363 231-2 der DB Railion zeigt ein verstümmeltes Zeichen, das nur das DB-Emblem und das blaue Quadrat von Railion auf-weist. (Foto 2006)



Anschrift:  
Railion DB Logistics







Anschrift Railion und Betriebsnummer an 140 450-8 der DB Railion



Mit dem großen neuen Eigentumszeichen ist hier Lok 185 299-5 der DB Railion zu sehen, außerdem erkennt man die lange Betriebsnummer gemäß UIC mit der hervorgehobenen Kernbetriebsnummer.

Seit 2006 tragen die Lokomotiven des Regionalverkehrs einzeln (z.B. 143 205-3) die Anschrift REGIO DB. Bei den Lok des Fernverkehrs blieb es bei der bisherigen Regelung. Auch die Lok des Güterverkehrs werden seit 2008 wieder wie die des Fernverkehrs nur mit dem Zeichen DB versehen, wohl weil man den Kunden der mittlerweile als DB Schenker firmierenden Güterverkehrssparte nicht den Namen eines Konkurrenzunternehmens an den Lokomotiven zumuten wollte.



Anschrift: REGIO DB

## Betriebsnummer

Nach einer europaweiten Festlegung erhalten seit Anfang 2007 die Lokomotiven an den Seitenwänden um 5 Stellen erweiterte Betriebsnummern, die nun wie bei den Reisezugwagen elfstellig sind<sup>235</sup>, während an den Stirnseiten die sechsstelligen Betriebsnummern wie bisher angeschrieben werden. Hier ist jedoch an einigen Fahrzeugen zu beobachten, dass die Kontrollziffer weggelassen wird.

Bei der Umzeichnung werden die sechsstelligen bisherigen Nummern beibehalten, während die ersten fünf Stellen sowie die Landeskennzeichnung in kleinerer Schrift hinzugesetzt werden<sup>236</sup>. In den ersten beiden Stellen der erweiterten Nummer ist die Fahrzeugart verschlüsselt, sie enthalten folgende Zahlen:

1. und 2. Stelle	Bedeutung
91	Elektrische Lokomotive ab 100 km/h
92	Diesellokomotive ab 100 km/h
97	Elektrische Lokomotive unter 100 km/h
98	Diesellokomotive unter 100 km/h

Die 3. und die 4. Stelle werden bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen immer durch die Zahl 80 gebildet. Die 5. Stelle lautet bei Fahrzeugart 91: 6, bei 92: 1, bei 97: 8 und bei 98: 3. Mit dieser Festlegung wird erreicht, dass die – durch Bindestrich abgetrennte – Kontrollziffer gegenüber der bisherigen Bezeichnung der Lok nicht geändert werden muss. Der Anschrift der Betriebsnummer werden am Ende die Kürzel des einstellenden Landes und des Eisenbahnverkehrsunternehmens – durch Bindestrich getrennt – hinzugesetzt, wobei das Landeskürzel auch noch unterstrichen wird: D-DB.



Schilder an der Lok 363 159-5 der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Werk Cottbus (Foto Berlin 2006)



Anschriften an der Lok 335 214-3 der DB AutoZug GmbH (Foto DerHildesheimer)

## Sonstige Anschriften

Ab Mitte 1994 wurde die Anschrift für die Beheimatung der Lokomotiven nach neuem Muster angebracht. Danach befand sich unter dem neuen Schriftzug „GB Traktion“ (GB = Geschäftsbereich) für den Eigentümer der Lok die Ortsbezeichnung des Betriebshofes oder des Werks, zu dem die Lok gehört. Mit der Zusecheidung der Lok zu den Verkehrsbereichen traten an die Stelle von „GB Traktion“ die Bezeichnungen „GB Fernverkehr“, „GB Nahverkehr“ bzw. „DB Cargo“. Diese Anschrift ist zum Teil mit Normschrift nach DIN 1451, zum Teil in Helvetica ausgeführt.

Analog zu den Veränderungen bei der Eigentumsbezeichnung lauteten dann auch die Angaben des Eigentümers:

---

Fernverkehr:	GB Fernverkehr, DB Fernverkehr AG, DB Reise & Touristik AG, DB AutoZug GmbH
Nahverkehr:	GB Nahverkehr, DB Regio AG
Güterverkehr:	DB Cargo, Railion AG, DB Schenker Rail Deutschland AG

---

Auch mit Farben und Anschriften für die Zwecke der Verkehrswerbung kann man immer wieder Überraschendes beobachten. Eins der letzten Produkte dieser Maßnahmen ist die Lokomotive DB AG 111 017-0 mit der Werbung für das Bahnland Bayern. Wegen der heutigen Vielfalt von Werbeanschriften an Lokomotiven und dem zur Verfügung stehenden Raum können hier keine weiteren Beispiele aufgeführt werden.



Anschrift GB Traktion (Foto 1994 Thomas Landwehr)



Werbung an Lok DB AG 111 017-0 (Foto 2010 Christian Dronia)



Lok DBAG 203 114-4 mit der Anschrift DB Regio AG, Regio Mittelfranken (Foto Nürnberg 2008)



Lok DBAG 218 287-1 mit der Heimatanschrift Regionalbahn Schleswig-Holstein (Foto 2006)

# BESCHRIFTUNGEN (HO)



**Gaßner**  
BESCHRIFTUNGEN

Jägerstraße 24  
82024 Taufkirchen

www.gassner-beschriftungen.de  
email@gassner-beschriftungen.de

Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,65 €) Bitte Epoche(n) angeben (2 oder 3)!





# ANHANG

## Abkürzungen

AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft	KPGHStE	Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Staatseisenbahn
AW	Ausbesserungswerk	KSächsStsB	Königlich Sächsische Staatseisenbahnen
BBÖ	Österreichische Bundesbahnen	KWStE	Königlich Württembergische Staatseisenbahn
BD	Bundesbahndirektion	LAG	Lokalbahn Aktiengesellschaft
Bh	Betriebshof	LBE	Lübeck-Büchener Eisenbahn
BO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	LHW	Linke-Hofmann Werke
BR	Baureihe	LON	Lokomotivnormen
Brevo	Bremsvorschrift	MA	Maschinenkonstruktionsamt
Bw	Bahnbetriebswerk, Betriebswerkstätte, Betriebswerk	MAK	Maschinenbau-Aktiengesellschaft Kiel
BZA	Bundesbahnzentralamt	MÁV	Ungarische Staatseisenbahnen
CSD	Tschechoslowakische Staatseisenbahnen	MED	Militäreisenbahndirektion
DB	Deutsche Bundesbahn	MFFE	Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft	MFWE	Mecklenburgische Friedrich-Wilhelms-Eisenbahn
DDR	Deutsche Demokratische Republik	NCS	Natural Color System (natürliches Farbsystem)
DIN	Deutsche Industrie-Norm	OSShD	Organisation für die Zusammenarbeit d. Eisenbahn
DR	Deutsche Reichsbahn (1949 bis 1993)	Pbf	Personenbahnhof
DRB	Deutsche Reichsbahn (1920 bis 1948)	PCB	Polychlorisierte Biphenyle
DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft	PKP	Polnische Staatseisenbahnen
DS	Drucksache	RAL	Reichsausschuß für Lieferbedingungen
DTM	Deutsches Technik-Museum	Raw	Reichsbahn-Ausbesserungswerk
DV	Dienstvorschrift	RBD	Reichsbahndirektion
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	Rbd	Reichsbahndirektion
ED	Eisenbahndirektion	Rbf	Rangierbahnhof
Egd	Eisenbahn-Generaldirektion	RGBI	Reichsgesetzblatt
EL	Elsaß-Lothringen	RVM	Reichsverkehrsministerium
ELE	Eutin-Lübecker Eisenbahn	RZA	Reichsbahnzentralamt
ENBI	Eisenbahnnachrichtenblatt	TGL	Technische Güte- und Lieferbedingungen
EZA	Eisenbahnzentralamt	UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband)
GB	Geschäftsbereich	USTC	United States Transportation Corps
Gbf	Güterbahnhof	Vbf	Verschiebebahnhof
GDW	Generaldirektion für das Werkstättenwesen	VDEV	Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen
GOE	Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn	VES-M	Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn
GV	Gruppenverwaltung	VMEV	Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen
HAS	Hauptausschuß Schienenfahrzeuge	Z	Zentrale
Hbf	Hauptbahnhof	ZB	Zweigstelle Bayern (des RVM)
HV	Hauptverwaltung	ZM	Zentralmaschinenamt
HVB	Hauptverwaltung der Bundesbahn	ZW	Zentrale für den Werkstättendienst
IDZ	Jugoslawische Staatseisenbahnen		
KBayStsB	Königlich Bayerische Staatseisenbahnen		
KED	Königliche Eisenbahndirektion		
KPEV	Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung		

- Eisenbahn-Verordnungsblatt 1881, Berlin 1881
- Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen: Programm für die Lieferung von Tender-Locomotiven zum Betrieb von Vinalbahnen, April 1882
- Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen: Programm für die Lieferung von Güterzuglocomotiven und Tendern zum Betrieb von Hauptbahnen, Februar 1884
- Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1897, S. 189, Berlin 1897
- Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1903, Nr. 273, Berlin 1903
- Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1905, Nr. 602, Berlin 1905
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, in Eisenbahn-Verordnungsblatt 1905, Berlin 1905
- K. Württ. Staatseisenbahnen: Technische Vorschriften für die Lieferung von Lokomotiven und Tendern, Mai 1906
- Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts 1908, Nr. 717 und Nr. 794, Berlin 1908
- Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts 1910, Nr. 474, Berlin 1910
- Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts 1913, Nr. 377, Berlin 1913
- Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1919, Nr. 116, Berlin 1919
- Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1920, Nr. 48, Berlin 1920
- Niederschrift 2 über die Sitzung des Ausschusses für Anstrichverfahren und Zusammensetzung der Anstrichstoffe für Fahrzeuge am 11./12. August 1920 in Meißen
- Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1921, Nr. 466, Berlin 1921
- Deutsche Reichsbahn, Eisenbahn-Zentralamt, 31.421, Merkblatt über den Anstrich der Lokomotiven und Tender, 1921
- Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1922, Nr. 193, Berlin 1922
- Deutsche Reichsbahn, Der Reichsverkehrsminister, Erlaß vom 9. Juni 1922; E. VII.71.D.5764
- Reichsbahnoberrat Goltdammer: Die Umzeichnung der Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn, in: Die Reichsbahn 7/26, S. 73 ff., Berlin 1926
- Bezeichnung, Einteilung und Nummerung der Reichsbahn-Dampflokomotiven, in J. W. van Heys, Die Lokomotive, Berlin 1924, S. 524 ff
- Neue Gattungsbezeichnung, Nummerung und Beschilderung der Reichsbahn-Dampflokomotiven, in: Die Lokomotivtechnik 2/1924
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Besondere Bedingungen für die Lieferung von Dampf-Lokomotiven, Tendern und ihren Ersatzteilen, Ausgabe 1926
- Franz Czygan: Die Eisenbahn in Wort und Bild. Grundzüge des praktischen Eisenbahnwesens nach neuestem Stand der eisenbahntechnischen Wissenschaft in leicht faßlicher Darstellung, Verlag Heinrich Killinger, Nordhausen (Harz) o. J. (um 1928)
- Merkblatt für den Anstrich der Lokomotiven und Tender, Ausg. II.29, 1929
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Dienstvorschrift für die Behandlung der Dampflokomotiven und Tender in den Werkstätten, gültig vom 1. März 1929 ab, 946, Dresden 1929
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928, Gültig ab 1. Oktober 1928, DV 300, Hannover 1935
- Merkblatt für den Anstrich der Lokomotiven und Tender, 974 39, Ausgabe VIII.35, 1935
- Merkblatt für den Anstrich der elektrischen Lokomotiven, 974 40, 1. August 1935
- Das optische Vermessen des Lokomotivrahmens, in Elsners Taschenbuch 1936
- Reichsbahnrat Kruchen: Das Hoheitszeichen des Dritten Reiches bei der Deutschen Reichsbahn, in Die Reichsbahn 1938, S. 521 ff.
- Deutsche Reichsbahn: Technische Lieferbedingungen für Dampf-Lokomotiven, Tender und ihre Ersatzteile, Mai 1939
- Elsners Taschenbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn, 1940
- Merkblatt für den Anstrich der elektrischen Lokomotiven, 974 40, München Mai 1940
- Jahrbuch für Lackierbetriebe 1941 und 1942, Hannover 1940 bzw. 1941
- Merkblatt für den Anstrich der Lokomotiven und Tender, 974 39, Ausgabe II.41/VIII.41, 1941
- Deutsche Reichsbahn: Richtlinien für den Kriegs-anstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen, 919.158, November 1942
- Taschenbuch für Lackierbetriebe 1943, Hannover 1943
- Deutsche Bundesbahn: Merkblatt für den Anstrich neuer Dampflokomotiven und Tender in den Lokomotivfabriken, 974 39, München November 1951
- Günther Stetza: Der neue Doppeldeck-Zug der Deutschen Bundesbahn, in Eisenbahn, 2/1951, Wien 1951
- Deutsche Bundesbahn: Notdruck des Neuentwurfes der Dienstvorschrift für die Erhaltung der Dampflokomotiven in den Bundesbahn-Ausbesserungswerken, 946, Teilheft 20, Ab- und Zusammenbau, Anstrich und Schlußarbeiten (Vorschriftenteil), gültig vom 1. Mai 1957 an, München 1957
- Für unser Lokarchiv, Sonderausgabe Der Modelleisenbahner, Berlin 1959
- New Look für Lok, Einheitlicher Anstrich für DB-Triebfahrzeuge, in Bundesbahn-Mitteilungen 10 (1959) 23, Frankfurt (M) 25. August 1959
- Deutsche Bundesbahn: Vorläufige Arbeitsanweisung für den Anstrich der Dampflokomotiven bei Schadgruppe L 3, Ausg. Februar 1959, DV 946 Teilheft 20, Anhang 7, 946.20.107, 1959
- Deutsche Bundesbahn: Vorläufige Arbeitsanweisung für den Anstrich der Tender der Dampflokomotiven bei den Schadgruppen L 2 und L 3, Ausg. Februar 1959, DV 946 Teilheft 20, Anhang 8, 946.20.108, 1959

- Deutsche Bundesbahn: Dampflokomotiv-Erhaltungsvorschrift, Teilheft 20 (Notdruck), Berichtigungsblatt 6, gültig vom 10. Mai 1962
- Deutsche Bundesbahn: Technische Fertigungsbedingungen für Anstrich von Schienentriebfahrzeugen, Ausgabe Dezember 1962, TL 918 300/6, München 1962
- Deutsche Bundesbahn: Arbeitsanweisung für den Anstrich der elektrischen Triebfahrzeuge, Ausgabe Sept. 1966, Frankfurt 1966
- Griebel, Schadow: Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923 - 1965, 2. überarbeitete und ergänzte Auflage, Wien 1967
- Horst J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven, Regelspur, Stuttgart 1970
- Horst J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Elektrolokomotiven, Stuttgart 1970
- Herbert Wieser: Die deutschen Triebfahrzeugbezeichnungen, Krefeld 1971
- Anstrichstoffkatalog für das Verkehrswesen, Ausgabe 1972, Herausgeber Deutsche Reichsbahn, Direktion der Ausbesserungswerke, Berlin 1972
- Horst J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Diesellokomotiven, Mit Kleinlokomotiven, Stuttgart 1972
- Peter Konzelmann: Die Baureihe 01.10, Freiburg 1973
- Horst Przysollik: Farbgebung alter Elloks, in: Eisenbahn-Magazin 10/73, Düsseldorf 1973
- Fr. Schadow: Lokomotivverzeichnis der DRG, DB und DR, Band 31: Diesellokomotiven, Krefeld 1974
- Die Farbgebung von Schienenfahrzeugen, in: Lok-Magazin 71, Stuttgart 1975
- Noch einmal: Farbgebung von Dampfloks, in: Eisenbahn-Magazin 11/75, Düsseldorf 1975
- Farbgebung für den Fahrzeugpark der DB; neues Farbkonzept für Schienenfahrzeuge (ausgenommen Güterwagen), in: Amtsblatt der Deutschen Bundesbahn vom 14. Mai 1975
- Friedrich Witte: Zur Farbgebung von Dampflokomotiven, in: Lok-Magazin 78, Stuttgart 1976
- Farbgebung der Stromlinien-Dampfloks, in: Eisenbahn-Magazin 9/77, Düsseldorf 1977
- Manfred van Kampen, Hansjürgen Wenzel: Die Baureihe 03.10, Freiburg 1978
- Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und -geräte sowie Container (KSV), gültig ab 1. September 1979, DV 997, Berlin 1979
- Alfred B. Gottwaldt: Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug, Stuttgart 1979
- K.-D. Holzborn: Lok-Schilder-Report, 2. erweiterte und völlig neu gestaltete Auflage, München 1979
- Anton Oberländer: Lokomotivführer Ranger, Auf Feuerrossen durchs Land, Ostfildern 1979
- Richard von Helmholtz: Die historischen Lokomotiven der Badischen Staats-Eisenbahnen, Lübbecke 1982
- Peter Konzelmann: Die Baureihe 01.10, Freiburg 1982
- Albert Mühl: Die Pfalzbahn, Stuttgart 1982
- Alfred B. Gottwaldt: Deutsche Kriegslokomotiven 1939 - 1945, Stuttgart 1983
- Bäzold, Fiebig: Elektrische Lokomotiven deutscher Eisenbahnen, Düsseldorf 1984
- Weisbrod, Müller, Petznick: Dampflokomotiv-Archiv 1, Baureihen 01 bis 39, Berlin 1984
- Näbrich, Preuß, Meyer: Lokomotiven sächsischer Eisenbahnen, Schnellzug- und Personenzuglokomotiven, Berlin 1984
- Bäzold, Fiebig: Elektrische Lokomotiven deutscher Eisenbahnen, Berlin 1986
- Wolfgang Glatte: Diesellokomotiv-Archiv, Berlin 1986
- Rolf Löttgers: Die Dieselloks der Baureihen V 20 und V 36, Stuttgart 1986
- Ingo Hütter: Lokomotiven und Triebwagen Deutscher Eisenbahnen, Krefeld 1987
- Heinz R. Kurz: Die Länder-Modellbahn, in: Eisenbahn-Kurier 1/87, S. 94, Freiburg 1987
- Heinz Schnabel: Lokomotiv-Archiv Bayern, Berlin 1987
- Wolfgang Diener: Anstrich, Beschilderung und Anschriften an Reisezugwagen, Soest 1987
- Hermann Lohr, Georg Thielmann: Lokomotiv-Archiv Baden, Berlin 1988
- Hermann Lohr, Georg Thielmann: Lokomotiv-Archiv Württemberg, Berlin 1988
- Alfred Fordon, 03 1014 - Der blaue Renner, in: Eisenbahn-Kurier 9/88, Freiburg 1988
- Hans-Joachim Kirsche, Hermann Lohr, Georg Thielmann: Lokomotiv-Archiv Mecklenburg/Oldenburg, Berlin 1989
- Blaue Dampfloks, Leserzuschrift von Christian Wilke, in: Eisenbahn-Kurier 12/89, Freiburg 1989
- Rampp, Bäzold, Lüdecke: Die Baureihe E 94 - Das deutsche Krokodil, Freiburg 1990
- Wagner, Bäzold, Zschech, Lüderitz: Lokomotiven preußischer Eisenbahnen, Schnellzug- und Personenzuglokomotiven, Düsseldorf 1990
- Lokschilder bei der Deutschen Bahn: Vom Adler zur Klebefolie, in: Bahn-Extra Die Deutsche Bahn (1. Quartal 1991), S. 74 ff
- Manfred Weisbrod: Anschriften an Dampflokomotiven und Tendern, in: Modelleisenbahner 1/91, Berlin 1991
- Kennzeichnung der Triebfahrzeuge der DR, Umnummerierung der Triebfahrzeuge, gültig ab 1. Januar 1992, hrg. von der DR, Zentrale, HV, o. O. o. J. (Berlin 1991)
- Lokschilder bei der Deutschen Bahn: Vom Adler zur Klebefolie, in: Die Deutsche Bahn, Bahn-Extra 1/91, 1991
- Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen, Stuttgart 1991
- Liste aller Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, in: Modelleisenbahner 12/91 und 1/92, Berlin 1991 bzw. 1992
- Horst Troche: Die preußischen Normal-Güterzuglokomotiven der Gattungen G 3 und G 4, Freiburg 1992
- Freunde der Eisenbahn e.V. (Hrsg.): Die Wilhelmsburger Industriebahn, Hamburger Hefte zur Eisenbahngeschichte, 4 (1992)
- Wolfgang Valtin: Verzeichnis aller Lokomotiven und Triebwagen, Band 1: Numerierungssysteme bei den deutschen Bahnen, Berlin 1992
- Deutsche Altbaueloks, Teil 1, EK-Spezial 28, Freiburg 1993
- Alfred Gottwaldt: Stromlinienalbum, Stuttgart 1993



Deutsche Bahn: Farbgebung für Wagen des Ladungsverkehrs, Mainz 1995  
 Deutsche Bahn AG, DB Reise & Touristik, Frankfurt (M): Corporate Design – Basis, Büroorganisation, Printmedien, Fahrzeuge, Direktmarketing, 1999

Deutsche Bahn AG, Frankfurt (M): Dokumentation Corporate Design, Farb- und Materialkonzept, DB Regio AG, 2002  
 Thomas Samek: Lokomotivschilder, Freiburg 2004

## Verzeichnis der RAL-Farben

Folgendes Verzeichnis enthält alle derzeit bekannten sowie die zwischenzeitlich weggefallenen RAL-Farbtöne in der Reihenfolge der vierstelligen RAL-Nummern mit Angabe der Hilfsbezeichnung. Ist die Hilfsbezeichnung eingeklammert oder nicht angegeben, so ist der Farbton heute nicht mehr

im Register RAL 840 HR enthalten. Spalte 2 enthält die RAL-Nummer nach der früheren Farbenkarte für Fahrzeuganstriche RAL 840 B 2. RAL-Nummer nach der früheren Farbenkarte für Fahrzeuganstriche RAL 840 B 2.

RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung
1000	20h	grünbeige	2009		verkehrsorange	4006		verkehrspurpur
1001	20m	beige	2010		signalorange	4007		purpurviolett
1002	15h	sandgelb	2011		tieforange	4008		signalviolett
1003		signalgelb	2012		lachsorange	4009		pastellviolett
1004		goldgelb	2020		h'reflexorange	4010		telemagenta
1005	22a	honiggelb						
1006	23	maisgelb	3000	7	feuerrot	5000		violettblau
1007	24	narzissengelb*	3001		signalrot	5001	32	grünblau
1011		braunbeige	3002		karminrot	5002	32h	ultramarinblau
1012		zitronengelb	3003	9	rubinrot	5003		saphirblau
1013		perlweiß	3004	47	purpurrot	5004	33	schwarzblau
1014		elfenbein	3005	10	weinrot	5005		signalblau
1015		hellelfenbein	3006	15	(ochsblutrot)	5006	35	(entfallen)
1016		schwefelgelb	3007	40	schwarzrot	5007		brillantblau
1017		safrangelb	3009		oxidrot	5008		graublau
1018		zinkgelb	3011		braunrot	5009		azurblau
1019		graubeige	3012		beigerot	5010		enzianblau
1020		olivgelb	3013		tomatenrot	5011		stahlblau
1021		rapsgelb**	3014		altrosa	5012		lichtblau
1022		(reflexgelb)	3015		hellrosa	5013		kobaltblau
1023		verkehrsgelb	3016		korallenrot	5014		taubenblau
1024		ockergelb	3017		rosé	5015		himmelblau
1026		leuchtgelb	3018		erdbeerrot	5016		reflexblau
1027		currygelb	3019		reflexrot	5017		verkehrsblau
1028		melonengelb	3020		verkehrsrot	5018		türkisblau
1030		(hochreflexgelb)	3022		lachsrot	5019		capriblau
1032		ginstergelb	3024		leuchtrot	5020		ozeanblau
1933		dahliengelb	3026		leuchthellrot	5021		wasserblau
1034		pastellgelb	3027		himbeerrot	5022		nachtblau
2000		gelborange	3030		hochreflexrot	5023		fernblau
2001	25	rotorange	3031		orientrot	5024		pastellblau
2002	6	blutorange				5030		(hochreflexblau)
2003		pastellorange	4000	35m	(violett)			
2004		reinorange	4001		rotlila	6000		patinagrün
2005		leuchtorange	4002		rotviolett	6001		smaragdgrün
2006		reflexorange	4003		erikaviolett	6002	27	laubgrün
2007		leuchthellorange	4004		bordeauxviolett	6003		olivgrün
2008		hellrotorange	4005		blaulila	6004	31	blaugrün

RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung
6005	26	moosgrün	7008		khakigrau	8004		kupferbraun
6006	3	grauoliv	7009	2	grüngrau	8007	12	rehbraun
6007	28	flaschengrün	7010		zeltgrau	8008	44	olivbraun
6008	29	braungrün	7011	42	eisengrau	8010	18	(entfallen)
6009	30	tannengrün	7012		basaltgrau	8011		nußbraun
6010		grasgrün	7013	43	braungrau	8012	13a	rotbraun
6011		resedagrün	7015		schiefergrau	8013	13	(rotbraun)
6012		schwarzgrün	7016	4	anthrazitgrau	8014	18g	sepiabraun
6013		schilfgrün	7017	45	(entfallen)	8015		kastanienbraun
6014		gelboliv	7018	4h	(blaugrau)	8016		mahagonibraun
6015		schwarzoliv	7021	46	schwarzgrau	8017	19	schokoladenbn
6016		türkisgrün	7022		umbragrau	8019		graubraun
6017		maigrün	7023		betongrau	8022		schwarzbraun
6018		gelbgrün	7024		graphitgrau	8023		orangebraun
6019		weißgrün	7026		granitgrau	8024		beigebraun
6020		chromoxidgrün	7030		steingrau	8025		blaßbraun
6021		blaßgrün	7031		blaugrau	8026		reflexbraun
6022		braunoliv	7032		kieselgrau	8027		lederbraun
6023		(reflexgrün)	7033		zementgrau	8028		terrabraun
6024		verkehrsgrün	7034		gelbgrau	9001		cremeweiß
6025		farngrün	7035		lichtgrau	9002	1	grauweiß
6026		opalgrün	7036		platingrau	9003		signalweiß
6027		lichtgrün	7037		staubgrau	9004		signalschwarz
6028		kieferngrün	7038		achatgrau	9005	5	tiefschwarz
6029		minzgrün	7039		quarzgrau	9006	1h	weißaluminium
6030		hochreflexgrün	7040		fenstergrau	9007		graualuminium
6031		bronzegrün	7042		verkehrsgrau A	9008	15i	(entfallen)
6032		signalgrün	7043		verkehrsgrau B	9010		reinweiß
6033		minttürkis	7044		seidengrau	9011		graphitschwarz
6034		pastelltürkis	7045		telegrau 1	9014		reflexgold
			7046		telegrau 2	9016		verkehrsweiß
			7047		telegrau 4	9017		verkehrsschwarz
7000		fehgrau				9018		papyrusweiß
7001		silbergrau				9019		reflexreinweiß
7002	1m	olivgrau	8000	16	grünbraun	9020		hochreflexweiß
7003	1r	moosgrau	8001		ockerbraun	9021		teerschwarz
7004		signalgrau	8002	17	(entfallen)	*	bis 1991	chromgelb
7005		mausgrau	8002		signalbraun	**	bis 1991	kadmiumgelb
7006	41	beigegrau	8003	11	lehmbraun			

# Verzeichnis der TGL-Farben

In der DDR hat man in den sechziger Jahren aus politischen Gründen die Farbangaben nach dem RAL-Schema verlassen und statt dessen mit TGL 21196 ein neues Farbbezeichnungssystem eingeführt. Folgende Übersicht enthält

alle bekannten TGL-Farben mit Angabe des Farbnamens. Inzwischen ist TGL 21196 ungültig, Farben nach diesen Bedingungen werden nicht mehr hergestellt.

TGL-Nr	Farbname	TGL-Nr	Farbname	TGL-Nr	Farbname
0000	reinweiß	0416	erdbraun	1735	chinablau
0002	schwarz	0435	kastanienbraun	1736	vistablau
0009	porzellanweiß	0437	rosenholz	1739	hellblau
0100	alabasterweiß	0439	orangebraun	1746	delphinblau
0108	gelbgrau	0447	orangeocker	1808	hellgrau
0114	chinchilla	0455	orangebraun	1809	lichtgrau
0119	birkengrau	0456	braun	1820	sommerblau
0128	beigegrün	0459	mittelorange	1824	zenitblau
0130	chamois	0466	ockerbraun	1829	vistablau, hell
0134	olivschwarz	0506	englischrot	1844	grünblau
0137	hellkhaki	0507	rotorange	1846	türkisblau
0139	olivgelb	0523	dunkelbraun	1858	türkis
0140	mattgelb	0526	mahagoni	1907	cyangrau
0147	hellolivgrün	0545	fußbodenbraun	1909	weißgrau
0149	lindgrün	0566	mittelbraun	1917	grüngrau
0200	cremeweiß	0603	bordeaux	1929	meergrün
0204	anthrazit	0605	signalrot	1937	keramikgrün
0209	chromgelb	0606	scharlachrot	1956	tieftürkis
0210	hellelfenbein	0607	zinnober	2006	grau
0212	somalibraun	0654	rotbraun	2007	graugrün
0213	braungrau	0705	karmenrot	2016	dunkelgrau
0219	chromgrau	0775	bordeaux	2043	moosgrün
0220	elfenbein	0782	dunkelrot	2047	signalgrün
0221	buttermilch	0793	tiefrot	2095	smaragd
0222	fahlgrün	1010	schwarz (tief)	2118	kordgrau
0228	chrombeige	1124	dunkelviolet	2209	grauweiß
0229	beige	1136	violet	2217	vistagrün
0230	zitronengelb	1464	ultramarin	2219	hellgrün
0235	olivbraun	1553	dunkelblau	2227	resedagrün
0237	siena	1566	brillantblau	2233	dunkelgrün
0238	bambusgelb	1613	nilblau	2256	mittelgrün
0239	sandgelb	1633	nordischblau	2296	grün
0246	mangogrün	1634	vistablau, dkl.	2308	reingrau
0247	rehbraun	1636	lavendelblau	2309	rauchgrau
0269	maisgelb	1653	maschinenblau	2323	schwarzoliv
0308	gelborange	1654	rivierablau	2407	betongrau
0317	graubraun	1655	stahlblau	2409	platingrau
0320	hellorange	1667	mittelblau	2416	chromgrau, dkl.
0329	beigerosa	1668	kornblumenblau	2419	olivgrau
0336	eichenbraun	1686	blau	2420	ecrü
0347	ocker	1715	maschinengrau	2425	olivgrün
0348	gelbbraun	1716	blaugrau	2426	steppengelb
0356	goldbraun	1718	aluminium	2437	mattgrün
0388	tieforange	1725	dunkelblaugrau		
0408	orange	1729	lichtblau		



# Gegenüberstellung TGL - RAL

In folgender Tabelle sind alle für den Lokomotivanstrich verwendeten TGL-Farben mit einer Zuordnung zu entsprechenden RAL-Farbtönen<sup>237,238</sup> angegeben. Dabei sind Unge-

naugigkeiten nicht auszuschließen. Für zwei Farbtöne gibt es zudem keine Entsprechung.

TGL 21196	Bezeichnung	RAL 840 HR	Hilfsbezeichnung
0002	schwarz	9005	tiefschwarz
0149	lindgrün	ohne Entsprechung	
0200	weiß	9001, 9002	cremeweiß, grauweiß
0209	chromgelb	1004	goldgelb
0210	hellelfenbein	1014	elfenbein
0220	elfenbein	1014	elfenbein
0408	orange	2000	gelborange
0456	braun	8003	lehmbraun
0605	signalrot	3000	feuerrot
0775	bordeaux	3004	purpurrot
1010	schwarz	9011	graphitschwarz
1655	stahlblau	5009	azurblau
1718	aluminium	ohne Entsprechung	
1808	hellgrau	7000, 7001	fehgrau, silbergrau

## Bezeichnungen im VDEV und VMEV

Um die Bauart von Lokomotiven und Tendern international einheitlich zu bezeichnen, hatte der Verein Deutscher bzw. Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VDEV, VMEV) eine besondere Bezeichnungsweise eingeführt.

Dabei wurde die Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen wie folgt vorgenommen:

- Kennzeichnung der Achsfolge, unterschieden nach angetriebenen Achsen und Laufachsen
- Kennzeichnung der wichtigsten Unterteilungsmerkmale des Fahrgestelles nach Hauptrahmen, Drehgestellen, Triebgestellen und den in ihnen gelagerten Achsen
- Zusatzbezeichnung, wenn weitere Einzelheiten der Bauart kurz bezeichnet werden sollen.

Diese einheitliche Bezeichnung wurde im allgemeinen von den Lokomotivfabriken und Eisenbahnverwaltungen verwendet, um die wichtigsten Bauartmerkmale der Lokomotiven, Tender und Triebwagen im Schrifttum allgemein verständlich darzustellen. Sie war jedoch nicht an den Lokomotiven angeschrieben. Der Vollständigkeit halber sollen hier die Grundsätze der einheitlichen Bezeichnung dargestellt werden.

Die Bezeichnungsweise hat sich im Laufe der Zeit mehrfach geändert, weil sie an die technische Entwicklung im Lokomotivbau immer wieder angepasst werden musste. Auch hatte sich gezeigt, dass bestimmte Bezeichnungsgrundsätze zu umständlich waren, so dass sie nur wenige Jahre verwendet wurden.

Die im folgenden dargestellten Grundsätze der einheitlichen Bezeichnung von Lokomotiven, Tendern und Triebwagen basiert auf den Regeln von 1936<sup>239</sup>.

### Lokomotiven

#### Achsfolge im Hauptrahmen

Laufachsen werden durch arabische Zahlen gekennzeichnet (1, 2, 3, ...), wobei die Zahl die Anzahl der unmittelbar aufeinanderfolgenden Laufachsen angibt.

Einzelne bzw. miteinander gekuppelte angetriebene Achsen werden durch große lateinische Buchstaben bezeichnet (A, B, C, ...), wobei der Buchstabe die Zahl der gekuppelten Achsen durch seine Stelle im lateinischen Alphabet repräsentiert.

Folgen mehrere nicht miteinander gekuppelte angetriebene Achsen unmittelbar aufeinander, so werden diese Achsen durch den gleichen großen lateinischen Buchstaben bezeichnet, der anzuwenden wäre, wenn diese Achsen gekuppelt wären; diesem Buchstaben wird aber ohne Zwischenraum eine kleine auf die Zeile gesetzte Null beigefügt (Beispiel: Bo für zwei nicht miteinander gekuppelte angetriebene Achsen).

Sind angetriebene Achsen in einem und demselben Rahmen gestell gelagert und gruppenweise gekuppelt, so werden die für jede Gruppe geltenden Kennbuchstaben getrennt nebeneinander gesetzt (Beispiel: 1 B B 1 für vier in einem Rahmen gelagerten, in Gruppen zu je zwei gekuppelten angetrie-

benen Achsen und einer Laufachse an jedem Ende). Achsen, die als Laufachsen und mittels eines Hilfsantriebes auch als Treibachsen verwendbar sind, werden durch kleine Buchstaben bezeichnet (a, b, ...).

#### *Achsfolge bei Unterteilung des Fahrgestells*

Achsen oder Achsgruppen, die zu einem und demselben Rahmengestell gehören, werden in gleicher Weise wie oben bezeichnet. Die Kennzeichen dieser Achsen werden jedoch

- mit einem über der Zeile stehenden Beistrich (') versehen, wenn es sich nur um eine Zahl oder einen Buchstaben handelt (1', 2', A', B', ...)
- in Klammern gesetzt, wenn sie mehr als eine Zahl oder einen Buchstaben umfassen ((1 A), (1 C), ...).

Adamsachsen, Bisselachsen, Laufachsen des Krauß-Helmholtz-Drehgestells gelten als nicht im Hauptrahmen gelagert und werden daher mit einem Beistrich bezeichnet.

Zur Bezeichnung von Lokomotiven, die aus mehreren je für sich allein arbeitsfähigen oder aus einzeln verfahrbaren Bestandteilen ohne gemeinsamen Überbau zusammengesetzt sind, werden die Bezeichnungen der einzelnen Teilfahrzeuge durch das Zeichen + verbunden (Beispiel: 1 C + C 1 für eine Lokomotive, die aus zwei nur durch Zug-, Stoß- und Steuervorrichtungen miteinander verbundenen Fahrzeughälften besteht und deren beide Teilfahrzeuge je drei angetriebene gekuppelte Achsen und je eine Laufachse haben).

#### *Zusatzbezeichnungen für Dampflokomotiven*

Dem Ausdruck für die Achsfolge können folgende Angaben angefügt werden:

Dampfart:

- h Heißdampf
- n Nassdampf

Dampfzylinder:

1 2 .. Anzahl der Dampfzylinder

Dampfdehnung:

- einstufige Dehnung (ohne Angabe)
- v Verbundwirkung

#### *Lokomotiven mit Schlepptender und Tenderlokomotiven:*

Hat die Lok einen Schlepptender, so wird der Bauartbezeichnung der Zusatz „mit Schlepptender“ hinzugesetzt (Beispiel: Schnellzuglokomotive 2' C 1' h2 mit Schlepptender für eine Lok der BR 01).

Eine Tenderlokomotive wird als solche benannt (Beispiel: Personenzug-Tenderlokomotive 2' C 2' h2 für eine Lok der BR 78).

#### *Zusatzbezeichnungen für elektrische Lokomotiven*

Stromart:

- g Gleichstrom
- w Wechselstrom
- d Drehstrom

Motoren:

1 2 .. Anzahl der Motoren

Antriebsart:

- k Kurbelantrieb ohne Vorgelege
- u Übersetzungsvorgelege und Kurbelantrieb
- e Einzelachsantrieb mit hochliegenden, im Rahmen gelagerten Motoren
- t Einzelachsantrieb mit auf den Achsen ruhenden Tatzenmotoren

#### *Tender*

Tender werden durch T bezeichnet. Sind alle Achsen des Tenders in einem und demselben Hauptrahmen gelagert, so wird die Achsfolge durch die die Achszahl bezeichnende Zahl dargestellt. Sind die Achsen eines Tenders in verschiedenen Rahmengestellen gelagert, so wird die Achsfolge entsprechend den Grundsätzen für Lokomotiven angegeben. Die Achsfolgebezeichnung wird vor den Buchstaben T gesetzt.

Der Inhalt des Wasserbehälters in Kubikmeter wird durch eine hinter den Buchstaben T gesetzte Zahl angegeben. Der Inhalt des Kohlenbehälters wird nicht angegeben.

# Gattungsbezeichnungen und Betriebsnummernreihen der Dampflokomotiven

Die folgende „Übersicht über die Gattungsbezeichnungen und Betriebsnummernreihen der Reichsbahn-Dampflokomotiven“ zeigt den fast endgültigen Stand der Planungen vom Okto-

ber 1926; später gab es nur noch geringfügige Verfeinerungen des Umzeichnungsplanes wie z. B. die Aufteilung der BR 93 in BR 93.0 und 93.5 für die Gattungen T 14 bzw. T 14.1.

## Schnellzuglokomotiven

Achsenanordnung	bisherige Landeszugehörigkeit	bisherige Gattungsbezeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnummernreihe	Anmerkungen
2' C 1' h2			S 36.20	01 001 ff.	
2' C 1' h4v			S 36.20	02 001 ff.	
2' D 1' Turbine			S 47.	03 001 ff.	nicht ausgeführt
1' B	Preußen	S 1	S 23.14	12 7001 - 12 7100	
2' B	Preußen	S 3	S 24.15	13 001 - 13 500	
	„	S 4	S 24.16	13 501 - 13 600	
	„	S 5.1	S 24.16	13 601 - 13 650	
	„	S 5.2	S 24.17	13 651 - 13 1000	
	„	S 6	S 24.17	13 1001 - 13 1500	
	Sachsen	VIII V 1	S 24.16	13 1501 - 13 1600	
	Württemberg	AD	S 24.14	13 1601 - 13 1700	
	„	ADh	S 24.15	13 1701 - 13 1800	
	Oldenburg	S 3	S 24.15	13 1801 - 13 1850	
	„	S 5.2	S 24.16	13 1851 - 13 1900	
	Sachsen	VIII 2	S 24.14	13 7001 - 13 7100	
	„	VIII V 1	S 24.15	13 7101 - 13 7200	
2' B 1'	Preußen	S 8	S 25.17	14 001 - 14 030	
	„	S 9	S 25.16	14 031 - 14 100	
	Bayern	P 3 I	S 25.15	14 101 - 14 120	
	„	P 3 II	S 25.15	14 121 - 14 140	
	„	S 2/5	S 25.16	14 141 - 14 150	
	Pfalz	P 4	S 25.16	14 151 - 14 200	
	Sachsen	X V	S 25.16	14 201 - 14 300	
	„	X H 1	S 25.16	14 301 - 14 400	
	Baden	IId 1	S 25.16	14 401 - 14 450	
	„	IId 2	S 25.16	14 451 - 14 500	
2' B 2'	Bayern	S 2/6	S 26.16	15 001 - 15 100	
1' C 1'	Oldenburg	S 10	S 35.15	16 001 - 16 100	
2' C	Preußen	S 10	S 35.17	17 001 - 17 200	
	„	S 10.2	S 35.17	17 201 - 17 300	
	Bayern	C V	S 35.15	17 301 - 17 400	
	„	S 3/5	S 35.15	17 401 - 17 500	
	„	S 3/5	S 35.16	17 501 - 17 600	
	Sachsen	XII H	S 35.16	17 601 - 17 700	
	„	XII H V	S 35.16	17 701 - 17 750	
	„	XII H V	S 35.17	17 751 - 17 800	
	„	XII H 1	S 35.16	17 801 - 17 900	
	Preußen	S 10.1	S 35.17	17 1001 - 17 1300	
2' C 1'	Sachsen	XVIII H	S 36.17	18 001 - 18 100	



Achsen- anordnung	bisherige Landeszuge- hörigkeit	bisherige Gattungsbe- zeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnum- mernreihe	Anmerkungen
2' C 1'	Württemberg	C	S 36.16	18 101 - 18 200	
	Baden	IV f 1	S 36.16	18 201 - 18 210	
	"	IV f 2	S 36.16	18 211 - 18 230	
	"	IV f 3	S 36.16	18 231 - 18 250	
	"	IV f 4	S 36.16	18 251 - 18 300	
	"	IV h 1	S 36.17	18 301 - 18 310	
	"	IV h 2	S 36.17	18 311 - 18 320	
	"	IV h 3	S 36.17	18 321 - 18 400	
	Bayern	S 3/6	S 36.16	18 401 - 18 450	
	"	S 3/6	S 36.16	18 451 - 18 460	
	"	S 3/6	S 36.17	18 461 - 18 600	
	Sachsen	XX H V	S 46.17	19 001 - 19 100	
1' D 1'					

## Personenzuglokomotiven

2' C h2			P 35.	20 001 ff.	nicht ausgeführt
1' D 1' h3			P 46.20	22 001 ff.	nicht ausgeführt
1' D 1' h4v			P 46.20	23 001 ff.	nicht ausgeführt
1' C h2			P 34.15	24 001 ff.	
B	Oldenburg	P 3.2	P 22.14	33 7001 - 33 7100	
1' B	Preußen	P 3.1	P 23.13	34 7001 - 34 7100	
	"	P 3.2	P 23.14	34 7100 - 34 7200	
	Mecklenburg	P 2	P 23.13	34 7201 - 34 7300	
	"	P 3	P 23.12	34 7301 - 34 7350	
	"	P 3	P 23.13	34 7351 - 34 7370	
	"	P 3.2	P 23.13	34 7371 - 34 7400	
	Pfalz	P 1 I	P 23.12	34 7401 - 34 7410	
	"	P 1 III	P 23.12	34 7411 - 34 7420	
	Bayern	B IX	P 23.12	34 7421 - 34 7450	
	Pfalz	P 1 II	P 23.12	34 7451 - 34 7460	
	Bayern	B VI	P 23.12	34 7461 - 34 7500	
	"	B X	P 23.15	34 7501 - 34 7600	
	Sachsen	III	P 23.11	34 7601 - 34 7610	
	"	III	P 23.13	34 7611 - 34 7700	
	"	IIIb	P 23.12	34 7701 - 34 7720	
	"	IIIb	P 23.13	34 7721 - 34 7900	
	"	IIIb V	P 23.14	34 7901 - 34 8000	
	"	VI	P 23.10	34 8001 - 34 8010	
	"	VIb V	P 23.14	34 8011 - 34 8100	
	Württemberg	A	P 23.13	34 8101 - 34 8200	
	"	AC	P 23.13	34 8201 - 34 8300	
1' B 1'	Pfalz	P 2 I	P 24.14	35 7001 - 35 7100	
2' B	Preußen	P 4.2	P 24.15	36 001 - 36 600	
	Mecklenburg	P 4.2	P 24.14	36 601 - 36 650	
	"	P 4.2	P 24.15	36 651 - 36 700	
	Bayern	B XI	P 24.14	36 701 - 36 750	
	"	B XI	P 24.15	36 751 - 36 860	
	"	P 2/4	P 24.15	36 861 - 36 900	
	Sachsen	VIII V 2	P 24.14	36 901 - 36 920	
	"	VIII V 2	P 24.15	36 921 - 36 950	
	"	VIII V 2	P 24.16	36 951 - 36 1100	
	Baden	IIc 5	P 24.15	36 1101 - 36 1200	

Achsen- anordnung	bisherige Landeszuge- hörigkeit	bisherige Gattungsbe- zeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnum- mernreihe	Anmerkungen
2' B	Oldenburg	P 4.1	P 24.14	36 1201 - 36 1250	
	„	P 4.2	P 24.15	36 1251 - 36 1300	
	Preußen	P 4.1	P 24.14	36 7001 - 36 7200	
	Mecklenburg	P 4.1	P 24.14	36 7201 - 36 7300	
	Baden	Ila 1	P 24.14	36 7301 - 36 7310	
	„	Ila 2	P 24.14	36 7311 - 36 7320	
	„	Ila 3	P 24.14	36 7321 - 36 7330	
	„	IIb 1	P 24.14	36 7331 - 36 7350	
	„	IIc 1	P 24.15	36 7351 - 36 7360	
	„	IIc 2	P 24.15	36 7361 - 36 7370	
	„	IIc 3	P 24.15	36 7371 - 36 7380	
	„	IIc 4	P 24.15	36 7381 - 36 7390	
1' C	Preußen	P 6	P 34.15	37 001 - 37 200	
2' C	Bayern	P 3/5	P 35.14	38 001 - 38 100	
	Württemberg	D	P 35.15	38 101 - 38 200	
	Sachsen	XII H 2	P 35.15	38 201 - 38 220	
	„	XII H 2	P 35.15	38 221 - 38 400	
	Bayern	P 3/5	P 35.15	38 401 - 38 500	
	Preußen	P 8	P 35.17	38 1000 - 38 5000	
	Baden	IVe 2	P 35.14	38 7001 - 38 7020	
	„	IVe 3	P 35.14	38 7021 - 38 7030	
	„	IVe 4	P 35.14	38 7031 - 38 7040	
	„	IVe 5	P 35.14	38 7041 - 38 7060	
	„	IVe 6	P 35.14	38 7061 - 38 7100	
1' D 1'	Preußen	P 10	P 46.17	39 001 - 39 500	

## Güterzuglokomotiven

1' C h2			G 34.	40 001 ff.	nicht ausgeführt
1' D h2			G 45.	41 001 ff.	nicht ausgeführt
1' E h2			G 56.20	43 001 ff.	
1' E h3			G 56.20	44 001 ff.	
1' B	Sachsen	IIIb	G 23.13	52 7001 - 52 7100	
	Württemberg	B 3	G 23.10	52 7101 - 52 7200	
C	Preußen	G 4.2	G 33.14	53 001 - 53 300	
	„	G 4.3	G 33.15	53 301 - 53 400	
	Mecklenburg	G 4	G 33.13	53 401 - 53 450	
	„	G 4.2	G 33.14	53 451 - 53 500	
	Bayern	G 3/3	G 33.17	53 501 - 53 600	
	Sachsen	V V	G 33.14	53 601 - 53 750	
	„	V V	G 33.15	53 751 - 53 800	
	Württemberg	Fc	G 33.13	53 801 - 53 900	
	Baden	VIId 8	G 33.14	53 901 - 53 1000	
	Oldenburg	G 4.2	G 33.13	53 1001 - 53 1050	
	„	G 4.2	G 33.14	53 1051 - 53 1100	
	Preußen	G 3	G 33.13	53 7001 - 53 7600	
	„	G 4.1	G 33.13	53 7601 - 53 7700	
	Mecklenburg	G 3	G 33.13	53 7701 - 53 7800	
	Pfalz	G 2 I ?	G 33.12	53 7801 - 53 7830	
	Bayern	C III	G 33.12	53 7831 - 53 7870	
	„	C III	G 33.13	53 7871 - 53 7990	
	Pfalz	G 2 II	G 33.13	53 7991 - 53 8010	

Achsen- anordnung	bisherige Landeszuge- hörigkeit	bisherige Gattungsbe- zeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnum- mernreihe	Anmerkungen
C	Bayern	C IV	G 33.13	53 8011 - 53 8080	
	"	C IV	G 33.14	53 8081 - 53 8200	
	Sachsen	V	G 33.13	53 8201 - 53 8300	
	Württemberg	F 2	G 33.13	53 8301 - 53 8400	
	"	F 1	G 33.14	53 8401 - 53 8450	
	"	F 1c	G 33.14	53 8451 - 53 8500	
	Baden	VIIa 1	G 33.13	53 8501 - 53 8507	
	"	VIIa 5	G 33.13	53 8508 - 53 8510	
	"	VIIa 7	G 33.13	53 8511 - 53 8513	
	"	VIIa 8	G 33.13	53 8514 - 53 8524	
	"	VIIa 9	G 33.13	53 8525 - 53 8533	
	"	VIIa 10	G 33.13	53 8534 - 53 8546	
	"	VIIa 12	G 33.13	53 8547 - 53 8549	
	"	VIIa 13	G 33.13	53 8550 - 53 8555	
	"	VIIa 14	G 33.13	53 8556 - 53 8577	
	"	VIIa 16	G 33.13	53 8578 - 53 8579	
	"	VIIa 17	G 33.13	53 8580 - 53 8596	
	"	VIIc 1	G 33.13	53 8597 - 53 8600	
	"	VIIId 1	G 33.14	53 8601	
	"	VIIId 2	G 33.14	53 8602	
	"	VIIId 4	G 33.14	53 8603 - 53 8620	
	"	VIIId 5	G 33.14	53 8621 - 53 8629	
	"	VIIId 6	G 33.14	53 8630 - 53 8652	
	"	VIIId 7	G 33.14	53 8653 - 53 8700	
1' C	Preußen	G 5.1	G 34.13	54 001 - 54 200	
	"	G 5.2	G 34.13	54 201 - 54 600	
	"	G 5.3	G 34.14	54 601 - 54 800	
	"	G 5.4	G 34.14	54 801 - 54 1200	
	Mecklenburg	G 5	G 34.14	54 1201 - 54 1300	
	Bayern	C VI	G 34.14	54 1301 - 54 1400	
	"	G 3/4	G 34.14	54 1401 - 54 1500	
	"	G 3/4	G 34.16	54 1501 - 54 1800	
D	Preußen	G 7.1	G 44.13	55 001 - 55 700	
	"	G 7.2	G 44.13	55 701 - 55 1600	
	"	G 8	G 44.14	55 1601 - 55 2300	
	"	G 9	G 44.15	55 2301 - 55 2500	
	"	G 8.1	G 44.17	55 2501 - 55 5700	
	Mecklenburg	G 7.2	G 44.14	55 5701 - 55 5800	
	"	G 8.1	G 44.16	55 5801 - 55 5850	
	"	G 8.1	G 44.17	55 5851 - 55 5900	
	Pfalz	G 5	G 44.14	55 5901 - 55 6000	
	Sachsen	I V	G 44.15	55 6001 - 55 6100	
	Baden	VIIIc 1	G 44.14	55 6101 - 55 6102	
	"	VIIIc 2	G 44.14	55 6103 - 55 6109	
	"	VIIIc 3	G 44.14	55 6110 - 55 6112	
	"	VIIIc 4	G 44.14	55 6113 - 55 6200	
	Oldenburg	G 7.1	G 44.14	55 6201 - 55 6300	
	Bayern	G 3	G 44.13	55 7001 - 55 7100	
	"	BB I	G 44.14	55 7101 - 55 7200	
	Pfalz	G 4.1	G 44.14	55 7201 - 55 7300	
1' D	Preußen	G 7.3	G 45.13	56 001 - 56 100	
	"	G 8.3	G 45.17	56 101 - 56 200	
	Mecklenburg	G 7.3	G 45.13	56 201 - 56 300	



Achsen- anordnung	bisherige Landeszuge- hörigkeit	bisherige Gattungsbe- zeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnum- mernreihe	Anmerkungen
1' D	Bayern	E I	G 45.14	56 301 - 56 400	
	"	G 4/5	G 45.14	56 401 - 56 500	
	Sachsen	IX H V	G 45.15	56 501 - 56 600	
	"	IX H V	G 45.15	56 601 - 56 700	
	Baden	VIIIe 1	G 45.16	56 701 - 56 710	
	"	VIIIe 2	G 45.16	56 711 - 56 720	
	"	VIIIe 3	G 45.16	56 721 - 56 725	
	"	VIIIe 4	G 45.16	56 726 - 56 735	
	"	VIIIe 5	G 45.16	56 736 - 56 750	
	"	VIIIe 6	G 45.16	56 751 - 56 758	
	"	VIIIe 7	G 45.16	56 759 - 56 780	
	"	VIIIe 8	G 45.16	56 781 - 56 800	
	Bayern	G 4/5	G 45.16	56 801 - 56 900	
	"	G 4/5	G 45.16	56 901 - 56 1100	
	"	G 4/5	G 45.16	56 1101 - 56 1200	
	Preußen	G 8.2	G 45.17	56 2001 - 56 4000	
E	Sachsen	XI V	G 55.15	57 001 - 57 020	
	"	XI V	G 55.14	57 021 - 57 100	
	"	XI H	G 55.14	57 101 - 57 200	
	"	XI H V	G 55.14	57 201 - 57 210	
	"	XI H V	G 55.15	57 211 - 57 300	
	Württemberg	H	G 55.15	57 301 - 57 400	
	"	Hh	G 55.15	57 401 - 57 500	
	Bayern	G 5/5	G 55.15	57 501 - 57 510	
	"	G 5/5	G 55.16	57 511 - 57 1000	
	Preußen	G 10	G 55.15	57 1001 - 57 4000	
1' E	Preußen	G 12.1	G 56.17	58 001 - 58 100	
	Sachsen	XIII H	G 56.17	58 101 - 58 200	
	Baden	G 12.1	G 56.16	58 201 - 58 210	
	"	G 12.2	G 56.16	58 211 - 58 230	
	"	G 12.3	G 56.16	58 231 - 58 250	
	"	G 12.4	G 56.16	58 251 - 58 260	
	"	G 12.5	G 56.16	58 261 - 58 280	
	"	G 12.6	G 56.16	58 281 - 58 310	
	"	G 12.7	G 56.16	58 311 - 58 400	
	Sachsen	XIII H	G 56.16	58 401 - 58 500	
	Württemberg	G 12	G 56.16	58 501 - 58 600	
	Preußen	G 12	G 56.15	58 1001 - 58 2200	
1' F	Württemberg	K	G 67.16	59 001 - 59 100	

## Personenzugtenderlokomotiven

1' C 1' h2			Pt 35.	60 001 ff.	nicht ausgeführt
2' C 2' h2			Pt 37.20	62 001 ff.	
2' D 2' Turb.			Pt 48.	63 001 ff.	nicht ausgeführt
1' C 1' h2			Pt 35.15	64 001 ff.	
B 1'	Preußen	T 4.2	Pt 23.13	69 7001 - 69 7100	
1' B	Bayern	Pt 2/3	Pt 23.14	70 001 - 70 100	
	Baden	Ig 1	Pt 23.14	70 101 - 70 110	
	"	Ig 2	Pt 23.14	70 111 - 70 200	
	Preußen	T 4.1	Pt 23.15	70 7001 - 70 7100	
	Bayern	D IX	Pt 23.12	70 7101 - 70 7110	

Achsen- anordnung	bisherige Landeszuge- hörigkeit	bisherige Gattungsbe- zeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnum- mernreihe	Anmerkungen
1' B	Bayern	D IX	Pt 23.12	70 7111 - 70 7200	
1' B 1'	Preußen	T 5.1	Pt 24.15	71 001 - 71 200	
	Bayern	Pt 2/4	Pt 24.16	71 201 - 72 300	
	Sachsen	IV T	Pt 24.15	71 301 - 71 400	
	Oldenburg	T 5.1	Pt 24.15	71 401 - 71 500	
	Baden	IVd 1	Pt 24.14	71 7001 - 71 7100	
2' B	Preußen	T 5.2	Pt 24.16	72 001 - 72 100	
	Bayern	Pt 2/4	Pt 24.13	72 101 - 72 200	
1' B 2'	Pfalz	P 2 II	Pt 25.15	73 001 - 73 030	
	Bayern	D XII	Pt 25.15	73 031 - 73 130	
	„	Pt 2/5	Pt 25.15	73 131 - 73 200	
	„	Pt 2/5	Pt 25.16	73 201 - 73 300	
1' C	Preußen	T 11	Pt 34.16	74 001 - 74 400	
	„	T 12	Pt 34.15	74 401 - 74 1400	
	„	T 12	Pt 34.17	„	
1' C 1'	Württemberg	T 5	Pt 35.15	75 001 - 75 100	
	Baden	VIb 1	Pt 35.14	75 101 - 75 120	
	„	VIb 2	Pt 35.14	75 121 - 75 140	
	„	VIb 3	Pt 35.14	75 141 - 75 170	
	„	VIb 4	Pt 35.14	75 171 - 75 180	
	„	VIb 5	Pt 35.14	75 181 - 75 190	
	„	VIb 6	Pt 35.14	75 191 - 75 200	
	„	VIb 7	Pt 35.14	75 201 - 75 220	
	„	VIb 8	Pt 35.14	75 221 - 75 240	
	„	VIb 9	Pt 35.14	75 241 - 75 260	
	„	VIb 10	Pt 35.14	75 261 - 75 400	
	„	VIc 1	Pt 35.16	75 401 - 75 410	
	„	VIc 2	Pt 35.16	75 411 - 75 430	
	„	VIc 3	Pt 35.16	75 431 - 75 450	
	„	VIc 4	Pt 35.16	75 451 - 75 470	
	„	VIc 5	Pt 35.16	75 471 - 75 480	
	„	VIc 6	Pt 35.16	75 481 - 75 490	
	„	VIc 7	Pt 35.16	75 491 - 75 500	
	Sachsen	XIV H T	Pt 35.16	75 501 - 75 510	
	„	XIV H T	Pt 35.16	75 511 - 75 550	
	„	XIV H T	Pt 35.16	75 551 - 75 600	
	Baden	VIc 8	Pt 35.16	75 901 - 75 1000	
	„	VIc 9	Pt 35.16	75 1001 - 75 1100	
2' C	Preußen	T 10	Pt 35.16	76 001 - 76 100	
1' C 2'	Pfalz	P 5	Pt 36.16	77 001 - 77 100	
	Bayern	Pt 3/6	Pt 36.16	77 101 - 77 200	
2' C 2'	Preußen	T 18	Pt 37.17	78 001 - 78 1000	
	Württemberg	T 18	Pt 37.17	„	
C + C	Sachsen	XV H T V	Pt 66.15	79 001 - 79 100	

## Güterzugtenderlokomotiven

C h2	Gt 33.17	80 001 ff.	
D h2	Gt 44.17	81 001 ff.	
1' D 1' h2	Gt 46.	82 001 ff.	nicht ausgeführt
E h2	Gt 55.	83 001 ff.	nicht ausgeführt
1' E 1' h2	Gt 57.18	84 001 ff.	

Achsen- anordnung	bisherige Landeszuge- hörigkeit	bisherige Gattungsbe- zeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnum- mernreihe	Anmerkungen
1' E 1' h3			Gt 57.20	85 001 ff.	
1' D 1' h2			Gt 46.15	86 001 ff.	
B	Pfalz	T 2 I	Gt 22.10	88 7001 - 88 7020	
	Bayern	D IV	Gt 22.14	88 7021 - 88 7100	
	"	D IV	Gt 22.14	88 7101 - 88 7300	
	Pfalz	T 1	Gt 22.14	88 7301 - 88 7400	
	Württemberg	T	Gt 22.8	88 7401 - 88 7500	
	Baden	Ib 1	Gt 22.12	88 7501 - 88 7502	
	"	Ib 2	Gt 22.12	88 7503 - 88 7510	
	"	Ie 1	Gt 22.14	88 7511 - 88 7520	
	"	Ie 2	Gt 22.14	88 7521 - 88 7530	
	"	Ie 3	Gt 22.14	88 7531 - 88 7540	
	"	Ie 4	Gt 22.14	88 7541 - 88 7550	
	"	Ie 5	Gt 22.14	88 7551 - 88 7560	
	"	Ie 6	Gt 22.14	88 7561 - 88 7600	
C	Preußen	T 8	Gt 33.15	89 001 - 89 100	
	Pfalz	T 3	Gt 33.14	89 101 - 89 200	
	Sachsen	V T	Gt 33.14	89 201 - 89 280	
	"	V T	Gt 33.16	89 281 - 89 294	
	"	V T	Gt 33.16	89 295 - 89 300	
	Württemberg	T 3	Gt 33.12	89 301 - 89 410	
	"	T 3 L	Gt 33.11	89 411 - 89 500	
	Baden	Xa 1	Gt 33.14	89 501 - 89 600	
	Bayern	D II	Gt 33.15	89 601 - 89 700	
	"	R 3/3	Gt 33.15	89 701 - 89 800	
	"	R 3/3	Gt 33.16	89 801 - 89 900	
	Preußen	T 3	Gt 33.12	89 7001 - 89 7800	
	"	T 7	Gt 33.14	89 7801 - 89 8000	
	Mecklenburg	T 3	Gt 33.10	89 8001 - 89 8050	
	"	T 3	Gt 33.11	89 8051 - 89 8100	
	Bayern	D V	Gt 33.15	89 8101 - 89 8200	
	Sachsen	V T	Gt 33.14	89 8201 - 89 8250	
	"	V T	Gt 33.15	89 8251 - 89 8300	
	Baden	IXa 1	Gt 33.14	89 8301 - 89 8400	
C 1'	Preußen	T 9.1	Gt 34.14	90 001 - 90 350	
	"	T 9	Gt 34.13	90 351 - 90 400	
1' C	Preußen	T 9.2	Gt 34.14	91 001 - 91 300	
	"	T 9.3	Gt 34.15	91 301 - 91 1900	
	Mecklenburg	T 4	Gt 34.12	91 1901 - 91 2000	
	Württemberg	T 9	Gt 34.15	91 2001 - 92 2100	
D	Württemberg	T 6	Gt 44.14	92 001 - 92 100	
	"	T 4	Gt 44.16	92 101 - 92 200	
	Baden	Xb 1	Gt 44.14	92 201 - 92 220	
	"	Xb 2	Gt 44.14	92 221 - 92 240	
	"	Xb 3	Gt 44.15	92 241 - 92 260	
	"	Xb 4	Gt 44.15	92 261 - 92 270	
	"	Xb 5	Gt 44.15	92 271 - 92 290	
	"	Xb 6	Gt 44.15	92 281 - 92 290	
	"	Xb 7	Gt 44.15	92 291 - 92 400	
	Preußen	T 13	Gt 44.15	92 401 - 92 500	
	"	T 13	Gt 44.16	92 501 - 92 1100	
	Bayern	R 4/4	Gt 44.16	92 2001 - 92 2100	
1' D 1'	Preußen	T 14	Gt 46.13	93 001 - 93 2000	



Achsen- anordnung	bisherige Landeszuge- hörigkeit	bisherige Gattungsbe- zeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnum- mernreihe	Anmerkungen
1' D 1'	Württemberg	T 14	Gt 46.17	93 001 - 93 2000	
E	Pfalz	T 5	Gt 55.14	94 001 - 94 100	
	Württemberg	Tn	Gt 55.13	94 101 - 94 200	
	Preußen	T 16	Gt 55.15	94 201 - 94 500	
	„	T 16.1	Gt 55.17	94 501 - 94 1900	
	Sachsen	XI H T	Gt 55.15	94 1901 - 94 2000	
	„	XI H T	Gt 55.16	94 2001 - 94 2100	
	Preußen	T 15	Gt 55.17	94 7001 - 94 7100	
1' E 1'	Preußen	T 20	Gt 57.18	95 001 - 95 100	
D+D	Bayern	Gt 2x4/4	Gt 88.15	96 001 - 96 015	
	„	Gt 2x4/4	Gt 88.16	96 016 - 96 100	

## Zahnradlokomotiven

C 1'	Preußen	T 26	Z 34.14	97 001 - 97 100
	Bayern	PtzL 3/4	Z 34.15	97 101 - 97 200
	Baden	IXb 1	Z 34.14	97 201 - 97 250
	„	IXb 2	Z 34.14	97 251 - 97 300
1' C	Württemberg	Fz	Z 34.14	97 301 - 97 400
1' D 1'	Preußen	T 28	Z 46.16	97 401 - 97 500
E	Württemberg		Z 55.15	97 501 - 97 600

## Lokalbahnlokomotiven

B+B	Sachsen	I T V	L 44.15	98 001 - 98 100
B	Oldenburg		L 22.14	98 101 - 98 200
C	Oldenburg		L 33.11	98 201 - 98 230
B	Bayern	PtL 2/2	L 22.11	98 301 - 98 400
C 1'	Pfalz	T 4 II	L 34.10	98 401 - 98 410
	Bayern	D XI	L 34.10	98 411 - 98 430
	„	D XI	L 34.11	98 431 - 98 560
	„	PtL 3/4	L 34.11	98 561 - 98 650
	Pfalz	T 4 I	L 34.12	98 651 - 98 660
	Bayern	D VIII	L 34.13	98 661 - 98 670
	„	D VIII	L 34.12	98 671 - 98 680
	„	D VIII	L 34.12	98 681 - 98 700
B+B	Bayern	BB II	L 44.11	98 701 - 98 800
D	Bayern	GtL 4/4	L 44.11	98 801 - 98 900
B	Sachsen	VII T S V	L 22.10	98 7001 - 98 7010
	„	VII T S	L 22.10	98 7011 - 98 7020
	„	VII T	L 22.11	98 7021 - 98 7030
	„	VII T	L 22.11	98 7031 - 98 7040
	„	VII T	L 22.13	98 7041 - 98 7050
	„	VII T	L 22.13	98 7051 - 98 7090
	„	VII T	L 22.14	98 7091 - 98 7100
	„	VII T	L 22.14	98 7101 - 98 7110
	„	VII T	L 22.14	98 7111 - 98 7200
B 1'	Sachsen	IIIb T	L 23.14	98 7201 - 98 7210
	„	IIIb T	L 23.14	98 7211 - 98 7220
	„	IIIb T	L 23.15	98 7221 - 98 7300
1' B	Sachsen	II	L 23.12	98 7301 - 98 7310
	„	II	L 23.13	98 7311 - 98 7400

Achsen- anordnung	bisherige Landeszuge- hörigkeit	bisherige Gattungsbe- zeichnung	Betriebsgattung	neue Betriebsnum- mernreihe	Anmerkungen
B	Oldenburg	T 1.2	L 22.10	98 7401 - 98 7500	
	Bayern	D VI	L 22.9	98 7501 - 98 7600	
C	Bayern	D VII	L 33.9	98 7601 - 98 7620	
	„	D VII	L 33.9	98 7621 - 98 7690	
	„	PtL 3/3	L 33.9	98 7691 - 98 7700	
C 1'	Bayern	D X	L 34.11	98 7701 - 98 7800	

## Schmalspurlokomotiven

### 1000 mm

B	Pfalz	L 2	K 22.8	99 001 - 99 010	
	Bayern	Pts 2/2	K 22.7	99 011 - 99 020	
	Oldenburg	B	K 22.5	99 021	
	„	B	K 22.6	99 022 - 99 030	
C	Preußen	T 33	K 33.9	99 031 - 99 040	
	„	T 33	K 33.10	99 041 - 99 050	
	„	T 33	K 33.10	99 051 - 99 060	
	„	T 33	K 33.10	99 061 - 99 070	
	Bayern	L E	K 33.6	99 071 - 99 080	
	Pfalz	L 1	K 33.8	99 081 - 99 100	
	Bayern	Pts 3/3 N	K 33.8	„	
	„	Pts 3/3 H	K 33.8	99 101 - 99 120	
	Württemberg	Ts 3	K 33.9	99 121 - 99 130	
1' C	Bayern	Pts 3/4	K 34.8	99 131 - 99 140	
D	Preußen	T 35	K 44.8	99 141 - 99 150	
	Bayern	Gts 4/4	K 44.7	99 151 - 99 160	
B+B	Sachsen	I M	K 44.10	99 161 - 99 170	
D	Württemberg	Ts 4	K 44.8	99 171 - 99 200	
C+C	Bayern	Gts 2x3/3	K 66.9	99 201 - 99 210	
C	Preußen	T 31	K 33.7	99 7001 - 99 7010	

### 900 mm

C	Mecklenburg	T 7	K 33.6	99 301 - 99 302	
	„	T 7	K 33.6	99 303 - 99 304	
	„	T 7	K 33.6	99 305	

### 785 mm

D	Preußen	T 37	K 44.7	99 401 - 99 410	
	„	T 38	K 44.8	99 411 - 99 430	
E	Preußen	T 39	K 55.8	99 431 - 99 440	
C	Preußen	T 31	K 33.6	99 7401 - 99 7410	
	„	T 31	K 33.5	99 7411 - 99 7420	

### 750 mm

C	Württemberg	Tss 3	K 33.7	99 501 - 99 510	
B+B	Sachsen	IV K	K 44.7	99 511 - 99 550	
	„	IV K	K 44.7	99 551 - 99 560	
	„	IV K	K 44.7	99 561 - 99 580	
	„	IV K	K 44.8	99 581 - 99 610	
D	Sachsen	V K	K 44.7	99 611 - 99 620	
	Württemberg	Tss 4	K 44.7	99 621 - 99 630	
B+B	Württemberg	Tssd	K 44.7	99 631 - 99 640	
E	Sachsen	VI K	K 55.8	99 641 - 99 660	
C	Sachsen	I K	K 33.6	99 7501 - 99 7540	
C 1'	Sachsen	III K	K 34.7	99 7541 - 99 7550	
C+C	Sachsen	II K	K 66.5	99 7551	

- 1 Anstrich, Beschilderung und Anschriften an Reisezugwagen, Soest 1987
- 2 Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen, Stuttgart 1991
- 3 Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven, Stuttgart 1996
- 4 Richard von Helmholtz: Die historischen Lokomotiven der Badischen Staats-Eisenbahnen, Lübbecke 1982
- 5 Gemeint sind die Modelle badischer Lokomotiven aus der Sammlung der Technischen Hochschule Karlsruhe
- 6 Niederschrift zur 3. Beratung des Ausschusses für Lokomotiven am 30. November, 1. und 2. Dezember 1921 in Goslar
- 7 Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen: Programm für die Lieferung von Tender-Lokomotiven zum Betrieb von Vizinalbahnen, April 1882; dto: Programm für die Lieferung von Güterzuglokomotiven und Tendern zum Betrieb von Hauptbahnen, Februar 1884
- 8 Schreiben Kgl. Werkstätteninspektion Ingolstadt vom 28. Dezember 1917 an Kgl. Eisenbahndirektion München
- 9 Eisenbahn-Journal II/86, Seite 29
- 10 Eisenbahn-Journal II/86, Seiten 8 und 29
- 11 Steffen Lüdecke: Die Baureihe 96, Freiburg 1991
- 12 Horst Przystolik: Farbgebung alter Elloks, Eisenbahn-Magazin 10/73, Seite 54, Eisenbahn-Kurier 4/77, Seite 197 ff.
- 13 Werner Streil: E 52 und E 16, Eggldham und München 1985
- 14 Albert Mühl: Die Pfalzbahn, Stuttgart 1982
- 15 Vertrag Krauß-K. B. S. B. über Lieferung der Lok 6403 (Spurweite 1000 mm) vom 7. Januar 1911
- 16 Schreiben Kgl. Maschineninspektion Ludwigshafen vom 17. Dezember 1917 an Kgl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen
- 17 Wagner, Bäzold, Zschech, Lüderitz: Lokomotiven preußischer Eisenbahnen, Schnellzug- und Personenzuglokomotiven, Düsseldorf 1990, Seite 36
- 18 Horst Troche: Die preußischen Normal-Güterzuglokomotiven der Gattungen G 3 und G 4, Freiburg 1992, S. 87
- 19 Wagner, Bäzold, Zschech, Lüderitz: Lokomotiven preußischer Eisenbahnen, Schnellzug- und Personenzuglokomotiven, Düsseldorf 1990, Seite 37
- 20 Preuß.-hess. Staatseisenbahnverwaltung und Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen: Besondere Bedingungen für die Lieferung von Lokomotiven und Tendern, 1908
- 21 Zur Problematik „vollständig schwarz lackierte Lokomotiven in Preußen“, Erfurt, den 7.12.1983
- 22 Verfügung vom 21. November 1914, zitiert in Horst Troche, Die preußischen Normallokomotiven der Gattungen G 3 und G 4, Freiburg 1992, S. 87
- 23 Verfügung VI D 2337/5277 vom 5. April 1915
- 24 Verfügung VI 61 D 14005 vom 28. Dezember 1916
- 25 Verfügung vom 26. Oktober 1918, zitiert in Horst Troche, a. a. O.
- 26 Verfügung 27 367 3 vom 28. Januar 1920, Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1920, Nr. 48
- 27 Dingers polytechnisches Journal 92 (1911), Band 326, Heft 13, Seite 197, Angabe von Nils Moh
- 28 ZVDI 65 (1910), Seite 1929
- 29 In der ersten Auflage dieses Werkes wurde über einen Regelanstrich der württembergischen Lok in grün und schwarz berichtet. Mittlerweile durchgeführte aufwendige Recherchen (Analysen von Werk- und Betriebsfotografien, technischer Malerei, Literatur und anderer Quellen, insbesondere durch Dirk Wenzel, veröffentlicht unter <http://hafenbahnhof.de/vorbild/farben/wuerttemberg>) haben jedoch ergeben, daß diese Theorie nicht aufrecht erhalten werden kann. Die seinerzeitige Annahme grüner Farbgebung basierte auf ebenso umfangreichen Untersuchungen eines schwäbischen Modellbahnherstellers, die sich jedoch nicht an Original-Quellen des Vorbildes orientierten, wie sich nachträglich herausstellte.
- 30 Anton Oberländer: Lokomotivführer Ranger, Auf Feuerrossen durchs Land, Ostfildern 1979; der Roman war erstmals 1934 unter dem Titel „Auf falsches Gleis geraten“ in der Zeitschrift „Deutscher Beamtenfreund“ erschienen
- 31 K. Württ. Staatseisenbahnen: Technische Vorschriften für die Lieferung von Lokomotiven und Tendern, § 17, Mai 1906
- 32 Bernd M. Beck im Länderbahnforum
- 33 Deutsche Reichsbahn: Eisenbahn-Zentralamt, 31.421, Merkblatt über den Anstrich der Lokomotiven und Tender, 1921
- 34 Hierfür kommen zumindest die bis 1926 gelieferten Einheitslokomotiven in Frage: 01 001 bis 010, 02 001 bis 010, 44 001 bis 010.
- 35 Erlaß vom 9. Juni 1922; E. VII.71.D.5764.
- 36 Niederschrift 2 über die Sitzung des Ausschusses für Anstrichverfahren und Zusammensetzung der Anstrichstoffe für Fahrzeuge am 11./12. August 1920 in Meissen, Punkt 3: Besprechung des in Österreich üblichen Schwarzanstrichverfahrens für Lokomotiven
- 37 Friedrich Witte: Zur Farbgebung von Dampflokomotiven, in Lok-Magazin 78, S. 175: „Mit Verfügung der Hauptverwaltung vom 9.6.1922 wurde dieser Anstrich einheitlich vorgeschrieben.“
- 38 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Besondere Bedingungen für die Lieferung von Dampf-Lokomotiven, Tendern und ihren Ersatzteilen, Ausgabe 1926, § 31
- 39 Merkblatt für den Anstrich der Lokomotiven und Tender, Ausg. II.29
- 40 Merkblatt für den Anstrich der Lokomotiven und Tender, 974 39, Ausgabe VIII.35
- 41 Alfred B. Gottwaldt, Stromlinienalbum, Stuttgart 1993, S. 9



- 42 Die Anstrichzeichnung für den Henschel-Wegmann-Zug nennt die Stoffnummer 5906.10 für den hellgrauen Anstrich von Dach und Schürze, in Merkblatt 974 41 von 1935 entspricht diese Stoffnummer dem Farbton RAL 2 = grüngrau RAL 7009.
- 43 Alfred B. Gottwaldt: Stromlinienalbum, a. a. O. S. 9
- 44 Richard Roosen: Ein Leben für die Dampflokomotive, Stuttgart 1976, S. 129
- 45 Zeichnungen Fld 24.21 Bl. 025 und 026 vom 6. Januar bzw. 9. März 1939
- 46 Jahr- bzw. Taschenbuch für Lackierbetriebe 1941, 1942, 1943
- 47 van Kampen u. Wenzel: Die Baureihe 03.10, Freiburg 1978, S. 25
- 48 Alfred Gottwaldt: Stromlinienalbum, a. a. O. S. 216, Bild unten
- 49 Zeichnung Fld 24.21 Bl. 026 vom 9. März 1939
- 50 Hauptausschuß Schienenfahrzeuge beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition: Sonderausschuß Lokomotiven, Anordnung 6 an die Lokomotivfabriken vom 21. März 1942
- 51 Arbeitsausschuß Abnahme und Entfeinerung, Rundschreiben Nr. 20 vom 20. November 1942
- 52 Deutsche Reichsbahn: Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen, 919.158, November 1942
- 53 Verfügungen RVM 30 Fkwg 813 vom 28. Oktober 1944 und Fava 34 vom 29. Oktober 1944
- 54 Verfügung RZA Berlin 2438 Fkldta vom 28. Dezember 1944
- 55 Deutsche Reichsbahn: Mustertarnplan IIIb, Ausgabe Dezember 1944
- 56 Horst Przystolik: Farbgebung alter Elloks, Eisenbahn-Magazin 10/73, Seite 54, Eisenbahn-Kurier 4/77, Seite 197 ff.
- 57 Werner Streil: E 52 und E 16, Eggldham und München 1985
- 58 Heinz R. Kurz: Die Länder-Modellbahn, in Eisenbahn-Kurier 1/87, S. 94
- 59 Henschel & Sohn: Zeichnung 24.47, gültig für Lok ab E 44 002, Kassel 1933
- 60 Zeichnung Anstrich, Malerei 24.47, Henschel & Sohn GmbH, Kassel vom August 1933
- 61 Verfügung ZM bei der GV Bayern d dh Fule vom 30. Januar 1933
- 62 Merkblatt für den Anstrich der elektrischen Lokomotiven, 974 40, 1. August 1935
- 63 Merkblatt für den Anstrich der elektrischen Lokomotiven, 974 40, München Mai 1940
- 64 Verfügung RVM 30 Fkwg 813 vom 30. Dezember 1944: „Die Musterpläne für die Ellok und die Personenwagen, die den Tarnanstrich ohne Erneuerung des bisherigen Grundanstrichs nach RAL 6007 erhalten, werden z. Zt. aufgestellt und gedruckt;...“
- 65 Hauptausschuß Schienenfahrzeuge beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition: Anordnung Nr. 42 an alle Lokomotivfabriken vom 12. Juni 1942
- 66 Verfügungen RVM 30 Fkwp 819 vom 25. Oktober 1944, 30 Fkwg 813 vom 28. Oktober 1944 und Fava 34 vom 29. Oktober 1944
- 67 Verfügung RZA München 21 h1 Fkle vom 22. November 1944
- 68 Reichsbahn-Zentralamt München, 20 h 2 Mlbe 150, Mustertarnplan I, Ausgabe November 1944
- 69 Brian Rampp, Dieter Bätzold, Frank Lüdecke: Die Baureihe E 94 - Das deutsche Krokodil, Freiburg 1990
- 70 Deutsche Altbauellok, Teil 1, EK-Special 28, 1993, S. 77f
- 71 Zeichnung Fkv 24.47 Bl. 01 von 1933 und vom 7. November 1938
- 72 Deutsche Reichsbahn, Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen, 919.158, November 1942
- 73 Zeichnung Fkv 24.47 Bl. 01 vom 19. Dezember 1939
- 74 Anleitung für den Buntfarbenanstrich, in: Jahrbuch für Lackierbetriebe 1941, Hannover, S. 260
- 75 Anstrich der Dampflokomotiven, in: Für unser Lokarchiv, Sonderausgabe Der Modelleisenbahner, Berlin 1959, S. 92
- 76 Die Farbgebung von Schienenfahrzeugen, in: Lok-Magazin (1975) 71, S. 92
- 77 Noch einmal: Farbgebung von Dampfloks, in: Eisenbahn-Magazin 11/75, S. 5
- 78 Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und -geräte sowie Container (KSV), gültig ab 1. September 1979, DV 997, Berlin 1979
- 79 Deutsche Altbauellok, Teil 1, EK-Spezial 28, 1993, S.49
- 80 dto., S. 27
- 81 Bätzold, Fiebig: Elektrische Lokomotiven deutscher Eisenbahnen, Berlin 1986, Seite 280
- 82 Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und -geräte sowie Container (KSV), a. a. O.
- 83 die DB hatte für die Kontrastflächen lichtgrau RAL 7035 vorgeschrieben
- 84 Blankenhagen, König: Die BR 118 - Mannigfaltigkeit im Aussehen bei Vorbild und Modell, in Der Modelleisenbahner 4/1982, S. 121
- 85 Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und -geräte sowie Container (KSV), a. a. O.
- 86 Bericht DB EZA 2350 Fklbesch 5/1 vom 12. November 1949
- 87 Verfügung DB HV 27.272 Ful 113 vom 16. Dezember 1949 und vom 10. März 1950
- 88 Deutsche Bundesbahn: Merkblatt für den Anstrich neuer Dampflokomotiven und Tender in den Lokomotivfabriken, 974 39, München November 1951
- 89 Verfügung vom 14. Februar 1950
- 90 Bericht DB ED München 61 W5 Fava vom 11. Juli 1951
- 91 Verfügung 2311 Fklbesch 12 vom 22. November 1951
- 92 Bericht Henschel & Sohn vom 17. April 1950
- 93 Günther Stetza: Der neue Doppeldeck-Zug der Deut-

- schen Bundesbahn, in Eisenbahn 2/1951
- 94 Bericht DB EZA 2330 Fklbesch 12 vom 16. März 1950
- 95 Bericht RAL Boe/Tr vom 7. Juni 1951
- 96 Die Farbgebung von Schienenfahrzeugen, in Lok-Magazin (1975) 71, S. 92
- 97 BZA Minden 2330 Fldkk/K 16 vom 27. August 1956
- 98 DB ED Hamburg 61 W 14 Fua vom 10. März 1953
- 99 Verfügung vom 9. Juni 1958
- 100 Friedrich Witte: Zur Farbgebung von Dampflokomotiven, in Lok-Magazin (1976) 78, S. 177
- 101 Deutsche Bundesbahn: Vorläufige Arbeitsanweisung für den Anstrich der Dampflokomotiven bei Schadgruppe L 3, Ausg. Februar 1959, 946 Teilheft 20, Anhang 7, 946.20.107, und: Deutsche Bundesbahn, Vorläufige Arbeitsanweisung für den Anstrich der Tender der Dampflokomotiven bei den Schadgruppen L 2 und L 3, Ausg. Februar 1959, 946 Teilheft 20, Anhang 8, 946.20.108
- 102 Berichte DB BZA Minden 2304 Flda 1 vom 30. Dezember 1961 und 2304 Flda vom 9. Mai 1962
- 103 Vermerk DB BZA Minden 2304 Flda 1 vom 1. August 1962 (Anlage zu Bericht der Agm Anstrichstoffe vom 26. Juli 1962)
- 104 Verfügung DB HV 70A.703 Stwna (Agm) 42 vom 30. April 1963
- 105 Verfügung HVB 21.213 Fld/K 197 vom 19. September 1963
- 106 Deutsche Altbauellok, Teil 1, EK-Special 28, Freiburg 1993, S. 78
- 107 dto. S. 60
- 108 New Look für Lok, in: Bundesbahn-Mitteilungen 23/59
- 109 Eisenbahn-Kurier Spezial 32, S. 39 und S. 55
- 110 Deutsche Bundesbahn: Technische Fertigungsbedingungen für Anstrich von Schienentriebfahrzeugen, Ausgabe Dezember 1962, TL 918 300/6, Anlage 1
- 111 Schriftverkehr DB/BZA - Krauß-Maffei vom 8. März 1965, 26. März 1965 und 16. Juni 1965
- 112 BZA-Verfügung 21.2110 Flesch (ao)km vom 22. November 1965
- 113 Farbgebung für den Fahrzeugpark der DB; neues Farbkonzept für Schienenfahrzeuge (ausgenommen Güterwagen), in Amtsblatt der Deutschen Bundesbahn vom 14. Mai 1975
- 114 Anfangs war für den hellen Anstrich noch der Farbton DB-beige 110 vorgeschrieben, 1977 trat an seine Stelle elfenbein RAL 1014; vom Farbeindruck her sind beide Töne weitgehend gleich. Ozeanblau RAL 5020 hieß ursprünglich DB-blautürkis.
- 115 Deutsche Altbauellok, Teil 1, EK-Special 28, 1993, S. 64 und 78
- 116 HVB-Verfügung 23.232 Fa 596 vom 23. August 1962
- 117 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928, Gültig ab 1. Oktober 1928, DV 300, Hannover 1935
- 118 Richard von Helmholtz: Die historischen Lokomotiven der Badischen Staatseisenbahnen, Lübeck 1982
- 119 Bayer. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, Verfügung Mf vom 2. September 1919
- 120 Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen: Programm für die Lieferung von Tender-Lokomotiven zum Betrieb von Vizinalbahnen, April 1882; dto: Programm für die Lieferung von Güterzuglokomotiven und Tendern zum Betrieb von Hauptbahnen, Februar 1884
- 121 Thomas Samek, Lokomotivschilder, S. 29 + Korrigenda
- 122 Die Bezeichnung der Lokomotiven, in Kirsche, Lohr, Thielmann: Lokomotiv-Archiv Mecklenburg/Oldenburg, Berlin 1989, S. 30
- 123 Wolfgang Valtin, Verzeichnis aller Lokomotiven und Triebwagen, Bd. 1, Berlin 1992, S. 109
- 124 Verfügung Ia D 2963 vom 16. März 1897, in Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1897, Seite 189
- 125 Erlaß IIa 6959 vom 23. Juni 1882
- 126 Verfügung VI D 17817 vom 11. Dezember 1905, Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1905, Nr. 602
- 127 Horst Troche: Die preußischen Normal-Güterzuglokomotiven der Gattungen G 3 und G 4, Freiburg 1992
- 128 Verfügung I D 4645 vom 6. Mai 1903, Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1903, Nr. 273
- 129 Erlaß I D 6435 vom 28. April 1904
- 130 Verfügung 23.310/10 vom 30. Juni 1910, Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts 1910, Nr. 474
- 131 Erlaß IV 3553/II a 12110 vom 7. Oktober 1881, Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 307
- 132 Erlaß I D 41 99 vom 31. März 1905
- 133 Verfügung VI 61 D 13980 vom 30. Juli 1913
- 134 Verfügung 23.341/593 vom 5. August 1908, Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts 1908, Nr. 794
- 135 Verfügung 23.341/625 vom 20. Juli 1908, Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts 1908, Nr. 717
- 136 Verfügung 25.337/59 vom 5. Juli 1913, Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts 1913, Nr. 377
- 137 Verfügung VI 61 D 2337/5822 vom 1. Juni 1915
- 138 Verfügung VI 61 D 13349 vom 8. Dezember 1916
- 139 Verfügung VI 61 D 14003 vom 28. Dezember 1916
- 140 Verfügung VI 61 D 14004 vom 28. Dezember 1916
- 141 Fodermacher, Popper, Stiebel: Der deutsche Lokomotivführer im Weltkrieg, 2. Auflage
- 142 Musterzeichnungen IV 6, V 16 (1883/84) und IV 44 (1896)
- 143 Musterzeichnung IV 44 (3. Auflage, 1906)
- 144 Musterzeichnungen VII 14 (1883/84). VII 35 2, Auflage (1910)
- 145 Verfügung VI 61 D 4358 vom 21. Juni 1919
- 146 Verfügung 21.303.25 vom 10. Juli 1919, Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1919, Nr. 116
- 147 Verfügung VI D 9355 und 21 D 15821 vom 18. Februar 1921
- 148 Verfügung 25.340a.V./L. vom 20. Juli 1921, Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1921, Nr. 466
- 149 Verfügung VI 62 D 21398 vom 15. Januar 1921
- 150 Verfügung VII 72 D 16046 vom 27. Juli 1922
- 151 Verfügung VII 73 D 20631 vom 12. September 1922
- 152 Verfügung 25.340a. V./L. 501. vom 8. April 1922, Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1922, Nr. 193
- 153 Verfügung VII 71 D 15268 vom 24. Juli 1922

- 154 K. Württ. Staatseisenbahnen: Technische Vorschriften für die Lieferung von Lokomotiven und Tendern, Mai 1906, § 17
- 155 Kurt Harrer: Eisenbahnen an der Saar, Düsseldorf 1984
- 156 Herbert Wieser: Die deutschen Triebfahrzeugbezeichnungen, Krefeld 1971, Seite 16
- 157 Neue Gattungsbezeichnung, Nummerung und Beschilderung der Reichsbahn-Dampflokomotiven, in Die Lokomotivtechnik, Heft 2, April - Juni 1924
- 158 Beilage zur Verfügung MA München 17/Mlid vom 14. Oktober 1926
- 159 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Plan für die Umzeichnung der ehemals
  - oldenburgischen Lokomotiven, Berlin, 11. Mai 1925
  - mecklenburgischen Lokomotiven, Berlin, 15. Mai 1925
  - badischen Lokomotiven, Berlin, 20. Mai 1925
  - bayerischen Lokomotiven, Berlin, 30. Mai 1925
  - sächsischen Lokomotiven, Berlin, 30. Mai 1925
  - württembergischen Lokomotiven, Berlin, 3. Juni 1925
  - preuß.-hess. S-Lokomotiven, Berlin, 5. September 1925
  - preuß.-hess. G-Lokomotiven, Berlin, 11. Dezember 1925
  - preuß.-hess. Pt-Lokomotiven, Berlin, 25. Januar 1926
  - preuß.-hess. Gt-Lokomotiven, Berlin, 28. Februar 1926
  - preuß.-hess. K (Schmalspur)-Lokomotiven, Berlin, 11. Februar 1926
  - preuß.-hess. Z (Zahnrad)-Lokomotiven, Berlin, 11. Februar 1926Ergänzungsplan für den Umzeichnungsplan der ehem. preuß.-hess. Gt-Lokomotiven, Berlin 15. Mai 1926 in: Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Band I und II, Berlin 1983
- 160 Verfügung EZA 25.355 V/L 334/24 vom 26. April 1924
- 161 Verfügung RZA 2331.253 vom 29. Oktober 1927
- 162 K.-D. Holzborn: Lokschilderreport, München 1979, S. 16
- 163 Wolfgang Valtin: Verzeichnis aller Lokomotiven und Triebwagen, Band 1: Numerierungssysteme bei den deutschen Bahnen, Berlin 1992, Seite 52
- 164 Fr. Schadow: Lokomotivverzeichnis der Deutschen Reichsbahn, DB und DR, Band 31: Diesellokomotiven, Krefeld 1974, S. 6
- 165 Die Umzeichnung der Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn, in Die Reichsbahn (1926) 7, Seite 76
- 166 Fr. Schadow: Lokomotivverzeichnis der Deutschen Reichsbahn, DB und DR, Band 31: Diesellokomotiven, Krefeld 1974, S. 7
- 167 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Besondere Bedingungen für die Lieferung von Dampf-Lokomotiven, Tendern und ihren Ersatzteilen, Ausgabe 1926
- 168 Das optische Vermessen des Lokomotivrahmens, in Elsners Taschenbuch 1936, Seite 115
- 169 Elsners Taschenbuch 1940, Seite 72
- 170 Holzborn, a. a. O., S. 17
- 171 dto.
- 172 DRG: Merkblatt für den Anstrich der Lokomotiven und Tender, 974 39, Ausgabe VIII.35
- 173 Brevo 1. Mai 1934
- 174 RGBI 1940, Teil II, Nr. 9, Seite 43 ff
- 175 Zeichnung Anstrich, Malerei 24.47 (95641) für Lok Gattung T 16 (um 1923)
- 176 RVM-Verfügung 30 Fen 69 vom 12. Januar 1938
- 177 Holzborn, a. a. O., S. 18
- 178 dto. S. 22
- 179 dto. S. 22
- 180 Verfügung RZA 2337 Fkldas 5 vom 2. Januar 1939
- 181 Deutsche Reichsbahn: Technische Lieferbedingungen für Dampflokomotiven, Tender und ihre Ersatzteile, 918 166, V.39, § 12
- 182 Manfred Weisbrod: Anschriften an Dampflokomotiven und Tendern, in Modelleisenbahner 1/91, S. 13
- 183 Rolf Löttgers: Die Dieselloks der Baureihen V 20 und V 36, Stuttgart 1986
- 184 Holzborn, a. a. O., S. 63 bis 66
- 185 Dampfloks: Holzborn, a. a. O., S. 63 bis 66; E-Lok: Brief Werner Streil, 20. April 1989
- 186 DR: Merkblatt für den Anstrich der Lokomotiven und Tender, 974 39, Ausgabe II.41
- 187 Verfügung 62421 vom 30. September 1942, Ausbau der Buntmetalle, Holzborn, a. a. O., S. 14
- 188 Holzborn, a. a. O., S. 14
- 189 Hauptausschuß Schienenfahrzeuge beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition: Sonderausschuß Lokomotiven, Anordnung 6 an die Lokomotivfabriken vom 21. März 1942
- 190 Anweisung 18 des HAS vom 12. Juni 1942, zitiert in Gottwaldt: Deutsche Kriegslokomotiven 1939 - 1945, a. a. O.
- 191 Verfügung 2332 Fkla 1 vom 28. Mai 1947
- 192 Arbeitsausschuß Konstruktion: Anweisung Nr. 59 vom 12.10.1942
- 193 Deutsche Reichsbahn: Technische Lieferbedingungen für Dampflokomotiven, Tender und ihre Ersatzteile, 918.166, Wien V.39 (Nachdruck vom II.43), Zeichnung Schilderanordnung, Anstrich, Malerei Fld 24.21 BI. 033 vom 6. Juli 1942
- 194 Hinweis in Bericht DRB, Oberbetriebsleitung United States Zone III 311 BI 137/MRS II 443/270346 vom 29. März 1946; danach wurde die Anschrift „Allied Forces“ im Juni 1945 angeordnet
- 195 Hinweis in Bericht DRB, Rbd Regensburg 22 Mm 1 Fuw vom 15. Juli 1947
- 196 Verfügung Reichsbahn-Generaldirektion in der Britischen Besatzungszone 21.212.BI 730 vom 30. September 1946
- 197 Verfügung HVE 21.213 Fkl 987 vom 29. April 1947
- 198 Angaben gemäß Thomas Samek: Lokomotivschilder
- 199 Lokschilder bei der Deutschen Bahn: Vom Adler zur Klebefolie, in Die Deutsche Bahn, Bahn-Extra 1/1991, Seite 74 ff
- 200 Bericht DRB RZA Göttingen Pr 2333 Fkla vom 9. November 1946



- 201 Verfügung HVE 21.213 Fkl 394 vom 1. Januar 1948, Bezug in DRB, RZA Göttingen 2332/Fklbesch 1 vom 29. Januar 1948
- 202 Verfügung DRB RZA Göttingen 2332/Fklbesch 1 vom 17. September 1947
- 203 Verfügung DRB RZA Göttingen 2332/Fklbesch 3 vom 28. Juli 1948, in Schreiben DRB Rbd Nürnberg 27 M13 Fkl vom 28. August 1948
- 204 Holzborn, a. a. O., S. 36, 38
- 205 dto. S. 40
- 206 dto. S. 48
- 207 dto. S. 36
- 208 Gerhard Moll, Hansjürgen Wenzel: Die Baureihe 93, Freiburg 1979, Bild 18
- 209 Verfügung HVB 21.213 Fkl 22/3 vom 25. Januar 1950, Bezug in EZA Göttingen, 2350 Fklbesch 1 vom 7. Februar 1950
- 210 Verfügung EZA München 2110 Fkle vom 9. Februar 1950
- 211 Verfügung EZA Göttingen 2330 Fklbesch 1 vom 14. April 1950
- 212 Verfügung HVB 21.213 Fkl 85 vom 13. März 1951
- 213 Holzborn, a. a. O., S. 27, 63 und 64
- 214 Verfügung HVB 21.213 Fkl 20 vom 20. November 1951
- 215 Verfügungen DB HV 21.213 Fkl 20 vom 20. Januar 1953 und DB BZA Minden 2330 Fklbesch 6 vom 5. Juni 1953
- 216 Verfügung HVB 21.213 Fke 32 vom 11. Februar 1953
- 217 Verfügung BD Nür 21A M 13 Flde vom 6. November 1958
- 218 Verfügung BD Nür 21 M 13 Flde vom 8. August 1955
- 219 Verfügung HVB 21.213 Flde 9 vom 10. August 1956
- 220 Deutsche Bundesbahn: Notdruck des Neuentwurfes der Dienstvorschrift für die Erhaltung der Dampflokomotiven in den Bundesbahn-Ausbesserungswerken, 946 Teilheft 20, Ab- und Zusammenbau, Anstrich und Schlußarbeiten (Vorschriftenteil), gültig vom 1. Mai 1957 an, München 1957, § 28
- 221 Verfügung BD Nür 21A M 13 Flde vom 6. November 1958
- 222 Verfügung BZA Minden 2330 Fldrh/K 26 vom 3. Oktober 1957
- 223 Verfügung BZA Minden 2305 Fldrh/K 26 vom 3. Oktober 1960
- 224 Verfügung BZA Minden 2330 Fldwh/K 23 vom 23. April 1958, in Schreiben DB BD Frankfurt Fkla/W vom 29. April 1958
- 225 Deutsche Bundesbahn: Dampflo-Erhaltungsvorschrift, Teilheft 20 (Notdruck), Berichtigungsblatt 6, gültig vom 10. Mai 1962
- 226 Verfügung Vorst DB 21.212 Fae 6 vom 23. Juni 1967
- 227 Verfügung DB ZW 27.272 Wbva 5 vom 21. Oktober 1968
- 228 Verfügung DB M 1.101 Fei vom 28. März 1989
- 229 Zeichnung Fld 24.23 BI 3 vom 5. Februar 1955
- 230 Zeichnung Fld 24.32 BI3 vom 28. März 1952
- 231 Zeichnung Fld 41.20 BI 4 vom 21. Juli 1947
- 232 Zeichnung Fld 42.32 BI 1 und BI 2 vom Februar bzw. März 1952
- 233 Zeichnung Fld 24.31 BI 1 vom 28. März 1952
- 234 Weisung 31 zum gemeinsamen Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem DR/DB, ZHV DR BT Tm vom 3. Mai 1991. Amtsblatt der DR Nr. 8 vom 31. Mai 1991
- 235 Frank Ecker: Das nationale Fahrzeugeinstellungsregister – Stand und Ausblick, Vortrag zur 9. Fachtagung der EBA-Sachverständigen, 14. Februar 2007
- 236 Bei den Schriftgrößen dieser Anschrift hat sich kein einheitliches System durchgesetzt: so sind neben der ansprechenden Regelausführung mit vergrößerter „Kernbetriebsnummer“ die Schrifthöhen von 200 und 125 mm zu beobachten, es gibt aber auch Betriebsnummern, die mit einheitlicher Schrifthöhe (meist 125 mm) angeschrieben sind.
- 237 Anstrichstoffkatalog für das Verkehrswesen, Ausgabe 1972, Herausgeber Deutsche Reichsbahn, Direktion der Ausbesserungswerke, Berlin
- 238 RAL: Farbvergleich zwischen TGL-21196 und RAL HR-840
- 239 Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen: Einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen, Nach den Beschlüssen des Technischen Ausschusses in Innsbruck, am 27./29. Mai 1936, Berlin 1936



# Stichwortverzeichnis

Absetzlinie	9, 13, 19, 23, 27, 33, 49, 50, 51, 78
Abzweigkasten	36, 75
Adler	142
Adler (s. a. Reichsadler, Reichsbahnadler)	43, 98, 103, 106, 107, 109, 112, 119, 131, 134, 140, 142
Aluminium	27, 130, 144, 145, 146, 149
Anhebestelle	51, 54, 130
Anstrichdatum	121, 150, 153
Ausfassung	13
Badische Staatseisenbahnen	2, 8, 9, 10, 11, 12, 101, 102, 116, 118
Bauartbezeichnung	97
Bayerische Staatseisenbahnen	2, 8, 13, 14, 15, 16, 17, 33, 48, 49, 51, 102, 103, 116, 118, 122, 125, 162
Begrenzung	149
Beheimatung	162
Beinschwarz	36
Beleuchtungsbauart	36, 64, 75
Beschneidung	8, 9
Betriebsgattung	111, 116, 117, 131, 144, 147, 150
BN 11009	158
Breitschrift	129, 141
Bremsanschriften	130, 138, 139, 140, 153
Bremsbauart	110, 111, 120, 121, 124, 125, 126, 127, 130, 135, 140, 144, 147, 150, 153
Bremsbezeichnung	111
Bremsgestängebauart	131
Bremsgewicht	100, 101, 130, 131, 144, 147, 150
Bremsuntersuchung	121, 124, 127, 130, 135, 144, 147, 150, 153
Brennstoffvorrat	147
Brüstungsleiste	64, 66
Buntfarbenanstrich	61
City-Bahn	92
Dampfmotoren	40
DB-Emblem	6, 86, 87, 89, 93, 98, 149, 150, 152, 160
DB-Zeichen	93, 160
Deckschiene	40, 43, 44
Dienstgewicht	135, 147, 150
DIN 1451	129, 141, 142, 145, 148, 149, 162
Direktionsschild	124, 134, 135
Doppelwappen	109, 112
Doppelwinkel	129
Dreieck	99, 110, 111, 115, 127, 135, 144, 147, 149, 150, 160
Eckausbildung	23
Eckwinkel	52, 54
Eigentumsbezirk	111, 140, 144
Eigentumsdirektion	07, 109, 116, 120, 125, 127, 135, 147, 149, 150
Einfassung	9, 13, 15, 19, 22, 23, 33
Engschrift	145
Erkennungsstreifen	66, 69, 70
Eurosprinter	87
Fabrikschild	99, 101, 125
Farbanschrift	111, 112, 120, 125, 127, 138, 140, 143, 144, 145, 146, 148, 149
Farbenlieferer	121, 147
Farbmustertafel	49, 51
Feuerungsart	145
Firle	120
Fotografieranstrich	6, 14, 24, 34, 40, 43, 49
Führerstandsbezeichnung	126, 151



Füllstutzen	153
Gasbehälter	110, 119, 120, 121
Gattungsbezeichnung	2, 98, 101, 102, 103, 104, 106, 109, 111, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120
Gattungsbuchstabe	102, 103, 104, 109, 113
Gattungsschild	13, 102, 109, 111, 113, 116, 119, 121, 124, 127, 134, 135, 142
Gemeinschaftswappen	106, 107, 112
Gepäckabteil	27
Gepäckwagen	27
Geschwindigkeitsklassen	77
Gestängebauart	131, 144, 147, 150
Glanzblech	12, 31
Güterwagen	4, 5, 23, 24, 33, 58, 84, 94, 157
Haftpflicht	110, 111, 121, 124, 125, 135, 147, 150, 153
Hakenkreuz	131, 134, 143
Hauptgattung	103, 117, 118
Hauptuntersuchung	14, 147, 150
Heimatbetriebswerk	141, 147, 149
Heimatschild	101, 110, 111, 140, 141, 142, 144
Heimatstation	101, 119, 120, 121, 124, 125, 130, 134, 135, 142, 145, 158
Heimstoffe	102
Henschel-Wegmann-Zug	131, 138
Hochglanzblech	40
Hoheitszeichen	12, 30, 31, 34
Identifizierung	112, 131, 132, 134, 135, 140, 141
Inventarnummer	2, 6, 98, 101, 102, 104, 106, 107, 111, 112, 114, 116
Kennzeichnungsring	101, 103, 106
Kesselspannbänder	24
Kipprost	9, 20, 74
Klassenbezeichnung	121, 124, 129, 130
Klein	101, 115
Kleinlokomotive	134, 142
Kohlenbehälter	2, 5, 45, 60, 61, 69, 87, 88, 92, 93, 126, 127, 134, 146, 150, 153, 155
Kontrastfläche	13, 110, 129
Kontrollziffer	66, 70, 78, 84, 85, 86, 93, 94, 158
Kreisfläche	145, 154, 161
Kriegsanstrich	99, 110, 138, 142, 144, 147, 150
Kriegslokomotive	24, 45, 58, 59, 61
Kriegsmaßnahmen	45, 141, 143
Lagermetall	44, 58
Leistungsklasse	138, 144, 147, 150
Lufthansa	104, 109, 115
Marcotty	86, 87
Messing	24, 111
Militär	13, 24, 101, 119
Mittelschrift	108
Mustertarnplan	129, 141, 145, 148, 149
Nietschild	46, 47, 48, 58, 59
Nummernplan	146
Nummernschild	2, 104, 107, 108, 111, 112, 116, 117, 118, 125, 140, 145, 146, 154, 155, 158
Ordnungsnummer	13, 101, 102, 103, 108, 114, 115, 119, 121, 122, 123, 125, 126, 131, 134, 139, 156
PCB	116, 118, 119, 125, 126, 139, 145, 153, 154, 155
Probelokomotiven	160
Profilüberschreitung	87, 93
Puffertellerwarnanstrich	100, 110, 114, 115, 144, 147, 149
Rauchverbrennungseinrichtung	45, 75
Reichsadler	24, 111
Reichsbahndler	43, 103, 106
Reichsbahndirektion	112, 119, 120
	119, 128, 135, 140, 149

Rheingold . . . . .	83
Rotguß . . . . .	101, 102, 122, 124, 127, 130, 144, 149
Saar . . . . .	115, 116, 130, 147, 158
Saargebiet . . . . .	115
Schnellfahrlokomotiven . . . . .	54, 64
Schriftart . . . . .	142, 147, 148
Schriftform . . . . .	122, 129, 130, 134, 140, 141
Schriftgröße . . . . .	2, 112, 142, 143, 158, 161
Schwarzanstrich . . . . .	24
Silumin . . . . .	119, 130, 131, 134, 142, 144, 145
Sonderanstrich . . . . .	7, 14, 70, 75, 78, 83, 84, 86, 94
Sonderfarbgebung . . . . .	14
Stahlfeuerbüchse . . . . .	138, 142, 144, 147, 150
Stammnummer . . . . .	116, 117, 118, 119, 125, 126
Stromlinienlokomotiven . . . . .	40, 45, 74, 135
Stromlinienverkleidung . . . . .	40, 43, 143
Tarnanstrich . . . . .	46, 47, 48, 58, 59, 61
Tarnfarben . . . . .	47, 59
Tarnung . . . . .	24, 45, 46, 47, 58, 59, 61
TEE . . . . .	83, 84, 85, 92, 157
Totenkopf . . . . .	144
Touristik . . . . .	160, 162
Triebwagen . . . . .	4, 5, 58, 85, 100, 104, 122, 145
Trinkwasser . . . . .	144, 145
Typenschild . . . . .	139
Übergangskriegslokomotive . . . . .	141
Überhitzerschild . . . . .	109
UIC-Nummer . . . . .	145, 154, 156
UIC-Raster . . . . .	157
ÜK . . . . .	141, 143
Umgrenzung . . . . .	6, 110, 111, 127, 135, 149
Umnummerung . . . . .	117
Umzeichnung . . . . .	2, 5, 108, 112, 116, 119, 120, 122, 125, 126, 130, 139, 140, 145, 148, 155, 158, 161
Unterbaureihe . . . . .	125
Untersuchung . . . . .	59, 100, 110, 111, 121, 124, 131, 144, 157
Untersuchungsdatum . . . . .	6, 109, 110, 120, 125, 140, 157
US-Army . . . . .	59
Verkehrswerbung . . . . .	7, 40, 83, 162
Vermessungszeichen . . . . .	129, 144
Versuchsanstrich . . . . .	74, 78, 92
Verwendungsklasse . . . . .	100, 105, 109, 114
Verwendungsschild . . . . .	109
Viertelkreis . . . . .	8, 23
Vollverkleidung . . . . .	111
Vorratsbehälter . . . . .	73, 75, 153
Wagennummer . . . . .	145
Wappen . . . . .	2, 4, 98, 101, 105, 109, 158
Warnanstrich . . . . .	44, 45, 75, 88
Wasserbehälter . . . . .	19, 101, 106, 110
Wasservorrat . . . . .	144, 147, 150
Wehrmacht . . . . .	61, 62, 87, 139
Weißmetall . . . . .	138
Widerstandsbremse . . . . .	125, 153
Württembergische Staatseisenbahnen . . . . .	2, 8, 30, 31, 32, 98, 114, 115, 116, 118
Zierlinien . . . . .	9, 44
Zierstreifen . . . . .	9, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 27, 30, 33, 36, 40, 43, 44, 49, 50, 51, 54, 64, 66 69, 70, 74, 78, 84, 88, 92, 93, 94, 157
Zugnummernschild . . . . .	153
Zwischenbremsuntersuchung . . . . .	131





# Verzeichnis der abgebildeten Lokomotiven

Baden Ild 739 . . . . .	9, 10	DRB 01 053 . . . . .	.35
Baden IVe 38. . . . .	101	DRB 01 146 . . . . .	.39
Baden IVh 95. . . . .	.11	DRB 01 1001. . . . .	42, 43
Baden G 12 Nr. 1047 . . . . .	.12	DRB 01 1088. . . . .	.42
Baden P 8 Nr. 1188 . . . . .	.12	DRB 02 003 . . . . .	.35
Bayern D II 2454 . . . . .	.14	DRB 03 077 . . . . .	.97
Bayern D VIII 1905. . . . .	.14	DRB 03 135 . . . . .	.38
Bayern EG 4x1/1 20202 . . . . .	.17	DRB 03 1020. . . . .	.44
Bayern EP 3/5 20002 . . . . .	.16	DRB 03 1051. . . . .	.42
Bayern EP 3/6 20101 . . . . .	.16	DRB 03 1083. . . . .	.44
Bayern EP 3/6 20121 . . . . .	.16	DRB 04 001 . . . . .	124
Bayern G 5/5 5822. . . . .	.15	DRB 05 001 . . . . .	.40, 41, 143
Bayern S 3/5 3365. . . . .	.15	DRB 05 003 . . . . .	42, 47
Elsass-Lothringen 2367 NOAH . . . . .	.17	DRB 06 001 . . . . .	.44
Mecklenburg-Schwerin 458 . . . . .	.18	DRB 33 2262 (später 57 3262) . . . . .	.34
Mecklenburg-Schwerin 1001 . . . . .	.18	DRB 41 001 . . . . .	131
Oldenburg 154 Thor (S 3) . . . . .	.18	DRB 42 1602. . . . .	142
Pfalz Barbelroth . . . . .	.19	DRB 44 010 . . . . .	.32
Pfalz 226 Neckar. . . . .	.20	DRB 50 002 . . . . .	.39
Preußen Berlin 8976 (T 14.1) . . . . .	.26	DRB 50 150 . . . . .	135
Preußen Cöln 1207 (S 10.2) . . . . .	.26	DRB 50 802 . . . . .	.39
Preußen Elberfeld 2002 (T 9) . . . . .	.20	DRB 50 1741. . . . .	.47
Preußen Frankfurt 7355 (T 9) . . . . .	.25	DRB 50 2668. . . . .	.45
Preußen Halle 4867 (G 8.1) . . . . .	.25	DRB 52 3378. . . . .	.46
Preußen Halle 6019 (G 10). . . . .	.26	DRB 56 2743. . . . .	141
Preußen Halle EG 511 . . . . .	.27	DRB 58 1677. . . . .	.38
Preußen Hannover 22 (S 5) . . . . .	.22	DRB 61 001 . . . . .	.41
Preußen Mainz 6504 (T 4) . . . . .	.22	DRB 71 001 . . . . .	.38
Preußen Münster 1027 (S 10) . . . . .	.25	DRB 74 1295. . . . .	124
Preußen EG Nummer 540 . . . . .	.28	DRB 85 004 . . . . .	.37
Preußen P 8 Nummer 2401 . . . . .	.21	DRB 86 550 . . . . .	.46
Preußen S 6 Nummer 605. . . . .	7, 21	DRB 93 5. . . . .	.34
Sachsen 1 (XII H) . . . . .	.29	DRB 99 192 . . . . .	.37
Sachsen 66 (XX HV) . . . . .	.28	DRB EG 712 . . . . .	.55
Sachsen 146 (VIIIb V1). . . . .	.29	DRB EP2 20006 . . . . .	.56
Sachsen 831 (VIb V) . . . . .	.29	DRB E 05 103 . . . . .	.56
Sachsen 1199 (XIII H) . . . . .	.30	DRB E 19 02. . . . .	.57
Württemberg 1902 (G 12) . . . . .	.32	DRB E 19 12. . . . .	.57
Württemberg 2007 (C) . . . . .	.32	DRB E 63 01. . . . .	.57
Württemberg 532 Neckar (F 1) . . . . .	.31	DRB E 94 004 . . . . .	.58
Württemberg Ellwangen (E) . . . . .	.32	DRB 6 003 . . . . .	.61
Württemberg Wetzlar (B). . . . .	.31	DRB 6 201 . . . . .	.62
SAAR 7118 (T 9.1). . . . .	116	DRB V 3201 . . . . .	.60
		DRB Kö 0131 . . . . .	.62
		DW 36 327. . . . .	.62
		DR 01 519 . . . . .	144
		DR 01 0505-6 . . . . .	146
		DR 02 0201-0 . . . . .	.65
		DR 23 1113 . . . . .	.65
		DR 52 4916 . . . . .	144

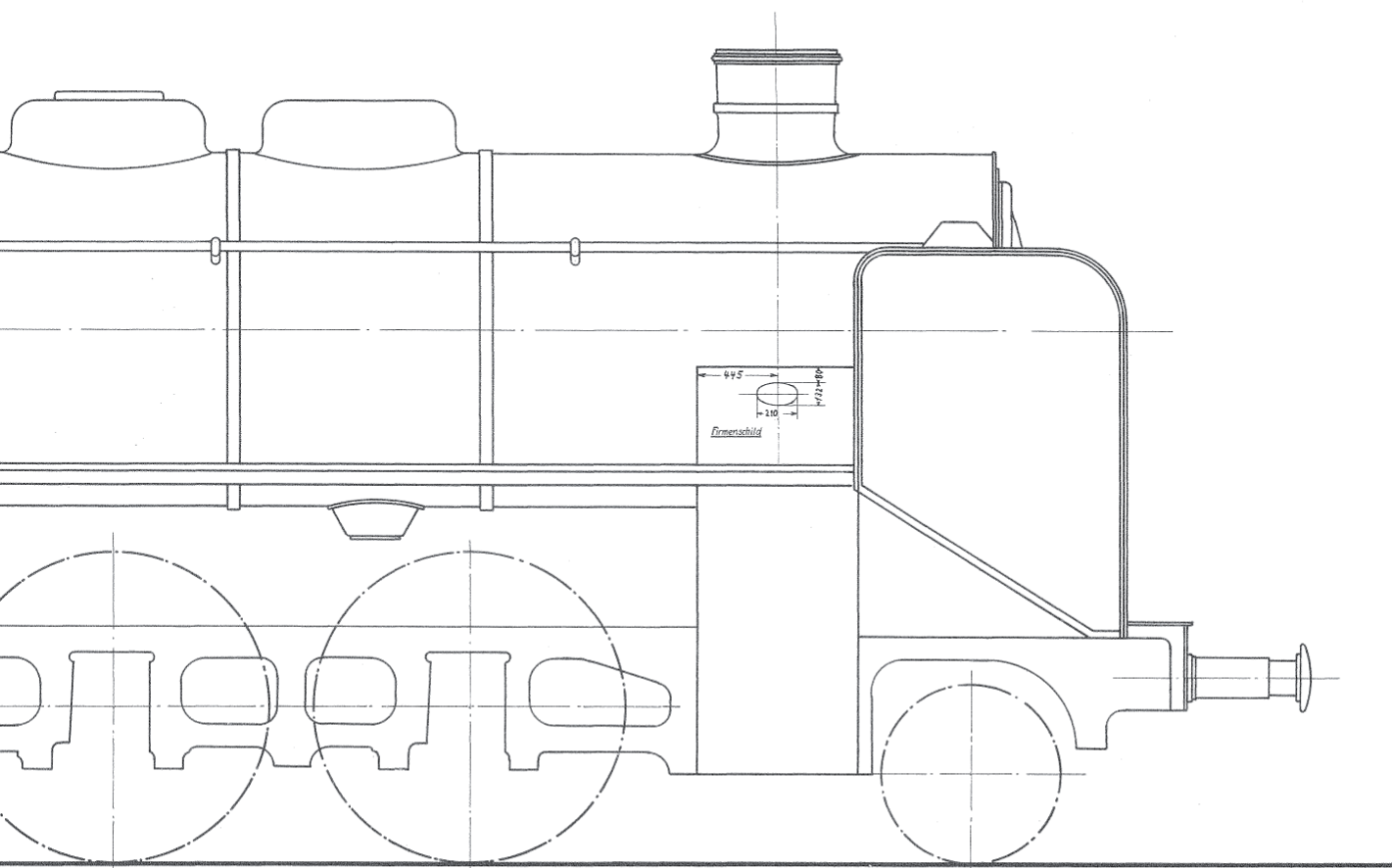
DR V 36 021 . . . . .	.71	DB 221 106-8 . . . . .	.91
DR V 180 201 . . . . .	.71	DB 221 132-4 . . . . .	.92
DR E 04 10. . . . .	.67		
DR E 42 034 . . . . .	.67	DB AG 111 017-0 . . . . .	161
DR 109 833-4 . . . . .	.69	DB AG 140 450-8 . . . . .	160
DR 143 590-8 . . . . .	.69	DB AG 185 299-5 . . . . .	160
DR 155 152-2 . . . . .	.68	DB AG 203 114-4 . . . . .	161
DR 211 040-1 . . . . .	.68	DB AG 218 243-0 . . . . .	.95
DR 218 019-8 . . . . .	.68	DB AG 218 287-1 . . . . .	161
DR 218 031-3 . . . . .	.67	DB AG 218 418-2 . . . . .	.95
DR 228 683-9 . . . . .	.72	DB AG 232 902-7 . . . . .	.95
DR 229 120-1 . . . . .	.72	DB AG 234 304-4 . . . . .	.94
DR 232 328-5 . . . . .	158	DB AG 335 214-3 . . . . .	160
		DB AG 363 159-5 . . . . .	160
DB 01 217 . . . . .	.76	DB AG 363 231-2 . . . . .	159
DB 10 002 . . . . .	.76		
DB 23 077 . . . . .	.74		
DB 39 196 . . . . .	152		
DB 44 1064 . . . . .	152		
DB 45 019 . . . . .	148		
DB 50 975 . . . . .	148		
DB 75 1118 . . . . .	152		
DB 82 035 . . . . .	.76		
DB 94 1188 . . . . .	152		
DB 051 875-3 . . . . .	152		
DB E 10 002 . . . . .	.79		
DB E 10 135 . . . . .	.80		
DB E 10 250 . . . . .	.83		
DB E 10 383 . . . . .	.81		
DB E 41 001 . . . . .	.79		
DB E 41 291 . . . . .	.81		
DB E 41 373 . . . . .	.81		
DB E 41 374 . . . . .	.81		
DB E 50 001 . . . . .	.79		
DB E 60 05. . . . .	.80		
DB E 63 08. . . . .	.80		
DB E 94 128 . . . . .	.78		
DB V 60 634 . . . . .	152		
DB V 36 102 . . . . .	.89		
DB V 36 235 . . . . .	.89		
DB V 60 634 . . . . .	152		
DB V 60 594 . . . . .	.90		
DB V 80 007 . . . . .	.90		
DB V 160 001 . . . . .	.91		
DB V 200 001 . . . . .	.90		
DB 103 101-2 . . . . .	.87		
DB 103 125-1 . . . . .	.84		
DB 104 020-3 . . . . .	.82		
DB 110 171-6 . . . . .	156		
DB 110 365-4 . . . . .	.82		
DB 111 028-7 . . . . .	.85		
DB 111 068-3 . . . . .	.86		
DB 111 111-1 . . . . .	.86		
DB 118 028-0 . . . . .	.85		
DB 119 011-5 . . . . .	.82		
DB 144 021-3 . . . . .	.85		
DB 144 022-1 . . . . .	.83		
DB 217 017-3 . . . . .	.91		











			8															
			7															
			6															
			5															
			4															
			3															
			2															
			1															
c	b	a	<b>Benennung</b>			Teil	Werkstoff	Bemerkungen	Modell oder Gesenk	Werkzeug	Schablone	roh fertig Stückgewicht	Arbeitsverteilung					
Ohne Bearbeitungszugabe			Mit Bearbeitungszugabe			Sonderbearbeitung:												
									1. Zeichnung an .....									
Nicht bearbeiten			Kratzen			Schruppen			2. Zeichnung an .....									
									3. Zeichnung an .....									
									4. Zeichnung an .....									
Zeichnung ist genehmigt mit Schr.b. vom .....										Gesch.Nr. ....								
Nr.	Änderungen Art der Änderung		Schr.b.Nr.	Datum	geändert von am gepr.		Nr.	Zugehörige Zeichnungen Aufschrift										
							24.23	Nummernschild										
							24.24	Unterrichts f. Nummernschild										
							24.28	Firmenschild.										
Datum		Name		„Diese Zeichnung darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt noch driften oder dem Wettbewerb zugänglich gemacht werden.“ Gesetz vom 19.6.1901.”														
Gezeichnet	13.II.24																	
Gepaust	19.5.																	
Geprüft	2.2.5.																	
Norm geprüft																		
Maßstab 1:20,				Maße in mm				Ursprung i. Bezugs 414/252.....										
Schilderanordnung.																		
1D1. H.P.L. P10.																		
Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe. Abtlg. Lokomotivbau.																		
124/108																		
24.21																		



Wie war die Farbgebung einer preußischen P 8 in den Anfangsjahren? Wie sahen die Tenderlokomotiven in Baden aus? Welche Anschriften trugen die Maschinen in Bayern? Wie zeigten sich die Lokomotiven bei Reichsbahn und Bundesbahn? Fragen, die viele Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner immer wieder stellen und auf die Wolfgang Diener in diesem Buch Antworten gibt.

Der erste Teil ist dem Anstrich deutscher Lokomotiven von 1871 bis heute gewidmet. Dabei wird versucht, anhand amtlicher Vorschriften und zeitgenössischer Originalfahrzeuge und Modelle die authentische Farbgebung zu rekonstruieren und zu dokumentieren. Der zweite Teil des Buches beschäftigt sich mit der Bezeichnung der Lokomotiven, das heißt den Schildern und Anschriften, die typisch für die deutschen Lokomotiven sind. Viele dieser Schilder und Anschriften werden anhand von rekonstruierten Zeichnungen in einheitlicher Form wiedergegeben.

In zahlreichen Bildern wird die Entwicklung der Farbgebung und Beschriftung deutscher Lokomotiven für die verschiedenen Länderbahnen sowie die Staatsbahnen dargestellt, sodass die zeitliche Folge der bemerkenswerten Veränderungen erkennbar wird.



ISBN 978-3-8375-0821-5



9783837508215

€ 29,95 [D]