Wolfgang Diener

ANSTRICH und BEZEICHNUNG von TRIEB- und REISEZUGWAGEN

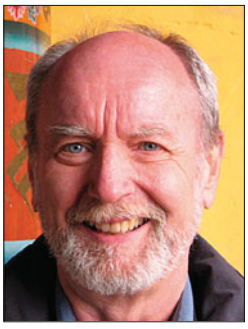
Das Erscheinungsbild deutscher Wagen von 1880 bis heute

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL | KLARTEXT

Wolfgang Diener

ANSTRICH und BEZEICHNUNG von TRIEB- und REISEZUGWAGEN

Das Erscheinungsbild deutscher Wagen von 1880 bis heute



Wolfgang Diener, geboren 1944 in Bad Homburg, hat in Darmstadt Elektrotechnik studiert und ist seit 1971 Diplomingenieur der Nachrichtentechnik. Nach Erfahrungen mit der Modelleisenbahn ab 1950 und einer Pause in diesem Hobby hat er 1970 begonnen, sich mit dem Vorbild zu beschäftigen. Das Wissen über die Geschichte der Reisezug- und Güterwagen wurde bald zu seiner Leidenschaft. Als weiteren Schwerpunkt begann er die Erforschung von Anstrich und Bezeichnung deutscher Schienenfahrzeuge, wobei er großen Wert auf die Auswertung historischer Dokumente, amtlicher Verlautbarungen und detaillierter Zeichnungen legt. Seit 1988 hat er durch seine Veröffentlichungen zu diesem Thema zur authentischen Rekonstruktion einer Reihe von Museums- und Traditionsfahrzeugen beigetragen. Auch bei Modellbahnherstellern ist sein Rat bezüglich der Vorbildtreue bei Farbe und Beschriftung immer wieder gefragt.

ISBN 978-3-8375-1160-4

© 2014 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
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 Jenna Ritter
Vertrieb: Klartext Verlag, Essen
Gesamtherstellung: Himmer AG, Augsburg

Inhalt

Vorwort 4
Einleitung 5

Anstrich 6
Länderbahnen 7
Badische Staatseisenbahnen 7
Bayrische Staatseisenbahnen 9
Elsaß-Lothringische Eisenbahnen 11
Mecklenburgische Eisenbahnen 12
Oldenburgische Staatseisenbahnen 13
Pfälzische Eisenbahnen 14
Preußische Staatseisenbahnen 16
Sächsische Staatseisenbahnen 27
Württembergische Staatseisenbahnen 30
Kaiserlich Deutsche Post 32
Speisewagenbetriebe 33
Mitropa 1917 bis 1920 34
Eisenbahnen des Saargebiets 35
Deutsche Reichsbahn 1920 bis 1949 35
Deutsche Reichspost 57
Mitropa 1920 bis 1949 58
Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993 60
BVG 69
Deutsche Post 70
Mitropa 1949 bis 1993 71
Eisenbahnen des Saarlandes 72
Deutsche Bundesbahn 72
Deutsche Bundespost 105
Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft 108
Deutsche Bahn AG 109
Deutsche Post AG 113
Mitropa AG ab 1994 113
Ausblick 113

Bezeichnung 115
Alle Staatseisenbahnen der deutschen Länder 116
Badische Staatseisenbahnen 120
Bayrische Staatseisenbahnen 121
Elsaß-Lothringische Eisenbahnen 124
Mecklenburgische Eisenbahnen 125
Oldenburgische Eisenbahnen 126
Pfälzische Eisenbahnen 126
Preußische Staatseisenbahnen 127
Sächsische Staatseisenbahnen 133
Württembergische Staatseisenbahnen 135
Kaiserlich Deutsche Post 136
Speisewagen-Betriebe 138
Mitropa 1916 bis 1928 138
Eisenbahnen des Saargebiets 138
Deutsche Reichsbahn 139
Deutsche Reichspost 158
Mitropa 1928 bis 1949 160
Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993 162
BVG 170
Deutsche Post in der DDR 170
Mitropa 1949 bis 1993 171
Eisenbahnen des Saarlandes 172
Deutsche Bundesbahn 173
Deutsche Bundespost 194
Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft 195
Deutsche Bahn AG 196
Deutsche Post AG 206
Mitropa AG 206
Ausblick 207

Anhang 209
Bedingungen für die Lieferung von Personen-, Gepäck- und Güter-Wagen für die Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn-Gesellschaft 209
Anstrich und Bezeichnung der Wagen in Preußen 1878 210
Anstrich und Bezeichnung der Wagen in Preußen 1881 211
Arbeitsplan 1922 216
Abkürzungen 224
International einheitliche Wagennummer 226
Serien- und Kennbuchstaben mit internationaler Gültigkeit 230
Verzeichnis der RAL-Farben 231
Gegenüberstellung TGL – RAL 232
Schriftarten 233
Anschriften und Zeichen 236
Quellen 240
Fußnoten 244
Stichwortverzeichnis 252

Vorwort

Mit der Neuausgabe dieses Werkes über den Anstrich und die Bezeichnung von Reisezugwagen hatte ich mir vorgenommen, die in der ersten Auflage von 1987 noch offen gebliebenen Lücken so gut wie möglich zu schließen und außerdem die Triebwagen, die seinerzeit aus Platzgründen weggelassen werden mussten, einzubeziehen.

Betrachtet man den langen Zeitraum zwischen dem Erscheinungsjahr der ersten und dieser zweiten Ausgabe, so scheint es, dass das Interesse an detaillierten Informationen über Anstrich und Bezeichnung von Reisezugwagen nicht sonderlich groß ist. Die Tatsachen liegen aber anders: Bedingt durch berufliche und private Aktivitäten in den letzten Jahren war es mir nicht möglich, das Manuskript so zu überarbeiten, dass es einerseits die in der ersten Auflage beklagten Lücken zu schließen und andererseits die Informationen zu den Triebwagen aufzunehmen vermochte. Außerdem ist mein Anspruch an die Qualität der Darstellung gestiegen, so dass ich nicht einfach das alte Manuskript „aufbohren“ wollte. Die in den letzten Jahren erheblich gestiegene Nachfrage nach Exemplaren der ersten Auflage beweist, dass das Interesse der Wagenfreunde an diesem Thema nach wie vor ungebrochen ist.

Mit den vorgelegten Informationen zum Thema „Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen“ wird die Entwicklung bei der Farbgebung und der Beschriftung der Trieb- und Reisezugwagen der deutschen Staatseisenbahnen bis zum Ende der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn sowie bei der Deutschen Bahn AG bis zum Redaktionsschluss (Dezember 2012) dokumentiert.

Abgesehen von den Staatsbahnen werden auch die deutschen Postverwaltungen und die deutschen Speise- und Schlafwagen-Gesellschaften berücksichtigt, sofern sie eigene Wagen besaßen und in den Staatsbahnwagenpark eingestellt hatten.

Die Entwicklung bei den Privatbahnen und den privateigenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, die nicht zur DB AG gehören, wird aufgrund der in diesem Bereich entstandenen Vielfalt hier nicht berücksichtigt. Auch die detaillierte Berücksichtigung von Fabrikschildern muss wegen der Vielfalt dieses Themas einer eigenen Veröffentlichung vorbehalten bleiben.

An dieser Stelle ist es üblich, allen Beteiligten, die am Zustandekommen mitgewirkt haben, zu danken. Es ist mir ein besonderes Anliegen und eine Freude, diese Aufgabe wahrzunehmen. Es waren zahlreiche Eisenbahn- und insbesondere Wagenfreunde, die es mir ermöglicht haben, eine Dokumentation in der vorliegenden Form zusammenzustellen. Als wichtigsten Helfer möchte ich meinen Freund Joachim Deppmeyer, Uelzen, nennen, der mir bei meiner Entwicklung zum Wagenfreund und zum Interessenten für Anstrich und Bezeichnung immer mit Rat und Tat zur Seite gestanden und mich immer wieder ermutigt hat. Hermann Hoyer, Hamburg, und Wolfgang Illenseer, Fürth, haben mein Interesse an dem Thema in vorbildlicher Weise unterstützt und durch persönliche Gespräche und zahlreiche Quellenhinweise befriedigt.

Aber auch Olaf Bade, Michael Böhn, Eduard und Wolfgang Bündgen, Volker Burkart, Hans Ulrich Diener, Thomas Dießner, Günter Driesnack, Peter Eickel, Jens Freese, Hermann Gaßner, Alfred Gottwaldt, Klaus Heidt, Hermann Heless, Helmut Hengst, Klaus Heyn, Mathias Hiller, Reinhard Kammer, Helmut Klauss, Tobias B. Köhler, Thomas Landwehr, Adolf-Dieter Lenz, Michael Meinhold, Ulrich Modes, Lutz Mohr, Maik Müller, Jens Nestvogel, Harald Ott, Wolfgang-Dieter Richter, Ralf Roman Rossberg, Gerhard Schmitt, Peter Schnoor, Bernard Stoessel, Ulrich Streiter, Wolfgang Theurich, Horst Troche, Ernst Andreas Weigert, Andreas Weiß, Andreas Wenzel, Rainer Wiegand, Gerhard Wiesnet, Ralf Wilke, Fritz Willke, Andreas Wolter und Bernd Zöllner haben erheblich zum Entstehen dieses Werks beigetragen, dafür danke ich Euch, liebe Freunde!

Wolfgang Diener

Einleitung

Anstrich und Bezeichnung, Farbgebung und Beschriftung von Wagen – Das sind Themen, die immer stärker das Interesse der Museums-, Traditions- und Modelleisenbahner finden. Seit Beginn des nichtprofessionellen Interesses für die Eisenbahn ist man nun sowohl bei den historischen Fahrzeugen im Maßstab 1:1 ebenso wie im Modell zu einer hochgradigen Nachbildung und Detaillierung der technischen Einzelheiten gekommen. Im Laufe der Zeit ist dabei das Bewusstsein gewachsen, dass eine authentische Nachbildung von Eisenbahnfahrzeugen, sei es im Original wie in seiner verkleinerten Nachbildung, neben der technischen Detaillierung auch ein authentisches Erscheinungsbild erfordert. Der Betrachter eines Original- oder eines Modellbahnfahrzeuges kommt zuallererst mit dem äußeren Erscheinungsbild in Berührung, und wenn dieses „nicht stimmt", dann ist der Gesamteindruck für den Kenner erheblich gestört. Wie oft hat der Verfasser technisch bestens restaurierte Museums- oder Traditionswagen gesehen, die jedoch hinsichtlich Farben, Schildern und Anschriften nichts mit den nachgebildeten Fahrzeugen gemeinsam hatten! Im Gegensatz dazu haben zahlreiche Modellbahnhersteller in den letzten Jahren zunehmend Wert auf authentische Farbgebung und Beschriftung gelegt, so dass Wagenmodelle heute manchmal besser aussehen als ihre großen Vorbilder.

Mit diesem Buch soll allen Interessierten eine Dokumentation in die Hand gegeben werden, die die historische Entwicklung des äußeren Erscheinungsbildes von Trieb- und Reisezugwagen in Deutschland ausführlich darstellt. Dabei wurde überwiegend auf amtliche Unterlagen zurückgegriffen, nur wo diese fehlen oder verloren gegangen sind, mussten Sekundärquellen herangezogen werden.

Die Darstellung orientiert sich bei den einzelnen Themen überwiegend an der chronologischen Reihenfolge. Die Unterteilung in die Hauptbereiche Anstrich und Bezeichnung (Anschriften und Schilder) hat sich bei früheren Veröffentlichungen des Verfassers (siehe Literaturverzeichnis) bewährt; innerhalb dieser beiden Kapitel sind die Verwaltungen bei den Länderbahnen in alphabetischer Folge der Länder (einschließlich der Reichslande Elsaß-Lothringen), bei den deutschen Staatseisenbahnen ab 1920 in chronologischer Folge aufgeführt. Bei den parallel existierenden Verwaltungen in der Deutschen Demokratischen Republik und in der Bundesrepublik Deutschland ist zuerst die Deutsche Reichsbahn, dann die Deutsche Bundesbahn eingeordnet. Die 1994 entstandene Deutsche Bahn AG ist, da de facto auch eine staatseigene Bahn, ebenfalls aufgenommen worden; die Beschreibung der weiteren Entwicklung nach der Privatisierung wird späteren Veröffentlichungen vorbehalten bleiben. Die bahnfremden Verwaltungen (Post, Speise- und Schlafwagenbetriebe) sind am Ende der Staatsbahnen des jeweils zugehörigen Zeitraums eingefügt.

In einem Anhang werden zusätzlich einige Einzelheiten zur Entwicklung wiedergegeben.

Mit den folgenden Ausführungen wird es vielfach möglich sein, ein Originalfahrzeug authentisch zu lackieren und zu beschriften. Manchmal werden dazu noch weitere Informationen wie genaue Betriebsnummern-, Beheimatungs- und technische Angaben benötigt, die im Rahmen dieses Buches nicht vermittelt werden können. Es war beabsichtigt, die Entwicklung so zu dokumentieren, dass das aufgrund von umfangreichen Recherchen zusammengetragene Material ein in sich geschlossenes Gesamtbild ergibt. Es bleibt dabei natürlich nicht aus, dass einzelne Feststellungen oder Vermutungen noch einer weiteren Nachprüfung bedürfen, was nur möglich ist, wenn die historischen Unterlagen nicht bereits endgültig verloren oder gar von Archivaren (zum Beispiel beim Bundesarchiv Berlin) bewusst und ohne Not vernichtet worden sind.

Ein vom ISG/DSG-Werk Neuaubing vorbildlich restaurierter Speisewagen der Mitropa, der äußerlich soweit wie möglich in sein Erscheinungsbild zur Zeit der Lieferung versetzt worden ist; die technische Ausstattung (Klimaanlage, Kücheneinrichtung) entspricht heutigen Ansprüchen (Foto Neuaubing 1992 Thomas Landwehr)

ANSTRICH von TRIEB- und REISEZUGWAGEN

Aufgaben des Anstrichs
Der Außenanstrich von Trieb- und Reisezugwagen erfüllt im Wesentlichen drei Funktionen:

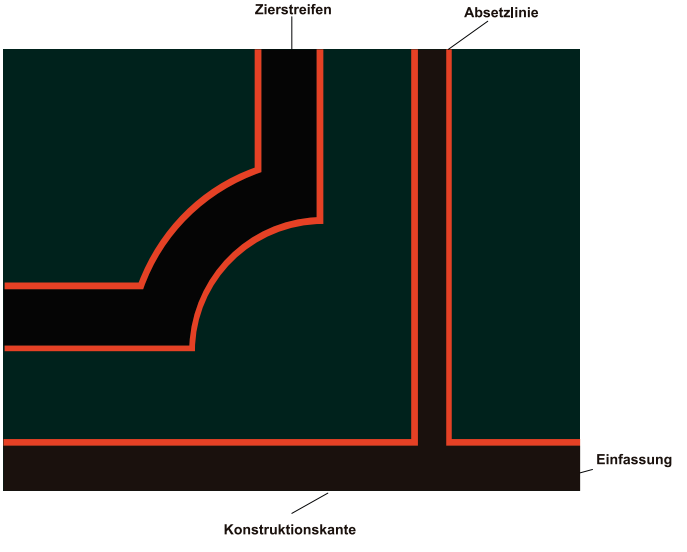
- Schutz der Wagenteile vor Fäulnis und Korrosion
- Orientierung der Reisenden
- Verkehrswerbung

Im Zusammenhang mit dem äußeren Erscheinungsbild sind nur die zweite und dritte Funktion von Bedeutung, da hier die Wahl der Farbgebung eine entscheidende Rolle spielt. Der Reisezugwagen kann hinsichtlich des Außenanstrichs in drei Teilbereiche unterteilt werden:

- Dach
- Wagenkasten
- Untergestell

Diese Teilbereiche wurden und werden meistens in unterschiedlichen Farben ausgeführt.
Zu Beginn des betrachteten Zeitraumes bis etwa in die Mitte der zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts wurden die Dächer der Reisezugwagen allerdings nicht angestrichen, sondern – bedingt durch die hölzerne Bauart – mit einer Dichtungsmasse versehen und mit Deckenleinwand belegt, wie Hermann Hoyer[22] darstellt. Hermann Hoyer führt weiter aus, dass die Dachleinwände mit Firnis oder einer weiteren Lage Dichtungsmasse und in beiden Fällen ganz zum Schluss mit Sand versehen wurden. Da Sand sehr unterschiedliche Farben haben kann, ist eine endgültige Beschreibung der Farbwirkung nicht möglich.

Definition
Die Begriffe „Deckschienen“, „Absetzlinien“ usw. kommen bei den Anstrichvorschriften der deutschen Länderbahnen, der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn wiederholt vor. Deshalb folgt hier eine kurze Definition dieser Begriffe:
Unter den „Deckschienen“ sind alle Blechstreifen zu verstehen, die die Stöße der Wagenkastenbekleidung abdecken oder deren Kanten besäumen. In den Skizzen der Deutschen Reichsbahn (siehe Grafik Seite 39 oben) sind dies beispielsweise: die horizontale Brüstungsleiste (Leiste unter den Fenstern), die senkrechte Leiste unter dem mittleren Fenster, die Eckwinkelleisten, die horizontale Leiste an der Dachunterkante sowie die horizontalen und vertikalen Leisten und Profile an der Stirnseite. Unter „Einfassung“ verstehen wir die Farbgebung an den Kanten der Wagenkästen, die nicht durch Deckschienen besäumt sind (in der Grafik auf Seite 39 ist dies die Unterkante des Wagenkastens). „Zierstreifen“ sind vergleichsweise breite Streifen, die der Auflockerung größerer Farbflächen dienen sollen. Als „Absetzlinien“ sind im Allgemeinen die schmalen Farblinien zu verstehen, die zwei Flächen unterschiedlicher Farbgebung voneinander trennen.
Die Abgrenzung der verschiedenen Farben voneinander und die Absetzlinien werden in der Regel durch Zeichnungen für die einzelnen Wagengattungen festgelegt.
Schließlich noch eine Information zur Farbbezeichnung nach RAL: Es sind grundsätzlich die 1961 eingeführten Hilfsbezeichnungen angegeben, nicht die zuvor verwendeten unterschiedlichen Farbbezeichnungen, da Letztere immer wieder zu erheblichen Missverständnissen und Fehlinterpretationen geführt haben.



Länderbahnen

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

Badische Staatseisenbahnen

Die ersten badischen Reisezugwagen hatten – wenn man den zeitgenössischen Modellen im Verkehrsmuseum Karlsruhe[1] Glauben schenken kann – folgenden Anstrich:

•	Dächer	grau
•	Wagenkästen 1. und 2. Klasse	gelb
•	Wagenkästen 3. Klasse	grün
•	Gepäckwagen	grün
•	Zierstreifen 1. und 2. Klasse	schwarz
•	Zierstreifen 3. Klasse	grauweiß
•	Zierstreifen Gepäckwagen	rot
•	Untergestell	schwarz.

Wie lange dieser Anstrich angewendet wurde, ist nicht bekannt. Der Anstrich der Wagenkästen der badischen Reisezugwagen war jedenfalls später einheitlich grün, während sich bei der Farbe der Langträger eine Veränderung beobachten lässt: zunächst war dieser vermutlich hellgrau gestrichen, später beobachtet man einen dunkleren Farbton, und schließlich kam hier der grüne Anstrich zum Zuge. Wann diese Änderungen stattfanden, ist ungeklärt. Fotos der Wagen von 1887 zeigen den hellgrauen Langträger mit schwarzer Beschriftung (siehe Seite 8 oben), auf einem Werkfoto von 1911 (siehe Seite 8 unten) sind Rahmen und Fahrwerk in einem helleren Farbton als der Wagenkasten erkennbar.

Zum Anstrich der badischen Reisezugwagen schreibt Jens Freese[2]:

„Die Reisezugwagen der badischen Staatsbahnen waren zumindest seit dem letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts (gemeint ist das 19. Jahrhundert, der Verfasser) auf der Außenseite immer in grüner Farbe lackiert. Nach der Jahrhundertwende wurde festgelegt, dass sämtliche Güter- und Reisezugwagen in grüner Farbe zu halten seien. Eine besondere unterschiedliche Lackierung, die den Reisenden schon von weitem auf die einzelnen Wagenklassen hinwies, hat es in Baden nicht gegeben. Da es damals eine genormte und verbindliche Farbskala nicht gab, stellte die Verwaltung den Waggonfabriken Farb-Mustertafeln zur Verfügung, nach denen diese die Lacke dann bei den einschlägigen Fabriken bestellten. Der mit Sicherheit seit der Jahrhundertwende verwendete Farbton für den Anstrich der Reisezugwagen lag zwischen unserem heutigen Flaschengrün (RAL 6007) und Braungrün (RAL 6008). Die seitlichen Verkleidungsbleche wurden auf beiden Seiten zunächst mit einer Bleiweißfarbe gestrichen, nach der Montage erfolgte die Aufbringung einer Spachtelmasse, nach mehrmaligem abwechselnden Schleifen und Streichen, bei dem Ölfarben zur Anwendung kamen, erfolgte dann zum Schluß der endgültige Anstrich in Grün.

Das Untergestell der Wagen und vermutlich auch die Drehgestelle waren ebenfalls grün lackiert, während die Segeltuch- (Doppeldrell-) Dachbespannung mehrmals einen Anstrich mit weißer Farbe, mit einem Deckenfirnis mit Rußzusatz oder auch mit einer grauen Glimmerfarbe erhielt.

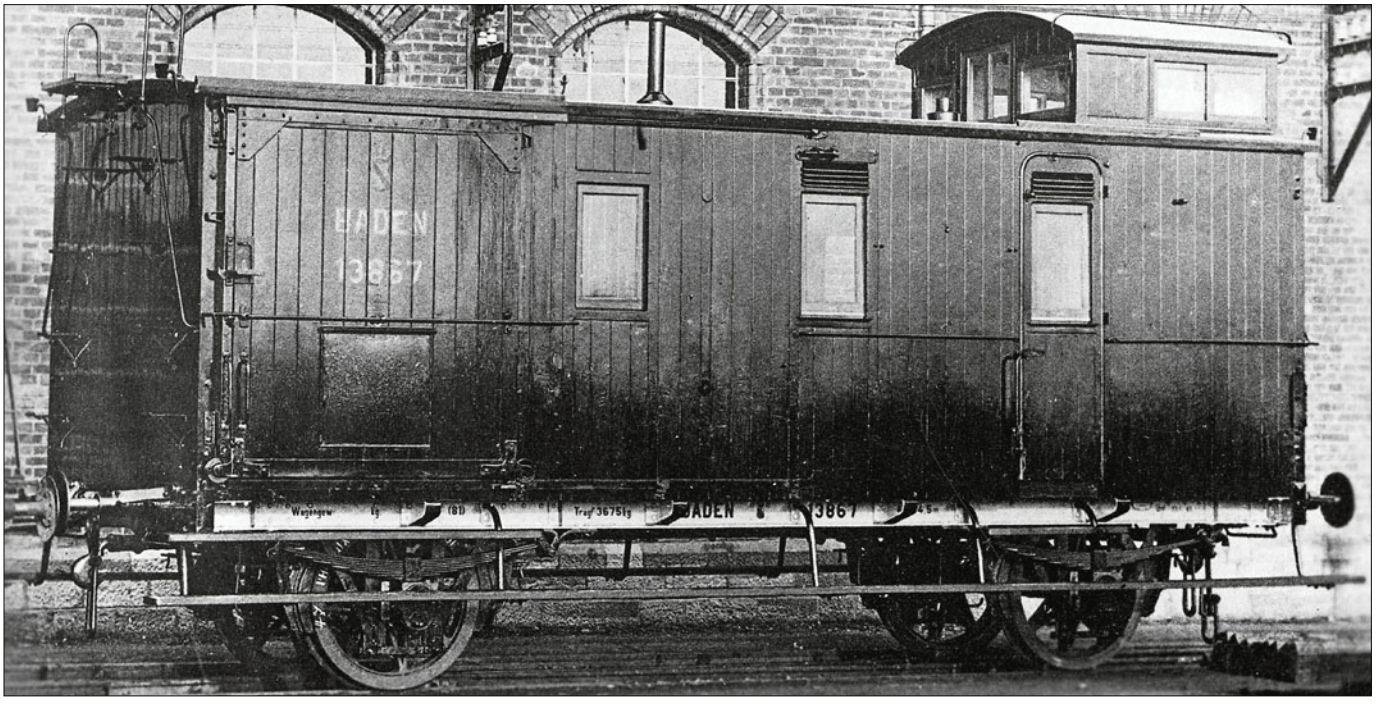
Auch im Jahre 1912 wurde entschieden, dass sowohl die Reisezugwagen als auch die Güterwagen weiterhin einen Anstrich in grüner Farbe erhalten, (…)“

„Die Holzteile des Kastengerippes und die Rückseite der Verschalungsbretter der Innenverkleidung wurden mit Ölfarbe gestrichen. Die Unterseite der unverkleideten Decken der Wagen III. Klasse erhielten, ebenso wie die Wände der Aborte und Waschräume, einen Anstrich mit weißer Ölfarbe, allerdings wurde ab 1912 die Verwendung von Bleiweißfarben für Innenanstriche verboten. Für den Anstrich der Innenwände der Wagen III. Klasse wurde ein sodafester Lack verwendet.“

„Die Abteil- und Durchgangwagen III. Klasse und die Abteilräume III. Klasse in mehrklassigen Wagen erhielten keine Deckenverkleidung, die Dachspriegel waren sichtbar, die Decke war weiß (ungefähr entsprechend perlweiß RAL 1013) gestrichen. Die Wände waren mit Brettern verschalt, die mit sodafestem Lack (braunbeige ungefähr entsprechend RAL 1011 oder sandgelb ungefähr entsprechend RAL 1002) gestrichen waren.“

Damit ergibt sich für die Reisezugwagen der badischen Staatseisenbahnen folgender Anstrich:

Gegenstand:	Farbe:	etwa RAL:
Dach	weiß oder grau	
Wagenkasten	grün	6007 bis 6008
Rahmen	grün	6007 bis 6008
Drehgestelle	grün	6007 bis 6008
Innendecken	perlweiß	1013
Innenwände 3. Kl.	gelb oder hellbraun	1002 oder 1011
Innenwände Abort	perlweiß	1013



Gepäckwagen Baden 13867 P mit grünem Wagenkasten und auffallend hell gestrichenem Langträger (Werkfoto um 1880)

Schnellzugwagen Baden 13898 ABBü mit grauem Dach, grünem Wagenkasten und grünen Drehgestellen (Werkfoto 1907 Heidelberg)

Abteilwagen Baden 565 AB3 Bad 11, auch hier fällt der hellere Anstrich des Rahmens und des Fahrwerkes auf (Werkfoto)

Bayerische Staatseisenbahnen

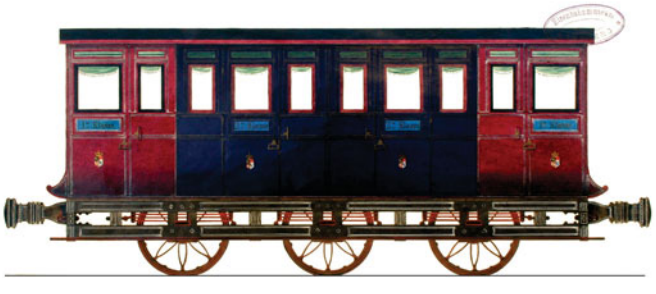
Auf eine Anfrage der königlichen Eisenbahnbaukommission über das Innenministerium an König Ludwig[3] entschied Letzterer Folgendes:

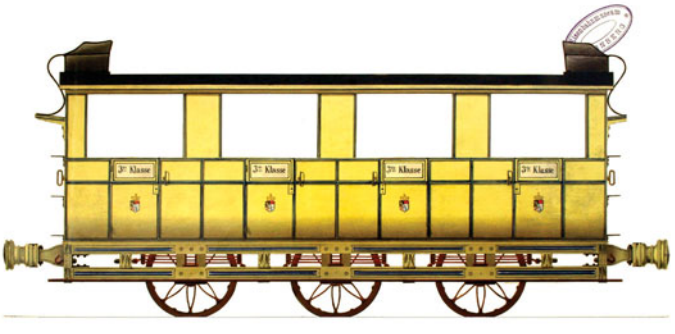
„Die 1.e Wagenclasse soll roth, die 2.e violett, die 3.e gelb, Dampfmaschinen u. Gebäk grün Farben bekommen.
Es muß aber solches Roth genommen werden, daß man auch alt gewordenes sich in die Augen springend von violett, welches die 2.e Classe bekömmt, unterscheidet.
Palermo, den 20. Juli 1844 Ludwig“

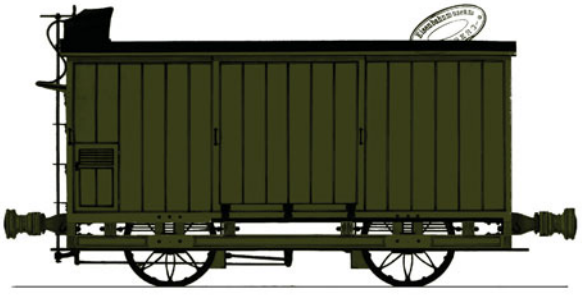
Damit scheint der erste Anstrich der Eisenbahnfahrzeuge der bayerischen Staatseisenbahnen festzustehen. In welchem Umfange dieser Anstrich tatsächlich zur Ausführung kam, kann leider nicht festgestellt werden. Dr. Gert von Rosen meint, dass die Wagen der ersten Staatsbahnlinien München-Augsburg und Nürnberg-Bamberg mit diesem Anstrich in Dienst gestellt worden sind[4].
Am 29. August 1844 berichtet tatsächlich das Bamberger Tagblatt im Zusammenhang mit der zu erwartenden Eröffnung der Linie Nürnberg – Bamberg – Hof: Bei den Proben hätten „sich Fahrbahn und Wagen bewährt. Publikums-Fahrten finden erst dann wieder statt, wenn die Wagen den vorgeschriebenen Anstrich (violett, rot, gelb) nach den einzelnen Klassen erhalten haben...“[5]. Daraus ergibt sich, daß die ersten Wagen der Staatsbahnlinien diese Farben wirklich erhalten sollten. Wegen schlechter Haltbarkeit der violetten Farbe für die 2. Klasse scheint diese bei einigen Wagen durch Dunkelblau ersetzt worden zu sein, obwohl eine amtliche Zustimmung dazu nicht vorlag [4].

Lange währte diese Farbgebung allerdings nicht. Alle späteren Dokumente über bayerische Reisezugwagen erwähnen wiederholt lediglich einen grünen Anstrich für den Kasten und die Außenseiten des Untergestells der Personen-, Gepäck- und Güterwagen.
So ist bereits sechs Jahre nach Inbetriebnahme der ersten bayerischen Staatsbahnlinien festgelegt worden, dass sämtliche Personenwagen in zinnobergrün mit schwarzen Einfassungen und weißen Absetzlinien auszuführen sind[4]. Bemerkenswert ist dabei, dass für die Untergestelle der Wagen dunkleres Grün als für den Wagenkasten vorgeschrieben wurde.
Kleinere Einzelheiten dieser Vorschriften haben sich wiederholt geändert. So heißt es im Programm für die Lieferung von Personenwagen vom Juli 1875: „Die Wagen werden nach Muster grün lackiert und I. Classe mit Gold, II. und III. Classe schwarz mit weißen Linien nach Muster ausgefaßt.“ Hier ist also für die Abteile der 1. Klasse eine goldfarbene Einfassung anstelle der schwarzen vorgeschrieben. Eine Differenzierung zwischen dem Grün an Wagenkasten und am Untergestell gibt es anscheinend nicht mehr.
Für die Zusammensetzung der als Zinnobergrün bezeichneten Farbe war zunächst eine Mischung aus Chromgelb und Pariserblau vorgeschrieben. Dies scheint später geändert worden zu sein, denn für 1877 nennt eine Analyse des „feinen Wagengrüns“ folgende Zusammensetzung:

• Schwerspat	68,04 %
• Chromgelb	10,52 %
• Berlinerblau	14,10 %
• Wasser	7,34 %.





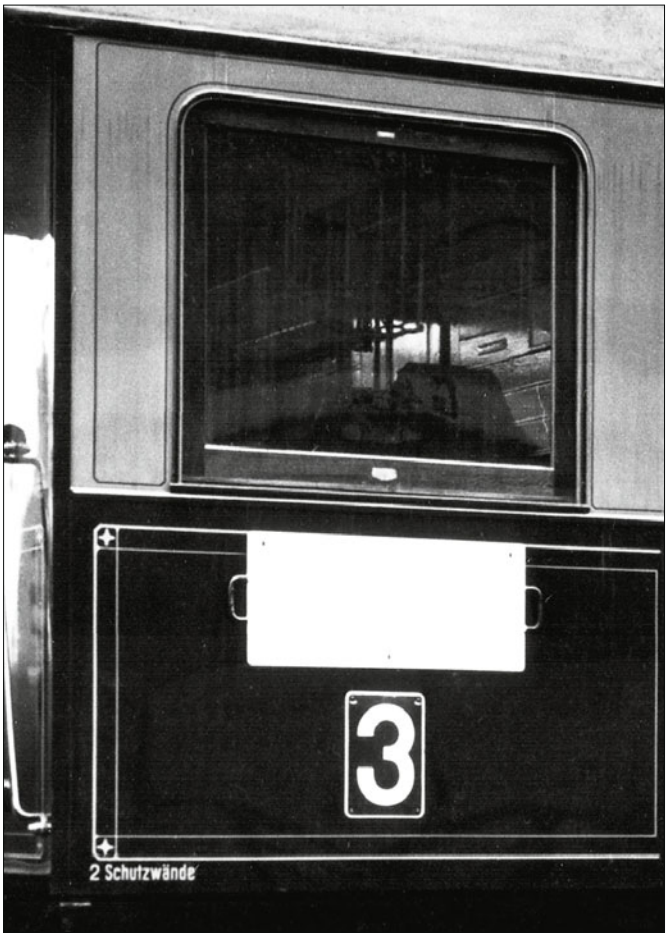


Die Farben der ersten bayerischen Staatsbahnwagen um 1845, oben Wagen 1. und 2. Klasse, mitten Wagen 3. Klasse, unten Gepäck- und Güterwagen (Ursprung Verkehrsarchiv beim DB-Museum Nürnberg, grafische Bearbeitung Jürgen Riedl)

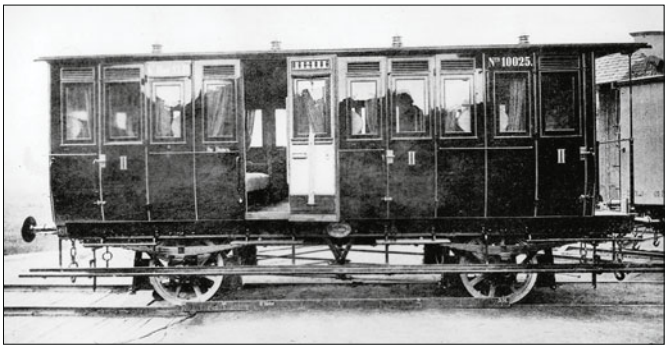
Untersuchungen an den Originalfahrzeugen und Modellen im Verkehrsmuseum Nürnberg bezüglich der Farbtöne hatten im Wesentlichen folgende Ergebnisse:
Wagenkästen aller Personen-, Gepäck- und Postwagen waren grün gestrichen. Die Deckschienen und Eckprofile hatten schwarzen Anstrich, der durch eine schmale Linie in weißer Farbe abgesetzt war; die Beschlagteile hatten schwarzen Anstrich ohne Absetzlinien. Die hochkant stehenden Stege der schwarzen Langträger waren außen ebenfalls dunkelgrün gestrichen und weiß abgesetzt. Alle übrigen Teile des Untergestells und die Anbauteile hatten außen schwarzen und innen grauen Anstrich; die Räder und Gasbehälter waren ebenfalls grau. Die Anschriften hatten gelbe Farbe.
Bei der Unterhaltung der Wagen (Neuanstrich) in den Werkstätten wurde der schwarze Anstrich der Deckschienen und Eckprofile vielfach durch grünen Anstrich ersetzt. Dabei ist dann meist auch der grüne Anstrich sowie die Absetzlinie an den Langträgern entfallen.
Die Salonwagen des königlich bayerischen Hofzuges im Verkehrsmuseum Nürnberg besitzen blauen und gelblichen Anstrich. Absetzlinien und Verzierungen sind goldfarbig gehalten. Diese Wagen wurden allerdings Mitte der dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts für das Museum aufgearbeitet. Es ist nicht geklärt, ob sie dabei den Original-Anstrich erhalten haben.
Für den Innenanstrich der bayerischen Personen-, Gepäck- und Postwagen gibt es folgende Angaben:

• Decken	weiß
• Seitenwände in Personen- und Postwagen	gelb
• Seitenwände in Gepäckwagen (Zugführerraum)	gelb
• Seitenwände in Gepäckwagen (Gepäckraum)	grau
• Sitze und Rückwände aus Holz	natur
• Fußboden	braun

Der Dachanstrich bayerischer Personenwagen bestand aus reinem Waterproof, dem etwas Kienruß beigemengt wurde. Er wurde auf die Drelldecken gestrichen. Der Farbton dürfte damit dunkelgrau bis schwarz gewesen sein.
Diesen Anstrich hatten die bayerischen Personenwagen über einen großen Zeitraum hinweg unverändert bis zum Ende der Länderbahnepoche 1920.
Für die Strecke Garmisch – Reutte in Tirol beschafften die Bayerischen Staatseisenbahnen 1913 Wagen für den Ausflugsverkehr, die abweichend von der Norm im Bereich der Fenster einen hellen Anstrich aufwiesen. Die Farbe dieses Anstriches (möglich ist hier ein Elfenbeinfarbton) sowie der Fenstereinfassungen ist nicht bekannt, Linien verzierten diesen Bereich zusätzlich. Auch im Bereich unterhalb der Fenster waren aufwendigere Zierlinien als sonst üblich angebracht.
Mit Einführung der 4. Wagenklasse in Bayern zum 1. April 1918 wurden viele ältere Wagen in solche der 4. Klasse umgewandelt. Bezüglich des Anstrichs dieser Wagen trat zunächst keine Änderung ein. Lediglich bei erforderlichem Neuanstrich sollten die Wagen 4. Klasse außen statt grün nun grau gestrichen werden, wobei auch die Fensterrahmen den grauen Anstrich erhalten sollten[6]. Für den Innenanstrich war dabei Hellgrau vorgeschrieben, nur die Decke blieb weiß. Es ist unbekannt, ob und wie viele Wagen 4. Klasse tatsächlich den grauen Anstrich erhalten haben.

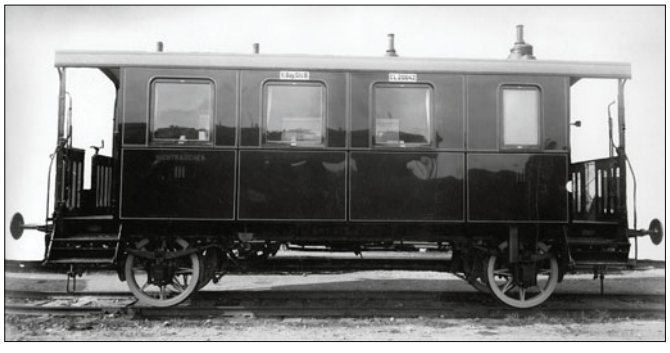


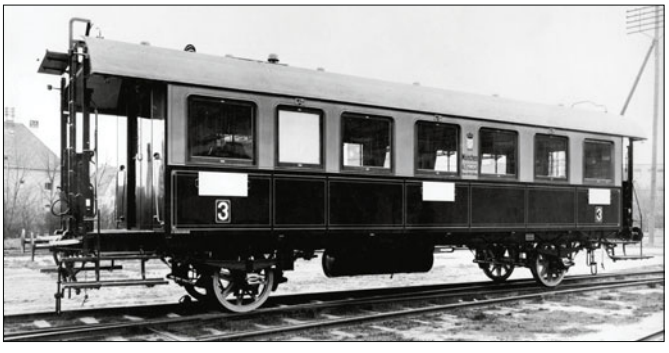
Lokalbahnwagen Bayern 20839 CL (Ausschnitt aus Lokalbahnwagen, Seite 11); gut zu erkennen sind hier die zusätzlichen Verzierungen an einem zweifarbig gestrichenen Wagen der Strecke Garmisch – Reutte (Werkfoto 1913 Nürnberg)



Abteilwagen Bayern 10025 B mit grünem Wagenkasten und Anschriften in goldener oder gelber Farbe (Werkfoto 1872 Nürnberg)

Der Schnellzugwagen Bayern 13031 CCü zeigt dieselben Eigenschaften bei Anstrich und Bezeichnung wie der Durchgangswagen unten (Werkfoto 1911 Nürnberg)





Oben links: Lokalbahnwagen Bayern 20642 CL; der Wagenkasten ist grün, Brüstungsleisten, senkrechte Deckschienen und Einfassungen sind schwarz mit weißen Absetzlinien, die Bezeichnung erfolgte durch Emailschilder mit schwarzer Schrift auf weißem Grund bzw. gelbe Anschriften mit schwarzen Schatten (Werkfoto 1906 München)
Oben rechts: Lokalbahnwagen Bayern 20839 CL für die Linie Garmisch – Reutte mit zweifarbigem Wagenkastenanstrich vermutlich in elfenbein/grün (Werkfoto 1913 Nürnberg)
Unten links: Durchgangswagen Bayern 2702 BCi; beim Anstrich des Wagens hat sich nichts geändert, die Bezeichnung besteht nun aus Emailschildern für die Identifizierung und die Klassen, das Eigentumszeichen ist als Abziehbild aufgebracht, der Rest durch gelbe Anschriften (Werkfoto 1910 Nürnberg)

Elsaß-Lothringische Eisenbahnen

Die preußischen Vorschriften für den Anstrich der Personen- und Gepäckwagen waren ab etwa 1874 auch im Bereich der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in vollem Umfange gültig.
Demnach waren bis 1914 die Wagenkästen der Personenwagen im Bereich der

• 1. Klasse	zunächst gelb, später grün
• 2. Klasse	grün
• 3. Klasse	dunkelbraun
• 4. Klasse	grau

Für die übrigen Wagen sowie für Untergestelle und Beschlagteile war festgelegt:

• Wagenkästen der Postwagen	grün
• Wagenkästen der Gepäckwagen	rotbraun
• Untergestelle und Anbauteile	schwarz

Auch die Einfassungen und Absetzlinien waren wie in Preußen an den Wagen angebracht (siehe Seite 21).
Ab 1914 war der grüne Einheitsanstrich der Reisezugwagen auch in Elsaß-Lothringen vorgeschrieben.

Als Beleg für die Mehrfarbigkeit auch der D-Zug-Wagen ist der 1998 ABCCü der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen abgebildet. Er ist nach den Vorschriften der preußischen Staatsbahnen von 1905 lackiert und beschriftet. Als einzige Abweichung befindet sich die abgekürzte Bezeichnung „Els.-Loth.“ der Eigentumsverwaltung am Langträger links der Wagennummer. Es sind die schwarzen Deckschienen sowie die gelben Absetzlinien im Bereich der 1. und 2. Klasse zu erkennen. Die Absetzlinien treffen hier mit dem Grün des Wagenkastens zusammen. Im Bereich der 3. Klasse sind nun nicht etwa keine Absetzlinien vorhanden. Sie sind nur, da rot, bedingt durch das seinerzeit verwendete Filmmaterial, nicht zu erkennen. Die roten Linien korrespondieren mit dem braunen Wagenkasten. Noch einmal ist eine gelbe Linie um das Platznummernschild der 1. Klasse gezogen. Die Angaben über das Wagengewicht und die Untersuchungsdaten fehlen noch.

Oben links: Schnellzugwagen Elsaß-Lothringen 1998 ABCCü (Werkfoto 1908 Mombach)

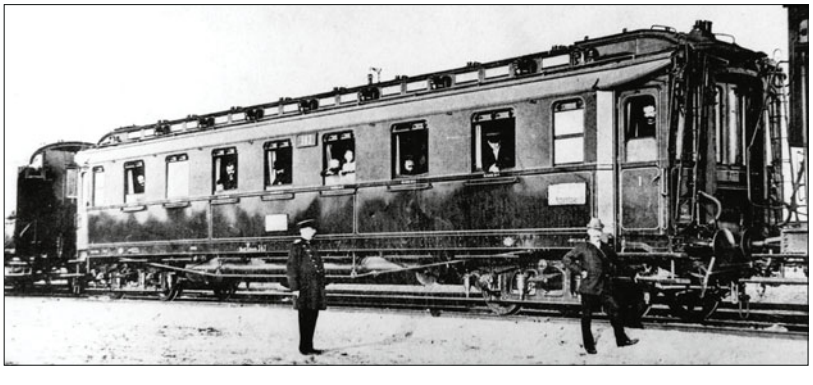
Oben rechts: Gepäckwagen Elsaß-Lothringen 40839 P in rotbrauner Farbgebung (Werkfoto 1912 Rastatt)

Links: Durchgangswagen Elsaß-Lothringen 2600 BCi in braungrüner Einheitsfarbgebung (Werkfoto 1914 Rastatt)

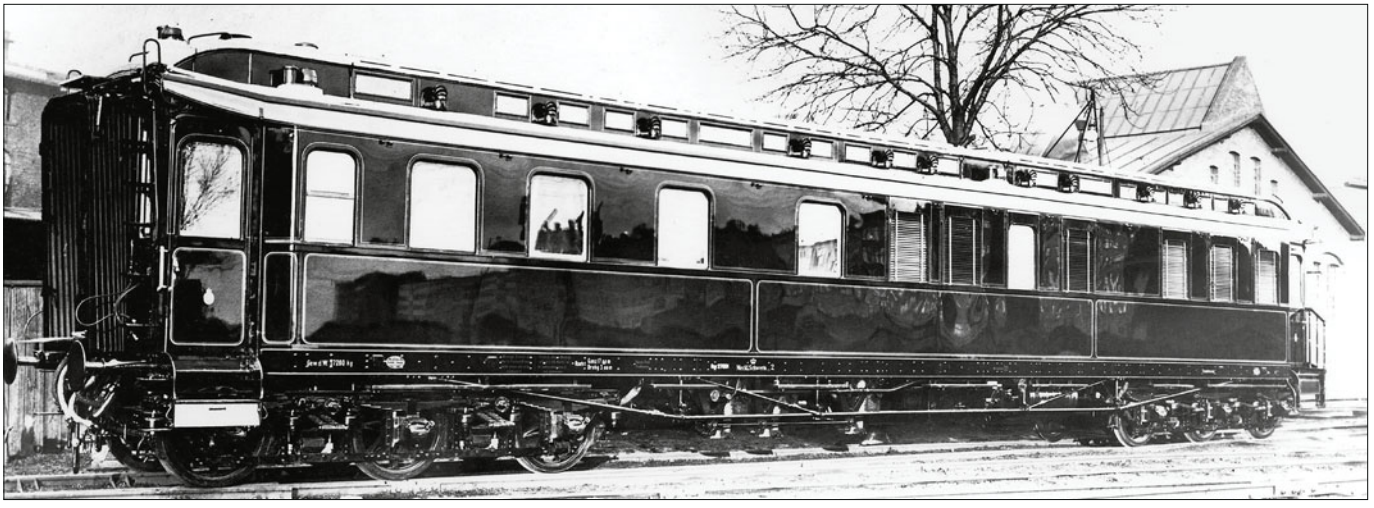
Mecklenburgische Eisenbahnen

Die staatliche Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn hat bereits im Dezember 1874 bestätigt, dass sie beabsichtigt, den vom Reichseisenbahnamt empfohlenen Anstrich der Reisezugwagen in den von den preußischen Staatseisenbahnen vorgeschlagenen Farben ebenfalls anzuwenden[7]. Demnach waren ab diesem Zeitpunkt alle neu zu streichenden und neu gelieferten Wagen mit den Farben Gelb für die 1., Grün für die 2., Braun für die 3. und Grau für die 4. Klasse versehen worden. Spätestens 1880 hatten auch die vorhandenen Wagen diesen Anstrich, nachdem bemerkt wurde, dass der Neuanstrich dieser Wagen voraussichtlich innerhalb der nächsten 6 Jahre erledigt sein wird. Auch in Mecklenburg-Schwerin wurde um 1881 den Wechsel vom Gelb zum Grün bei der 1. Klasse vollzogen, nachdem sich das Gelb als zu schmutzanfällig erwiesen hatte. Auch der Übergang zum grünen Einheitsanstrich der mecklenburgischen Reisezugwagen dürfte analog zu Preußen um 1914 erfolgt sein.

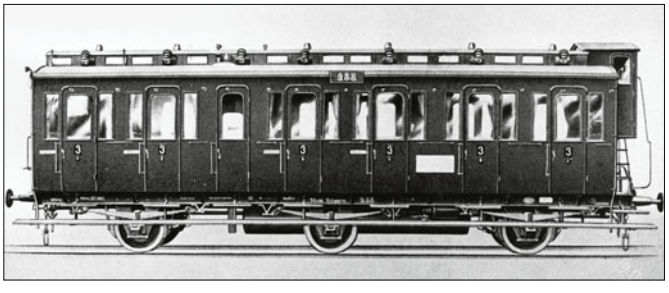
Über die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelms-Eisenbahn (Mecklenburg-Strelitz) liegen leider keine Angaben vor. Es ist jedoch naheliegend, dass auch hier die Farbgebung der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn angewendet worden ist.



Mecklenburg-Schwerin 141 ABBü mit grünem Wagenkasten (Foto um 1903 Sammlung Emil Konrad)



Durchgangswagen Elsaß-Lothringen 2600 BCi in braungrüner Einheitsfarbgebung (Werkfoto 1914 Rastatt)



Abteilwagen Mecklenburg-Schwerin 488 C mit braunem Wagenkasten, das Nummernschild weist die in Mecklenburg übliche verschnörkelte Schrift auf (Werkfoto 1909 Gotha)

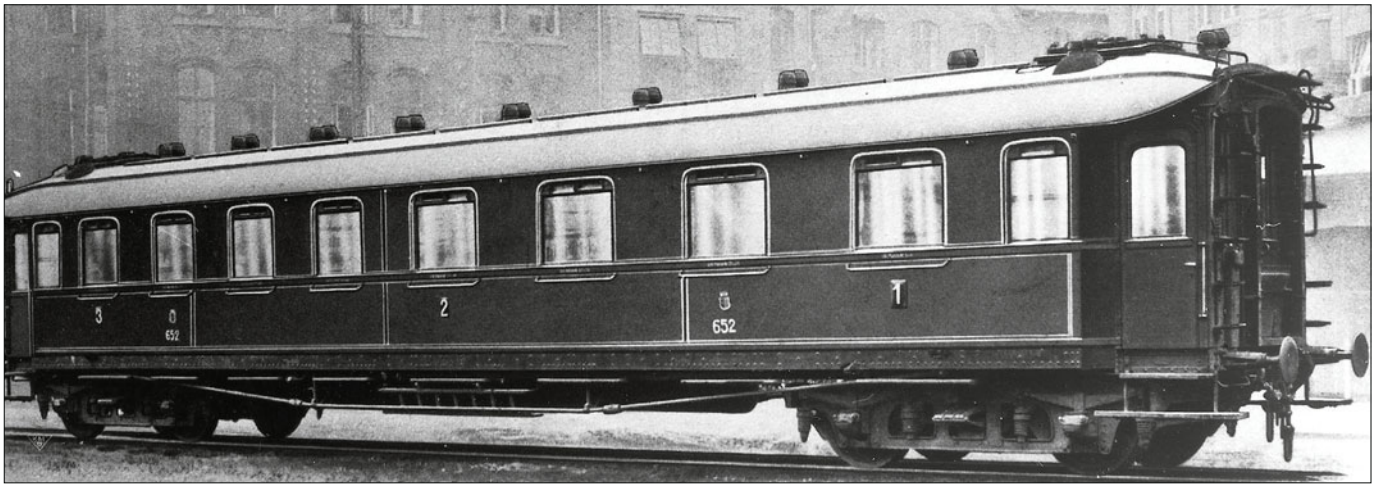
Mecklenburg-Strelitz 17 PPostü dürfte bereits den grün/schwarzen Einheitsanstrich der Deutschen Reichsbahn aufweisen (Werkfoto 1922 Görlitz)

Oldenburgische Eisenbahnen

Die Lieferbedingungen8 für die Wagen der Gattung BCi von 1897[8] geben über den Anstrich der oldenburgischen Wagen wie folgt Aufschluss:

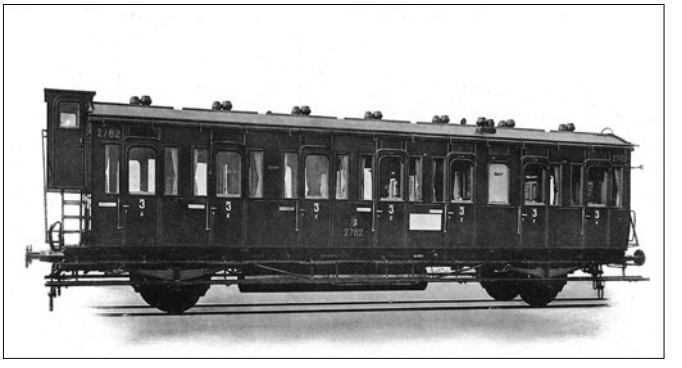
Außenwände	braun[9]
breiter Einfassungsstreifen für 2. Klasse	grün
schmale Absetzlinien	gelb
Einfassung an der unteren Kastenkante	schwarz
Eisenteile, Eckwinkel und Leisten am Kasten	schwarz
Untergestell	sc hwarz
Achsen, Räder, Achshalter u. büchsen, Federn	perlgrau

Die schmalen Linien waren 2 mm breit und setzten die breiten Einfassungen für die 2. Klasse sowie die einzelnen Felder, Türen und Fenster zum übrigen Anstrich ab.
Über die weitere Entwicklung des Anstrichs der Reisezugwagen in Oldenburg ist nichts Verbindliches bekannt. Es ist möglich, dass die Empfehlungen des Reichseisenbahnamtes, die von Preußen vorgeschlagene Farbgebung der Wagenkästen zu übernehmen, auch in Oldenburg umgesetzt worden ist.
Das für die Mecklenburgischen Eisenbahnen Gesagte dürfte somit grundsätzlich auch für die Oldenburgischen Staatseisenbahnen gelten.



Schnellzugwagen Oldenburg 652 ABCCü; auch wenn es auf diesem Bild nicht gut zu erkennen ist: der Wagenkasten hat vermutlich grünen Anstrich im Bereich der 1. und 2. Klasse und braunen in der 3. Klasse (Werkfoto 1910 Düsseldorf)

Schmalspurwagen Oldenburg Wangerooge 2 C mit braunem Wagenkasten nach preußischem Vorbild (Werkfoto 1910 Uerdingen)

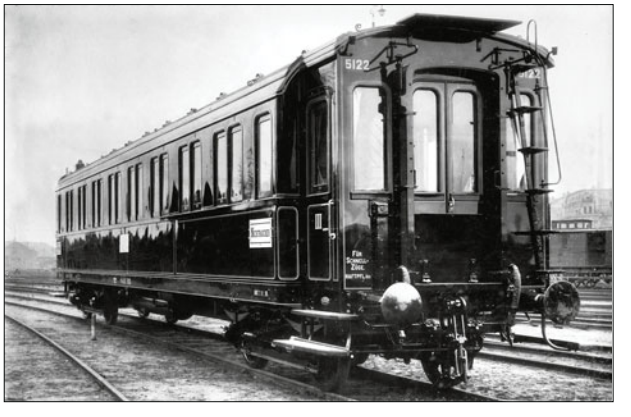


Abteilwagen Oldenburg 2762 C ebenfalls mit braunem Wagenkasten (Werkfoto 1912 Uerdingen)

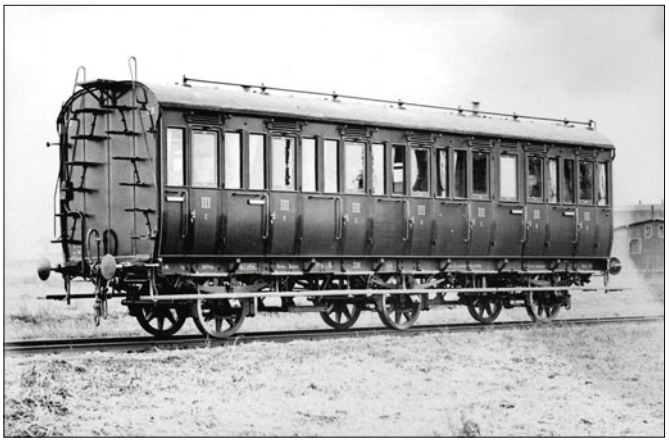
Pfälzische Eisenbahnen

Über den Anstrich der Wagen der pfälzischen Privateisenbahnen bis zum Übergang auf die Bayerischen Staatseisenbahnen 1909 liegen keine Informationen vor. Es ist möglich, dass die in Preußen eingeführten und vom Reichseisenbahnamt empfohlenen Vorschriften zur Kennzeichnung der Wagenklassen auch in der Pfalz eingeführt waren.

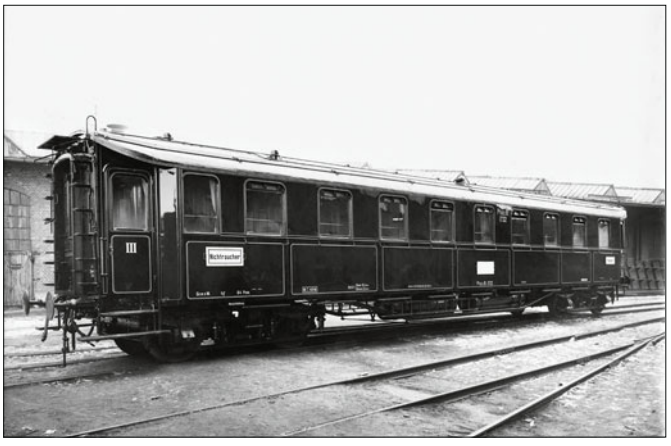
Bereits vor der Verstaatlichung wurden außerdem Wagen bayerischer Bauart an die Pfalz-Bahn geliefert. Sie waren nach den Vorschriften der Bayerischen Staatseisenbahnen lackiert. Wagenkästen aller Personen-, Gepäck- und Postwagen wurden nach der Verstaatlichung bei Neuanstrich einheitlich grün gestrichen. Die Deckschienen und Eckprofile hatten schwarzen Anstrich, der durch eine schmale Linie in weißer Farbe abgesetzt war. Alle Teile des Untergestells sowie die Beschlag- und die Anbauteile hatten schwarzen Anstrich. Die Anschriften waren gelb.



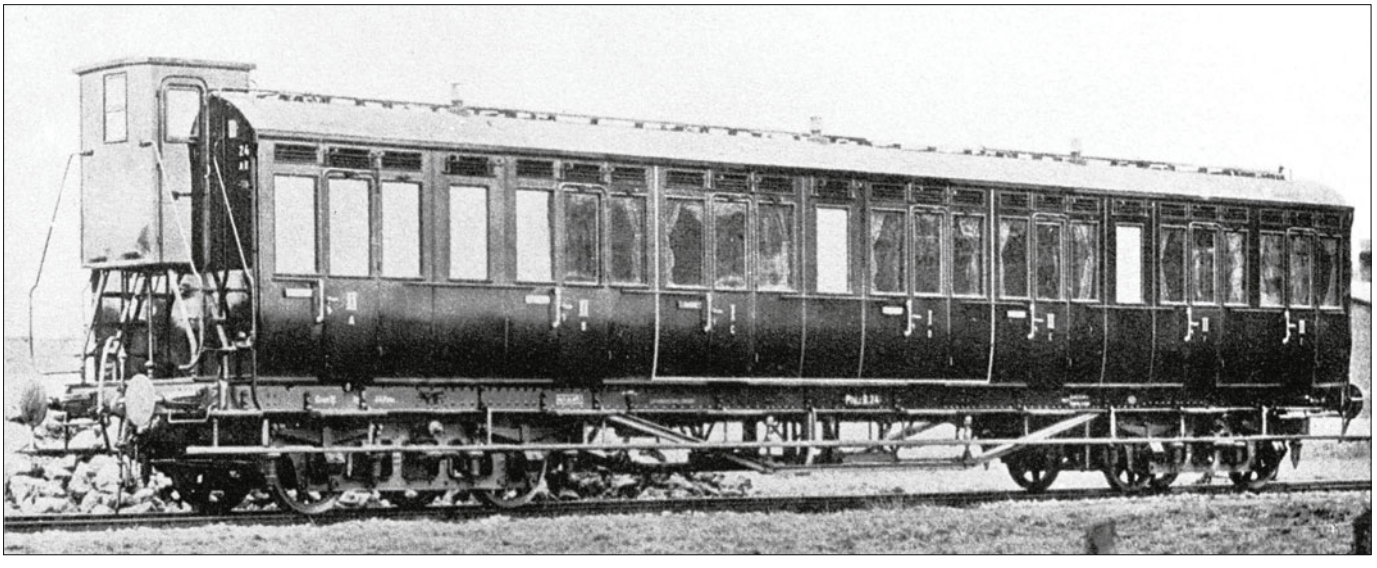
Schnellzugwagen Pfalz 5122 CCü; Wagenkasten grün, Brüstungsleisten, Deckschienen und Langträgerverkleidung schwarz, Absetzlinen weiß, Anschriften gelb (Werkfoto 1898 Nürnberg)



Abteilwagen Pfalz 218 C; Wagenkasten und Langträger grün, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Absetzlinen weiß, Anschriften gelb (Werkfoto 1903 Rastatt)



Pfalz 1758 ABBü ist ebenfalls grün mit schwarzer Langträgerverkleidung, Einfassungen und Absetzlinien sind nicht vorhanden (Werkfoto 1907 Nürnberg)



Abteilwagen Pfalz 24 ABB besitzt grünen Wagenkasten mit gelber Einfassung der Abteile 1. Klasse (Werkfoto 1905 Rastatt, Sammlung Joachim Deppmeyer)

Schnellzugwagen Pfalz CCü 1732; Wagenkasten grün, Langträgerverkleidung, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Absetzlinen weiß, Anschriften gelb (Werkfoto 1907 Nürnberg)

Schnellzuggepäckwagen Pfalz 287 PPü (Werkfoto 1907 Nürnberg)

Preußische Staatseisenbahnen

1854 gab es noch kein zusammenhängendes preußisches Staatsbahnnetz und damit auch noch keine einheitliche Regelung des Wagenanstriches auf den Staatsbahnen. Nur als Beispiel sei hier aber auf den Anstrich der Wagen der (privaten) Frankfurt-Hanauer Eisenbahn verwiesen, die in diesem Jahr Lieferbedingungen für Personen-, Gepäck- und Güter-Wagen herausgab, die schon sehr klar auf Anstrich und Bezeichnung der Wagen eingingen (siehe Anhang, S. 213). Sogar auf gleiche (d. h. einheitliche) Farbe und „Probenummern“ wird gesondert verwiesen. Diese Bahn schrieb für alle Wagen einheitlich grünen Außenanstrich in der Farbe des „grünen Zinnober“ und Leistenwerk in braun vor. Absetzlinien waren bei der 1. und 2. Klasse goldfarben, bei der 3. Klasse gelb.
Im November 1873 hatte der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten[10] bei den preußischen Staatseisenbahnen im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Anstriches der Wagenkästen und der Farben der Fahrkarten eine Umfrage durchgeführt, die unter anderem Auskunft geben sollte über

- den gegenwärtigen Anstrich der Wagenkästen
- die Anordnung der Wagennummer
- die Bezeichnung der Abteile
- die Farben der Fahrkarten.

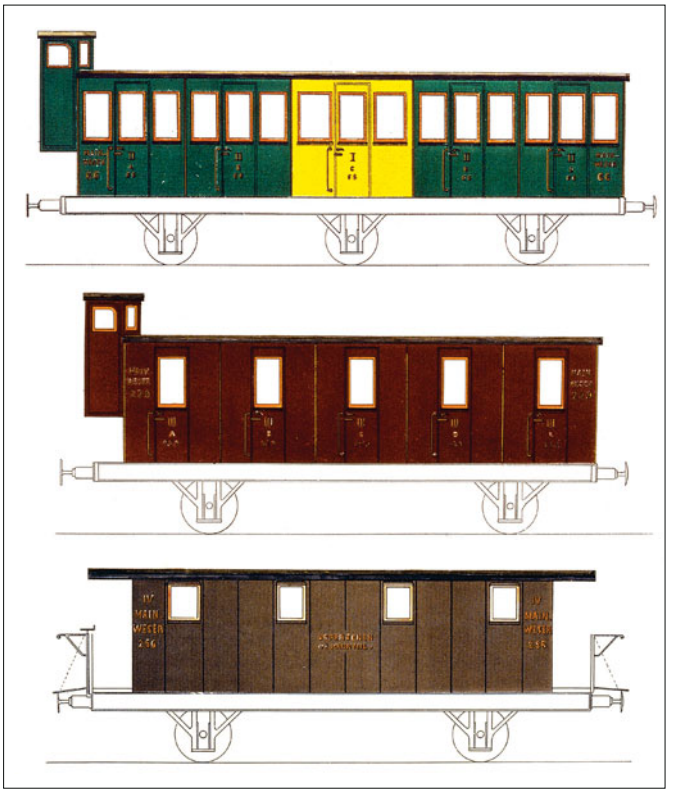
Das Ergebnis der Umfrage ist auszugsweise in Tabelle 1 auf der folgenden Seite oben dargestellt. Dabei ist bemerkenswert, dass es seinerzeit noch keinen einheitlichen Anstrich der Wagenkästen gegeben hat. Vielmehr hatten die Verwaltungen den Anstrich übernommen, den die Vorgängerbahnen schon bis zur Verstaatlichung angewendet hatten – und diese waren natürlich völlig unabhängig bei der Farbwahl. Eine Notwendigkeit, hier etwas zu ändern, bestand zunächst nicht.
Der Obermaschinenmeister der Main-Weser-Bahn Theodor Büte erstellte aufgrund der Umfrage drei Zeichnungen mit seinen Farbvorschlägen für die Kennzeichnung der 4 Wagenklassen.
Aufgrund der vorstehenden Angaben, der von den Verwaltungen gemachten Vorschläge für einheitliche Farbgebung der Personenwagen und des Wunsches des Ministers der öffentlichen Arbeiten ergingen daraufhin 1874 folgende

Maßregeln zur leichteren Orientirung des reisenden Publikums:
Um bei einem längeren Eisenbahnzuge mit Personenbeförderung leicht erkennen zu können, wie die Fahrklassen in demselben vertheilt sind, empfiehlt sich die Kennzeichnung der letzteren durch bestimmte Farben des Anstrichs an den Personenwagen. Die Bedeutung der einzelnen Farben wird dem reisenden Publikum leicht verständlich gemacht, wenn die Fahrbillets der einzelnen Klassen entsprechende Farben haben.
Um ferner den Passagieren, welche sich aus ihrem Coupé entfernt haben, die Wiederauffindung desselben zu erleichtern, sind alle Coupés außen und innen mit einer deutlichen Bezeichnung zu versehen, welche keine Verwechslung zuläßt.
1) Bei der Wahl der Farben für den äußeren Anstrich der Personenwagen sind folgende Rücksichten zu nehmen:
a) Die Farben müssen sowohl bei Tageslicht als bei Nachtbeleuchtung gut zu unterscheiden sein.
b) Für die am zahlreichsten vertretenen Fahrklassen sind die billigeren und haltbareren Farben zu verwenden.
c) Die Herstellung eines gleichmäßigen Anstrichs bei allen Bahnen muß möglichst leicht herbeizuführen sein.

Diesen Rücksichten entspricht es, wenn für die

- *I. Klasse – Gelb*
- *II. Klasse – Dunkelgrün*
- *III. Klasse – Braun*
- *IV. Klasse – Grau*

gewählt wird. Diese Farben sind nach angestellten Versuchen auch bei Laternenbeleuchtung leicht zu unterscheiden, und die am häufigsten anzuwendenden Farben, Dunkelgrün und Braun, sind erfahrungsmäßig besonders haltbar. Dieselben sind daher auch schon im weitesten Umfange bisher angewandt. Zugleich wird damit in Betreff der drei ersten Fahrklassen eine Übereinstimmung der Farben mit den auf den Österreichischen Bahnen ziemlich allgemein angewandten herbeigeführt, während die vierte Klasse dort noch keine Verbreitung gefunden hat.



Entwürfe der Main-Weser-Bahn für die Klassenfarben (1874); oben Wagen 1. und 2. Klasse, mitten Wagen 3. und unten 4. Klasse (Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin)

Farben der Reisezugwagen der preußischen Eisenbahnen 1873

Bahnverwaltung	Farbe des Anstrichs	Anschriften
Bergisch-Märkische Bahn	I. und II. Klasse: grün; III. und IV. Klasse: braunroth	
Frankfurt-Bebraer Bahn	hellbraun	
Hannoversche Bahn	dunkelgrün	
Main-Weser-Bahn	braun	
Nassauische Bahn	dunkelbraun	
Niederschlesisch-Märkische Bahn	rothbraun	gelb
Oberschlesische Eisenbahn	braun	goldfarben
Ostbahn	dunkelgrün	hellgelb
Rhein-Nahe-Bahn	caffebraun	gelb
Saarbrücker Bahn	feuriges rothbraun	gelb
Westfälische Bahn	dunkelbraun	goldfarben

2) Die Farben der Fahrbillets sind den vorigen entsprechend zu wählen, jedoch mit Rücksicht auf die Deutlichkeit des Drucks in helleren Tönen zu halten. Billets, welche einer besonderen Kennzeichnung bedürfen, wie Retourbillets, Militärbillets pp, ist außer der Farbe der Fahrklasse noch die weiße Farbe – in vertikalen oder horizontalen Streifen pp – zur Anwendung zu bringen. (…)

Mit dem Erlass III. 23979/V. 5261 vom 3. November 1874 empfiehlt schließlich das Handelsministerium, anstelle eines rotbraunen besser einen lederbraunen Farbton für die III. Klasse zu verwenden, da sich Letzterer bei Laternenbeleuchtung besser von dem Grün der II. Klasse unterscheidet.

1874 bis 1881

Mit dem vorstehend auszugsweise zitierten Erlass des Preußischen Ministers für Handel vom 12. Mai 1874 – II 7321 – wurde für die preußischen Staatsbahnen und vom Staate verwalteten Privatbahnen ein einheitliches Farbschema für den Außenanstrich der Wagenkästen der Personenwagen „zur leichteren Orientierung des reisenden Publikums“ verbindlich eingeführt[13]. Danach hatten die Reisezugwagen der preußischen Staatseisenbahnen in Übereinstimmung mit den Kennfarben der Fahrkarten im Allgemeinen folgenden Anstrich:

Wagenkästen der Personenwagen im Bereich der

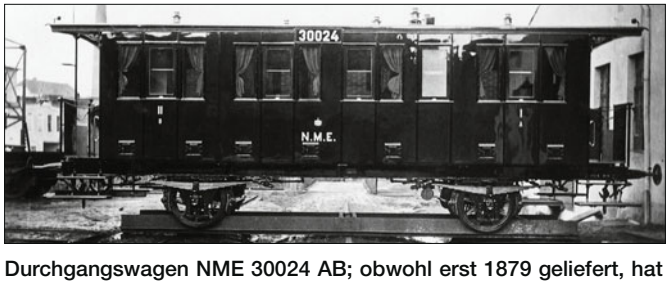
• 1. Klasse	gelb
• 2. Klasse	grün
• 3. Klasse	dunkelbraun
• 4. Klasse	grau.

Für die übrigen Wagen sowie für Untergestelle und Beschlagteile war festgelegt:

• Wagenkästen der Postwagen[14]	gelb
• Wagenkästen der Gepäckwagen	rotbraun
• Untergestelle und Anbauteile	schwarz.

Nach diesem Erlass waren neu zu liefernde Wagen sofort mit diesem Anstrich zu versehen, vorhandene „Personenwagen, deren Anstrich hiervon abweicht, sind dagegen erst nach und nach bei Gelegenheit des Neulackirens mit dem entsprechenden Anstrich zu versehen“.
Die Quelle macht keine Angaben zu Absetzlinien, wie sie späteren Vorschriften zu entnehmen sind.
Die Lieferbedingungen für Wagen[15] von 1878 verlangen für die Eckprofile und die Blechstreifen an den Fenstern einen schwarzen Anstrich, der durch rote Absetzlinien begrenzt wird.
Vereinzelt gab es von den Vorschriften abweichende Farbgebungen. So wurde ein Wagen 1./2. Klasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn als Ausstellungsobjekt für die Düsseldorfer Gewerbeausstellung vollständig dunkelblau mit goldschwarzen Zierlinien gestrichen[16].

Durchgangswagen Preußen Frankfurt 534 D; dieses Bild zeigt den grauen Anstrich der Wagen 4. Klasse. Bemerkenswert ist die Eigentumsbezeichnung K. E. D. Frankfurt, die bis zur Einführung des allgemeinen Eigentumszeichens (Adlerbild) angeschrieben wurde (Werkfoto 1878 Görlitz).



Durchgangswagen NME 30024 AB; obwohl erst 1879 geliefert, hat der Wagen offenbar noch den ursprünglich rotbraunen Anstrich der NME (Werkfoto 1879 Görlitz)

Bemerkenswert ist, dass die senkrechten Wände der Oberlichtaufbauten sowie die Bremserhäuser in der Farbe des Wagenkastens gehalten wurden, wie es sowohl Fabrikfotos als auch die im Deutschen Technik-Museum in Berlin erhaltenen Modelle aus jener Zeit belegen.

1881 bis 1905

Wegen der hohen Schmutzempfindlichkeit der Wagenkästen im Bereich der 1. Klasse und der Postwagen wurde die gelbe Farbe vermutlich bereits mit Erlass vom 25. Juni 1881 durch eine grüne wie bei der 2. Wagenklasse ersetzt[17]. Zur besseren Unterscheidung der Abteile 1. Klasse wurden diese dann mit einem umlaufenden gelben Streifen am Wagenkasten gekennzeichnet. Im „Ober-Barnimer Kreisblatt und Zeitung“ vom 22. September 1881 heißt es dazu:

Der Anstrich der Wagen ist einheitlich geregelt und tritt eine Änderung gegen den bisherigen Anstrich der Personenwagen insofern ein, als die gelbe Farbe für den Anstrich Coupees 1. Klasse, welche sich im Betriebe, namentlich bei der Kohleheizung nicht als widerstandsfähig genug erwiesen hat, in Wegfall kommt und durch die grüne Farbe der 2. Klasse ersetzt wird. Um im übrigen die Übereinstimmung der Farben der Coupees mit denen der Fahrbillette gleicher Wagenklassen – gelb – grün – rot-braun – grau – aufrechtzuerhalten, werden die nunmehr grün angestrichenen Coupees 1. Klasse mit gelben Absetzungslinien umrändert werden.

Analog dazu erhielten die nunmehr grün zu streichenden Bahnpostwagen als Kennzeichen „oberhalb des Briefeinwurfes eine 8 Zoll lange und 5 Zoll hohe Abbildung der Siegelseite eines Briefes in weißer Farbe[18]“.
Die ab 1888 gültigen Vorschriften[19] machen für den Anstrich der Personen- und Gepäckwagen folgende Angaben:

Die Wände der Personenwagen erhalten einen äusseren Anstrich nach den Farbe-Probetafeln I/A, II/A, III/A und IV/A und an den Unterkanten einen schwarzen Streifen von 40 mm Breite. Die Eckwinkel, eisernen Leisten, eisernen Handgriffe, Fusstritte, Haken, Oesen, Bremstheile, Laternen und Leinenstützen am Wagenkasten sowie die Untergestelle (einschliesslich der Achsbuchsen) sind schwarz zu streichen. (...)
Für die einzelnen Wagen-Klassen gelten folgende besonderen Vorschriften:
Die Begrenzungsflächen der I. Klasse erhalten einen olivengrünen Anstrich nach Probetafel I/A, welcher von einem 30 mm breiten, gelben Streifen ringsum eingefasst ist. Die einzelnen Felder sowie die Thüren und Fenster sind mit einem 2 mm breiten gelben Streifen abzusetzen. Die Anschriften am Wagenkasten sind mit Blattgold, am Untergestell mit gelber Farbe auszuführen.
Die Begrenzungsflächen der II. Klasse erhalten einen olivengrünen Anstrich nach Probetafel II/A. Die einzelnen Felder sowie die Thüren und Fenster sind mit einem 2 mm breiten gelben Streifen abzusetzen. Die Anschriften am Wagenkasten sind mit Blattgold, am Untergestell mit gelber Farbe auszuführen.
Die Begrenzungsflächen der III. Klasse erhalten einen dunkelbraunen Anstrich nach Probetafel III/A. Die einzelnen Felder sowie die Thüren und Fenster sind mit einem 2 mm breiten hellrothen Streifen abzusetzen. Die Anschriften am Wagenkasten und am Untergestell sind mit gelber Farbe (Ocker) auszuführen.
Die Begrenzungsflächen der IV. Klasse erhalten einen grauen Anstrich nach Probetafel IV/A. Die einzelnen Felder sowie die Thüren und Fenster sind mit einem 2 mm breiten hellrothen Streifen abzusetzen. Die Anschriften am Wagenkasten und am Untergestell sind mit gelber Farbe auszuführen. (...)
Die Wände der Gepäck- und Güterwagen erhalten einen äusseren Anstrich in rothbrauner Farbe nach der Farbe-Probetafel für Güterwagen. Die lotrechten Kanten des Wagenkastens und des Bremserhauses werden mit einem 10 mm breiten schwarzen Streifen abgesetzt. Die am Wagenkasten befindlichen Eisentheile, welche vom Zugpersonal benutzt werden, wie Verschlusstheile, Handgriffe, Fusstritte, Leitern, Laternen- und Leinenstützen, ferner das Schreibschild für die Wegeangabe etc. sowie das Untergestell (einschliesslich der Achsbuchsen) sind schwarz zu streichen. Bei den Gepäckwagen mit Blechbekleidung sind ferner die Eckwinkel und die Deckleisten schwarz zu streichen.
Die zur zeitweisen Beförderung von Personen bestimmten, mit Endperrons versehenen bedeckten Güterwagen erhalten einen Anstrich in der für Personenwagen III. Klasse vorgesehenen Farbe(...)
Die Vorschriften für Personenwagen II. Klasse sind auch für den Anstrich der Bahnpostwagen massgebend. Auch die Postabtheilungen in Eisenbahnwagen erhalten den gleichen Anstrich.

Bei gemischten Wagen wurden die Wagenkästen – wie aus diesen Vorschriften zu entnehmen ist – mehrfarbig gestrichen, wobei die Farbtrennlinie in der Mitte zwischen den Fenstern der benachbarten Abteile verlief, auch wenn sich dort nicht die innere Trennwand befand.
Die oben genannten Probetafeln liegen uns leider nicht vor. Die Nachforschungen von Dr. Klaus Weibezahn beim seinerzeitigen Verkehrs- und Baumuseum in Berlin sind in diesem Zusammenhang sehr nützlich[20] und haben folgende Gegenüberstellung der Farbtafeln mit heute gültigen RAL-Farbtönen ergeben:

• olivengrün (Tafel I/A, II/A)	braungrün	RAL 6008
• dunkelbraun (Tafel III/A)	nußbraun	RAL 8011
• grau (Tafel IV/A)	moosgrau	RAL 7003
• rothbraun (Güterwagen)	rotbraun	RAL 8012

Diese Farbtöne wurden anhand der seinerzeit im Verkehrs- und Baumuseum (dann Museum für Verkehr und Technik, jetzt Deutsches Technik-Museum) Berlin vorhandenen Modelle und Originalfahrzeuge aus der Zeit um die Jahrhundertwende ermittelt, wie sie sich heute darstellen. Deshalb

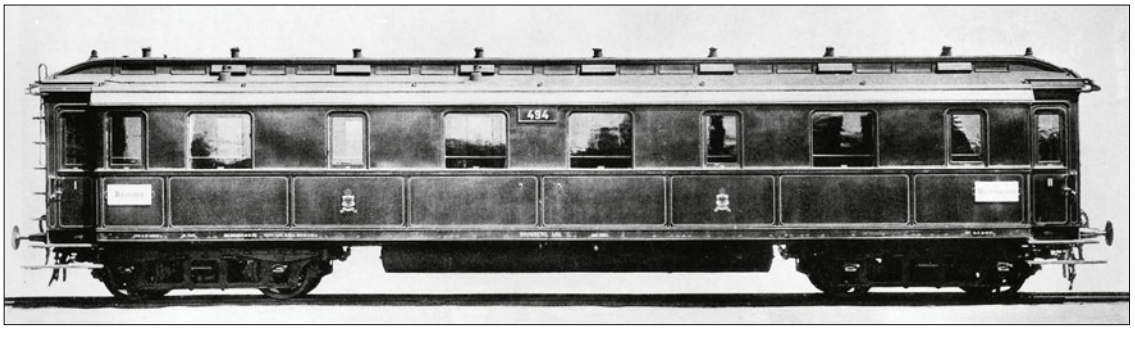
ist nicht ganz auszuschließen, dass seit der Entstehung der Modelle umweltbedingte Farbveränderungen stattgefunden haben, die natürlich in der obenstehenden Gegenüberstellung nicht berücksichtigt werden konnten[21].

Über den Anstrich der Wagendächer enthalten die Anstrichvorschriften keine Angaben. „Die Besonderen Bedingungen für die Ausführung und Lieferung der Bahnpostwagen“ von 1889[22] nennen hierzu Einzelheiten. Üblich war demnach eine Dacheindeckung mit Leinwand, welche mit einer breiigen Deckenmasse getränkt wurde, die aus einer „Mischung von 15 kg Firniß, 2,5 kg Burgunderharz, 15 kg Schlemmkreide, 2,5 kg Goldocker, 2,5 kg Umbra und 2,5 kg Silberglätte hergestellt ist“. Darauf kam schließlich ein dreimaliger Anstrich mit Waterproof-Firnis. Der letzte Anstrich war in noch nassem Zustande mit Sand zu bestreuen. Der Farbeindruck dürfte nach dem Neuanstrich sandfarben (grau bis beige) gewesen sein.

Die „Besonderen Bedingungen für die Lieferung von Personen-, Post- und Gepäckwagen“ vom Oktober 1899 schreiben eine Deckenmasse mit folgender Zusammensetzung vor: „42,4 kg Leinölfirnis, 28,3 kg gemahlene Kreide, 7,1 kg Ocker, 71 kg gebrannte Umbra, 1 kg Silberglätte und 14,1 kg Burgunderharz“. Auch hierauf war mittelfeiner Sand zu streuen. Der Farbeindruck dürfte von dem vorstehend genannten nicht wesentlich abgewichen haben. – Nicht unerwähnt bleiben sollen hier noch die Salonwagen des kaiserlichen Hofzuges. Sie waren als Sonderfahrzeuge im Bestand der preußischen Staatseisenbahnen mit einem Sonderanstrich versehen.

Sie waren im Bereich unter der Fensterbrüstung in einem blauen Farbton (Ultramarin mit Kobalt, sog. Kaiserblau), darüber weiß gestrichen. Der weiße Anstrich hat durch die Lackierung mit Überzugslack ein gelbliches, elfenbeinähnliches Aussehen erhalten. „Der untere Teil ist durch breite schwarze Leisten in Felder geteilt, welche starke goldene Absetzungen erhalten haben. Die Leisten des oberen Theiles (Fensterumrahmungen usw.) sind mit einem nußbaumfarbigen Anstrich versehen. Auch dieser Theil ist mit goldenen, jedoch schwächeren Strichen abgesetzt.“[23] Der Oberlichtaufbau hatte an Seiten- und Stirnwänden grauen Anstrich. „Das steilansteigende Seitendach ist bis zur Regenrinne mit schuppenartigem Muster in schwachen goldenen Linien versehen.“ Rahmen und Anbauteile unter dem Rahmen sowie Drehgestelle hatten schwarzen Anstrich. Genauere Angaben über die genannten Farbtöne können zurzeit nicht gemacht werden.

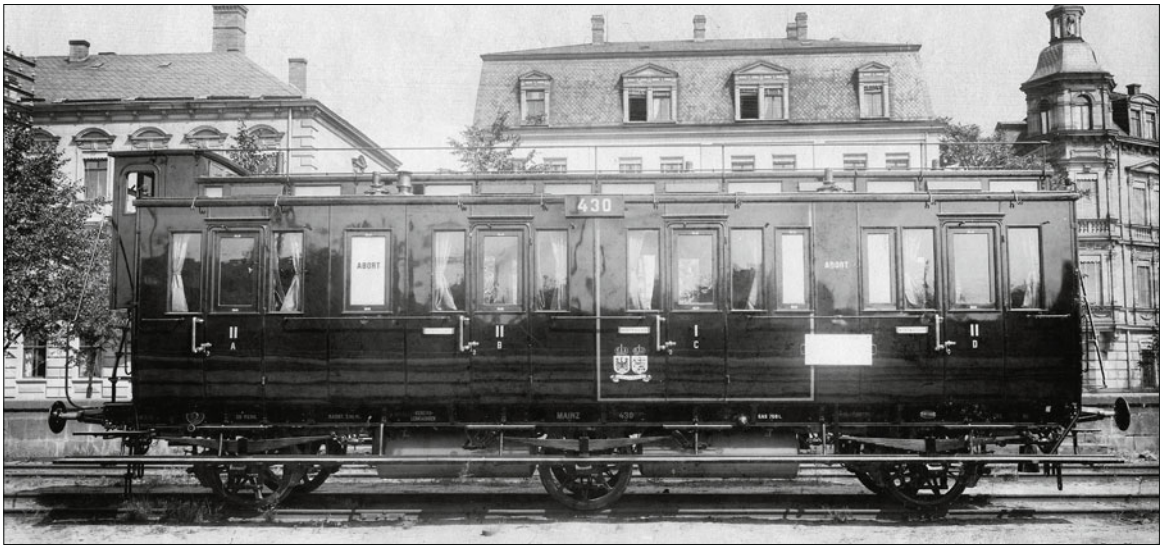
Die übrigen Salon- und Sonderwagen waren wie die D-Zug-Wagen 1. und 2. Klasse olivgrün mit Absetzlinien gestrichen.



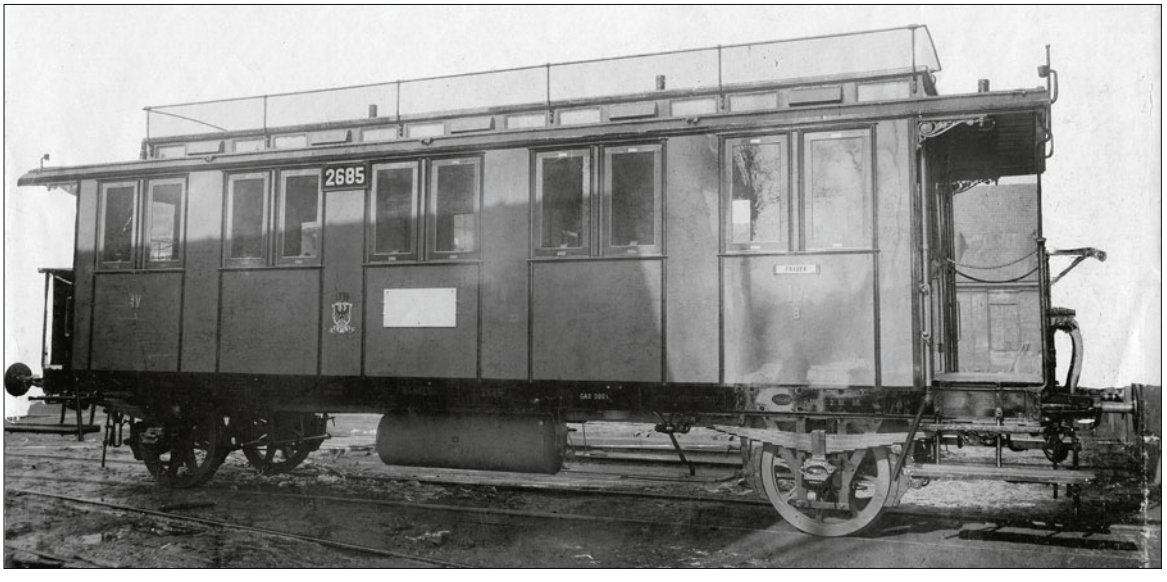
Schnellzugwagen Preußen Bromberg 494 ABBü; Wagenkasten grün, Langträgerverkleidung, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Absetzlinien gelb (Werkfoto 1894 Nürnberg)

Schlafwagen Preußen Berlin 87 Schlafü; Wagenkasten grün, Langträgerverkleidung, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Absetzlinien gelb (Werkfoto 1887 Görlitz)

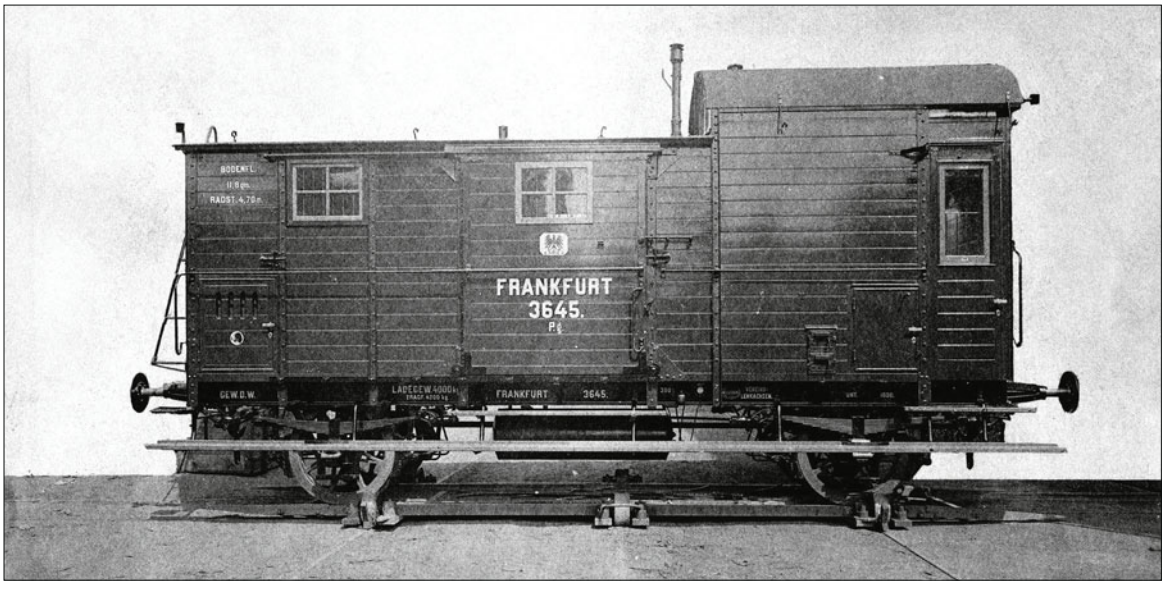
Abteilwagen Preußen Mainz 430 AB; der Wagenkasten ist einfarbig grün gestrichen und trägt zur Hervorhebung des Abteils 1. Klasse den 30 mm breiten gelben Streifen, gut zu erkennen ist auch das Mainzer Doppelwappen (Werkfoto 1898 Nürnberg)

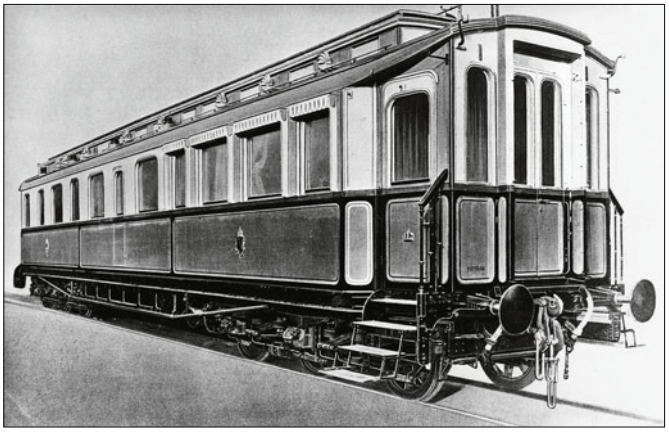


Durchgangswagen Preußen Frankfurt 2685 D; Wagenkasten grau, Deckschienen und Rahmen schwarz, Anschriften (wie bei allen preußischen Reisezugwagen) gelb, Klassenziffern mit schwarzen Schatten (Werkfoto 1898 Nürnberg)



Güterzuggepäckwagen Preußen Frankfurt 3645 Pg mit rotbraunem Wagenkasten, schwarzem Rahmen und weißen Anschriften (Werkfoto 1900 Nürnberg)





Hofsalonwagen Berlin 1; zur Hervorhebung des besonderen Status ist der Wagenkasten zweifarbig elfenbein/blau gestrichen, Brüstungsleisten, Deckschienen und Einfassungen sind schwarz, die Absetz- und Zierlinien goldfarben; die wenigen Anschriften sind schwarz bzw. gelb, z. T. mit schwarzen Schatten (Werkfoto 1904 Breslau)

1905 bis 19011

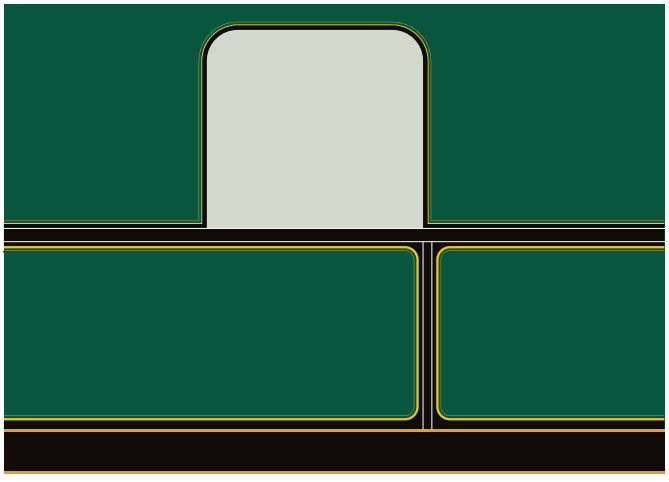
Als nächstes uns vorliegendes Dokument erlaubt die Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen vom 1. Mai 1905 eine Darstellung für den folgenden Zeitraum[24]. Für die Personen- und Gepäckwagen (ausgenommen D-Zug-Wagen) galten demnach noch die Vorschriften, wie sie 1888 bereits festgelegt worden waren.
Für D-Zug-Wagen (drei-, vier- und sechsachsige Schnellzugwagen mit Faltenbalgübergängen) wichen die Anstrichvorschriften von den oben genannten jedoch wie folgt ab:
Wagenkästen der

- ABü, ABBü und Schlafü olivgrün nach Probetafel I/A
- CCü dunkelbraun nach Probetafel III/A
- PPü rotbraun nach der Probetafel für Güterwagen
- PPostü und Postü olivgrün nach Probetafel II/A

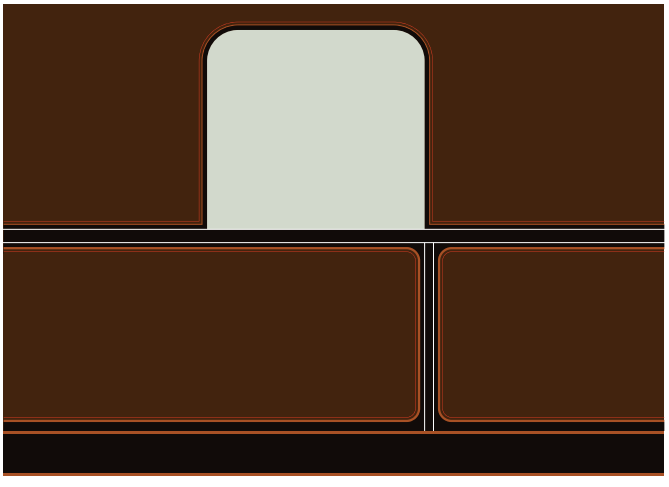
Die Eck- und Brüstungs- und Deckleisten sowie die Einfassungen waren schwarz. Die Abteile der ersten Klasse erhielten keinen Kennzeichnungsstreifen.
Die Seitenwandfelder der D-Zug-Wagen mit Ausnahme der reinen Gepäckwagen trugen zwei farbige Absetzlinien wie folgt:

• ABü, ABBü, Schlafü	hellgelb und dunkelgelb
• PPostü, Postü	hellgelb und dunkelgelb
• CCü	gelbbraun und rot

Die schwarzen Langträger der D-Zug-Wagen wurden an der Ober- und Unterkante mit mattgelben bzw. (nur bei CCü und bei ABCCü im Bereich der 3. Klasse) gelbbraunen 10 mm breiten Linien eingefasst.



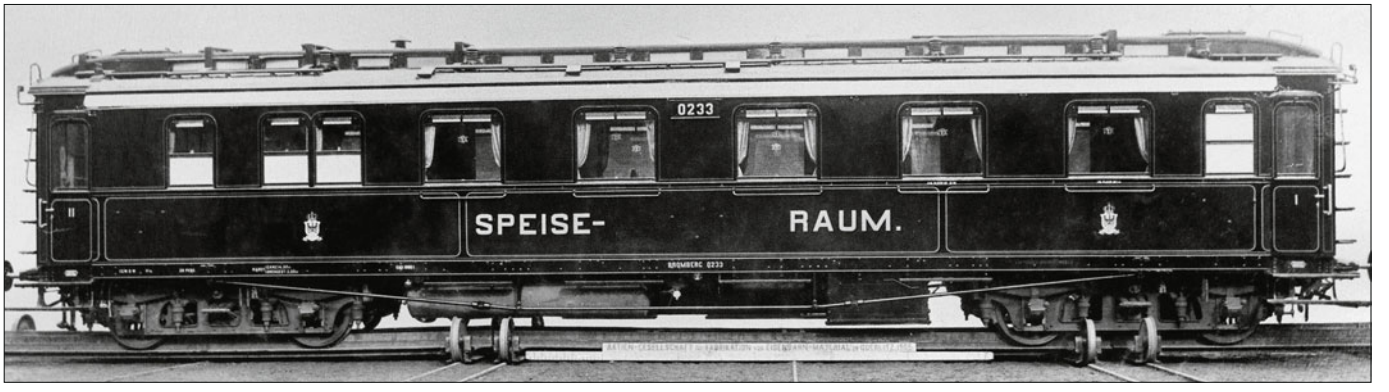
Anstrich der Seitenwände und Langträger von Schnellzugwagen 1. und 1./2. Klasse bis 1911



Anstrich der Seitenwände und Langträger von Schnellzugwagen 3. Klasse bis 1911

Weder die Ausgabe von 1905 noch die von 1911 (siehe unten) der Anstrichvorschriften enthalten Angaben über die Farbgebung der ABCCü. Fotos lassen jedoch darauf schließen, dass diese Wagen im Bereich der Abteile 1. und 2. Klasse olivgrün und im Bereich 3. Klasse dunkelbraun gestrichen waren[25], siehe hierzu auch Seite 12 unten.
Im Rahmen der Vereinfachung des Außenanstriches wurde 1909 angeordnet[26], dass die farbigen Absetzlinien ab der „nächsten“ Lieferung nicht mehr angebracht werden sollen. Demnach waren nur die 30 mm breiten gelben Streifen bei den Abteilen 1. Klasse und sämtliche schwarzen Einfassungen und Umrahmungen zugelassen. Diese Einfassungen waren bei den D-Zug- und Durchgangswagen eckig und nicht mehr abgerundet auszuführen.
Zur Dachfarbe: Seit Anfang 1904 erhielten in Preußen neue Wagen mit ungerader Wagennummer eine Dacheindeckung nach dem sogenannten „Berliner Verfahren“, die mit gerader Nummer nach dem „Cölner Verfahren“. Beim Berliner Verfahren war die Deckenmasse braun. Nach dem vollständigen Durchtrocknen dieser Deckenmasse erfolgte ein Anstrich mit

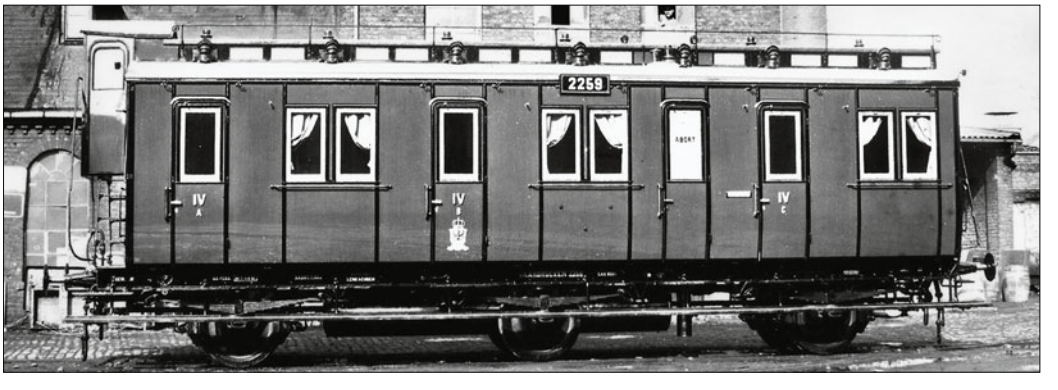
einer aus 12 kg Bleiweiß und 7 kg Leinölfirnis hergestellten Farbe. Beim Cölner Verfahren war die Deckenmasse weiß. Nach Aufbringen erfolgte auch hier ein Anstrich aus einer Farbe mit 67 Teilen Bleiweiß und 33 Teilen Leinölfirnis. Damit ergibt sich, dass die Wagendächer der preußischen Wagen im Ablieferungszustand weiß gewesen sind, was auch von Kurt Pierson im persönlichen Gespräch bestätigt wurde. Diesen Farbton tragen auch die Modelle von Personenwagen im Deutschen Technik-Museum in Berlin. Anzumerken ist hier, dass die weiße Dachfarbe aufgrund ihrer Zusammensetzung und der Umwelteinflüsse (Ruß, Bremsstaub) sehr schnell einen grünlich beigen Farbton angenommen hat[27].

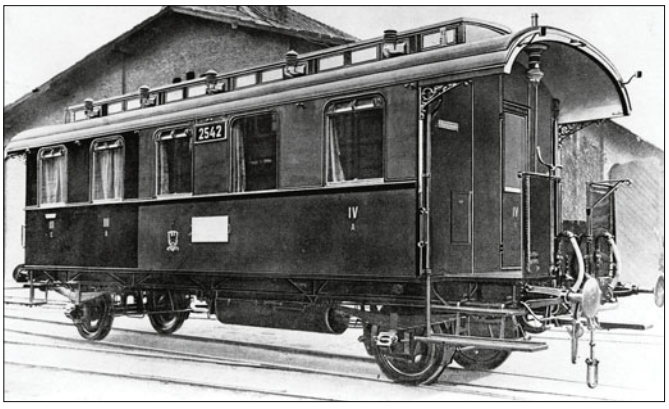


Schnellzugwagen mit Speiseraum Preußen 0233 Bromberg ABBü; Wagenkasten grün, Langträgerverkleidung, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Absetzlinien gelb, Anschriften gelb; bemerkenswert auch hier wieder das noch weiße Dach (Werkfoto 1905 Görlitz)

Schlafwagen Preußen 0186 Berlin Schlafü; Wagenkasten grün, Langträgerverkleidung, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Absetzlinien gelb, Anschriften gelb (Werkfoto 1908 Deutz)

Abteilwagen Preußen Saarbrücken 2269 D; Wagenkasten grau, Einfassungen, Deckschienen und Rahmen schwarz, Anschriften gelb, z. T. mit schwarzen Schatten (Werkfoto 1905 Deutz Sammlung Hermann Hoyer)





Durchgangwagen Preußen Essen 2542 CDi; Wagenkasten braun bzw. grau, Einfassungen, Deckschienen und Rahmen schwarz (Werkfoto 1905 Breslau) Der Kasten des zweiachsigen Durchgangwagens 3. und 4. Klasse nach der preußischen Zeichnung Bh 13 von 1904 ist zweifarbig braun und grau gestrichen.

Gepäckwagen Preußen Saarbrücken 3121 P; Wagenkasten rotbraun, Handläufe, Beschläge und Rahmen schwarz (Werkfoto 1909 Mombach)

Abteilwagen Preußen Berlin 1263 A; ein rarer Wagen, er besitzt einen gelben Kennzeichnungsstreifen an allen Abteilen sowie Wendeschilder für die 1. und 2. Klasse (Werkfoto 1909 Görlitz)

Abteilwagen Preußen Stettin 3609 D; der Wagen trägt den grauen Anstrich der 4. Klasse und Klassenschilder mit arabischen Ziffern; bemerkenswert ist auch hier wieder der weiße Anstrich des Daches (Werkfoto 1910 Nürnberg)

1911 bis 1914

Die Ausgabe 1911, gültig vom 1. Januar 1911, der „Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen“ enthält die gleichen Vorschriften über die Farbgebung der Wagen wie die Ausgabe von 1905, allerdings sind die farbigen Absetzlinien an allen Personenwagen entfallen[28]. Anzumerken ist, dass die farbigen Absetzlinien bei der Unterhaltung der Wagen ohnehin nicht regelmäßig erneuert wurden, so dass auch schon vor 1911 Wagen nach Neuanstrich die Werkstätten ohne Absetzlinien verlassen haben.
Die Verwendung bleifreier Farben wird ab 1912 allgemein für den Anstrich der Wagen vorgeschrieben. Ausnahmsweise durften die Farben Grau, Grün, Schreibgelb und Absatzrot mit einem Bleizusatz bis zu 5 % zugelassen werden[29]. Eine Änderung des Farbtons der Farben war mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

Schnellzugwagen Preußen 04283 ABBü Stettin; Wagenkasten grün, Brüstungsleisten, Deckschienen und Einfassungen schwarz, keine Absetzlinien mehr (Werkfoto 1915 Görlitz)

1914 bis 1920

Bereits 1909 hatte der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten per Erlass[30] die Prüfung der Frage nach einem einheitlichen Außenanstrich für alle Reisezugwagen veranlasst. Für seine Einführung wurde eine entsprechende Vereinbarung mit den übrigen deutschen Staatsbahnen vorausgesetzt. Diese Bedingung scheint erst im Jahre 1913 erfüllt gewesen zu sein.

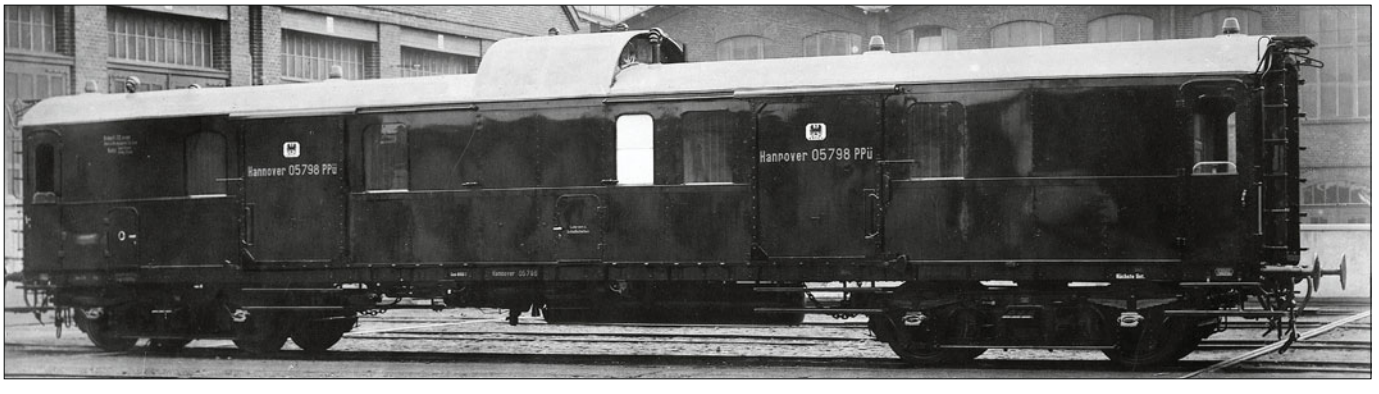
Mit Erlass vom 8. Januar 1913 verfügte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Umstellung des Anstrichs der Triebwagen, Reisezug- und Reisezuggepäckwagen[31] sowie der Heizkesselwagen[32]. Die Wagenkästen wurden nunmehr unabhängig von der Art Wagen und der Abteile einheitlich olivgrün gestrichen. Der Kennzeichnungsstreifen für die 1. Klasse der Personenwagen fiel ersatzlos weg. Untergestelle, zugehörige Teile sowie Kanten, Leisten und Beschlagteile am Wagenkasten wurden weiterhin schwarz lackiert. Die entsprechenden Vorschriften wurden in die Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen, gültig vom 1. Januar 1914, aufgenommen[33].

Damit wurde der Grundsatz der „leichteren Orientierung der Reisenden“ durch unterschiedlichen Farbanstrich der Wagenkästen verlassen, der 1874 zur Einführung der Klassenfarben in Preußen und den angrenzenden Ländern geführt hatte. Ausschlaggebend für diese Vereinfachung waren: Einsparungen bei der Beschaffung und Lagerung unterschiedlicher Anstrichstoffe sowie die Tatsache, dass zwischenzeitlich die Bedingungen zur Orientierung der Reisenden auf den Bahnhöfen (Beleuchtung, Kennzeichnung der Wagenklassen durch gut sicht- und lesbare Emailschilder mit arabischen Ziffern) verbessert worden waren. – Die Umstellung der Farbgebung nach diesen Vorschriften erfolgte nicht sofort, vielmehr dürften die vorhandenen Fahrzeuge erst bei der nächsten Aufarbeitung in der Ausbesserungswerkstätte den nunmehr gültigen Anstrich erhalten haben. Das bedeutet, dass das alte und das neue Farbschema über einen längeren Zeitraum (mindestens vier Jahre lang) nebeneinander bestanden haben. Diese Feststellung gilt grundsätzlich für alle Farbumstellungen bei Eisenbahnfahrzeugen, da die Werkstätten nicht in der Lage sind und es von der Verwaltung aus Kostengründen meist unerwünscht ist, neue Farbgebungsvorschriften sofort an allen Fahrzeugen umzusetzen.

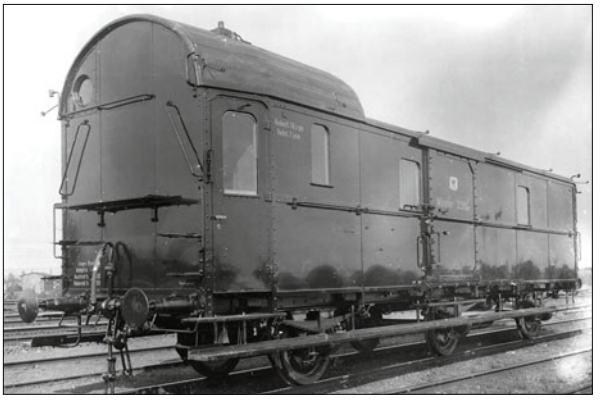
Bemerkenswert ist noch, dass die Abteilwagen 2. Klasse der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 1914 im Zuge der Vereinheitlichung des Anstriches zur leichteren Orientierung einen breiten Kennzeichnungsstreifen in gelber Farbe unterhalb des Daches erhielten[34].

Im Ersten Weltkrieg wurde der Anstrich auf im Krieg einfacher zu beschaffende Ersatzstoffe umgestellt und sein Aufbau vereinfacht, womit aber eine grundsätzliche Änderung der Farbtöne des Außenanstrichs nicht verbunden war. Anscheinend ist jedoch eine Änderung beim Anstrich der Wagenkästen eingetreten: So zeigen einige Werkaufnahmen von im Kriege abgelieferten Wagen keinen schwarzen Anstrich von Brüstungsleisten, Deckschienen und Einfassungen mehr.

1920 wurde der Anstrich wieder mit Leinölfarben „nach den Friedensvorschriften“ eingeführt[35].



Schnellzuggepäckwagen Preußen 05798 Hannover PPü; Wagenkasten, Brüstungsleisten, Deckschienen und Einfassungen nun ebenfalls grün (Werkfoto 1917 Görlitz Sammlung Schwemmer)



Gepäckwagen Preußen Münster 3382 P; Wagenkasten grün; das Dach ist mit dunkelgrauem Ruberoid[36] eingedeckt, das keinen Anstrich erhalten hat (Werkfoto 1918 Mombach)

Triebwagen

Bei den ersten preußischen Triebwagen handelte es sich um umgebaute Personenwagen, die Akkumulatoren und Fahrmotoren erhalten haben. Ein besonderer, von den Reisezugwagen abweichender Anstrich war für diese Fahrzeuge nicht vorgesehen.

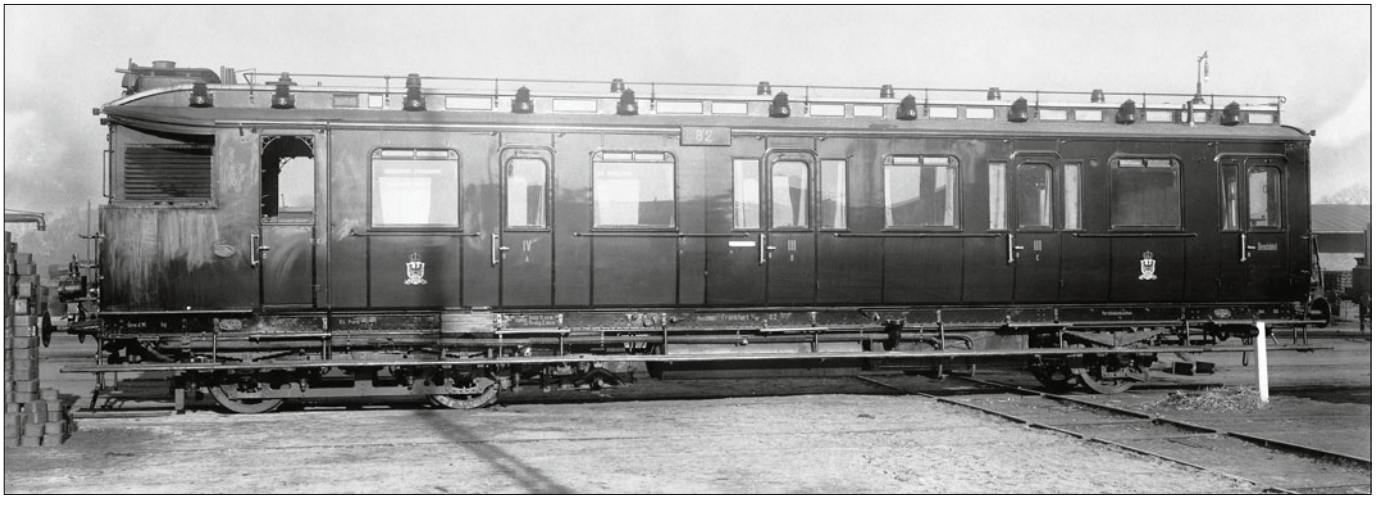
Aus Gründen der Verkehrswerbung wurde bei den ab 1908 in größerer Anzahl in Dienst gestellten elektrischen Speichertriebwagen der Bauart Wittfeld, bei den Elektrotriebwagen im Fernverkehr und den Verbrennungstriebwagen der Bereich zwischen den Fenstern nicht in den für die jeweilige Wagenklasse vorgesehenen Farben, sondern beige bis elfenbeinfarbig gestrichen.

Die Speichertriebwagen Bauart Wittfeld hatten zur Kennzeichnung der Wagenklassen den üblichen Anstrich in braun (3. Klasse) und grau (4. Klasse) unterhalb der Fensterreihe. Triebwagen mit einem Abteil 2. Klasse erhielten jedoch nicht den Anstrich in grün, da „die Ausstattung von derjenigen der III. Klasse nur unwesentlich unterschieden ist, und weil besondere Eingangstüren zur II. Klasse nicht vorhanden sind[37].“

Der helle Anstrich der Fensterreihe wurde auch nach der Einführung des einheitlich grünen Anstrichs für alle Klassen im Januar 1913 für die im Bau befindlichen Triebwagen zunächst beibehalten, während die Flächen unterhalb der Fenster nun einheitlich grün zu streichen waren. Mit Verfügung vom Mai 1914[38] wurde der Sonderanstrich aufgegeben. Danach waren auch die Wagenkästen der Triebwagen wie die der Reisezugwagen einheitlich olivgrün zu streichen.

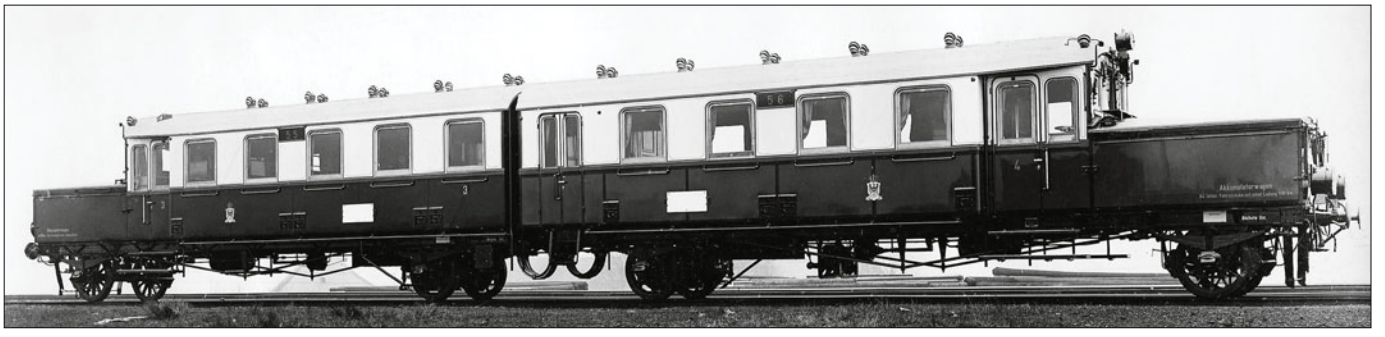
Für die Berliner Stadtbahn wurde 1914 der erste elektrisch betriebene Versuchszug fertiggestellt. Die Stadtbahnwagen einschließlich der Triebgestelle erhielten sogleich den neuen grünen Einheitsanstrich. Die Wagen 2. Klasse erhielten zur Kennzeichnung einen breiten gelben Streifen unter dem Wagendach[39].

Bemerkenswert ist schließlich die Feststellung, dass die Dächer von elektrischen Fahrleitungstriebwagen mit verbleitem Eisenblech abgedeckt wurden, um Schutz gegen Kurzschlüsse zu bieten[39]. Es ist nicht klar, ob dieses Eisenblech noch einen Anstrich erhielt oder blank blieb.

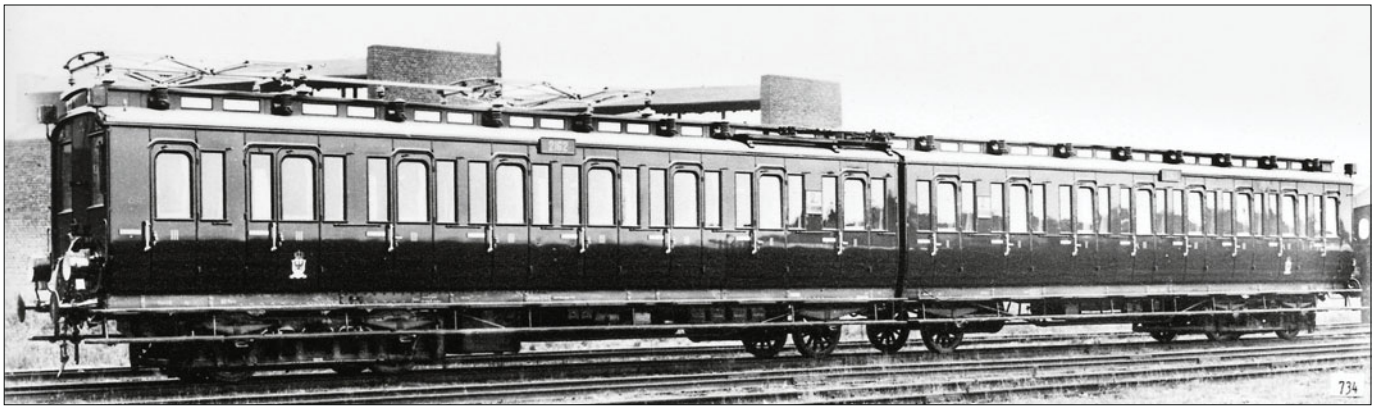


Verbrennungstriebwagen Preußen Frankfurt 82 VT; Wagenkasten grün bzw. grau, Deckschienen und Einfassungen schwarz (Werkfoto 1906 Sammlung Gerhard Krauth)

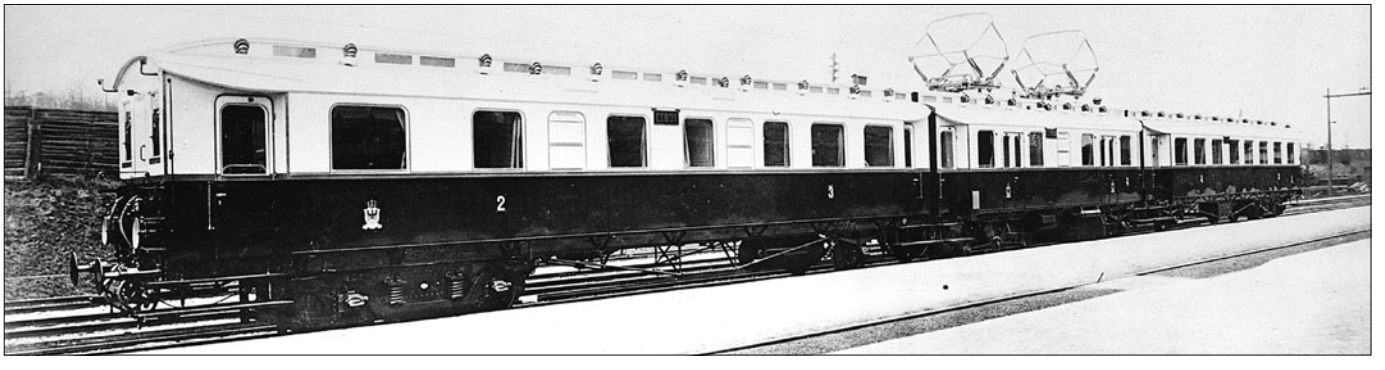
Verbrennungstriebwagen Preußen Kattowitz 161 VT 2; Wagenkasten elfenbeinfarben, grün bzw. grau, Brüstungsleisten, Deckschienen und Einfassungen schwarz (Werkfoto 1909 Rastatt Sammlung Joachim Deppmeyer)



Speichertriebwagen Preußen Saarbrücken 55+56 AT 2; Wagenkasten im Fensterbereich elfenbein, Brüstungsleisten und Wagenkasten unterhalb der Fenster grün bzw. grau, Einfassungen (auch um die Fenster herum) schwarz (Werkfoto 1909 Mombach, siehe auch Bild ganz unten)



Elektrotriebwagen Preußen Altona 2162+2163 ET; Wagenkästen grün, Deckschienen schwarz (Werkfoto 1907 Deutz Sammlung Joachim Deppmeyer)



Elektrotriebwagen Preußen Breslau 831+831a+832 ET; Wagenkasten elfenbeinfarben bzw. grün, die Brüstungsleisten und Eckprofile im elfenbeinfarbenen Bereich haben hier einen helleren Anstrich, dessen Farbe nicht ermittelt werden kann, die Deckschienen unter den Fenstern sind schwarz (Werkfoto 1914 Breslau Sammlung Emil Konrad)

Speichertriebwagen Preußen Saarbrücken 55+56 AT 2 (Ausschnitt aus Bild ganz oben); im elfenbeinfarbenen Bereich sind die Einfassungen noch von einer haarfeinen schwarzen Zierlinie begleitet, die Türen zu den Presskohlenöfen sind schwarz gestrichen

Sächsische Staatseisenbahnen

Reisezugwagen

1870 bis 1913

Für den Anstrich der Personen- und Gepäckwagen liegen keine aussagekräftigen Vorschriften wie für Preußen vor. Anhand von Vergleichen mit Originalexponaten und Modellen im Verkehrsmuseum Dresden können folgende Angaben gemacht werden:

Wagenkästen der Salonwagen und der Wagen 1. und 2. Klasse hatten anfangs einen dunkelgrünen Anstrich, 3. Klasse dunkelbraun, 4. Klasse grau. Die Außenflächen der Langträger und der Pufferträger hatten denselben Anstrich wie der Wagenkasten. Das übrige Untergestell einschließlich aller Anbauteile sowie alle Beschlagteile am Wagenkasten hatten schwarzen Anstrich. Die Wagenkästen hatten damit einen Anstrich, der im Wesentlichen den Empfehlungen des Reichseisenbahnamtes in Übereinstimmung mit den preußischen Vorschriften folgte.

Für die vorstehend genannte Farbgebung der sächsischen Personenwagen haben sich bei Recherchen der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH[40] für die sächsischen Reisezugwagen folgende Farben ergeben:

•	dunkelgrün (1. und 2. Klasse)	flaschengrün	RAL 6007
•	braun (3. Klasse)	beigebraun	RAL 8024
•	grau (4. Klasse)	moosgrau	RAL 7003
•	schwarz (Untergestelle)	tiefschwarz	RAL 9005
•	rot (Fensterrahmen)	braunrot	RAL 3011
•	gelb (Zierlinien)	narzissengelb	RAL 1007
•	weiß (Zierlinien)	grauweiß	RAL 9002

Um 1900 wurde der Anstrich der Wagenkästen 1. und 2. Klasse auf dunkelbraun wie für die 3. Klasse umgestellt. Einer Mitteilung aus dem Jahre 1909[41] – veranlasst durch den Erlass des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten 30 – ist zu entnehmen, dass die Personenwagen 1. bis 3. Klasse der Sächsischen Staatseisenbahnen zu diesem Zeitpunkt bereits einheitlich braun, die der 4. Klasse grau gestrichen waren.

Ein aus dem Jahre 1901 stammendes Muster zur „Anordnung des äußeren Anstriches an Personenwagen“ bestimmte zudem, dass die Fensterausschnitte und die unterhalb der Fenster liegenden Wandflächen mit gelben Zierstreifen und weißen Zierlinien zu versehen sind (siehe Bild rechts). Die hölzernen Fensterrahmen hatten demnach braunroten Anstrich. Diese Anordnung muss schon früher gültig gewesen sein, denn Fotos aus den Jahren ab 1895 zeigen diese Zierlinien bereits.

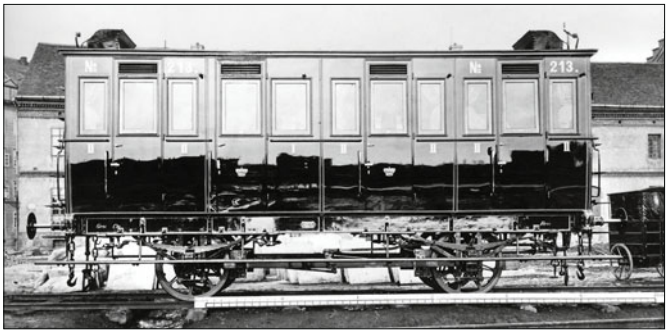
Über den Anstrich der Gepäckwagen lassen sich nur Vermutungen anstellen: Unter der vorstehend genannten Annahme müssten die Personenzug-Gepäckwagen zunächst einen braunen Anstrich erhalten haben. Belege dafür liegen leider nicht vor.

Anordnung des äußeren Anstriches an sächsischen Personenwagen 1901 (Grafik Werkstättenbüro der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen, Sammlung Verkehrsmuseum Dresden)

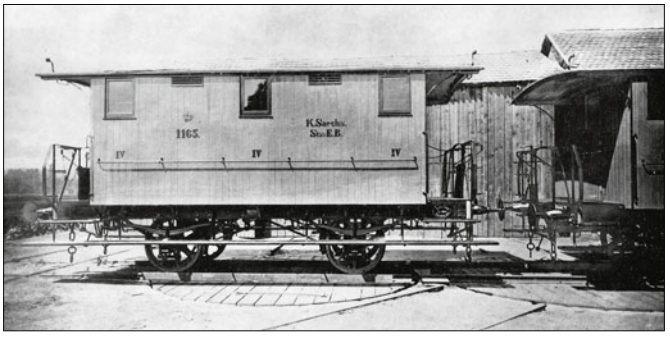
1913 bis 1920

Möglicherweise war ab etwa 1913 auch für die Wagen der Sächsischen Staatseisenbahnen ein einheitlich grüner Anstrich vorgesehen. Offensichtlich ist diese Änderung jedoch nicht durchgeführt worden, denn auch nach 1913 sind noch Wagen der 4. Klasse mit grauem Anstrich ausgeliefert worden, mittlerweile mit schwarzen Langträgern.

Eine weitere Quelle bestätigt dies, wonach der grüne Anstrich für die sächsischen Reisezugwagen erst im April 1921 allgemein angeordnet worden ist, wobei aber die in den Werkstätten vorhandenen Bestände an brauner und grauer Farbe noch aufzubrauchen sind[42].

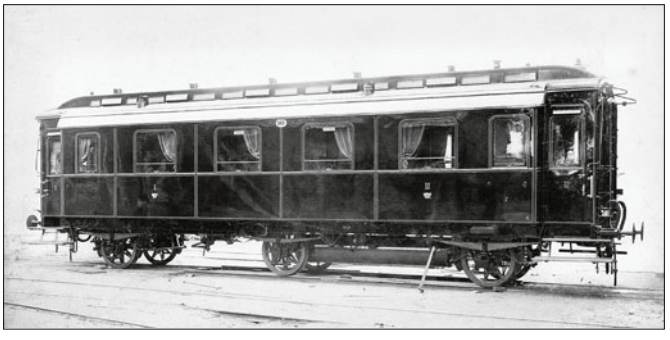


Abteilwagen 213 B der Sächsischen Staatseisenbahnen mit grünem Anstrich am Wagenkasten (Foto 1870 Görlitz)

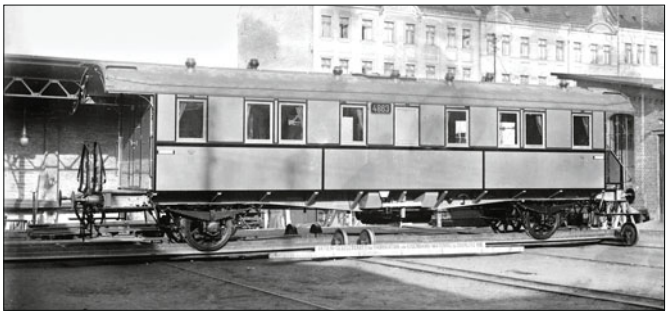


Durchgangswagen Sachsen 1165 Di; Wagenkasten und Rahmen grau, Anschriften wie bei Güterwagen (Werkfoto 1874 Nürnberg)

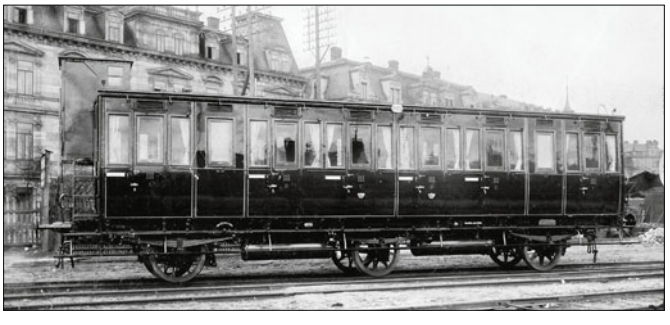
Behelfspersonenwagen Sachsen 6046 Cgi; Wagenkasten und Rahmen grau, Anschriften wie bei Güterwagen (Werkfoto 1894 Nürnberg)



Schnellzugwagen Sachsen 503 ABü; Wagenkasten grün und mit den in Bild auf Seite 27 dargestellten Zierlinien versehen (Werkfoto 1895 Nürnberg)

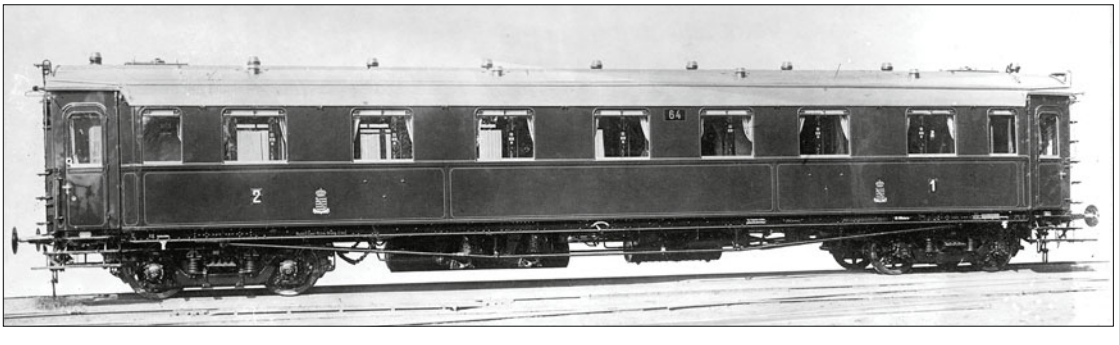


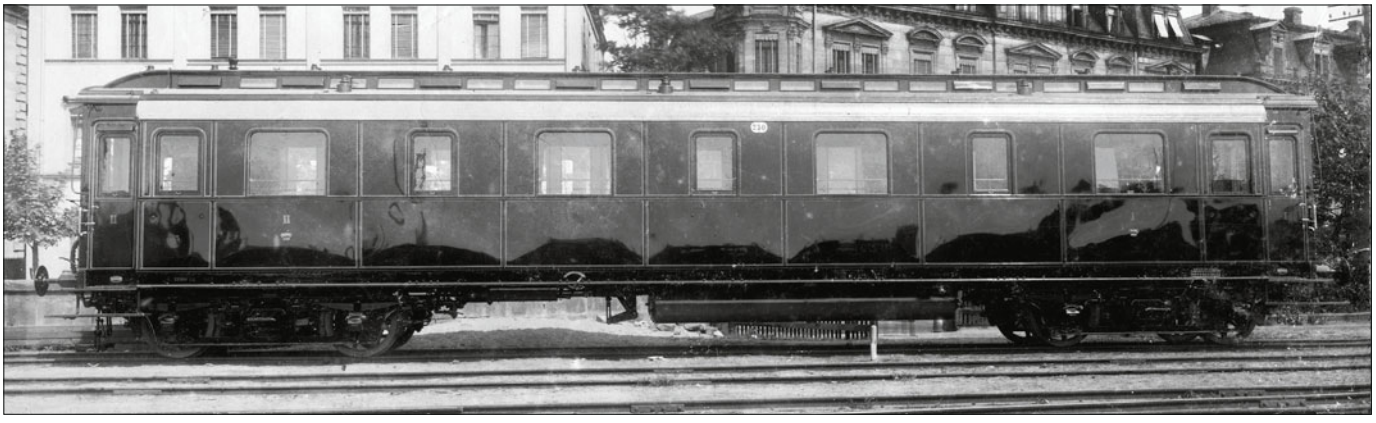
Durchgangswagen Sachsen 4863 D; Wagenkasten und Rahmen grau, Brüstungsleisten, Deckschienen und Einfassungen schwarz (Werkfoto 1910 Görlitz)



Abteilwagen Sachsen 2923 C; Wagenkasten braun mit den in Bild Seite 27 dargestellten Zierlinien, Rahmen schwarz (Werkfoto 1895 Nürnberg)

Schnellzugwagen Sachsen 64 ABBü; Wagenkasten vermutlich braun (Werkfoto 1913 Bautzen)





Schnellzugwagen Sachsen 250 ABBü mit grünem Wagenkasten (Werkfoto 1896 Nürnberg)

Abteilwagen Sachsen 3496 CC; Wagenkasten vermutlich braun (Werkfoto 1913 Görlitz)

Abteilwagen Sachsen 1169 BC; Wagenkasten braun und mit den in Bild Seite 27 dargestellten Zierlinien versehen (Werkfoto 1899 Nürnberg)

Gepäckwagen Sachsen 65865 P; Wagenkasten vermutlich braun (Werkfoto 1913 Görlitz)

Triebwagen

Triebwagen waren in Sachsen ebenso wie Reisezugwagen angestrichen. Die Abbildung des DET 1 von 1915 zeigt einen Wagenkasten mit dunklem Anstrich (vermutlich dunkelgrün) mit schwarzen Einfassungen und hellen Absetzlinien. Der Motorvorbau hat hellen Anstrich, dessen Farbe sich nicht ermitteln lässt, möglicherweise ist er grau.

Triebwagen Sachsen 1 DET (Werkfoto 1915 Winterthur)

Württembergische Staatseisenbahnen

Der Anstrich der Württembergischen Reisezugwagen ist schon sehr früh dokumentiert:
„Aeußerlich unterscheiden sich die verschiedenen Abtheilungen der Wagen nur durch die Größe der Fenster und durch die Farbe des Lacks. Die Wagen 1ster und 2ter Klasse sind grün, die Wagen 2ter Klasse gelb, die 3te Klasse braun lackiert.“[43]

Nach zeitgenössischer Quelle[44] von 1895 hatten die Kästen der württembergischen Personenwagen folgenden Anstrich:
„Zur besseren Unterscheidung der einzelnen Klassen hatten die Wagen I./II. Klasse einen grünen, die Wagen II. Klasse einen gelben und die Wagen III. Klasse einen braunrothen äußern Anstrich, der bei den Wagen III. Klasse noch in der Gegenwart angewendet wird, während die äußere Farbe der heutigen Wagen II. Klasse wie diejenige der I./II. Klasse grün ist.“

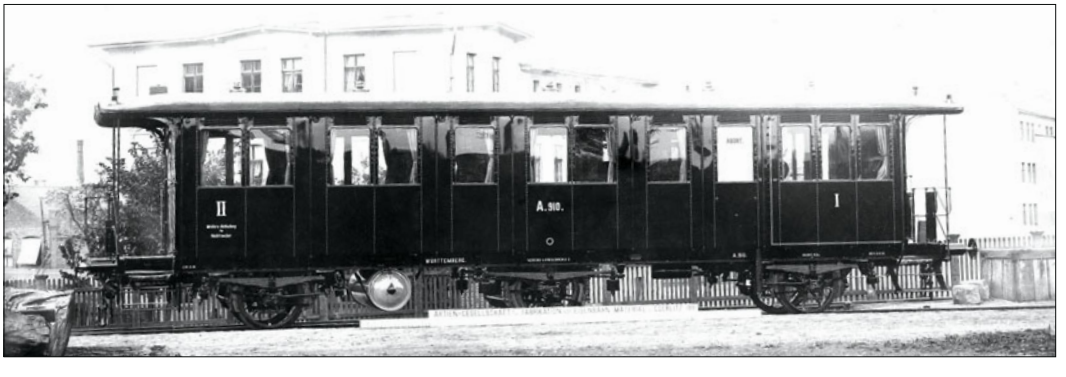
Albert Mühl und Kurt Seidel machen folgende Angaben[45]:
„Es wurde zwischen olivgrün, zitrongelb und rotbraun unterschieden. Grün war die Farbe der Wagen 1. Klasse und der kombinierten Wagen der 1. und der 2. Klasse. (...) Die Wagen der 2. Klasse hatten den gelben Anstrich. Diese Farbe scheint sehr heikel gewesen zu sein, da sie in ihrem hellen Farbton zu sehr der Verschmutzung durch Rauch und Ruß ausgesetzt war. Deshalb muß schon um die Jahrhundertwende diese Farbgebung durch das Olivgrün der 1. Klasse ersetzt worden sein. (...) Die Farbe der Gepäckwagen war dunkelgrün. (...) Die Farbe der Postwagen war dunkelgrün im Ton der Güterwagen.“
Daraus ist zu entnehmen, daß zwei unterschiedliche Grüntöne verwendet worden sind, nämlich Olivgrün für die Personenwagen und Dunkelgrün für Gepäck- und Bahnpostwagen.

Eine andere Quelle[46] bestätigt diese Angaben wie folgt: die Wagen der 1. und 2. Klasse hatten Olivgrün als Außenanstrich, wobei die Abteile 1. Klasse zusätzlich eine gelbe Umrandung hatten. Die Wagen der 3. Klasse waren rötlichbraun und die Gepäck- und Postwagen dunkelgrün. Für die Hofsalonwagen wird ein blauer Anstrich genannt.
Die für die 1906 eingeführte 4. Klasse[47] benötigten Personenwagen entstanden zunächst durch Umzeichnung vorhandener Wagen 3. Klasse; sie dürften dabei ihre braunrote Farbgebung beibehalten haben. Vermutlich erst mit der Beschaffung neuer Wagen 4. Klasse ab 1908 ist der graue Anstrich der Wagenkästen eingeführt worden, wie ihn Emil Konrad erwähnt[48].

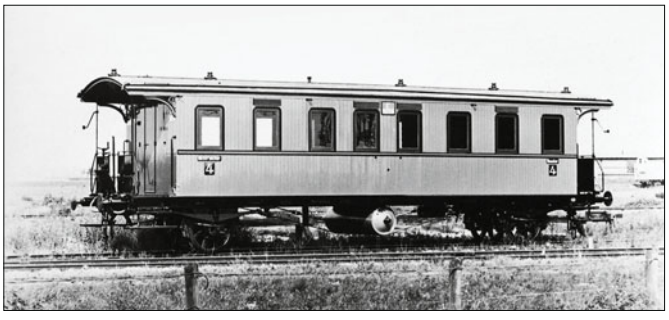
Damit ergibt sich folgende Übersicht für den Anstrich der Wagenkästen:

Normalspurwagen:	
• Hofsalonwagen	blau
• Salonwagen	olivgrün
• Wagen mit Abteilen 1. Klasse	olivgrün
• Wagen 2. Klasse (bis etwa 1895)	gelb
• Wagen 2. Klasse (ab etwa 1895)	olivgrün[49]
• Wagen 2. + 3. Klasse	braunrot
• Wagen 3. Klasse	braunrot
• Wagen 3. + 4. Klasse	braunrot
• Wagen 4. Klasse (Umzeichnung)	braunrot
• Wagen 4. Klasse (Neubau ab 1908)	grau
• Gepäck- und Postwagen	dunkelgrün
Schmalspurwagen:	grün

Vermutlich wurden ab etwa 1914 alle Wagenkästen der württembergischen Reisezugwagen – ähnlich wie bei den übrigen Staatseisenbahnen – einheitlich grün gestrichen.
Die Ausführung der Dächer wird wie folgt beschrieben[50]:
„Auf die Dachbretter wird unter Verwendung verzinkter Nägel Segeltuch aufgenagelt, das mit Waterproof-Firnisfarbe (Mischung aus Ocker und Waterproof) zweimal bestrichen und mit feinkörnigem Sand bestreut wird.“ Damit dürfte das Dach ein ocker- bis sandfarbenes Aussehen gehabt haben.
Erwähnenswert ist schließlich, dass die Wagenuntergestelle einen schwarzen Anstrich und die dort angebrachten Gasbehälter und ggf. weiteres Gerät einen hellgrauen Anstrich besaßen, wie Fotos württembergischer Wagen belegen.



Wagen 1. und 2. Klasse Württemberg 910 A mit grünem Anstrich und gelbem Kennzeichnungsstreifen am Abteil 1. Klasse (Werkfoto 1891 Görlitz)



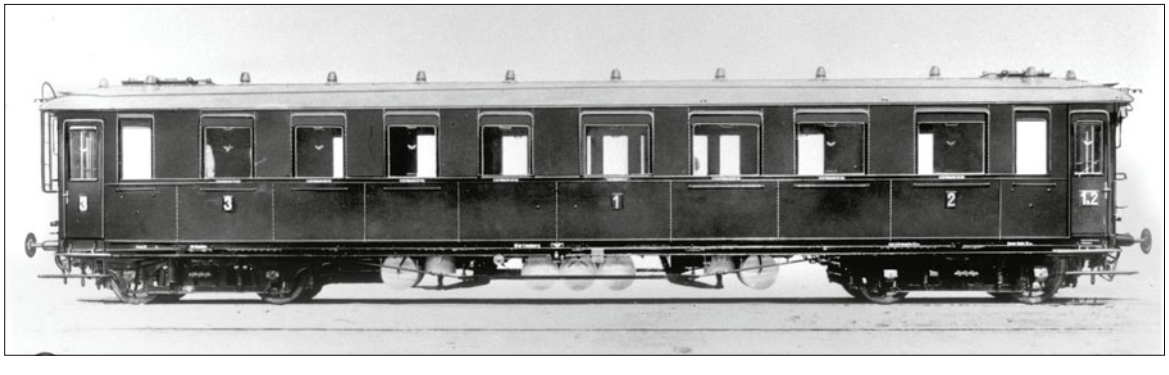
Durchgangswagen Württemberg E4 11059 Di; Wagenkasten grau, Brüstungsleiste schwarz mit grauem Zierstreifen, Einfassungen an den Fenstern schwarz (Werkfoto 1908 Rastatt)

Gepäckwagen Württemberg Gep 15441; Wagenkasten und Kellerabteil dunkelgrün, Rahmen schwarz (Werkfoto 1910 Rastatt)

Durchgangswagen Württemberg BCi 4631; Wagenkasten braunrot, Einfassungen und Deckschienen schwarz (Werkfoto 1910 Rastatt)

Bahnpostwagen Württemberg Post 142; Wagenkasten dunkelgrün, Einfassungen schwarz (Werkfoto 1905 Esslingen)

Gepäckwagen Württemberg PPü 8577; Wagenkasten dunkelgrün, Einfassungen, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz (Werkfoto 1908 Heidelberg)

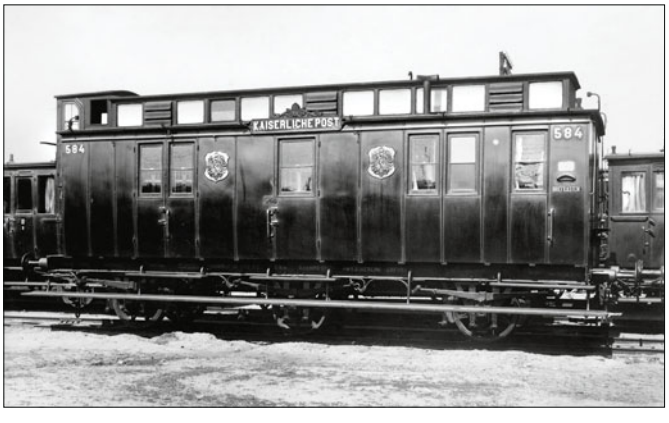


Schnellzugwagen Württemberg ABCCü (1836 bis 1840) mit einheitlich grünem Anstrich am Wagenkasten, Einfassungen und Brüstungsleisten schwarz (Werkfoto 1914 Esslingen)

Durchgangswagen Württemberg Ci 6517; Wagenkasten und Brüstungsleisten grün, Einfassungen (auch an den Brüstungsleisten) und Deckschienen schwarz (Werkfoto 1921 Esslingen)

Kaiserlich Deutsche Post

Der Anstrich der Bahnpostwagen der Kaiserlich Deutschen Post folgte den Regeln der preußischen Staatseisenbahnen. Damit lässt sich für den Zeitraum bis 1881 der Farbton Gelb festlegen. Danach war der Anstrich olivgrün wie der der Personenwagen 2. Klasse[51]. Unterkanten, Eckwinkel und Deckschienen waren schwarz mit gelben Absetzlinien. Dieser Anstrich galt im Grundsatz auch für die Bahnpostwagen in Güterwagenbauart (Paketbahnpostwagen), allerdings ohne schwarze Deckschienen und gelbe Absetzlinien.
Einzige Änderung bis zum Beginn der Reichsbahnzeit war der Entfall der Absetzlinien auch bei den übrigen Bahnpostwagen, der in Preußen 1911 angeordnet wurde. Zuweilen scheint auch der schwarze Anstrich der Deckschienen aufgegeben worden zu sein, wie einige Werkfotos belegen.



Bahnpostwagen Erfurt 584 Post3-b/8,5; Wagenkasten grün, Deckschienen schwarz, Absetzlinien gelb (Werkfoto 1870 Breslau)

Bahnpostwagen Schwerin 2873 Post-b/8,5; Wagenkasten grün über alles (Werkfoto 1911 Mombach)

Bahnpostwagen Berlin 2776 Post4-b/17; Wagenkasten grün über alles (Werkfoto 1910 Deutz)

Bahnpostwagen Köln 3267 Post4ü-a/17; Wagenkasten grün, Brüstungsleisten und Deckschienen neben den Türen schwarz (Werkfoto 1919 Görlitz)

Bahnpostwagen Köln 2753 Post3-c/10; Wagenkasten grün über alles (Werkfoto 1909 Görlitz)

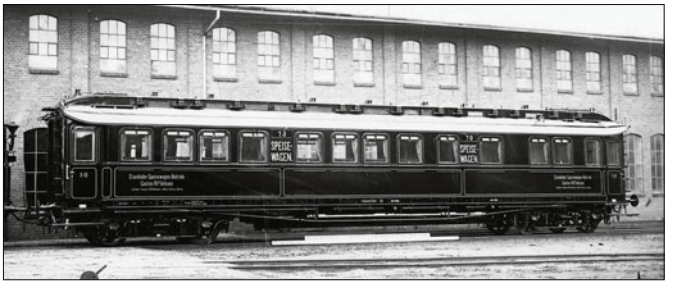
Bahnpostwagen Baden 3449 Post3-a/10; Wagenkasten grün, Deckschienen schwarz; bemerkenswert ist auch die kurzlebige Eigentumsanschrift in Frakturbuchstaben (Werkfoto 1922 Deutz)

Speisewagen-Betriebe

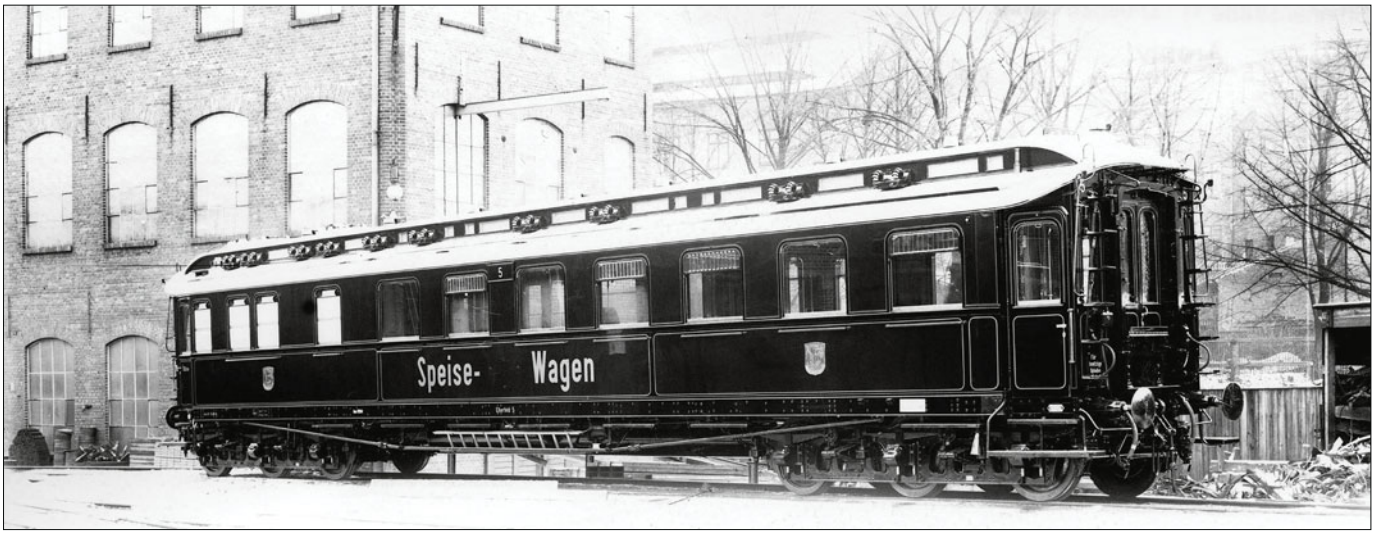
Im Deutschen Reich lag der Betrieb von Speisewagen allgemein in den Händen privater Unternehmen. Dementsprechend waren die Speisewagen Privateigentum und als solches in den Wagenpark der Bahnverwaltungen eingestellt.
Folgende Unternehmen betrieben in der Zeit bis 1917 Speisewagen in Deutschland:

- Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft, Berlin (DESG)
- Deutscher Eisenbahn-Speisewagen-Betrieb Gustav Kromrey
- Eisenbahn-Speisewagen-Betrieb Riffelmann, Berlin
- Internationale Schlafwagen-Gesellschaft, Brüssel (ISG)
- Max Scheidling, Thorn
- Nordwestdeutsche Speisewagen-Gesellschaft, Bremen (NSG)

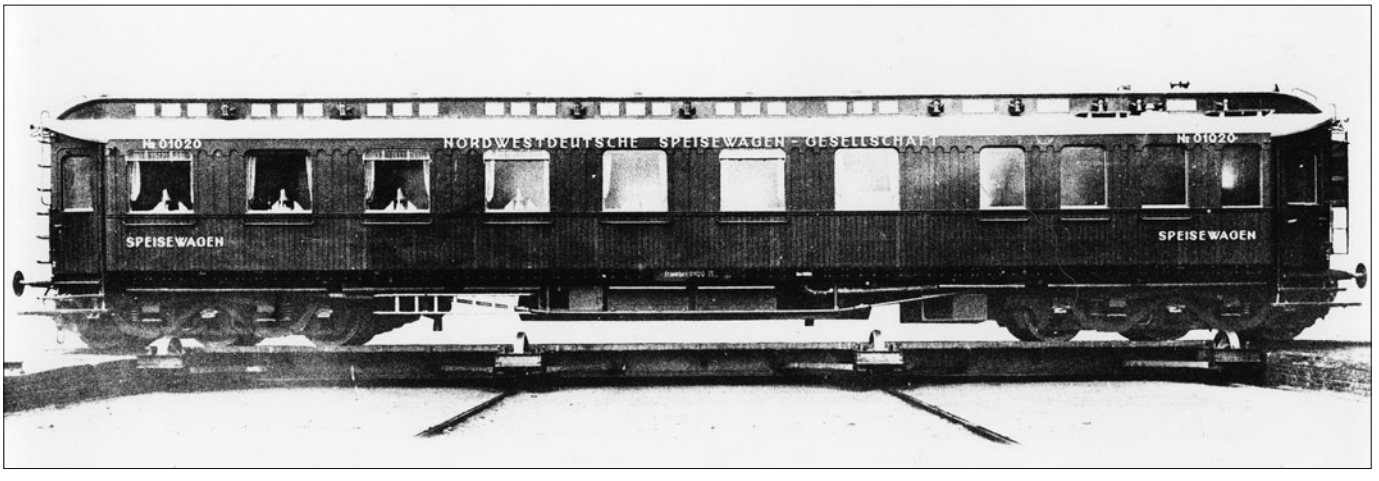
Zum Anstrich der Speisewagen schreibt Dr. Albert Mühl[52]:
„Die blechverkleideten Speisewagen waren olivgrün lackiert mit schwarzen, gelb abgesetzten Zierleisten. ... Die Teakholzwagen waren farblos (Natur) lackiert.“
Damit entsprach der Anstrich der blechverkleideten Speisewagen dem der preußischen Schnellzugwagen 1. und 2. Klasse bzw. ab 1914 dem Anstrich aller Reisezugwagen.



Speisewagen Preußen Frankfurt 70 von Riffelmann; Wagenkasten grün, Einfassungen, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Absetzlinien gelb (Werkfoto 1902 Görlitz)



Speisewagen Preußen Elberfeld 5 der NSG; Wagenkasten grün, Einfassungen, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Absetzlinien gelb (Werkfoto 1909 Görlitz)



Speisewagen Preußen WR6ü 01020 Frankfurt der NSG; Wagenkasten naturholzfarben, Brüstungsleisten schwarz (Werkfoto 1915 Kassel)

Mitropa 1917 bis 1920

Die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (Mitropa AG) wurde 1916 unter Beteiligung deutscher und österreichischer Eisenbahnen und Banken gegründet, um den Speise- und Schlafwagenbetrieb der deutschen Speisewagengesellschaften bzw. der Staatseisenbahnen und der ISG zu übernehmen. Ihr standen anfangs im Wesentlichen die Speisewagen der ehemaligen privaten Speisewagengesellschaften sowie die Schlafwagen der Staatseisenbahnen zur Verfügung. Letztere wurden von der Mitropa jedoch nur bewirtschaftet. Außerdem verfügte sie über eine Zahl gekaufter, angemieteter oder sonstwie übernommener Speise- und Schlafwagen der ISG.

Damit war der Wagenpark bunt gewürfelt. Entsprechend war das Erscheinungsbild. Die Wagen der privaten Speisewagengesellschaften und der preußischen Staatseisenbahnen hatten olivgrünen Wagenkasten wie die normalen Schnellzugwagen. Wagenkästen mit Holzverkleidung besaßen hingegen ein naturholzfarbenes Äußeres.

Die von der ISG übernommenen Wagen behielten ihre Originalfarbgebung, der von Hans D. Reichardt in „Die blauen Schlaf- & Speisewagen“ wie folgt beschrieben wird: „Braun für alle Wagen mit teakholzverschalten Wagenkästen; braun/creme für Teakholzwagen verschiedener Luxuszüge ab 1900, braun unter den Fenstern, cremefarben zwischen den Fenstern.“

Eisenbahnen des Saargebiets

Bei den Saareisenbahnen, die nach dem 1. Weltkrieg von der französischen Besatzungsmacht aus Teilen der Eisenbahndirektionen Saarbrücken und Ludwigshafen gebildet wurden, änderte sich bezüglich des Anstrichs der Reisezugwagen nichts gegenüber den preußischen bzw. bayerischen Staatseisenbahnen. Damit waren diese Fahrzeuge nach wie vor mit dem Regelanstrich in grün am Wagenkasten und schwarz an Rahmen und Fahrwerk im Einsatz. Bei Anstricherneuerung dürfte das Braungrün auch bei den bayerisch/pfälzischen Wagen angewendet worden sein. Bis zur Eingliederung der Saareisenbahnen in die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935 blieb es dabei.

Deutsche Reichsbahn 1920 bis 1949

1920 bis 1928

Als zum 1. April 1920 der Reisezugwagenpark der Länderbahnen in das Eigentum des Deutschen Reiches übergegangen war, beriet der „Ausschuß für Anstrichverfahren und Zusammensetzung der Anstrichstoffe für Fahrzeuge“ auf seiner Sitzung am 11. und 12. August 1920 in Meißen neue einheitliche Anstrichvorschriften für die Fahrzeuge der Reichseisenbahnen. Sie liefen in der Hauptsache darauf hinaus, kriegsbedingte Ersatzfarben nicht mehr zu verwenden und friedensmäßige Anstrichstoffe wieder einzuführen. Das bislang in Preußen gültige Farbschema blieb weiterhin erhalten und wurde auf alle Personen-, Gepäck- und Postwagen der anderen Länderbahnen ausgedehnt. Das heißt, alle Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn einschließlich Salon-, Speise-, Schlaf-, Gepäck-, Post- und Triebwagen sowie die Bahnpostwagen der Deutschen Reichspost besaßen bzw. erhielten bei Neuanstrich einen olivgrünen Wagenkasten sowie ein schwarzes Untergestell.

Ab 1923 erhielten auch die bisher rotbraunen Güterzuggepäckwagen einen grünen Außenanstrich.

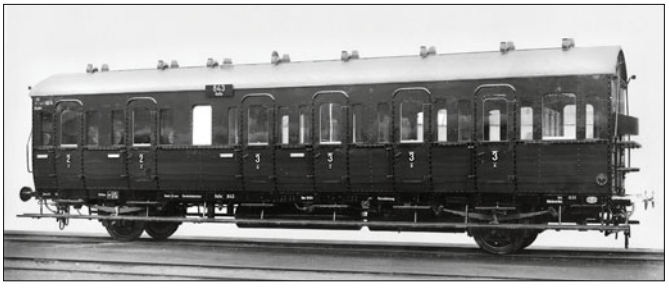
Mit dem Sitzungsprotokoll des Anstrich-Ausschusses vom 11. und 12. August 1920 erschien zum ersten Mal ein Verzeichnis von Einheitsfarben, das seinerzeit vom Versuchsamt für Wagen in Potsdam aufgestellt worden war. In diesem Verzeichnis sind die verschiedenen Anstrichstoffe für die Fahrzeuge nach Art, Nummer, Farbton und Firnisgehalt zusammengestellt. Eine Gegenüberstellung dieser Einheitsfarben mit den später eingeführten RAL-Farbtönen liegt jedoch nicht vor.

Verzeichnis der Einheitsfarben (ohne Schleiflack, Verdünnungen, Halböl, Grundierfarben, Spachtel, Kitt, Politurersatz):

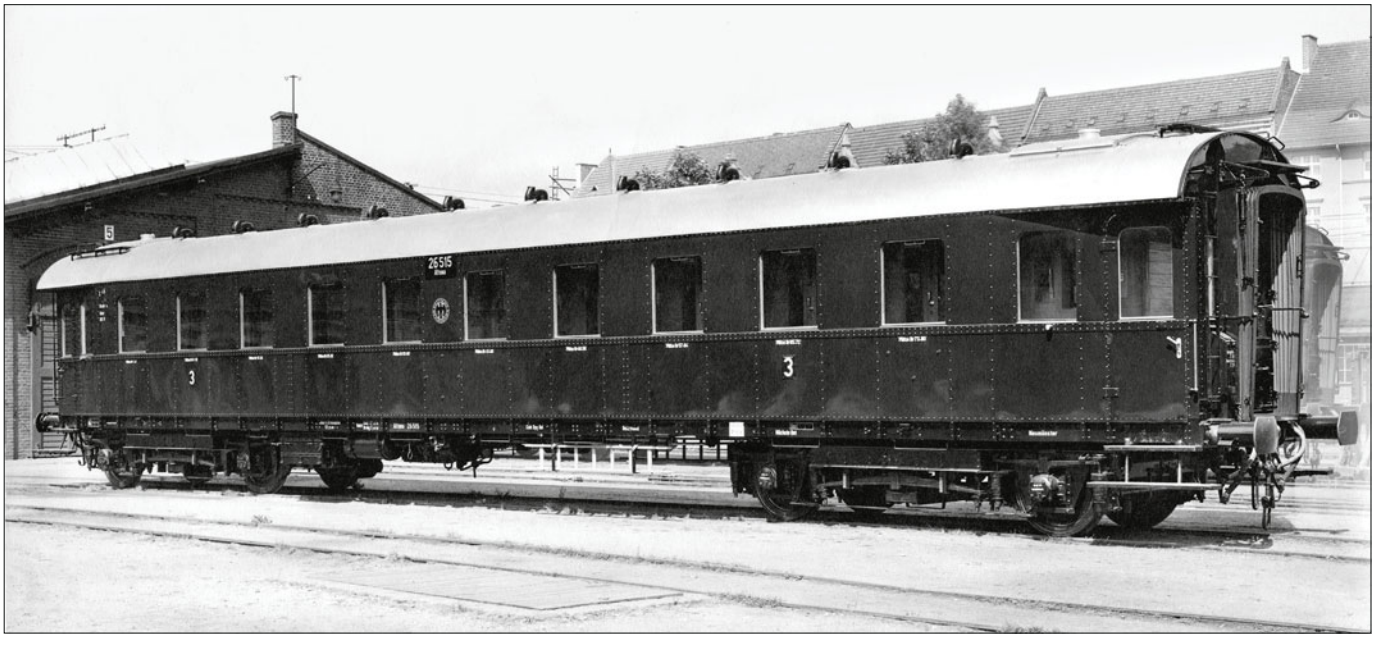
Nr.	Art	Farbton	Firnis in %
1	Oelfarbe	rotbraun	50
2	„	perlgrau	50
3	„	gelb	50
4	„	weiß	50
5	„	gelb	20
6	„	weiß	20
7a	„	rotbraun	20
7b	„	rotbraun	33
8	„	hellgrau	20
9a	„	schwarz	20
9b	„	schwarz	33
10	„	grün	33
11a	Lackfarbe	rotbraun	45
11b	„	signalrot	45
11c	„	dunkelbraun	45
12	„	grün	45
13	„	weiß	45
14	„	schwarz	45
15	„	schwarz z. Absetzen	45
16	„	eichenholzfarbig	33
17	„	gelb	33
18	„	perlgrau	33
19	„	hellgrau	33
24a	Anschriftenfarbe	weiß	30
24b	„	rot	30
24c	„	gelb	30
24d	„	schwarz	30
25a	Heizkörperfarbe	schwarz	30
25b	Feuerlack	schwarz	30
29	Lackfarbe	rotbraun	--
31	„	hellgrau	--
33	„	perlgrau	--
35	„	schwarz	--
36	Schriftfarbe	weiß	--
39	Lackfarbe	weiß	--
41	„	gelb	--
46	Oelbleiweißfarbe	perlgrau	20
47	„	hellgrau	33
48	Blackvarnished	schwarz	--

Für den letzten Anstrich der Bekleidungsbleche der Wagenkästen wurde Lackfarbe grün Nr. 12 als Deckfarbe verwendet[53]. Für Deckschienen kam als letzter Anstrich schwarz Nr. 15 infrage. Dachleisten, Handgriffe, Fußtritte, Leitern, Laternenstützen, Zug- und Stoßvorrichtungen, Gas- und Luftbehälter, Untergestelle, Achshalter, Drehgestelle, Bremsteile, Radsätze erhielten schwarze Lackfarbe Nr. 14. Die Absperrhähne der

Bremsluftleitung, Züge zum Auslöseventil, Schutzkappen für Gashähne wurden signalrot Nr. 11b gestrichen.
Ab 1927 galt für die Schutzkappen für Gasfüllventile, die Füllstutzen und die Gashaupthähne gelber Anstrich (später RAL 24 = narzissengelb RAL 1007).
Der Innenanstrich der Personenwagen war wie folgt: Decken und Abortwände weiß Nr. 13, Verschalungsbretter in den Abteilen gelb Nr. 5 mit holzfarbiger Maserung, Linoleum an der Wandbekleidung dunkelbraun Nr. 11c mit Verzierungslinien, Sitzbanklatten 3. Klasse und Sitzbänke 4. Klasse gelb Nr. 17. Die Gepäckräume hatten graue Wände nach Nr. 31.
Mit dem Aufkommen stählerner Wagendächer kann nunmehr auch für diese eine bestimmte Farbgebung angegeben werden. Das Merkblatt für den Anstrich der Personen-, Post- und Gepäckwagen, Ausgabe Februar 1927, nennt für die Endlackierung der Außenseiten der Dachbleche Anstrich „mit einer besonders zu prüfenden wetter- und feuerbeständigen Aluminium-Lackfarbe“.
Dies lässt darauf schließen, dass stählerne Wagendächer im Farbton Graualuminium gestrichen wurden, wie es der 1935 herausgegebenen Dienstvorschrift 984 auch zu entnehmen ist.
Der Innenanstrich war in dem genannten Merkblatt von 1927 ebenfalls genauer geregelt. Demnach waren der Fußboden dunkelgrau, die Abteilwände der 3. und 4. Klasse und Dienstabteile eichenholzfarbig hell und gemasert, Decken und Abortwände weiß, die untere Wandbekleidung aus Linoleum in der 2. Klasse und in den Gängen der D-Zug-Wagen dunkelbraun mit gelben Verzierungslinien, Sitzbanklatten 3. Klasse natur, Sitzbänke und Gepäckbretter 4. Klasse eichenholzfarbig dunkel und Gepäckraumwände dunkelgrau zu streichen.
Schließlich ist erwähnenswert, dass die Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart grundsätzlich nach den Vorgaben für Reisezugwagen gestrichen waren, während die Bahndienstwagen der Güterwagenbauart den Regelanstrich der Güterwagen erhielten.



Abteilwagen DRB Halle 843 BC-21a mit dem Einheitsanstrich der Deutschen Reichsbahn (Werkfoto 1922 Görlitz)



DRB Altona 26 515 C4ü 26 (Werkfoto 1927 Görlitz)
Dieser Wagen wurde 1927 geliefert und ist nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn von 1923 lackiert und beschriftet. Zu erkennen ist das Hauptanschriftenfeld, in dem die Angabe des Wagengewichtes noch fehlt. Im Nummernschild ist die Wagennummer noch nicht unterstrichen und mit der von der Norm abweichenden Form der Ziffern 5 und 6 ausgeführt. Unter dem Nummernschild ist der Reichsbahnadler angebracht. Kleine Schilder mit den Platznummern befinden sich unterhalb der mittleren Deckschiene. Abweichend von der Regel ist das Rähmchen, das sich am Langträger zum Eintrag des Untersuchungsdatums befindet. Am Wagenkasten befinden sich in der Mitte sowie unter den Fenstern der Endabteile Kloben für einhängbare Schilder. In Wagenmitte wurden hier das Wagenlaufschild, an den Wagenenden ebenso große Schilder mit den Aufschriften „Raucher“ bzw. „Nichtraucher“ aufgehängt. Bei diesem Wagen sind anscheinend nur die Dachkanten schwarz abgesetzt. Der gesamte Wagenkasten ist einheitlich braungrün lackiert. Die Dachfarbe ist sehr hell und dürfte dem späteren Graualuminium entsprechen.

Abteilwagen DRB Dresden 81 638 D-27 (Werkfoto 1927 Görlitz) Der Einheitsabteilwagen wurde am 17. November 1927 abgenommen. Im Hauptanschriftenfeld fehlt noch die Angabe des Wagengewichtes, am Langträger das Datum für die nächste Untersuchung. In Wagenmitte ist der Reichsbahnadler angebracht. Das Nummernschild darüber enthält die Wagennummer ohne Unterstrich und mit der seinerzeit üblichen Form der Ziffer 6. Unter dem Reichsbahnadler befinden sich Kloben zur Aufnahme des Richtungsschildes. Auch hier sind mit Ausnahme der Dachkanten weder schwarze Absetzlinien noch schwarze Deckschienen zu erkennen. Der Wagenkasten ist braungrün, das Dach graualuminium, das Untergestell schwarz lackiert.

Durchgangswagen DRB Essen 41525 Ci-28 (Werkfoto 1928 Rastatt); Wagenkasten braungrün, Brüstungsleisten und Einfassungen schwarz, die Blechflächen am Bühnengeländer grün wie der Wagenkasten

1928 bis 1935

Im Jahre 1928 nahm die Deutsche Reichsbahn den legendären „Rheingold" in Betrieb, der als besonderer Fernschnellzug Hoek van Holland mit der Schweiz verband und in Deutschland durch das Rheintal verkehrte. Für diesen Zug hat man sich ein besonders verkehrswerbendes Äußeres einfallen lassen und damit die bisherige Einheitsfarbgebung verlassen. Es galt folgender Anstrich:

• Dach	aluminiumfarbig
• Kasten im Bereich der Fenster (Sitzwagen)	beige
• Kasten im Bereich der Fenster (Gepäckwagen)	lila
• Kasten oberhalb und unterhalb der Fenster	lila
• Brüstungsleisten	blattgold
• Absetz- und Zierlinien	goldfarben
• Langträgerverkleidung	schwarz
• Untergestell, Drehgestelle	schwarz.

Außer den Gepäckwagen der Rheingoldbauart erhielten auch zwei badische und zwei preußische Gepäckwagen den violetten Rheingoldanstrich, um sie als Schutzwagen für diesen Zug verwenden zu können[54].
Ende 1934 änderte man die Farbe der Brüstungsleisten ab, sie wurden nun beige gestrichen und erhielt an Ober- und Unterkante eine schwarze Einfassung[55].
Auch die Schnellzugwagen der Karwendelbauart 1929 wurden abweichend vom Regelanstrich der Deutschen Reichsbahn – nach einem Entwurf von Prof. C. Ruff – ausgeführt: Joachim Deppmeyer nennt[56] folgende Farben:

• Dach	aluminiumfarbig
• Kasten im Bereich der Fenster	hellblau
• Kasten über und unter den Fenstern	dunkelblau
• horizontale Deckschienen	schwarz
• Fenstereinfassung	grau
• Absetz- und Zierlinien	goldfarben
• Langträgerverkleidung	schwarz
• Untergestell, Drehgestelle	schwarz.

Für die Definition der beiden blauen Farben gibt es leider nur wenige Anhaltspunkte: Im Jahr- bzw. Taschenbuch für Lackierbetriebe wird unter dem Stichwort Karwendelwagen der dunkelblaue Farbton mit RAL 5004 (schwarzblau) angegeben, aber auch RAL 5002 (ultramarinblau kann nicht ausgeschlossen werden[57]. Für den hellblauen Anstrich fehlt ein Hinweis.
Die Schnellzugwagen der Karwendelbauart 1932 erhielten hingegen folgenden Anstrich:

• Dach	aluminiumfarbig
• Kasten im Bereich der Fenster (Sitzwagen)	beige
• Kasten im Bereich der Fenster (Pw)	dunkelblau
• Kasten über und unter den Fenstern	dunkelblau
• horizontale Deckschienen	beige
• Zierstreifen oberhalb Langträger	beige
• Untergestell, Drehgestelle	schwarz.

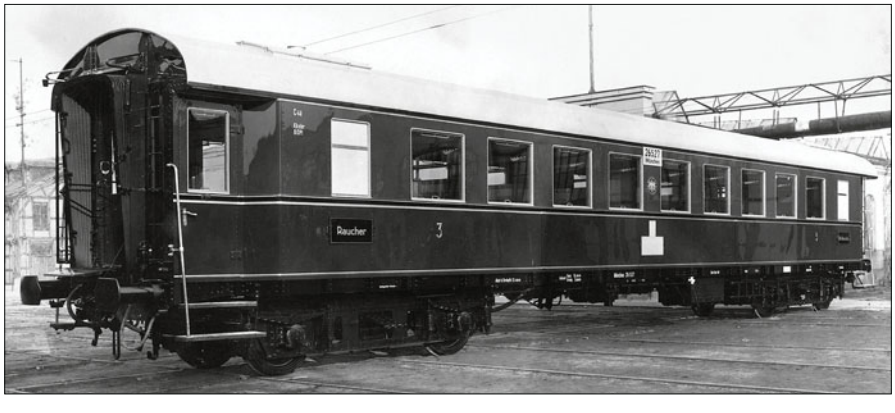
Das Dunkelblau dürfte dabei dem oben genannten Farbton RAL 5004 (schwarzblau) entsprechen, während beige mit RAL 1001 feststeht.
Auch für die Personen-, Post- und Gepäckwagen der Kleinbahn Doberan – Arendsee war 1933 ein Sonderanstrich vorgesehen[58]:

• Dach	aluminiumfarbig
• Kasten im Bereich der Fenster (Sitzwg.)	beige RAL 20m
• Kasten im Bereich der Fenster (PwPost)	braun RAL 15
• Kasten über und unter den Fenstern	braun RAL 15

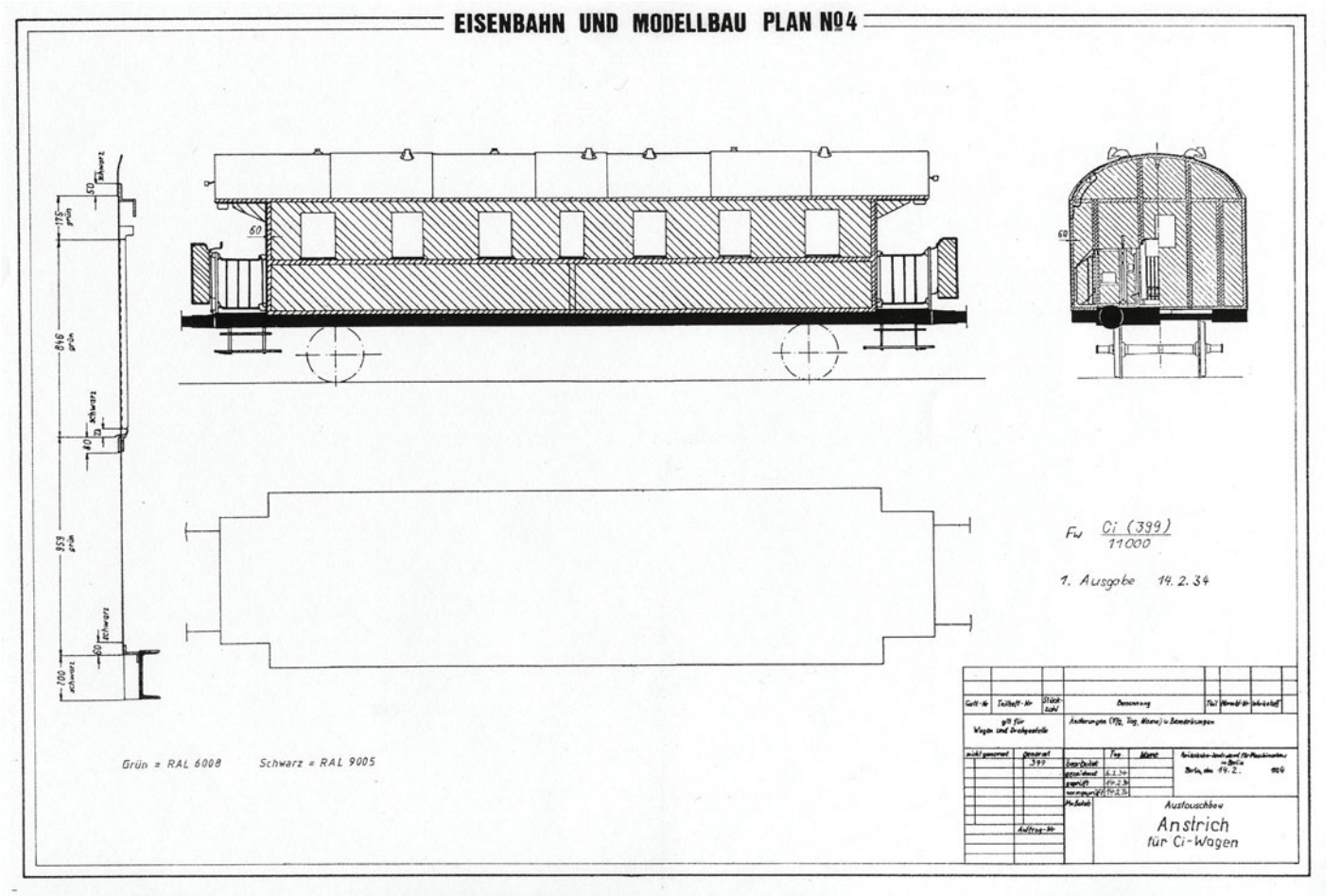
• horizontale Deckschienen, Absetzlinien	schwarz
• Streifen auf der Brüstungsleiste	beige RAL 20m
• Einfassung am Wagenkasten unten	beige RAL 20m
• Untergestell, Drehgestelle	schwarz.

Der Farbton Braun wurde auch als Ochsblutrot bezeichnet und erhielt später die RAL-Nummer 3006, Letztere ist zu Beginn der fünfziger Jahre entfallen.
Für 30 ab 1934 für den Ruhrschnellverkehr vorgesehene Abteilwagen preußischer Bauart genehmigte die Hauptverwaltung den dreifarbigen Anstrich in hellblau, creme (Fensterreihe 2. bzw. 3. Klasse) und bordeauxrot (übriger Wagenkasten). Dieser Anstrich wurde später auch auf vierachsige leichte Abteilwagen (sog. englische Bauart) ausgedehnt[59].
Anzumerken ist, dass nicht alle oder nicht immer alle der oben genannten Deckschienen tatsächlich in einer abweichenden Farbe gestrichen worden sind. Das Beiblatt zu Zeichnung Fw Ci (399) 11.000 vom 14. Februar 1934 für die Durchgangwagen der Bauarten 1928/29 zeigt, welche dieser Elemente schwarzen Anstrich erhielten[60]. Daraus geht übrigens auch hervor, dass die Blechflächen der an den Wagenenden angeordneten Bühnengeländer im grünen Farbton des Wagenkastens gestrichen wurden.
Die ab 1929 aus einem Güterzuggepäckwagen und einem gedeckten Güterwagen gebildeten Leig-Einheiten erhielten ebenfalls einheitlichen Anstrich in grün. Erst 1934 wurde dieser Anstrich zugunsten des rotbraunen Anstrichs der Güterwagen verlassen[61].
Die Schildlager der Steuerventil-Umstellvorrichtungen (G-P) der Druckluftbremse wurden schwarz gestrichen und mit rotem Rand und roter Schrift versehen[62]. Ab spätestens 1936 war für diese Schilder hingegen ein weißer Grundanstrich mit rotem Rand und roter Schrift vorgeschrieben[63].

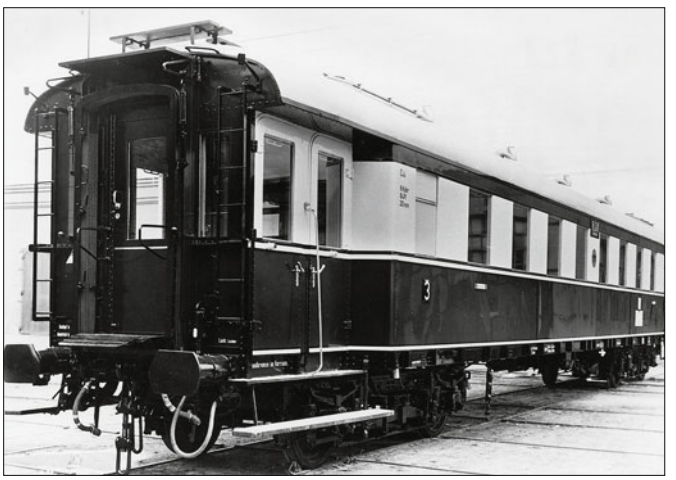
Rheingoldwagen DRB Köln 20 501 SA4ük-28 (Werkfoto 1928 Breslau)
1928 erhielt die Deutsche Reichsbahn die Wagen für den Rheingoldzug. Diese Fahrzeuge waren abweichend von der Regelfarbgebung beige/violett lackiert und trugen goldfarbene Brüstungsleisten und Absetzlinien. Das Bild zeigt einen Wagen von LHW Breslau. Er trägt oberhalb der Fensterreihe die Aufschrift MITROPA DEUTSCHE REICHSBAHN MITROPA. In Fensterhöhe befindet sich links das Hauptanschriftenfeld und in Wagenmitte das – in diesem Fall aus Metallguss – hergestellte Nummernschild. Unter der Fensterreihe ist in Wagenmitte der Reichsbahnadler, ebenfalls als Gussschild, angebracht. Neben den Einstiegen befinden sich erhabene Klassenziffern. Der Schriftzug RHEINGOLD war bei Ablieferung noch nicht angeschrieben.



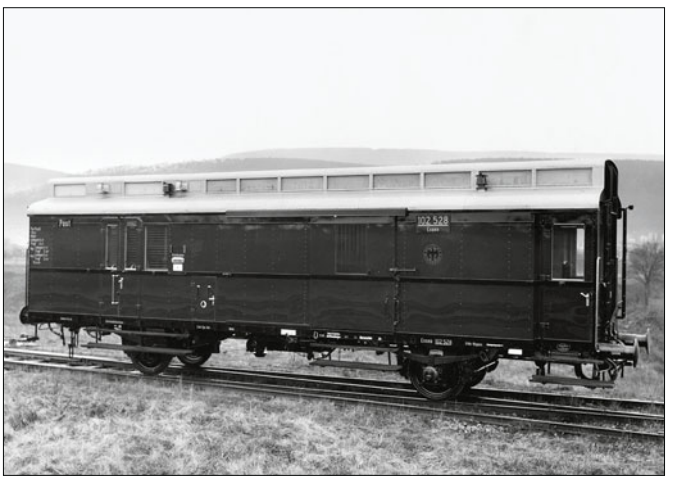
Karwendelwagen DRB München 26 527 C4ü Bay 29 mit zweifarbig blauem Anstrich am Wagenkasten (Werkfoto 1929 Nürnberg)



Anstrichzeichnung für Durchgangwagen Ci (399) vom 14. Februar 1934; gut zu erkennen: die Anordnung der verschiedenen Farbflächen (Grafik EMB)



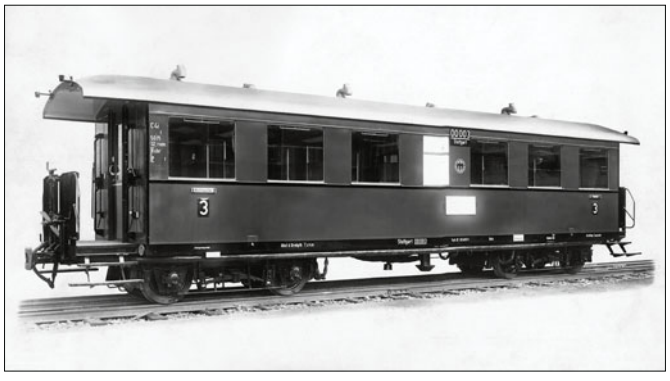
Karwendelwagen DRB 16 528 C4ü-32; Wagenkasten oben beige, unten und über den Fenstern dunkelblau, Brüstungsleisten und Deckschienen schwarz, Zierstreifen beige (Werkfoto 1932 Nürnberg)



Einheitsnebenbahnwagen DRB 102 528 PwPosti-34 im Regelanstrich der Reichsbahn (Werkfoto Heidelberg)

Gepäckwagen DRB 112 290 Pw4i-31; Wagenkasten grün, Brüstungsleisten und Langträgerverkleidung schwarz; abweichend von der Regel sind die Stirnwände des Zugführeraufsatzes in Dachfarbe aluminiumfarbig gestrichen (Werkfoto 1932 Heidelberg)

Restaurierter Eilzugwagen DRB 73 513 C4i-35a (Foto 2005 Jörg Köhler, Zustand 1935)



Schmalspurwagen DRB Stuttgart 3 C4ism-35 im Regelanstrich der Reichsbahn (Werkfoto 1935 Esslingen)

1935 bis 1938

Die „Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstriche und Anschriften (DV 984)“ erschien zum 1. Oktober 1935. Sie ersetzte die bis dato noch gültigen DV 270, 270/1 und 271 der vormaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen[64] und regelte in den §§ 1 bis 27 die allgemeinen sowie besonderen Vorschriften für die Anstriche von Personen- und Güterwagen und für die Wagenanschriften. In den Anlagen 1 bis 20 sind die vorgeschriebenen Arbeitsgänge nun mit den jeweiligen RAL-Farbtönen angegeben.

RAL-Töne (RAL = Reichsausschuß für Lieferbedingungen) waren in dieser Zeit mit ein- und zweistelligen Nummern (und ggf. Zusatzbuchstaben) gekennzeichnet und in der „Farbtonkarte für Fahrzeuganstriche 840 B“ zusammengefasst, die 1927 zum ersten Mal unter Vermittlung des RAL in Zusammenarbeit mit der Reichsbahn, der Reichspost und anderen öffentlichen Stellen herausgegeben worden war. Es galten für den Anstrich der Reisezugwagen 1935 folgende Vorschriften:

Wagenkästen der Personen-, Gepäck- und Postwagen (Regelanstrich)[65]:

grün RAL 29 = braungrün RAL 6008

Wagenkästen der Rheingoldwagen:

- im Bereich der Fenster
  Sitzwagen: creme RAL 20m = beige RAL 1001
  Gepäckwagen: violett RAL 35h
- ober- und unterhalb der Fenster violett RAL 35h

Wagenkästen der Sonderwagen der Strecke München – Oberammergau (gemeint sind jedoch die Wagen der Karwendelbauart von 1932):

- im Bereich der Fenster
  Sitzwagen: creme RAL 20m = beige RAL 1001

Gepäckwagen: blau RAL 33 = schwarzblau RAL 5004
- ober- und unterhalb der Fenster
  blau RAL 33 = schwarzblau RAL 5004.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Festlegungen der RAL-Farben in dieser Vorschrift nicht auf einem neuen Farbkonzept beruhen, sondern viel eher die vorhandenen Farbtöne nunmehr nach dem System des RAL beschreiben. Damit ist die Annahme berechtigt, dass sich die Farbtonangaben auch auf den bisherigen Anstrich der Wagen übertragen lassen. Die Deutsche Reichsbahn hatte ja schon sehr früh im RAL mitgewirkt und Sorge dafür getragen, dass die verwendeten Farbtöne standardisiert und in Farbmustertafeln dokumentiert werden. Insbesondere die Übereinstimmung der Standardfarbe Braungrün (RAL 29) mit den bei preußischen Wagen vorgefundenen Kastenanstrichen lässt diesen Schluss zu.
Die Dächer der normalen Reisezugwagen wurden einheitlich im Farbton Aluminium (Aluminium-Eisenglimmer-Farbe) gestrichen, die Bühnendächer von unten hellgrau RAL 2 (grüngrau RAL 7009). Für die ab 1937 in Dienst gestellten Salonwagen der Reichsregierung wird für die Dächer ein Anstrich in „weißcreme“ (50 % RAL 20h = grünbeige RAL 1000 und 50 % weiß) angegeben[66]. Auch die Brüstungsleisten der Salonwagen erhielten einen 20 mm breiten Zierstreifen in diesem Farbton. Bei dem Farbton Weiß handelt es sich vermutlich um Grauweiß RAL 9002, wie er ab 1938 auch für die Zierstreifen der normalen Schnellzugwagen vorgeschrieben war.

Der Dachfarbton Aluminium (Aluminium-Eisenglimmer-Farbe) lässt sich nicht zweifelsfrei einem RAL-Farbton zuordnen. In einer Beschreibung des Schnelltriebwagens 137 901 ff. wird als Farbton für den Dachanstrich RAL 1h (RAL 9006 weißaluminium) angegeben[67]. Inwieweit dieser RAL-Farbton auch auf die Reisezugwagendächer der Deutschen Reichsbahn zutrifft, ist nicht abschließend geklärt.
Untergestelle, Drehgestellrahmen und außen am Wagenkasten befindliche Ausrüstungsteile (Bühnengeländer, Griffe, Tritte, Laufbretter, Leitern, Laternenstützen und gleichartige Eisenteile) wurden schwarz RAL 5 = tiefschwarz RAL 9005 ausgeführt.

Über den Innenanstrich der Wagen schreibt das Merkblatt für den Anstrich der Personen-, Gepäck- und Postwagen von 1935 vor:

- Wände der Abteile 3. Klasse und in Dienstabteilen der Gepäckwagen:
  eichenholzfarbig RAL 15h = sandgelb RAL 1002
- Wände im Arzt- und Krankenraum:
  elfenbein blank RAL 20h = grünbeige RAL 1000
- Wände im Gepäckraum:
  dunkelgrau RAL 4 = anthrazitgrau RAL 7016
- Decken:
  elfenbein seidenmatt RAL 20h = grünbeige RAL 1000
- Untere Wandbekleidungen aus braunem Linoleum in den Abteilen und in den Gängen der älteren D-Zug-Wagen:
  dunkelbraun RAL 19 = schokoladenbraun RAL 8017
- Abortwände und Decken:
  weiß RAL 1 = grauweiß RAL 9002
- Sitzfüße aus Blech, Schutzstangen einschließlich Halter, Gepäcknetzträger:
  dunkelbraun RAL 19 = schokoladenbraun RAL 8017
- Schutzgitter an den Fenstern der Postwagen:
  eichenholzfarbig RAL 15h = sandgelb RAL 1002

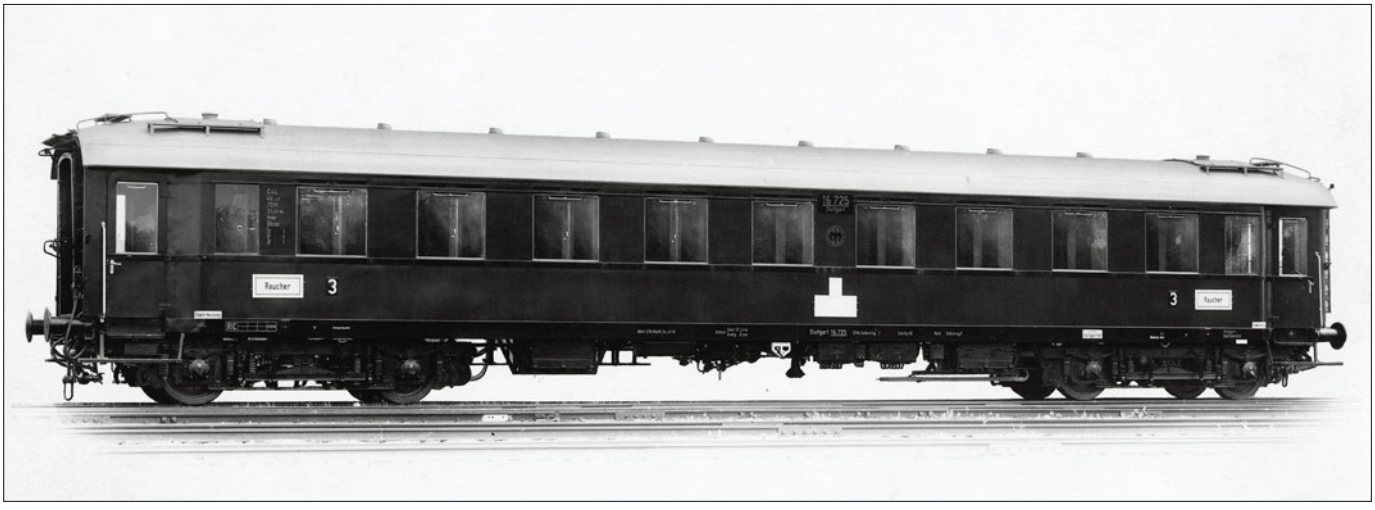
Die Sitzbanklatten und Sitzfüße aus Holz in den Abteilen 3. Klasse erhielten lediglich farblose Lackierung, das heißt: die Grundfarbe entsprach der Farbe des Holzes.
In der DV 984 vom 1. Oktober 1935 fehlen Angaben über den Anstrich der vierachsigen Abteilwagen für den Ruhrschnellverkehr. Dazu heißt es in Zeichnung LHB A.252/38604a für die im Ruhrschnellverkehr eingesetzten Eilzugwagen englischer Bauart:

- Wagenkasten im Bereich der Fenster der Abteile
  2. Klasse hellblau
  3. Klasse elfenbein-creme RAL 20m = beige RAL 1001
- Wagenkasten oberhalb und unterhalb der Fenster
  weinrot RAL 10 = weinrot RAL 3005

Das „Taschenbuch für Lackierbetriebe“ nennt in seiner Ausgabe von 1951 die Farbtöne Blaugrün RAL 6004 bzw. Oxidrot RAL 3009 für die Farbgebung der Ruhrschnellwagen. Während das Blaugrün nach RAL 6004 bereits mit dem ursprünglichen Hellblau identisch sein dürfte[68], ist das Oxidrot nach RAL 3009 vermutlich zusammen mit der Umstellung des Triebwagenanstrichs im März 1938 gekommen.
Der Henschel-Wegmann-Zug trug bei seiner Indienststellung gemäß Zeichnung Fwp 461.098 vom 26. April 1935 folgenden Anstrich:

• Dach	aluminium
• Wagenkasten oberhalb der Fenster	violett
• Wagenkasten im Bereich der Fenster	creme
• Wagenkasten unterhalb der Brüstung	violett
• Zierstreifen	creme/schwarz
• Schürzen	aluminium

Die Wegmann-Zeichnung 2950/127b nennt für den Anstrich des Wagenkastens außerdem für Violett den RAL-Farbton 35h und für Creme den Farbton Elfenbein Spies + Hecker C.28a.
Für den Farbton elfenbein Spieß + Hecker C.28a gibt es keine RAL-Entsprechung. Die Vermutung liegt nahe, dass auch hierfür der bei den Rheingoldwagen (siehe Seite 38) und den Schnelltriebwagen (Seite 43) vorgeschriebene Farbton Creme RAL 20m = Beige RAL 1001 verwendet wurde.
Mit der Rbd-Verfügung Nürnberg 61 W2 Favw vom 18. Februar 1937 wurde der Farbton Violett RAL 35h für die Rheingoldwagen und den Henschel-Wegmann-Zug in lila RAL 35m (lila RAL 4000) bekannt gegeben. Bereits mit dem 2. Ergänzungsblatt zur Farbtonkarte RAL 840 B 2 vom August 1935 hatte der RAL diesen neuen Farbton mitgeteilt und ihn damit begründet, dass er mit deutschen Rohstoffen hergestellt werden kann. Da zu diesem Zeitpunkt eine Anstricherneuerung bei den Rheingoldwagen fällig war, ist anzunehmen, dass sie nunmehr in diesem Farbton gestrichen wurden.



Schnellzugwagen DRB 16 725 C4ü-36 (Werkfoto 1936 Deutz)
1936 lieferte Westwaggon diesen Wagen an die Deutsche Reichsbahn. Im Nummernschild und am Langträger ist die Wagennummer nunmehr unterstrichen, das heißt: Sie entstammt dem 1930 eingeführten Nummernplan. Das Hauptanschriftenfeld ist um die Angaben der Bremsgewichte erweitert. Noch trägt der Schnellzugwagen die großen Raucher-/Nichtraucher-Schilder. Die Dachunterkante, die Deckschienen am Wagenkasten und die Verkleidung des Langträgers sind schwarz lackiert, der übrige Wagenkasten ist braungrün, das Dach graualuminium.

1938 bis 1949

Im Jahre 1938 zeichnet sich eine Umstellung des bisher für die Wagenkästen der Reisezugwagen verwendeten Farbtons RAL 29 in RAL 28 = flaschengrün RAL 6007 ab, denn in der Anstrichzeichnung für die Anordnung der cremefarbenen Zierlinien bei Schnellzugwagen der Bauarten 1928 bis 1934 erscheint erstmals dieser Farbton für den Wagenkastenanstrich[69]. Tatsächlich wird die Änderung des Farbtons im Oktober 1938 angeordnet[70]. Mit ein Grund für diese Umstellung könnte der Übergang vom Ölfarben- zum Nitrokombinationsfarbenanstrich gewesen sein, bei dem der Ockeranteil des grünen Farbtons entfallen ist.

Mit Berichtigungsblatt Nr. 2 zur DV 984, gültig vom 1. Juli 1939 an, wurde dieser Farbton (grün RAL 28 = flaschengrün RAL 6007) für die Personen-, Post- und Gepäckwagen auch in die Anstrichvorschriften für die Wagenunterhaltung übernommen. Es ist allerdings anzunehmen, dass der neue Anstrich wegen des Kriegsbeginns nicht mehr an allen Wagen angebracht wurde.

Gleichzeitig wurde festgelegt, dass die Deckleisten über und unter den Fenstern, die Unterkanten der Wagenkästen sowie die Regenleisten sämtlicher Personen-, Trieb- und Beiwagen schwarz RAL 5 = tiefschwarz RAL 9005 zu streichen seien. Diese Festsetzung wurde also erst mit dem Berichtigungsblatt Nr. 2 in die Vorschrift aufgenommen, der schwarze Anstrich erfolgte jedoch bereits wesentlich früher, wie den Anstrichzeichnungen der Reichsbahnzentralämter zu entnehmen ist (siehe oben).

Bei den Schnellzugwagen ab Bauart 1928 mit glatten Brüstungsleisten wurde zudem vorgeschrieben[71], auf der Brüstungsleiste und an der Unterkante des Wagenkastens cremefarbene Zierstreifen von 20 bzw. 15 mm Breite anzubringen, um das Erscheinungsbild dieser Wagen zu heben. Der Cremefarbton war eine Mischung aus 50 % grauweiß RAL 9002 und 50 % grünbeige RAL 1000.

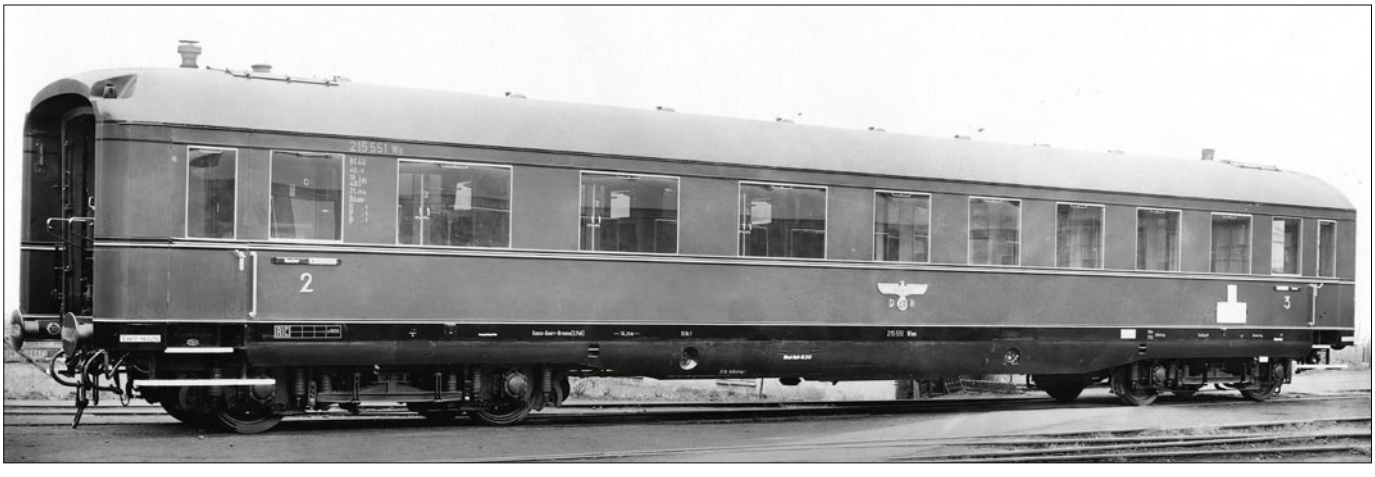
Für die Wagen der Strecke München – Oberammergau (Bauart Karwendel) wird in der neu herausgegebenen Ausgabe 1941 der DV 984 zusätzlich zu den bisherigen Änderungen als Farbton für den Anstrich unterhalb der Brüstung nunmehr blau RAL 33m ohne Angabe einer Stoffnummer genannt. Dieser Farbton ist beim RAL unbekannt, möglicherweise ist er nur vorgesehen, aber wegen des Krieges nicht eingeführt worden.

Bei den Salonwagen der Reichsregierung und den hochwertigen Reisezugwagen (Schnellzugwagen der windschnittigen Bauart 1938/39) ist außerdem eine Angabe über den Farbton der Zierstreifen auf den Deckleisten bekannt: Er wird mit einem cremefarbenen Ton, bestehend aus 50 % RAL 20h (grünbeige RAL 1000) und 50 % RAL 1 (grauweiß RAL 9002) angegeben. Mit dem gleichen Farbton werden ab 1938 auch die Dächer der Salonwagen der Reichsregierung gestrichen[72].

In vereinfachter Form werden cremefarbene Streifen auch auf Brüstungsleisten und auf der Unterkante der Wagenwand beim Neuanstrich für die Schnellzugwagen der DRB-Fahrzeugprogramme ab I 1929 angeordnet[73].

Bemerkenswert ist, dass bei den Salonwagen und den Schnellzugwagen in windschnittiger Bauart der Anstrich der Deckleisten bis zu den Stirnwänden fortzusetzen war, obwohl sich hier keine Deckleisten befanden. Dabei wurden noch zusätzliche cremefarbene Absetzlinien hinzugefügt, die die Lichtkanten der Deckleisten imitieren sollten[74].

Eilzugwagen DRB 74 008 Wien C4i-36; dieser Wagen dürfte bereits den Anstrich in flaschengrün erhalten haben (Werkfoto 1939 Simmering)



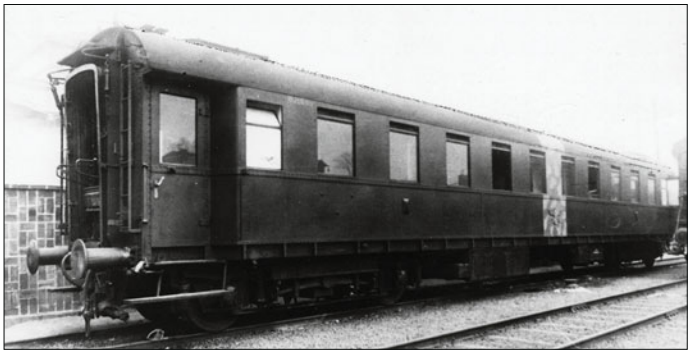
Schnellzugwagen DRB 215 551 Wien BC4ü-39 (Werkfoto 1939 Görlitz)

Schnellzugwagen DRB 215 551 Wien BC4ü-39; gut zu erkennen ist hier die aufwendige Ausführung der cremefarbenen Zierstreifen an Brüstung und Wagenkastenunterkante (Werkfoto 1939 Görlitz)

Kriegsmaßnahmen

Infolge des Kriegsbeginns am 1. September 1939 kam es zu weiteren Veränderungen beim Anstrich der Reisezugwagen. Einen wesentlichen Einfluss hatte dabei die Anordnung, die Fahrzeuge durch Tarnung besser gegen Fliegersicht zu schützen. Wegen der Verdunkelung wurden zudem Kennzeichnungen notwendig, die nachts den Reisenden auch bei minimaler Beleuchtung eine ausreichende Orientierung ermöglichten. Schließlich war es notwendig geworden, die Vorhaltung hochwertiger Anstrichstoffe einzuschränken und billige und leicht beschaffbare Farben anzuwenden sowie den Anstrichaufbau zu vereinfachen.

Zur behelfsmäßigen Tarnung von vierachsigen Wagen in Befehlszügen der Reichsregierung und der Wehrmacht wurde anfangs in Wagenmitte ein heller Anstrich mit unregelmäßig angeordneten dunklen Flecken angebracht, der aus der Ferne suggerieren sollte, dass es sich um zwei kurze (und damit militärisch uninteressante) Fahrzeuge handelt.



Schnellzugwagen C4ü-28 und Pw4ü-37 mit Tarnanstrich in Wagenmitte (Werkfotos Raw Potsdam, Sammlung Joachim Deppmeyer)

Reisezugwagen mit Kennzeichnungen wegen Verdunkelungsmaßnahmen (Foto Emil Konrad)
Dieses Bild ist eine Rarität aus der Zeit des 2. Weltkrieges. Es zeigt von links drei Reisezugwagen der früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit Kennzeichen, die wegen der Verdunkelungsmaßnahmen angebracht worden waren, Aufnahme vermutlich in Saarbrücken. So erkennt man am linken Wagen die Markierung der Trittbretter mit weißer Farbe. Außerdem sind sowohl hier als auch bei dem zweiten Wagen von rechts zwei senkrechte weiße Streifen zur Markierung der 2. Wagenklasse angebracht. Der zweite Wagen von links hat stattdessen große weiße Ziffern auf den Abteilfenstern. Bemerkenswert ist auch, dass bei den elsaß-lothringischen Wagen die angeschriebenen Klassenziffern nicht durch Schilder ersetzt worden sind.

Im November 1939 wurde angeordnet, aus Gründen des Luftschutzes und der Verdunkelung die Abortfenster und die Fenster in den Stirnwandtüren der Wagen mit offenen Plattformen von außen mit grauer Lackfarbe (Farbton RAL 2 = RAL 7009 grüngrau) und die vorderen senkrechten Flächen der Trittbretter weiß zu streichen sowie die Trittbretter mit einer weißen 40-mm-Umrandung zu einzufassen[75]. Später wurde angeordnet, die Abortfenster von außen nur zu tupfen, damit bei Tage noch genügend Licht in die Aborte einfiel[76].
Um zu verhindern, dass bei geschlossenen Rollvorhängen seitlich Licht aus den Fenstern trat, waren die Fensterscheiben auf beiden Seiten von außen mit einem 50 mm breiten Farbstreifen in RAL 28 = RAL 6007 flaschengrün anzustreichen. Bei den Laderäumen der Gepäckwagen waren die Fenster in der unteren Hälfte von außen schwarz zu streichen und in der oberen Hälfte mit einem 15 mm breiten schwarzen Rand zu versehen[77]. Auch die Fenster der Zugführerabteile waren von außen schwarz zu streichen, hier aber in der oberen Hälfte, so dass noch genügend Tageslicht auf das Schreibpult des Ladeschaffners fiel[78].
Außerdem war es notwendig geworden, die Reisezug- und Güterwagen besser zu tarnen. Deshalb wurde der aluminiumfarbene Anstrich der Wagendächer verlassen, an seine Stelle trat zunächst grüngrau RAL 2 (RAL 7009).
In der ab 1. Februar 1941 gültigen Ausgabe der DV 984, Teilheft 8, wird für die Dächer der Reisezugwagen nunmehr graugrün matt RAL 3 (grauoliv RAL 6006) vorgeschrieben[79].
Ein Hinweis über den Dachanstrich der Berliner Stadtbahnwagen aus dem Jahre 1942 läßt eine erneute Umstellung auf den Farbton Umbragrau RAL 7022 auch für die Reisezugwagen vermuten[80].
Die bisher farblos lackierten Holzfensterrahmen erhielten nach der Vorschrift von 1941 außen einen Anstrich in braunbeige RAL 1011. Auf die beigefarbenen Zierlinien wurde ab Mai 1942 verzichtet.
Eine weitere Vereinfachung des Anstrichs der Reisezugwagen wurde 1942 vom Sonderausschuß Eisenbahnwagen eingeführt. Demnach war für neue Wagen folgender Außenanstrich vorgeschrieben[81]:

Dächer	eisengrau RAL 7011
Dachleisten[82]	tiefschwarz RAL 9005
Bühnendächer von unten	eisengrau RAL 7011
Stirn- und Seitenwände	flaschengrün RAL 6007

Deckschienen	flaschengrün RAL 6007
Schürzen	flaschengrün RAL 6007
Langträgerverkleidung	flaschengrün RAL 6007
Untergestelle	tiefschwarz RAL 9005
Drehgestelle	tiefschwarz RAL 9005

Daraus ergibt sich, dass neue Reisezugwagen ab Mitte 1942 einen vollständig flaschengrünen Wagenkasten bekamen, der schwarze Anstrich von Deckschienen, Einfassungen und Schürzen entfiel.
Die „Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen“ vom November 1942 nennen für Reisezugwagen folgende Farben[83]:

Dächer	schwarzgrau RAL 7021
Stirn- und Seitenwände	flaschengrün RAL 6007
Absetzstreifen	tiefschwarz RAL 9005
Schürzen	tiefschwarz RAL 9005
Langträgerverkleidung	tiefschwarz RAL 9005
Untergestelle	tiefschwarz RAL 9005
Drehgestelle	tiefschwarz RAL 9005

Die „Absetzstreifen“ (gemeint sind die Brüstungsleisten, Deckschienen und Eckprofile) waren nur bei teilweiser Ausbesserung schwarz zu streichen, bei Vollaufarbeitung entfiel auch dieser besondere Anstrich.
Der Innenanstrich war wie folgt vorgeschrieben:

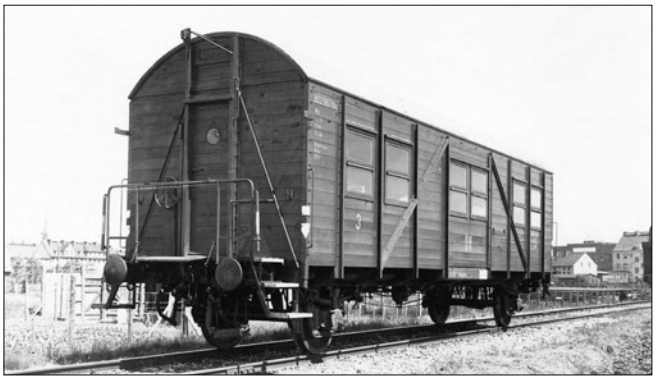
Innenwände, soweit gestrichen	braunbeige RAL 1011
Innenwände naturholzfarben	farblos
Sitzbanklatten, Leisten aller Art	farblos
Sitzbankfüße, Gepäcknetzträger	rotbraun RAL 8012
Decken	beige RAL 1001
Abortwände und Decken	grauweiß RAL 9002
Heizrohre, Heizkörper	eisengrau RAL 7011

Im Januar 1943 erließ der Sonderausschuß Eisenbahnwagen schließlich Richtlinien[84], wonach die zweiachsigen Leicht-Güterzuggepäckwagen einen Dach- und Wagenkastenanstrich in RAL 7021 schwarzgrau erhalten sollen. Für den Innenanstrich im Gepäckraum war RAL 7011 eisengrau, im Zugführerabteil RAL 1011 braunbeige vorgeschrieben. Denselben Außenanstrich erhielten auch die Behelfspersonenwagen der Gattung Mci, wobei auch die Außenflächen der Kopfstücke schwarzgrau zu streichen waren[85].
Am 31. März 1943 wurde angeordnet, dass die Traglastenabteile der Reisezugwagen durch einen 150 mm breiten weißen Streifen unmittelbar unter der Fensterbrüstung zu kennzeichnen seien, um den Reisenden während der Verdunkelungsmaßnahmen die Suche nach den Traglastenwagen zu erleichtern[86]. Dieser Streifen wurde an den Stirnseiten noch um etwa 200 mm weitergeführt, damit er auch vom Wagenende her leicht zu erkennen war. Die Traglastenwagen wurden mit diesem Streifen über die ganze Wagenseitenwand ohne Unterbrechung gekennzeichnet, die Wagen mit Traglastenabteilen nur in dem Bereich, in dem sich die Traglastenabteile befanden.

Der „Hauptausschuß Schienenfahrzeuge“ (HAS) und der „Sonderausschuß Eisenbahnwagen“ (SAE) erließ unter anderem eine Reihe von Anordnungen mit dem Ziel, bei den bestehenden Rohstoffschwierigkeiten den Farbenbedarf der Waggonfabriken durch Vereinfachungen zu sichern. Güterwagen und später auch die Behelfspersonenwagen (Mci) erhielten nur noch einen Einschichtanstrich, bei allen anderen Wagengattungen blieb es bei dem doppelten Anstrich.
Die Richtlinien des Sonderausschusses Eisenbahnwagen sahen für den Außenanstrich der Mci-, Mcig- und Mcil- sowie der Mc4i-Wagen einschließlich Dächern und Untergestell grundsätzlich den Farbton RAL 7021 Schwarzgrau vor. Wenn auch in der angeführten Richtlinie die Wohnkauen und Aufbauten für Flakwagen nicht genannt sind, so haben sie dennoch diesen Anstrich erhalten, vermutlich auch die C4i-Lazarettwagen.
Für den Anstrich der Mci-, Mcig-, Mcil- und Mc4i-Wagen ab Ende 1944 liegen uns folgende Richtlinien vor[87]:

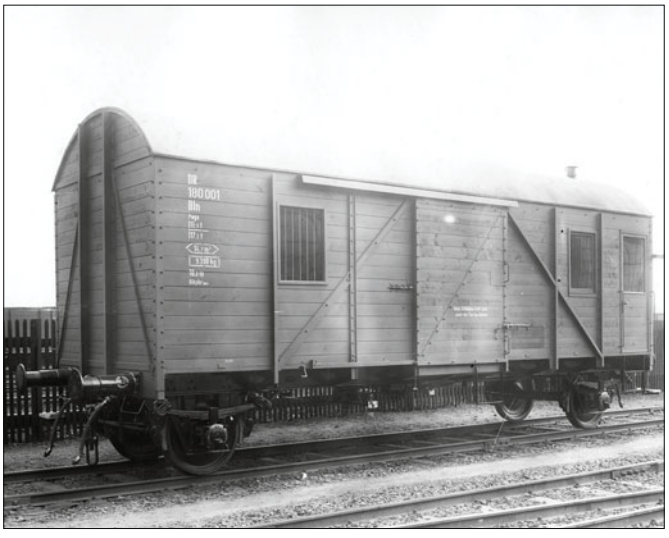
Außenanstrich:	
eisernes Kastengerippe	schwarzgrau RAL 7021
hölzerner Wagenkasten	schwarzgrau RAL 7021
Fußbodentiefschwarz RAL 9005	
Untergestell, Drehgestelle	tiefschwarz RAL 9005

Innenanstrich:		
Mci	eisernes Kastengerippe	braunbeige RAL 1011
	hölzerne Decke und Wände	braunbeige RAL 1011
Mcig	eisernes Kastengerippe	eisengrau RAL 7011
	hölzerne Decke und Wände	eisengrau RAL 7011
	Bänke	schwarzgrau RAL 7021
Mcil	eisernes Kastengerippe	braunbeige RAL 1011
	hölzerne Decke und Wände	braunbeige RAL 1011
	Betten und Bänke	eisengrau RAL 7011
Mc4i	eisernes Kastengerippe	braunbeige RAL 1011
	hölzerne Decke und Wände	braunbeige RAL 1011
Radsätze, Anschriften		wie bei Personenwagen

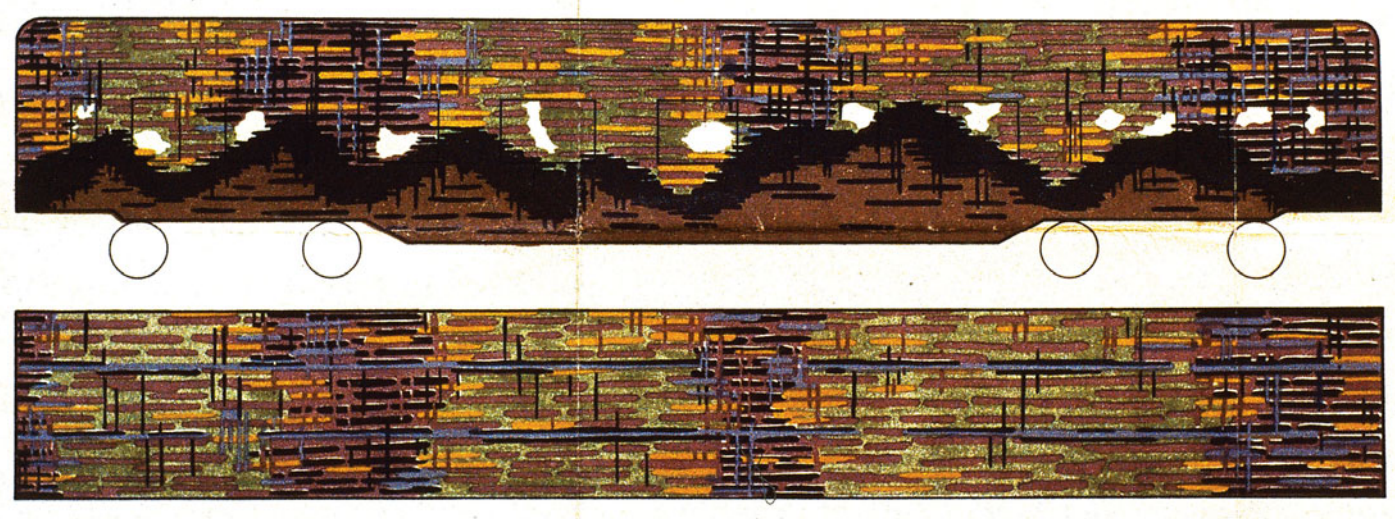


Behelfspersonenwagen DRB 302 087 Mci-43; Wagenkasten schwarzgrau, Markierungen an den Bühnenabschlussbügeln und Außenkanten der Trittbretter grauweiß (Foto um 1944 Hermann Maey)

Bestimmte Sonderwagen haben für den Einsatz an der Front und in luftkampfgefährdeten Bezirken einen Tarnanstrich erhalten, der den Vorschriften der Deutschen Wehrmacht entsprach. Die Flecktarnung der Wehrmacht (Buntfarbenanstrich) wird wie folgt beschrieben[88]:
„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 m^2 erhalten nur einfarbigen, dunkelgrauen oder dunkelbraunen Anstrich.“



Güterzuggepäckwagen DRB 180 001 Pwgs-43; Wagenkasten schwarzgrau (Werkfoto 1944 Ammendorf Sammlung Wolfgang Theurich)



Mustertarnplan I für Elektrolokomotiven und Reisezugwagen bei Neuanstrich (Auszug)

Im Oktober 1944 hatte dann das Reichsverkehrsministerium die Tarnung aller Schienenfahrzeuge angeordnet[89].
Daraufhin hatte man im Raw Potsdam einen neuen Mc4i-Wagen mit einem Buntfarbenanstrich versehen, wobei auf den grauen Grundton des Wagens gelbe und dunkelrote unregelmäßige Flecken aufgebracht wurden[90]. Bei einer Besprechung im RZA wurde nun festgestellt, dass „nach neueren Erkenntnissen von allen Stellen (Wehrmacht und DR) bisher falsch getarnt worden“ ist. Es wurde angeordnet, bei der gleichen Anzahl gelber Stellen größere Flecken zu streichen und auch blassgrüne Farbe zu verwenden. Die Farben sollten dünner angerührt und nicht leuchtend, sondern blass sein. Schließlich musste untersucht werden, welche Grundfarbe am besten für den Tarnanstrich geeignet war. Infrage kamen Hellgrün, Panzergrün oder Olivgrün. Nach Versuchsanstrichen beim Raw Neuaubing ist der Grundanstrich in olivgrau (khakigrau RAL 7008) festgelegt worden.
Mit dem endgültigen Tarnanstrich ist im November 1944 ein ABC4ü-Wagen (14 214 Dresden) vom Elektrotechnischen Versuchsamt (Elversa) München versehen und zur Begutachtung durch Stellen des RVM und der DR und als Muster für die Tarnung der Mc4i-Wagen nach Berlin gesendet worden.
Im November 1944 wurden die Mustertarnpläne I und II (I für E-Lok und Wagen, die das Raw verlassen, und II für in Betrieb befindliche E-Lok und Wagen) aufgestellt.
Im Mustertarnplan I wird die Farbtarnung der Elektrolokomotiven und Wagen bei Neuanstrich wie folgt beschrieben[91]:

„Durch Farbtarnung soll das Auffinden von Eisenbahnfahrzeugen als Ziel von Jäger- und Jagdbomberangriffen erschwert und die Treffsicherheit des Angreifers beim Beschuß vermindert werden. Die zu schützenden Fahrzeuge erhalten farbigen Anstrich nach Mustertarnplänen der Tarnleitstelle des Baustabes der DR. Die Mustertarnpläne sind aus Stand- und Flugbeobachtungsergebnissen gewonnen und dürfen nach Flächenverteilung und Farbgebung nicht willkürlich verändert werden, wenn auch völlige maßstabgetreue Nachahmung nicht erforderlich ist.
Der Mustertarnplan I gilt nur für Neuanstrich von elektrischen Lokomotiven, Triebwagen, Personen- und Güterwagen, Kesselwagen mit Formtarnung und Wohnkauen. Die dargestellte Farbtarnung des D-Zug-Wagens ist sinngemäß auf die anderen Fahrzeuge, auch auf die Stirnwände zu übertragen.
Die Farbtarnung 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 Fensteraussparungen 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 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*

Für isargrün und umbraun werden 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."

Die Bw sollten den Tarnanstrich bei allen im Betrieb befindlichen Wagen nach Mustertarnplan II unmittelbar auf den vorhandenen Anstrich (flaschengrün RAL 6007 oder schwarzgrau RAL 7021) ohne den Grundanstrich in khakigrau aufbringen[92]. Für die beiden Farbtöne isargrün und umbraun hell fehlen in obiger Aufstellung die RAL-Nummern. In einer Verfügung des RZA München werden dafür die RAL-Farbtöne 6011 für isargrün und 8021 umbraun genannt[93].
Für die Tarnfarben lauten damit die heutigen Bezeichnungen:

für dunkelgrün	RAL 6007 flaschengrün
für isargrün	RAL 6011 resedagrün
für olivgrau	RAL 7008 khakigrau
für sandgelb	RAL 1002 sandgelb
für steingrau	RAL 7001 mausgrau
für umbraun hell	RAL 8021 (entfallen)

Der Tarnanstrich war ab November 1944 bei allen Mc4i-Wagen, die die Herstellerwerke verließen, anzuwenden[94]. Welche und wie viele der neuen und vorhandenen Wagen Tarnanstrich nach Mustertarnplan I bzw. II tatsächlich erhielten, kann nicht mehr festgestellt werden.

Triebwagen

Die Farbgebung des Anstrichs für Triebwagen der Deutschen Reichsbahn ist – abgesehen von den ersten Jahren – recht unübersichtlich, da die Vorschriften sehr häufig geändert wurden, Änderungen nicht immer sofort umgesetzt und Vorschriften nicht immer eingehalten wurden. Hinzu kommen viele Ausnahmen für besondere Triebwagenbauarten und Versuchsanstriche, die nur selten durch Verfügungen oder die Berichterstattung hinreichend belegt sind. Aber zumindest Folgendes steht fest:
Die Triebwagen der Deutschen Reichsbahn wurden anfangs ebenso wie die Reisezugwagen mit grünem Anstrich am Wagenkasten versehen.
Die Versuchszüge für die Berliner S-Bahn waren dunkelgrün, angeblich zum Teil „mit einem Anflug von silbergrau"[95]. Es ist ungeklärt, welche farbliche Wirkung dieser Anflug hatte. W. Hübner schreibt dazu, daß die ersten Wagen des Berliner Schnellbahnverkehrs von 1924 grüne Außenlackierung wie die Personenwagen der Reichsbahn hatten, „nur war der Farbton etwas heller"[96]. Die Serienlieferungen von 1924 und 1925 zeigten den normalen Reisezugwagenanstrich.
Im Jahre 1926 bei der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus Dampftriebwagen umgebaute elektrische Triebwagen (ET 701 bis 704, später elT 1101 bis 1104) – 1927 kamen noch die Neubauten (ET 705 bis 708, elT 1105 bis 1108, ab 1940 ET 85) hinzu – erhielten anscheinend als erste einen zweifarbigen Wagenkastenanstrich, und zwar in den Farben „gelb" und „braun", wobei über diese Farbtöne nur gemutmaßt werden kann[97]. Naheliegend ist die Vermutung, dass die Triebwagen im braunen Bereich unterhalb der Fenster die gleiche Farbe wie die elektrischen Lokomotiven in Bayern erhielten, zum gelben Anstrich kann derzeit keine Aussage getroffen werden.
Weitere Experimente mit einem abweichenden Triebwagenanstrich erfolgten im Jahre 1927[98]: Acht der seinerzeit gelieferten Akku-Triebwagen der Reichsbahnbauart (eaT 585 bis 592 von Görlitz) erhielten einen verkehrswerbenden Zweifar-

benanstrich in beige und weinrot (siehe Bild, Seite 50). Auch die acht im Jahre 1928 bei Gastell gebauten Akku-Doppeltriebwagen (eaT 601 bis 616) und die sechs in Wismar gefertigten Eva-Maybach-Verbrennungstriebwagen (vT 866 bis 871) erhielten versuchsweise einen zweifarbigen Anstrich, nunmehr wie die Triebwagen der Berliner S-Bahn (oben bräunlich gelb und unten weinrot).

Die S-Bahntriebwagen der Bauart 1925 wurden aus Gründen der Verkehrswerbung nach einem neuen Farbkonzept gestrichen: Die Außenwände der 2. Klasse hatten rotbraunen, die der 3. Klasse gelben Anstrich („im Ton an die damals gelbe Lackierung der Reichspostwagen angelehnt“[96]; hier können allerdings nur die Straßenkraftfahrzeuge der Reichspost gemeint sein, denn die Bahnpostwagen waren grün). Diese Farbgebung setzte sich allerdings nicht durch.

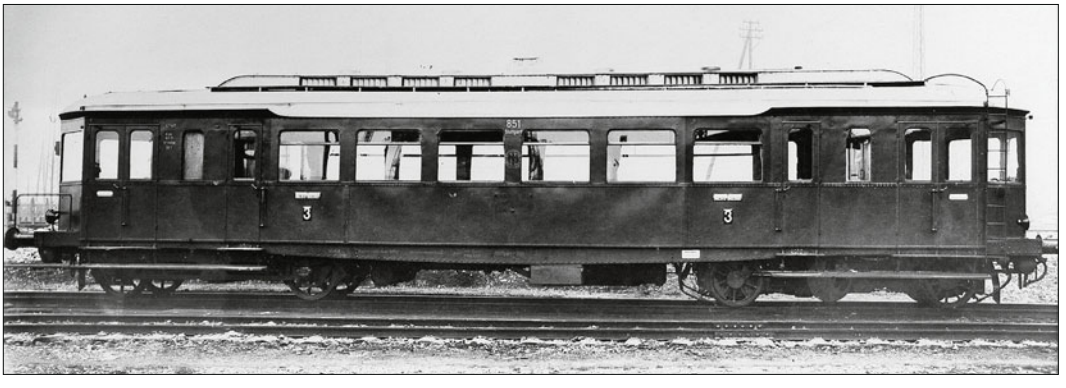
Die Elektrotriebwagen für die S-Bahn Berlin wurden ab 1927 in Großserie ausgeliefert. Ihr Anstrich war nun sogar vierfarbig gehalten: Wagenkasten im Bereich der Fenster der 2. Klasse blaugrün RAL 31, der 3. Klasse grünbraun RAL 16 (sog. stadtbahngelb), und unterhalb der Fenster weinrot RAL 10 (sog. Stadtbahnrot); die Deckschienen unter dem Dach, die Brüstungsleisten, der Rahmen und die Drehgestelle waren tiefschwarz RAL 5. Damit war der 1914 aufgegebene unterschiedliche Anstrich der verschiedenen Wagenklassen zur besseren Orientierung zumindest beim Berliner Massenverkehrsmittel – wenn auch mit anderen Farben – wieder auferstanden.

Es gibt Chronisten, die in der Farbkombination für die 3. Klasse die Nationalfarben Schwarz-Rot-Gold des Deutschen Reiches erkennen wollen.

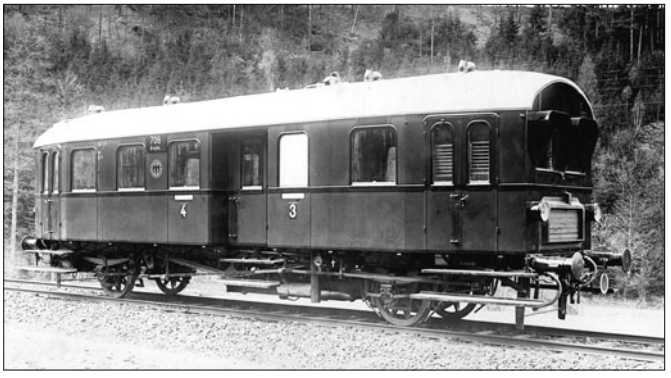
Der Regelanstrich der Berliner S-Bahn-Triebwagen hatte anfangs im Bereich oberhalb der Brüstungsleisten bis unter die Dachkante dieselbe Farbe. Im Dezember 1931 weist die Hauptverwaltung der DRG aber darauf hin, dass der Bereich oberhalb der Fenster mit der Lieferung der neuen Wagen für die Wannseebahn rot mit schwarzen Leisten zu streichen sei[99]. Später ist dieser Anstrich auch bei den übrigen S-Bahn-Triebwagen angewendet worden.

Eine weitere Änderung beim Anstrich der Berliner S-Bahn-Triebwagen ergab sich im Jahr 1933 nur für kurze Zeit bei den Versuchszügen der Bauart Wannsee durch Einführung eines grünbraunen bzw. blaugrünen Streifens in der Mitte der Brüstungsleisten. Bei den Bankierzügen der späteren Baureihe ET 125 wurden sogar zwei entsprechende Streifen angebracht, um die höhere Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge auch optisch auszudrücken. Schließlich ist die Umstellung des roten Anstrichs auf purpurrot RAL 47 im Jahre 1938 zu erwähnen (siehe Seite 54).

Verbrennungstriebwagen 851 C4vT-24 (Foto um 1925 Sammlung Emil Konrad)

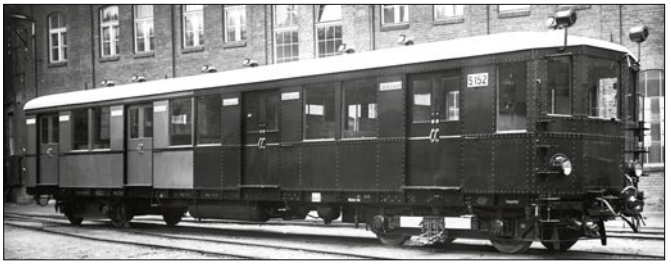


Stadtbahnzug DRB 2155 ff. C4esT und BC4esS mit dunklem Anstrich im Bereich der 2. und hellem Anstrich in der 3. Klasse (Werkfoto 1926 Kassel)

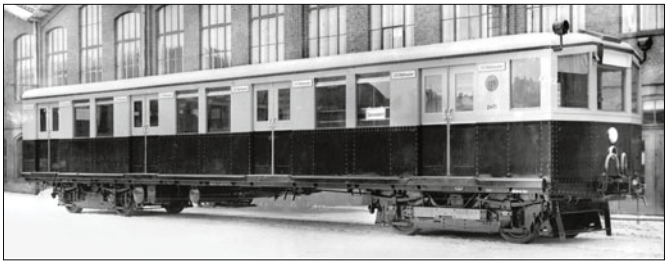


Dieseltriebwagen DRB Breslau 706 CDvT-25 im grünen Regelanstrich der Personenwagen (Werkfoto 1925 Werdau)

Versuchszug A DRB Berlin 2052 BC4esT-22a (Werkfoto Siemens, Sammlung Emil Konrad)



Steuerwagen DRB 5152 BC4esS mit rotbraunem Anstrich im Bereich der 2. und gelbem Anstrich in der 3. Klasse (Werkfoto 1926 Görlitz)



Triebwagen DRG 2174 C4esT im ab 1927 gültigen Regelanstrich für die Berliner S-Bahn (Werkfoto Görlitz)

Die 1928 gelieferten Elektrotriebwagen elT 10 der späteren Baureihe ET 41 waren für den Einsatz im Nahverkehr der Reichsbahndirektion Halle vorgesehen. Dieser Bezirk war wegen der abgasintensiven Industrie bekannt, die einen hohen Verschmutzungsgrad bei Fahrzeugen mit hellem Anstrich erwarten ließ. Deshalb erhielten diese Triebwagen einen dunkelgrauen Anstrich im Bereich unterhalb der Fenster, während das Fensterband „hellfeldgrau“ gestrichen war; genauere Angaben über diese Farben liegen leider nicht vor. Brüstungsleisten und Einfassungen unter dem Dach waren schwarz. Diese Triebwagen kamen zu einem Zeitpunkt, als gerade der Anstrich der elektrischen Lokomotiven auf das legendäre Blaugrau (RAL 4h, später RAL 7018) umgestellt worden war. Es ist damit naheliegend, dass das Dunkelgrau des elT 10 diesem Anstrich entsprach. Denselben Anstrich sollen übrigens auch die beiden Triebzüge 1004 und 1005 (später ET 87) beim Neuanstrich um 1932 erhalten haben.

1930 stellte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die ersten Gütertriebwagen für den Leig-Verkehr in Dienst. Sie trugen die Nummern Dresden 10001 bis 10003 aus dem Nummernplan für Güterwagen. Als Anstrich für die Wagenkästen wird das Rotbraun der Güterwagen genannt, Untergestell und Drehgestelle waren schwarz, Dach und Kühleraufbau mit Aluminiumfarbe gestrichen[100]. Der Wagenkastenanstrich soll durch Dunkelgrün ersetzt worden sein[101]. Ein Foto aus dem Jahre 1938 zeigt ihn jedenfalls in diesem Anstrich mit Anstrichdatum 7.10.35 (siehe Seite 51 links, zweites Bild von oben).

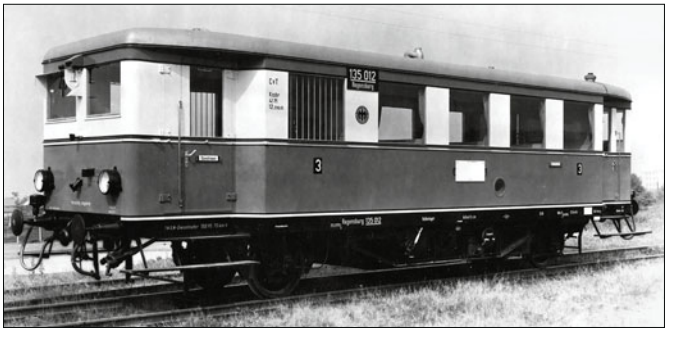
Nach Abschluss der weiter oben genannten Versuche für einen ansprechenderen Anstrich führte die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im September 1932 den zweifarbigen Anstrich für Triebwagen mit eigener Kraftquelle ein[102]. Damit sollten eine erheblich bessere Sichtbarkeit sowie eine bessere Verkehrswerbung erreicht werden.

Ab diesem Zeitpunkt wurden alle Triebwagen mit eigener Kraftquelle (ausgenommen die Schnelltriebwagen, für diese galten besondere Regelungen) sowie die zugehörigen Steuer- und Beiwagen der Deutschen Reichsbahn zweifarbig beige und weinrot ausgeliefert Die Dächer und Schürzen waren mit Aluminium-Eisenglimmer-Farbe gestrichen. Außerdem trugen viele Triebwagen schwarz-beige-schwarze oder nur schwarze Deckschienen sowie schwarz-beigefarbene, schwarze oder beigefarbene Zierstreifen und schwarze Langträgerverkleidung. Zu den Triebwagen mit eigener Kraftquelle gehören auch die Dampftriebwagen, so dass die erwähnten Anstrichvorschriften auch für diese galten.

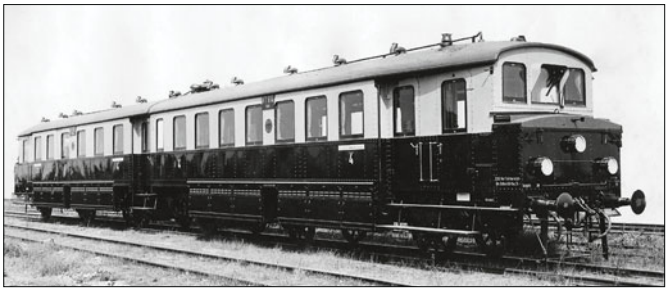
Vorhandene Triebwagen mit abweichendem Anstrich wurden nach und nach bei erforderlicher Anstricherneuerung auf dieses Farbkonzept umgestellt. Später wurde diese Farbgebung auch auf die elektrischen Triebwagen (ausgenommen die der Rbd Altona für den Vorortverkehr Blankenese – Ohlsdorf, die ihren braungrünen Anstrich behielten) ausgedehnt.

Der Bereich der 2. Klasse bei den Steuerwagen elS 22 (spätere Baureihe ES 65) war zusätzlich im Fensterband und in den Zierstreifen ebenso wie die Berliner S-Bahn-Triebwagen und die Wagen des Ruhrschnellverkehrs mit einem grünblauen Anstrich gekennzeichnet.
Für die Schnelltriebwagen wurde anstelle des weinroten der violette vom Rheingold her bekannte Anstrich verwendet. Bemerkenswert ist dabei, dass nach einem Betriebsunfall im Jahre 1934 mit vT 877 die Stirnseiten der Schnelltriebwagen den violetten Anstrich auch im Bereich der Führerstandsfenster erhielten, um die Erkennbarkeit schnellfahrender Triebwagen auf große Distanz zu verbessern[103]. Alle weiteren ab 1935 gelieferten Schnelltriebwagen besaßen diesen Anstrich bereits ab Werk.

Elektrotriebwagen DRB Halle 501 (elT 10) BC4ielT-27 mit hell- bzw. dunkelgrauem Anstrich am Wagenkasten, schwarzen Einfassungen unter dem Dach, schwarzen Brüstungsleisten und schwarzem Rahmen (Werkfoto 1927 Wegmann Sammlung Joachim Deppmeyer)

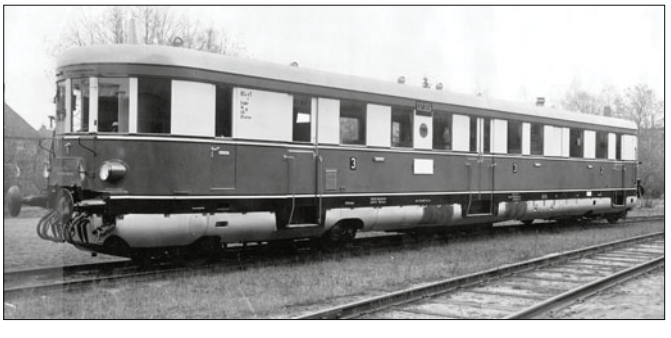


Triebwagen DRB Regensburg 135 012 CvT-32c im Regelanstrich 1932 (Werkfoto 1933 Nürnberg)

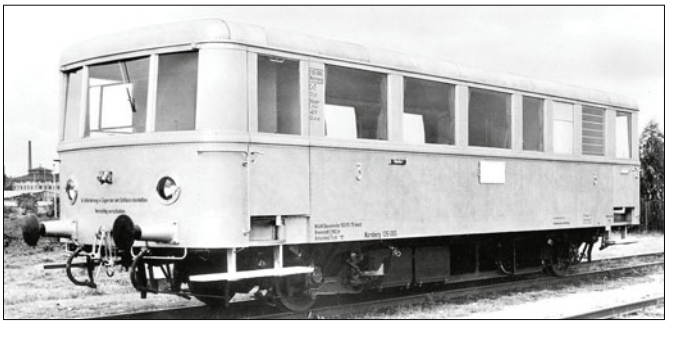


Speichertriebwagen DRB Halle AT 613+AT 614 CDPost3üeaT+D3üeaT-26 mit Anstrich in beige und weinrot am Wagenkasten (Werkfoto 1928 Mombach)

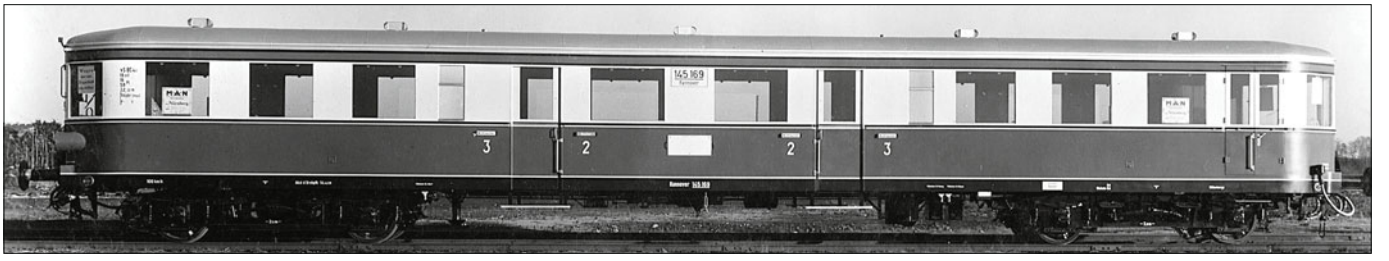
Triebwagen DRB Breslau 135 062 CPwvT-34 mit Modifikationen: Einfassung unter dem Dach schwarz, Brüstungsleisten und Langträgerverkleidung weinrot (Werkfoto 1937 Nürnberg)



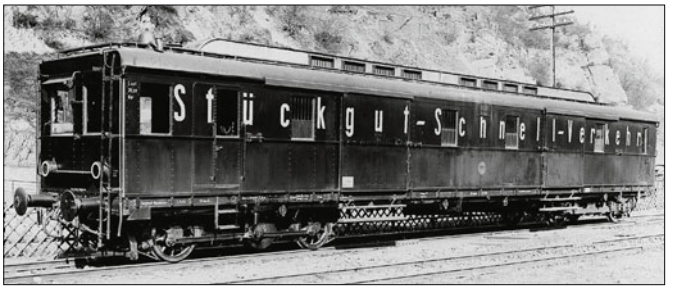
Dieseltriebwagen DRB 137 074 BC4ivT-32b; Wagenkasten beige bzw. weinrot, Zierstreifen beige, Deckschienen und Langträgerverkleidung schwarz, Schürzen aluminiumfarbig (Werkfoto 1932 Nürnberg)



Triebwagen DRB Nürnberg 135 065 CPwvT-34a ohne Farbanstrich an Wagenkasten und Langträgerverkleidung (Werkfoto 1937 Nürnberg)



Steuerwagen DRB Hannover 145 169 BCPost4ivS 35 (Werkfoto 1937 Nürnberg)



Gütertriebwagen DRB Dresden 10001 L4vT 30 (Foto 1938 Carl Bellingrodt); Wagenkasten grün, Brüstungsleisten schwarz

Schnelltriebwagen DRB 137.8 WRBPw12vTk-35 in beige und violett mit grauen Schürzen, schwarzen Deckschienen und beigefarbenen Zierstreifen (Foto um 1938 RVM Sammlung Eisenbahnstiftung J. S.)

Schnelltriebwagen DRB 137 901 (Werkfoto 1938 Nürnberg)

Verbrennungstriebwagen DRB Nürnberg 708 CvT-25, ein rares Bild, aber leider kein fotografisches Meisterwerk, zeigt den Regelanstrich der Triebwagen (Foto Bamberg um 1941 Sammlung D. Wünschmann)

In den 1935 erschienenen Vorschriften für die Erhaltung der Wagen[104] werden für den Außenanstrich der Wagenkästen von Triebwagen folgende Farben genannt:

Schnelltriebwagen:

- oberhalb der Brüstung creme RAL 20m (beige RAL 1001)
- unterhalb der Brüstung sowie im Bereich der Führerstände violett RAL 35h

Berliner Stadt- und Vorortbahn:

- oberhalb der Brüstung im Bereich der Abteile 2. Klasse blau RAL 31 (blaugrün RAL 6004)
- oberhalb der Brüstung im Bereich der Abteile 3. Klasse gelb RAL 16 (grünbraun RAL 8000)
- unterhalb der Brüstung rot RAL 10 (weinrot RAL 3005)

Stuttgarter Vorortverkehr (ET 65)[105]:

- oberhalb der Brüstung im Bereich der Abteile 2. Klasse blau RAL 31 (blaugrün RAL 6004)
- oberhalb der Brüstung im Bereich der Abteile 3. Klasse gelb RAL 20m (beige RAL 1001)
- unterhalb der Brüstung rot RAL 10 (weinrot RAL 3005)

Übrige Triebwagen:

- oberhalb der Brüstung creme RAL 20m (beige RAL 1001)
- unterhalb der Brüstung rot RAL 10 (weinrot RAL 3005).

Bei allen Triebwagen der Reichsbahn waren der Rahmen, die Langträgerverkleidung sowie die am Rahmen befindlichen Anbauteile schwarz gestrichen. Um 1937 scheint es hier zu einer Änderung gekommen zu sein, denn einige Werkfotos von Nebenbahntriebwagen zeigen roten Anstrich an der Langträgerverkleidung (siehe Bild Seite 50 rechts mitten).
Für die Schürzen der Verbrennungstriebwagen – soweit vorhanden – war aluminiumfarbig vorgeschrieben. Da Letztere sehr schnell verschmutzten, wurde 1937 deren Anstrich auf Schwarz umgestellt[106]. Wenig später wurden die Schnelltriebwagen der Bauarten Hamburg und Leipzig von dieser Regelung ausgenommen, da der bisherige „graue Anstrich besser zu dem violetten Wandteil unterhalb der Fensterbrüstung paßt als der schwarze“[107].
In der DV 984 vom 1. Oktober 1935 fehlen die Angaben über die beiden elektrischen Aussichtstriebwagen elT 1998 und 1999 (später ET 91) sowie vT 137 240, 462 und 463.
Zum elektrischen Aussichtstriebwagen gibt es unter-schiedliche Informationen: In der zeitgenössischen Literatur heißt es im Oktober 1935[108]:

- Wagenkasten blau
- Brüstungsleisten aluminium
- Schürzen dunkelgrau

Zu diesen Angaben passt auch eine 1936 veröffentlichte Gemälde-Postkarte, die den Triebwagen elT 1999 vor einer Gebirgslandschaft mit vollständig blauem Wagenkasten, hellen Brüstungsleisten und grauen Schürzen zeigt. Auf einem Foto von den Nürnberger Fahrzeugparaden anlässlich des Eisenbahnjubiläums 1935 besitzt dieser Wagen jedoch dunklen Anstrich unterhalb und hellen Anstrich oberhalb der Brüstungsleisten. Die Farbgebung des elT 1998 zeigt hingegen durchgängig einen hellen Anstrich am gesamten Wagenkasten, einen aluminiumfarbenen Zierstreifen auf den Brüstungsleisten und dunkle Schürzen (siehe Bild Seite 54 rechts unten). Aus diesen etwas widersprüchlichen Angaben und der bekannten Tatsache, daß man seinerzeit versucht hat, bereits vorhandene Farben zu verwenden, lassen sich folgende Annahmen treffen:

Wagen	Kasten oben	Kasten unten	Schürzen
elT 1998[109]	beige	beige	weinrot
elT 1998[110]	hellgrau	hellgrau	blaugrau
elT 1999[111]	beige	schwarzblau	blaugrau
elT 1999[112]	schwarzblau	schwarzblau	blaugrau

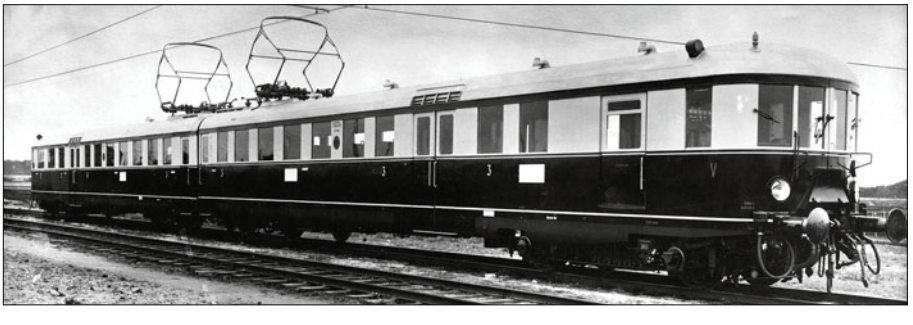
Es muss hier darauf hingewiesen werden, dass diese Angaben auf Annahmen basieren, die bisher nicht durch amtliche Quellen gestützt oder widerlegt werden können. Möglicherweise gab es damals auch Anstrichänderungen, was bei diesem repräsentativen Fahrzeug nicht verwundern würde.
Auch die Aussichtstriebwagen von 1936/1939 mit Verbrennungsmotor (später VT 90) hatten ein von der Regel abweichendes Anstrichschema:

- Wagenkasten helles „Hechtgrau“
- Zierstreifen und Schürzen blaugrau.

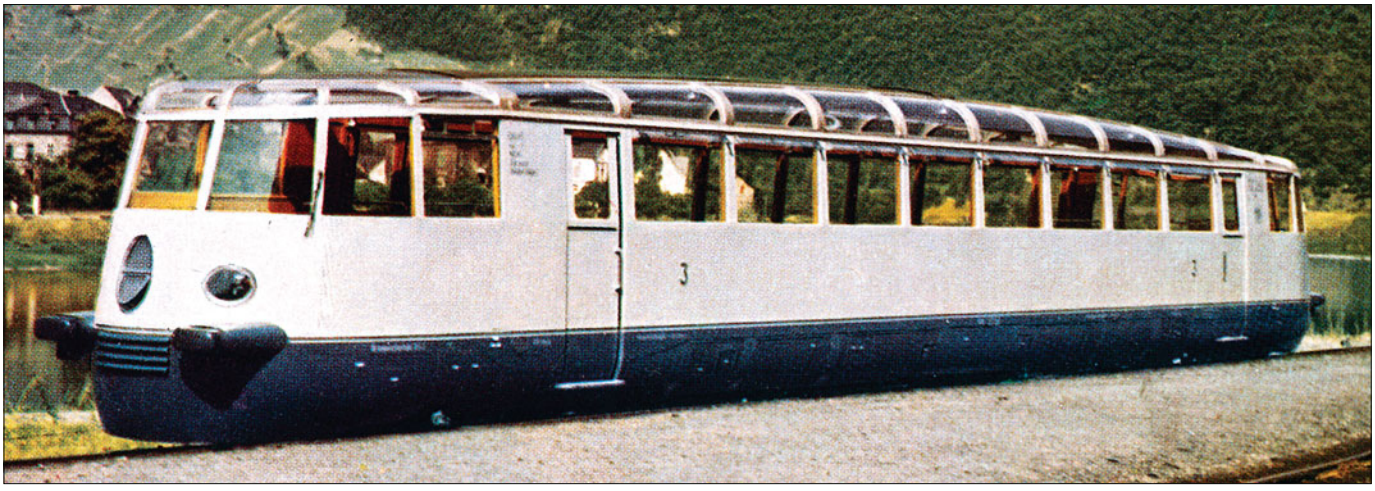
Möglicherweise wurde auch hier das „Hellfeldgrau“ des elT 19 (ET 41) verwendet.
Abweichungen gab es auch bei den Triebwagen der späteren Baureihen ET 11 und ET 31. Für die von 1935 bis 1937 gelieferten elT 19 (ET 11) wird folgender Anstrich beobachtet:

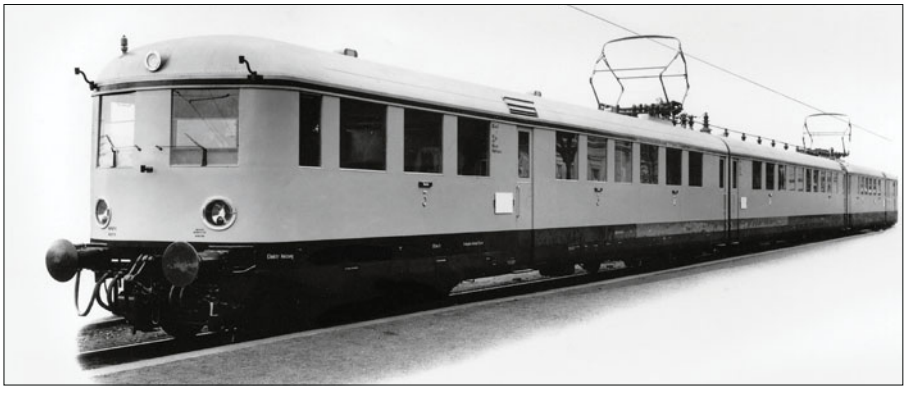
- Dach graualuminium
- Einfassung am Dach schwarz
- Wagenkasten beige[113] oder creme[114]
- Schürzen „fraise“[113] (erdbeerfarben) oder zinnoberrot[114]
- Zierstreifen an den Schürzen schwarz.

Unter der – naheliegenden – Annahme, dass die Reichsbahn auch bei diesen Triebwagen bereits erprobte und eingeführte Farben verwendet hat, dürften der Wagenkasten den beigefarbenen Anstrich nach RAL 20m (RAL 1001) und die Schürzen den weinroten Anstrich nach RAL 10 (RAL 3005) erhalten haben.
Die Triebwagen der Reihe elT 13 (ET 31) von 1936 hatten zunächst einen ähnlichen Anstrich[114] wie elT 19 (ET 11). Bemerkenswert ist, dass diese Triebwagen an der Langträgerverkleidung und am Zierstreifen unter dem Dach im Bereich der 2. Klasse einen abweichenden Anstrich erhielten, wie in Bild Seite 53, zweites von oben erkennbar ist, während die Schürzen dunkelgrau gestrichen sind. Für den Farbton dieses Kennzeichnungsanstrichs gibt es keinen Beleg.



Elektrotriebwagen DRB 1820a+b BC4iüelT+ CPw4itrüelT-34 (ET 25); Wagenkasten beige bzw. weinrot, Brüstungsleisten schwarz, Zierstreifen beige, Langträgerverkleidung schwarz, Schürzen grau (Werkfoto 1935 Nürnberg)





Aussichtstriebwagen DRB 137 240 C4vT-36 mit hellgrauem Wagenkasten und dunkelgrauen Schürzen (Foto um 1936, Sammlung Alfred Gottwaldt)

Elektrotriebwagen DRB elT 13 BC4üelT+ BC4üelT+CPwPost4ütrelT-35 (ET 31) mit beigefarbenem Wagenkasten, weinroter Langträgerverkleidung im Bereich der 3. Klasse und heller Farbe bei der 2. Klasse, Schürzen dunkelgrau (Werkfoto 1936 Breslau)

Elektrotriebwagen DRB 1900 BPw4ük+ B4ü elT-35 (ET 11) mit Anstrich in beige am Wagenkasten und weinrot an der Langträgerverkleidung und den Schürzen (Werkfoto 1935 Esslingen)

Der ursprünglich in hellgrau und blaugrau gelieferte ET 41 (siehe Seite 50 oben links) ist ab etwa 1934 einfarbig (vermutlich dunkelgrau RAL 4h) gewesen. Im Krieg trug er zweifarbigen Anstrich in beige (RAL 1001) und oxidrot (RAL 3009).

Zwei Versuchstriebwagen vT 135 065 und 066 in Hydronalium-Bauweise, die 1937 abgeliefert wurden, erhielten keinen äußeren Farbanstrich an Wagenkasten und Langträgerverkleidung. Sie glänzten metallisch weiß und waren höchstens mit einem klaren Schutzlack überzogen (siehe Bild Seite 50 rechts unten. Das Dach war wie bei den übrigen Triebwagen mit Eisenglimmer-Aluminiumfarbe, der Rahmen, das Fahrwerk und die Anbauteile unterhalb des Rahmens schwarz gestrichen.

Die ab 1938 zur Ablieferung gekommenen Gleichstrom-Triebzüge der Hamburger S-Bahn kamen von LHW in folgender Farbgebung[115]:

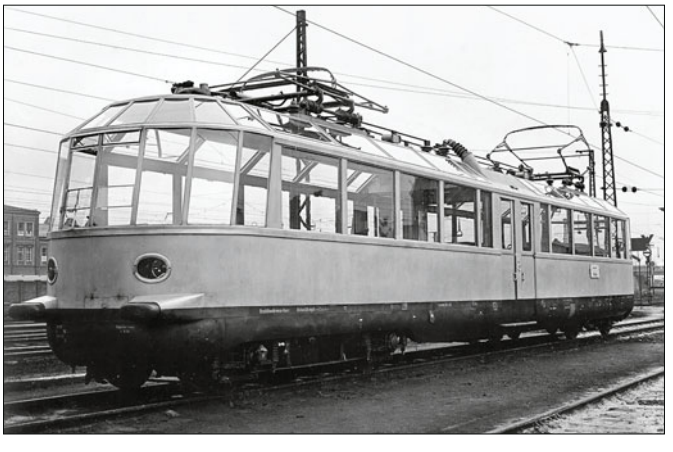
• Dach	aluminium
• Wagenkasten 2. Klasse unterhalb der Fenster	stahlblau
• Wagenkasten 2. Klasse im Bereich der Fenster	hellgelb
• Wagenkasten 3. Klasse	stahlblau
• Schürzen und Schutzborde	grau
• Ziffern und Brüstungsleisten	hellgelb.

Die Lieferbedingungen von 1943 nennen für den vorgenannten Farbton stahlblau RAL 5008 (graublau) und für grau RAL 7026 (granitgrau). Der „hellgelbe“ Farbton entspricht vermutlich RAL 1001 (beige).
Der 1938 gelieferte Schnelltriebwagen der Bauart Kruckenberg (vT 137 155) war nach Informationen des Herstellerwerks Klöckner-Humboldt-Deutz am Wagenkasten silbergrau mit hellblauen Zierstreifen; Schürzen und Dach waren dunkelgrau. Genauere Angaben fehlen.
In einer Verfügung von 1939 schreibt das RVM vor, dass die roten Flächen der Trieb-, Steuer- und Beiwagen in Zukunft nicht mehr nach dem Farbton RAL 10 (weinrot RAL 3005), sondern nach dem Farbton RAL 47 (purpurrot RAL 3004) gestrichen werden[116]. Mit diesem Farbton erschien im März 1939 auch das 5. Ergänzungsblatt zur Farbtonkarte RAL 840 B2. Der Grund für diese Änderung lag in der Tatsache, dass diese Farbe mit heimischen Rohstoffen hergestellt werden konnte.
1938 wird der korallenrote Anstrich (oxidrot RAL 3009) mit grauen Zierstreifen (betongrau RAL 7023) und dunkelgrauer Langträgerverkleidung (umbragrau RAL 7022) für die zweiteiligen Verbrennungstriebwagen für Hauptbahnen eingeführt, mit Verfügung des Reichsverkehrsministers[117] vom März 1938 auch für die elT 13 (ET 31) und vom November 1939 auch für weitere Wechselstromtrieb-, Steuer- und Beiwagen[118]. Die ersten mit diesem Anstrich gelieferten Triebwagen sind die für den Ruhrschnellverkehr 1938/39 gelieferten 137 283 bis 295 und die Schmalspurtriebwagen 135 322 bis 325 von 1938. Der auf Werkfotos erkennbare hellgraue Anstrich der Langträgerverkleidung Letzterer kann nicht abschließend verifiziert werden. Möglicherweise handelt es sich um einen Fotografieranstrich.
Eine Verfügung[119] vom September 1940 ordnet diesen Anstrich schließlich für weitere elektrische Trieb-, Steuer- und Beiwagen (ET/ES/EB 85, ET/ES 25) an[120]. Gleichzeitig wird der Dachanstrich der oxidroten Triebwagen mit RAL 3 (grau-oliv RAL 6006) dem der Reisezugwagen angeglichen. Mit dieser Farbgebung kamen die vT der Rbd Stettin 137 367 bis 376 in Betrieb, die erst 1940/41 abgeliefert wurden.

Die bereits 1937 bestellten, aber erst 1941 gelieferten beiden Gütertriebwagen Dresden 10004 und 10005 hatten nach diesem Schema einen Wagenkasten in dunkelrot (oxidrot RAL 3009), Zierstreifen in hellgrau (betongrau RAL 7023), Einfassungen in schwarz und Langträgerverkleidung in dunkelgrau (umbragrau RAL 7022)[121]. Das Dach war ebenfalls dunkelgrau, jedoch matt. Die Drehgestelle, Puffer, Pufferträger sowie die Aggregate unter dem Rahmen waren schwarz.
Schließlich wurde 1940 der Regelanstrich für Triebwagen (außer Schnell- und S-Bahn-Triebwagen) erneut geändert[122]:

Dach	umbragrau	RAL 7022
Wagenkasten	oxidrot	RAL 3009
Fensterreihe	beige	RAL 1001
Zierstreifen	beige	RAL 1001
Langträgerverkleidung	tiefschwarz	RAL 9005
Schürzen	matt tiefschwarz	RAL 9005
Rahmen, Untergestell	tiefschwarz	RAL 9005

Elektrotriebwagen DRB 1224+2224 CPw4ielT-37+BC4ielS-37 (ET+ES 65); Wagenkasten im Bereich der Fenster 2. Klasse blaugrün, 3. Klasse beige, sonst weinrot, Langträgerverkleidung schwarz, Zierstreifen blaugrün bzw. beige (Werkfoto 1939 Esslingen)



Aussichtstriebwagen DRB 1998 C4elT-35 (ET 91) mit beigefarbenem oder hellgrauem Wagenkasten und weinroten bzw. grauen Schürzen (Foto 1935 Sammlung Emil Konrad)

Bei den Triebwagen der ehemaligen CSD und PKP sowie bei VT 137 288 bis 295, ET 85, ES 85, EB 85, ET 25, ES 25 und ET 31 sollte jedoch der besondere Anstrich der Fensterreihe entfallen. In der dritten Ausgabe der zitierten Zeichnung vom 5. Mai 1941 ist diese Einschränkung jedoch nicht mehr erwähnt. Auf die meisten Triebwagen dürften diese Änderungen allerdings keine Auswirkungen mehr gehabt haben, waren diese doch zum überwiegenden Teil stillgelegt oder für Wehrmachtseinsätze – ggf. mit dafür geändertem Tarnanstrich in grauer oder grüner Farbe – vorgesehen[123,124].

Mit einem Schreiben des Reichsbahnzentralamtes München vom April 1942 wird für den Anstrich der Wagenseitenwände der Berliner S-Bahn-Triebwagen unterhalb der Brüstungsleiste angegeben[125]: weinrot RAL 47 (purpurrot RAL 3004). Dieser Farbton wurde auf Wunsch der Deutschen Reichsbahn bereits mit dem 4. Ergänzungsblatt zur Farbtonkarte für Fahrzeuganstriche RAL 840 B2 vom Mai 1938 eingeführt und vermutlich erstmalig an den Berliner S-Bahn-Triebwagen der Lieferserie 1937/38 angebracht[126].

Mit demselben Schreiben an den Reichsverkehrsminister wurde folgender Vorschlag für den Anstrich der Triebwagen aufgrund einer Anregung der „Arbeitsgemeinschaft für Anstrichstoffe“ im Vollzuge eines „Führerbefehls“ unterbreitet:

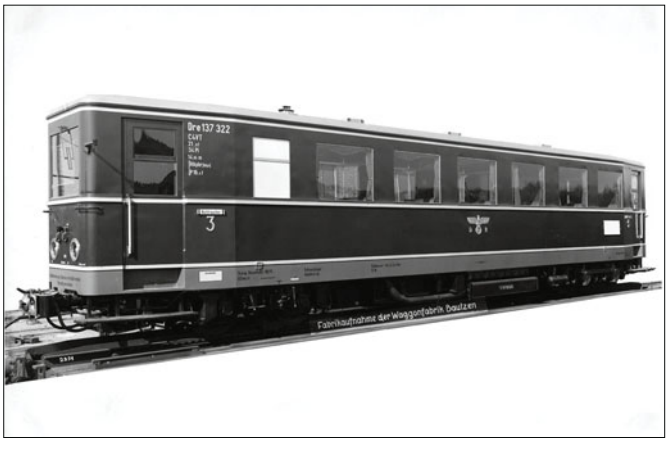
- Dach umbragrau RAL 7022
- Wagenkasten oberhalb der Brüstung im Bereich der Abteile 2. Klasse betongrau RAL 7023
- Wagenkasten oberhalb der Brüstung im Bereich der Abteile 3. Klasse sandgelb RAL 1002
- Wagenkästen unterhalb der Brüstung oxidrot RAL 3009

Der Reichsverkehrsminister lehnte aber nach Prüfung und Anhörung aller beteiligten Stellen diesen Vorschlag ab[127].

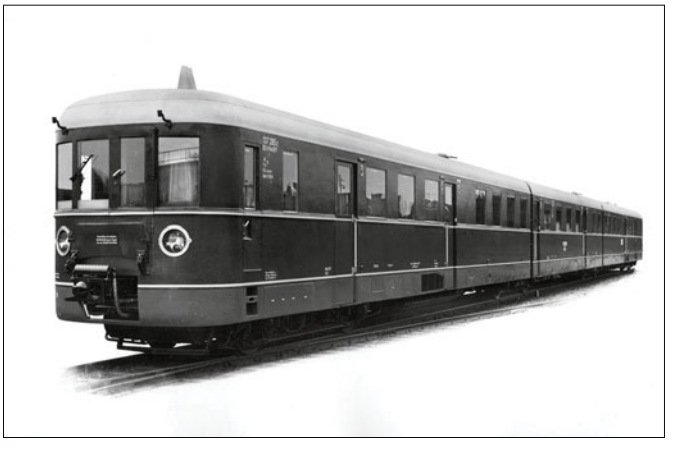
Es blieb grundsätzlich beim bisherigen Anstrich – In diesem Zusammenhang ist auch das Vorhaben der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahre 1942 erwähnenswert, nach dem die Wagenkästen neu zu liefernder Triebwagen für die Berliner und Hamburger S-Bahn in eisengrau RAL 7011 lackiert werden sollten. Zumindest bei den Berliner S-Bahn-Wagen wurde dies jedoch nicht verwirklicht.

Die „Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen“ vom November 1942 nennen für den Außenanstrich der Triebwagen folgende Farben[128]:

Dächer	schwarzgrau	RAL 7021
Stirn- und Seitenwände:		
Berliner S-Bahn	purpurrot	RAL 3004
bzw.	blaugrün	RAL 6004
bzw.	grünbraun	RAL 8000
Hamburger S-Bahn		
Vollaufarbeitung	eisengrau	RAL 7011
teilw. Ausbesserung	beige	RAL 1001
	bzw. graublau	RAL 5008
übrige E- und V-Triebwagen		
Vollaufarbeitung	eisengrau	RAL 7011
teilw. Ausbesserung	beige	RAL 1001
	bzw. purpurrot	RAL 3004
	bzw. oxidrot	RAL 3009
Zierstreifen	beige	RAL 1001
oder	betongrau	RAL 7023
oder	tiefschwarz	RAL 9005
Langträgerverkleidung, Schürzen:		
Hamburger S-Bahn	granitgrau	RAL 7026
übr. E- und V-Triebwagen	umbragrau	RAL 7022
Untergestelle, Drehgestelle	tiefschwarz	RAL 9005



Schmalspurtriebwagen DRB 137 322 C4vT mit oxidrotem Wagenkasten, aluminiumfarbenem Dach, betongrauen Zierstreifen und mittelgrauer Langträgerverkleidung (Werkfoto 1938 Bautzen)



Verbrennungstriebwagen DRB 137 285 BCPw8iütrvT-35, Wagenkasten oxidrot, Dach aluminiumfarben, Zierstreifen betongrau, Schürzen umbragrau (Werkfoto 1939 Deutz Sammlung Joachim Deppmeyer)

Tabelle 2: Anstrich der Triebwagen der DRB 1930 bis 1945 nach RAL 840 HR

Baureihe (bei ET Bezeichnung ab 1940)	Zeitpunkt	Dach	Wagenkasten	Fensterband	Zierstreifen	Langträger (-verkleidung)	Schürzen	Deckleisten	abweichende Stirnseite
ET 11	1935	9007	1001	1001	9005	3005	3005	-	-
ET 41	1930	9007	7018	hellgrau	-	9005	-	9005	-
ET 41	um 1936	9007	7018	7018	-	9005	-	9005	-
ET/ES 51	1933	9007	3005	1001	1001 9005	9005	-	9005	-
ET/ES 65	1933	9007	3005	1001 6004	1001 6004	9005	-	9005	-
ET 91 01 *	1935	9007	1001	1001	9006	3005	3005	1001	-
ET 91 01 *	1935	9007	hellgrau	hellgrau	9006	7018	7018	hellgrau	-
ET 91 02 *	1935	9007	1001	5004	9006	7018	7018	5004	-
ET 91 02 *	1936	9007	5004	5004	9006	7018	7018	5004	-
ET/S/B 125 167 ET/S/B 168 169	1934 1937	9007	3005	6004 8000	8000	9005	-	9005	-
ET/S/B 125 167 ET/S/B 168 169	1939	7022	3004	6004 8000	8000	9005	-	9005	-
ET/S/B 125 167 ET/S/B 168 169	1942	7021	3004	6004 8000	-	9005	-	9005	-
ET/S/B 165 ET/S/B 166	1928 1936	9007	3005	6004 8000	-	9005	-	9005	-
ET/S/B 165 ET/S/B 166	1939	7022	3004	6004 8000	-	9005	-	9005	-
ET/EM 170	1940	7022	5008	1001 5008	1001	9005	7026	9005	-
übrige ET	1932	9007	3005	1001	1001 9005	9005	9007	9005	-
	1939	7022	3004	1001	1001 9005	9005	9007	9005	-
	1940	7022	3009	3009	7023	7022	7022	9005	-
	1942	7021	3009	3009	7023	7022	7022	9005	-
LvT 10001..003	1930	9007	8012	8012	-	9005	-	-	-
LvT 10001..003	um 1932	9007	6008	6008	-	9005	-	-	-
LvT 10004..005	1941	7022	3009	3009	7023	7022	-	-	-
SVT 877	1932	9006	35h	1001	1001 9005	9005	9007	9005	-
SVT 877	1934	9006	35h	1001	1001 9005	9005	9007	9005	35h
übrige SVT	1935	9006	35h	1001	1001 9005	9005	9007	9005	35h
übrige SVT	1937	9006	4000	1001	1001 9005	9005	9007	9005	4000
übrige SVT	1943	9005	4000	1001	1001 9005	9005	9007	9005	4000
(VT 90)	1938	9006	hellgrau	hellgrau	-	7018	7018	-	-
übrige VT	1932	9007	3005	1001	1001 9005	9005	9007	9005	-
	1937	9007	3005	1001	1001 9005	3005 9005	9007	9005	-
	1939	6006	3004	1001	1001 9005	3005 9005	9007	9005	-
	1940	7022	3009	3009	7023	7022	7022	9005	-

* siehe Fußnoten 109 bis 112

Ob tatsächlich elektrische und Verbrennungstriebwagen nach einer Vollaufarbeitung mit eisengrauem Anstrich der Stirn- und Seitenwände im Betrieb standen, lässt sich kaum noch ermitteln. Schließlich waren seinerzeit viele Triebwagen entweder bei der Wehrmacht im Einsatz oder stillgelegt, eine Vollaufarbeitung dürfte nur selten durchgeführt worden sein. Bei der Wehrmacht galten andere Bedingungen für den Farbanstrich als bei der Deutschen Reichsbahn; hier erhielten die Wagenkästen der Triebwagen entweder einen feldgrauen (RAL 6006 grauoliv) oder grünen Anstrich oder sie wurden nach unterschiedlichen Vorschriften getarnt. Einzelheiten dazu sind nicht bekannt.
Nach dem Krieg hat es anscheinend auch Triebwagen mit dem grünen Regelanstrich der Reisezugwagen mit schwarzen Brüstungsleisten und schwarzer Langträgerverkleidung sowie hellgrauem Dach und Schürzen gegeben. Vermutlich handelt es sich dabei um Triebwagen, die aus dem Wehrmachtseinsatz zurückkehrten und zunächst ihren vormaligen Anstrich behielten.
Bezüglich der Farbgebung von Triebwagen gab es anscheinend immer wieder Abweichungen von den Vorschriften. So ist nach Aussagen eines Augenzeugen der Anstrich der Hamburger Wechselstrom-S-Bahn-Triebwagen (später als ET 99 bezeichnet, aber nie umgezeichnet) bei den Betriebsnummern 1501 bis 1560 graugrün, bei den Nummern 1561 bis 1588 blaugrün gewesen, wobei das subjektive Farbempfinden des Augenzeugen bisher nicht in objektive Farbtonangaben nach RAL umgesetzt werden konnte.
Auch herrscht ein ziemliches Durcheinander bei den Verfügungen und Lieferbedingungen vor, das durch unterschiedliche, für den Außenanstrich zuständige Dienststellen bedingt zu sein scheint.
In der Tabelle auf Seite 56 wird ein Überblick des Außenanstrichs der verschiedenen Triebwagenarten für den Zeitraum von 1930 bis 1945 gegeben, wobei die Angaben angesichts des Durcheinanders in der Vorschriftenlage nur als Anhaltspunkte gelten können. Es wird sich wohl nicht mehr vollständig klären lassen, wann welcher Triebwagen in einer bestimmten Farbe angestrichen war.

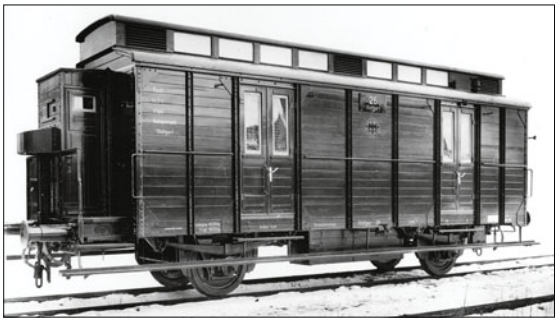
Deutsche Reichspost

Bahnpostwagen der Deutschen Reichspost hatten den gleichen Anstrich wie die Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn: braungrün RAL 6008 bzw. (ab 1938) flaschengrün RAL 6007 an Wagenkasten und Oberlichtseitenwänden, graualuminium am Dach und tiefschwarz RAL 9005 am Untergestell.
Ein Vorschlag der Deutschen Reichspost, auch die Bahnpostwagen analog zu den Straßenkraftfahrzeugen im seit 1934 gültigen roten Farbton der Post (RAL 7 = RAL 3000 feuerrot) zu streichen[129], wurde vom Reichsverkehrsminister abgelehnt. Als Begründung wurde die Verwechslungsgefahr mit den Schlaf- und Speisewagen der Mitropa angegeben[130].

Für den Innenanstrich der Bahnpostwagen liegen uns folgende Angaben vor[131]:

- Seitenwände, Zwischenwände, Türen, Schränke, Packbretter, Beutelstange, Fenstergitter, Ofenschutzwand außen, Rollvorhangkästen, Heizungsschutzwände Kohlenkastennische:
  holzfarben RAL 1h = sandgelb RAL 1002
- Fußboden im Packraum, Einfassleisten für Fußboden, Zeitungskastendeckel:
  dunkelbraun RAL 13a = rotbraun RAL 8012
- Türgriffe, Griffbleche, Dampfheizkörper, Heizungsschutzgitter, Dampfleitungsverkleidungsbleche, Beutelspannvorrichtungen, Griffflächen, Packbrettstützrohre:
  dunkelbraun RAL 19 = schokoladenbraun RAL 8017
- Innendecken, Gepäckstangenträger, Gepäckstangen, Gepäcknetze, Rosetten für Gepäcknetze, Hängeeisen, Leuchtkörper, Schutzkörbe:
  elfenbein RAL 20h = elfenbein RAL 1014
- Decke, Tür und Wände im Abort, Unterseite des Fachwerks über der Beutelspannvorrichtung:
  weiß RAL 1 = grauweiß RAL 9002
- Zeitungskasten innen:
  blaugrau RAL 4h = RAL 7018
- Notbremsgriffe, Gepäckstangenträger 100 mm rechts und links vom Notbremszug:
  rot RAL 7 = feuerrot RAL 3000
- Heizkörpernischen innen, Ofennische mit Schutzblech innen:
  silber = weißaluminium RAL 9006
- Briefkasten innen:
  schwarz RAL 5 = tiefschwarz RAL 9005, mit drei breiten weißen Längsstreifen
- Aussacktischplatte:
  dunkelgrün RAL 28 = flaschengrün RAL 6008
- Brieffachwerke, Schaltschrank, Türen von Beil-, Säge- und Verbandsschrank, Türrahmen und Fingerschutzleisten der Außentüren, Fensterschlüsselleisten, Kämpferleisten, Saumleisten der Tische, Türrahmenleisten der Schiebetüren, Leibstuhldeckel und -brille, Gepäckstangenleisten, Notbatterieschaltschrank:
  naturfarben poliert
- Saumleisten der Packbretter:
  naturlackiert.

Bahnpostwagen DRP Stuttgart 7367 Post3 b/12,5 im braungrün/schwarzen Einheitsanstrich der Reichsbahn-Reisezugwagen, das Eigentumszeichen ist das Adlerbild von Firle mit der Umschrift „Deutsche Reichspost“ (Werkfoto 1925 Esslingen)



Bahnpostwagen DRP Stuttgart 26 Post c/8,5 mit grünem Wagenkasten, Bremserhaus und Dachaufsatz, schwarzem Rahmen (Werkfoto 1931 Esslingen)

Bahnpostwagen DRP Augsburg 4744 Post4-a/15, flaschengrüner Wagenkasten, schwarze Langträgerverkleidung, einziger farblicher Zierrat ist die schwarze Brüstungsleiste, Reichsadler mit Frakturschrift „Deutsche Reichspost“, Wagennummer im Anschriftenfeld am linken Ende der Seitenwände (Werkfoto 1939 Esslingen)

Mitropa 1920 bis 1949

Nach Ende des Ersten Weltkrieges änderte sich am Erscheinungsbild der Speise- und Schlafwagen zunächst nichts. Auch die zwischen 1921 und 1926 von der Mitropa beschafften Schlaf- und Speisewagen erhielten den herkömmlichen braungrünen Anstrich des Wagenkastens, zum Teil noch mit den preußischen Zierden wie schwarzen Einfassungen, Brüstungsleisten und Deckschienen sowie gelben Zierstreifen und Absetzlinien (siehe Bild Seite 59 links oben).
Die Schlaf- und Speisewagen, die ab 1927 neu in Dienst gestellt wurden, erhielten hingegen ab Werk einen bor-deaux-roten Kastenanstrich, Beschriftung und Zierstreifen am Wagenkasten und waren in blattgold („reichgold“), das Dach in Aluminium-Farbe ausgeführt. Zur Farbbestimmung für das Bordeauxrot gibt es folgenden Hinweis auf einer zeitgenössischen Anstrichzeichnung: „Rotjapanpaste No. 506 von Zöllner-Werke Berlin“. Die Dächer der ab 1935 gebauten Mitropa-Wagen trugen beige Farbgebung. Die RAL-Farbtöne dafür sind leider nicht bekannt. Erst in der Ausgabe 1939 des „Jahrbuches für Lackierbetriebe“ wird für die Farbgebung des Wagenkastens der Schlaf- und Speisewagen rot RAL 9 (rubinrot RAL 3003) genannt.
Zierstreifen und Beschriftung am Wagenkasten wurden schon wesentlich früher von gold auf gelb umgestellt. Für letztere Farbe wird auch „zwischen RAL 1003 und 1012“ angegeben.
Für Reisen der Angehörigen der Reichsregierung wurden Mitropa-Schlaf- und Speisewagen zeitweise im grünen Regelanstrich der Reisezugwagen umlackiert, um eine Übereinstimmung mit den Salonwagen der Reichsregierung herzustellen.

Schlafwagen Mitropa 2108 WLAB4ü in braungrünem Anstrich mit schwarzen Einfassungen und gelben Linien sowie gelben Anschriften (Werkfoto 1923 Nürnberg)

Schlafwagen Mitropa 22907 WLAB4ü mit rotem Wagenkasten, goldfarbenen oder gelben Zierstreifen und Anschriften, schwarzem Außenlangträger und aluminiumfarbenem Dach (Werkfoto 1932 Breslau)

Schlafwagen Mitropa 20269 WLAB6ü (Werkfoto 1930 Falkensee) Bordeauxrot lackiert waren die Wagen der Mitropa ab 1927. Die Farbe der Deckschienen und Absetzlinien sowie der Anschriften am Wagenkasten war reichgold, die des Langträgers schwarz und die der dortigen Anschriften gelb. Das Dach scheint noch in herkömmlicher Weise mit Bleiweißfarbe gestrichen zu sein. In Wagenmitte sehen wir in Fensterhöhe das Emblem der Mitropa, darunter den Schriftzug MITROPA, der ebenso wie die Anschrift SCHLAFWAGEN in der für die Mitropa typischen Schriftart von Schulpig ausgeführt ist. Die Wagennummern befinden sich an der Unterkante des Wagenkastens neben den Einstiegstüren.

Schlafwagen Mitropa 39011 WLAB4ü, Wagenkasten rot, Zierstreifen gelb, Langträgerverkleidung schwarz, Dach beige, Anschriften gelb (Werkfoto 1937 Deutz)

Speisewagen Mitropa 1161 WR4ü, Wagenkasten rot, Zierstreifen gelb, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarz, Dach beige, Anschriften gelb (Werkfoto 1939 Görlitz)

Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993

1949 bis 1968

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR hatte zunächst keine Veranlassung, am bisherigen Farbkonzept für Wagen mit Ausnahme des kriegsbedingten Dachanstriches etwas zu ändern. Damit blieb der Anstrich im Wesentlichen wie bisher. Auch die weiße Kennzeichnung der Traglastenabteile wurde grundsätzlich beibehalten (siehe Seite 165).

Erst 1954 mit der Neuentwicklung der vierachsigen Personenwagen (Type E 5) wagte man sich an ein freundlicheres Konzept. Diese Wagen erhielten ebenso wie später einige Reko-Wagen im Bereich der Fenster an den Seitenwänden einen hellgrünen Anstrich. Die Farbe dieses Anstrichs war Moosgrün RAL 6005[132]. 1968 war dieser Sonderanstrich entfallen[133]; der Anstrich der Kennzeichnung für Traglastenabteile war in elfenbein RAL 1014 geändert. Dieselbe Farbe erhielt der 1958 eingeführte Kennzeichnungsstreifen für die Abteile 1. Klasse.

Auch bei den ab 1959 gelieferten Reko-Wagen (zwei- und dreiachsige Umbauwagen auf der Grundlage vorhandener Untergestelle) war man bestrebt, das äußere Aussehen zu verbessern. Sie erhielten zunächst einen elfenbeinfarbenen Streifen in Höhe der gedachten Brüstungsleiste unterhalb der Fenster, parallel dazu einen schmalen Begleitstreifen und einen weiteren unmittelbar oberhalb der Langträgerverkleidung. Die Farbe war Elfenbein RAL 1014, während der übrige Wagenkasten den Regelanstrich in flaschengrün RAL 6007 trug. Offenbar ist diese aufwendige Lackierung in der Unterhaltung nicht sehr beliebt gewesen, denn ab etwa 1964 wurde nur noch der breitere Streifen unterhalb der Fenster angebracht, die schmalen Streifen waren entfallen. In dieser Ausführung wurden auch die vierachsigen Reko-Wagen ab 1966 geliefert. Schließlich entfiel auch der Streifen unterhalb der Fensterreihe Mitte der siebziger Jahre, und die Wagen sahen mit ihren glatten Außenflächen nun ziemlich nackt aus.

Die Wagen des TOUREX verkehrten ab 1963 zunächst mit einem Anstrich am Dach in silbergrau (RAL 7001), am Wagenkasten in azurblau (RAL 5009) mit gelben Zierstreifen (RAL 1007), dem FDJ-Emblem (Freie Deutsche Jugend) und der silbergrauen (RAL 7001) Anschrift „Touristenexpress“[134]. Später erhielten sie den regulären Reisezugwagenanstrich der DR bzw. der Mitropa.

In der Vorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge[132] aus dem Jahre 1964 werden folgende Farben für den Außenanstrich der Reisezugwagen genannt:

Dach aus Stahl	fehgrau	RAL 7000
Dach aus Holz (Dachdecke)	silbergrau	ohne[135]
	oder schwarz	
Wagenkasten	flaschengrün	RAL 6007
Fensterreihe[136]	moosgrün	RAL 6005
Deckleisten, Einfassungen	tiefschwarz	RAL 9005
Zierstreifen	beige	RAL 1001
	oder elfenbein	RAL 1014
1.-Klasse-Streifen	elfenbein	RAL 1014
Eckstreifen für Traglasten	grauweiß	RAL 9002
Langträgerverkleidung	tiefschwarz	RAL 9005
Schürzen, Untergestell	tiefschwarz	RAL 9005

In dieser Aufstellung fehlen die abweichenden Farben für die Schmalspurwagen der Rbd Schwerin. Aufgrund von später bekannt gegebenen Anstrichvorschriften lassen sich dafür folgende Angaben machen:

Schmalspurwagen Schwerin:		
Wagenkasten	weinrot	RAL 3005
Fensterreihe	beige	RAL 1001

Bedingt durch die schwierige Versorgungslage bei hochwertigen Anstrichstoffen in der DDR war nicht sichergestellt, dass immer die gleichen Farbpigmente verwendet wurden. Dies führte dazu, dass Wagen der DR vielfach von den vorgeschriebenen Farbtönen mehr oder minder abweichende Farben besaßen.

Liegewagen DR 19 950 WLC4ül, Wagenkasten flaschengrün, Brüstungsleisten, Deckschienen, Einfassungen und Langträgerverkleidung schwarz, Zierstreifen und Absetzlinien elfenbein, Dach hellgrau, Schürzen dunkelgrau, Klassenziffern aus Aluminium, übrige Anschriften überwiegend gelb; bemerkenswert das Eigentumszeichen mit der Umschrift „Deutsche Demokratische Republik“ (Werkfoto 1951 Bautzen)

Eilzugwagen DR 75211 C4üp-54 mit zweifarbigem Kastenanstrich in hell- und dunkelgrün (Werkfoto 1954 Bautzen)

Gepäckwagen DR 650-001 Pw4üe, Wagenkasten flaschengrün, Brüstungsstreifen, Einfassungen und Langträgerverkleidung schwarz, Zierstreifen elfenbein, Dach hellgrau, Schürzen schwarz; Anschriften am Wagenkasten und an der Langträgerverkleidung überwiegend elfenbein, bemerkenswert auch hier das Eigentumszeichen DR für Probewagen (Werkfoto 1959 Bautzen)

Schnellzugwagen DR 215 601 AB4üpe-56, Wagenkasten flaschengrün, Brüstungsleisten, Deckschienen, Einfassungen und Langträgerverkleidung schwarz, Zierstreifen und Absetzlinien elfenbein, Dach hellgrau, Schürzen dunkelgrau; Klassenziffern aus Aluminium, Anschriften am Wagenkasten elfenbein, an der Langträgerverkleidung überwiegend gelb, bemerkenswert das Eigentumszeichen DR für Probewagen (Werkfoto 1956 Bautzen)

Rekowagen DR 206-201 B4ge; Wagenkasten grün, Zierstreifen und Anschriften elfenbein, Langträgerverkleidung schwarz, Dach hellgrau (Werkfoto 1959 Delitzsch)

Schmalspurwagen DR 990-305 KB4ip mit verkehrswerbendem Anstrich in beige und weinrot mit Brüstungsleisten, Bühnengeländer, Rahmen und Drehgestellen in schwarz; Anschriften elfenbein (Foto 1968 Alfred Luft)

1968 bis 1980

Für den Leipziger und Magdeburger S-Bahn-Verkehr wurden ab 1968 Wendezugsteuerwagen geliefert, die einen Sonderanstrich am Wagenkasten in goldgelb (RAL 1004) im Bereich der Fenster und azurblau (RAL 5009) unterhalb der Fensterreihe erhalten hatten[137]. Die Deckleisten waren silbergrau (RAL 7001), Langträgerverkleidung und Schürzen tiefschwarz (RAL 9005) gestrichen.

Mit Einführung der DDR-spezifischen Technischen Güte- und Lieferbedingungen (TGL) wurde unter anderem auch die Bezeichnung der Farbtöne nach RAL abgelöst, sie wurden ab etwa 1968 in TGL 21196 geführt. Mit der Umstellung auf TGL änderte sich allerdings zunächst nur die Bezeichnung der Farben und deren Nummer, die objektiven Farbtöne der Anstriche selbst wurden beibehalten. Eine Gegenüberstellung der für Wagen verwendeten RAL- zu TGL-Farben enthält der Anhang. Damit ergab sich für die oben dargestellte Tabelle einschließlich der zwischenzeitlich erfolgten Änderungen folgender Inhalt:

Dach aus Stahl	hellgrau	TGL 1808
Dach aus Holz (Dachdecke)	silbergrau oder schwarz	ohne [135]
Wagenkasten grün	dunkelgrün	TGL 2233
Wagenkasten blau	stahlblau	TGL 1655
Wagenkasten rot	bordeaux	TGL 0603
Fensterreihe gelb	chromgelb	TGL 0209
Fensterreihe hellgrün [136]	moosgrün	TGL 2043
Deckleisten, Einfassungen	schwarz	TGL 0002
Zierstreifen	hellelfenbein	TGL 0210
1.-Klasse-Streifen [138]	hellelfenbein	TGL 0210
1.-Klasse-Streifen [139]	chromgelb	TGL 0209
Eckstreifen für Traglasten	elfenbein	TGL 0210
Langträgerverkleidung	schwarz	TGL 0002
Schürzen, Untergestell	schwarz	TGL 0002
		TGL 1010

Im Rahmen eines Großversuchs wurden 1969 Polyurethanlacke an einer größeren Zahl Reisezugwagen in den Raw Delitzsch und Halberstadt gespritzt[140], deren Farbton „etwas heller“ als bisher ausgewählt wurde[141]. Für diese Farbe wird später die Bezeichnung Wagengrün 2414 genannt, sie ist aber nicht in die TGL 21196 aufgenommen worden.

1970 muss es zu einer fehlerhaften Lieferung von grüner Polyurethan-Farbe an die Raw Wittenberge und Halberstadt gekommen sein, die einen viel zu dunklen Ton besaß (schwarzoliv TGL 2323[142]). Dieser Anstrichstoff sollte nicht verarbeitet werden, aber im Hinblick auf die knappe Versorgungslage wurde schließlich entschieden, dass das Raw Wittenberge diese Farbe beim Anstrich von Reisezugwagen verwenden durfte.

Ab 1970 wurden die in der Ebene der Außenhaut liegenden Bleche der Langträgerverkleidung nicht mehr schwarz, sondern im Grün des Wagenkastens gestrichen[143]. 1972 folgte der Wegfall der Zierstreifen an den vierachsigen Reko-Wagen[144].

Die um 1973 eingeführten Kontrastflächen an den Stirnseiten der Steuerwagen erhielten bei Wagen mit grünem und blauem Grundanstrich den Farbton Orange TGL 0408 und bei rotem Grundanstrich Cremeweiß TGL 0200[145].

Der zweifarbige Regelanstrich (Dach grau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung grün) wurde bis 1980 im Wesentlichen aufrecht erhalten. Mit der Einführung von „Städte-Expreß“-Zügen 1976 erschien – mehr oder weniger zufällig – ein neuer Anstrich auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn. Aus einer von den ČSD aus finanziellen Gründen nicht abgenommenen Serie von Reisezugwagen des VEB Waggonbau Bautzen wurden diese Züge gebildet. Sie trugen den vom ursprünglichen Besteller gewünschten Anstrich mit einem Wagenkasten in orange (TGL 0408) und einem Fensterband in elfenbein (TGL 0220), das Dach war hellgrau (TGL 1808).

1977 stellte sich heraus, dass die eloxierten Aluminiumfensterrahmen durch Korrosion stark angegriffen und sehr unansehnlich geworden waren. Nach mehreren Versuchen wurde deshalb beschlossen, die Fensterrahmen mit Farbanstrich zu versehen. Als Farbe wurde birkengrau TGL 0119 gewählt[146].

1980 bis 1993

1978 führte die Deutsche Reichsbahn Farbversuche durch, um zu einer neuen Farbgestaltung der Reisezugwagen zu kommen. An insgesamt acht verschiedenen Wagen wurde ein Dreifarbkonzept ausgeführt, das bei den Dächern Grau oder Rehbraun zeigte, während der Wagenkasten zweifarbig (Fensterband bzw. übriger Wagenkasten) gestrichen wurde[147].

Gattung	Dach	Fensterband	übriger Wagenkasten
Bghw	grau	elfenbein	smaragdgrün
Bgwh	grau	dunkelgrün	elfenbein
Bghw	rehbraun	elfenbein	dunkelgrün
ABme	rehbraun	dunkelgrün	elfenbein
Bme	hellgrau	elfenbein	ultramarin
Bme	rehbraun	elfenbein	smaragdgrün
Bme	rehbraun	elfenbein	dunkelgrün

In die gleiche Zeit fallen Bestrebungen, den bisherigen dunkelgrünen Anstrich der Reisezugwagen nach TGL 2233 durch ein helleres Grün zu ersetzen. Vorgeschlagen wurde Chromoxidgrün[148] nach TGL 2235, weil es glanzbeständiger war und „durch die Verwendung nur eines Pigmentes mit immer einheitlichem Farbton hergestellt werden“ konnte[149]. Gleichzeitig konnte man damit von Lieferungen aus dem „NSW“[150] unabhängig werden.

Entsprechend einer vom Minister für Verkehrswesen bestätigten Konzeption der Deutschen Reichsbahn wurde daraufhin ein neues Farbkonzept eingeführt, das eine „Dreifarbgebung“ für Schnellzugwagen (ausgenommen bestimmte Schlaf- und Speisewagen) vorsah. Die Reisezugwagen des Personenzugnetzes mit Ausnahme der Doppelstock-Einzelwagen behielten jedoch den bisherigen Anstrich in grau/grün, jedoch mit abweichendem Farbton für das Grün: TGL 2235 chromoxidgrün (sog. „Zweifarbgebung“)[151].

Die neue äußere Farbgebung der Schnellzugwagen ergab sich demnach wie folgt[152]:

Dach		
Raw Potsdam[153]	hellgrau	TGL 1808
übrige Raw	rehbraun	TGL 0247
Wagenkasten und Langträgerverkleidung		
Schnellzugwagen	chromoxidgrün	TGL 2235
Städte-Expreß-Wagen	orange	TGL 0408
Speise- und Schlafwg	bordeaux	TGL 0775
übrige Wagen	chromoxidgrün	TGL 2235
Fensterband		
Schnellzugwagen	elfenbein	TGL 0220
Städte-Expreß-Wagen	elfenbein	TGL 0220
Speise- und Schlafwagen	bordeaux	TGL 0775
übrige Wagen	chromoxidgrün	TGL 2235
1.-Klasse-Streifen	orange	TGL 0408
Fensterrahmen	birkengrau[154]	TGL 0119
Untergestell	schwarz	TGL 1010

Für Gepäckwagen war ein Fensterband in rehbraun (TGL 0247) vorgeschlagen worden, damit sie von den Reisenden leichter unterschieden werden konnten, dazu ist es aber nicht gekommen.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch, dass anstelle des Anstrichs in rehbraun TGL 0247 auch ocker TGL 0347 zugelassen war, wie aus einer Genehmigungszeichnung der VES-W Delitzsch von 1978 hervorgeht[155].
Einen abweichenden Dreifarbanstrich erhielten auf Wunsch der Rbd Schwerin ausnahmsweise die im Rostocker S-Bahn-Verkehr eingesetzten Doppelstockeinheiten mit rehbraunem Dach und Wagenkasten in birkengrau und stahlblau.
Die auf den Leipziger S-Bahn-Linien verkehrenden einstöckigen Reisezugwagen der Gattungsschlüsselnummern 2916 und 8014 trugen einen Wagenkastenanstrich in den Leipziger Stadtfarben Gelb und Blau (hellelfenbein und stahlblau TGL 0210 bzw. 1655). Für die im S-Bahnverkehr Halle vorgesehenen Doppelstockwagen war 1977 ein Anstrich in bordeauxrot mit elfenbeinfarbenen Streifen beabsichtigt[156].
Für die ab Jahresfahrplan 1986/87 auf dem südlichen Berliner Außenring zwischen Berlin, Potsdam und Werder bzw. Brandenburg eingesetzten Doppelstock-Einzelwagen wurde eine Farbvariante entwickelt, die mit Hellelfenbein/Bordeaux in Analogie zu den elektrischen S-Bahn-Fahrzeugen in Berlin stand[152].
Damit ergibt sich für den Außenanstrich der Reisezugwagen außer Schnellzugwagen ab 1982 folgende Übersicht:

Dach	rehbraun	TGL 0247
Wagenkasten		
S-Bahn Rostock	stahlblau	TGL 1655
S-Bahn Leipzig	stahlblau	TGL 1655
Außenring Berlin	bordeaux	TGL 0775
Doppelstock-Einzelwg	rehbraun	TGL 0247
übrige Wagen	chromoxidgrün	TGL 2235
Fensterband[157]		
S-Bahn Rostock	birkengrau	TGL 0119
S-Bahn Leipzig	hellelfenbein	TGL 0210
übrige S-Bahn-Netze	hellelfenbein	TGL 0210
Doppelstock-Einzelwg	birkengrau	TGL 0119
übrige Wagen	chromoxidgrün	TGL 2235
Kontrastflächen bei		
grünen Steuerwagen	orange	TGL 0408
blauen Steuerwagen	orange	TGL 0408
roten Steuerwagen	cremeweiß	TGL 0200
Untergestell	schwarz	TGL 0002

Auch für die Schmalspurwagen war ein entsprechendes Farbkonzept vorgesehen, es wurde aber nur teilweise umgesetzt[151]:

Dach aus Stahl	rehbraun	TGL 0247
Wagenkasten		
Rbd Cottbus, Dresden	dunkelgrün	TGL 2233
Rbd Gwd, Mgd, Sch [158]	bordeaux	TGL 0775
Fensterband		
Rbd Cottbus, Dresden	dunkelgrün	TGL 2233
Rbd Gwd, Mgd, Sch[158]	elfenbein	TGL 0220

Für den 1987 eingeführten Interexpress (internationaler Städte-Express der RGW-Länder, östliches Gegenstück zum Eurocity) verwendete die DR Komfortwagen der Gattungen Amhe (Amy) 2130 und Bmhe (Bmy) 2333, die einen Anstrich des Fensterbandes in bordeaux (TGL 0775) hatten, während der übrige Wagenkasten, die Langträgerverkleidung und das Dach birkengrau (TGL 0119) gestrichen waren[159]. Der Streifen zur Kennzeichnung der 1. Klasse war chromgelb (TGL 0209).
Nach der politischen Wende in der DDR 1989 wurde das Dreifarbkonzept nicht mehr weiterverfolgt. Die Deutsche Reichsbahn schloss sich stattdessen dem damals bei der Deutschen Bundesbahn gültigen Anstrichsystem an, das für die unterschiedlichen Zuggattungen verschiedene Wagenfarben vorsah:

Wagendach oben (Tonsur)	fenstergrau	RAL 7040
Wagendach seitlich (Vouten)	lichtgrau	RAL 7035
Fensterrahmen	fenstergrau	RAL 7040
Wagenkasten unten	lichtgrau	RAL 7035
Langträger	lichtgrau	RAL 7035
Drehgestelle, Schürzen	graubraun	RAL 8019

Im Bereich der Fensterreihe und einem 260 mm breiten Zierstreifen unmittelbar darunter erhielten die Wagen einen Farbanstrich, der in Abhängigkeit von der Zuggattung, in der die Wagen planmäßig eingesetzt werden, wie folgt aussieht:

Zuggattung	Fensterreihe	Zierstreifen		
Eurocity	orientrot	RAL 3031	pastellviolett	RAL 4008
Intercity	orientrot	RAL 3031	pastellviolett	RAL 4008
Interregio	fernblau	RAL 5023	pastellblau	RAL 5024
City-Bahn	minttürkis	RAL 6033	pastelltürkis	RAL 6034

Schnellzugwagen DR 51 50 10-40 311-8 Am 2128; Dach und unterer Teil des Wagenkastens birkengrau, Fensterreihe bordeaux, Kennzeichnungsstreifen chromgelb (Foto Wolfsburg 1992 Hans Ulrich Diener)

Schnellzugwagen DR 51 50 21-85 052-1 Bom 2331 im Dreifarbanstrich rehbraun/hellelfenbein/chromoxidgrün (Foto 1994)

Nahverkehrswagen DR 50 50 25-04 483-3 DBmuz im Anstrich rehbraun/birkengrau/rehbraun (Foto Dessau 1992 Hans Ulrich Diener)

Nahverkehrswagen DR 50 50 25-04 308-2 DBmuz im Dreifarbanstrich hellgrau/hellelfenbein/bordeaux (Foto Potsdam 1993 Hans Ulrich Diener)

Schnellzugwagen DR 51 50 84-94 508-4 Bimdz im Interregio-Anstrich fenstergrau/lichtgrau/fernblau/pastellblau (Foto Erfurt 1993)

Nahverkehrswagen DR 50 50 26-03 212-6 DBve, Dreifarbanstrich rehbraun/birkengrau/stahlblau (Foto Berlin 1993))

Triebwagen

Anfangs hatten die Triebwagen der Deutschen Reichsbahn den überkommenen Anstrich in beige/rot, rot oder grün am Wagenkasten. Dabei waren die Dächer und Schürzen hellgrau gestrichen, Langträgerverkleidung, Brüstungsleisten und Deckschienen oberhalb der Fenster waren schwarz.

Für die Triebwagen der Deutschen Reichsbahn wurde dann ab 1951 bis zur Einführung des Farbregisters TGL 21196 im Jahre 1968 folgender Anstrich angewendet[132]:

Dach	fehgrau	RAL 7000
Wagenkasten:		
Schnelltriebwagen	violett	RAL 4000
übrige Triebwagen	purpurrot	RAL 3004
Fensterband:		
S-Bahn-Triebwagen	grünbraun	RAL 8000
übrige Triebwagen	beige	RAL 1001
oder	elfenbein	RAL 1014
Brüstungsleisten	tiefschwarz	RAL 9005
Zierstreifen	beige	RAL 1001
Langträgerverkleidung	tiefschwarz	RAL 9005
Schürzen	fehgrau	RAL 7000
Untergestell	tiefschwarz	RAL 9005

Einige Elektrotriebwagen hatten Wagenkästen in vollständig rotem Anstrich, das heißt ohne abweichendes Fensterband. Zierstreifen und Schürzen waren hier fehgrau RAL 7000.
Eine Episode blieb der Anstrich der acht Probetriebwagen ET 170 für die Berliner Stadtbahn aus dem Jahre 1959: Das Dach war hier hellblaugrau, das Fensterband hellbeige, die Wand darunter und die Regenrinne mittelblau, die Langträgerverkleidung und die Schürzen waren dunkelblau und der Zierstreifen unterhalb der Fenster war goldbronzefarben[160]. 1967 erhielten vier dieser Triebwagen noch den Regelanstrich der Berliner S-Bahn, 1969 wurden dann alle Wagen außer Betrieb genommen.
Abweichend vom oben angegebenen Anstrich für die Schnelltriebwagen waren die ab 1963 gelieferten Triebwagen der Baureihe VT 18.16 ausgeführt. Wolfgang Dath[161] berichtet, dass diese Triebwagen vom Werk mit unterschiedlicher Farbanordnung ausgeliefert worden sind: Allen gemeinsam waren demnach das graue Dach und graue Schürzen (RAL 7000 fehgrau), der elfenbein/purpurrote Anstrich der Seitenwände (RAL 1014/3004) – allerdings in unterschiedlicher Anordnung, die schwarze Langträgerverkleidung sowie elfenbeinfarbene Zierstreifen. Die Dachvouten waren bei Zug 1 grau, bei den Zügen 2 bis 8 elfenbein, bei den Zügen 5 bis 8 befand sich ein blauer, durch elfenbeinfarbene Streifen

abgesetzter Zierstreifen unmittelbar über dem schwarzen Anstrich. Bereits ab 1968 waren die Züge 1 und 2 in die Farbanordnung der übrigen Züge umlackiert. Folgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Farbgebung im Lieferzustand:

	Zug 1	Zug 2	Züge 3-8
Dach	grau	grau	grau
Führerstand	rot	rot	rot
Vorbaudecke	rot	rot	elfenbein
Dachvouten	grau	elfenbein	elfenbein
Wagenkasten	rot	rot	rot
Fensterband	elfenbein	rot	elfenbein
Streifen unter Fenster	-	elfenbein	-
Zierstreifen 1	elfenbein	elfenbein	elfenbein
Zierstreifen 2	-	-	blau
Langträgerverkleidung	schwarz	schwarz	schwarz
Schürzen	grau	grau	grau

Mit Umstellung der Farbangaben vom RAL- auf das TGL-System Ende der sechziger Jahre ergab sich folgender Anstrich[162]:

Dach	hellgrau	TGL 1808
Wagenkasten	bordeaux	TGL 0775
Fensterband:		
S-Bahn-Triebwagen	rehbraun	TGL 0247
übrige Triebwagen	hellelfenbein	TGL 0210
Brüstungsleisten	tiefschwarz	TGL 1010
Zierstreifen	hellelfenbein	TGL 0210
Schürzen	hellgrau	TGL 1808
Untergestell	tiefschwarz	TGL 1010

Der beige/violette Anstrich der Schnelltriebwagen war zu diesem Zeitpunkt bereits zugunsten von hellelfenbein/bordeaux aufgegeben worden.

Beiwagen der Bauarten Baa und Baai waren in den siebziger Jahren ebenfalls vollständig rot gestrichen und trugen zudem in Höhe der Identifizierungsanschriften eine breite „Bauchbinde“ mit V-förmigem Einschnitt in Wagenmitte.

Beiwagen DR 190 811-0 (Foto Perleberg 1979 U. Steckel)

1984 änderte die Deutsche Reichsbahn das Konzept für den Anstrich der S-Bahn-Triebwagen in Berlin: Dabei war der Anstrich des Wagenkastens in elfenbein und des Türenbereichs in rot vorgesehen und wurde an mehreren Zügen in unterschiedlichen Varianten versuchsweise angebracht. Da sich diese Farbaufteilung nicht bewährte, wurde die bisherige Anordnung des Anstrichs mit nunmehr elfenbeinbeigefarbenem Fensterband bei sonst rotem Wagenkasten beibehalten. Hinzugefügt wurde später noch ein 200 mm breiter Streifen oberhalb des Langträgers an den Seiten- und Stirnblechen des Wagenkastens in elfenbeinbeige. Damit war folgender Anstrich für die Berliner S-Bahn-Triebwagen vorgesehen (sogenannte „Hauptstadtfarben“)[163]:

Dach	elfenbeinbeige	TGL 0310
Wagenkasten	bordeaux	TGL 0775
Fensterband	elfenbeinbeige	TGL 0310
Brüstungsleisten, Deckschienen	bräunlichschwarz	
Zierstreifen	elfenbeinbeige	TGL 0310
Untergestell	bräunlichschwarz	

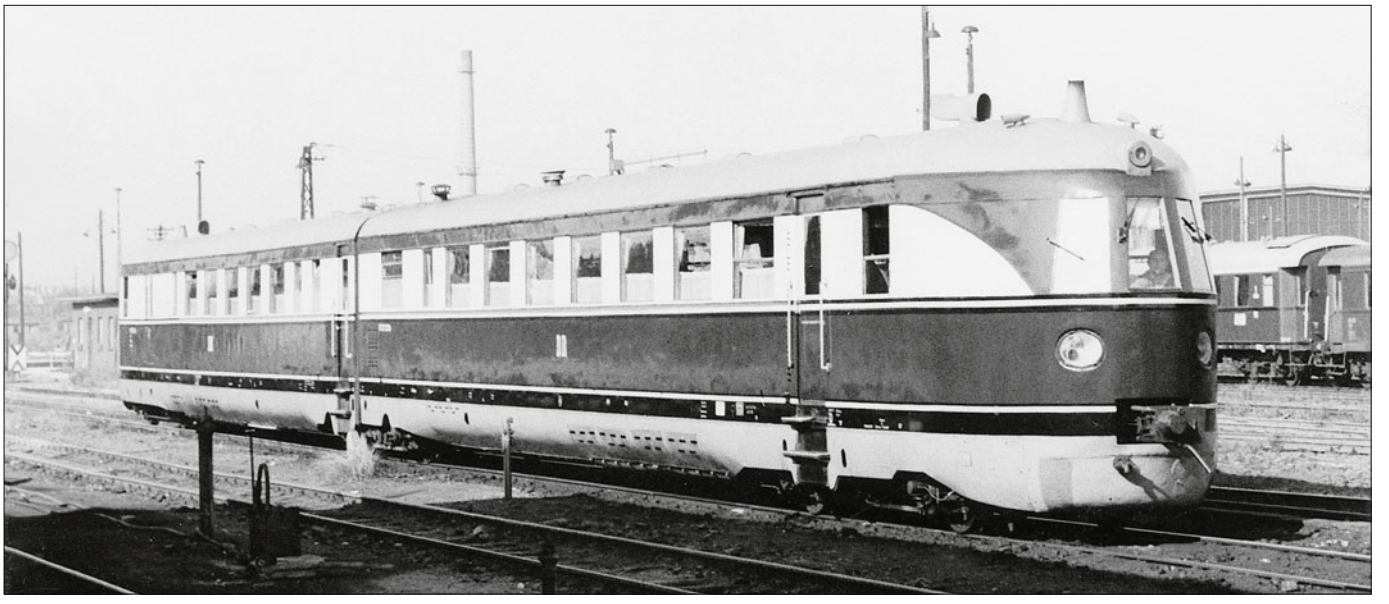
Carl W. Schmiedecke berichtet[95, 163], dass das Rot der Wagenkästen mit TGL 0002 (schwarz) abgedunkelt worden sei; ein amtlicher Beleg für diese Tatsache ist bisher nicht nachgewiesen. Der Anstrich in den Hauptstadtfarben wurde bis Oktober 1990 angewendet, ab November wurden die Wagenkästen wieder in rehbraun TGL 0247 und bordeaux TGL 0775 lackiert.

Der 1979 ausgelieferte Baumusterzug der BR 270 wurde bereits in einem neuen Farbkozept lackiert. Unter Beibehaltung der bisherigen Farbaufteilung wurden die Farbtöne geändert, um die Fahrzeuge heller und freundlicher wirken zu lassen.

Dach	birkengrau	TGL 0119
Wagenkasten oben	hellelfenbein	TGL 0210
Wagenkasten unten	bordeaux	TGL 0775
Brüstungsleisten, Deckschienen	schwarz	TGL 1010
Signalstreifen auf den Türen	orange	TGL 0408
Untergestell	tiefschwarz	TGL 1010

Die ersten Züge der Serienlieferung wurden noch nach dem Farbkonzept und der Farbaufteilung wie die Altfahrzeuge ausgeliefert. Ab 1987 wurden neue S-Bahn-Züge der Baureihe 270 (später Reihe 485) ausgeliefert, die abweichend davon mit karminrotem (TGL 0705) Wagenkasten und anthrazitfarbenem (TGL 0204) Fensterband versehen waren. Im Rahmen der ersten Hauptuntersuchung wurden die zuerst gelieferten den restlichen Serienfahrzeugen in den Farben Karminrot und Anthrazit angepasst.

Die von 1990 bis 1992 gelieferten S-Bahn-Züge der Baureihe 485 erhielten einen Anstrich mit verkehrsrotem Wagenkasten RAL 3020 und Fensterband in verkehrsgrau B RAL 7043.
Ab 1992 verwendete die Deutsche Reichsbahn die Farben ockergelb RAL 1024 und rubinrot RAL 3003 für die S-Bahn-Triebwagen der Altbaureihen 475, 476 und 477[163].



Schnelltriebwagen DR VT 137 225; Dach grau, Wagenkasten beige/violett, Brüstungsleiste und Langträgerverkleidung schwarz, Zierstreifen beige, Schürzen grau (Foto Joachim Claus)

Schnelltriebwagen DR VT 18.16.01; Dach und Vouten fehgrau, Wagenkasten purpurrot, Fensterband und Zierstreifen elfenbein, Langträgerverkleidung schwarz, Schürzen fehgrau; die flügelartige Verzierung am Fensterband konnte sich nicht durchsetzen (Foto Leipzig 1963 Görlitz)

S-Bahn-Triebwagen DR 277 404-0; Dach hellgrau, Wagenkasten bordeaux, Fensterband rehbraun, Brüstungsleisten, Deckschienen und Rahmen schwarz (Foto um 1984 ZFIV)

S-Bahn-Triebwagen DR 277 323-2 mit Versuchsanstrich; Dach und Wagenkasten elfenbeinbeige, Stirnwände und Schiebetüren bordeaux (Foto Berlin, Sammlung ZBDR)

S-Bahn-Triebwagen DR BR 277 in „Hauptstadtfarbgebung“; Dach elfenbeinbeige, Wagenkasten bordeaux, Fensterband und Zierstreifen elfenbeinbeige Brüstungsleisten, Deckschienen und Rahmen bräunlich (Foto Berlin 1991)

S-Bahn-Triebwagen DR 270 001-1 (Probewagen); Wagenkasten bordeaux, Dach und Fensterreihe elfenbeinbeige (Foto Berlin um 1984, Maik Müller)

S-Bahn-Triebwagen DR 485 120-0; Wagenkasten verkehrsrot, Fensterband verkehrsgrau B, Rahmen schwarz (Foto Hennigsdorf 1991)

BVG

1984 übernahmen die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) in Wesberlin den S-Bahn-Verkehr von der Deutschen Reichsbahn und damit auch die auf diesem Netzteil eingesetzten Fahrzeuge. Die übernommenen Fahrzeuge behielten den bisherigen Reichsbahnanstrich in rehbraun/bordeaux. Ausbesserungen und eventuell notwendiger Neuanstrich wurden hier in den Farben Grünbraun RAL 8000 und Weinrot RAL 3005 vorgenommen[164].
1985 änderte die BVG das Farbkonzept auf die Farben Sandgelb RAL 1002 und Rubinrot RAL 3003 ab. – Die ersten beiden Viertelzüge der Baureihe 480 erhielten versuchsweise einen völlig abweichenden Anstrich in kristallblau (Wiederhold 200/36031) mit nachtblauem Fensterband (Wiederhold 200/GT 21). Diese Farbgebung konnte sich jedoch nicht durchsetzen.
Ab 1992 verwendete auch die BVG wie die Deutsche Reichsbahn die Farben Ockergelb RAL 1024 und Rubinrot RAL 3003 für ihre S-Bahn-Triebwagen.

S-Bahn-Triebwagen BVG 275 315-0; Dach fehgrau, Wagenkasten rubinrot, Fensterband sandgelb, Brüstungsleisten, Deckschienen und Rahmen schwarz (Foto Berlin 1987)

S-Bahn-Triebwagen BVG 475 089-9; Dach fehgrau, Wagenkasten rubinrot, Fensterband ockergelb, Brüstungsleisten, Deckschienen und Rahmen schwarz (Foto Berlin 1993)

Deutsche Post

Für die Bahnpostwagen der Deutschen Post in der DDR wurden die Anstrichvorschriften der Reichsbahnwagen in flaschengrün mit grauem Dach und schwarzem Untergestell angewendet. Den Dreifarbenanstrich der DR hat die Postverwaltung nicht mitgemacht, hingegen aber die Umstellung auf Chromoxidgrün TGL 2235 nach 1980.

Bahnpostwagen DP 5226 Post4e-b/15; Dach fehgrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung flaschengrün, Brüstungsleisten schwarz (Foto MPF)

Bahnpostwagen DP 50 50 00-20 215-8 Post-b/17; Dach undefinierbar, Wagenkasten flaschengrün, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto 1979 Karlheinz Brust)

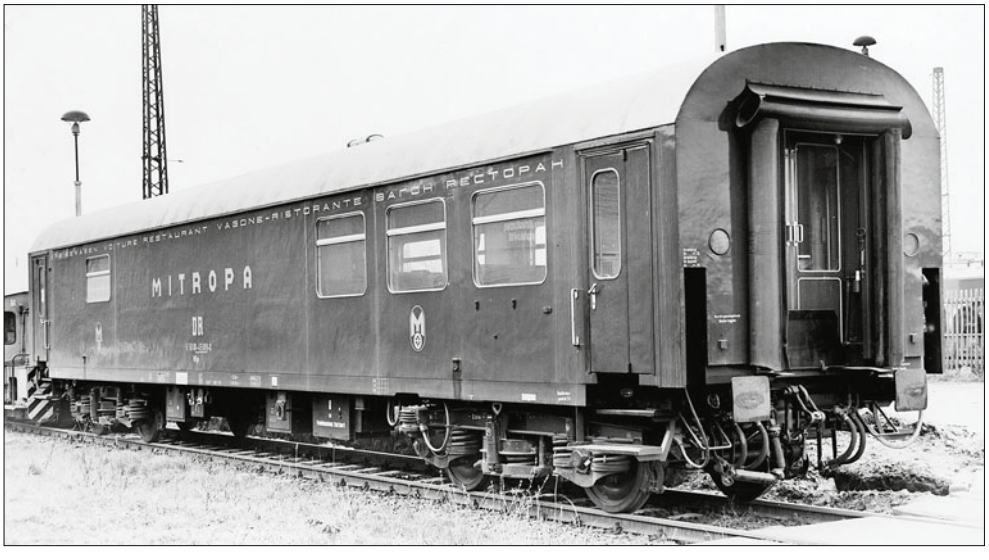
Bahnpostwagen DP 50 50 09-10 091-6 Postaa-c/12,8-83; Dach hellgrau, Wagenkasten chromoxidgrün, Rahmen und Fahrwerk schwarz (Foto 1990)

Mitropa 1949 bis 1993

Die Wagenkästen der von der Mitropa bewirtschafteten Speise- und Schlafwagen in der DDR erhielten in den fünfziger Jahren einen Anstrich in bordeauxrot, welches dem Purpurrot nach RAL 3004 entspricht. Brüstungsleisten und Zierstreifen waren gelb. Der genaue Farbton dafür ist nicht bekannt, er liegt in der Nähe von narzissengelb (RAL 1007). Die Dächer waren wie bei den Reichsbahnwagen fehgrau (RAL 7000), Langträgerverkleidungen, Rahmen und Drehgestelle tiefschwarz (RAL 9005).
Später wird für den Anstrich der Speise- und Schlafwagen folgendes genannt[162]

Wagenkasten	TGL 0775	bordeaux
Zierstreifen	TGL 0210	hellelfenbein

Der bordeauxrote Anstrich nach TGL 0775 ist im Farbton weitgehend identisch mit purpurrot (RAL 3004), TGL 0210 wird durch elfenbein (RAL 1014) beschrieben. Der hier genannte Anstrich der Zierstreifen wurde jedoch nur bei den Speisewagen WR der Stammnummer 280 angewendet, bei älteren Speisewagen und bei Schlafwagen sowie Neubauten entfielen die Zierstreifen ab etwa 1968, ab 1990 wurden Zierstreifen und Deckschienen in gelber Farbe wieder angebracht. 1971 wurde angeordnet, die in der Ebene der Außenwand liegende Langträgerverkleidung statt schwarz nun rot zu streichen, um eine Übereinstimmung mit den übrigen Reisezugwagen zu erzielen[165].
Im Rahmen der Dreifarbgebung erhielten Büfettwagen auf der Basis der Rekowagen einen Anstrich mit elfenbeinfarbenem Fensterband, während Dach und die Partie unterhalb der Fensterreihe rehbraun waren. Die Stirnseite war ebenfalls rehbraun gestrichen. Schlaf- und Speisewagen mit rotem Anstrich haben offensichtlich ebenfalls ein rehbraunes Dach erhalten.



Links: Speisewagen MSG 51 50 88-45 009-0 WRge; Dach hellgrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung bordeaux (Foto 1974)

Unten links: Büfettwagen DR Wgr 50 50 87-15 612-9 im „Dreifarbanstrich“, Dach und Wagenkasten rehbraun, Fensterband elfenbein (Foto Thomas Dießner)

Unten rechts: Schlafwagen DR 51 50 86-40 000-6 WLABr; Dach rehbraun, Wagenkasten und Langträgerverkleidung bordeaux, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto Gotha 1992 Hans Ulrich Diener)

Eisenbahnen des Saarlandes

Bei den Eisenbahnen des Saarlandes, die nach dem Zweiten Weltkrieg von der französischen Besatzungsmacht aus Teilen der Reichsbahndirektion Saarbrücken gebildet wurden, änderte sich bezüglich des Anstrichs der Reisezugwagen nichts gegenüber der Deutschen Reichsbahn. Damit waren diese Fahrzeuge nach wie vor mit dem Regelanstrich in flaschengrün am Wagenkasten und tiefschwarz am Rahmen und Fahrwerk sowie aluminiumfarbenem Dach unterwegs. Bis zur Eingliederung in die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1959 blieb es dabei.

Deutsche Bundesbahn

1949 bis 1960

Die 1949 bei der Deutschen Bundesbahn vorhandenen Reisezugwagen behielten zunächst ihren bisherigen Reichsbahn-Anstrich bei. Lediglich die Farbe Schwarzgrau RAL 7021 der Wagenkästen und Dächer dürfte bereits bald wegen ihres wenig verkehrswerbenden Eindrucks aufgegeben worden sein. 1951 wurde der Dachanstrich allgemein auf Weißaluminium RAL 9006 (Stoff Nr. 588.11.61, Dachanstrich aluminium) umgestellt.

Mit der Lieferung der Doppelstockwagen der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1950 wurden Sitzwagen erstmals in stahlblauer Farbe RAL 5011 am Wagenkasten mit schwarzen Schürzen RAL 9005 ausgeführt. Die ab 1952 für den F-Zug-Verkehr verwendeten Schnellzugwagen erhielten dann ebenfalls diesen Anstrich.

Sowohl bei den grünen als auch bei den blauen Wagen waren die Brüstungsleisten – sofern vorhanden – tiefschwarz RAL 9005. Die Absetzlinien der blauen F-Zug-Wagen waren weißaluminium RAL 9006. Die Deckschienen der Rheingoldwagen waren vollständig weißaluminium RAL 9006. Da sich dieser Farbton nicht bewährt hatte, wurde er im Oktober 1953 durch Steingrau RAL 7030 ersetzt.

Die Neubauwagen für Leichtschnellzüge (auch Eilzugwagen, Mitteleinstiegswagen genannt) wurden ab 1951 mit flaschengrünem Anstrich RAL 6007 in allen Klassen (1./2., 2./3. und 3. Klasse sowie Sitzwagen mit Speise- und mit Gepäckraum) und beim Gepäckwagen geliefert.

Den stahlblauen Anstrich erhielten die ab Juli 1954 gelieferten Neubau-Schnellzugwagen 1./2. Klasse, während die Wagen 2./3. und 3. Klasse mit dem flaschengrünen Regelanstrich geliefert wurden.

Einige Gesellschaftswagen waren anfangs noch im Stahlblau der F-Zug-Wagen gestrichen (siehe Bild Seite 74 mitten). Später erhielten sie am Wagenkasten einen Anstrich in purpurrot RAL 3004 mit je einem 100 mm breiten schwarzen und elfenbeinfarbenen Zierstreifen unter der Dachkante und oberhalb der Unterkante des Wagenkastens[166]; Letztere sind ab etwa 1970 bei vielen dieser Wagen entfallen. Die Breite des schwarzen Streifens betrug im Gegensatz zu den Richtlinien nicht immer 100 mm, sondern wurde an die technischen Gegebenheiten am Wagenkasten angepasst.

Der 1943 eingeführte Kennzeichnungsstreifen für Reisezugwagen mit Traglastenabteilen (siehe Seite 45) wurde beibehalten und erst mit Verfügung vom 25. März 1953 abgeschafft. Im Nürnberger Vorortverkehr liefen ab 1952 fünf Eilzugwagen der Bauart 1943 mit Lokomotiven der Baureihe V 80 in purpurroter Farbgebung (RAL 3004). Diesen Anstrich hatten auch zweiachsige Personenwagen mit Eigenheizung erhalten, die als Triebwagenanhänger sowie mit Lokomotiven der Baureihe V 36 eingesetzt wurden. Die Zierstreifen bzw. Brüstungsleisten dieser Wagen waren beige RAL 1001 oder sandgelb RAL 1002. Den gleichen Anstrich erhielten auch die im Münchner Vorortverkehr mit Wendezügen eingesetzten Steuerwagen ESG 01 bis 03 sowie die zugehörigen aus dreiachsigen preußischen Abteilwagen hergerichteten Sitzwagen, wobei zwei beigefarbene oder sandgelbe Zierstreifen an den Stirn- bzw. Seitenwänden oberhalb der Langträger angebracht wurden, während die Brüstungsleisten – soweit vorhanden – den purpurroten Wagenkastenanstrich aufwiesen.

1954 gab die Deutsche Bundesbahn die „Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Bundesbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 10 (R): Anstrich und Anschriften der Reisezugwagen, gültig vom 1. Oktober 1954 an“ als vorläufige Neuausgabe heraus. Dieser Vorschrift lassen sich unter anderem folgende Farbtöne für den Anstrich der Reisezugwagen entnehmen:

Außenbekleidung

der blauen F-Zug-Wagen	stahlblau	RAL 5011
der roten Reisezugwagen	purpurrot	RAL 3004
der übrigen Sitzwagen	flaschengrün	RAL 6007

Deckschienen bzw. Zierstreifen am Dach und an der Wagenkastenunterkante

bei blauen F-Zug-Wagen	steingrau	RAL 7030
bei roten Reisezugwagen	beige	RAL 1001
bei grünen Sitzwagen	tiefschwarz	RAL 9005

Untergestelle, Laufwerke, außen am Wagen befindliche Ausrüstungsteile, Außenflächen der Langträger und Schürzen

bei allen Reisezugwagen	tiefschwarz	RAL 9005

Dächer von oben einschließlich Lüftungshauben		
bei allen Reisezugwagen	weißaluminium	RAL 9006

Bühnendächer von unten		
bei allen Reisezugwagen mit offenen Bühnen	betongrau	RAL 7023.

Neu verlegte Gewebedachdecken der Wagen mit Holzdächern erhielten den weißaluminiumfarbigen Anstrich erst nach Ablauf der Gewährleistungsfrist für die Gewebedachdecke.
1955 wurde der blaue Farbton der Neubauwagen 1./2. und 2. Klasse in kobaltblau RAL 5013 umgestellt[167].
Die Außenbekleidung der Liegewagen wurde wie folgt gestrichen:

DB	ab 1954:	
	Wagenkasten bei	
	grünen Wagen	RAL 6007 flaschengrün
	blauen Wagen	RAL 5011 stahlblau[168]
	Dachkante	RAL 9005 tiefschwarz
	Langträger	RAL 9005 tiefschwarz
DB	ab 1962:	
	Wagenkasten	RAL 6020 chromoxidgrün
	Dachkante	RAL 9005 tiefschwarz
	Langträger	RAL 9005 tiefschwarz
DB	ab 1968:	
	Wagenkasten	RAL 5013 kobaltblau
	Dachkante	RAL 9005 tiefschwarz
	Langträger	RAL 9005 tiefschwarz
Touropa	ab 1953:	
	Wagenkasten	RAL 5003 saphirblau
	Dachkante	RAL 7011 eisengrau
	Langträger	RAL 7011 eisengrau
	Streifen auf Langträger	RAL 5003 saphirblau
	Schürzen	RAL 7011 eisengrau
Touropa	ab 1958:	
	Wagenkasten	RAL 5013 kobaltblau
	Dachkante	RAL 9005 tiefschwarz
	Langträger	RAL 7011 eisengrau
	Streifen auf Langträger	RAL 9005 tiefschwarz
	Schürzen	RAL 7011 eisengrau
Hummel	ab 1962:	
	Wagenkasten	RAL 6020 chromoxidgrün
	Dach	RAL 7032 kieselgrau[169]
Scharnow	ab 1961:	
	Wagenkasten	RAL 6002 laubgrün[170]
	Dach	RAL 7032 kieselgrau[170]
	Langträger	RAL 7011 eisengrau

Außerdem gab es Touropa-Liegewagen, die wie die Liegewagen der DB flaschengrün gestrichen und mit tiefschwarzen Schürzen versehen waren. Sie trugen im Gegensatz zu den blauen Liegewagen nicht den Schriftzug „TOUROPA“.
Für den Innenanstrich der Reisezugwagen nennt die vorgenannte Dienstvorschrift folgende Farben:

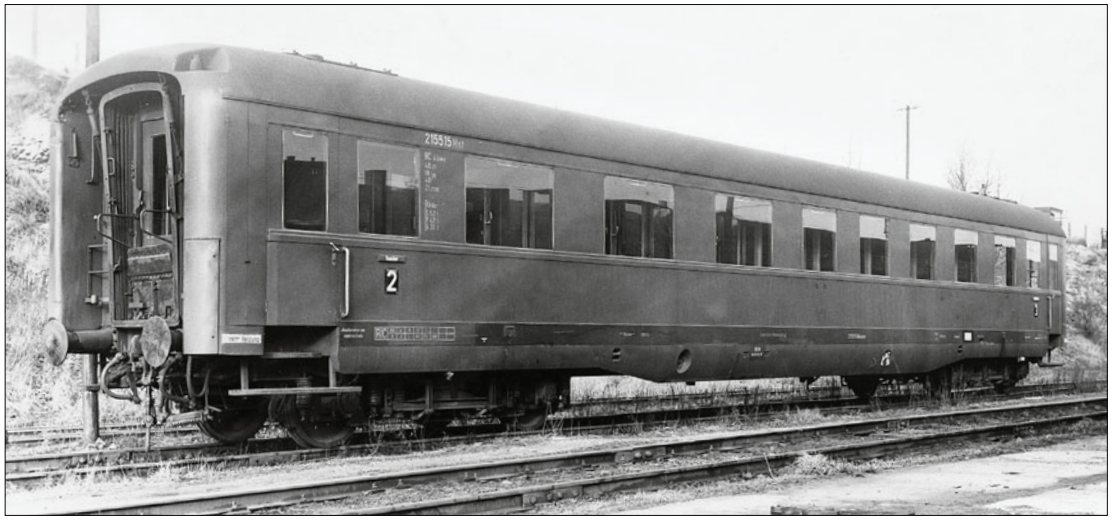
Innenwände der Sitzwagen	RAL 1002 sandgelb, gemasert
Innenwände der Gepäckwagen	
Dienstabteil	RAL 1001 beige
Gepäckraum	RAL 7023 betongrau
Fensterrahmen aus Holz	RAL 1001 beige
Fußboden aus Holz	RAL 7023 betongrau
Decken	RAL 1014 elfenbein
Abortwände und -decken	RAL 9001 cremeweiß
Gepäckhalter, Sitzfüße	RAL 8023 orangebraun
Schutzstangen, Stangenhalter	RAL 8023 orangebraun
Fensterdruckrahmen	RAL 8023 orangebraun
Heizverkleidungen	RAL 8023 orangebraun
Heizrohre, Heizkörper	RAL 9006 weißaluminium
Auskleidung der Ofenräume	RAL 9006 weißaluminium

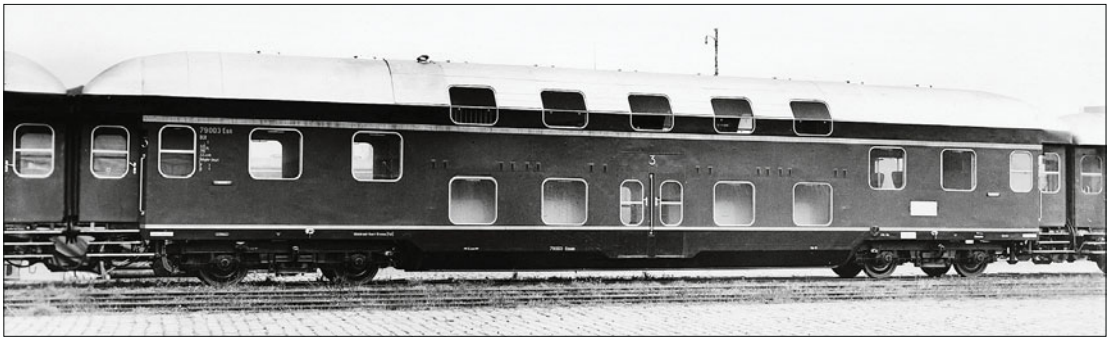
Durchgangswagen DB 037 919x Ci (ehemals BCi Pr 05); Wagenkasten flaschengrün, Rahmen und Fahrwerk schwarz; das liegende Kreuz (x) kennzeichnet die Betriebsnummer als Abweichung vom Nummernplan (Foto 1956 Rudolf Klitscher)

Schnellzugwagen DB 19 516 C4üwe-38/51; Dach weißaluminium, Wagenkasten stahlblau, Brüstungsleisten, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarz, Zierstreifen aluminium (Foto um 1951 Carl Bellingrodt)

Gesellschaftswagen DB 10 850 WG6üm-40/53 Dach weißaluminium, Wagenkasten stahlblau, Brüstungsleisten, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarz, Zierstreifen aluminium (Foto um 1953 Günter Scheingraber)

Schnellzugwagen DB 215 515 BC4üwe-39/54; Wagenkasten und Brüstungsleisten flaschengrün, Langträgerverkleidung schwarz, Schürzen grau; anstelle der bei Indienststellung üblichen erhabenen Klassenziffern aus Aluminium hat dieser Wagen Emailschilder erhalten (Foto um 1954 Carl Bellingrodt)

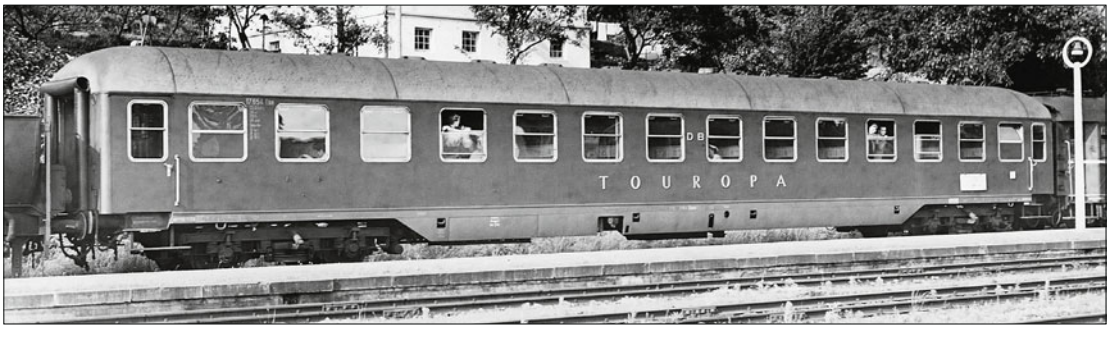




Doppelstock-Eilzugwagen DB 79 003 DCRyg-50; Dach und Zierstreifen weißaluminium, Wagenkasten stahlblau, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarz (Foto 1950 Günter Scheingraber)

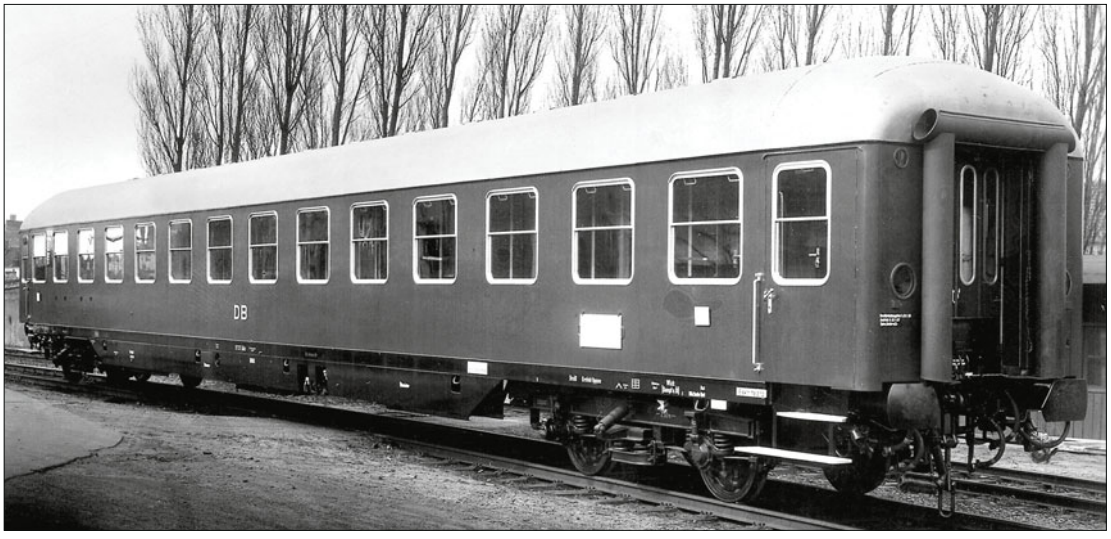
Doppelstock-Eilzugwagen DB 35 502 DBC4ymg-51; Dach und Zierstreifen weißaluminium, Wagenkasten stahlblau, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarz (Werkfoto 1951 Kassel)

Eilzugwagen DB 40 592 C4ymg-51;
1953 lieferte LHW diesen Mitteleinstiegswagen an die Deutsche Bundesbahn. Diese Aufnahme zeigt ihn mit der seinerzeit typischen Klassenbezeichnung aus erhabenen Aluminiumziffern. Im Anschriftenfeld stehen nun auch die Wagennummer und die abgekürzte Heimatdirektion, wie es bereits 1938 von der Deutschen Reichsbahn eingeführt worden war. Lediglich die Unterkante des Daches sowie die Verkleidung der Langträger sind schwarz lackiert, der Wagenkasten ist flaschengrün, das Dach weißaluminium. (Werkfoto 1951 Braunschweig)



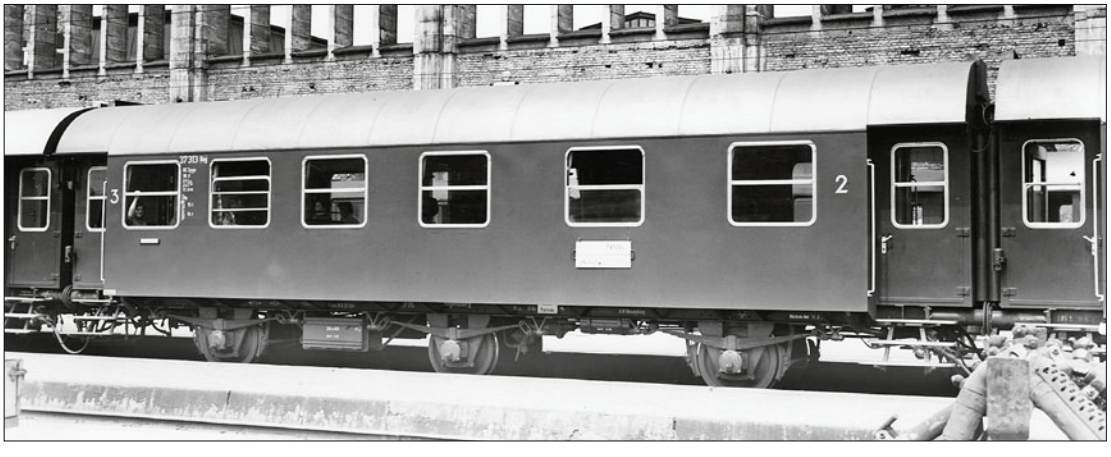
Schnellzug-Liegewagen DB 17 654 CL4ümg-53 für Touropa; Wagenkasten und Streifen auf dem Langträger saphirblau, Langträgerverkleidung und Schürzen eisengrau (Foto um 1953 Carl Bellingrodt)

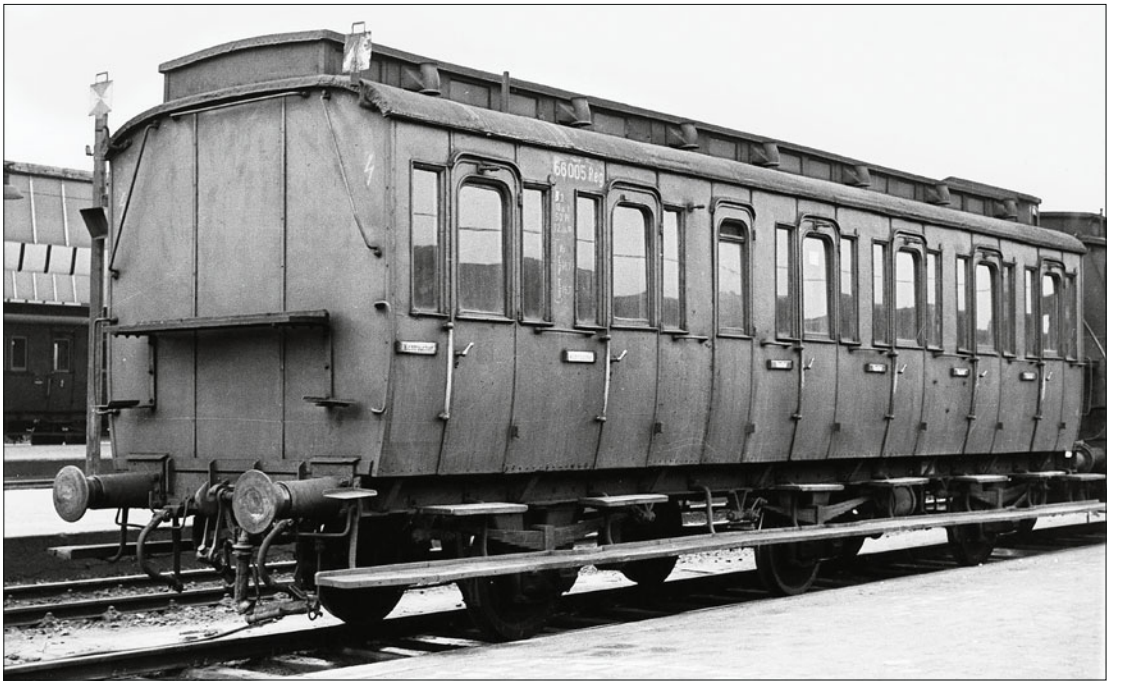
Schnellzug-Liegewagen DB 17 737 CL4ümg-53; Dach weißaluminium, Wagenkasten kobaltblau, Langträgerverkleidung und Schürzen tiefschwarz (Werkfoto 1955 Bremen)



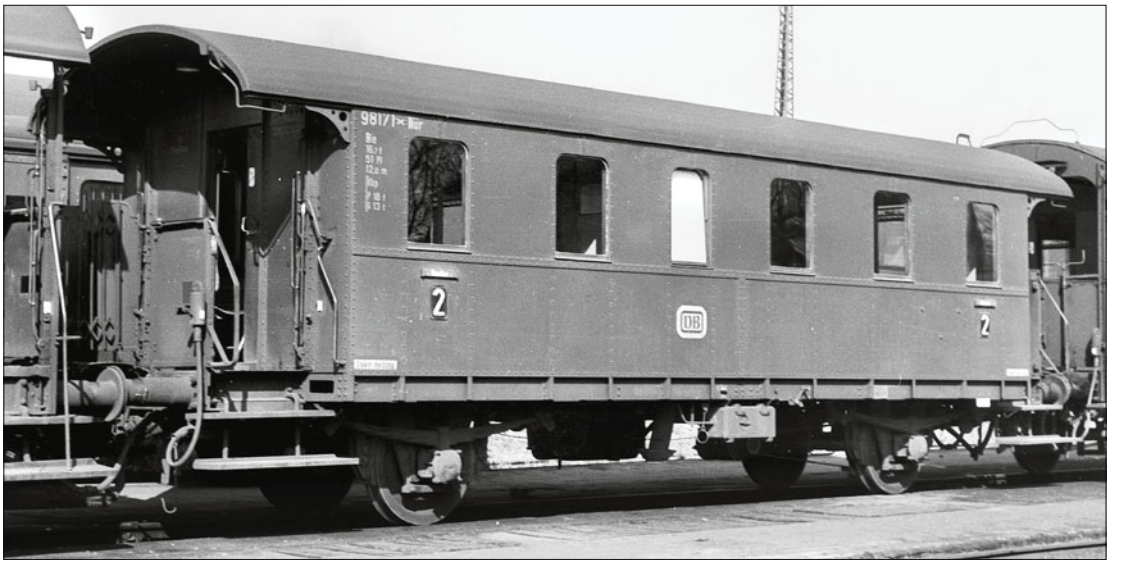
Schnellzugwagen DB 18 106 C4ümg-54; Dach weißaluminium, Wagenkasten flaschengrün, Langträgerverkleidung und Schürzen tiefschwarz (Werkfoto 1955 Bremen)

Durchgangswagen DB 37 313 BC3yg-*/54 Umbauwagen; Dach weißaluminium, Wagenkasten flaschengrün, Rahmen und Fahrwerk schwarz (Foto 1955 Günter Scheingraber)





Abteilwagen DB 66 005 B3 ex C3 Pr 11; Wagenkasten flaschengrün, Rahmen und Fahrwerk schwarz (Foto Nürnberg 1957 Richard Schatz) Bei diesem Wagen fehlen Schilder oder Anschriften zur Klassenbezeichnung. Dies war anlässlich der Klassenreform 1956 während der Übergangszeit durchaus möglich, da die Umzeichnung nicht bei allen Wagen gleichzeitig durchgeführt werden konnte. Reisende mit Fahrkarten 2. Klasse durften diesen Wagen natürlich benutzen.



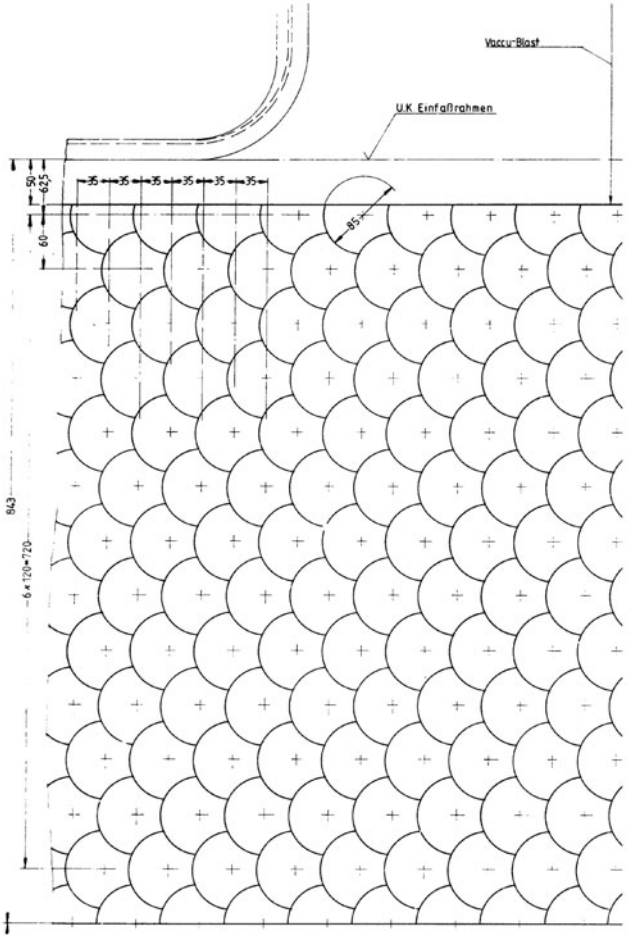
Durchgangswagen DB 98 171 Bie ex Cid-24; Wagenkasten flaschengrün, Rahmen und Fahrwerk schwarz; negatives DB-Zeichen, Klassenschilder anstelle von Anschriften (Foto Herzogenaurach 1957 Richard Schatz)

Gepäckwagen DB 112 277 Dye ex Pw4i-31; Wagenkasten chromoxidgrün, Brüstungsleisten, äußere Langträger und Drehgestelle schwarz (Foto Frankfurt (M) 1966 Franz Burkhardt)

1960 bis 1970

Mit der Bauart der 4n-Wagen (AB4n, B4n, BD4nf) modernisierte die Deutsche Bundesbahn ab Ende der fünfziger Jahre den Wagenpark für den Nah- und Bezirksverkehr. Die Kästen der ersten Probewagen dieser Bauart wurden noch im herkömmlichen Anstrich flaschengrün (RAL 6007) gestrichen.

Die ab 1960 in Serie beschafften vierachsigen Nahverkehrswagen (sogenannte „Silberlinge“) behielten an ihren Wagenkästen die metallische Oberfläche ohne Farbanstrich. Stattdessen wurde das sogenannte Pfauenaugenmuster im Bereich unterhalb der Fenster eingebürstet, um Unebenheiten in der Oberfläche zu kaschieren[171]. Die Dächer und das Untergestell erhielten den üblichen Anstrich in weißaluminium bzw. tiefschwarz.



Pfauenaugenmuster für Nahverkehrswagen

1961 wurde der flaschengrüne Farbton für neue Personen-, Gepäck- und Postwagen (ausgenommen Neubau-Schnellzugwagen 1. Klasse) in chromoxidgrün RAL 6020 umgestellt[172]. Dabei wird in den Unterlagen des RAL auf die Bezeichnung DB 200 (Wagengrün) verwiesen, was darauf schließen lässt, dass dieser Farbton bereits zuvor für die Anstricherneuerung vorhandener Wagen bei Ausbesserung oder Umbau im AW verwendet worden ist. Die ersten fabrikneuen Wagen mit chromoxidgrünem Anstrich (B4ümg-61) wurden im Oktober 1962 geliefert[173].

Im November 1964 folgte die wegen des Einsatzes von mechanischen Wagenwaschanlagen notwendige Änderung des Dachanstriches in umbragrau RAL 7022 für alle Fahrzeuge, ausgenommen solche für den Rheingold und für TEE sowie Schienenbusse[174].

Ein Teil der Liegewagen für das Reise- und Touristik-Unternehmen Scharnow erhielt ab etwa 1961 einen Wagenkastenanstrich in laubgrün RAL 6002 und eisengraue Schürzen (RAL 7011); gegen Ende der sechziger Jahre wurde dieser Sonderanstrich bereits wieder aufgegeben. Die Mehrzahl der Liegewagen mit der Aufschrift HUMMEL oder HUMMEL REISE waren am Wagenkasten chromoxidgrün RAL 6020 gestrichen. 1968 folgte die Umstellung für alle Liegewagen (DB- und privateigene) auf Kobaltblau RAL 5013 mit umbragrauen Schürzen (RAL 7022).

Die Anschriften Hummel, Scharnow und Touropa entfielen ab 1969 nach Gründung der TUI.

Mit Einführung des neuen „Rheingold“ im Jahre 1962 erschienen wieder zweifarbig lackierte Reisezugwagen im Bestand der Deutschen Bundesbahn. Im Bereich der Fenster waren diese Wagen beige RAL 1001, darunter kobaltblau RAL 5013 gestrichen. Der Zierstreifen zwischen Wagenkasten und Langträgerverkleidung war ebenfalls beige. Die Untergestelle waren tiefschwarz RAL 9005, der Zierstreifen oberhalb der Fenster, die Langträgerverkleidung und die Schürzen schwarzgrau RAL 7021, die Dächer weißaluminium RAL 9006. Der Kennzeichnungsstreifen für die 1. Klasse wurde bei diesen Wagen nicht angebracht.

Ab 1965 erhielten die TEE-Wagen, zu denen ab 1966 auch die oben erwähnten Rheingold-Wagen zählten, gemäß internationaler Vereinbarung einen neuen zweifarbigen Anstrich in beige RAL 1001 im Bereich der Fenster sowie purpurrot RAL 3004 unterhalb der Fenster. Die übrigen Farben (Dach, Zierstreifen, Langträgerverkleidung, Schürzen) blieben unverändert.

Weitere zweifarbige Wagenkästen erschienen Ende 1968 auf den Schienen der Deutschen Bundesbahn[175]. Diesmal handelte es sich um die Sitzwagen mit Speiseraum der Gattungen ARüm, BRbuüm und BRymb: Für sie wurde am Wagenkasten im Bereich des Speiseraumes der purpurrote Anstrich (RAL 3004) der Speisewagen eingeführt, der übrige Wagenkasten blieb bei den ARüm kobaltblau RAL 5013 und bei den BRbuüm und BRymb chromoxidgrün RAL 6020. Bei den noch vorhandenen Reisezugwagen der früheren Reichsbahnbauarten mit Speiseraum (BRy) wurde hingegen keine Änderung durchgeführt.

Die parallel zu den TEE-Speisewagen der Bauart WRüm 132 gebauten Speisewagen für D-Züge erhielten einen einheitlich purpurroten Wagenkasten, umbragraues Dach und elfenbeinfarbene Zierstreifen oberhalb der Fenster und oberhalb der Langträgerverkleidung, später auch noch unterhalb der Fenster. Die Schürzen dieser Wagen waren tiefschwarz. 1966 hatte die DB die Speisewagen der DSG übernommen, sie behielten ihren Anstrich in purpurrot mit elfenbeinfarbenen Streifen, wobei nur noch der unmittelbar oberhalb der

Langträgerverkleidung liegende Streifen beibehalten wurde.
Der Sonderzug „Deutsche Weinstraße“ der BD Karlsruhe (umgebaute Umbau-Dreiachser B3yg) verkehrte von etwa 1967/68 bis 1982/83. Seine Farbgebung war in Anlehnung an den neuen Rheingold beige RAL 1001 im Bereich der Fenster und kobaltblau RAL 5013 am Wagenkasten unterhalb der Fenster[176].
Im Lauf der Jahre kamen insgesamt vier zu Gesellschaftswagen umgebaute ehemalige vierachsige Vorkriegs-Eilzugwagen zur Ergänzung des Zuges zum Einsatz. Zwei der Wagen erhielten die oben genannte Farbgebung, die beiden anderen zwar oben noch beige RAL 1001, unten aber schon ozeanblau RAL 5020.
Die neue, ab 1983 verkehrende „Deutsche Weinstraße“ erhielt die Standard-Lackierung elfenbein RAL 1014 bzw. ozeanblau RAL 5020.

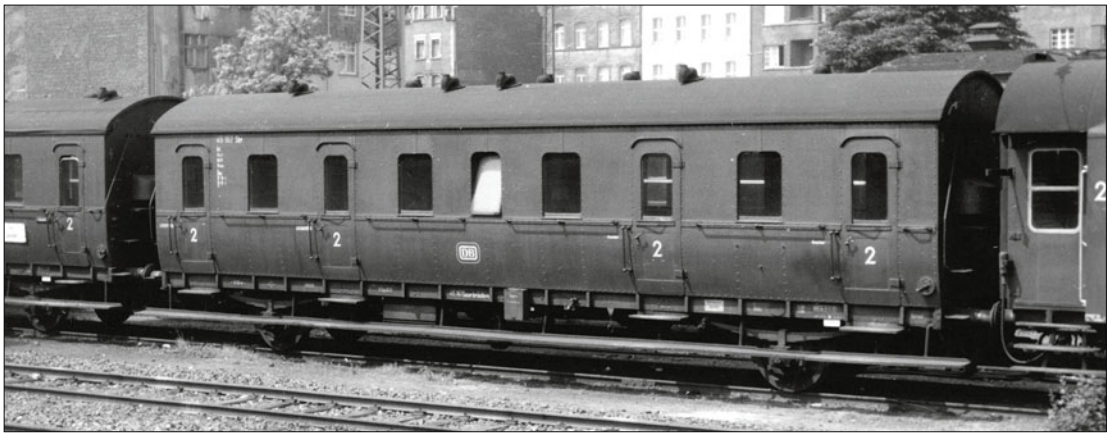
Gesellschaftswagen DB 10 804 WG4üe-28/50; Wagenkasten purpurrot, Zierstreifen elfenbein bzw. schwarz, Langträgerverkleidung schwarz (Foto Tübingen 1963 Herbert Stemmler)

Schnellzugwagen DB 17 173 B4üe-36; Wagenkasten chromoxidgrün, Brüstungsleisten und Langträgerverkleidung schwarz (Foto Koblenz 1966 Jürgen Zeug, Sammlung EMB)

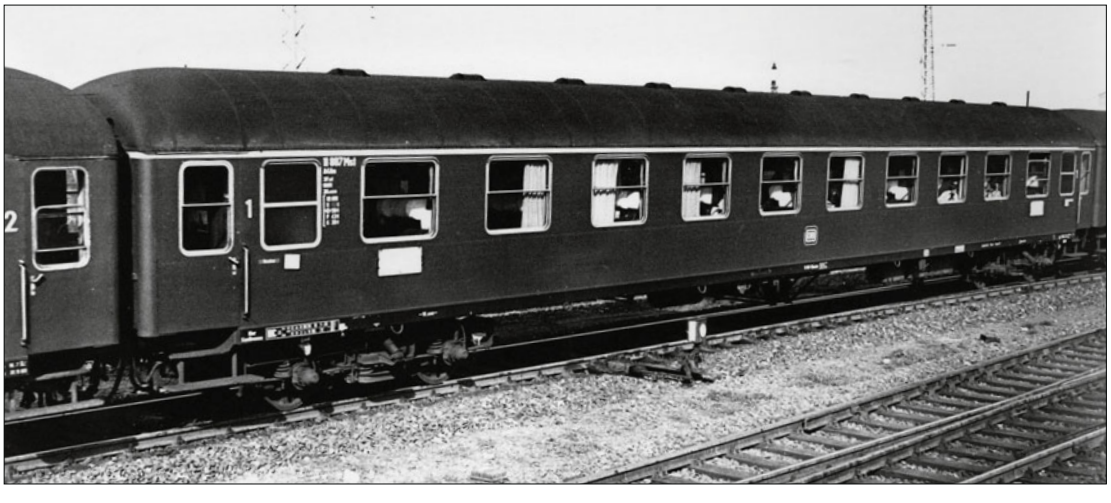
Schnellzugwagen DB 14 610 AB4üwe-39; Wagenkasten chromoxidgrün, Brüstungsleisten und Langträgerverkleidung schwarz, Schürzen grau; Kennzeichnungsstreifen elfenbein (Foto Wien 1967 Hermann Heless)

Eilzugwagen DB 33 651 AB4yse-37/50; Wagenkasten chromoxidgrün, Brüstungsleisten und Langträgerverkleidung schwarz; Kennzeichnungsstreifen elfenbein (Foto Wien um 1967 Hermann Heless)

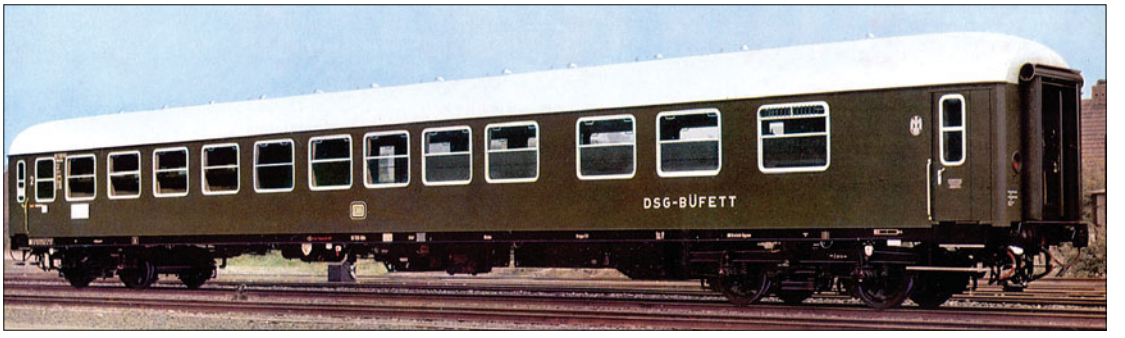
Abteilwagen DB 45 167 Bd-21b; Dieses Bild zeigt einen der letzten Abteilwagen der früheren 4. Klasse aus den frühen zwanziger Jahren, der sowohl die Umzeichnung zur 3. Klasse im Jahre 1928 als auch zur 2. Klasse 1956 miterlebte, an der Inneneinrichtung hatte sich indes nichts geändert. Auch der Anstrich wandelte sich seit der Indienststellung von braungrün zu flaschengrün. Wenn er 1963 nicht ausgemustert worden wäre, hätte er vielleicht sogar noch den chromoxidgrünen Anstrich der Bundesbahn erhalten. (Foto 1960 Klaus Gerke, Sammlung EMB)



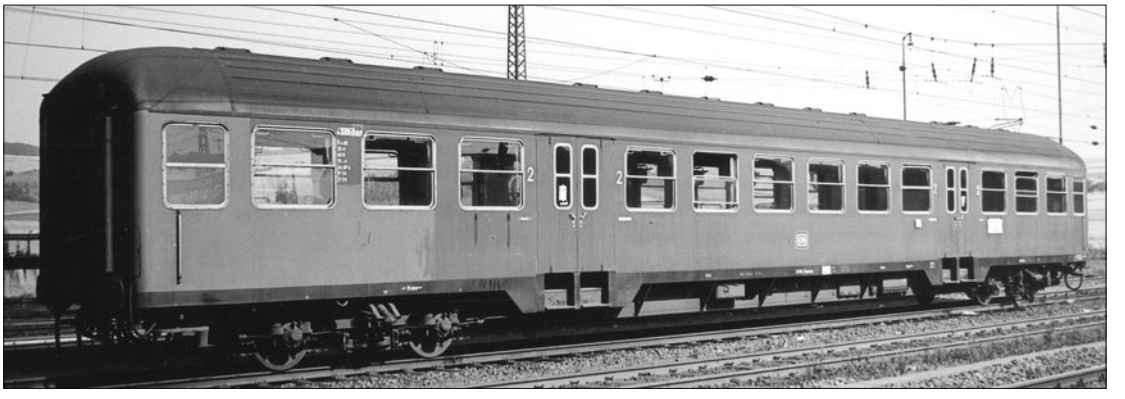
Schnellzugwagen DB 11 887 A4üm-54; Wagenkasten kobaltblau, Langträgerverkleidung schwarz, Kennzeichnungsstreifen elfenbein (Foto Bonames 1965 Franz Burkhardt)



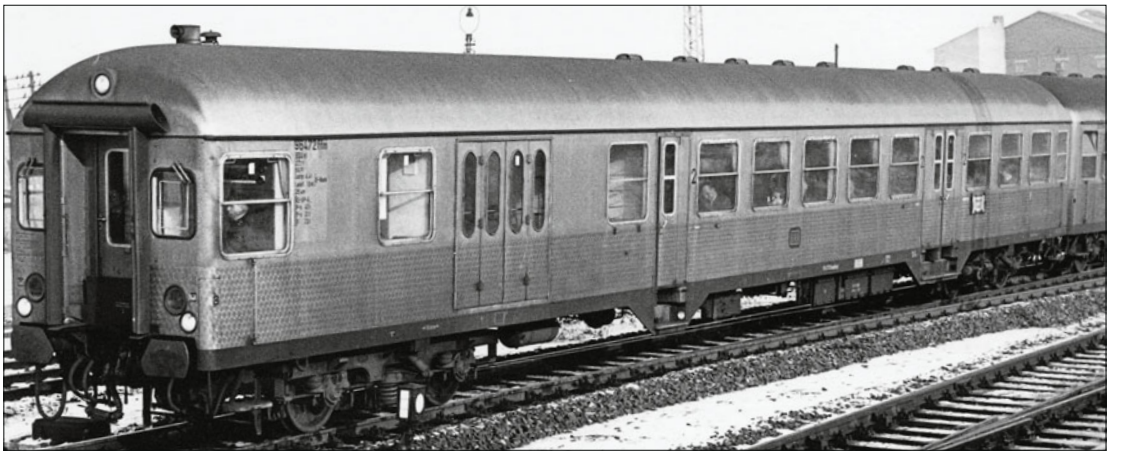
Schnellzugwagen DB 15 167 AB4üm-61; Dach weißaluminium, Wagenkasten chromoxidgrün, Langträgerverkleidung schwarz; Kennzeichnungsstreifen elfenbein (Werkfoto 1963 Nürnberg)



Schnellzugwagen DB 10726 BRbu4üm-61; Dach weißaluminium, Wagenkasten einschließlich Speiseraum chromoxidgrün, Langträgerverkleidung schwarz (Werkfoto 1963)



Nahverkehrswagen DB 41 006 B4nb-58b; Wagenkasten flaschengrün, Langträgerverkleidung schwarz (Foto Bebra 1965 Sammlung Emil Konrad)



Nahverkehrswagen DB 96 472 BD4nf-59; Dach weißaluminium, Wagenkasten ohne Farbanstrich, Langträgerverkleidung schwarz (Foto Frankfurt 1964 Franz Burkhardt)

Oben: Schnellzugwagen DB 51 80 85-40 052-2 BRbuümh 282; Dach weißaluminium, Dachkante und Langträgerverkleidung schwarz, Wagenkasten chromoxidgrün links und purpurrot (Foto um 1969 Gerhard Krauth)

Rechts: Schnellzugwagen DB 10 421 Av4üm-62; Dach weißaluminium, Dachkanten schwarz, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarzgrau, Wagenkasten beige und kobaltblau, Zierstreifen beige (Foto um 1962 Sammlung Wolfgang Bündgen)

Unten: Gesellschaftswagen DB 87 579 WG3yge 835; Dach weißaluminium, Kasten beige und stahlblau (Foto um 1981 Günter Tscharn)

Schnellzugwagen DB 51 80 10-92 106-3 Am 203.1; Dach umbragrau, Wagenkasten kobaltblau, Langträgerverkleidung schwarz; Kennzeichnungsstreifen goldgelb (Foto Hannover 1983 Detlef Behrendt)

Speisewagen DB 88-40 152 WRügh 152 (Foto AW Frankfurt 1984 Jörg Dell)

1970 bis 1987

Als „Popfarben“ in die Geschichte der Fahrzeuganstriche eingegangen ist der zweifarbige Versuchsanstrich von Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1970. In drei Verfügungen hatte sich die Hauptverwaltung der DB zu einem werbewirksamen Aussehen des Reisezugwagenparks geäußert, ehe in einer Besprechung des DB-Vorstandes am 23. Juni 1970 in der Abstellanlage Ost des Frankfurter Hauptbahnhofes die Farbgebung festgelegt wurde, wonach sechs Wagen im AW Frankfurt/M umgespritzt wurden und dort am 14. August 1970 zur Besichtigung bereitstanden. Während die Wagenseitenwand unterhalb der Fensterreihe mit kieselgrau RAL 7032 bei allen Wagen gleich war, lag der Unterschied in der Farbgebung im Bereich der Fenster wie folgt:

WRüm 132	88-80235 (Speisewagen)	rot
Aüm 202	10-43068 (1. Klasse)	orange
Büm 234	22-41013 (2. Klasse)	blau
Büm 239	22-42845 (2. Klasse)	grün
Bcümk 255	51-40213 (Liegewagen)	lila
BDüm 273	82-70028 (2. Kl. mit Gepäckraum)	blau

Nach einer im Grundsatz erfolgten Zustimmung erging die HVB-Verfügung[177] auf versuchsweise Herrichtung von drei Zugpaaren (zwei Tageszüge und einen Nachtzug mit Liegewagen) in nachstehender Farbgebung:

Dach	RAL 7022 umbragrau
Dachkante	RAL 7021 schwarzgrau
Zierstreifen oben	RAL 7032 kieselgrau
Fensterreihe	siehe unten
Wagenseitenwand unterhalb des Fensterbandes	RAL 7032 kieselgrau
Zierstreifen unten	wie Fensterreihe, siehe unten
Langträger und Schürze	RAL 7021 schwarzgrau

Zur Kennzeichnung der Wagenklasse und des Verwendungszwecks erhielten die Wagen in der Fensterreihe und am unteren Zierstreifen folgenden Anstrich:

Wagen 1. und 1./2. Klasse	RAL 2002 blutorange
Wagen 2. Klasse	RAL 5013 kobaltblau
Sitzwagen mit Gepäckabteil	RAL 5013 kobaltblau
Liegewagen	RAL 4002 rotviolett
Liegewagen	RAL 4005 blaulila
Liegewagen	RAL 5013 kobaltblau
Schlaf-, Speisewagen	RAL 3004 purpurrot
Sitzwagen mit Speiseraum	RAL 3004 purpurrot
Gepäck- und Postwagen	RAL 6020 chromoxidgrün

Dieses Schema wurde nicht immer eingehalten, sogar bei Wagen aus Neulieferung. Es gab z. B. auch Wagen 1. Klasse mit blauem Fensterband, die dadurch entstanden, dass lediglich der Bereich unterhalb der Fenster kieselgrauen Anstrich erhielt.

Speisewagen DB 61 80 88-80 235-9 WRümh 132 mit purpurrotem Fensterband und Zierstreifen, Wagenkasten kieselgrau, Dachkante und Langträgerverkleidung schwarz (Foto Frankfurt 1970 Kai von Puttkamer, Sammlung Weigert)

Schnellzugwagen DB 51 80 10-43 068-5 Aüm 202 und Liegewagen DB 51 80 51-40 213-0 Bcümk 255; Dieses Bild zeigt die Vorbereitungen für die Vorstellung der Schnellzugwagen im Zweifarbanstrich im AW Frankfurt am 13. August 1970. Vorn ist der Wagen 1. Klasse mit Fensterband und Zierstreifen in blutorange zu sehen, links davon steht der Liegewagen noch mit kobaltblauem Fensterband, aber bereits mit dem lilafarbenen Zierstreifen. Auf dem Dach liegen noch Reste der Klebefolien. (Foto Frankfurt 1970 Kai von Puttkamer, Sammlung Weigert)

Schnellzugwagen DB 51 80 22-42 845-3 Büm 239 mit chromoxidgrünem Fensterband und Zierstreifen, Wagenkasten kieselgrau, Dachkante und Langträgerverkleidung schwarz (Foto Frankfurt 1970 Kai von Puttkamer, Sammlung Weigert)

Schnellzugwagen DB 51 80 82-70 028-8 BDüm 273 mit kobaltblauem Fensterband und Zierstreifen, Wagenkasten kieselgrau, Dachkante und Langträgerverkleidung schwarz (Foto Frankfurt 1970 Kai von Puttkamer, Sammlung Weigert)

1972 entstanden bei Linke-Hofmann-Busch (LHB) zwei Prototyp-Schnellzugwagen (1 ABwümz 227, 1 Bwümz 237) mit höherer Komfortstufe im Vorgriff auf die späteren Eurofima-Wagen. 1974 folgten 5 weitere ABwmz-237 von Alsthom (2) und LHB (3). Später lautete die Bauartbezeichnung ABvmz 227 bzw. Bvmz 237.

Diese Wagen wurden in unterschiedlichen Farbgebungen abgeliefert und folgten dabei zum Teil dem vorstehend beschriebenen Anstrich mit Popfarben, zum Teil den neueren Überlegungen des Design-Centers in Bezug auf einheitliche Hausfarben (elfenbein/ozeanblau) und zum Teil den Planungen für die neuen Eurofima-Wagen (himmelblau/lichtgrau). Nachstehende Tabelle gibt eine Zusammenfassung des Anstrichs dieser sieben Wagen mit Angabe der Farbnummern nach RAL zum Zeitpunkt der Lieferung (Farbbezeichnung siehe Seite 235).

Lieferjahr	1972	1974	1974	1972
Gattung	AB	AB	AB	B
Wagen-Nr.	001	002-004	005-006	001
Dachtonsur	7021	7022	7022	7021
Dachvouten	blank	7022	7022	blank
1.-Klasse-Streifen	1004	1004	1004	-
Fensterband	2004	1014	5015	5013
Streifen unter Fenster	-	-	7035	-
Kasten unter Fenster	blank	5020	5015	blank
Türen unter Fenster	7032	5020	5015	7032
Zierstreifen über Langträger	2004	1014	-	5013
Langträgerverkleidung	7011	5020	5015	7011
Schürzen	7011	7021	7022	7011
Rahmen	9005	7021	7022	9005
Drehgestelle	9005	9005	9005	9005

Mit dem Einbau neuer Einstiegstüren bei AB 001 und B 001 wurden diese durchgängig blutorange bzw. kobaltblau gestrichen. Bei anstehender Anstricherneuerung erhielten die noch vorhandenen Wagen den elfenbein/ozeanblauen Einheitsanstrich. Zuvor muss es schon eine Anstricherneuerung von Dach und Schürzen gegeben haben, wie das folgende Bild zeigt.

Schnellzugwagen DB 61 80 30-70 001-6 ABvmz 227; Fensterband und Türen blutorange, Wagenkasten unterhalb der Fenster blank, Dach bereits umbragrau, Schürzen graubraun (Foto Oppum 1984 Werner Ballon)

Schnellzugwagen DB 61 80 21-70 001-7 Bvmz 237; Dachmitte umbragrau, Dachvouten und Wagenkasten unterhalb der Fenster metallisch blank, Fensterband und Zierstreifen kobaltblau, Türen unten lichtgrau, Schürzen eisengrau (Foto Koblenz 1977 Gerhard Krauth)

Schnellzugwagen DB 61 80 21-70 001-7 Bvmz 237; Dach und Wagenkasten unterhalb der Fenster metallisch blank, Fensterband und Zierstreifen kobaltblau, Türen kobaltblau, Schürzen eisengrau (Foto 1985 Wolfgang Bündgen)

Schnellzugwagen DB 61 80 30-70 006-5 ABvmz 227; Dach und Schürzen umbragrau, Wagenkasten himmelblau, Zierstreifen lichtgrau; Kennzeichnungsstreifen goldgelb (Foto Oppum 1984 Werner Ballon)

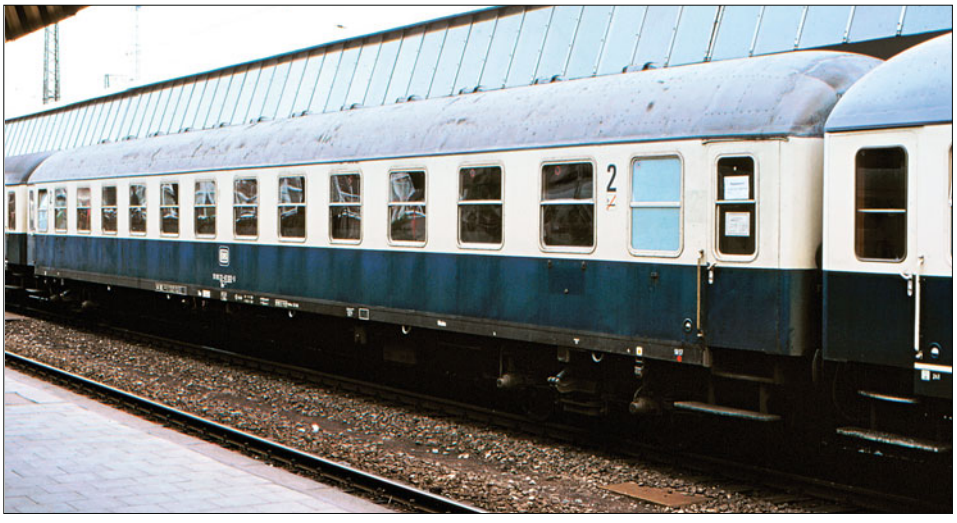
Noch vor Abschluss des Großversuches mit den sog. Popfarben schlug Ende 1971 das Design-Center der Deutschen Bundesbahn in München der Hauptverwaltung der DB vor, das Problem einer Hausfarbe grundsätzlich unter dem Gesichtspunkt des gesamten Unternehmens zu behandeln. Dabei entschied man sich für die Hauptfarben Rot, Blautürkis und Hellbeige.

Im Bereich der Fenster wurden daraufhin die Außenwände der Reisezugwagen hellbeige DB 110 (auch DB-Beige genannt, praktisch identisch mit Elfenbein RAL 1014) und im Bereich darunter im Farbton Ozeanblau (RAL 5020) lackiert, und zwar unabhängig von der Wagenklasse und vom Verwendungszweck. Ausnahmen von dieser Regelung galten allerdings für die TEE- und IC-Wagen, Speise- und Schlafwagen, die vierachsigen Nahverkehrswagen, die Umbau- und Lenkachswagen sowie die Altbau-Schnellzug- und Eilzugwagen, die alle ihre ursprünglichen Farben behielten.

Die beige/roten Wagen wurden bei einer fälligen Neulackierung im Bereich der Fenster ebenfalls auf Hellbeige DB 110 umgestellt. Auch ein Teil der bislang roten Gesellschaftswagen erhielt den purpurrot/elfenbeinfarbenen Anstrich. Die Stirnwandtüren und die Flächen zwischen Gummiwulst und Tür wurden zunächst ebenfalls elfenbein gestrichen.

Da sich die bisherigen Farben des Kenzeichnungsstreifens für die 1. Klasse nicht ausreichend vom Elfenbein der Fensterreihe abhoben, wurde dieser Streifen nunmehr in pastellorange (RAL 2003) angebracht[178]. Auch Wagen im bisherigen Anstrich erhielten bei der Ausbesserung diese Ausführung.

Dieses Farbkonzept wurde bereits seit 1974 bei Neulieferung und erforderlichem Neuanstrich für fast alle Wagenbauarten der Deutschen Bundesbahn angewendet und 1975 von der Hauptverwaltung abgesegnet[179]. Eine Ausnahme bildeten die Wagen, die zur baldigen Ausmusterung anstanden und deshalb keinen Neuanstrich mehr erhielten; dazu gehörten vor allem die drei- und vierachsigen Umbauwagen sowie die Schnell- und Eilzugwagen aus der Vorkriegszeit.



Schnellzugwagen DB 51 80 22-40 002-3 Bm 235, Dach umbragrau, Wagenkasten elfenbein und ozeanblau, Langträgerverkleidung, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto Münster 1987 Rolf Köstner)

Schnellzugwagen DB 51 80 31-41 315-8 ABm 223, Dach umbragrau, Kennzeichnungsstreifen goldgelb, Wagenkasten elfenbein und ozeanblau, Zierstreifen elfenbein, Langträgerverkleidung ozeanblau, Rahmen und Drehgestelle graubraun

Während der Wagenpark der neuen Farbgebung angepasst wurde, konnte man Mitte 1975 eine Veränderung im Bereich der Langträgerverkleidung beobachten. Zunächst behielt diese nämlich ihre ursprüngliche Farbe. Erst mit der Ablieferung neuer Wagen bzw. der Aufarbeitung im AW erschien an den Langträgern ebenfalls das Ozeanblau, nunmehr vom darüber liegenden Wagenkasten durch einen Streifen in hellbeige getrennt. Auch die vierachsigen Nahverkehrswagen (Silberlinge) erhielten nach und nach ozeanblaue Langträgerverkleidungen.
Analog dazu erschienen 1977 die neuen europäischen Standardreisezugwagen 1. Klasse (sogenannte Eurofima-Wagen), die die Deutsche Bundesbahn nur in TEE- und IC-Zügen einsetzte, mit einer purpurroten Langträgerverkleidung. Bei den umgespritzten älteren Wagen wurden außerdem die Fensterrahmen hellbeige eingefärbt. Stirnwandtüren und Flächen zwischen Gummiwulst und Tür wurden nunmehr in der Buntfarbe des Wagenkastens gestrichen. Die Schürzen, soweit vorhanden, die Untergestelle einschließlich Anbauteilen erhielten graubraunen (RAL 8019) Anstrich.
Bei den Gesellschaftswagen waren ab diesem Zeitpunkt drei unterschiedliche Farbkonzepte zu beobachten:

- der herkömmliche Anstrich mit purpurrotem Wagenkasten und breitem elfenbeinfarbenem Streifen unterhalb der Dachkante, insbesondere bei Wagen, die noch nicht zum Neuanstrich anstanden
- der Anstrich der TEE-Wagen mit elfenbeinfarbenem Fensterband und purpurrotem Anstrich unterhalb der Fensterreihe bei den hochwertigeren Wagen
- der reguläre Anstrich der Reisezugwagen mit elfenbeinfarbener Fensterreihe und ozeanblauem Anstrich darunter bei den übrigen Wagen.

Annähernd gleichzeitig mit der Einführung des Farbkonzepts in elfenbein/ozeanblau begann die DB, die Einstiegstüren der Reisezugwagen von innen mit einem orangefarbenen (blutorange RAL 2002) Anstrich zu versehen, der vor den

besonderen Gefahren beim Öffnen der Türen warnen sollte. Außerdem waren offenstehende Türen von außen besser zu erkennen.
Die Schlafwagen des TEN-Pools, die 1975 für die Deutsche Bundesbahn geliefert wurden (Typ T2S), erhielten ebenso wie die vorhandenen Schlafwagen (WLABm 33, WLABm 36) einen Anstrich in purpurrot RAL 3004 am gesamten Wagenkasten und an der Langträgerverkleidung, das Untergestell war graubraun RAL 8019 gestrichen. Die beiden Zierstreifen und die Beschriftung „TEN Trans Euro Nacht“ am Wagenkasten waren in hellbeige (DB 110) ausgeführt, die technischen Anschriften an der roten Langträgerverkleidung bzw. am braunen Langträger (WLAs 20) waren elfenbein (RAL 1014). Beim WLABsm 166 (T2S) waren das Dach und die Außentüren aus Leichtmetall ohne Farbanstrich.
Für die Mess-, Messbei- und Messgerätewagen der beiden Bundesbahn-Zentralämter in Minden und München kam es 1973 zu folgender Regelung:

Dach	RAL 7022 umbragrau
Wagenkasten	RAL 1004 goldgelb
Schürzen	RAL 7021 schwarzgrau
Anschriften am Wagenkasten	RAL 3004 karminrot

1975 wurde auch für die Baustellenfahrzeuge, Kranwagen, Hilfszuggerätewagen, Turmtriebwagen und sonstigen Sonderfahrzeuge der goldgelbe Anstrich am Wagenkasten festgelegt.
Gleichzeitig wurde für die übrigen Bahndienstwagen ein vollständig ozeanblauer Anstrich am Wagenkasten mit elfenbeinfarbenen Anschriften vorgeschrieben. Unterrichtswagen der Bauart 340 hatten zusätzlich einen 400 mm breiten elfenbeinfarbenen Zierstreifen unterhalb der Fenster[180].
Zur besseren Kennzeichnung der Zugspitze von geschobenen Wendezügen erhielten die Steuerwagen der Bauart BDnrzf 740 ab etwa 1977 keilförmige Kontrastflächen in reinorange RAL 2004 am Führerstandsende (siehe Bild Seite 91 unten). 1979 folgte die Umstellung auf einen elfenbein/ozeanblauen Anstrich (siehe Bild Seite 92 oben)[181].
1978 wurde die Farbe Hellbeige (DB 110) grundsätzlich auf Elfenbein RAL 1014 umgestellt; die Abweichung zwischen diesen beiden Farbtönen ist aber sehr gering und praktisch nicht wahrzunehmen. Ab Mai des Jahres gilt für die Untergestelle der Reisezugwagen der Farbton Graubraun RAL 8019 anstelle von Tiefschwarz RAL 9005. Damit war die Festlegung dieses Farbkonzepts abgeschlossen:

Dach	RAL 7022 umbragrau
Fensterreihe:	
TEE-Wagen	RAL 1014 elfenbein
Schlafwagen	RAL 3004 purpurrot
übrige Reisezugwagen	RAL 1014 elfenbein
Wagenseitenwand unterhalb Fensterreihe:	
TEE-Wagen	RAL 3004 purpurrot
Schlafwagen	RAL 3004 purpurrot
übrige Reisezugwagen	RAL 5020 ozeanblau
Zierstreifen	RAL 1014 elfenbein
Langträger, Schürzen:	
TEE-Wagen	RAL 3004 purpurrot
Schlafwagen	RAL 3004 purpurrot
übrige Reisezugwagen	RAL 5020 ozeanblau
Rahmen, Anbauteile am Rahmen, Drehgestelle	RAL 8019 graubraun

Die ab 1980 beschafften Fahrzeuge der Rhein-Ruhr-S-Bahn wurden abweichend davon wie folgt lackiert:

Dach	RAL 7032 kieselgrau
Wagenkasten im Fensterbereich	RAL 2004 reinorange
Zierstreifen	RAL 2004 reinorange
Wagenkasten sonst	RAL 7032 kieselgrau
Langträger und Schürzen	RAL 8019 graubraun

Damit bahnte sich schon ein weiteres Farbkonzept an, das schließlich 1987 mit Modifikationen umgesetzt wurde (siehe Seite 92 f.).
Ab 1981 galt für die TEN-Schlafwagen der Deutschen Bundesbahn, die im TEN-Pool eingesetzt wurden, ein international einheitliches Farbkonzept mit Blau als Grundfarbe der Wagenkästen. Für die bei der DB eingesetzten Wagen wurde vorgeschrieben[182]:

Dach	RAL 1014 elfenbein
Wagenkasten	RAL 5013 kobaltblau
Rahmen und Drehgestelle	RAL 8019 graubraun
Zierstreifen und Anschriften	RAL 1014 elfenbein

1983 folgte auf Veranlassung der Geschäftsführung des TEN-Pools die Forderung, auch das Dach der Schlafwagen blau zu streichen[183]. Nach anfänglichen Einwänden wegen des wenig werbewirksamen Aussehens („es kann hierbei von keinem Design mehr gesprochen werden“) wurde diesem Anstrich auch bei den deutschen Wagen zugestimmt. Dabei wurde ein elfenbeinfarbener Zierstreifen unterhalb der Dachkante hinzugefügt, um das Aussehen zu verbessern.
Die neuen, ab 1983 verkehrenden Wagen der „Deutschen Weinstraße“ erhielten die Standard-Lackierung elfenbein RAL 1014 bzw. ozeanblau RAL 5020.
Im Jahre 1983 wollte die Deutsche Bundesbahn den immer weniger frequentierten TEE „Rheingold“ als planmäßigen „Gesellschaftssonderzug“ aufwerten und ließ die dafür verwendeten Wagen teilweise umbauen. Zur Kennzeichnung dieser Wagen wurde zwischen den Farbflächen in elfenbein und purpurrot unter den Fenstern ein zusätzlicher Zierstreifen in reinorange RAL 2004 eingeführt. Auch die Werbeanschriften waren in dieser Farbe angebracht.
Die ab 1984 auf der ersten Linie Köln – Gummersbach eingesetzten „City-Bahn-Wagen“ erhielten eine kieselgraue Dachtonsur, die von einem reinorangefarbenen (RAL 2004) breiten Streifen eingefasst war. Die Dachseiten waren ebenso wie der Wagenkasten unterhalb der Fenster kieselgrau (RAL 7032), die Fensterreihe wieder reinorange, der Langträger zunächst ebenfalls reinorange, später graubraun (RAL 8019). Der

Kennzeichnungsstreifen für die 1. Klasse wurde anfangs in goldgelb (RAL 1004) angebracht, bei späteren Lieferungen ist er entfallen. Die Anschriften am Wagenkasten waren ozeanblau, am Langträger elfenbein.
Für den Verkehr „Rollende Landstraße“ benötigte die DB 1986 Liegewagen, in denen die Kraftfahrer ihre Lastkraftwagen auf der Schiene begleiten konnten. Zu diesem Zweck wurden Liegewagen umgebaut und mit einem lichtgrauen Anstrich am Wagenkasten versehen, unterhalb der Fenster verliefen je ein gelber und orangefarbener Zierstreifen, zusätzlich waren die Anschriften „Kombiverkehr“ und „Rollende Landstraße“ sowie deren Firmenzeichen angebracht.

Gesellschaftswagen DB 51 80 89-10 555-6 WGyg(e) 831.1; Dach umbragrau, Dachkante schwarz, Wagenkasten purpurrot, Zierstreifen elfenbein, Langträgerverkleidung schwarz (Foto Saarbrücken 1970 Günter Tscharn)

Gesellschaftswagen DB 51 80 89-92 530-0 SWGügh 826; Dach umbragrau, Dachkante schwarz, Wagenkasten purpurrot und elfenbein, Zierstreifen elfenbein, Langträgerverkleidung und Schürzen purpurrot (Foto Wiesbaden 1985 Günter Tscharn)

Schnellzugwagen DB 61 80 18-70 043-4 Apmz 121; Dach weißaluminium, Dachkante schwarz, Wagenkasten elfenbein und purpurrot, Zierstreifen elfenbein, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarzgrau (Werkfoto 1972 Nürnberg)

Schnellzugwagen DB 61 80 18-73 022-5 Apmz 121; Dach umbragrau, Wagenkasten elfenbein und purpurrot, Zierstreifen elfenbein, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarzgrau (Foto 1977 Gerhard Krauth)

Schlafwagen DB 71 80 75-70 411-1 WLABmz 166; Wagenkasten und Langträgerverkleidung purpurrot, Zierstreifen elfenbein, Dach, Türen und Fensterrahmen aluminiumfarbig (Werkfoto 1975 Schlieren)

Schlafwagen DB 61 80 71-41 803-1 WLABmh 174; Dach, Wagenkasten, Langträgerverkleidung und Schürzen kobaltblau, Zierstreifen elfenbein (Foto Frankfurt [M] 1985 Werner Ballon)

Nahverkehrswagen ABnb 703; Dach umbragrau, Wagenkasten oben blank, unten dunkel- bzw. hellblau, Langträgerverkleidung ozeanblau (Foto Darmstadt 1979 Hans Ulrich Diener)

Nahverkehrswagen DB 50 80 31-34 600-2 ABnrzb 708 versuchsweise mit umgekehrter Anordnung des regulären elfenbein/ozeanblauen Anstrichs am Wagenkasten, Dachtonsur umbragrau, Vouten elfenbein, Langträgerverkleidung ozeanblau (Foto Oberhausen 1979 Werner Ballon)

Nahverkehrssteuerwagen DB BDnrzf 740 mit stirnseitigen Kontrastflächen in reinorange (Foto Rottendorf 1978 Günter Tscharn)

Nahverkehrssteuerwagen DB BDnrzf 740 zur Kontrasterhöhung mit Anstrich in elfenbein/ ozeanblau im Bereich des Führerstandes (Foto Bingerbrück 1990 Günter Tscharn)

Messwagen DB Dienstm; Dach umbragrau, Dachkante schwarz, Wagenkasten goldgelb, Langträger und Schürzen graubraun; Anschriften am Wagenkasten purpurrot

1987 bis 1993

Ab 1985 experimentierte die Deutsche Bundesbahn erneut mit Versuchsanstrichen, um nach der elfenbein/ozeanblauen Phase ein ansprechenderes Farbkonzept für die Reisezugwagen zu finden.

1987 wurde für die Reisezugwagen nach diesen Versuchen ein neues Farbkonzept eingeführt, das sich nun an Zuggattungen orientierte. Allen Wagen gemeinsam waren dabei folgende Farben:

Wagendach oben (Tonsur)	RAL 7040 fenstergrau
Wagendach seitlich (Vouten)	RAL 7035 lichtgrau
Fensterrahmen	RAL 7040 fenstergrau
Fensterband	siehe unten
Begleitstreifen	siehe unten
Einstiegstüren von innen	RAL 3031 orientrot
Wagenkasten unten	RAL 7035 lichtgrau
Langträger	RAL 7035 lichtgrau
Drehgestelle, Schürzen	RAL 8019 graubraun

Im Bereich der Fensterreihe und einem 260 mm breiten Begleitstreifen unmittelbar darunter erhielten die Wagen einen Farbanstrich, der in Abhängigkeit von der Zuggattung, in der die Wagen planmäßig eingesetzt wurden, wie folgt aussah:

Zuggattung	Fensterband	Begleitstreifen
Eurocity	RAL 3031 orientrot	RAL 4009 pastellviolett
Intercity	RAL 3031 orientrot	RAL 4009 pastellviolett
Interregio	RAL 5023 fernblau	RAL 5024 pastellblau
City-Bahn	RAL 6033 minttürkis	RAL 6034 pastelltürkis
S-Bahn	RAL 2012 lachsorange	RAL 1034 pastellgelb

Für Gepäckwagen war unabhängig von der Zuggattung folgender Anstrich der Fensterreihe und des Begleitstreifens vorgesehen:

Gattung	Fensterband	Begleitstreifen
Gepäck	RAL 7042 verkehrsgrau A	RAL 7038 achatgrau

Für die DB-Schlafwagen des TEN-Pools galt ab 1988:

Dach	RAL 1014 elfenbein
Wagenkasten	RAL 5013 kobaltblau
Rahmen und Drehgestelle	RAL 8019 graubraun
Zierstreifen	RAL 1016 schwefelgelb

Der Kennzeichnungsstreifen für die erste Wagenklasse sollte bei Wagen für den IC-, EC- und IR-Verkehr entfallen. Bei den übrigen Wagen wurde er nach wie vor angebracht, seine Farbe war Verkehrsgelb RAL 1023.
1991 erhielten einige hochwertige Reisezugwagen (Avmz 106 und Bpmz 296) für den „Lufthansa-Airport-Express“ einen neuen Wagenkastenanstrich in den Farben der Deutschen Lufthansa mit nachtblauen (RAL 5022) und verkehrsweißen (RAL 9016) Anschriften:

Dach	RAL 7032 kieselgrau
Fensterband	RAL 7032 kieselgrau
Wagenkasten unten	RAL 1028 melonengelb
Schürzen, Rahmen	RAL 7021 schwarzgrau

Schnellzugwagen DB 51 80 22-90 224-4 Bm 235; Dach fenster- und lichtgrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung lichtgrau, Fensterband orientrot, Begleitstreifen pastellviolett, Schürzen und Drehgestelle graubraun (Foto Münster 1992 Rolf Köstner)

Interregio-Wagen DB 51 80 85-94 021-2ARkimbz 262.2; Dach fenster- und lichtgrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung lichtgrau, Fensterband fernblau, Begleitstreifen pastellblau, Drehgestelle graubraun (Foto Villingen 1990 Rolf Köstner)

Nahverkehrswagen DB 50 80 85-34 011-7 Bnrkz 495; Dach fenster- bzw. lichtgrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung minttürkis, Fensterband lichtgrau, Begleitstreifen pastelltürkis, Drehgestelle graubraun (Foto München 20. Februar 1986 Peter Große)

Vorstellung des Farbkonzepts für S-Bahn-Wagen; Dach fenster- bzw. lichtgrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung lichtgrau, Fensterband lachsorange, Begleitstreifen pastellorange, Drehgestelle graubraun (Foto München 20. Februar 1986 Peter Große)

Nahverkehrswagen DB 50 80 31-34 004-7 für City-Bahn; Dach, Wagenkasten unter den Fenstern kieselgrau, Zierstreifen am Dach, Fensterband, Langträgerverkleidung reinorange, Untergestell graubraun; Kennzeichnungsstreifen goldgelb (Foto Köln-Deutz 1986 Werner Ballon)

S-Bahn-Wagen DB 50 80 20-33 171-8 Bx 794.1; Dach, Zierstreifen oben, Wagenkasten unter den Fenstern kieselgrau, Fensterband und Zierstreifen unten reinorange, Langträgerverkleidung, Schürzen, Untergestell graubraun (Foto Oppum 1992 Werner Ballon)

Schnellzugwagen DB 51 80 92-40 016-8 Dm 902; Dach fenster- und lichtgrau, Wagenkasten verkehrsgrau A, achatgrau und lichtgrau, Langträgerverkleidung lichtgrau, Rahmen graubraun (Foto Darmstadt 1990 Hans Ulrich Diener)

Schnellzuggepäckwagen für die Mitnahme von Kraftfahrzeugen DB 51 80 98-80 139-3 DDm 915; Wagenaufbau fernblau, Rahmen graubraun (Foto 1988 Paderborn)

Liegewagen DB 51 80 52-40 906-8 Bcm 247 für Kombiverkehr; Dach umbragrau, Dachvouten lichtgrau, Zierstreifen gelb und orange, Langträgerverkleidung lichtgrau (Foto Krefeld 1987 Werner Ballon)

Unten: Schnellzugwagen DB 61 80 84-95 597-2 Avmz 206 für Deutsche Lufthansa; Dach und Fensterreihe kieselgrau, Wagenkasten unter den Fenstern melonengelb, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarzgrau (Foto Oppum 1993 Werner Ballon)

Triebwagen und Triebzüge

Bei Umfirmierung der Deutschen Reichsbahn in den westlichen Besatzungszonen 1949 zur Deutschen Bundesbahn befanden sich in ihrem Bereich Elektro-, Speicher- und Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn, die nach den unterschiedlichsten Farbvorschriften gestrichen waren (siehe Seite 47 ff.). Erst bei Neuanstrich wurde diese Vielfalt nach und nach beendet.

Die ersten Triebwagen mit neuem Anstrich dürften die Fernschnelltriebwagen (ET 11, VT 04, VT 06, VT 07) gewesen sein, die in das blaue F-Zug-Netz integriert wurden. Sie erhielten um 1951 einen Anstrich am Wagenkasten in graublau RAL 5008 und steingrau RAL 7030, an den Schürzen in schwarzgrau RAL 7021 oder umbragrau RAL 7022, die Dächer waren vermutlich ebenfalls schwarzgrau oder mausgrau RAL 7005[184]. Der für die amerikanische Botschaft eingesetzte SVT 06 106 erhielt um 1957 noch einen Anstrich ganz in graublau mit grauen Zierstreifen am Wagenkasten[185].

Für die übrigen Triebwagen wurde das Farbkonzept von 1943 nun einheitlich angewendet.

Die Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen von 1954 nennt für den Regelanstrich der Triebwagen:

- Dach weißaluminium RAL 9006
- Wagenkasten purpurrot RAL 3004
- Deckschienen und Zierstreifen beige RAL 1001
- Untergestell, Fahrwerke tiefschwarz RAL 9005

Für die Hamburger Gleichstrom-S-Bahn-Triebwagen galt abweichend hiervon:

- Dach weißaluminium RAL 9006
- Wagenkasten 2. Klasse unterhalb der Fenster graublau RAL 5008
- Wagenkasten 2. Klasse im Bereich der Fenster beige RAL 1001
- Wagenkasten 3. Klasse graublau RAL 5008
- Schürzen und Schutzborde grau (vermutlich schwarzgrau RAL 7021)

Grundsätzlich kann man feststellen, dass der Anstrich der Triebwagen trotz der oben genannten Festlegungen von 1954 sehr uneinheitlich gehandhabt wurde.
So erhielten die ursprünglich steingrau/graublau gestrichenen F-Zug-Triebwagen ET 11, VT 04, 06, 07 nach und nach ebenfalls den purpurroten Regelanstrich, jedoch mit schwarzgrauen (RAL 7021) oder betongrauen (RAL 7023) Dächern und Schürzen sowie sandgelben (RAL 1002) Brüstungsleisten und Zierstreifen.
Auch die neuen VT 11, 95, 97 und 98 wurden nach diesen Vorschriften abgeliefert. Der VT 11 hatte jedoch ein eisengraues Dach (RAL 7011), Führerkanzeln und „Wulststreifen" in weißaluminium (RAL 9006) sowie schwarzgraue Schürzen[186]; die Schienenbusse besaßen aluminiumfarbene Brüstungsleisten.
Bei ET 11, 30, 56, VT 04, 06, 07, 08 und 12 traten ebenfalls vom Konzept abweichende Farben für die Zierstreifen (sandgelb) und das Dach (betongrau) auf; ETA 150 und 176 hatten sandgelbe Zierstreifen, schwarzgraue Absetzlinien und Schürzen sowie ein graues Dach (RAL 7007). Ab Mitte der fünfziger Jahre wurde angestrebt, die Farbe der Zierstreifen im Rahmen der Anstricherneuerung auf Beige (RAL 1001) umzustellen.
Schnelltriebwagen erhielten zusätzlich im Bereich der Führerstandsfenster sowie an den Stirnseiten einen eleganten V-förmigen Anstrich in schwarzgrau.
Für die Sondertriebwagen VT 10 501 und 551 wählte man einen besonders auffälligen Anstrich in silbern (RAL 9006) mit purpurroter Verzierung (RAL 3004), Dachtonsur in beigegrau (RAL 7007) und Dachvouten und Schürzen in schwarzgrau (RAL 7021)[187]. Bei den Triebwagen mit Außenbekleidung aus Hydronalium blieb es beim farblosen Außenanstrich, lediglich die Stirnwände wurden purpurrot RAL 3004 gestrichen.
Auch der noch vorhandene Aussichtstriebwagen ET 91 01 erhielt bei der Deutschen Bundesbahn 1950 einen Sonderanstrich: So waren der Wagenkasten (untere Hälfte) graublau (RAL 5008) und das Fensterband, die Zierstreifen und Schürzen steingrau (RAL 7030) ausgeführt worden. Im Jahre 1953 wurde dann ein Anstrich in purpurrot RAL (3004) an der unteren Hälfte des Wagenkastens mit beigefarbenem (RAL 1001) Fensterband und Zierstreifen sowie schwarzen Schürzen angebracht, das Dach war weißaluminium (RAL 9006). Spätestens ab 1960 war auf der Brüstungsleiste zusätzlich ein breiter schwarzer Zierstreifen angebracht. Den gleichen Anstrich in blau bzw. ab 1954 in rot erhielt auch der zugehörige einachsige Beiwagen VB 141 120. Auch der Aussichtstriebwagen VT 90 501 erhielt den Anstrich mit Wagenkasten in purpurrot und Zierstreifen in beige.
1971 erhielt der Triebwagen ET 91 01 einen neuen Anstrich, nunmehr mit „olympiablauer" Seitenwand[188], Fensterreihe und Dach in weißaluminium (RAL 9006), Schürzen schwarzgrau (RAL 7021) und Zierstreifen cremeweiß (RAL 9001)[189]. Bei der Aufarbeitung im Jahre 1984 erhielt er schließlich den letzten Anstrich vor seiner Ausmusterung: Wagenkasten im Bereich der Fenster cremeweiß (RAL 9001), darunter enzianblau (RAL 5010), Schürzen eisengrau (RAL 7011)[190].

Abweichend vom Farbkonzept der Verbrennungstriebwagen erhielten die ab 1955 in Dienst gestellten Turmtriebwagen der BR VT 55 einen karminroten Anstrich (RAL 3002) am Wagenkasten und umbragraues Dach (RAL 7022).
Die von 1961 bis 1964 in Dienst gestellten Triebwagen der Baureihen ET 27, VT 23 und VT 24 besaßen einen purpurroten Wagenkasten (RAL 3004), ein kieselgraues (RAL 7032) Fensterband im Bereich des Führerstandes, kieselgraue Zierstreifen und schwarzgraue (RAL 7021) Einfassungen der Stirnwandfenster. Das Dach war betongrau (RAL 7023), die Schürzen hatten schwarzgrauen Anstrich.
Für die S-Bahn-Triebwagen der Baureihe ET 20 (1972 als Reihe 420 in Betrieb genommen) wurde ein neues Farbkonzept entwickelt. Im Rahmen einer „Volksbefragung" wurden anhand von drei Mustertriebwagen folgende Varianten vorgestellt:

Wagenkasten im Bereich der Fenster, Kontrastflächen an der Stirnseite:
- reinorange RAL 2004
- purpurrot RAL 3004
- grünblau RAL 5001

- Dachtonsur umbragrau RAL 7022
- übriger Wagenkasten kieselgrau RAL 7032
- Untergestell und Schürzen graphitgrau RAL 7024

Das „Volk" entschied sich wie folgt:

- S-Bahn München: grünblau/kieselgrau
- S-Bahn Rhein-Ruhr: reinorange/kieselgrau
- S-Bahn Frankfurt (Main): purpurrot/kieselgrau

Die ersten beiden Varianten wurden auch umgesetzt und gemäß den Ergebnissen in den jeweiligen Bezirken ausgeliefert. Bei dem später in Betrieb genommenen S-Bahn-Netz Frankfurt (Main) wurden jedoch zunächst nur Wagen in reinorange/kieselgrau eingesetzt, später kamen auch blau/graue Wagen aus München gelegentlich auf das Frankfurter Netz. Damit blieb es bei dem einen Mustertriebwagen in purpurrot/kieselgrau.
Auch zwei Triebzüge der Hamburger S-Bahn hatten 1972 einen Anstrich in den Farben der Münchener S-Bahn erhalten. Damit machten sie Werbung in eigener Sache für Karriere bei der Deutschen Bundesbahn. Es handelte sich um je einen Zug der Baureihen 470 und 471[191].
Nachdem im Jahre 1970 die allgemeine Umstellung des Reisezugwagenanstrichs auf die Hauptfarbe Kieselgrau RAL 7032 vorgesehen war, erfolgte die Anweisung, auch bei den vorhandenen Triebwagen die bis dato sandgelben und steingrauen Zierstreifen bei Neuanstrich auf den kieselgrauen Farbton umzustellen, um eine Sortenminderung zu erzielen[192]. Davon betroffen waren in erster Linie die Baureihen 612, 613 und 912, 913. Wegen der kurz darauf eingeführten Farbgebung in elfenbein/ozeanblau dürfte diese Anweisung nur kurzen Bestand gehabt haben.
Die Triebwagen der Baureihe 614 kamen zu einem Zeitpunkt (1972), zu dem gerade die sogenannten Popfarben bei den

Reisezugwagen erprobt wurden. Dementsprechend erhielten diese Triebwagen den Anstrich der Reisezugwagen 1./2. Klasse in blutorange/kieselgrau (siehe Seite 83 ff.).
Für die 1973 erschienenen Schnelltriebwagen Reihe 403 für das Intercity-Netz wurden ebenfalls vom Anstrichkonzept abweichende Farben festgelegt:

Dach und Wagenkasten	kieselgrau	RAL 7032
Fensterband	dunkelbraun	RAL 8022 und RAL 2002 (50:1)
Streifen über und unter Fensterband	orange	RAL 2002 und RAL 2004 (1:1)
Schürzen und Rahmen	schwarzgrau	RAL 7021

1982 erhielten diese Triebwagen im Zusammenhang mit dem Einsatz als „Lufthansa-Airport-Express“ einen neuen Wagenkastenanstrich in den Farben der Deutschen Lufthansa mit nachtblauen (RAL 5022) Anschriften:

Dach	kieselgrau	RAL 7032
Fensterband	kieselgrau	RAL 7032
Wagenkasten unter Fenster	melonengelb	RAL 1028
Schürzen und Rahmen	schwarzgrau	RAL 7021

Mit der allgemeinen Einführung des Regelanstrichs in ozeanblau/elfenbein um 1974 wurden die vorhandenen Triebwagen nach und nach auf diese Farbgebung – allerdings mit zahlreichen Ausnahmen – umgestellt (siehe Tabelle Seite 88 links unten). Neue Triebwagen (Reihen 627, 628) wurden sogleich mit diesen Farben ausgeliefert.
Ab 1987 wurden auch die Triebwagen dem neuen, nunmehr an Zuggattungen orientierten Farbkonzept angepasst (siehe Seite 92 und Bild unten, Seite 101 unten).
Einige Triebwagen der Münchener S-Bahn wurden 1992 anläßlich der Eröffnung des Flughafens München II umlackiert und trugen dann einen Wagenkastenanstrich in „flughafenblau hell“, das angeblich zu 30 % magenta und 70 % cyan gemischt wurde. Bei Glasurit findet sich dieser Farbton unter der Nummer GAT 25447.
Die Triebköpfe und Wagen der ICE-Züge (Typ 1 und 2) wurden 1991 in Dienst gestellt und erhielten anstelle des orientroten Anstrichs der Intercity-Wagen (siehe Seite 89) im Bereich der Fenster den lichtgrauen Anstrich des Wagenkastens, ein orientroter breiter Streifen verlief unterhalb der Fenster, und darunter der Begleitstreifen in pastellviolett.
Nachstehende Tabellen geben eine zusammenfassende Übersicht über die wichtigsten Triebwagenbaureihen der Deutschen Bundesbahn mit Angaben zur Farbgebung der verschiedenen äußeren Flächen.

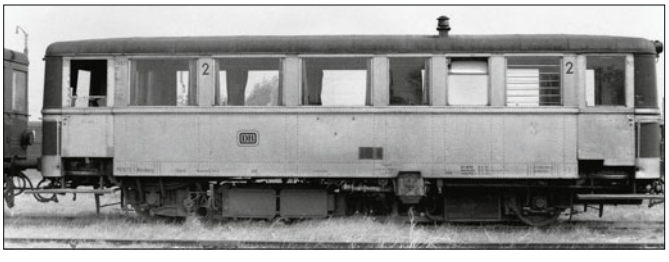
Aussichtstriebwagen DB ET 91 01; Wagenkasten graublau, Fensterband, Zierstreifen und Schürzen steingrau (Foto um 1950, Sammlung Hermann Heless)

Elektro-Triebwagen DB ET 30 006; Dach betongrau, Wagenkasten purpurrot, Kontrastflächen schwarzgrau, Zierstreifen sandgelb, Schürzen schwarzgrau, DB-Zeichen negativ (Werkfoto 1956 Deutz)

Oben links: Schnelltriebwagen DB ET 11 03; Dach und Schürzen dunkelgrau, Wagenkasten graublau, Fensterband und Zierstreifen steingrau (Werkfoto um 1955 AEG)

Oben rechts: Aussichtstriebwagen DB VT 90 501; Dach weißaluminium, Wagenkasten purpurrot, Zierstreifen beige, Schürzen schwarz (Foto 1960 Friedrich Haftel)

Links: Schnelltriebwagen DB VT 11 5001; Dach eisengrau, Wagenkasten purpurrot, Zierband an der Front weißaluminium, Fensterband und Zierstreifen beige, Schürzen schwarzgrau (Foto 1966 Ulrich Richter)



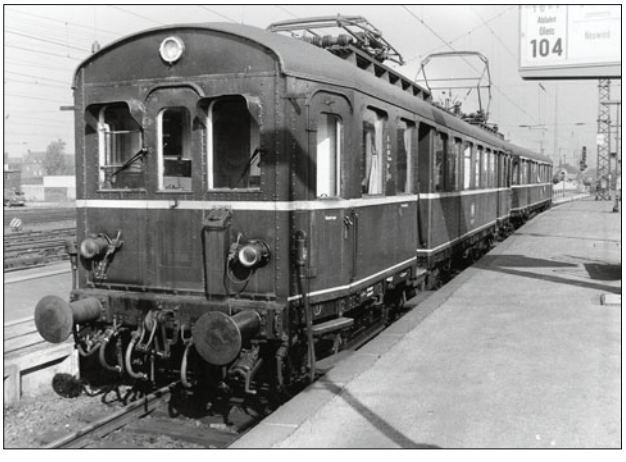
Links: Verbrennungstriebwagen DB VT 70 971; Wagenkasten und Langträgerverkleidung ohne Farbanstrich, Kontrastflächen purpurrot (Foto 1959 Carl Bellingrodt, Sammlung Emil Konrad)

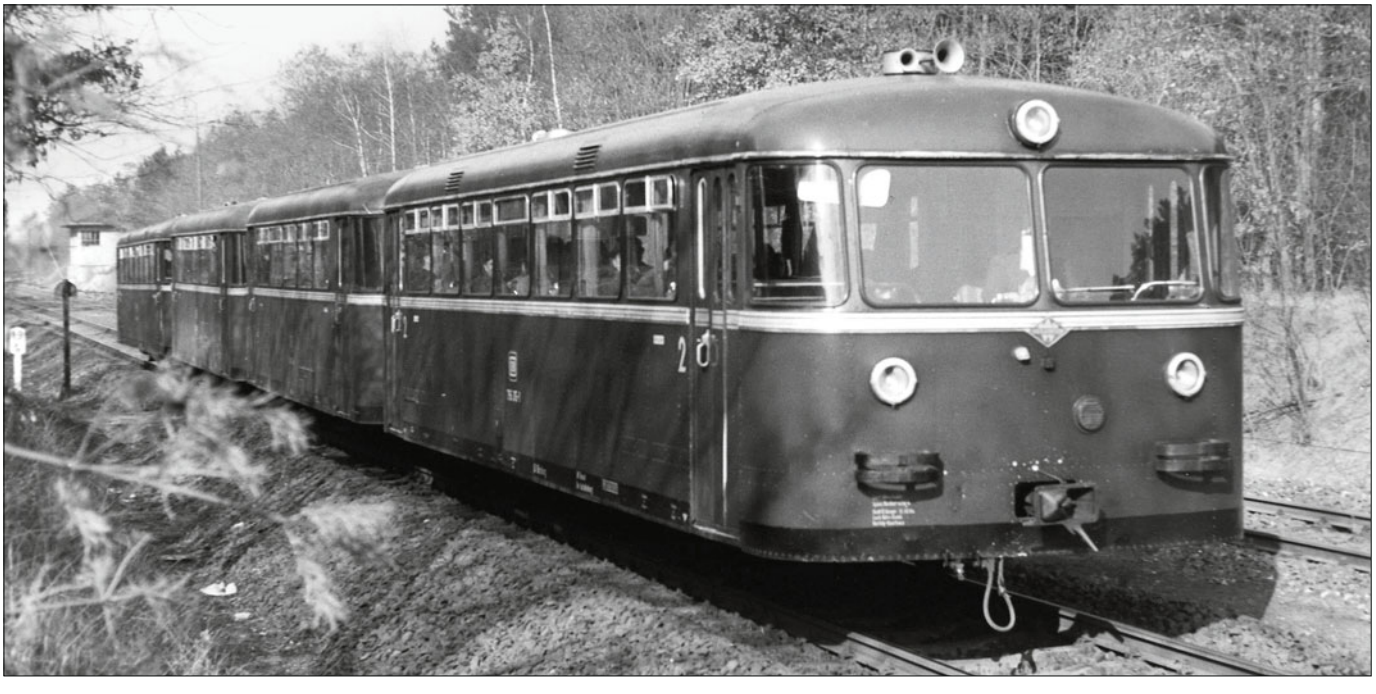
Unten: S-Bahn-Triebwagen DB ET 170 121; Dach graublau, Wagenkasten graublau und beige, Zierstreifen beige, Langträgerverkleidung dunkelgrau (Werkfoto 1959 Nürnberg)

Rechts: Beiwagen DB EB 85 91; Dach weißaluminium, Wagenkasten purpurrot, Zierstreifen beige, Rahmen schwarz (Foto Berchtesgaden 1960 Hermann Heless)

Unten links: Aussichtstriebwagen DB ET 91 01; Wagenkasten und oberer Zierstreifen purpurrot, Dachvouten, Fensterband und unterer Zierstreifen beige, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarz (Foto 1959 Wolfgang Walper/Bahnladen)

Unten rechts: Nahverkehrstriebwagen ET 485 034-3; Wagenkasten purpurrot, Zierstreifen sandgelb (Foto Koblenz 1969 Richard Schulz)

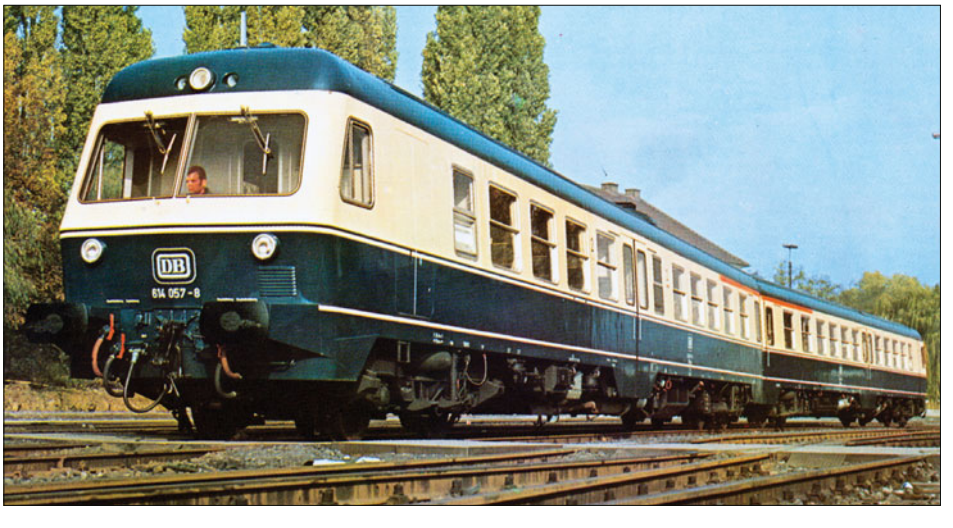




Schienenomnibus DB 795 314-1 u. a.; Dachmitte weißaluminium, Dachvouten und Wagenkasten purpurrot, Brüstungsleiste aluminium, Langträgerverkleidung schwarz (Foto Obernburg 1971)

Oben: Intercity-Triebzug 403 006-0; Dach- und Wagenkasten kieselgrau, Fensterband dunkelbraun, Zierstreifen orange, Untergestell schwarzgrau (Foto Brackwede 1974 Richard Schulz)

Links: Elektrotriebwagen DB 430 404-4; Dach umbragrau, Wagenkasten purpurrot, Zierstreifen kieselgrau, Schürzen schwarzgrau, Kupplungskappe goldgelb (Foto Dortmund 1981 Reiner Rössle)

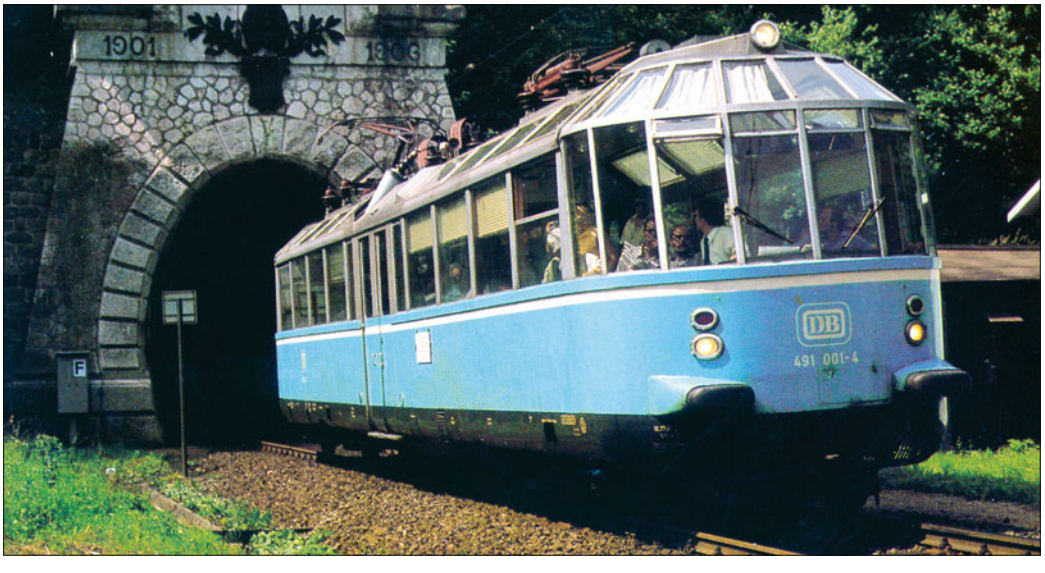


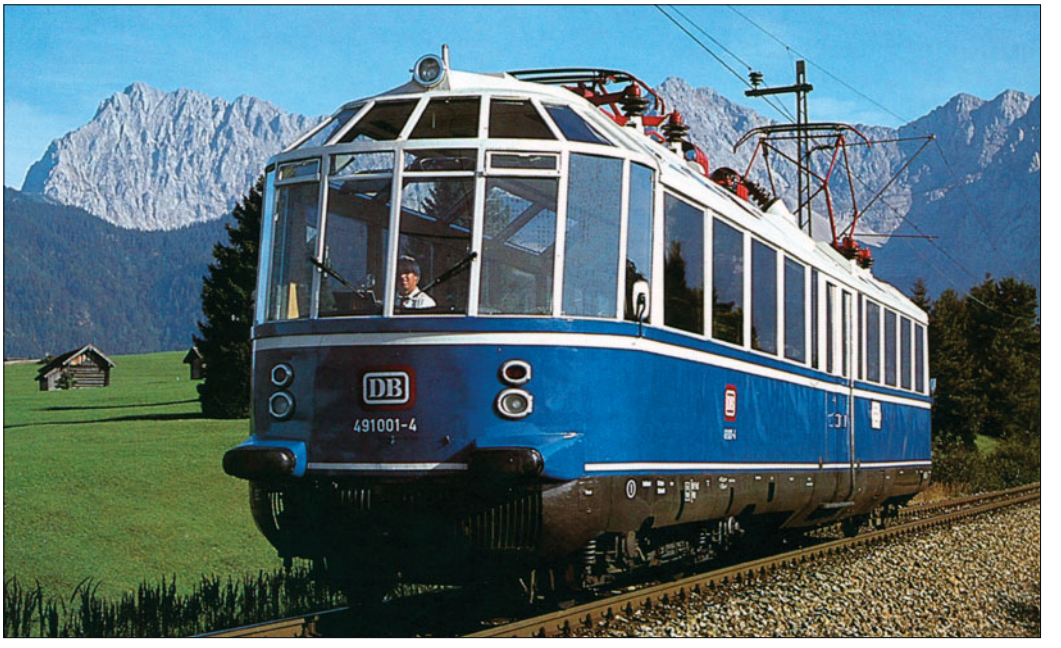
Verbrennungstriebwagen DB 614 057-8; Dachvouten, Wagenkasten und Langträgerverkleidung ozeanblau, Fensterband und Zierstreifen elfenbein, Rahmen graubraun (Werkfoto 1975 Nürnberg)

Elektrotriebwagen DB 430 406-9; Dach umbragrau, Wagenkasten elfenbein und ozeanblau, Langträgerverkleidung und Schürzen ozeanblau, Zierstreifen elfenbein, Kupplungskappe goldgelb (Foto Freimann 1979 Reiner Rössle)

Verbrennungstriebwagen DB 614 023-0; Dach umbragrau, Wagenkasten reinorange und kieselgrau, Langträgerverkleidung und Rahmen schwarz (Foto Erzberg 1984 Richard Schatz)

Aussichtstriebwagen DB 491 001-4; Dach, Dachvouten und Fensterband weißaluminium, Wagenkasten hellblau, Zierstreifen cremeweiß, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarzgrau (Foto 1984 H. u. H. Urselmann/Reiju)





Aussichtstriebwagen DB 491 001-4; Dachvouten und Fensterband cremeweiß, Wagenkasten enzianblau, Langträgerverkleidung und Schürzen eisengrau (Foto 1987 R. Vyzina/Reiju)

Verbrennungstriebwagen DB 610 508-4; Dachvoute, Wagenkasten lichtgrau, Fensterband minttürkis, Begleitstreifen pastellürkis, Langträgerverkleidung und Schürzen lichtgrau, Rahmen graubraun (Foto um 1992)

S-Bahn-Triebwagen DB 420 925-0 mit Wagenkasten in „flughafenblau hell“ und weißen Anschriften (Foto München Ost 1992 Rolf Köstner)

Tabelle 3: Anstrich der Triebwagen der DB 1951 bis 1970 nach RAL 840 HR

Baureihe	Zeitpunkt	Dach	Wagenkasten	Fensterband	Zierstreifen	Langträger (-verkleidung)	Schürzen	Deckleisten	abweichende Stirnseite (Kontrastfläche)	Stirnfenstereinfassung
ET 11	1951	7021	5008	7030	7030	7021	7021	-	-	-
ET 11	1954	7023	3004	-	1002	7021	7021	-	7021	-
ET 27	1961	7023	3004	-	7032	7021	7021	-	7032	7021
ET 30	1956	7023	3004	-	1002	7021	7021	-	7021	-
ET 56	1956	7023	3004	-	1002	7021	7021	-	7021	-
ET 85	1954	9006	3004	-	1002	9005	-	-	-	-
ET 85 (485)	1969	7021	3004	-	1002	9005	-	-	-	-
ET 91	1951	9006	5008	7030	7030	7030	7030	-	-	-
ET 91	1953	9006	3004	1001	1001	9005	9005	3004	-	-
ET 91	1963	9006	3004	1001	1001	9005	9005	1001	-	-
ET 170	1954	9006	5008	1001	1001	7021	-	-	-	-
ET 171	1954	9006	5008	1001	1001	7021	7021	-	-	-
ETA 150	1954	9006	5008	1001	1001	7021	7021	-	-	-
ETA 150	1954	9006	3004	-	1002	3004	7021	-	-	-
ETA 176	1952	7007	3004	-	1002	7021	7021	-	-	1002
ETA 179	1950	9006	3004	-	1001	9005	-	1001	-	-
ETA 180	1950	9006	3004	-	1001	9005	-	1001	-	-
VT 04	1951	7021	5008	7030	7030	7021	7021	5008	7021	-
VT 04.0	1954	7021	3004	-	1002	7021	7021	1002	7021	-
VT 04.5	1954	7023	3004	-	1002	7021	7021	-	7021	-
VT 06	1951	7021	5008	7030	7030	7021	7021	5008	7021	-
VT 06	1954	7023	3004	-	1002	7021	7021	1002	7021	-
VT 06 106	1957	7021	5008	-	7030	7021	7021	5008	7021	-
VT 07	1951	7021	5008	7030	7030	7021	7021	-	7021	-
VT 07	1954	7023	3004	-	1002	7021	7021	-	7021	-
VT 08	1952	7023	3004	-	1002	7021	7021	-	7021	-
VT 10 501	1953	9006	9006	-	3004	9006	9006	-	3004	-
VT 10 502	1953	9006	9006	3004	3004	3004	3004	-	3004	-
VT 11	1957	7011	3004	1001	1001	7021	7021	9006	-	-
VT 12	1953	7023	3004	-	1002	7021	7021	-	7021	-
VT 23	1961	7023	3004	-	7032	7021	7021	-	7032	-
VT 24	1961	7023	3004	-	7032	7021	7021	-	7032	-
VT 55	1955	7022	3002	-	1001	9005	-	-	-	-
VT 95	1952	9006	3004	-	-	9005	-	9006	-	-
VT 97	1961	9006	3004	-	-	9005	-	9006	-	-
VT 98	1955	9006	3004	-	-	9005	-	9006	-	-
übrige	1954	9006	3004	-	1001	9005	9005	1001	-	-

Tabelle 4: Anstrich der Triebwagen der DB 1971 bis 1991 nach RAL 840 HR

Baureihe	Zeitpunkt	Dach	Wagenkasten	Fensterband	Zierstreifen	Langträger (-verkleidung)	Schürzen	Deckleisten	abweichende Stirnseite (Kontrastfläche)
401	1991	7035	7035	7035	3031 und 4009 [196]	7035	8019	-	-
403 (DB)	1973	7032	7032	8022 und 2002[197]	2002 und 2004[198]	7021	7021	-	7021**
403 (LH)	1982	7032	1028	7032	-	7021	7021	-	7021**
420	1971	7022	7032	2002 3004* 5001	2002 3004* 5001	7024	7024	-	2002 3004* 5001
430	1971	7022	3004	-	7032	7021	7021	-	1004**
430	1979	7022	5020	1014	1014	5020	5020	-	1004**
491	1971	9006	blau	9006	9001	7021	7021	-	-
491	1984	9006	5010	9001	9001	7011	7011	-	-
614	1972	7022	7032	2002	2002	9005	-	-	2002
614	1975	5020	5020	1014	1014	5020	-	-	-
übrige	1974	7022	5020	1014	1014	5020 oder 8019	5020 oder 8019	1014	5020

* diese Farbgebung trug nur ein Musterwagen; ** an der Kupplungsschutzkappe

Deutsche Bundespost

Der Außenanstrich der Bahnpostwagen der Deutschen Bundespost lehnte sich bis 1987 weitestgehend an den Regelanstrich der Deutschen Bundesbahn an.
Demnach war für die Wagenkästen der Postwagen zunächst flaschengrün RAL 6007[193], spätestens ab 1965[194] chromoxidgrün RAL 6020 und ab etwa 1973 elfenbein RAL 1014 bzw. ozeanblau RAL 5020 vorgeschrieben[195]. Der Anstrich von Dach und Untergestell folgte ebenfalls dem jeweiligen Farbkonzept der DB. Den von der DB im Rahmen des Farbversuches („Popfarben“) vorgeschlagenen Anstrich in chromoxidgrün/kieselgrau (siehe Seite 83) haben die Bahnpostwagen nicht erhalten.
Beim Übergang auf den elfenbein/ozeanblauen Anstrich der DB-Wagen sah sich die Deutsche Bundespost wiederum nicht veranlasst, den teureren zweifarbigen Anstrich für ihre Fahrzeuge ebenfalls einzuführen. Der erste neu zu streichende Wagen wurde deshalb nur einfarbig ozeanblau gestrichen. Erst nach Intervention durch die DB übernahm die Post das zweifarbige Konzept.
Als die DB 1987 den produktbezogenen Anstrich der Reisezugwagen einführte, gab es auch Vorschläge für Bahnpostwagen, wobei der Anstrich der Gepäckwagen verkehrsgrau A (RAL 7042) bzw. achatgrau (RAL 7038), zwei eigene Anstriche mit der Fensterreihe in goldgelb (RAL 1004) und Begleitstreifen in achatgrau (RAL 7038) oder Fensterreihe in verkehrsgrau A (RAL 7042) und Begleitstreifen in ginstergelb (RAL 1032) diskutiert wurden. Es kam aber nur zu Anschauungsmodellen von Bahnpostwagen in dieser Farbgebung. Da keine Entscheidung für einen neuen Anstrich der Postwagen herbeigeführt werden konnte, wurde bei fälligem Neuanstrich wieder auf die alte einfarbige Lackierung in chromoxidgrün (RAL 6020) zurückgegriffen. Dabei blieb jedoch der elfenbeinfarbene Zierstreifen (RAL 1014) zwischen Wagenkasten und chromoxidgrüner Langträgerverkleidung erhalten.
Auch die Transportbahnpostwagen (postinternes Nebenzeichen t) erhielten zunächst den flaschengrünen, später den chromoxidgrünen und dann einen einfarbigen ozeanblauen Anstrich am Wagenkasten. Lediglich die 1981 von der Deutschen Bundespost gekauften Bundesbahngüterwagen der Bauart Gos 245 behielten ihren rotbraunen Anstrich, sie liefen mit der Bezeichnung Post2s-t/11.

Die aufgrund der Verschmelzung der Deutschen Post (der DDR) mit der Deutschen Bundespost 1990 übernommenen Bahnpostwagen behielten ihren bisherigen Anstrich.

• Seitenwände, Zwischenwände, Türen, Schränke, Packbretter, Beutelstange, Fenstergitter, Ofenschutzwand außen, Holzstäbe für Stirnwandrolltür, Scheuerleisten für Paketbehälter	sandgelb RAL 1002
• Fußboden im Schutzraum, Einfassleisten für Fußboden bei Linoleumboden uni braun, nicht belegte Bodenflächen	rotbraun RAL 8012
• nicht belegte Bodenflächen im Brief- und Aussackraum, Einfassleisten für Fußboden bei Linoleumboden moiré, Mipolam- oder Spoknolboden	braunbeige RAL 1011
• Türgriffe, Griffbleche, Heizungsschutzgitter, Grifflächen	schokoladenbraun RAL 8017
• Innendecken, Wandflächen oberhalb der Kämpferleisten, Wände, Decke und Tür im Abort	elfenbein RAL 1014
• Unterseite des Fachwerks über der Beutelspannvorrichtung	grauweiß RAL 9002

Für den Innenanstrich der Bahnpostwagen der Deutschen Bundespost liegen uns folgende Angaben vor[199]:

• Notbremsgriffe, Gepäckstangenträger 100 mm rechts und links vom Notbremszug	karminrot RAL 3002
• Heizkörpernischen innen, Ofennische mit Schutzblech innen	silber = weißaluminium RAL 9006
• Briefkasten innen	tiefschwarz RAL 9005, mit drei breiten weißen Längsstreifen
• alle blanken nicht eloxierten Leichtmetalle	weißaluminium RAL 9006
• Brieffachwerke, Schaltschrank, Türen von Beil-, Säge- und Verbandsschrank, Türrahmen und Fingerschutzleisten der Außentüren, Fensterschlüsselleisten, Kämpferleisten, Saumleisten der Tische, Türrahmenleisten der Schiebetüren, Türen für Kleiderschrank und Frühstücksfach, Aborttür von außen	naturfarben poliert
• Saumleisten der Packbretter	naturlackiert

Bahnpostwagen DBP 527 Poste-b/9,7; Dach weißaluminium, Wagenkasten und Dachaufsatz seitlich flaschengrün, Brüstungsleiste und Rahmen schwarz (Foto Stuttgart 1960 Fritz Willke, Sammlung Carstens)

Bahnpostwagen DBP 426 Poste-c/10; Dach weißaluminium, Wagenkasten und Dachaufsatz seitlich flaschengrün, Rahmen schwarz (Foto Stuttgart 1960 Fritz Willke, Sammlung Carstens)

Bahnpostwagen DBP 51 80 00-01 993-6 Post2s-t/11; Dach und Lüftungsschieber weißaluminium (hier stark verschmutzt), Wagenkasten rotbraun, Rahmen schwarz (Foto 1989 Thomas Landwehr)

Bahnpostwagen DBP 50 80 00-33 415-3 Postmr-ap/26; Dach umbragrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung ozeanblau, Fensterband und Zierstreifen elfenbein, Posthorn von 1951 und Schrift „Deutsche Bundespost“ in Helvetica elfenbein (Werkfoto 1978 Sammlung DBP)

Bahnpostwagen DBP 6000 Post4mf-a/26; Dach weißaluminium, Wagenkasten flaschengrün, Langträgerverkleidung schwarz (Werkfoto 1953 Uerdingen)

Bahnpostwagen DBP 73 084 Postmrz-a/26; Dach umbragrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung chromoxidgrün, Zierstreifen elfenbein, Posthorn von 1979 und Schrift „Deutsche Bundespost“ honiggelb (Foto München 1989 Frank Baier)

Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft

1950 taucht für den Anstrich der Schlaf- und Speisewagen der DSG die Bezeichnung „Mitroparot“ auf[200]. 1951 und 1953 nennt das „Taschenbuch für Lackierbetriebe“ noch den Farbton Rubinrot RAL 3003 für den Aufbau der Schlaf- und Speisewagen.
In einer Anstrichzeichnung[201] von 1958 heißt es ebenfalls für den Wagenkasten: Mitroparot (Glassomax 20-2052) und für die Streifen: Gelb (Glassomax 20-1872). Das Dach ist mit Aluminium und der Rahmen mit Schwarz angegeben.
All dies sind Indizien dafür, daß die Kästen der DSG-Wagen nach wie vor einen Anstrich in rubinrot RAL 3003 wie die früheren Mitropa-Wagen trugen.
Spätestens ab 1962 erhielten die Wagenkästen der Schlaf- und Speisewagen den Anstrich nach TL 918 300/1, die purpurrot nach RAL 3004 vorschreibt[202]. Die Brüstungsleisten und Zierstreifen waren nach wie vor gelb.
Für die 1967 gelieferten Schlafwagen lauten die Angaben: Kasten purpurrot (Glassodur 888-RAL 3004), Brüstungsleisten, Zierstreifen und Seitenwandanschriften mitropagelb (Glasurit 888-1508), Dach und Langträgeranschriften elfenbein RAL 1014 und Rahmen tiefschwarz RAL 9005 [203,204].
1974 änderte die DSG den Farbton für die Brüstungsleisten, Zierstreifen und Anschriften am Wagenkasten ihrer Schlafwagen in elfenbein RAL 1014 ab, um ein einheitliches Aussehen der Wagen sicherzustellen[205].
Damit lässt sich der Wagenkasten-Außenanstrich der Schlaf- und Speisewagen der DSG grob wie folgt darstellen:

	Dach	Kasten	Zierstreifen
ab 1950	aluminium	mitroparot	mitropagelb
ab 1962	aluminium	purpurrot	mitropagelb
ab 1967	elfenbein	purpurrot	mitropagelb
ab 1974	elfenbein	purpurrot	elfenbein

Speisewagen DSG 1239 WR4ü; Dach weißaluminium, Wagenkasten rot, Brüstungsleiste, Zierstreifen und Anschriften gelb, Langträgerverkleidung und Drehgestelle schwarz (Foto Bonames 1966 Franz Burkhardt)

Schlafwagen DSG 30215 WL4ügek; Dach weißaluminium, Wagenkasten rot, Brüstungsleiste, Zierstreifen und Anschriften gelb, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto München 1966 Franz Burkhardt)

Schlafwagen DSG 51 80 06-80 318-4 WLABmh 33; Dach elfenbein, Wagenkasten purpurrot, Zierstreifen und Anschriften am Wagenkasten elfenbein, Langträgerverkleidung und Drehgestelle schwarz (Werkfoto 1972 Spandau)
Bemerkenswert ist an diesem Bild, dass am Wagen weder das bisherige Mitropa-Wappen noch das neue Firmenzeichen „Kleeblatt“ angebracht ist. Dies hängt vermutlich damit zusammen, dass sich die DSG um 1972 verpflichtet hatte, das alte Firmenzeichen zugunsten der Mitropa AG in der DDR aufzugeben, das neue Firmenzeichen war hingegen noch nicht verabschiedet. Zudem erkennt man an der Wagenkastenecke unten zwei zusätzliche elfenbeinfarbene Streifen, was den Wagen als mit elektrischer Heizung ausgerüstet kennzeichnet.

Schlafwagen DSG 71 80 71-41 805-6 WLABmh 174; Dach, Zierstreifen und Anschriften elfenbein, Wagenkasten purpurrot, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarz (Foto Frankfurt 1980 Hans Ulrich Diener)

Schlafwagen DSG 61 80 71-81 887-5 WLABümh 33; Dach, Zierstreifen und Anschriften elfenbein, Wagenkasten purpurrot, Langträgerverkleidung und Schürzen schwarz (Foto Koblenz 1977 Gerhard Krauth)

Deutsche Bahn AG

1994 bis heute

Die Vereinigung der beiden deutschen Staatsbahnen zur Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 1994 brachte im Bereich der Farbgebung zunächst keine grundsätzlichen Änderungen. Die Deutsche Reichsbahn hatte ja bereits 1990 damit begonnen, ihre Wagen nach dem Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn zu streichen.
Eine Sonderfarbgebung erhielten aber 1995 die Wagen und Lokomotiven des „Touristik-Sonderzuges“. Ihr Anstrich sollte symbolisch an die Landschaft erinnern, durch die der Zug fährt. Er war in den Farben Himmelblau (RAL 5015), Verkehrsweiß (RAL 9016), Verkehrsgelb (RAL 1023), Smaragdgrün (RAL 6001) auf saphirblauem Grundanstrich (RAL 5003) marmoriert. „Insgesamt vermittelt der Zug den Eindruck einer vorbeiziehenden Urlaubslandschaft“[206] und konterkariert damit die Auffassung, Züge müssten wegen des von ihnen ausgehenden Gefahrenpotentials mit auffälligen Kontrastflächen versehen sein.

1996 überraschte die DB AG ihre Kunden dann mit einem neuen Farbkonzept für ihre Reisezugwagen, bei dem nicht mehr zwischen Zuggattungen, sondern nur noch zwischen Fern- und Nahverkehr unterschieden wurde. Es bestand aus folgenden Elementen.

Fernverkehr:

Dachtonsur	fenstergrau	RAL 7040
Dachseiten	lichtgrau	RAL 7035
Wagenkasten oben	verkehrsrot	RAL 3020
Wagenkasten unten	lichtgrau	RAL 7035
Langträgerverkleidung	lichtgrau	RAL 7035
Schürzen	basaltgrau	RAL 7012
Rahmen, Drehgestelle	tiefschwarz	RAL 9005

Nahverkehr:

Dachtonsur	basaltgrau	RAL 7012
Dachseiten	verkehrsrot	RAL 3020
Kontraststreifen oben (~120 mm)	lichtgrau	RAL 7035
1.-Klasse-Kennzeichnung	goldgelb	RAL 1004
Wagenkasten	verkehrsrot	RAL 3020
Kontraststreifen unten (~250 mm)	lichtgrau	RAL 7035
Langträgerverkleidung	basaltgrau	RAL 7012
Schürzen	basaltgrau	RAL 7012
Rahmen, Drehgestelle	tiefschwarz	RAL 9005

Zusätzlich wurden die Einstiegstüren der Nahverkehrswagen in voller Höhe lichtgrau gefärbt. Bei den Nahverkehrs-Steuerwagen wurde der Dachanstrich über die Stirnfenster des Steuerabteils hinabgezogen.
Seit April 2001 werden die Wagenkästen der Fernverkehrswagen der DB Reise & Touristik AG in gleicher Weise wie die der ICE-Wagen gestrichen, d. h. Wagenkasten und Langträger in lichtgrau mit 275 mm breitem verkehrsrotem Streifen unterhalb der Fenster. Das Dach und die Schürzen erhalten basaltgrauen Anstrich (siehe Bilder Seite 111 rechts oben und mitten). Zuvor gab es Farbversuche mit lichtgrauem Wagenkasten und verkehrsrotem Streifen an zwei Fernverkehrswagen: Beide hatten noch die fenstergraue Dachtonsur und einer von beiden zusätzlich ein fenstergraues Fensterband. Diese Anstrichanordnung wurde jedoch verworfen.
Die Farbanordnung ist damit wie folgt:

Fernverkehr:

Dachtonsur	basaltgrau	RAL 7012
Dachseiten	lichtgrau	RAL 7035
Wagenkastenseitenwände	lichtgrau	RAL 7035
Kontraststreifen (~275 mm)	verkehrsrot	RAL 3020
Stirnwände	basaltgrau	RAL 7012
Langträgerverkleidung	lichtgrau	RAL 7035
Schürzen	basaltgrau	RAL 7012
Rahmen, Drehgestelle	tiefschwarz	RAL 9005

Nahverkehr[207]:

Dachtonsur	basaltgrau	RAL 7012
Dachseiten	verkehrsrot	RAL 3020
1.-Klasse-Kennzeichnung	goldgelb	RAL 1004
Wagenkasten	verkehrsrot	RAL 3020
Kontraststreifen	lichtgrau	RAL 7035
Langträgerverkleidung	basaltgrau	RAL 7012
Schürzen	basaltgrau	RAL 7012
Rahmen, Drehgestelle	tiefschwarz	RAL 9005

Für die seit 2001 verkehrenden Schnellzüge des „Berlin-Warszawa-Express“ (Berlin-Warschau-Express) wurden vorhandene Wagen der Bauarten Avmz 111 und Bpmz 291 verwendet. Zur Kennzeichnung dieses Zuges tragen die Wagen anstelle des verkehrsroten Zierstreifens einen nachtblauen (RAL 5022), der zudem durch die blaue Anschrift „Berlin-Warszawa-Express“ unterbrochen wird.

Schnellzugwagen DB AG 73 80 84-90 906-3 Bpmz 811 (Foto Oppum 1995 Werner Ballon)

Schnellzugwagen DB AG 73 80 18-90 779-5 Apmz 117.0; Dachtonsur fenstergrau, Vouten, Wagenkasten unter den Fenstern lichtgrau, Fensterband verkehrsrot, Langträgerverkleidung basaltgrau, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto Herford 2000 Richard Schulz)

Gepäckwagen DB AG 50 80 92-40 013-6 Dd 498; Dach und Langträgerverkleidung basaltgrau, Dachvouten und Wagenkasten verkehrsrot, Zierstreifen lichtgrau, nicht nutzbare Ladetüren verkehrsrot nutzbare Ladetüren lichtgrau, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto Darmstadt 2001)

Nahverkehrswagen DB AG 50 80 80-35 105-1 Bndzf 431; Dach und Langträgerverkleidung basaltgrau, Dachvouten und Wagenkasten verkehrsrot, Zierstreifen und Einstiegstüren lichtgrau, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto Darmstadt 2001)

Schnellzugwagen DB AG 61 80 84-90 902-2 Bvmkz 856; Dach und Langträgerverkleidung basaltgrau, Dachvouten und Wagenkasten lichtgrau, Zierstreifen verkehrsrot, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto Herford 2003 Richard Schulz)

Schnellzugwagen DB AG 61 80 85-95 072-3 ARkimbz 262.6; Dach basaltgrau, Dachvouten und Wagenkasten lichtgrau, Zierstreifen verkehrsrot, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto 2001)

Schnellzugwagen DB AG 51 80 80-95 003-4 Bimdz 271.0; Dach und Führerstandsfenstereinfassung basaltgrau, Dachvouten, Wagenkasten und Langträgerverkleidung lichtgrau, Zierstreifen verkehrsrot, Rahmen und Drehgestelle schwarz (Foto Herford 2005 Richard Schulz)

Schnellzugwagen DB AG 61 80 19-90 211-2 Avmz 111.1; Dach und Schürzen basaltgrau, Dachvouten, Wagenkasten und Langträgerverkleidung lichtgrau, Zierstreifen nachtblau; Anschrift „Berlin-Warszawa-Express“ blau (Foto Berlin 2003)

Nahverkehrswagen DB AG 50 80 16-75 001-2 DApza 759.5; Dach und Langträgerverkleidung basaltgrau, Dachvouten und Wagenkasten verkehrsrot, Zierstreifen und Türen lichtgrau; Kennzeichnungsstreifen goldgelb (Foto Herford 2003 Richard Schulz)

Triebwagen und Triebzüge

Bei den vorhandenen Triebköpfen und Wagen des ICE (Baureihen 401, 402, 801 bis 808) änderte man die Farbgebung: Der bisher orientrote Streifen wurde verbreitert und verkehrsrot, der pastellviolette Begleitstreifen entfiel. Der Wagenkasten blieb im Übrigen lichtgrau, die Langträgerverkleidung und die Schürzen behielten ihren basaltgrauen Anstrich.

Für die neu beschafften ICE-Triebwagen (Baureihen 403/406, 411/415, 605) galt der neue ICE-Anstrich in lichtgrau mit verkehrsrotem breitem Streifen unterhalb der Fenster bereits seit Indienststellung. Auch die vorübergehend im Fernverkehr eingesetzten Triebwagen der Baureihe 612 erhielten den ICE-Anstrich.

Dass man offiziellen Angaben der Eigentümer nicht grundsätzlich trauen darf, zeigte übrigens folgende Verlautbarung der DBAG-eigenen Internet-Präsenz (http://www.db.de/site/hochgeschwindigkeit/de/ice/fahrzeuge/design/design.html, letzter Zugriff am 5. Oktober 2007):

„Die charakteristische farbliche Außengestaltung des ICE mit schwarzem Fensterband und roten Farbstreifen von Zugspitze zu Zugspitze auf weißem Grund überträgt die stromlinienförmige Aerodynamik in grafische Gestaltungsprinzipien. Weiß (lichtgrau: RAL 7035) ist die Grundfarbe von 85 Pro-

zent der Wagenkasten inkl. Dachaufbau. Der ICE-Schriftzug ist in achatgrau (RAL 7038) bzw. bei den ICE-3-Endwagen in fenstergrau (RAL 7040) gehalten. Die Schürzen und Stirnseiten sind basaltgrau (RAL 7012). Das DB-typische verkehrsrot (RAL 3020) findet sich in Farbstreifen, DB-Logos und in den Restaurant- bzw. Bistro-Schriftbildern wieder. Drehgestelle und Unterflurkomponenten haben ein tiefschwarz (RAL 7040).“ Tiefschwarz ist zwar richtig für den Farbton der Drehgestelle usw., die Farbnummer lautet indes RAL 9005.

Die neuen S-Bahn- und Nahverkehrstriebwagen erhielten hingegen den Anstrich der Nahverkehrswagen mit dem überwiegenden Teil verkehrsrot am Wagenkasten und einem breiten lichtgrauen Zierstreifen sowie lichtgrauen Türen. Bei einigen dieser Triebwagenbaureihen wurde jedoch abweichend vom gültigen Konzept der Bereich der Fenster basaltgrau oder der Schürzen fenstergrau lackiert.

Die vorhandenen Triebwagen (Baureihen 420, 421, 472, 473, 610, 611, 614, 627, 628) wurden nach und nach auf dieses Konzept umgestellt.

Die 1992 von der Deutschen Reichsbahn und der BVG eingeführten Farben Ockergelb RAL 1024 und Rubinrot RAL 3003 für die Berliner S-Bahn-Triebwagen werden nach wie vor bei der DB AG angewendet. Die Triebwagen 481/482 der Vorserie von 1995 erhielten jedoch zunächst eine abweichende Farbaufteilung, wobei der gesamte Wagenkasten ockergelben Anstrich erhielt, lediglich an der Ober- und an der Unterkante waren rubinrote Streifen angebracht. Das Dach sowie die Stirnfenstermaske wurden rubinrot lackiert. Mitte 1998 fiel dann die Grundsatzentscheidung, auch diese Triebwagen im traditionellen zweifarbigen Anstrich auszuführen.

Mit Auslieferung des 481 225-1 im Jahr 2000 wurde die rot/gelbe Farbgebung ab Herstellerwerk angewendet. Bereits zuvor wurde im Werk Schöneweide mit dem nachträglichen Lackieren des unteren Seitenwandbereiches in rot begonnen. Diese „Umlackierung“ wurde Anfang 2008 abgeschlossen. Anschließend wurde mit der Umlackierung der Fahrzeuge BR 485 begonnen, um die letzten Vertreter in rot/anthrazit auf rot/gelb anzupassen, und damit der gesamte Fahrzeugbestand farblich vereinheitlicht.

Bei den 1996 gelieferten Doppelstocktriebwagen der Baureihe 670 wurde das Farbkonzept des Nahverkehrs in normaler und quasi invertierter Form angebracht:

Ein Teil der Triebzug (BR 474/478) hatte einen verkehrsroten Wagen- kasten mit je einem breiten lichtgrauen Zierstreifen unterhalb der Oberstockfenster und oberhalb des Rahmens, lichtgraue Einstiegstüren, basaltgraue Dächer, Fensterreihen und Schürzen. Die zweite Variante zeigte einen lichtgrauen Wagenkasten mit einem verkehrsroten Zierstreifen oberhalb des Rahmens, verkehrsrote Einstiegstüren, basaltgraue Fensterreihen und lichtgraue Schürzen.

1997 wurde ein Triebwagenzug (BR 474/478) der Hamburger S-Bahn in den Farben der Hamburger U-Bahn-Wagen geliefert: Wagenkasten cremeweiß RAL 9001, Fensterreihe und Schürzen staubgrau RAL 7037, Türen und Streifen oberhalb der Fens-ter blutorange RAL 2002 (siehe Bild Seite 113 rechts oben). Dieser Sonderanstrich hatte nur kurzen Bestand, da die DB AG nicht wünschte, dieses Farbkonzept für alle Hamburger S-Bahn-Triebwagen zu übernehmen. Stattdessen erhielten auch sie den Regelanstrich mit verkehrsrotem Wagenkasten, lichtgrauen Türen und lichtgrauem Streifen.

Schnelltriebwagen DB AG 403; Wagenkasten, Langträgerverkleidung lichtgrau, Zierstreifen verkehrsrot, Schürzen basaltgrau; Anschrift „ICE“ fenstergrau (Foto 2005 André Werske)

S-Bahn-Triebwagen DB AG 481 049-5; Wagenkasten und Dach ockergelb, Stirnwandfensterverkleidung und Längsstreifen rubinrot (Foto Schöneweide 1997 Maik Müller)

S-Bahn-Triebwagen DB AG 481; Wagenkasten rubinrot, Fensterreihe, Stirnwandfensterverkleidung, Dach ockergelb (Foto Teltow-Seehof 2006 BVS-Jurziczek)

Nahverkehrstriebwagen DB AG 648; Wagenkasten verkehrsrot, Zierstreifen und Türen lichtgrau, Schürzen und Dachaufbauten fenstergrau, Kennzeichnungsstreifen goldgelb (Werkfoto Salzgitter)

Nahverkehrstriebwagen DB AG 425 560-0; Dach, Führerstandsfenstereinfassung und Langträgerverkleidung basaltgrau, Dachvouten und Wagenkasten verkehrsrot, Zierstreifen und Einstiegstüren lichtgrau; Kennzeichnungsstreifen goldgelb (Foto Herford 2003 Richard Schulz)

S-Bahn-Triebwagen DB AG 474 001-5 im U-Bahn-Anstrich Hamburg; Wagenkasten cremeweiß, Fensterreihe und Schürzen staubgrau, Türen und Streifen oberhalb der Fenster blutorange (Foto Hamburg um 1997 Martin Heimann)

Deutsche Post AG

Die Verschmelzung der Deutschen Post (der DDR) mit der Deutschen Bundespost im Jahre 1990 sowie die Gründung der Deutschen Post AG 1995 brachten beim Anstrich der Bahnpostwagen keine Änderungen mit sich. Vorhandene Bahnpostwagen behielten ihren bisherigen Anstrich, neue Wagen wurden nicht mehr beschafft.
1997 endete der Bahnpostdienst und damit der reguläre Einsatz von Bahnpostwagen auf deutschen Schienen.

Bahnpostwagen DP AG 73 187 Postmrz-a/26; Dach umbragrau, Wagenkasten und Langträgerverkleidung ozeanblau, Fensterband und Zierstreifen elfenbein (Foto Stuttgart 1995 Thomas Landwehr)

Mitropa AG ab 1994

Die bisher von der Mitropa bewirtschafteten Wagen der 1994 mit der westdeutschen DSG verschmolzenen Mitropa AG trugen den bisherigen Anstrich in bordeaux (TGL 0775 = RAL 3004) und hellelfenbein (TGL 0210 ~ RAL 1014) weiterhin. Daran änderte sich bis zur Abstellung der letzten Speise- und Schlafwagen nichts mehr.

Ausblick

Die weitere Entwicklung der Farbgebung von Trieb- und Reisezugwagen wird wesentlich von dem ästhetischen Empfinden der Entscheidungsträger der Bahnverwaltungen oder der Besteller beeinflusst werden, praktische Erwägungen treten dabei zurück. Verstärkt wird diese Tendenz durch den zunehmenden Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr, der mit immer auffälligeren Entwürfen mit aggressiven Farben und Formen die Aufmerksamkeit des Kunden anstrebt. Aus diesem Grund wird die Zukunft weitere Farbkonzepte bringen, die sich immer weiter von einer einheitlichen Gestaltung entfernen. Hier lassen bereits die vielen unter-schiedlichen mehr oder weniger privaten Verkehrsunternehmen ahnen, was im Hinblick auf das äußere Erscheinungsbild von Trieb- und Reisezugwagen zu erwarten ist.

BEZEICHNUNG von TRIEB- und REISEZUGWAGEN

Die äußere Bezeichnung von Reisezugwagen dient den Zwecken des Betriebsdienstes und des Verkehrs. Aus betrieblichen Gründen sind Anschriften und Schilder mit Informationen über Eigentumsverwaltung, Fahrzeugnummer, Fahrzeuggattung, Sitzplatzanzahl, Bremsbauart usw. von Bedeutung. Für die Zwecke der Fahrgastinformation werden Anschriften und Schilder für die Klassenbezeichnung, zur Kennzeichnung von Sonderabteilen, des Wagenlaufs, von Sitzplätzen sowie Werbetexte usw. an den Reisezugwagen angebracht.
Bei der Bezeichnung der Reisezugwagen 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 ähnlichen Techniken ausgeführt wird.
Bei Schildern handelt es sich dagegen um feste oder bewegliche Bezeichnungsflächen, die mittels Schrauben, Nieten bzw. Aufhänge-, Steckvorrichtungen oder ähnlicher Mittel an den Fahrzeugen angebracht werden. Diese Schilder werden mit den zuvor genannten Techniken beschriftet, bedruckt oder mittels Emaillier- 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 muss noch erwähnt werden, dass sich dieses Werk nur mit den äußeren Anschriften an Reisezugwagen befasst. Auch im Wageninnern gibt es zahlreiche Anschriften und Schilder, die insbesondere den Reisenden und den Betriebsbediensteten Verbote, Anweisungen und Hinweise mitteilen sollen (Sitzplatzreservierung, Vorbehaltplätze für Behinderte, Mütter, Kinder, Rauchverbot, Benutzung der Aborte usw.).
Die innere Bezeichnung der Reisezugwagen ist ausgesprochen vielgestaltig, eine detaillierte Darstellung würde jeden Rahmen sprengen.

Nach den einschlägigen Vorschriften[208] von 1910 waren für die Bezeichnung der Personen-, Gepäck- und Postwagen folgende Forderungen exemplarisch gegeben:
„Jeder Wagen muß nach den Technischen Vereinbarungen außen auf beiden Langseiten Anschriften erhalten, aus welchen zu ersehen ist:

- die Eisenbahn, zu welcher er gehört, wobei neben der etwa vorhandenen Bezeichnung der Eigentümerin durch einzelne größere Buchstaben noch die Bezeichnung der Bahn in deutscher Sprache entweder vollständig oder doch nur so abgekürzt anzubringen ist, daß die dieselbe ohne Schwierigkeiten sofort erkannt werden kann
- die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten und Büchern geführt wird. Privatwagen müssen außerdem hinter der Ordnungsnummer das Zeichen P erhalten
- das Eigengewicht einschließlich der Achsen und Räder und der angeschriebenen Ausrüstungsgegenstände
- das Ladegewicht und die Tragfähigkeit (Personenwagen ausgenommen). Die Tragfähigkeit ist um 5 % größer als das Ladegewicht
- das auf 1 m Wagenlänge einschließlich der Puffer entfallende Gesamtgewicht (Eigengewicht und Ladegewicht) in Tonnen, wenn es 3,1 t überschreitet
- die Zeit der letzten Untersuchung; der Untersuchungsvermerk muß stets auf das rechtsseitige Ende jedes Langträgers mit der Bezeichnung „Unt." oder „Rev." und nachfolgendem Tag, Monat und Jahr der Untersuchung sowie der abgekürzten Bezeichnung der untersuchenden Werkstätte mit genügend großer Schrift in Ölfarbe angeschrieben werden
- der Radstand des Wagens; bei Drehgestellwagen der Abstand der Drehzapfen und der Radstand der Drehgestelle in m
- das Vorhandensein von Vereinslenkachsen
- die Art der Bremseinrichtung oder Bremsleitung bei Wagen, die mit durchgehender Bremse oder Leitung für solche ausgerüstet sind
- der Zeitpunkt der letzten Schmierung und die Schmierfrist bei Wagen, deren Lager für Zeitschmierung eingerichtet sind; hiezu ist auf jedem Hauptträger ein für 12 Monate eingeteiltes Netz anzubringen, in dessen Felder das Zeichen der erfolgten Schmierung mit Ölfarbe einzuschreiben ist
- der Inhalt der Gasbehälter in Litern bei Wagen mit Gasbeleuchtungseinrichtung.

Ferner sind noch außen an den Personenwagen angebracht:

- Bezeichnungen der einzelnen Wagenklassen, Anschriften über das Fassungsvermögen der Wagen (auch das bei Militärtransporten in Betracht kommende)
- Kursschilde, die in besonders hiefür am Wagen angebrachten Haken eingehängt werden, und auf denen die Strecken angegeben sind, die der Wagen befährt
- die Bezeichnungen „Raucher" und „Nichtraucher".

Die Bezeichnung der Reisezugwagen gliedert sich damit in folgende Elemente:

- Eigentumsbezeichnung
- Betriebsnummer
- Gattungsbezeichnung
- Klassenbezeichnung
- Abteilbezeichnung
- Wagenlauf
- Gewicht und Kapazität
- Bauartmerkmale
- Beheimatung
- Untersuchungsdaten
- Sonstiges.

Diese Angaben stammen aus dem Jahre 1910, sie haben aber im Wesentlichen auch heute noch ihre Gültigkeit.

Alle Staatseisenbahnen der deutschen Länder

Allgemeines

Im Rahmen von „Maßregeln zur leichteren Orientirung des reisenden Publikums" hatte das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten bereits 1873 neben der Vereinheitlichung des Außenanstrichs für die verschiedenen Klassen (siehe Seite 16) auch Vorschriften über die äußere Bezeichnung der Reisezugwagen erlassen, die in erster Linie dazu dienten, dass Reisende in der Lage waren, das für sie geeignete Abteil zu finden und insbesondere nach dem Verlassen des Wagens wieder an die richtige Stelle zurückzukehren. Das war seinerzeit häufiger der Fall als heutzutage, denn es war üblich, den Wagen auf den Zwischenbahnhöfen zu verlassen, um Mahlzeiten einzunehmen, um sich auf dem Bahnsteig mit Essen oder Zeitungen zu versorgen oder um den Abort im Gepäckwagen aufzusuchen.
Zu diesem Zweck wurde vorgeschrieben, außer der Eigentumsbezeichnung die Betriebsnummer, die Klassen- und

die Abteilbezeichnung an prominenten Stellen des Wagenkastens anzubringen. Nachdem sich die preußischen Direktionen zu dieser Art der Bezeichnung verpflichtet hatten, strebte das Reichseisenbahnamt als Aufsichtsbehörde für alle Eisenbahnen im Deutschen Reich an, diese Regelung aus Gründen der Einheitlichkeit auch bei den übrigen Bahnen einzuführen. Dies führte schließlich bezüglich der äußeren Bezeichnung mit den genannten Informationen auch allgemein zum Erfolg.

Eigentumsbezeichnung

Die Eigentumsbezeichnung (auch: Eigentumsmerkmal) dient der eindeutigen Zuordnung der Wagen zu einer Eisenbahnverwaltung und wurde in der Regel an den Seitenwänden der Wagen angebracht.
Zur Bezeichnung der Eigentumsverwaltung wurden bei den früheren Staatseisenbahnen der Name des Landes, die ausgeschriebene oder abgekürzte Bezeichnung der Eisenbahnverwaltung oder ein Schild mit dem Zeichen des Landeswappens sowie Kombinationen davon verwendet. Diese Zeichen sind natürlich von Eisenbahn zu Eisenbahn unterschiedlich. Sie werden weiter unten im Einzelnen behandelt.
Die Eigentumsbezeichnungen der früheren Staatseisenbahnen wurden mit Modifikationen bis zum Übergang auf die Reichseisenbahnen 1920 angewendet, zum Teil sogar bis zur Umzeichnung der Wagen durch die Deutsche Reichsbahn ab 1923.

Betriebsnummer

Die Betriebsnummer hat die Aufgabe, jeden Wagen im Park einer Verwaltung eindeutig zu identifizieren, damit sein Alter, sein Einsatz und seine Unterhaltung überwacht werden können. Auch für die Orientierung der Reisenden hatte sie eine Bedeutung. Die Verwaltungen haben die Wagen anfangs in der Reihenfolge der Beschaffung meist bei 1 beginnend durchnummeriert (Inventarprinzip).
Falls durch Ausmusterungen Lücken entstanden, wurden diese vielfach durch Neulieferungen wieder geschlossen, wodurch Zweitbesetzungen entstanden. Damit war es in Grenzen möglich, anhand der höchsten vergebenen Wagennummer den Gesamtbestand einfach zu ermitteln (Bestandsprinzip).
Beide Prinzipien haben einen großen Nachteil, denn Wagen einheitlicher Gattung oder Bauart verteilen sich mit der Zeit über den gesamten Nummernbereich, aus der Betriebsnummer können keine Rückschlüsse darauf gezogen werden. Dies veranlasste die Verwaltungen, Nummernpläne aufzustellen, in denen verschiedene Nummernbereiche für bestimmte Gattungen oder Bauarten festgelegt wurden (Gattungsprinzip). Wegen der praktischen Anwendbarkeit hat sich dieses Prinzip schon recht bald durchgesetzt und wird auch heute noch praktiziert.
Die Betriebsnummer wurde meist in der Nähe der Eigentumsbezeichnung an den Seitenwänden angeschrieben.

Gattungsbezeichnung

Mit der Gattungsbezeichnung – sie war damals nicht in den einschlägigen Verordnungen vorgeschrieben – erleichterten sich die Verwaltungen den Überblick über den Verwendungszweck und die Bauart der Wagen. Sie beinhaltet in abgekürzter verschlüsselter Form eine Menge von Eigenschaften, die insbesondere für den Betrieb und die Unterhaltung wichtig sind. Für den Reisenden hat sie keine Bedeutung, sehr wohl aber für den Wagenfreund.
Die Gattungsbezeichnung besteht aus dem Hauptgattungszeichen (in der Regel ein oder mehrere Großbuchstaben) und Nebengattungszeichen (in der Regel ein oder mehrere Kleinbuchstaben) und wurde in der Nähe der Betriebsnummer angebracht.

Klassenbezeichnung

Die Klassenbezeichnung dient in erster Linie dem Reisenden, damit er schnell und bequem „seine“ Klasse im Zugverband ausfindig machen kann.
Bei den Abteilwagen war die Klassenbezeichnung (anfangs überwiegend römische Zahlen in gelber Farbe) auf jeder Abteiltür in der Mitte unterhalb der Türfenster angebracht. Bei Durchgangwagen mit offenen Plattformen befand sich diese Bezeichnung an den Seitenwänden unter den Abteilfenstern und auf den Stirnwandtüren, bei Wagen mit geschlossenen Bühnen und D-Zug-Wagen zuweilen auch auf den Einstiegstüren. Wagen, bei denen die Abteile 1. Klasse wahlweise auch für die 2. Klasse verwendet werden konnten, erhielten ein umwendbares Schild oder eine Abdeckklappe für die Klassenbezeichnung.
Ab 1911 traten allgemein an die Stelle der römischen Zahlen schwarze Emailschilder mit weißen arabischen Ziffern.

Abteilbezeichnung

Unmittelbar unter der Klassenbezeichnung waren Buchstaben angeschrieben, die dem Reisenden das Wiederauffinden seines Abteils erleichtern sollten, wenn er den Wagen einmal verlassen musste. Diese Anschriften wurden ab 1911 ebenfalls durch Emailschilder ersetzt.
D-Zug-Wagen erhielten keine Abteilbuchstaben. Für Zwecke der Platzreservierung und Orientierung wurden stattdessen auf den Fensterbrüstungsleisten dieser Wagen (ausgenommen Schlaf- und Speisewagen) Schilder angebracht, aus denen die Klasse und die Sitzplatznummern des jeweils dahinter liegenden Abteils hervorgingen.

Schild mit Klassenbezeichnung und Sitzplatznummern

Zusätzlich wurden die Abteile für Nichtraucher und Raucher durch Außenschilder gekennzeichnet. Bei den Schnellzugwagen waren dies meist Schilder in der Größe von Wagenlaufschildern, bei den übrigen Wagen wurden feststehende oder umwendbare Schilder angebracht, deren Aufschrift je nach Bedarf verändert werden konnte.

Großes Nichtraucherschild

Großes Raucherschild

Nichtraucher-Wendeschild

Raucher-Wendeschild

Außerdem gab es Wendeschilder für Frauen- und Dienstabteile, große Schilder mit der Aufschrift „Für Reisende mit Traglasten“ für Traglastenabteile und das Abziehbild „Hundekopf“ für die Hundeabteile in den Gepäckwagen.

Zeichen für Hundeabteile

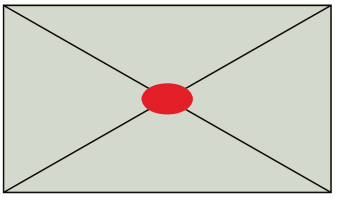
Auf den Abortfenstern der Abteil- und Durchgangwagen sowie der Gepäckwagen war das Wort „Abort“ in schwarzer Farbe gemalt, es wurde auf der dem Abort gegenüberliegenden Seitenwand ggf. in gelber Farbe wiederholt. Diese Anschrift wurde nicht an D-Zug-Wagen angebracht.

Kennzeichnung für Aborte

Die Postabteile der Reisezugwagen mit Postabteil wurden durch das Wort „Post“ auf besonderem Schild gekennzeichnet. Der in diesem Abteil ebenso wie bei Bahnpostwagen vorhandene Briefeinwurf erhielt die Bezeichnung „Briefkasten“ und ein von der Siegelseite sichtbares Briefsymbol. Über dem Einwurfschlitz konnte zusätzlich ein Kursschild mit ohne oder mit Posthorn und der Aufschrift „Post nach Köln“ eingelegt werden (Beispiel siehe unten).

Schild für Postabteile in Reisezugwagen

Kursschild für Bahnposten



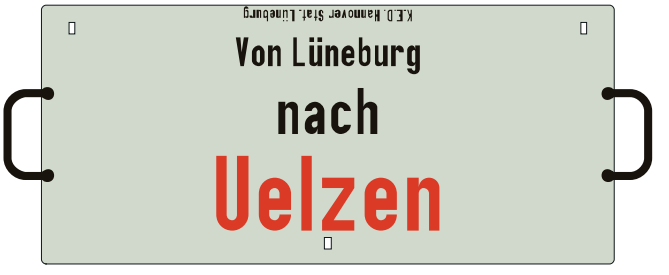
Briefkastenschild für Bahnposten

Wagen mit offenen Bühnen erhielten an den Stirnwänden Anschriften mit der Anzahl der Stehplätze auf der Bühne oder ein Aufenthaltsverbot.

Wagenlauf

Die über weitere Srecken laufenden Personenwagen waren auf den Seitenwänden mit anhängbaren Richtungsschildern zu versehen, die die Ausgangs- und Endstation sowie ggf. Unterwegsstationen des Wagenlaufes angaben. Die Schilder waren nach den Vorschriften von 1905 weiß mit roter, ab 1908 mit schwarzer Aufschrift[209]. Von 1906 bis 1908 waren Ausgangs- und Unterwegsstationen schwarz, Zielstationen noch rot angeschrieben[210]. Danach waren alle Aufschriften einheitlich schwarz. Am oberen Rand war häufig noch das Eigentumszeichen des Bahnhofs, dem die Schilder zugeordnet waren, kopfstehend angebracht.

Wagenlaufschild bis 1906



Wagenlaufschild 1906 bis 1908

Wagenlaufschild ab 1908 (hier mit der in Bayern üblichen Blockschrift)

Ordnungsnummern

Ordnungsnummern waren notwendig geworden, um den Reisenden das Aufsuchen ihrer bestellten Sitzplätze zu erleichtern. Diese Ordnungsnummern wurden im Zugbildungsplan festgelegt und für die Sitzplatzreservierung in D-Zügen verwendet.
Zur Bezeichnung der D-Zug-Wagen mit Ordnungsnummern im Zugverband wurden ab 1912 Aufsteckschilder verwendet. Sie waren so konstruiert, daß sie ohne weitere Bauartänderung auf den Kloben für die Wagenlaufschilder angebracht werden konnten.

Aufsteckschild mit Ordnungsnummer
Die schwarze Fläche stellt die Aufhängevorrichtung dar, mit deren Hilfe das Schild auf das Wagenlaufschild gesteckt wurde.

Übrige Bezeichnung

Unmittelbar über dem gewölbten Puffer befanden sich an den Stirnseiten die Haftpflichtanschriften bei neuen Wagen sowie darüber der Name der Heimatwerkstätte. Der Hinweis „Für Schnellzüge“ war ggf. über beiden Puffern oberhalb des Namens der Heimatwerkstätte angeschrieben. Über dem Puffer mit flacher Stoßscheibe stand der Lackiervermerk bei Wagen mit neuem Anstrich.
Die Angaben zu Gewicht, Kapazität, Bauartmerkmalen und Untersuchungsdaten befanden sich zusammen mit der Eigentumsbezeichnung und der Betriebsnummer an den Langträgern, und zwar in der Regel von links nach rechts in folgender Reihenfolge:

Gegenstand	Inhalt (Beispiele)
Eigengewicht	Gew. d. W. 10000 kg
Sitzplätze	40 Pers.
Militärtransport	M.T. 30 Of. 40 M.
Ladegewicht	Ladegew. 5000 kg
Tragfähigkeit	Tragf. 5250 kg
Achsstand (bei Lenkachswagen)	Rdst. 6,50 m.
Achsstand (bei Drehgestellwagen)	Rdst. Ganz 12,50 m.
Drehgestellachsstand	Rdst. Drehg. 2,50 m.
Achsbauart	Vereinslenkachsen
Bahnpostamt (bei Postwagen)	Bahnpostamt 21
Eigentumszeichen	Berlin
Betriebsnummer	1234

Gegenstand	Inhalt (Beispiele)
Heizungsbauart	N. u. HDhz
Gasbehälterinhalt	Gas 500 l
Bremsbauart (Beispiel)	Carpenter-Bremse
Heimatbahnhof	Heimatstation Darmstadt
Untersuchungsdatum	Unt. Dst 12.4.95
Nächste Untersuchung	Nächste Unt. 12.4.96

Bei Wagen mit über die Langträger herabgezogenen Bekleidungsblechen oder bei Platzmangel saßen diese Anschriften an der Unterkante der Kastenbekleidung.
Anschriften, die für die jeweilige Wagenbauart nicht zutrafen, wurden nicht angebracht.
An Wagen, die nicht die vorgeschriebene Umgrenzung einhielten, wurde vor dem Untersuchungsvermerk ein gelbes Dreieck angeschrieben. Falls die Umgrenzung nur oben überschritten wurde und durch Abnehmen von Teilen auf das vorgeschriebene Maß vermindert werden konnte, wurde das Dreieck durch ein darüber liegendes schmales Rechteck ergänzt.
Wagen, die auch noch das Umgrenzungsprofil für Luxuswagen überschritten, waren zusätzlich zu dem gelben Dreieck durch eine Kreisfläche in weißer Farbe zu kennzeichnen, die an den Wagenkastenecken über den gewölbten Puffern so anzubringen war, dass je ein Halbkreis auf der Stirn- und auf der Seitenwand erschien.
Die Wagen mit gelbem Dreieck konnten auf allen deutschen Eisenbahnen verkehren, nicht jedoch im Verkehr mit italienischen, französischen und belgischen Bahnen. Die zusätzlich durch die weiße Kreisfläche gekennzeichneten Wagen durften nur auf Bahnstrecken verkehren, für die das Lademaß Blatt I galt.
Alle Wagen waren außerdem mit Fabrikschildern auszurüsten, aus denen Name und Sitz des Herstellers, Baujahr und oft auch Fabriknummer hervorgingen. Die Ausführung dieser Schilder war den Herstellern freigestellt, lediglich äußere Form und Abmessungen waren durch die Bahnverwaltungen festgelegt. Abweichungen davon wurden aber zugelassen. Die Darstellung von Fabrikschildern muss aufgrund der zahlreichen Hersteller mit vielen unterschiedlichen Varianten bei Form und Inhalt einem eigenen Werk vorbehalten bleiben.
Besonderheiten und Abweichungen von diesen allgemeinen Regeln sind in den folgenden Abschnitten für die einzelnen Staatseisenbahnen dargestellt.

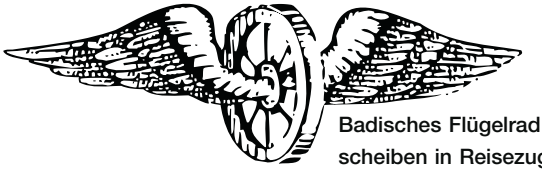
Badische Staatseisenbahnen

Eigentumszeichen

Das Eigentumszeichen der Personen- und Gepäckwagen war stets das badische Staatswappen mit Krone. Es saß in Wagenmitte an den Langträgern oder an den Unterkanten des Wagenkastens; es war vergleichsweise klein und fällt auf Fotos kaum auf. Zusätzlich wurde der Schriftzug „BADEN“ oder „Baden“ links vom Wappen angebracht. Bei Gepäckwagen befand sich das Wappen zusätzlich an den Schiebetüren, die Anschrift war darunter angebracht.

Badisches Eigentumszeichen (Rekonstruktion)

Die Personenwagen in Baden wiesen außerdem eine Besonderheit auf, die bei den meisten anderen Bahnen nicht üblich war: Alle seitlichen Fensterscheiben waren in der Mitte mit der in das Glas geätzten Abbildung eines Flügelrades versehen.



Badisches Flügelrad für Fensterscheiben in Reisezugwagen

Betriebsnummer

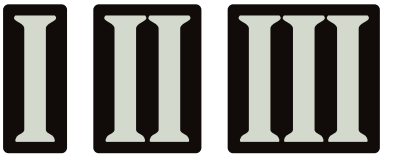
Die Nummerierung der Wagen erfolgte nach dem Inventarprinzip. Die Wagennummer war rechts vom Staatswappen an den Langträgern oder an den Unterkanten des Wagenkastens angeschrieben, außerdem saß sie in Wagenmitte auf einem besonderen Schild am Dach oder war unmittelbar unter der Dachkante angeschrieben. Bei Gepäckwagen stand die seitliche Wagennummer unter der Anschrift BADEN auf den Schiebetüren. Schließlich war sie an den Stirnseiten links und rechts unmittelbar unter dem Dach angebracht.

Gattungsbezeichnung

Die badischen Reisezugwagen wurden nur im internen Schriftverkehr mit Gattungen bezeichnet, an den Fahrzeugen wurden sie nicht angeschrieben.

Klassenbezeichnung

Die Klassenbezeichnung erfolgte durch Anschriften oder (ab etwa 1906) Emailschilder unterhalb der Abteilfenster. Anfangs waren sie mit römischen, ab 1914 auch mit arabischen Ziffern ausgeführt.
Häufig konnten Abteile 1. Klasse bedarfsweise auch für die 2. Klasse bezeichnet werden. Zu diesem Zweck waren Klapptafeln oberhalb oder unterhalb der Klassenbezeichnung angebracht, die die fest angebrachte Klassenziffer I bzw. 1 abdecken konnten und dann die Ziffer II bzw. 2 zeigten.



Badische Schilder zur Klassenbezeichnung

Das Gleiche galt auch für Wagen 3. Klasse, die ab 1911 gebaut wurden: Sie waren mit Klapptafeln III ausgestattet, die beim Übergang auf Nachbarbahnen, die die 4. Klasse führten, umgewendet werden konnten, um die IV zu zeigen.

Abteilbezeichnung

Die Buchstaben zur Kennzeichnung der Abteile befanden sich bei Abteilwagen unmittelbar unter der Klassenbezeichnung, Durchgangwagen erhielten in der Regel keine Abteilbuchstaben.
Als weitere Abteilbezeichnung wurden bei Schnellzugwagen die oben genannten großen Schilder für Nichtraucher/Raucher verwendet, die übrigen Wagen besaßen nur im Wageninneren entsprechende Hinweise. Ab etwa 1904 bekamen letztere feste Farbanschriften in Versalien unterhalb der Klassenbezeichnung, aber schon 1906 wurden diese durch kleine Emailschilder mit den Aufschriften Nichtraucher oder Frauen ersetzt, Raucherabteile wurden dabei nicht besonders gekennzeichnet. Ab 1910 wurden die Abteile der Abteil- und Durchgangwagen für Personenzüge durch die umwendbaren Emailschilder bezeichnet, die für Nichtraucher und Frauen schwarze Schrift auf weißem Grund und für Raucher weiße Schrift auf rotem Grund zeigten (siehe Nichtraucher- und Raucher-Wendeschild, Seite 118).

Sonstige Bezeichnungen

An den Langträgern befanden sich die Angaben zu Eigengewicht (zum Beispiel Gew. d. W. 17600 kg), Zahl der Plätze im Zivil- und Militärverkehr, Radstand (Radst. 8,0 m), Achsbauart (Vereinslenkachsen), BADEN, Wappen und Betriebsnummer, Heizungsbauart, Gasbehälterinhalt (Gas 1050 l.), Bauart der Druckluftbremse (Luftdruckbremse [West.]), Heimatbahnhof, Fabrikschild und Untersuchungsort und -datum (M Unt. 16.12.05).

Bayerische Staatseisenbahnen

Eigentumsbezeichnung

Als Eigentumsbezeichnung diente über einen langen Zeitraum der Schriftzug „K. Bay. Sts. B.“ Bis etwa zur Jahrhundertwende war er in Gelb an den Wagenkastenseiten unterhalb der Fensterreihe direkt angeschrieben. Dann wurde er in schwarzer Farbe auf kleinen weißen Emailschildern mit schwarzem Rand oberhalb der Fensterreihe angebracht. Außerdem wurde er bei den Schnellzugwagen in den beiden oberen Ecken der Stirnwände zusammen mit der Betriebsnummer in gelber Farbe angeschrieben.
Am Langträger befand sich dieser Schriftzug bis 1913 angeschrieben. Dann wurde er durch den Namen des Eigentumsbezirks ersetzt.

K.Bay. Sts.B.
K.BAY.STS.B.

Bayerische Eigentumszeichen bis etwa 1900

K.Bay.Sts.B.

Bayerisches Eigentumszeichen ab etwa 1900 bis 1910

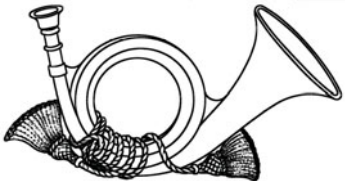
Als Eigentumszeichen diente schließlich ab 1910 das bayerische blau-weiße Staatswappen mit Krone, dem Schriftzug „K. Bay. Sts. B.“ und dem Namen der Eigentumsdirektion. Es war in der Regel in Wagenmitte zwischen den Fenstern, bei Platzmangel unterhalb der Fenster angebracht.

Bayerisches Eigentumszeichen 1910 bis 1918

Nach dem Ende des Königreiches Bayern 1918 wurde das königliche Wappen durch das gleich gestaltete bayerische Staatswappen ersetzt, die Krone entfiel, anstelle des Schriftzuges „K. Bay. Sts. B." stand schlicht „Bayern", nunmehr jedoch oberhalb oder unterhalb des Wappens.

Bayerisches Eigentumszeichen 1918 bis 1923

Bahnpostwagen erhielten anfangs den Schriftzug „KÖNIGL. BAYER. POST" auf einem eigenen Schild am Wagendach, das Staatswappen mit zwei Löwen und ein Posthorn an den Wagenseitenwänden, beide aus Rotguss bestehend.



Bayerisches Zeichen für Bahnpostwagen

Betriebsnummer, Gattungsbezeichnung

Betriebsnummer und Gattungsbezeichnung waren wie die Eigentumsbezeichnung anfangs ebenfalls an den Seitenwänden mit gelber Farbe angeschrieben, ab etwa 1900 auf eigenen weißen Emailschildern vereinigt. Ab 1913 wurden dafür Emailschilder mit weißer Schrift auf schwarzem Grund mit weißem Rand verwendet, die in Wagenmitte unterhalb des neuen Eigentumszeichens angeordnet wurden. Die Betriebsnummer wurde zusätzlich am Langträger rechts neben der Eigentumsbezeichnung angeschrieben.

Bayerische Gattungs- und Nummernschilder ab etwa 1900 bzw. 1913

Klassenbezeichnung

Die Klassenbezeichnung erfolgte anfangs durch römische Ziffern, die an den Seitenwänden aufgemalt waren, ab etwa 1900 wurden Emailschilder mit römischen Ziffern in schwarz auf weißem Grund verwendet, schließlich (um 1910) kamen arabische Ziffern in weiß auf schwarzen Emailschildern mit schmalem weißem Rand.

Bayerische Schilder zur Klassenbezeichnung

Abteilbezeichnung

Zur Kennzeichnung der Abteile durch Buchstaben dienten anfangs Farbanschriften, später Emailschilder. Kleine Tafeln oder große Tafeln im Format der Wagenlaufschilder mit der Aufschrift „Nichtraucher" oder „Frauen" kennzeichneten die zugehörigen Abteile. Raucherabteile wurden nicht besonders markiert. Aborte wurden durch den Schriftzug „Abort" auf den Fenstern oder Zugangstüren bezeichnet.

Sonstige Bezeichnungen

Am Wagenkasten wurden Angaben über den Militärtransport (in der linken oberen Ecke der Seitenwände) und ggf. über die Anzahl der Schutzwände (links unten) angeschrieben. An den Stirnwänden der Wagen mit offenen Plattformen befand sich eine Anschrift mit Angabe der Stehplätze.
Die Angaben zu Gewicht, Kapazität, Bauartmerkmalen (Achsstand, Achsbauart, Bremsbauart, Beleuchtung), Beheimatung und Untersuchungsdaten befanden sich zusammen mit der Eigentumsbezeichnung und der Betriebsnummer an den Langträgern.
Zusammen mit der Einführung des bayerischen Wappens als Eigentumszeichen im Jahre 1910 wurde die Anschrift des Eigengewichtes an den Wagenkasten unter das Schild mit der Gattungsbezeichnung und der Betriebsnummer verlegt (siehe z. B. Bild Seite 11 rechts). Alle übrigen Anschriften verblieben am Langträger.

Anschriftenfeld an bayerischen Reisezugwagen ab 1910 (Beispiel)

Bild links: Schilder an einem Wagen 3. Klasse nach Blatt 175 der Bayerischen Staatseisenbahnen
Gut zu erkennen sind hier das Klassenschild mit der in Bayern üblichen weißen Randlinie und das Raucherschild mit abweichender Form der Blockschrift.

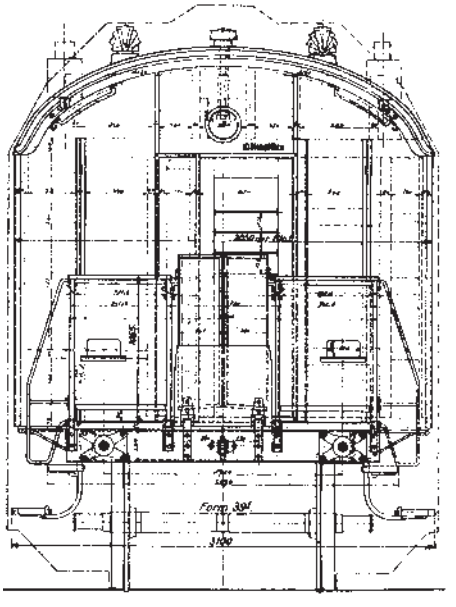
Anschriftenfarbe

Die meisten Anschriften am Wagenkasten waren anfangs in goldener oder gelber Farbe, zum Teil mit schwarzen Schatten, angebracht, schließlich nur noch gelb. Ausnahmen bildeten das Wappenbild mit dem weiß-blauen Rautenmuster sowie sämtliche Emailschilder, die mit schwarzer Schrift auf weißem Grund oder umgekehrt beschriftet waren. Die Bremsbauart wurde in hellroter Farbe angeschrieben.

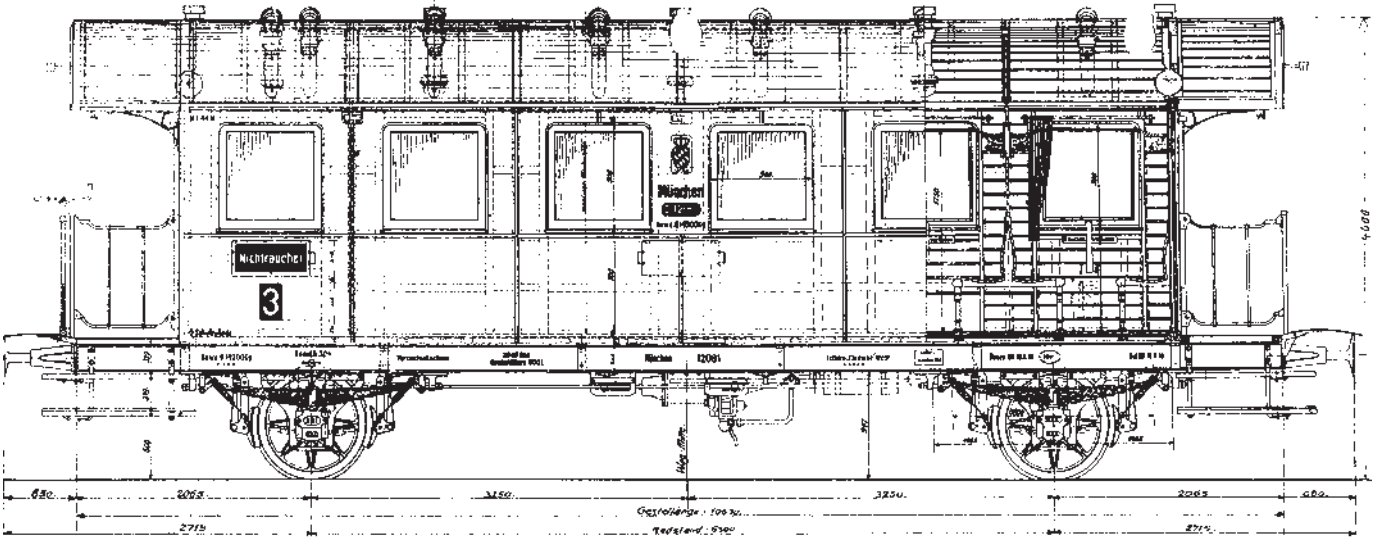
Anschriftenform

Anfangs wurde in Bayern für die Buchstaben und Ziffern eine stark serifenbetonte Schriftform verwendet. Mit Ausnahme des Schriftzuges „K. Bay. Sts. B." am Wagenkasten waren alle Anschriften mit dieser Schrift in Versalien ausgeführt. Um 1890 wurde sie durch eine Blockschrift ersetzt, die ähnlich wie die preußische Blockschrift nach Musterzeichnung IV 44 1. Ausgabe aussah.
Um 1905 führten die bayerischen Staatseisenbahnen eine Schablonenschrift ein, die von den Konstruktionsgrundsätzen her eng an die preußische Musterzeichnung IV 44 3. Ausgabe angelehnt war, aber typische Abweichungen in Einzelheiten aufwies.
Ab etwa 1910 hat dann auch die bayerische Staatsbahn zunehmend die leichter schablonierbare preußische Normschrift für die meisten Wagenanschriften verwendet, war doch mit der Gründung des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes eine übergreifende, von Preußen dominierte, Organisation entstanden, der alle deutschen Staatseisenbahnen angehörten.

Anordnung der Anschriften



Anordnung der Schilder und Anschriften in Bayern ab 1910 an einem zweiachsigen Durchgangwagen 3. Klasse (Zeichnung K. Bay. Sts. B.)



Am Wagenkasten waren anfangs nur die Eigentumsbezeichnung und die Betriebsnummer an den Wagenenden unter der Dachkante angeschrieben. Außerdem wurden die Klassenschilder und die Abteilbezeichnung bzw. das Posthorn unterhalb der Fenster angebracht. Um 1900 wurden die Angaben zur Eigentumsbezeichnung und Betriebsnummer auf Emailschildern in die Wagenmitte über den Fenstern gerückt.
Ab etwa 1910 waren die Anschriften an den Wagen in Bayern weitestgehend wie bei den übrigen Staatseisenbahnen angeordnet:
Am Wagenkasten befanden sich: das allgemeine und das besondere Eigentumszeichen (Eigentumsbezirk), die Betriebsgattung und die Wagennummer, das Eigengewicht, die Klassen- und Abteilbezeichnung und die Wagenlaufschilder, an den Stirnwänden die Anzahl der Stehplätze auf den offenen Plattformen. Zusätzlich waren an den Seitenwänden die Angaben über die Kapazität bei Militärbeförderung sowie ggf. die Zahl der Zubehörstücke angeschrieben.
An den Langträgern waren die Anschriften von links nach rechts wie folgt angeschrieben: Eigengewicht und Wiegedatum, Achsstand und ggf. Lenkachszeichen, Achsbauart (Vereinslenkachsen), Gasvorrat, Eigentumsbezeichnung, Betriebsnummer, Bremsbauart und Untersuchungsdatum für die Bremse, Heimatbahnhof, Übernahmedatum und Untersuchungsdatum.

Elsaß-Lothringische Eisenbahnen

Eigentumszeichen

Die ersten Personenwagen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen aus deutscher Fertigung (1872) trugen ein Schild mit der Aufschrift „Elsass-Lothringen“ in Wagenlängsmitte auf dem Dach, unmittelbar neben dem Schriftzug war noch die Betriebsnummer angeschrieben. Später (etwa 1880) wurde diese Art der Bezeichnung verlassen, das Eigentumszeichen befand sich dann nur an den Langträgern in Wagenmitte. Es gab unterschiedliche Formen dieser Anschrift:

Elsass=Lothringen
Elsaß=Lothringen
Els:Loth:
Els.Loth.

Eigentumsanschriften an den Langträgern für Personenwagen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ...

Elsass=
Lothringen

Elsaß-Lothringen

... und zusätzlich an den Seiten für Gepäckwagen

Bei Gepäckwagen war zusätzlich eine der Anschriften nach Bild links unten an den Seitenwänden anfangs am jeweils rechts liegenden Wagenende, später auf den Schiebetüren zum Gepäckraum angeschrieben.
Staatswappen, Adlerbilder oder ähnliche Hoheitszeichen waren an den elsaß-lothringischen Wagen zu keiner Zeit vorhanden.

Übrige Anschriften, Anschriftenform, Anschriftenfarbe

Die preußischen Vorschriften für die Bezeichnung der Personen- und Gepäckwagen waren auch im Bereich der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gültig.
Ab spätestens 1880 galten somit die preußischen Vorschriften für die Bezeichnung der Personen- und Gepäckwagen auch in Elsaß-Lothringen. Gattungszeichen, Betriebsnummer und alle übrigen Anschriften waren daher hinsichtlich Inhalt, Form, Farbe und Anbringungsort genauso ausgeführt wie bei den entsprechenden preußischen Reisezugwagen (siehe Seite 128).

Mecklenburgische Eisenbahnen

Eigentumszeichen

Mecklenburg-Schwerin

Die Wagen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn hatten an den Seitenwänden die Abkürzung „M.F.F.E.“ oder „Meckl. Schwerin“ mit Krone sowie am Langträger die Anschrift „Meckl. Schwerin“ mit Krone.

Eigentumszeichen und Betriebsnummer für Wagen der MFFE (Rekonstruktion Sammlung Lutz Mohr)

Mecklenburg-Strelitz

Die Wagen der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelms-Eisenbahn erhielten an den Seitenwänden die Abkürzung „M.F.W.E.“, am Langträger die Anschrift „Meckl. Strelitz“ (siehe Bild Seie 13 links unten).

Betriebsnummer, Gattungsbezeichnung

Die Gattungsbezeichnung erfolgte nach den in Preußen gültigen Regeln. Sie war zusammen mit der Betriebsnummer an den Stirnseiten unterhalb des Daches angebracht. Die Betriebsnummer befand sich außerdem an den Seitenwänden in Wagenmitte auf einem besonderen Schild oder direkt am Wagenkasten angeschrieben und an den Langträgern rechts neben der Eigentumsbezeichnung.

Übrige Anschriften

Die übrigen Anschriften waren in weitgehender Übereinstimmung mit den Vorschriften der preußischen Eisenbahnen angebracht. An den Langträgern befanden sich folgende Anschriften in der Reihenfolge von links nach rechts:

Gegenstand	Inhalt (Beispiele)
Eigengewicht	G. d. W. 10000 kg
Sitzplätze	40 Pers.
Ladegewicht	Ladegew. 5000 kg
Tragfähigkeit	Tragf. 5250 kg
Achsstand (bei Lenkachswagen)	Radst. 6,50 m.
Achsstand (bei Drehgestellwagen)	Radst. Ganz 10,00 m.
Drehgestellachsstand	Radst. Drehg. 2,50 m.
Gasvorrat	Gas 500 l
Eigentumszeichen	Krone Meckl. Schwerin
Betriebsnummer	234
Militärtransport	M.T. 30 Of. 40 M.
Bremsbauart (Beispiel)	Luftdruckbremse (West)
Achsbauart (Beispiel)	Vereinslenkachsen A4
Heimatbahnhof	Heimatstation Schwerin
Untersuchungsdatum	Rev. 17.6.05 oder Unt. 17.6.05

Eine andere Reihenfolge dieser Anschriften war möglich.

Anschriftenform und Anschriftenfarbe

Die Wagennummern und Anschriften an den Wagen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn waren in einer eigentümlich verschnörkelten bzw. serifenbetonten Schriftart ausgeführt, die keine Ähnlichkeit mit der in Preußen üblichen Normschrift hatte.

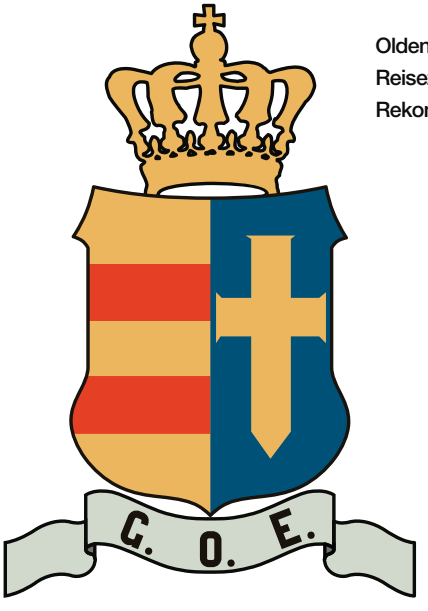
Die Anschriftenfarbe war vermutlich gelb. Betriebsnummern und Gattungszeichen waren an den Stirnseiten in gelber Schrift mit schwarzem Schatten angebracht. Die Angabe der Luftdruckbremse erfolgte mit Blockschrift in Versalien und mit roter Farbe am Langträger.

Betriebsnummer und Gattung für Wagen der M.F.F.E. (Rekonstruktion Sammlung Lutz Mohr)

Oldenburgische Eisenbahnen

Eigentumszeichen

Das oldenburgische Staatswappen mit Krone war das Eigentumszeichen der oldenburgischen Reisezugwagen. Es war an den Wagenseitenwänden der Personenwagen unter den Fenstern oberhalb der Betriebsnummer angebracht, bei vierachsigen Wagen je Wand zweimal, bei den übrigen Wagen je einmal. Bei einigen Wagen war zusätzlich das Schriftband „G. O. E.“ unterhalb des Wappens hinzugefügt.



Oldenburgisches Wappen für Reisezugwagen (vereinfachte Rekonstruktion)

An den Gepäckwagen war als Eigentumszeichen zusätzlich das Wort „Oldenburg“ zusammen mit der Betriebsnummer auf den Schiebetüren zum Gepäckraum angebracht. Darüber saß das Staatswappen mit Krone. An den Langträgern aller Reisezugwagen war das Wort „Oldenburg“ als Eigentumszeichen angeschrieben.

Betriebsnummer, Gattungsbezeichnung

Auch in Oldenburg erfolgte die Gattungsbezeichnung nach den in Preußen gültigen Regeln. Das Gattungszeichen war zusammen mit der Betriebsnummer an den Stirnseiten unterhalb des Daches angebracht.
Die Betriebsnummer befand sich bei Personenwagen an den Seitenwänden unterhalb des Staatswappens und bei allen Reisezugwagen an den Langträgern rechts neben der Eigentumsbezeichnung. Abteilwagen trugen außerdem Betriebsnummern an den Seitenwänden an beiden Wagenenden unmittelbar unter dem Dach.
Die übrigen Anschriften stimmte in Inhalt, Form und Farbe mit denen der preußischen Reisezugwagen überein.

Sonstige Anschriften

Am Langträger befanden sich um 1897 folgende Anschriften:

Gegenstand	Inhalt (Beispiele)
Eigengewicht	Gew. d. W. 10000 kg
Militärtransport	M. T. 30 Of. 40 M.
Platzzahl	50 Pers.
Achsstand	Radst. 6,50 m
Gasvorrat	Gas 400 l
Eigentümer, Nummer	Oldenburg 456
Achsbauart	Vereinslenkachsen
Bremsbauart	Luftdruckbremse Apparat West.
Untersuchung	1.6.05

Pfälzische Eisenbahnen

Eigentumszeichen

Bei den pfälzischen Eisenbahnen wurde der Schriftzug „PFALZ. B.“ oder „Pfalz. B.“ als Eigentumszeichen verwendet. Es war an den Seitenwänden in Höhe der Langträger oder – sofern diese freilagen – an den Langträgern der Wagen in gelber Farbe angeschrieben.

PFALZ. B.

Eigentumszeichen der pfälzischen Reisezugwagen

Betriebsnummer, Gattungsbezeichnung

Betriebsnummer und Gattungsbezeichnung waren wie in Preußen rechts und links an den Stirnseiten der Wagen unterhalb des Daches angebracht. Die Wagennummer stand außerdem am Langträger rechts neben dem Eigentumszeichen.

Übrige Anschriften, Anschriftenform, Anschriftenfarbe

Bei den Pfalzbahnen findet sich im Übrigen eine weitgehende Übereinstimmung mit den preußischen Vorschriften bei den Anschriften an Reisezugwagen.

Preußische Staatseisenbahnen

In Preußen war die Bezeichnung der Wagen am stärksten reglementiert, war es doch Ziel dieser Eisenbahnverwaltung, ein im ganzen Land möglichst einheitliches Bild der Fahrzeuge zu erreichen und gleichzeitig durch Vereinheitlichung eine möglichst rationelle Herstellung der Anschriften und Schilder zu ermöglichen. Aus diesem Grunde ist die Bezeichnung der preußischen Reisezugwagen außerordentlich gut dokumentiert. Wegen des großen Einflusses auf die übrigen deutschen Staatseisenbahnen lassen sich außerdem viele Regeln auf die Fahrzeuge außerhalb Preußens übertragen, wenngleich insbesondere die süddeutschen Verwaltungen gerne auch eigene Wege gegangen sind.

Eigentumsbezeichnung

Die ersten Wagen der preußischen Staatseisenbahnen stammten überwiegend von den Privatbahnen, die Preußen für Rechnung des Staates verwaltete oder verstaatlicht hatte. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch kein allgemeines preußisches Eigentumszeichen. Die Wagen trugen somit nach wie vor die Bezeichnung der ursprünglichen Eisenbahn, zum Beispiel C. M. E. für die Cöln-Mindener Eisenbahn, B. A. E. für die Berlin-Anhalter Eisenbahn oder N. M. E. für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, darüber befand sich eine Königskrone aus Zinkguss. Bei den Wagen der KED Frankfurt (Main) war nur „K. E. D. Frankfurt“ angeschrieben, eine Krone fehlte (siehe Bilder, Seite 17). Diese Bezeichnungen waren in der Mitte der Wagenseitenwände unterhalb der Fenster angebracht. Zusätzlich befand sich am links liegenden Ende der Langträger die zum Teil ausgeschriebene, zum Teil abgekürzte Bezeichnung des Eigentümers (zum Beispiel KOENIGL. NIED. MAERK. E.). – Spätestens mit den Vorschriften von 1888 trat an die Stelle der abgekürzten Bezeichnungen am Wagenkasten das sogenannte Adlerbild, ein heraldischer Adler im Wappenschild, darüber die Königskrone, darunter in einem geschweiften Band die Buchstaben K. P. E. V. als Abkürzung für „Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung“[211]. Das Adlerbild wurde mit dem königlichen Heroldsamt abgestimmt und war so wichtig, dass es 1890 in die Sammlung der Musterzeichnungen aufgenommen wurde, um sicherzustellen, dass es im ganzen Land einheitlich ausgeführt wurde.

Die Abkürzungen der früheren Eisenbahnen konnten bei den vorhandenen Wagen der für Rechnung des Staates verwalteten oder in Staatsbesitz übergegangenen Bahnen an die Stirnseiten verlegt werden. Bei den staatseigenen Bahnen wurde als besonderes Eigentumszeichen der Name des Sitzes der Eigentumsdirektion am Langträger links neben der Betriebsnummer angeschrieben.

Bemerkenswert sind die Veränderungen, die das Adlerbild im Laufe der Zeit erfahren hat. Die 1890 dokumentierte Eigentumsbezeichnung (Musterzeichnung V 17) zeigt ein ziemlich breites Wappenschild mit einem Adler, dessen obere Schwingenfedern nach oben zeigen. 1897 wurde ein neues Wappen eingeführt (Musterzeichnung V 76), das nun etwas schlanker war und auf dem fast alle Schwingenfedern des Adlers nach unten zeigen. Ab 1915 gab es schließlich eine dritte Form dieses Bildes (Musterzeichnung V 15, 2. Auflage), bei dem der Adler selbst schlanker als zuvor dargestellt ist. Diese Veränderungen sind im Wesentlichen auf den Einfluss des königlichen Heroldsamtes zurückzuführen, das das königliche Wappen im Laufe der Zeit wiederholt abgewandelt hat.

Preußisches Wappen für Personenwagen nach Blatt V 17 (1890)

Preußisches Wappen für Personenwagen nach Blatt V 76 (1897)

Preußisches Wappen für Personenwagen nach Blatt V 15, 2. Auflage (1915)

Die Personenwagen der Königlichen Militär-Eisenbahn trugen das gleiche Wappen, jedoch mit dem Schriftzug „KGL. MIL. E.“ in der Banderole.
Bei den von preußischen Direktionen eingesetzten Bahnpostwagen der Reichspostverwaltung wurde als Eigentumsbezeichnung der Reichsadler in einem Wappen dargestellt (Musterzeichnung P II 3). Auch hier gab es Veränderungen: Der auf der Brust des Reichsadlers dargestellte preußische Adler hat eine ähnliche Entwicklung wie zuvor dargestellt mitgemacht. Zusätzlich wurde oberhalb des Wappens der Schriftzug „Kaiserliche Post“ oder „Kaiserlich Deutsche Post“ angeschrieben, Letzterer nur bei Wagen im Fernverkehr. Näheres hierzu siehe Seite 136.
Mit der Übernahme der Hessischen Ludwigsbahn im Jahre 1896 wurde die Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz eingerichtet. Die Personenwagen dieser Direktion erhielten nach und nach das sogenannte Gemeinschafts-Wappenschild mit dem preußischen Adler und dem hessischen Löwen sowie den Schriftzug K. P. u. G. H. St. E.

Preußisch-hessisches Wappen für Personenwagen nach Blatt V 15a (1915)

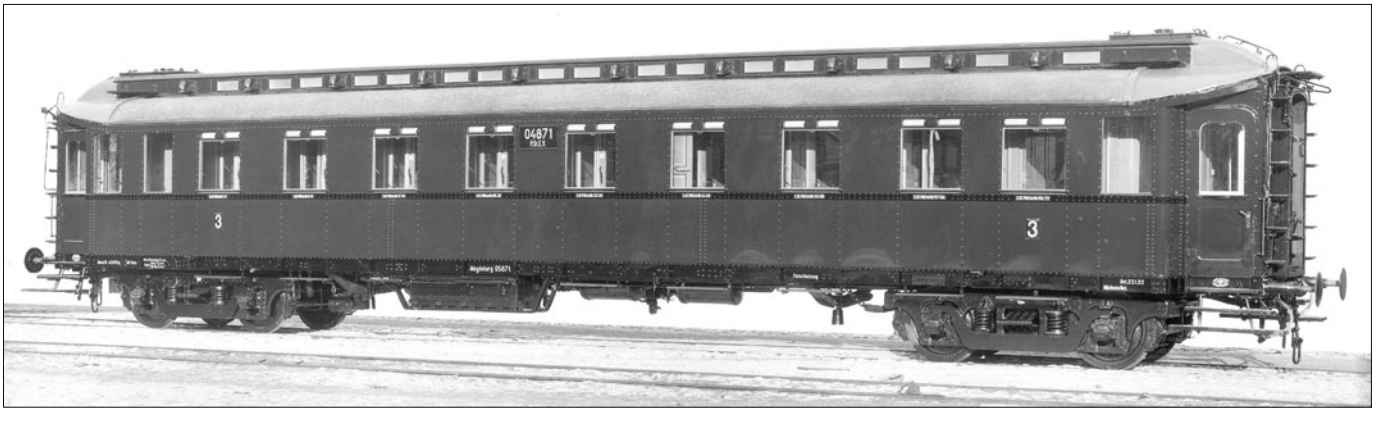
Die Gepäckwagen trugen als Eigentumsbezeichnung das Adlerbild für Güterwagen nach Musterzeichnung VI 10, VId 52 (sog. Güterwagenwappen) bzw. bei den Wagen der Direktion Mainz das Gemeinschaftswappen, ebenfalls nach Musterzeichnung VId 52.

Preußisches Wappen für Gepäck- und Güterwagen (Blatt VI 10) von 1883/84

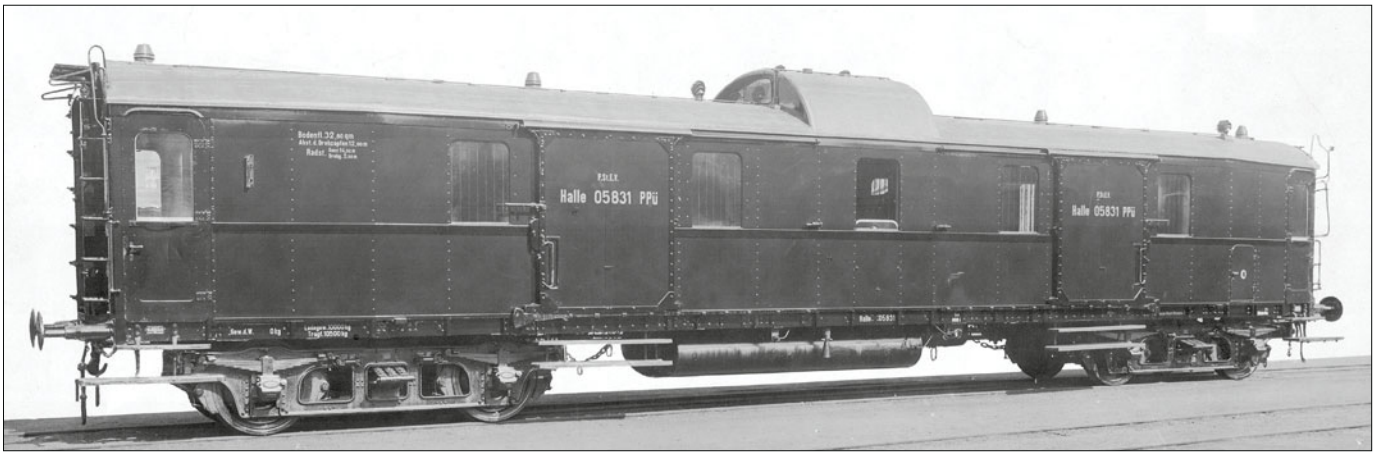
Preußisches Wappen für Gepäck- und Güterwagen (Blatt VId 52 Bild 1) von 1915

Preußisch-hessisches Wappen für Gepäck- und Güterwagen (Blatt VId 52 Bild 2) von 1915

Die Eigentumsbezeichnungen waren in der Regel als mehrfarbige Abziehbilder ausgeführt. Sie befanden sich bei zwei- und dreiachsigen Personenwagen etwa in Wagenmitte unterhalb der Fenster. Vierachsige Personenwagen erhielten je Wagenseite zwei Adlerbilder. Gepäckwagen trugen die Adlerbilder auf den Türen. Bei Bahnpostwagen saß das Eigentumszeichen zwischen den Fenstern.
Nach Ende des Ersten Weltkrieges änderte sich die Bezeichnung der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung in „Preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung“ bzw. „Preußisch-Hessische Staatseisenbahnverwaltung“ für den Direktionsbezirk Mainz. Als Ersatz des Adlerbildes trat damit bei vorhandenen Personen- und Triebwagen der schlichte am Wagenkasten über oder unterhalb der seitlichen Wagennummer aufgemalte Schriftzug „P. St. E. V.“ bzw. „P. und H. St. E. V.“ als Eigentumsbezeichnung[212]. Neue Personen- und Triebwagen erhielten diese Bezeichnung auf dem seitlichen, zu diesem Zwecke vergrößerten Nummernschild unterhalb der Nummer. Bei Gepäckwagen wurde diese Bezeichnung an der Stelle des bisherigen Adlerbildes angeschrieben[213].



Schnellzugwagen Preußen 04871 Magdeburg CCü (Werkfoto 1922 Görlitz)



Schnellzuggepäckwagen Preußen 05831 Halle PPü (Werkfoto 1919 Görlitz, Sammlung Schwemmer)
Die beiden vorstehenden Bilder zeigen einen Schnellzugwagen und einen Gepäckwagen der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung, wie sie ab 1918 firmierte. Die Wagen wurden 1922 bzw. 1920 geliefert. Im Nummernschild des CCü befindet sich die Anschrift P.St.E.V. unterhalb der Wagennummer 04871. Auf den Ladetüren des Gepäckwagens befinden sich diese Eigentumsbezeichnung und darunter der Name der Heimatdirektion Halle, die Wagennummer 05831 und das Gattungszeichen PPü. Die vor der eigentlichen Wagennummer angeschriebene Null bedeutet, dass die Wagen als D-Zug-Wagen nach dem Nummernplan des EZA Berlin nummeriert sind, und nicht nach dem Nummernplan der ED Magdeburg bzw. Halle, wie dies bei den übrigen Reisezugwagen der Fall war.

Betriebsnummer

Die Wagennummern an den Seiten- und Stirnwänden und Langträgern der Wagen richteten sich zunächst noch nach den Plänen der einzelnen preußischen Bahnverwaltungen. Erst um 1890 wurde für alle Wagen ein Nummernplan aufgestellt, der Nummernbereiche für die verschiedenen Gattungen vorschrieb. Für die Personen- und Gepäckwagen galt dann:

1 bis 3000	Personenwagen
3001 bis 4000	Gepäckwagen

Jede Direktion nummerte innerhalb dieser Bereiche ihre Wagen durch. Zur eindeutigen Bezeichnung eines Wagens war die Angabe der Direktion und der Nummer erforderlich.
Um die Jahrhundertwende wurde für die D-Zug-Wagen ein von den Direktionen unabhängiger Nummernplan aufgestellt. Zur Unterscheidung wurde diesen zentral vergebenen Nummern eine Null vorangestellt. Die Nummern für D-Zug-Wagen erhielten dabei folgende Bereiche:

ab 1901[214]	ab 1906 [215]	
01 bis 0200	01 bis 1200	Schlafwagen
0201 bis 0900	01201 bis 04900	Personenwagen
0901 bis unbegrenzt	04901 bis 05900	Gepäckwagen

Bei wachsendem Wagenbestand wurde es vereinzelt notwendig, die Nummernbereiche anzupassen. So waren bei einzelnen Direktionen die Nummern 1 bis 4000 mit Personen- und die Nummern 4001 bis 5000 mit Gepäckwagen belegt.
Bei den preußischen Personen-, Gepäck- und Postwagen waren die Wagennummern an den Wagenkastenseitenwänden auf eigenen Nummernschildtafeln an der Dachkante oder unmittelbar unterhalb der Dachkante angebracht. Die Tafeln waren schwarz, die Ziffern gelb. Bis 1911 war der Rand der Nummernschilder zudem korespondierend mit der Wagenkastenfarbe noch zweifarbig abgesetzt.

Nummernschild für einen Wagen 1. oder 2. Klasse

Nummernschild für einen Wagen 3. Klasse

Nummernschild für einen Wagen 4. Klasse

Außerdem war die Wagennummer an beiden Seiten der Wagenkastenstirnwände oben in gelber Farbe aufgemalt. Schließlich stand sie auch noch am Langträger in Wagenmitte rechts neben dem besonderen Eigentumszeichen.

Gattungsbezeichnung

Die Gattungsbezeichnung (zum Beispiel BC für einen zwei- oder dreiachsigen Abteilwagen 2. und 3. Klasse) befand sich nur an den Stirnseiten der Wagen.
Bei den D-Zug-Wagen war sie rechts und links unter beiden Wagennummern, bei den übrigen Reisezugwagen nur unter der über dem gewölbten Puffer angeordneten Wagennummer angeschrieben. Bei Schlaf- und Speisewagen wurde keine Gattungsbezeichnung an den Stirnwänden angebracht, stattdessen trugen sie an den Seitenwänden die Aufschrift „Schlafwagen“ oder „Speisewagen“.
Folgende Übersicht zeigt die 1897 üblichen Haupt- und Nebengattungszeichen für Reisezugwagen (die Buchstaben i und ü sind erst 1915 hinzugekommen):

Zeichen	Bedeutung
A	Personenwagen mit Abteilen 1. Klasse
B	Personenwagen mit Abteilen 2. Klasse
C	Personenwagen mit Abteilen 3. Klasse
D	Personenwagen mit Abteilen 4. Klasse
P	Gepäckwagen
Post	Postwagen
ohne	Schlafwagen
ohne	Speisewagen
e	bei Personenwagen: mit Etagen
g	bei Gepäckwagen: für Güterzüge
i (ab 1915)	mit Durchgang und offenen Übergängen
ü (ab 1915)	mit Durchgang und geschlossenen Übergängen mit Faltenbalgen

Gemischte Wagen erhielten Kombinationen der Buchstaben für das Hauptgattungszeichen. Bei vierachsigen Personen- und Gepäckwagen wurde der letzte Buchstabe des Hauptgattungszeichens verdoppelt.

Klassenbezeichnung, Abteilbezeichnung

Die Klassenbezeichnung der preußischen Reisezugwagen erfolgte anfangs mit römischen Zahlen. Sie waren in gelber Farbe unmittelbar auf die Seitenwände bzw. Einstiegstüren der Wagen aufgemalt.

Klassen- und Abteilbezeichnung bis 1910

1910 wurde angeordnet, die Klassenbezeichnung künftig nur noch mit arabischen Ziffern auszuführen, und zwar mit schwarzen Emailschildern und weißer Schrift. Bei den Abteilwagen wurde bei dieser Gelegenheit der bisher angeschriebene Abteilbuchstabe ebenfalls durch ein schwarzes Emailschild mit weißer Schrift ersetzt. Bei den Vorortbahnwagen und den übrigen Wagen entfielen die Abteilbuchstaben[216].
Die Bezeichnung als Nichtraucher-, Raucher- oder Frauenabteil folgte den weiter oben genannten allgemeinen Regeln (siehe Seite 117).

Klassenbezeichnung ab 1910

Abteilbezeichnung

Wagen 2. Klasse der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen und der Hamburger Vorortbahnen erhielten ab 1902 zusätzlich zur Klassenbezeichnung Schilder, die in Augenhöhe zwischen den Fenstern angebracht wurden, um den Reisenden die Orientierung zu erleichtern.

Zusätzliche Klassenbezeichnung 2. Klasse der Berliner Stadt-, Ring- und Vorort-Bahnen und der Hamburger Vorortbahnen

Um 1914 hat es anscheinend versuchsweise eine Bezeichnung der 2. Klasse an den Stadtbahnwagen in Berlin gegeben, die anstelle der vorgenannten Schilder durch einen horizontalen gelben Streifen an den Seitenwänden über den Fenstern erfolgte[217].
Die Außenanschrift „Abort“ an den Abteil-, Durchgang- und Gepäckwagen (siehe Seite 122) wurde 1919 aufgehoben[218].
Auf den Schiebetüren der vierachsigen Gepäckwagen wurden Steckschilder mit den Buchstaben A und B angebracht, um sie für Vorsortier- und Zollzwecke zu kennzeichnen.

A B

Schilder für Gepäckwagen mit Zollabteilen

1920 wurde für die vierachsigen Abteilwagen der Gattung CCkr, bei denen 2 Abteile gemeinsam als Krankenabteil verwendet werden konnten, ein abnehmbares Schild „Krankenabteil“ eingeführt[219].

Sonstige Bezeichnungen

An den Wagen 4. Klasse, die für den Verwundetentransport geeignet waren (verbreiterte Stirntüren bei den Durchgangwagen, verbreiterte Seitentüren bei den Abteilwagen), wurde ab 1910 zur Kennzeichnung ein „weißes Kreuz in rotem Felde“ am Langträger angebracht[220].
Zwei- und dreiachsige Personenwagen, die aufgrund ihrer Bauart für den Einsatz in Schnellzügen geeignet waren und vorzugsweise in Schnellzügen liefen, erhielten die Anschrift „Für Schnellzüge“. Diese Anschrift ist bei den dreiachsigen Abteilwagen 1919 aufgegeben worden[221]. Allgemein ist sie 1921 entfallen[222].

Für
Schnellzüge

Anschrift „Für Schnellzüge“

Neu gelieferte Wagen waren mit den Angaben zur Haftpflicht bezeichnet, neu lackierte Wagen erhielten den Lackiervermerk, jeweils mit den zutreffenden Datumsangaben.
Außerdem wurde die zuständige Heimatwerkstätte angeschrieben, der der Wagen zur Erhaltung zugeteilt war und von der Ersatzstücke angefordert werden konnten.

Potsdam
Haftpfl. b. 12.4.14

Heimatwerkstätte und Haftpflicht

L. 4.12 Er

Lackiervermerk

Die Angabe der Heimatstation erfolgte mit schwarzer Schrift auf weißem Grund an den Langträgern der Wagen. Ursprünglich wurde hierfür Papier verwendet, um die Kosten bei Umbeheimatungen gering zu halten. Da sich dieses Verfahren nicht bewährte, wurden Abziehbilder angebracht.

Heimatstation
Oderberg

Beheimatungsanschrift

Anordnung am Wagenkasten

An den Wagenkastenseiten befanden sich das allgemeine Eigentumsmerkmal, die Betriebsnummer sowie die Klassen- und Abteilbezeichnung.
An den Stirnseiten saßen Betriebsnummer, Gattungsbezeichnung, Haftpflichtvermerk, Heimatwerkstätte und Lackiervermerk sowie ggf. der Hinweis „Für Schnellzüge“.
Die preußischen Reisezuggepäckwagen trugen die Anschriften über die Heimatdirektion, die Wagennummer und die Gattung unmittelbar auf den Ladetüren unter der Eigentumsbezeichnung. Auf den Türen zu den Hundeabteilen war ein Hundekopf dargestellt. An den Seitenwänden links oben befanden sich Angaben über die Bodenfläche, den Radstand und ggf. über den Abstand der Drehzapfen bzw. Vereinslenkachsen.
Gepäckwagen mit Postabteil erhielten in der Mitte über den Türen oder Fenstern des Postabteils an jeder Seitenwand ein schwarzes Schild mit der gelben Aufschrift „Post“, im Übrigen waren diese Wagen wie Gepäckwagen bezeichnet.

Anordnung an den Langträgern

Die Heimatdirektion war nicht am Wagenkasten der Personenwagen angeschrieben, sondern befand sich zusammen mit der Wagennummer nur an den Langträgern (in der Mitte), den Angaben über Wagengewicht, Personenzahl, Militärtransporte, Verwundetentransport, Radstand, Lenkachsen in der linken Hälfte, Heizungsbauart, Bremsbauart, Gasbehälterinhalt, Heimatbahnhof, letztes und nächstes Untersuchungsdatum in der rechten Hälfte der Langträger. Dort war auch das Fabrikschild mit der Firma und dem Sitz des Lieferers sowie der Jahreszahl der Lieferung angebracht.
An den Langträgern der Reisezuggepäckwagen befanden sich außer den zuvor genannten Angaben noch die Anschriften über Eigengewicht, Ladegewicht und Tragfähigkeit; Angaben zu Personenzahl und Militärtransport entfielen.
Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Langträgeranschriften, wobei nicht immer die angegebene Reihenfolge eingehalten wurde:

Gegenstand	Inhalt (Beispiele)
Eigengewicht	Gew. d. W. 10000 kg
Sitzplätze	60 Pers.
Militärtransport	M.T. 40 Of. 50 M.
Verwundetentransport	weißes Kreuz
Ladegewicht	Ladegew. 5000 kg
Tragfähigkeit	Tragf. 5250 kg
Achsstand (bei Lenkachswagen)	Radst. 6,50 m.
Achsstand (bei Drehgestellwagen)	Radst. Ganz 10,00 m.

Gegenstand	Inhalt (Beispiele)
Drehgestellachsstand	Radst. Drehg. 2,50 m.
Achsbauart	Vereinslenkachsen A4
Eigentumszeichen	Berlin
Betriebsnummer	1456
Heizungsbauart	Hhz
Bremsbauart	Luftdruckbremse (West.)
Gasvorrat	Gas 600 l
Heimatbahnhof	Heimatstation Grunewald
Untersuchungsort und -datum	Unt. Bnl 1.6.05
Nächste Untersuchung	Nächste Unt. 1.6.06

Anschriftenform

Die Anschriften der preußischen Wagen wurden erstmals 1883/84 genormt (Normalien Blatt IV 6). Die typischen Kennzeichen dieser Anschriften waren:

- Verwendung von Großbuchstaben in Blockschrift (Schrifthöhe zu Strichstärke = 5:1) für fast alle Anschriften
- Buchstaben und Ziffern mit Schatten an den Seiten- und Stirnwänden
- Monatsangaben mit römischen Zahlen
- Klassenbezeichnung mit römischen Zahlen
- Umlautschreibweise AE, OE, UE

1896 kamen neue Musterzeichnungen für Anschriften (IV 44) und Schilder (V 75). Die Prinzipien der Wagenanschriften (Großbuchstaben, Schatten, Umlautschreibweise) blieben dabei weitestgehend erhalten.
1905 wurden die Anschriften an den Wagen grundsätzlich auf Groß-klein-Schreibung umgestellt. Gleichzeitig wurde eine neue Normschrift in Blockschrift (Schrifthöhe zu Strichstärke = 7:1) für Groß- und Kleinbuchstaben eingeführt, die übrigens in die spätere DIN 1451 fast unverändert übernommen wurde (Buchstaben als Engschrift, Ziffern als Mittelschrift). Die Schatten bei den Anschriften fielen weg. Die Ziffer Eins bestand zunächst nur aus einem senkrechten Strich (ohne Aufstrich), in der dritten Auflage der Musterzeichnung IV 44 von 1906 erhielt sie jedoch bereits den heute noch üblichen Aufstrich, um Verwechslungen mit der römischen Ziffer Eins zu vermeiden. Ab 1906 wurden die Monate in Datumsangaben mit arabischen Ziffern bezeichnet.

Schriftgröße

In Preußen waren die Schriftgrößen (Höhe der Großbuchstaben, ohne Schatten) für die äußeren Anschriften 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[223].
1905 wurde 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[224]. Auf zahlreichen Schilderzeichnungen sind jedoch auch Abweichungen von diesen Maßen festzustellen.

Anschriftenfarbe

Für die Farbe der Anschriften schreiben die vorliegenden Dienstvorschriften Folgendes vor:

an Personenwagen	gelb
an Gepäckwagen	weiß
mit folgenden Ausnahmen:	
Gasvorrat	weiß
nächste Untersuchung	
an Personenwagen	weiß
an Gepäckwagen	rot
Bremsbauart	rot
Heimatbahnhof	schwarz, Grund weiß

Ab 1914 wurden auch die Anschriften an den Personenzug-Gepäckwagen in gelb ausgeführt, während sie bei den Güterzuggepäckwagen weiß blieben.

Triebwagen

Für die preußischen Triebwagen wurden 1909 eigene Gattungsbezeichnungen festgelegt, die nach der Antriebsart unterschieden:

AT	elektrische Speichertriebwagen
DT	Dampftriebwagen
ET	elektrische Fahrleitungstriebwagen
VT	dieselelektrische Triebwagen

Diese Bezeichnungen wurden in der Regel an den Stirnseiten der Triebwagen, auf den seitlichen Schildern und an den Langträgern vor der Wagennummer angeschrieben. Hier gab es aber auch Abweichungen.
Äußerlich waren die Triebwagen durch zusätzliche Schilder bezeichnet:

Vorsichtig rangieren
An den Schluß stellen
Rauchen im Triebwagen verboten

Weitere Anschriften waren an den Vorbauten angebracht, die die Kapazität der Speicherbatterien bzw. der Brennstofftanks bezeichneten:

Akkumulatorwagen
84 Zellen Fahrstrecke mit einer Ladung 100 km.

bzw. (Beispiel)

Brennstoff 300 l.

Elektrische Speichertriebwagen erhielten anstelle der vorstehend genannten Anschrift 1914 an den Vorbauten seitlich und bei Wagen ohne Vorbau an den Stirnwänden über den Puffern mit flachem Teller je ein Schild mit verschlüsselter Angabe der Leistungsfähigkeit der Speicherbatterien (zum Beispiel A 2 für einen Fahrbereich von 100 km).

Zusätzliche Anschriften über Besonderheiten der Triebwagen (Eigene Zweikammer-Luftdruckbremse [Knorr], Entwässerung usw.) waren ebenfalls an den Langträgern angebracht, wenn sie für die jeweilige Bauart zutrafen.
Die übrigen Schilder und Anschriften waren identisch mit denen der Reisezugwagen.

Sächsische Staatseisenbahnen

Eigentumszeichen

Die Eigentumsbezeichnung der sächsischen Reisezugwagen bestand anfangs nur aus einer schlichten Krone aus Rotguss oder als Abziehbild, die an den Seitenwänden angebracht war. Sie befand sich unmittelbar oberhalb oder unterhalb der Klassenbezeichnung an den Seitenwänden. An den Stirnseiten der vierachsigen Wagen war in Wagenmitte der Schriftzug „K. Sächs. Sts. E. B." angeschrieben, zunächst in serifenbetonter, später in Blockschrift. Auf den Stirnseiten der Bremserhäuser war diese Anschrift zweizeilig angebracht.

K. Saechs. Sts. E. B.

K. Sächs. Sts. E. B.

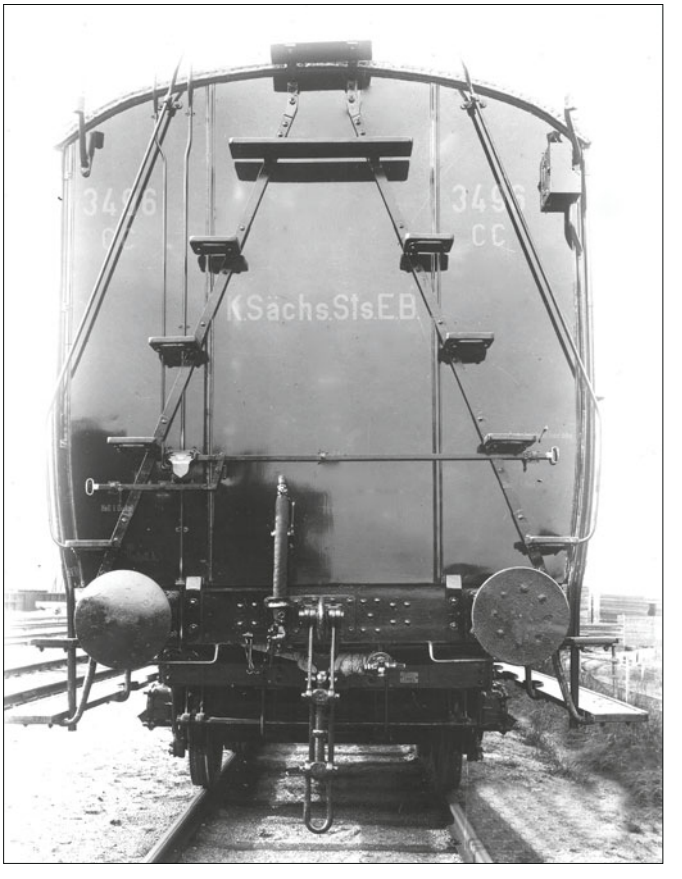
Eigentumszeichen für sächsische Reisezugwagen;
oben für ältere, unten für neuere Wagen

Die Wagen 4. Klasse und Behelfspersonenwagen der Güterwagenbauart trugen Eigentumsanschriften wie die Güterwagen an den Seitenwänden (siehe Bild Seite 28 rechts oben und Bild Seite 28 links, 2. von oben). Erst die eigens als Wagen für die 4. Klasse gebauten Fahrzeuge hatten die gleichen Eigentumszeichen wie die übrigen Personenwagen (siehe Bild Seite 28 links, 3. von oben). Dabei wurde die Krone als schwarzes Abziehbild angebracht.
An den Gepäckwagen war das Eigentumszeichen mit Wagennummer und Gattungszeichen vereinigt:

K. Sächs.
Sts. E. B.
65864
P

Identifizierungsanschrift an einem zwei- oder dreiachsigen sächsischen Gepäckwagen

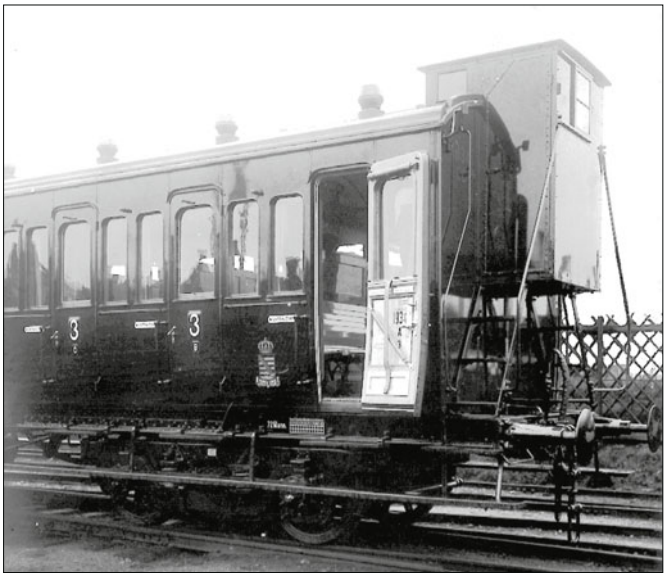
Es befand sich an der Seitenwand in der Nähe des jeweils links liegenden Wagenendes (siehe Bild Seite 29 rechts, 3. von oben).



Abteilwagen Sachsen CC 3496 mit der nur in Sachsen üblichen stirnseitigen Anbringung der Eigentumsbezeichnung (Werkfoto 1913 Görlitz)

Ab etwa 1911/12 war an den Seitenwänden der Personenwagen das sächsische Staatswappen mit Krone und Banderole in je nach Hersteller verschiedenen Ausführungen unterhalb der Fensterreihe angebracht.
Nach 1918 entfielen die Staatswappen, an den Stirnwänden und Langträgern wurde „Sächs. Sts. E. B." angeschrieben.

Unterschiedliche sächsische Wappen für Personenwagen (vereinfachte Rekonstruktion Günter Driesnack, links, und Wolfgang Diener)



Abteilwagen Sachsen 1934 CC zeigt die Anbringung von Eigentumszeichen, Klassen-, Abteil- und Nichtraucherschildern, interessant sind auch die Bezeichnungen auf der Innenseite der Einstiegstür (Werkfoto 1914 Bautzen)

Betriebsnummer, Gattungsbezeichnung

Die Betriebsnummer befand sich an den Seitenwänden oberhalb der Fenster. Zuerst war sie am vorderen und hinteren Wagenende angeschrieben (siehe Bild Seite 28 links oben). Danach war sie in Wagenmitte in schwarzer Farbe auf kleinen weißen Emailschildern angebracht, später erfolgte die Anschrift in gelber Farbe auf größeren schwarzen Blechschildern.
Auch rechts und links an den Stirnwänden unter dem Dach befanden sich die Wagennummer sowie unmittelbar darunter das Gattungszeichen (siehe Bild Seite 133).

Klassenbezeichnung, Abteilbezeichnung

Die Klassenbezeichnung war bis etwa 1910 mit römischen Ziffern in goldener oder gelber Farbe mit schwarzem Schatten angeschrieben, danach erfolgte sie durch Emailschilder mit weißen Ziffern auf schwarzem Grund. Zusätzlich waren die Abteile der Abteilpersonenwagen und der Gepäckwagen wie in Preußen durch Buchstaben ebenfalls als Anschrift bzw. später durch Emailschilder gekennzeichnet. Auf den Abortfenstern befand sich das Wort „Abort“ in schwarzer Farbe.

Sonstige Anschriften

An den Stirnwänden neuer Personenwagen wurde über dem Puffer mit gewölbtem Teller die Gewährleistungsfrist (Haftpfl. b. 00.00.00) und bei den Gepäckwagen zusätzlich die Heimatwerkstätte angeschrieben.
Der Vermerk „Durchgangsverkehr“ oberhalb der Gewährleistungsanschrift wies auf die Verwendungsfähigkeit des Wagens in D-Zügen hin. An den Endstellungen des Gestänges zur Betätigung des Gasabsperrhahnes wurden die Anschriften „Hell“ und „Dunkel“ angebracht.
Am Langträger befanden sich folgende Anschriften[225]:

Gegenstand	Inhalt (Beispiele)
Eigengewicht	G. 10000 kg
Lastgrenzen	Ldgw. 5000 kg
(bei Gepäckwagen)	Tragf. 5250 kg
Achsstand	R. 6,50 m
(bei Lenkachswagen)	(R. = Radstand)
Achsstand	Abst. d. Drehzapfen 10,00 m
(bei Drehgestellwagen)	Radst. Ganz 12,50 m
	Drehg. 2,50 m
Achsbauart	Vereins-Lenkachsen (oder)
(bei Lenkachswagen)	Mittelachse verschiebbar
Eigentümer	K. Sächs. Sts. E. B.
Nummer, Gattung	1678 P.
	5345 PPü.
Gasvorrat	Gas 500 l
Zubehör	Vom 15. September bis 15. Mai ein Heizschlauch beim Wagen
Heizungsbauart	Dhz.
Bremsbauart	Wsbr.
Bremsuntersuchung	Br. 12./4.98
Schmierraster	Vom 1.-10. jeden Monats zu schmieren. (Raster)
Platzzahl für Militär	36 Offiziere (oder) 48 Mann
Untersuchung	Unt. 12.4.98

Das Untersuchungsdatum wurde auf der Pufferbohle zwischen Kupplungsmaul und dem Puffer mit flachem Teller wiederholt.
Die Farbe all dieser Anschriften war gelb mit Ausnahme von Gasvorrat, Zubehör und Schmierraster in weiß.

Württembergische Staatseisenbahnen

Eigentumszeichen

Als einziges Eigentumszeichen diente der Schriftzug „Württemberg“, der an der Unterkante des Wagenkastens oder am Langträger in Wagenmitte der Personenwagen angebracht war. Bei Gepäckwagen war er zusätzlich an den Ladetüren angeschrieben.

WÜRTTEMBERG
Württemberg
Württemberg
Württemberg

Eigentumszeichen für württembergische Reisezugwagen

Das Eigentumszeichen der württembergischen Bahnpostwagen lautete „Königl. Württ. Post“. Dieser Schriftzug war beidseitig auf einer Tafel unter dem Dach in Wagenmitte angebracht, darunter befand sich das königliche Wappen. Am Langträger der Bahnpostwagen wurde wie bei den übrigen Wagen „Württemberg“ angeschrieben.
Ähnlich wie in Baden hatten die Personenwagen an den Fenstern in den Längswänden ein eingeätztes Flügelrad.

Betriebsnummer

Die Betriebsnummern der württembergischen Personenwagen waren zusammen mit der Wagengattung seitlich auf einem besonderen Schild unter dem Dach – bei Gepäckwagen auf den Ladetüren – und in der Mitte des Langträgers angeschrieben. Zusätzlich saßen sie an den Stirnwänden rechts und links unter dem Dach.

Gattungsbezeichnung

Die Gattungsbezeichnung der württembergischen Personen-, Gepäck- und Postwagen unterschied sich wesentlich von der anderer Bahnen. Sie benutzte ein Bezeichnungssystem mit Litera (lat. Buchstabe), aus dem nicht unmittelbar auf die Wagenklasse geschlossen werden konnte. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht:

Litera	Bedeutung
A	Salonwagen, Cavalierwagen, Dienerschaftswagen, Abteilwagen 1. und 1./2. Klasse, Durchgangwagen 1. und 1./2. Klasse
Ac	Durchgangwagen 2./3. Klasse
B	Durchgangwagen 2. Klasse
BC	Durchgangwagen 2./3. Klasse
C	Durchgangwagen 3. Klasse
D	Abteil- und Durchgangwagen 2. Klasse
Da	Durchgangwagen 2./3. Klasse
E	Durchgangwagen 3. Klasse
E4	Durchgangwagen 4. Klasse
Gef	Gefangenen- und Krankenwagen
Gep	Gepäckwagen
Gep Post	Gepäckwagen mit Postabteil
Gep Post Z	Gepäckwagen mit Postabteil und Bremszahnrad
Gep Z	Gepäckwagen mit Bremszahnrad
Post	Postwagen

Bei Personenwagen war die Gattungsbezeichnung zusammen mit der Betriebsnummer auf einem Schild an den Wagenseiten unter dem Dach angebracht. Am Langträger bzw. an der Unterkante des Wagenkastens wurden diese Anschriften wiederholt.
Die Gepäckwagen trugen den Schriftzug „Gepäckwagen“ auf den Ladetüren, darunter die Betriebsnummer und das Eigentumszeichen.

Klassenbezeichnung

Die Klassenbezeichnung erfolgte in Württemberg – wie bei allen Bahnen – anfangs mit römischen Ziffern, die direkt am Wagenkasten angeschrieben wurden. Mit Einführung der 4. Wagenklasse 1909 kam jedoch bereits eine arabische Ziffer zur Ausführung, die fortan die Abteile 4. Klasse zierte. Ab 1911 wurden die römischen Klassenbezeichnungen durch arabische ersetzt und in Form von Emailschildern angebracht. Die Schriftform der Schilder für die 1. bis 3. Klasse ist identisch mit der der preußischen Schilder (siehe Bild Klassenbezeichnung ab 1910, Seite 130).

Klassenbezeichnung für Wagen 4. Klasse in Württemberg (Sammlung Gerhard Schmitt)

Sonstige Anschriften

Am Langträger befanden sich um 1913 folgende Anschriften[226]:

Gegenstand	Inhalt (Beispiele)
Eigengewicht	Gew. d. W. 10000 kg
Platzzahl	60 Pers.
Achsstand	Radst. 6,50 m
(bei Lenkachswagen)	
Achsstand	Abst. d. Drehzapfen 10,00 m
(bei Drehgestellwagen)	Radst. Ganz 12,50 m
	Drehg. 2,50 m
Gasvorrat	Gas 600 l
Eigentümer, Nummer	Württemberg 2456
Achsbauart	Vereinslenkachsen
Bremsbauart	Luftdruckbremse (West.)
Untersuchung	1.6.05

Bahnpostwagen

Die württembergische Post beschaffte Bahnpostwagen in Eigenregie. Aus einem Vermerk der Generaldirektion der K. Württ. Posten und Telegraphen von 1898 entnehmen wir zur Bezeichnung dieser Wagen Folgendes:

Die württembergischen Bahnpostwagen tragen äußerlich folgende Kennzeichen:

a. soweit sie der älteren Gattung angehören:
1. an den beiden Langseiten des Wagenkastens oben über der Thüre die Bezeichnung „Post“,
2. über den beiden Briefeinwürfen je die in weißem Email ausgeführte Abbildung eines Briefes mit rothem Siegel;

b. soweit sie aus der neueren Zeit stammen:
1. je oben in der Mitte der beiden Langseiten des Wagenkastens oben über der Thüre die Bezeichnung „Königl. Württ. Post“,
2. ferner auf den beiden Langseiten das Württ. Landeswappen je in einmaliger oder doppelter Ausführung,
3. über den beiden Briefeinwürfen die Bezeichnung „Briefeinwurf“ und unterhalb der Einwurfspalten die zu a. 2. beschriebene Abbildung.

Schilder am Bahnpostwagen Württemberg P 142, Ausschnitt aus Bild Seite 31 rechts, 2. von oben (Werkfoto 1905 Esslingen)

Kaiserlich Deutsche Post

Der bahnpostbezogene Wirkungsbereich der Kaiserlich Deutschen Post umfasste ab 1871 die Länder Mecklenburg, Oldenburg, Preußen und Sachsen sowie die Reichslande Elsaß-Lothringen. Baden trat 1872 bei, Bayern und Württemberg besaßen eigene Postverwaltungen.

Eigentumsbezeichnung

Die Bahnpostwagen waren durch das Reichswappen als Eigentum der Postverwaltung an den Seitenwänden in Höhe der Fenster gekennzeichnet. Das Wappen war anfangs als erhabenes Schild, später als Abziehbild in mindestens zwei verschiedenen Ausführungen ausgeführt.
Zusätzlich wurde oberhalb dieses Wappens der Schriftzug „Kaiserliche Post“ und bei Wagen, die über die Grenzen des Reichspostgebiets verkehrten, „Kaiserlich Deutsche Post“ angeschrieben. Diese Anschrift befand sich anfangs auf einem eigenen Schild an der Dachkante, später wurde sie als Anschrift am Wagenkasten angebracht.

Erhabenes Reichswappen für Bahnpostwagen (Ausschnitt aus Bild Seite 32 links)

Reichswappen für Bahnpostwagen der Kaiserlich Deutschen Post (Blatt P II 2 von 1884/85)

Reichswappen für Bahnpostwagen der Kaiserlich Deutschen Post (Abziehbild nach Blatt P II 3 von 1908)

Kaiserliche Post

Kaiserlich Deutsche Post

Eigentumsanschriften für Bahnpostwagen

Mit Ende des ersten Weltkrieges fielen auch bei den Bahnpostwagen der Deutschen Post das Reichswappen sowie das Wort „Kaiserliche“ weg. Stattdessen wurde die Anschrift „Deutsche Post“ in Frakturbuchstaben angebracht[227].

Deutsche Post.

Anschrift „Deutsche Post“ 1919

Zusätzlich wurde anfangs die Bezeichnung „Kaiserliche Post“ links, ab etwa 1908 der Name des Direktionsbezirks, dem der Wagen zugeteilt war oder in dem das Bahnpostamt seinen Sitz hatte, rechts neben der Betriebsnummer an den Langträgern angeschrieben. Als weitere Eigentumsbezeichnung war der Name des Bahnpostamts oder des Postamtes, dem der Wagen überwiesen war, links neben der Wagennummer an den Langträgern angeschrieben (zum Beispiel „Bahnpostamt Nr. 2 [Berlin]“).

Betriebsnummer

Die Betriebsnummern der Bahnpostwagen wurden fortlaufend vergeben. Ursprung war der Plan der Königlich Preußischen Post, später der Norddeutschen Bundespost, die die Wagen beginnend mit der Nummer 1 (für einen 1851 gelieferten Wagen) durchlaufend nummerierten. Der erste 1871 für die Deutsche Reichspost gelieferte Bahnpostwagen erhielt die Nummer 601. 1919 war als letzte die Nummer 3272 vergeben worden. Mit diesen Nummern liefen die Bahnpostwagen bei allen Verwaltungen der oben zuerst genannten Länderbahnen und auch bei einigen Privatbahnen.
Die Betriebsnummer war an den Bahnpostwagen an beiden Enden der Seiten- und Stirnwände unterhalb des Daches sowie in der Mitte der Langträger angeschrieben.

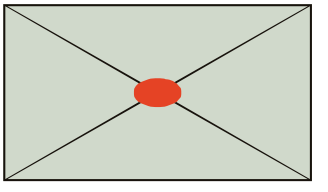
Gattungsbezeichnung

Die Gattungsbezeichnung lautete „Post“. Sie befand sich an der Stirnwand über dem Puffer mit gewölbter Stoßscheibe unmittelbar unterhalb der Wagennummer. Bei Bahnpostwagen für D-Züge hieß sie „Postü“ und wurde unter den Wagennummern an den Seitenwänden angeschrieben (siehe Bild Seite 33 oben).

Übrige Schilder und Anschriften

Zusätzlich waren an den Briefeinwürfen Schilder mit dem Postkurs, dem Briefsymbol und der Aufschrift „Briefkasten“ angebracht.

Schild mit Postkurs an Bahnpostwagen



Schild zur Kennzeichnung des Briefeinwurfs an Bahnpostwagen

Briefkasten

Anschrift für den Briefeinwurf an Bahnpostwagen

Alle anderen Anschriften der Bahnpostwagen entsprachen denen der Reisezug-Gepäckwagen der Preußischen Staatseisenbahnen.

Speisewagen-Betriebe

Die Wagen der deutschen Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaften waren in den Park der jeweiligen Staatseisenbahnen eingestellt und trugen Betriebsnummern nach den Plänen der jeweiligen Verwaltungen.
Zur Bezeichnung der Speisewagen schreibt Dr. Albert Mühl[228]:
„Die meisten Direktionen (der KPEV) ordneten die Speisewagen hinter den Salonwagen ein, die KED Elberfeld gab ihnen vakante Salonwagennummern, und die Direktionen Altona und Bromberg mischten sie unter die Reisezugwagen. Diese individuelle Numerierung wurde 1909/10 aufgegeben und die privaten Speisewagen wurden im Bereich 0700 bis 01100 umgenummert:

DESG	0701 – 0816
Kromrey	0901 – 0927
Riffelmann	0951 – 0973
NSG	01001 – 01020
Scheidling	01051 – 01052

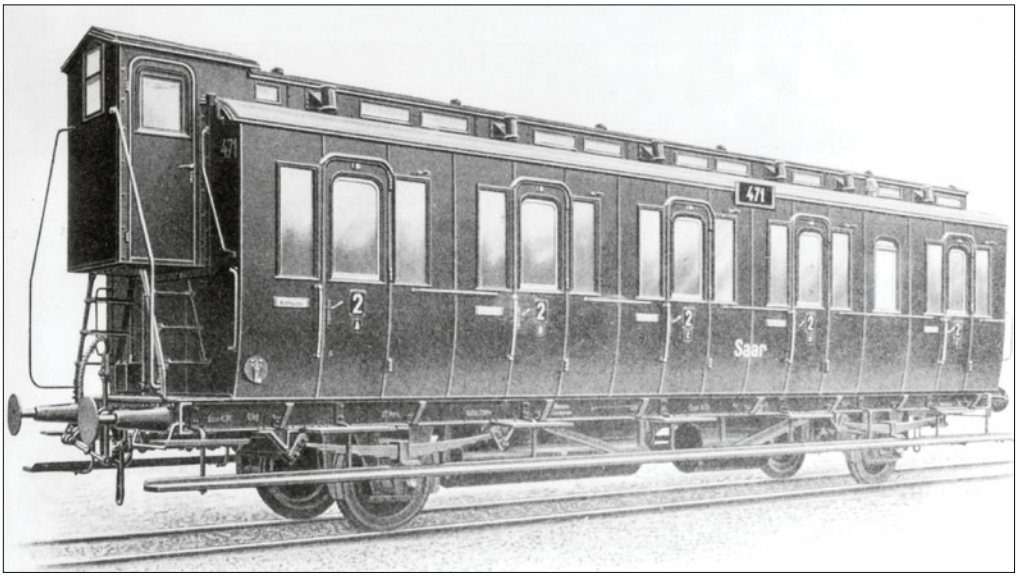
Die bis 1909 von der DESG beschafften Wagen hatten zusätzlich noch eine Eigentümer-Nummer [1 bis 88], die dann durch die neue Bahn-Nummer ersetzt wurde.“ (...)
„Die Aufschriften (waren) am Wagenkasten in gelber Farbe aufgemalt: ‚SPEISE-WAGEN‘. zweizeilig zweimal pro Wagenseite zwischen den Fenstern oder – wo wegen der Fensterteilung kein Platz war – ‚SPEISE-WAGEN‘ einzeilig.“ Es gab sie mit erhabenen Metallbuchstaben und als Farbanschriften. Die Anschriften waren anfangs noch in Versalien, ab etwa 1905 in normaler Groß-klein-Schreibung angebracht. „Die ISG verwendete in Deutschland bis Ende der achtziger Jahre [des 19. Jahrhunderts] den Begriff ‚RESTAURATIONS-WAGEN‘. Erst in den neunziger Jahren setzte sich der ‚SPEISEWAGEN‘ durch. Die französische Bezeichnung ‚WAGON-RESTAURANT‘ wurde erst nach der Jahrhundertwende durch ‚VOITURE-RESTAURANT‘ abgelöst. Die Wagenaufschriften waren stets mehrsprachig, je nach Land, in dem der Wagen verwendet wurde. In Deutschland (und in Österreich) gab es zwei Varianten der Eigentumsbezeichnung: ‚INTERNATIONALE EISENBAHN-SCHLAFWAGEN-GESELLSCHAFT‘ oder ‚INTERNATIONALE SCHLAFWAGEN-GESELLSCHAFT‘. Diese war auf der einen Wagenseite angeschrieben zusammen mit den Wagenbezeichnungen ‚SPEISEWAGEN‘ und ‚DINING-CAR‘. Auf der anderen Seite hieß es ‚COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGGON-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS‘, dazu ‚VOITURE-RESTAURANT‘ und ‚SPEISEWAGEN‘.“
Anstelle der Adlerbilder waren an den Speisewagen Eigentumsbezeichnungen der Privateigentümer angebracht: Wappen bei den Wagen von ISG, Kromrey, Wappen oder Anschrift bei den Wagen von Riffelmann, Schriftzug ‚DEUTSCHE EISENBAHN-SPEISEWAGEN-GESELLSCHAFT‘ und Abkürzung ‚D. E. S. G.‘ bei Wagen der DESG, Schriftzug ‚NORDWESTDEUTSCHE SPEISEWAGEN-GESELLSCHAFT‘ oder Wappen bei Wagen der NSG. Die beiden Wagen von Max Scheidling trugen anscheinend kein Eigentumszeichen.

Mitropa 1916 bis 1928

Mit Gründung der Mitropa im Jahre 1916 gingen die Speisewagen der in Preußen wirkenden Gesellschaften sowie die in Deutschland beschlagnahmten Wagen der ISG in den Besitz der neuen Gesellschaft über. Die preußischen Wagennummern der Speisewagen wurden zunächst unter Weglassung der führenden Null beibehalten. Alle nach dem Krieg in Deutschland verbliebenen Wagen wurden mit dem Schriftzug „MITROPA“ in Wagenmitte gekennzeichnet, die bisherigen Eigentumszeichen wurden entfernt. Die übrigen Anschriften wurden nur verändert, wenn es die Vorschriften der Deutschen Reichsbahn erforderten.

Eisenbahnen des Saargebiets

Die bisherigen Eigentumszeichen der preußischen und bayerischen Staatseisenbahnen und die Direktionsbezeichnung wurden bei den Wagen der Saareisenbahnen durch den einfachen Schriftzug „SAAR“ oder „Saar“ ersetzt. Diese Anschrift befand sich in der Mitte der Wagenseitenwände unterhalb der Fenster (siehe Bild Seite 139).
Die Wagennummern der bisherigen Direktion Saarbrücken wurden beibehalten. Die von anderen Verwaltungen und Direktionen übernommenen Wagen wurden in den Nummernplan integriert.
Alle übrigen Bezeichnungen wurden wie bisher angewendet und bei Bedarf an die Entwicklung bei der Deutschen Reichsbahn angepasst.



Abteilwagen Saar 471 mit Eigentumsbezeichnung „Saar“ in Wagenmitte (Werkfoto 1922 Breslau)

Deutsche Reichsbahn

Nach dem Übergang der Staatseisenbahnen der deutschen Länder auf das Deutsche Reich war klar, dass die Reisezugwagen neu bezeichnet werden mussten, waren doch die Bezeichnungsweisen (Nummerierung, Gattungsbezeichnung) bei den einzelnen Verwaltungen zu unterschiedlich, um eine zentrale und einheitliche Verwaltung des Wagenparks zu ermöglichen. Aus diesem Grund reiften sehr früh die Pläne für eine einheitliche Bezeichnungsweise der Wagen nach einem im ganzen Reich geltenden Nummernplan und mit einheitlichen Gattungszeichen.

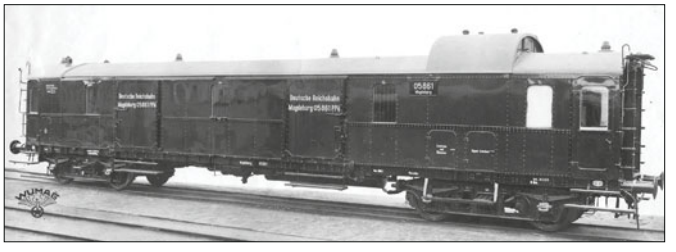
Umzeichnung 1921 bis 1923

Mit den Erlassen vom 18. November 1921 und 22. April 1922 wurde vom Reichsverkehrsministerium das Anbringen der neuen Anschriften an den Reisezugwagen angeordnet[225]. Grundlage dafür waren einerseits die preußischen Vorbilder und andererseits die auf der europäischen Wagenbeistellungskonferenz vom 9. bis 11. November 1921 beschlossenen einheitlichen Gattungsbezeichnungen für Wagen.
Mit dem Erlass vom 18. November 1921 wurden die Anschriften wie folgt festgelegt:

- Wagennummer mit dem Zusatz „Deutsche Reichsbahn“ auf besonderem Schild in Wagenmitte unterhalb der Dachunterkante
- Wagennummer an beiden Seiten der Stirnwände oben
- Gattungszeichen und Bremsbauart unmittelbar unter der Wagennummer an den Stirnwänden oberhalb des gewölbten Puffers
- Heimatwerkstätte und ggf. Haftpflichtangaben an den Stirnwänden über dem gewölbten Puffer
- Wagengewicht, Fassungsvermögen im Zivil- und Militärverkehr, Achsstand, ggf. Vereinslenkachsen, Eigentumsbezirk und Wagennummer, Heizungsbauart, Gasvorrat, Bremsbauart, Heimatbahnhof, Herstellerschild sowie letztes und nächstes Untersuchungsdatum am Langträger

Am Wagenkasten waren die Klassenschilder, das Wagenlaufschild und Raucher- bzw. Nichtraucher- und Frauen-Schilder anzubringen.
Die Farbe der Anschriften war gelb mit Ausnahme des Gasvorrates (weiß), der Bremsbauart am Langträger (rot) und des Datums der nächsten Untersuchung (weiß).
Ein besonderes Eigentumszeichen gab es noch nicht. Bemerkenswert ist jedoch, daß einige 1921 gelieferte Wagen Nummernschilder besitzen, auf denen unter der Betriebsnummer der Schriftzug „Deutsches Reich“ angebracht ist. Er ist jedoch alsbald durch „Deutsche Reichsbahn“ ersetzt worden.
Die Anschrift des Gattungszeichens an den Stirnwänden bestand aus dem Hauptgattungszeichen (A, B, C, D, Salon, WL, WLC, WR, Pw, Pwg, Post), der Achszahl, soweit sie von zwei abwich, und dem Nebengattungszeichen (ü, i, n), wobei die Achszahl bei drei-, vier- und sechsachsigen Wagen und das Nebengattungszeichen in verminderter Schriftgröße hinter dem Hauptgattungszeichen hochgesetzt angeschrieben wurden ($AB^{4ü}$).
Mit dem Erlass vom 22. April 1922 wanderte die Gattungsbezeichnung zusammen mit der Bremsbauart an die linke obere Ecke der Seitenwände, außerdem wurden das Wagengewicht und die Sitzplatzzahl im Zivilverkehr vom Langträger hierher verlegt. Die Wagennummern und Gattungszeichen an den Stirnwänden entfielen Der Name des Eigentumsbezirks wurde nun auch unter der Betriebsnummer an den Seitenwänden angeschrieben.

Die Wagennummern wurden bis 1923 noch nach den bei den einzelnen Bahnverwaltungen bzw. preußischen Direktionen bestehenden Nummernplänen vergeben.
Bei den Gepäckwagen wurden zunächst noch die in Preußen üblichen Anschriften angebracht, lediglich die Anschrift P. St. E. V. wurde durch den Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ ersetzt.



PPü Magdeburg 05861 der Deutschen Reichsbahn; gegenüber Bild Seite 129 oben wurde die Eigentumsbezeichnung auf den Ladetüren in „Deutsche Reichsbahn“ geändert, ein Nummernschild mit Angabe das Eigentumsbezirks ist hinzugekommen (Werkfoto 1923 Görlitz)

Eigentumszeichen

1923 bis 1938

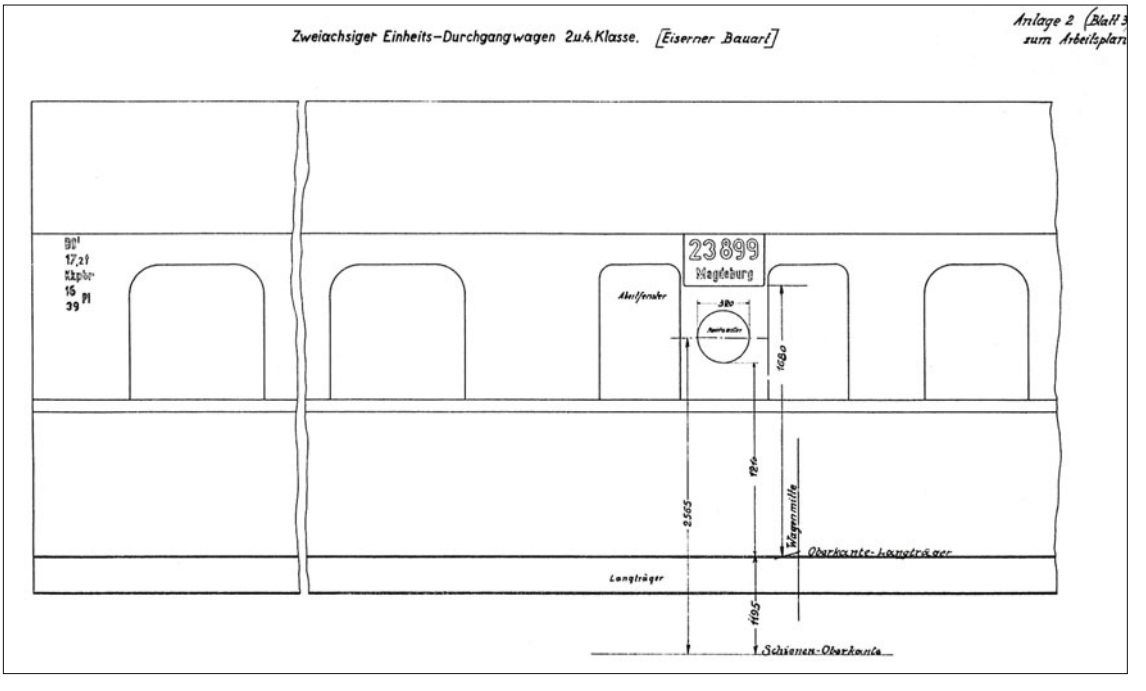
Die ersten neu gelieferten Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn wurden lediglich durch den Zusatz „Deutsches Reich“ oder „Deutsche Reichsbahn“ im oder unter dem Betriebsnummernschild gekennzeichnet. Andere allgemeine Eigentumsmerkmale wurden zunächst nicht angebracht.

Reichsbahnadler für Reisezugwagen

Als Eigentumsbezeichnung wurde 1923 der Reichsbahnadler als Abziehbild an allen Reisezugwagen (ausgenommen Stadtbahn- und Vorortwagen) in Fensterhöhe unter dem Nummernschild angebracht. Je nach zur Verfügung stehendem Raum wurde der Reichsbahnadler mit einem Durchmesser von 320 oder 250 mm verwendet. Bei Abteilwagen mit schmalen Fensterstielen und bei Wagen mit Holzbekleidung befand er sich auf einem eigens dafür angebrachten Blechschild.
Der Reichsbahnadler nach einem Entwurf von Otto Firle (1889 bis 1966) bestand aus einem kreisrunden gelben Feld mit einem stilisierten Adler in schwarzer Farbe sowie einem des gelbe Feld umgebenden schwarzen Ring mit dem wiederum gelben Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“.

Platzmangel am Verbrennungstriebwagen 851 C4vT-24 zwang den Hersteller, Betriebsnummer, Eigentumsbezirk und Eigentumszeichen in wenig vorschriftsmäßiger Form anzubringen (Foto (Ausschnitt aus Bild Verbrennungstriebwagen, Seite 48) um 1925 Sammlung Emil Konrad)

Skizze für die Anbringung des Reichsbahnadlers an Einheits-Durchgangwagen (Grafik Deutsche Reichsbahn 1922)



Die Rheingold-Sitzwagen und die ersten Schnelltriebwagen trugen anstelle des Abziehbildes als Eigentumszeichen Schilder aus Rotguss, bei denen der erhabene Adler metallisch auf einer schwarzen Grundfläche ausgeführt war. Der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ war hierbei in metallischer Farbe in schwarzem Grund zu lesen. Die Gussschilder waren mit einem Durchmesser von 400 mm größer als die Abziehbilder. Außerdem war an diesen Wagen der Schriftzug „DEUTSCHE REICHSBAHN“ oberhalb der Fenster mit erhabenen Buchstaben angebracht.

DEUTSCHE REICHSBAHN

Schriftzug an Rheingoldwagen

Adlerschild für Rheingoldwagen 1928

Die Schnellzugwagen der Bauart Karwendel 1929 besaßen Abziehbilder des Reichsbahn-Adlers mit abweichender Farbverteilung: Hier war der kreisrunde Grund des Bildes schwarz, Schriftzug und Adler waren gelb.
An den Personenwagen der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn war „vorläufig“ von der Anbringung des Adlerbildes abgesehen. Sie haben ihn auch in den späteren Jahren nicht mehr erhalten.
Ursprünglich sollten übrigens auch die Güterwagen als Eigentumsbezeichnung diesen Reichsbahnadler in vereinfachter Form bekommen – die ersten Versuchsbauarten der Großgüterwagen waren bereits damit ausgerüstet, doch hob der Erlass 73.3265 vom 26. März 1924 diese Anordnung wieder auf.
Das besondere Eigentumszeichen – die Bezeichnung der Eigentumsdirektion – wurde ab 1923 angelegentlich der Neunummerierung der Wagen zusammen mit der Wagennummer auf einem Schild angeschrieben, die Anschrift „Deutsche Reichsbahn“ entfiel. Die Direktionsbezeichnung stand außerdem wie bisher am Langträger etwa in Wagenmitte.
Eine Besonderheit gab es anfangs noch bei den Bahnpostwagen, die im Eigentum der Deutschen Reichsbahn standen. Solche Wagen gab es nur in Bayern und in Württemberg. Die bayerischen bahneigenen Bahnpostwagen waren noch mit dem bayerischen Rautenwappen bezeichnet, während in Württemberg bereits das Adlerbild mit der Umschrift „Deutsche Reichspost“ angebracht worden war. Auf Empfehlung des Reichspostministers wurde zur deutlicheren Kennzeichnung dieser Bahnpostwagen die Anschrift „DRG“ an den Seitenwänden unter dem Nummernschild und an den Langträgern in Wagenmitte angeschrieben[230]. Diese Anschrift erübrigte sich bald darauf, da die bahneigenen Bahnpostwagen an die Deutsche Reichspost verkauft worden waren.

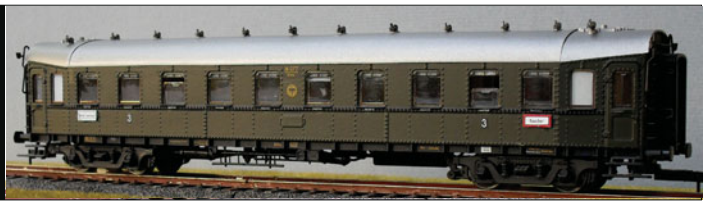
1938 bis 1945

Bereits 1936 wurde die Anbringung eines neuen Hoheitszeichens an den Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn angeordnet[231], das von dem Gebrauchsgrafiker Eduard Sauer, Berlin, entworfen worden war. Es hatte eine ovale Form und zeigte einen stilisierten Adler mit Kranz in den Fängen, in dem sich das Hakenkreuz befand, sowie die Umschrift „Deutsche Reichsbahn“ in Fraktur. Es sollte in zwei verschiedenen Abmessungen als Abziehbild hergestellt werden. Diese Ausführung wurde jedoch kurz darauf verworfen und an den Wagen nicht angebracht[232], lediglich einige Dampflokomotiven waren damit ausgerüstet, allerdings ohne die ovale Form und die Umschrift „Deutsche Reichsbahn“ (siehe Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven, Fürstenfeldbruck 2012, Seite 81). Bei den im Bau befindlichen und den im Ausbesserungswerk zur Neulackierung anstehenden Wagen sollte das alte Eigentumszeichen schon ab September 1936 nicht mehr angebracht werden[233]. Damit lassen sich Werkfotos erklären, die tatsächlich neue Wagen aus dieser Zeit ganz ohne Eigentumszeichen zeigen.

Eigentumszeichen für Reisezugwagen 1936 (1937 verworfen)

Mit der Verfügung[234] traten 1938 bei den Reisezugwagen an die Stelle des Reichsbahnadlers von Firle der Reichsadler mit Hakenkreuz und die Buchstaben DR. Das neue Eigentumszeichen nach einem Entwurf von Professor Klein, München, wurde in Wagenmitte, nun jedoch unterhalb der Brüstung, angebracht, was zum Versetzen der bislang dort befindlichen Aufhängekloben für die Wagenlaufschilder zum rechts liegenden Wagenende führte. Nach und nach fielen auch die Nummernschilder fort. Wagennummer und abgekürzte Direktionsbezeichnung wurden dann an den Seitenwänden links über dem bisherigen Anschriftenfeld angeschrieben.

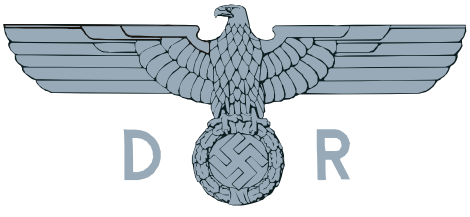
BESCHRIFTUNGEN (H0)
GaBner BESCHRIFTUNGEN
Jägerstraße 24
82024 Taufkirchen
www.gassner-beschriftungen.de
email@gassner-beschriftungen.de
Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,65 €) Bitte Epoche(n) angeben (2 oder 3)!



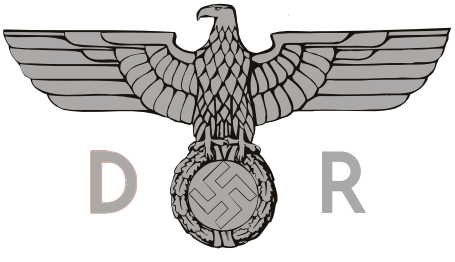
Der Reichsadler und die Buchstaben DR sollten nach dieser Verfügung[235] wie folgt angebracht werden:

- windschnittige D-Zug-Wagen und Salonwagen - Adler aus einer Aluminiumlegierung mit einer Spannweite von 900 mm
- Rheingoldwagen - Adler aus Bronze mit einer Spannweite von 720 (~730) mm, jedoch ohne die Buchstaben DR
- übrige D-Zug-Wagen sowie vierachsige Durchgangwagen für Eil- und Personenzüge - Adler aus einer Aluminiumlegierung mit einer Spannweite von 720 (~730) mm
- zwei- und dreiachsige Durchgangwagen - Adler aus einer Aluminiumlegierung mit einer Spannweite von 600 (~730) mm
- Zwei-, drei- und vierachsige Abteilwagen - Adler als Abziehbild in Goldfarbe mit einer Spannweite von 600 mm
- vierachsige Reisezuggepäckwagen - Adler aus einer Leichtmetallegierung mit einer Spannweite von 720 (~730) mm
- zwei- und dreiachsige Reisezuggepäckwagen - Adler aus einer Leichtmetallegierung mit einer Spannweite von 600 (~630) mm

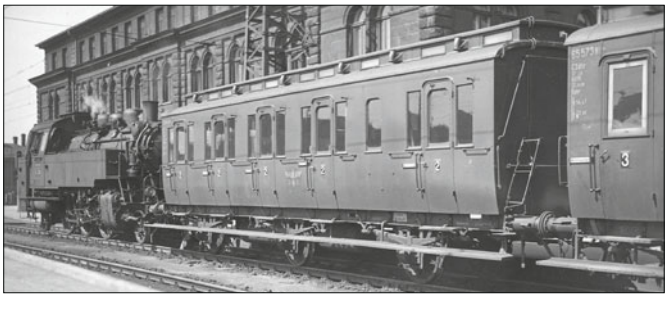
Die vorstehend in Klammern gesetzten Angaben stammen aus dem Schreiben des RZA Berlin vom 20. Juni 1938 und zeigen, dass zu diesem Zeitpunkt noch vieles im Fluss war.



Reichsadler 900 mm für D-Zug- und Salonwagen (1938)



Reichsadler 720 mm für sonstige Reisezugwagen (1938)



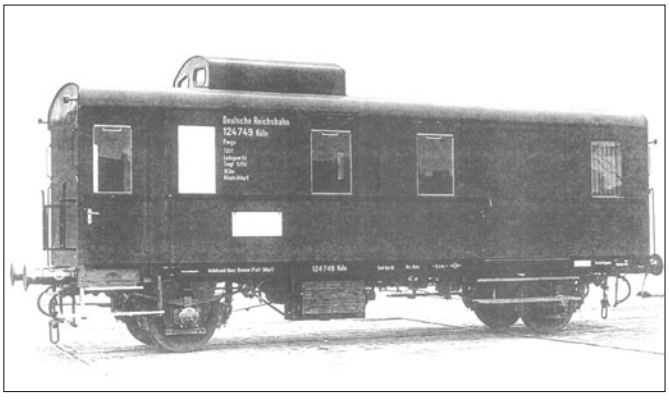
Abteilwagen DRB 23 694 B3 Pr 04 mit Reichsadler als Abziehbild in Wagenmitte (Foto 1939 Emil Konrad)

Die Umrüstung der Wagen auf das neue Eigentumszeichen – nun als Hoheitszeichen bezeichnet – ging wegen des Mangels an Stoffen für die Aluminiumlegierung nur schleppend voran. Die ersten Wagen mit dem neuen Zeichen stammten aus dem Park der Österreichischen Bundesbahnen, der 1938 in den der Deutschen Reichsbahn eingegliedert wurde. Auch die ab 1939 gelieferten Schnellzugwagen windschnittiger Bauart (sogenannte Schürzenwagen) sowie die in Bau befindlichen Schnelltriebwagen erhielten ab Werk das neue Zeichen. Für die vorhandenen Wagen wurde mehr Zeit benötigt. So schreibt zum Beispiel die RBD Erfurt erst am 12. April 1939: „Die Hoheitszeichen für Wagen sind in den RAW eingegangen und werden durch diese angebracht“ und am 16. Dezember 1939: „Die Hoheitsschilder sind inzwischen bei den Werkstättenhauptlagern eingegangen und werden von den RAW ohne besondere Anregung an den Fahrzeugen angebracht.“

Um Material zu sparen, wurde 1939 verfügt, daß über 40 Jahre alte Wagen und die Wagen der Sonderbereitschaft keine Adlerschilder aus Aluminiumlegierung erhalten sollten. Stattdessen wurden Abziehbilder in silbern vorgeschrieben, und zwar bei den vierachsigen Durchgangwagen mit 720 mm und bei den zwei- und dreiachsigen Durchgangwagen mit 600 mm Spannweite[236].

Im Mai 1940 erfolgt die nächste Maßnahme, um Material einzusparen: „Hoheitszeichen aus Leichtmetall sind nicht mehr zu bestellen. Die vorhandenen Hoheitszeichen aus Leichtmetall dürfen nicht mehr angebracht werden, sondern sind auf Lager zu behalten“[237]. Schließlich wird 1941 angeordnet, dass bis auf weiteres an Stelle der Hoheitszeichen aus Metall Abziehbilder anzubringen seien[238].

Die bisher mit dem Reichsbahnadler ausgerüsteten Güterzuggepäckwagen erhielten das neue Adlerzeichen nicht. Stattdessen wurden sie mit „Deutsche Reichsbahn“ auf der Schiebetür zum Gepäckraum oder oberhalb des Anschriftenfeldes bezeichnet.



Güterzuggepäckwagen DRB 124 749 Pwgs-41, anstelle Reichsbahnadler Anschrift „Deutsche Reichsbahn“ oberhalb des Anschriftenfeldes (Werkfoto 1943 Wien, Sammlung Hermann Hoyer)

1945 bis 1949

Mit Verfügung 2 Ogd vom 11. August 1945 ordnete die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn für die Bezirke in der Sowjetischen Besatzungszone an[239]: Die „Hoheitszeichen an Gebäuden und Fahrzeugen sind zu beseitigen, ihre Spuren unkenntlich zu machen." Analoge Anordnungen gab es auch für die westlichen Besatzungszonen, sie liegen im Wortlaut leider nicht vor.

Mit Ende des Zweiten Weltkrieges fielen an den Personen- und Gepäckwagen eventuell noch vorhandene Reichsbahnadler bzw. die Reichsadler weg. Einzige Eigentumsbezeichnung war fortan die Direktionsangabe an den Seitenwänden und Langträgern der Wagen.

In der Sowjetischen Besatzungszone wurden bei einigen Wagen die Buchstaben „DR" in Eng- oder Mittelschrift in Wagenmitte angebracht.

Bahnpostwagen DRP 366 Post-a/10 mit der Anschrift „ALLIED FORCES" und dem Zählzeichen „P" vor der Wagennummer (Foto Emil Konrad)

DR

DR

Eigentumszeichen an Wagen der DR in der Sowjetischen Besatzungszone

In der britischen Besatzungszone war an vielen Fahrzeugen das Wort „British" in Wagenmitte angeschrieben. Aber auch andere Anschriften kamen hier vor, zum Beispiel die Bezeichnung „ALLIED FORCES" unmittelbar nach dem Krieg an deutschen Wagen in den westlichen Besatzungszonen[240].

ALLIED FORCES
British

Zusatzanschriften an Wagen in den westlichen Besatzungszonen

Bei den Personen- und Gepäckwagen der Deutschen Reichsbahn in der Sowjetischen Besatzungszone wurde die abgekürzte Direktionsbezeichnung im Anschriftenfeld durch die Lochkartennummer der Direktion im Kreisring ersetzt. Dabei bedeutete 3 Berlin, 6 Dresden, 9 Erfurt, 12 Halle, 18 Magdeburg, 25 Cottbus, 27 Schwerin, 28 Greifswald. Am Langträger blieb der Direktionsname im Klartext erhalten. Im Bereich der westlichen Besatzungszonen gab es diesbezüglich keine Änderungen.

Ab 1948 erhielten zahlreiche Reisezugwagen in der Sowjetischen Besatzungszone die Anschrift DR USSR-Zone (siehe Bild Eigentumszeichen DR 1948, Seite 162).

Betriebsnummern

Mit dem Umzeichnungsplan von 1923 erhielten alle Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn Nummern nach einem einheitlichen System[241]. Sie wurden zusammen mit dem Namen der Eigentumsdirektion in Wagenmitte auf neuen Schildern angebracht und am Langträger rechts der Direktionsbezeichnung angeschrieben.

Die Nummern wurden dabei direktionsweise nach einem vorgegebenen Plan vergeben, die eindeutige Identifizierung eines Wagens war nur bei gleichzeitiger Angabe der Direktion und der Nummer möglich.

Eine kurze Übersicht über diesen Nummernplan gibt folgende Tabelle (ausführlicher im Anhang):

Sonderwagen	1	9999
Salon-, Schlaf-, Speisewagen	10001	14999
D-Zug-Wagen	20001	29999
Durchgangwagen	30001	59999
Abteilwagen	60001	89999
Gepäckwagen	90001	98999
Verein. Pers-, Gepäck- und Postwagen	99001	99999

Die Triebwagen waren dabei in die Gruppe der Sonderwagen eingereiht.

Nummernschild für Reisezugwagen nach dem Nummernplan von 1923 (mit den Ziffern 5 und 9 in abweichender Form)

Da sich der Nummernplan von 1923 nicht bewährte, wurde bereits 1930 ein neuer Plan, nunmehr mit zentraler Nummerierung, das heißt mit einer im Bereich der Reichsbahn nur einmal vorkommenden Reisezugwagennummer, aufgestellt. Zwischen 1930 und 1935 erhielten alle Reisezugwagen Nummernschilder mit Nummern dieses neuen Planes[242].

Sonderwagen	1	10200
Salon-, Schlaf-, FFD-Wagen	10201	11000
D-Zug-Wagen	11001	20000
Personenwagen 2. Klasse	20001	30000
Personenwagen 2./3. Klasse	30001	40000
Personenwagen 3. Klasse	40001	99000
Personenwagen mit Gepäck oder Post	99001	100000
Gepäckwagen mit Post	100001	105000
Gepäckwagen	105001	132999

Bei der Umzeichnung wurde die neue Nummer auf dem Schild ebenso wie am Langträger unterstrichen, um sie von den bisherigen Wagennummern zu unterscheiden[243]. Nach Abschluß der Umzeichnung sollte diese Unterstreichung wieder wegfallen, das ist jedoch zunächst unterblieben. Erst 1938 wird im Rahmen einer Sonderarbeit die Beseitigung des Striches unter den Wagennummern angeordnet[244].

Nummernschild für Reisezugwagen nach dem Nummernplan von 1930 mit Unterstreichung der Wagennummer

Bei der Umzeichnung der Wagen ab dem Jahre 1930 wurde – wenn es die Platzverhältnisse erlaubten – die Wagennummer links vom Namen der Direktion am Langträger angeschrieben. Bei neuen Wagen war diese Reihenfolge die Regel.
Beginnt die Wagennummer mit einer Null, bedeutet dies, dass der Wagen älter als 40 Jahre ist (sogenannte Nullwagen).
Ein liegendes Kreuz[245] hinter der Wagennummer bedeutet, daß der Wagen eine Betriebsnummer besitzt, die nicht der nach dem Nummernplan vorgesehenen Gattung entspricht, weil er umgebaut wurde, zum Beispiel von Bi in BCi. Es war nämlich prinzipiell vorgesehen, Wagennummern bei einem Umbau nicht zu ändern; allerdings ist dies nicht immer konsequent durchgehalten worden. Bei Platzmangel war das liegende Kreuz hinter der Direktionsbezeichnung angeschrieben.
Ab 1938 – gemeinsam mit der Umrüstung auf das neue Hoheitszeichen – wurden die Wagennummer und die abgekürzte Direktionsbezeichnung oberhalb des Gattungszeichens in das Anschriftenfeld (siehe übernächsten Abschnitt) übernommen[246]. Das bisherige Nummernschild entfiel. Da diese Umrüstung jedoch nicht so schnell wie geplant vonstatten ging, gab es auch bei Kriegsende noch zahlreiche Wagen mit der herkömmlichen Anordnung der Wagennummer. Gleichzeitig sollten übrigens auch die Angabe von Wagennummer und Eigentumsbezirk am Langträger wegfallen, dies ist jedoch wenig später widerrufen worden[247].
Da der Nummernvorrat für bestimmte Wagengattungen nicht mehr ausreichte, wurden 1938 neue Nummerngruppen in den Nummernplan aufgenommen[248]. Es handelte sich dabei zunächst um:

ABC4ü	214001	215000
BC4ü	215501	216000
C4ü	216001	220000

Weitere Erweiterungen des Nummernplanes wurden durch die Übernahme der Wagen der Österreichischen Bundesbahnen, der Tschechoslowakischen Eisenbahnen, der polnischen Eisenbahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen erforderlich. Einzelheiten hierzu finden sich im in Fußnote 241 genannten Werk.

Gattungsbezeichnung

Die herkömmlichen Gattungszeichen wurden 1922 durch die bei der Reichsbahn festgesetzte Bezeichnung abgelöst. So wurde die bei Drehgestell-Wagen übliche Verdoppelung des letzten Hauptgattungsbuchstabens (z. B. ABBü) zugunsten der Angabe der Achszahl im Gattungszeichen (AB4ü) aufgegeben. Auch bei den Drei- und Sechsachsern wurde die Achszahl in das Gattungszeichen aufgenommen.

Gattungszeichen	
A	Wagen mit Abteilen 1. Klasse
B	Wagen mit Abteilen 2. Klasse
C	Wagen mit Abteilen 3. Klasse
D	Wagen mit Abteilen 4. Klasse
Dg	Güterwagen, geeignet für Personenbeförderung
K…	Schmalspurwagen (nur Rbd Dresden)
…L	Lokalbahnwagen
Post	Bahnpostwagen
Pw	Personenzuggepäckwagen
Pwg	Güterzuggepäckwagen
PwC	vereinigter Gepäck- und Personenwagen 3. Kl.
PwPost	vereinigter Gepäck- und Postwagen
S	Sonderwagen für FFD-Züge
Salon	Salonwagen
WL	Schlafwagen 1. und 2. Klasse
WLC	Schlafwagen 3. Klasse
WR	Speisewagen

Z	Zellenwagen (für Gefangenentransport)
i	Durchgang, offene Übergangsbrücken
k	Küche
kr	Krankenabteil
n	Luftbremse oder Luftleitung (nur bei Pwg)
tr	Traglastenabteil (nur bei D und Di) (ab 1927)[249]
ü	Durchgang, Übergangsbrücken, Faltenbälge

Bei den vorhandenen zwei- und dreiachsigen A-, Ai-, AB-, ABi-, ABC- und ABCi-Wagen wurde ab 1921 das 1.-Klasse-Abteil dauerhaft für die 2. Klasse benutzt, dementsprechend wurden diese Wagen mit den Gattungszeichen B, Bi, BC bzw. BCi bezeichnet[250].
Die Klassenreform von 1928 (Einführung des Zweiklassensystems im Personenverkehr außer in D-Zügen, Abschaffung der 4. Wagenklasse) brachte bei den Gattungszeichen der ehemaligen Wagen 4. Klasse gravierende Änderungen mit sich. Hierzu folgende Übersicht:

ehemalige	wurden	wenn Wagen ursprünglich
D	C	C war und Lattenbänke behalten hat
D	Cd	D war und Bretterbänke behalten hat
D	Ctr	D mit großem Mittelraum war
D	Cv	D mit großem Mittelraum war und nachträglich Bretterbänke erhielt
D	Cu	D war und nachträglich Lattenbänke erhielt

Analog dazu wurden CD zu CCd, CCtr, CCv oder CCu, BD zu BC, BCd, BCtr, BCv oder BCu, BCD zu BCCd, BCCtr, BCCv oder BCCu, Dig zu Cgi[251].

Anfang 1937 wurde eine Vereinfachung der Gattungsbezeichnung für Reisezugwagen mit Abteilen 3. Klasse[252] angeordnet. Dabei entfiel das Nebenzeichen „u“ für Abteile 3. Klasse, die durch Einbau von Lattenbänken aus Abteilen der früheren 4. Klasse vollständig umgebaut worden waren. Die Verdoppelung des Buchstabens C bei Wagen, die sowohl ursprüngliche Abteile 3. Klasse als auch vollständig aus der 4. Klasse umgebaute Abteile 3. Klasse besaßen, entfiel (das heißt: aus CCu wurde C, aus CCiu wurde Ci). Hingegen wurde die Verdoppelung des Buchstabens C beibehalten oder sogar neu eingeführt für Wagen, die außer regulären Abteilen mit Lattenbänken (C) oder Bretterbänken (Cd) auch noch solche für Reisende mit Traglasten besaßen (aus C4tr wurde dann CC4tr, aus Ctr wurde CCtr, aus Cidtr wurde CCditr)[253].
Mit dem Gattungszeichen „Salon“ wurden alle Dienst- und Revisionswagen des RVM, der Direktionspräsidenten und -mitglieder sowie die Wagen der Reichsregierung bezeichnet. 1941 wurde für die Dienst- und Revisionswagen die Bezeichnung „Dienst“ eingeführt, während nur noch die Wagen der Reichsregierung weiterhin mit „Salon“ bezeichnet wurden[254]. Letztere sowie die Krankensalonwagen wurden ab 1942 als Sonderreisezugwagen bzw. Sonderkrankenwagen mit den Hauptgattungszeichen Sdr bzw. Sdrkr bezeichnet[255].
Für die ab 1943 beschafften Behelfspersonenwagen wurde das Gattungszeichen Mci (M = Mannschaftswagen, c = zur Benutzung für die 3. Klasse) eingeführt. Ab 1942 erhielten die Schmalspurwagen das neue Nebenzeichen „sm“, um sie eindeutig von den Normalspurwagen gleicher Gattung unterscheiden zu können[256].
Wegen des Mangels an Personenwagen 2. Klasse wurde 1946 zumindest in der britischen Besatzungszone angeordnet, dass in Personenzügen ausgewählte Wagen 3. Klasse in gutem Erhaltungszustand behelfsmäßig als Wagen 2. Klasse zu bezeichnen und einzusetzen seien. Als Gattungszeichen wurde dafür Bo, Bo3 usw. eingeführt, wobei der Buchstabe „o“ ohne Polster bedeutete[257].
Die Personenwagenvorschriften 1942 und 1948 nennen schließlich folgende „Abkürzungen für die Wagen und ihre besonderen Einrichtungen“[258]:

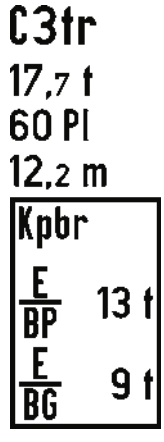
A	Wagen mit Abteilen 1. Klasse
B	Wagen mit Abteilen 2. Klasse
C	Wagen mit Abteilen 3. Klasse
CPw	Personenwagen 3. Kl. mit Gepäckabteil
CPost	Personenwagen 3. Klasse mit Postraum
Dienst	Dienstwagen
…L	Lokalbahnwagen
Mci	Behelfspersonenwagen 3. Klasse (ab 1948)
Post	Bahnpostwagen
Pw	Personenzuggepäckwagen
Pwg	Güterzuggepäckwagen
PwPost	vereinigter Gepäck- und Postwagen
S	Sonderwagen für FFD-Züge
Salon	Salonwagen
WLAB	Schlafwagen 1. und 2. Klasse
WLABC	Schlafwagen 1., 2. und 3. Klasse
WLC	Schlafwagen 3. Klasse
WR	Speisewagen
Z	Gefangenenwagen
d	Bretterbänke in der 3. Klasse
e	elektrische Heizung (ab 1948)
i	Bühne, offene Übergangsbrücken
h	elektrische Heizung (bis 1948)
k	Küche
kr	Krankenabteil
sm	für Schmalspurbahnen
tr	Traglastenabteil
ü	Seitengang, Übergangsbrücken, Faltenbälge, für D-Züge
üp	Übergangsbrücken, Faltenbälge, für Personen- und Eilzüge
v	behelfsmäßig mit Bretterbänken in der 3. Klasse

Anschriftenfeld

Das so gebildete Gattungszeichen wurde ab 1923 zusammen mit Angaben über das Wagengewicht, die Bremsbauart und die Anzahl der Sitzplätze bzw. Ladegewicht, Tragfähigkeit und Ladefläche an beiden Seitenwänden des Wagenkastens in der linken oberen Ecke angebracht. Damit entstand das sogenannte „Anschriftenfeld“ der Reisezugwagen. Im Gattungszeichen wurden anfangs die Achszahl und Buchstaben i, k, kr, n, tr und ü als Hochzahl mit klei-

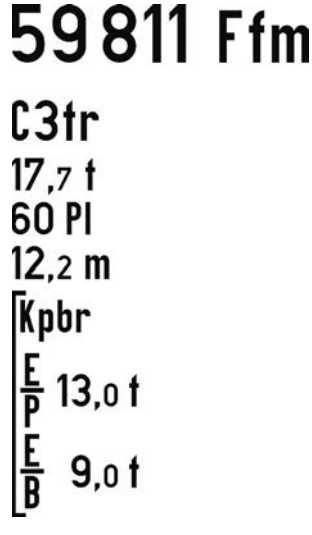
nerer (5/7) Schriftgröße geschrieben. Die Hochstellung entfiel 1929, alle Buchstaben und Ziffern wurden in gleicher Linie wie das Hauptgattungszeichen gesetzt[261]. Achszahl und Nebengattungszeichen waren zunächst noch in der kleineren Schriftgröße angeschrieben, ab 1930 hatten alle Buchstaben und Zahlen der Gattungsbezeichnung gleiche Größe.
Zu den Daten im Anschriftenfeld der Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn von 1923 kamen die Angaben der Wagenlänge (um 1931) und der Bremsgewichte (1934)[262] hinzu. Die Brems- und Bremsgewichtsangaben waren zuerst eingerahmt und wurden dann mit einer eckigen Klammer links der Anschriften zusammengefasst[263]. An Wagen, bei denen die Fläche links neben dem ersten Seitenwandfenster nicht für die Anbringung des Anschriftenfeldes mit den Bremsangaben ausreichte, wurde das Anschriftenfeld „auf den ersten breiteren Seitenwandteil von der linken Wagenecke aus“ angebracht[264]. Dies war insbesondere bei Abteilwagen preußischer Bauarten der Fall. Nach Einführung der Bremsgewichtsangaben gab es bei einigen weiteren Bauarten Platzmangel, hier wurde das Anschriftenfeld geteilt, Bremsbauart und Bremsgewichte wurden unterhalb der Brüstungsleiste angebracht.
Die ab etwa 1935 übliche Anschrift SB 75 oder SB 85 für Wagen der Sonderbereitschaft war zunächst unterhalb des Wagennummernschildes angebracht, sie wurde 1938 in das Anschriftenfeld hinter die Direktionsbezeichnung verlegt.
Im Zuge der Anbringung des Reichsadlers anstelle des Reichsbahnadlers wurde das in Wagenmitte angebrachte Nummernschild aufgegeben. Wagennummer und abgekürzte Direktionsbezeichnung wurden dann oberhalb des Anschriftenfeldes angeschrieben[246].

Anschriftenfeld 1923
Dieses Anschriftenfeld gehört zu einem dreiachsigen Abteilwagen 4. Klasse. 1923 waren die Achszahl und ggf. zusätzliche Nebengattungszeichen hochgesetzt in das Gattungszeichen aufgenommen und die so gekennzeichnete Gattung zusammen mit dem Wagengewicht, der Bremsbauart und der Platzzahl oben am linken Ende der Seitenwand angeschrieben worden. Für die Anschriften wurden Buchstaben und Ziffern nach Anlage 1 zum Arbeitsplan für die Umzeichnung (siehe Seite 222) verwendet, hier an der Ziffer 6 gut zu erkennen, die von der Musterzeichnung IV 44 4. Auflage und von der späteren DIN 1451 deutlich abweicht, um Verwechslungen mit der Ziffer 8 zu vermeiden.



Anschriftenfeld 1934
1934 wurde die Anschrift der Bremsbauart von der dritten in die fünfte Zeile verlegt, und die Bremsgewichtsangaben wurden darunter hinzugefügt. Bremsbauart und Bremsgewichte wurden durch ein Rechteck eingerahmt.

Anschriftenfeld 1932
Nach der Klassenreform von 1928 hat der vorgenannte Wagen ehemals 4. Klasse des Gattungszeichen C3tr erhalten. Ab 1929 war die Hochsetzung von Achszahl und Nebengattungszeichen nicht mehr vorgeschrieben. Die Angabe der Wagengesamtlänge (Länge über Puffer) ist hinzugekommen. Die Schrift ist hier bereits nach Vornorm DIN 1451 ausgeführt.

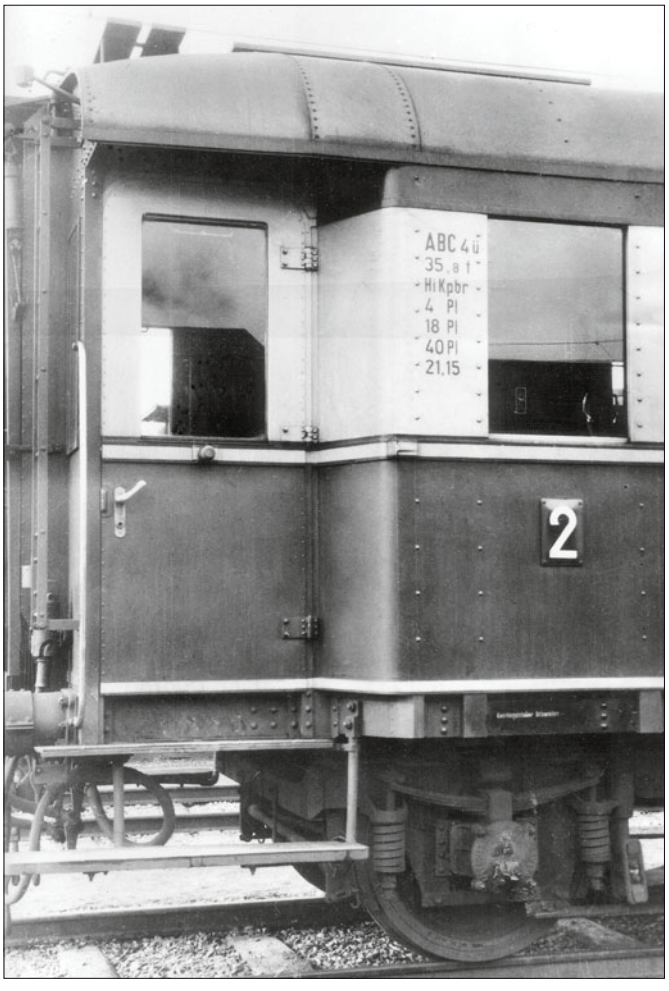


Anschriftenfeld 1938
Die Einrahmung von Bremsbauart und Bremsgewichten ist 1936 durch eine öffnende eckige Klammer ersetzt worden, ab 1938 wurden die Betriebsnummer und der Eigentumsbezirk in abgekürzter Form oberhalb des Gattungszeichens angeschrieben. Die Bezeichnung der Bremsgewichte für die einlösige Bremse hatte sich geringfügig geändert. Die Werte der Bremsgewichte wurden mit einer Dezimalstelle angeschrieben.

59 811 Ffm
C3
18,3 t
50 Pl
12,2 m
Kpbr
E/P 13 t
E/B 9 t

Anschriftenfeld 1939
Ab 1939 wurden die Bremsgewichte wieder als ganze Zahlen (ohne Dezimalstellen) angeschrieben. Außerdem hat der Wagen 59 811 inzwischen eine Änderung erfahren, bei der die Traglastenabteile zu regulären Sitzabteilen 3. Klasse umgebaut wurden. Das dafür gültige Nebenzeichen „u“ wurde bereits ab 1937 nicht mehr verwendet.

Nach Kriegsende ergaben sich hinsichtlich des Anschriftenfeldes keine Änderungen. Lediglich in der amereikanischen Besatzungszone erhielten die Trieb- und Reisezugwagen ab Juni 1945 zur leichteren Unterscheidung durch die Besatzungsorgane den Buchstaben „P“ vor der Betriebsnummer. Diese Anschrift ist aber 1947 wieder entfallen.
In der Sowjetischen Besatzungszone wurde im Rahmen der Fahrzeugzählung 1945 dem Anschriftenfeld neben oder unter der Betriebsnummer das sogenannte Zählzeichen hinzugesetzt, das aus einem kyrillischen G (Г) und einer Zahl im Dreieck bestand und dazu diente, den betreffenden Wagen als bereits gezählt zu kennzeichnen.



Schnellzugwagen DRB 14137 ABC4ü-32 (Foto um 1932 Emil Konrad) Dieses Bild zeigt das Anschriftenfeld im Zustand von 1932, also bereits mit der Angabe der Wagenlänge. Ungewöhnlich ist, daß die Dezimalstellen der Wagenlänge hier in derselben Schrift-größe wie die Ganzzahl angeschrieben sind, außerdem fehlt die Angabe der Maßeinheit (m). Zusätzlich ist zu erkennen, wie die Platzangaben bei mehrklassigen Wagen erfolgten. Ungewöhnlich ist die Form der Ziffer 2 auf dem Klassenschild.

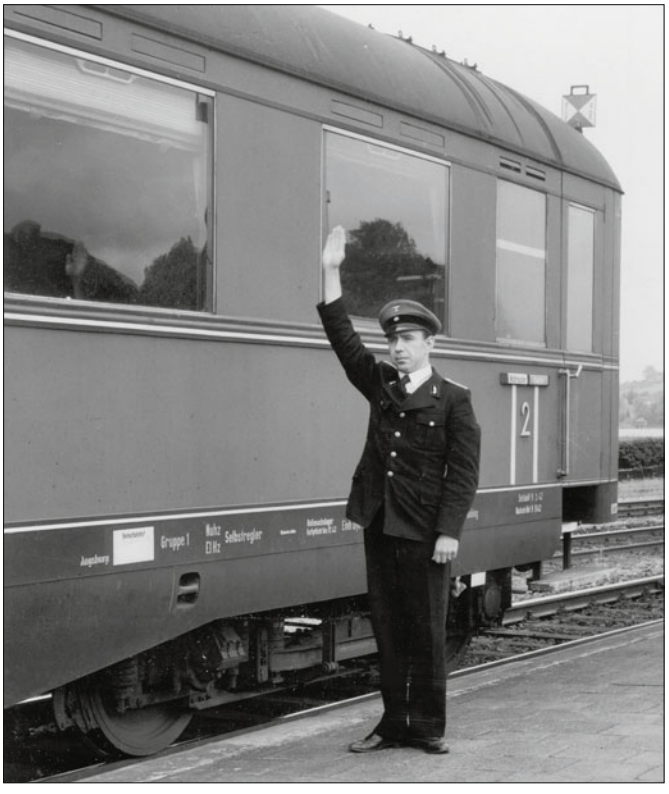
Klassenbezeichnung

Die Klassenbezeichnung durch Emailschilder mit den weißen Zahlen 1, 2, 3 bzw. 4 auf schwarzem Grund wurde allgemein beibehalten.
Wagen der 4. Klasse, die vollständig mit Sitzplätzen ausgestattet waren, erhielten zusätzlich ein Schild „Für Reisende ohne Traglasten“, das über dem Wagenlaufschild angebracht wurde[265]. Dieses Schild fiel 1928 nach der Klassenreform fort, stattdessen wurde nun das Schild „Für Reisende mit Traglasten“ an Wagen mit bankfreien Mittelräumen angebracht[266].

Klassenbezeichnung mit Emailschildern

Bereits 1921 wurde die 1. Klasse in den Personenzügen weitestgehend aufgehoben. Damit einher ging eine Umbezeichnung der vorhandenen AB4-, AB4i-, ABC4- und ABC4i-Wagen. Sie erhielten am Abteil 1. Klasse Wendeschilder, mit denen wahlweise die 1. oder 2. Klasse bezeichnet werden konnte. Bei den zwei- und dreiachsigen A-, Ai-, AB-, ABi-, ABC- und ABCi-Wagen wurde das 1.-Klasse-Abteil dauerhaft für die 2. Klasse benutzt, dementsprechend wurden die 1.-Klasse-Schilder durch feste 2.-Klasse-Schilder ersetzt[267].
Die vierte Wagenklasse wurde im Oktober 1928 abgeschafft. Alle Wagen dieser Klasse erhielten Emailschilder für die 3. Klasse, sofern sie nicht ausgemustert wurden[268]. Die erste Wagenklasse wurde nur noch in Fernschnell- und Schnellzügen geführt, in den Eil- und Personenzügen entfiel sie ganz. Die im letzten Absatz erwähnten vierachsigen Personenwagen wurden dementsprechend in B4, B4i, BC4 bzw. BC4i umgezeichnet.

Bei Schnellzugwagen mit Abteilen 1. Klasse wurde häufig ein Wendeschild angebracht, das auf der einen Seite die Zahl 1 und auf der anderen Seite die 2 zeigte. Damit war es möglich, das Abteil 1. Klasse bei Bedarf für die 2. Klasse zu bezeichnen. Diese Wendeschilder hatten meist schwarze Ziffern auf weißem Grund.
An den Schnellzugwagen der Karwendelbauart 1929 sowie der Bauart 1938/39 (sogenannte Schürzenwagen) und an den Eilzugwagen der Bauarten ab 1938 sowie an einigen Triebwagen wurden zur Klassenbezeichnung erhabene Leichtmetallziffern verwendet, die im Bereich unterhalb der Fenster angebracht waren. Die übrigen Wagen behielten jedoch ihre Emailschilder zur Klassenbezeichnung.



Schnellzugwagen DRB BC4ü mit zusätzlicher Kennzeichnung der 2. Klasse (Foto 1942)

Klassenbezeichnung aus einer Aluminiumlegierung für Karwendelwagen 1929 und einige Triebwagen

Klassenbezeichnung aus einer Aluminiumlegierung für Schnellzugwagen in windschnittiger Bauart

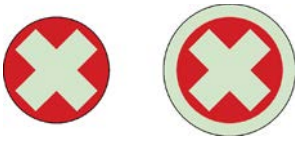
Aufgrund der im Kriege durchgeführten Verdunkelungsmaßnahmen auf den Bahnsteigen erwies es sich als notwendig, die Abteile 2. Klasse an den Personenwagen auffälliger zu kennzeichnen. Die RBD Mainz hatte zu diesem Zweck versuchsweise senkrechte weiße Farbstreifen neben den Einstiegen für die 2. Wagenklasse angebracht. 1940 wurden daraufhin die RBD ermächtigt, bei allen Wagen, bei denen sie dies für erforderlich halten, gleichartige Kennzeichnungsstreifen anzubringen[269] (siehe Bild Seite 44 unten und Bild rechts oben). Im Januar 1942 folgte dann die Vorschrift, diese Streifen wieder zu entfernen und die Kennzeichnung der 1. und 2. Klasse durch Ziffern von 300 mm Höhe in der oberen Hälfte der Abteilfenster anzubringen[270]. Für die Farbe der Ziffern war weiß mit roter Umrandung vorgesehen.

Abteilbezeichnung

Die Abteilbezeichnung durch Buchstaben bzw. Platznummern-, Frauen-, Nichtraucher- und Raucherschilder wurde auch bei der Deutschen Reichsbahn zunächst beibehalten (siehe Seite 117). An den Durchgang- und Abteilwagen für Eil- und Personenzüge entfielen die Abteilbuchstaben jedoch bereits in den frühen zwanziger Jahren.
Wagen mit Krankenabteil wurden beim Einsatz für den Krankentransport mit einem Schild in Form des Wagenlaufschildes bezeichnet, das die Aufschrift „Krankenabteil“ zusammen mit der Wagengattung und der Betriebsnummer enthielt.

Abteilwagen mit Krankenabteil DRB Dresden 62 105 C4kr Sa 98 (Foto Deutsche Reichsbahn)

Die Hundeabteile in den Gepäckwagen waren weiterhin durch den Hundekopf gekennzeichnet.
Auch die Bezeichnung der Gepäckräume mit den Buchstaben A und B für Zwecke des Zolls (siehe Bild Seite 131 links oben) wurde fortgesetzt. 1931 wurde sie dann nur noch auf die Wagen beschränkt, die tatsächlich zwei unabhängige abgeteilte Gepäckräume besaßen und für den internationalen Verkehr bestimmt waren, bei den übrigen Wagen waren sie zu entfernen[271].
Bei Gepäckwagen mit Postabteil wurde am Postabteil ein schwarzes Schild mit gelber Aufschrift „Post“ angebracht.
Ab 1935 fielen bei den Schnellzugwagen die äußeren Platznummernschilder nach und nach ersatzlos weg[272], und die großen Raucher-/Nichtraucherschilder wurden durch die bislang schon bei Durchgang- und Abteilwagen verwendeten Wendeschilder ersetzt.
Im Jahre 1938 wurden einige Schnellzugwagen 3. Klasse mit Küchenabteil ausgerüstet. Um ihnen ein auffallendes Kennzeichen zu geben, wurde angeordnet, die festen Fenster (ehemaliges Abort- und das gegenüberliegende Gangfenster) mit einem 250 mm hohen cremeweißen Anstrich zu versehen und darauf die Aufschrift „Mitropa“ in schwarzer Farbe anzubringen[273].
Arztwagen waren an den Seitenwänden, Lazarettwagen an den Langträgern anfangs durch ein weißes stehendes Kreuz in einer roten Kreisfläche gekennzeichnet. Nach dem Gesetz zum Schutze des Wappens der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 27. März 1935 durfte dieses Zeichen nicht mehr angewendet werden. Es wurde zunächst gelöscht[274].
Ab 1936 erhielten die Lazarettwagen ein weißes Kreuz in einer roten Kreisfläche am Langträger, das um 45° gedreht war, um dem genannten Gesetz zu entsprechen[275].



Kennzeichen für Lazarettwagen ab 1940
Links das Zeichen für herkömmliche Lazarettwagen, rechts für solche, die § 2 (2) der Vorschrift für die Einrichtung von Lazarettzügen entsprachen

1937 folgte die Kennzeichnung von Abteilen für Schwerkriegsbeschädigte mit Schildern, die auf die äußeren Wendeschilder für Nichtraucher/Raucher aufgesteckt werden konnten, so dass diese verdeckt wurden[276].

Aufsteckschild für Abteile für Schwerkriegsbeschädigte 1937

Ab 1943 wurden Gepäckwagen, die zur Beförderung von Feldpost in Reisezügen liefen, mit dem Schild „Feldpost“ in Form und Größe des Wagenlaufschildes gekennzeichnet[277]. Außerdem erhielten Wagen, die Dienstreiseabteile führten, besondere grüne Aufsteckschilder mit dem weißen Buchstaben „D“[278].
1944 wurden Lazarettwagen auf dem Dach und an den Seitenwänden mit großflächigen roten Kreuzen auf weißem Grund gekennzeichnet, so dass sie schon von weitem gut zu erkennen waren.

Wagenlauf

Die Wagenlaufschilder entsprachen den Vorgaben der preußischen Staatseisenbahnen. Die reguläre Beschriftung war schwarz, der Grund des Schildes war weiß, die Handgriffe waren schwarz gestrichen. Die Schriftart folgte den Richtlinien der DIN 1451. Die Wagen des Rheingoldzuges erhielten Schilder in Wagenfarbe. Bei Wagen für den Ruhrschnellverkehr war das Wagenlaufschild mit einem roten Diagonalstreifen gekennzeichnet.

Wagenlaufschild für Schnellzüge

Ordnungsnummern- und Wagenlaufschild für FFD Rheingold mit Grundfarbe und Beschriftung der Rheingoldwagen

Schild für Wagen des Ruhrschnellverkehrs

Ordnungsnummern

Zur Orientierung für Reisende mit Platzkarten war es notwendig, die Wagen eines Zuges mit Ordnungsnummern zu bezeichnen. Dazu diente ein Schild mit der Aufschrift zum Beispiel „Wagen 10“, das auf die Wagenlaufschilder aufgesteckt werden konnte.

Aufsteckschild für Ordnungsnummern

Werbende Anschriften

Werbung an Reisezugwagen war zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn praktisch nicht üblich. Eine der wenigen werbenden Anschriften in eigener Sache war der auffällige Schriftzug „RHEINGOLD“ an den Rheingoldwagen, der ab 1931 angebracht war. Für diesen Schriftzug gab es selbstredend eine Zeichnung, aus der die genauen Abmessungen der aus Rotguss zu fertigenden Buchstaben hervorgingen.
Darüber hinaus gab es natürlich auch vereinzelt Wirtschafts- und politische Werbung an Reisezug- und Triebwagen, auf die Behandlung dieser Themen wird verzichtet, da sie nicht zu den amtlichen Anschriften zählen.

RIC-Zeichen

1923 war für Schnellzugwagen, die im internationalen Verkehr eingesetzt wurden, der sogenannte RIC-Raster eingeführt worden. Es bescheinigte, dass der Wagen den internationalen Bestimmungen für den Wagenübergang allgemein oder zumindest für bestimmte Länder entsprach.
Dieses Zeichen bestand aus den Buchstaben RIC (Regolamento Internazionale Carrozza, Verbands-Personenwagen-Übereinkommen) und einem Raster von Rechtecken, in denen die Länder eingetragen werden konnten, wenn der Wagen nur nach bestimmten Ländern verkehren durfte.

Als Länderkurzzeichen wurden anfangs folgende Abkürzungen verwendet:

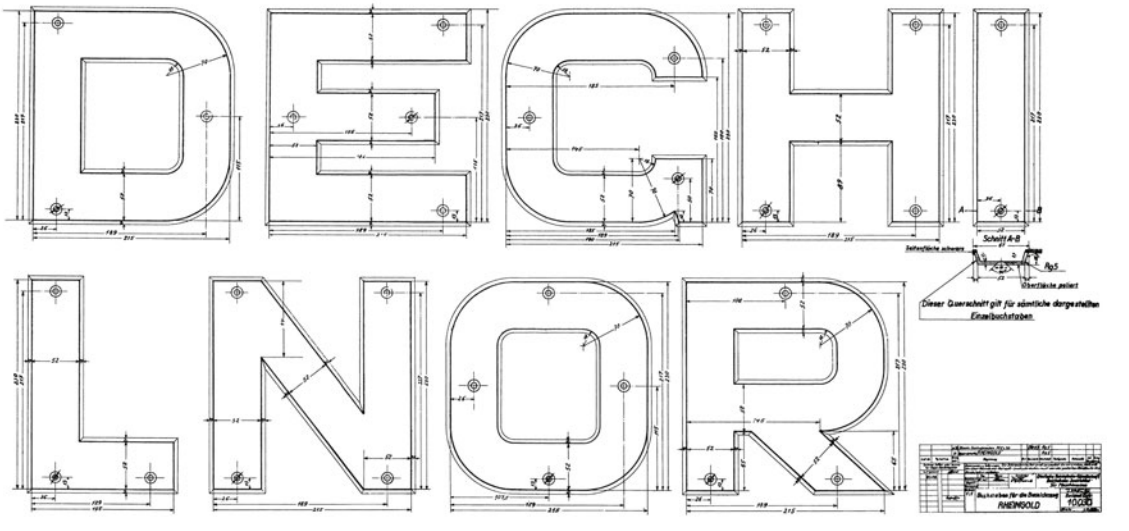
BBÖst	Österreich
CEB	Bulgarien
CFR	Rumänien
CO	Türkei
CSR	Tschechoslowakei
DSB	Dänemark
DR	Deutschland
EB	Belgien
F	Frankreich
F Al	Frankreich, Alsace et Lorraine
F Es	Frankreich, Est
F Et	Frankreich, Etat
F Mi	Frankreich, Midi
F No	Frankreich, Nord
F PLM	Frankreich, Paris Lyon Méditerranée
F PO	Frankreich, Paris à Orléans
It	Italien
JŽ	Jugoslawien
MAV	Ungarn
NS	Niederlande
PKP	Polen
SJ	Schweden
Sch	Schweiz

Ab 1928 galten zusätzlich folgende Länderbezeichnungen:

F Ct	Frankreich, Ceinture de Paris
NSB	Norwegen
СДЖ/SDZ	Serbien, Kroatien und Slovenien / Generaldirektion
СХС/SHS	Serbien, Kroatien und Slovenien / Betriebsdirektionen

Seit 1938 lautet die vollständige Liste:

B	Belgien
CEB	Bulgarien



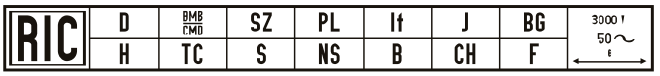
DEGHILNOR – Buchstaben für den Schriftzug RHEINGOLD in alphabetischer Folge (Zeichnung 1931 RZM)

CFR	Rumänien
ČSD	Tschechoslowakei
CO	Türkei
DR	Deutschland
DSB	Dänemark
F	Frankreich
F Al	Frankreich, Alsace et Lorraine
F Es	Frankreich, Est
F Et	Frankreich, Etat
F Mi	Frankreich, Midi
F No	Frankreich, Nord
F PLM	Frankreich, Paris Lyon Méditerranée
F PO	Frankreich, Paris à Orléans
It	Italien
JDŽ	Jugoslawien
LD	Lettland
LG	Litauen
MAV	Ungarn
NS	Niederlande
NSB	Norwegen
BBOest	Österreich
PKP	Polen
ΣEH/CEH	Griechenland
SJ	Schweden
Sch	Schweiz

Im April 1939 wurden Sch für die Schweiz durch CH und PKP für Polen durch PL ersetzt[279].
Ab 1942 galten folgende Bezeichnungen der Länder:

B	Belgien
BG	Bulgarien
BMB/ČMD	Böhmen und Mähren
CH	Schweiz
DK	Dänemark
DR	Deutschland
F	Frankreich
F1	Frankreich, Est
F2	Frankreich, Nord
F3	Frankreich, Etat
F4	Frankreich, Paris à Orléans, Midi
F5	Frankreich, Paris Lyon Méditerranée
GR	Griechenland
H	Ungarn
It	Italien
J	Jugoslawien
NS	Niederlande
N	Norwegen
R	Rumänien
S	Schweden
SŽ	Slowakei
TC	Türkei

Bereits 1925 wurde dieser Raster erweitert, um das Vorhandensein einer elektrischen Heizleitung oder Heizung mit Angabe der Heizspannung, ab 1933 auch der Stromart, zu kennzeichnen.



RIC-Zeichen mit Länderkennungen und Angaben zur elektrischen Heizung

Spätestens 1938 wurden Drehgestellwagen, die den besonderen Bedingungen für den Übergang auf Fähren entsprachen, durch ein Ankerzeichen im RIC-Raster neben der Verwaltung, die die jeweilige Fährverbindung betrieb, gekennzeichnet. Stahlwagen erhielten ein zusätzliches Rechteck um die Buchstaben RIC.

Sonstige Anschriften

Wagen, die in die 1935 eingeführte „Sonderbereitschaft“ übernommen wurden und nur mit verringerten Geschwindigkeiten verkehren durften, wurden mit SB 75 oder SB 85 unterhalb des Nummernschildes bzw. (ab 1938) hinter der Abkürzung des Eigentumsbezirks im Anschriftenfeld gekennzeichnet. Dies bedeutet, dass der Wagen der Sonderbereitschaft angehörte und mit höchstens 75 bzw. 85 km/h verkehren durfte[280].
Bei Wagen, die auf elektrifizierte Strecken übergingen und deren Leitern höher als 2000 mm über Schienenoberkante reichten, wurde in der Nähe dieser Leitern als Warnung vor den Gefahren elektrischer Hochspannung der sogenannte Blitzpfeil angebracht (weißes Schild mit rotem Blitzpfeil und rotem Rand)[281]. Es dürften nur wenige Wagen mit diesem Schild ausgerüstet worden sein, denn bereits 1939 wurde stattdessen ein 200 mm hoher gelber Blitzpfeil als Farbanschrift gemäß DIN VDE 6 vorgeschrieben, um Material einzusparen[282].
Unmittelbar über dem gewölbten Puffer befanden sich bei neuen Wagen an den Stirnseiten die Haftpflichtanschriften. Der Hinweis „Austauschbau“ für Wagen, die im Austauschbau gebaut waren, war darüber in weißer Farbe angeschrieben[283]. Über dem Puffer mit flacher Stoßscheibe stand bei Wagen mit neuem Anstrich der Lackiervermerk.

Austauschbau

Anschrift für Austauschbauwagen

Die abgekürzte Anschrift der Bremsbauart am Wagenkasten wurde 1920 eingeführt, sie befand sich anfangs ebenfalls über dem gewölbten Puffer unmittelbar unterhalb der stirnseitig angeschriebenen Wagennummer und Gattungsbezeichnung[284]. Mit Einführung des Anschriftenfeldes 1923 wurde diese Anschrift an die Seitenwände verlegt. Ab 1939 wurde die Bremsbauart in ausgeschriebener Form auch an den Langträgern angebracht.
Bei Wagen mit offenen Plattformen war die Zahl der Stehplätze an der Wagenstirnwand oberhalb der gewölbten Puffer angeschrieben. Durften die Plattformen während der Fahrt nicht benutzt werden, so fehlte diese Anschrift, stattdessen fand sich hier die Anschrift „Der Aufenthalt auf der Plattform ist verboten“. Später wurde zusätzlich zur Zahl der Stehplätze angeschrieben: „Der Aufenthalt auf der Plattform bei geöffneten Gittern ist verboten“.

8 Stehplätze

Anschriften an den Stirnwänden der Plattformwagen

Der Aufenthalt auf der Plattform ist verboten

Zur Kennzeichnung der Aufnahmefähigkeit für Militärtransporte erhielten die Wagen eine Anschrift am Langträger in der Form M T 00 Of oder M T 00 M. Ab 1939 wurde W T statt M T angeschrieben[285].
Wagen mit elektrischer Heizung oder Heizleitung wurden ab etwa 1935 an allen vier Einstiegen in Höhe des Langträgers mit dem Schriftzug „Elektr Heizung“ bzw. „Elektr Heizleitung“ oder „Elektr Heizltg“ in schwarz auf weißem Grund fernwirksam gekennzeichnet. Diese Anschrift konnte auch an der Unterkante des Wagenkastens angebracht werden, wenn der Langträger dafür keinen geeigneten Platz bot.

Elektr Heizung

Elektr Heizleitung

Anschrift für Wagen mit elektrischer Heizung bzw. elektrischer Heizleitung

Die Angaben für den Drehzapfenabstand, den Gesamtachsstand und den Drehgestellachsstand wurden in der Form wie folgt angeschrieben.

Abst d Drehpfb 12,00 m

Drehzapfenabstand, (Drehpfb = Drehpfannenbolzen)

Achsst Ganz 14,50 m
Drehg 2,50 m

Achsstand

Aufgrund internationaler Empfehlungen wurden 1937 diese Anschriften durch ein Bildzeichen ersetzt[286]. Der Gesamtachsstand der Drehgestellwagen war fortan nicht mehr angeschrieben.

→ 12,50 m ←

Drehzapfenabstand, Achsstand

Oberhalb der Betätigungseinrichtungen für den Hauptschalter der elektrischen Heizung wurde ab 1930 die Anschrift „El Hz ↓“ angebracht. Falls der Hauptschalter nur von einer Wagenseite aus betätigt werden konnte, war stattdessen auf der anderen Seite nur „El Hz“ als Heizungsbauart angeschrieben[287]. Bei den Schürzenwagen lautete der Hinweis auf den Heizschalter „El Hz Selbstreg↑“, er saß unterhalb des Schalters auf den Schürzen.
Wagen mit elektrischer Dynamobeleuchtung erhielten am Langträger in der Nähe des Dynamos eine Anschrift[288]:

Dynamoantrieb Bauart Boderwald

Dynamoantrieb Bauart Pintsch

Anschriften für Wagen mit Dynamobeleuchtung 1921 bis 1925

Diese Anschrift ist bereits 1925 wieder entfallen[289]. Sie wurde durch folgende Anschriften ersetzt:

Dyn Bel

Einh Dyn Bel

Anschriften für Wagen mit Dynamobeleuchtung ab 1925

Die Angabe über die Riemenlänge der Lichtmaschinen mit Riemenantrieb befand sich ab 1937 an den Langträgern des Drehgestells in der Nähe der Lichtmaschine. Zunächst war sie in der Form RL 3100 mm vorgeschrieben, 1940 wurde sie durch ein Bildzeichen ersetzt und schließlich für alle Personen- und Gepäckwagen mit Lichtmaschine vorgeschrieben[290] und am Rahmen angebracht.

3100 mm

Länge des Antriebsriemens der Lichtmaschine

Die Angabe des Heimatbahnhofes erfolgte wie bei den preußischen Staatseisenbahnen mit schwarzer Schrift auf weißem Grund.

Heimatbahnhof
Frankfurt (M) Hpbf

Heimatbahnhof

Die Angabe der Heimatwerkstätte (Ausbesserungswerk), der der Wagen zur Unterhaltung zugeteilt war, war in der Form

Frankfurt (M)

an der rechts liegenden Hälfte der Langträger vorgeschrieben.
Zur Kennzeichnung der Anhebestellen am Langträger der vierachsigen Triebwagen wurde die Anschrift „Hier anheben“ im Februar 1934 eingeführt[291] und im Dezember 1934 durch das platzsparendere Anhebezeichen ersetzt[292]. Ab 1940 wurde es allgemein für alle Reisezugwagen verwendet.

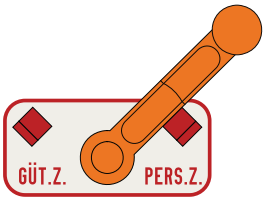
Zeichen für Anhebestelle

Die Anschrift der Bremsbauart war zwischen 1924 und 1937 nicht am Langträger angebracht, sondern nur im Anschriftenfeld (siehe Seite 145). Ab 1937 wurde sie in gelber Farbe am Langträger angeschrieben[293], und zwar in folgender Form (Beispiel):

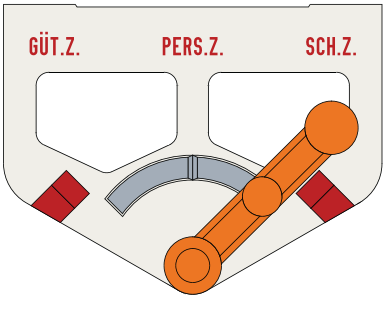
Kunze-Knorr-Bremse (S, P u G)

Anschrift der Bremsbauart am Langträger

Die seither schwarzen Schildlager für die Umsteller der Bremsanlage werden seit 1936 mit weißem Grund und zum Teil mit rotem Rand versehen und tragen rote Aufschriften für die verschiedenen Stellungen. Beim Bremsabsperrhahn ist die Stellkurbel rot, beim Zugartwechsel gelb gestrichen.

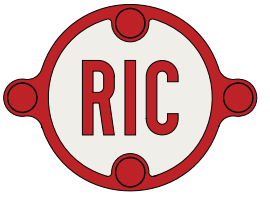


Zugartwechsel für Kkp- und Hikp-Bremsen (G-P)



Zugartwechsel für Wagen mit Kks-Bremse (G-P-S)

Bei im internationalen Verkehr eingesetzten Reisezugwagen war ab 1. Januar 1938 vorgeschrieben, die Bremsstellung P bei Wagen mit mehreren P-Stellungen (also S und P) durch ein RIC-Schild zu kennzeichnen, in der die Bremse den Bedingungen für Personenzugbremsen entsprechend arbeitete[294]. Bei neuen Wagen wurde diese Information direkt auf den Schildlagern der Zugartwechsel angebracht.



RIC-Schild zur nachträglichen Kennzeichnung der Bremsstellung P bei Kks-Bremsen im internationalen Verkehr

Ab 1939 befand sich bei Wagen mit geschlossenen Plattformen eine Anschrift, die auf den Ort der Handbremse hinwies:

Handbremse am anderen Ende

Anschrift Ort der Handbremse

Die Anschrift der Verwendungsgruppe an den Schnellzugwagen kam um 1940 und diente einer leichteren Unterscheidung der Wagenbauarten, da ja bei der Zugbildung möglichst immer nur Wagen einer Bauart zusammengesetzt werden sollten. Es gab insgesamt 5 Gruppen:

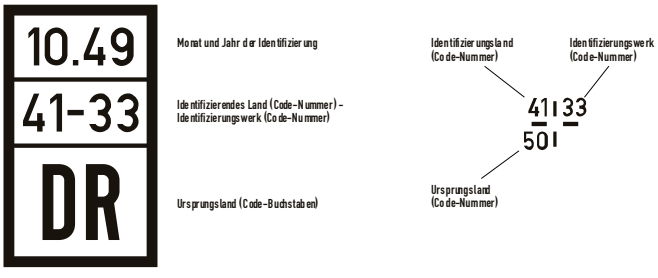
Gruppe 1	Schnellzugwagen ab Baujahr 1935
Gruppe 2	Schnellzugwagen der Baujahre 1928 bis 1934
Gruppe 3	Schnellzugwagen der Baujahre 1923 bis 1927
Gruppe 4	Schnellzugwagen in Holzbauart (bis 1923)
Gruppe 5	Schnellzugwagen der Sonderbereitschaft SB 85, unabhängig vom Baujahr

Die Verwendungsgruppe wurde an den Langträgern der Schnellzugwagen angeschrieben.
Am rechten Ende – meist auf einer kleinen Blechtafel unterhalb – des Langträgers befindet sich das Verwendungsschild, auf dem Nummer und Tag des Umlaufplans angegeben wird, wenn der Wagen einem festen Umlauf angehört, oder die Bezeichnung der Sonderbereitschaft, falls dies nicht der Fall ist.
Nach dem Zweiten Weltkrieg war es notwendig geworden, die in ganz Europa verstreuten Reisezug- und Güterwagen zu identifizieren, um u. a. ihr Herkunftsland zu bestimmen.

Diese Aufgabe übernahm die CIRI (Commission Internationale du Recensement et de l'Identification). Jeder Wagen wurde anhand zahlreicher bauartlicher Kriterien untersucht und nach der Identifizierung an den Stirnseiten mit dem „CIRI-Raster“ (angeschrieben) oder dem „CIRI-Kreuz“ (eingeschlagen) bezeichnet. Darin wurden folgende Angaben eingetragen:

- Monat und Jahr der Identifizierung
- Code-Nr. des Identifizierungslandes und Identifizierungswerkes
- Code-Buchstabe oder Code-Nr. des Ursprungslandes

Schilder zur Bezeichnung der Drehgestelle an Reichsbahnwagen



angeschrieben eingeschlagen

Identifizierungszeichen

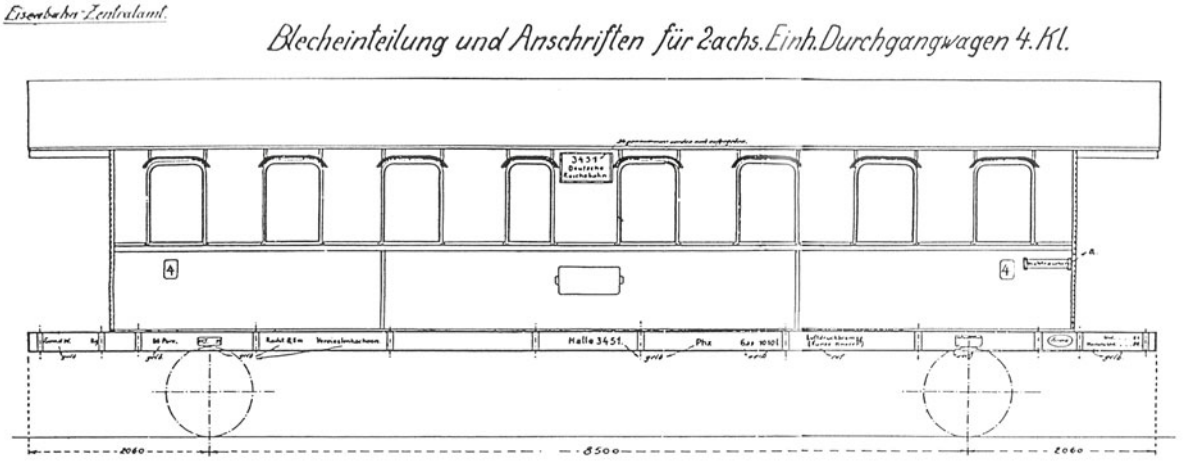
Bezeichnung der Drehgestelle

Die Drehgestelle der Deutschen Reichsbahn wurden mit Angaben zur Haftpflicht sowie zur Identifizierung mit dem Zeichen DR (bzw. Po für die Deutsche Reichspost oder M für die Mitropa) und einer Nummer bezeichnet, die auf Blechschildern an einer Stirnseite der Drehgestelle angebracht waren. Die Schrift war erhaben oder vertieft ausgeführt, um die Angaben auch nach einem Brand noch gut erkennen zu können. Die Nummern der Drehgestelle wurden nach einem Nummernplan vergeben, der die Nummernreihen für die verschiedenen Drehgestellbauarten, geordnet nach Ausbesserungswerkstätten vorschrieb[295].

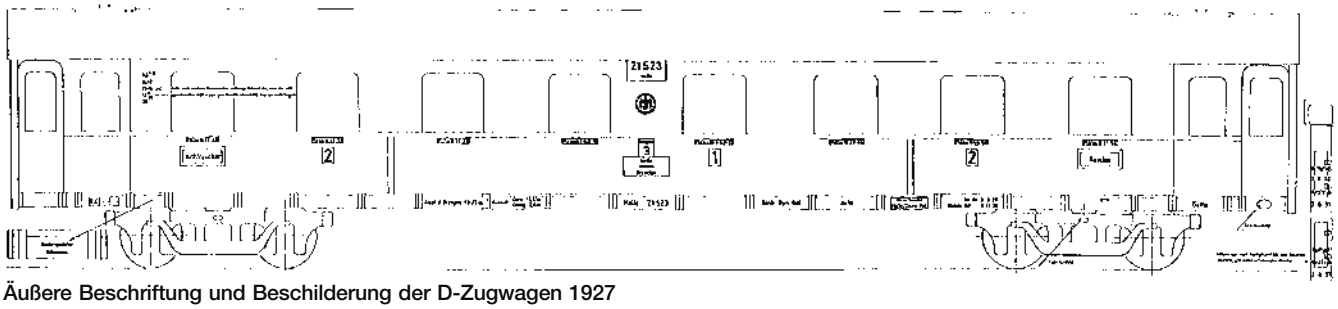
Außerdem waren auf beiden Seiten der Drehgestelle Fabrikschilder des Herstellers mit Fabriknummer und Baujahr angebracht. Anschriften zum Achsstand und ggf. zur Länge des Antriebsriemens der Lichtmaschine wurden ab etwa 1940 ebenfalls an den Drehgestellen angebracht.

Anordnung am Wagenkasten

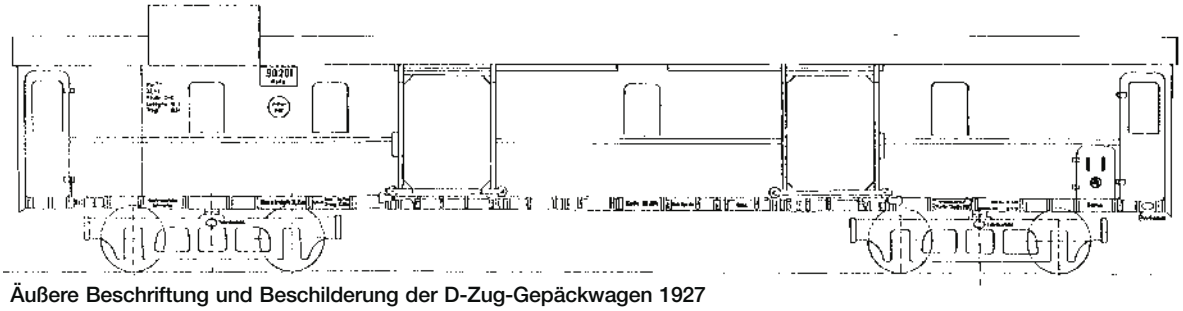
Am Wagenkasten befanden sich die Schilder und Anschriften, die der Orientierung der Reisenden zu dienen hatten. Dazu gehörten neben der Betriebsnummer die Klassenangaben, die Bezeichnung der Frauen-, Nichtraucher- und Raucherabteile sowie ggf. weitere Informationen zur Benutzung der Wagen wie Platznummern, Wagenlauf usw. Diese Anschriften waren an den Seitenwänden angebracht. Das Bild unten zeigt diese Anordnung für einen Durchgangwagen 4. Klasse im Zustand von 1921.
An den Stirnwänden waren anfangs noch für kurze Zeit die Wagennummer, die Betriebsgattung und die Kurzbezeichnung der Bremsbauart angeschrieben.
1923 folgte die Anbringung des Reichsbahnadlers in Wagenmitte sowie des Anschriftenfeldes in der linken oberen Ecke der Seitenwände, die vorstehend genannten Anschriften an den Stirnwänden sind entfallen. Damit war ein Zustand erreicht, der im Grundsatz bis 1937 Gültigkeit hatte.



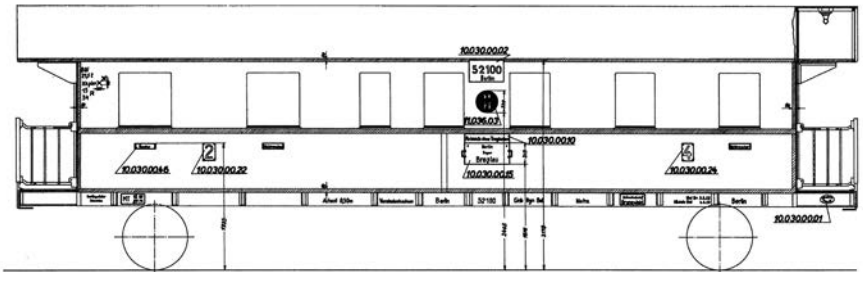
Anordnung der Schilder und Anschriften am Durchgangwagen 4. Klasse 1921



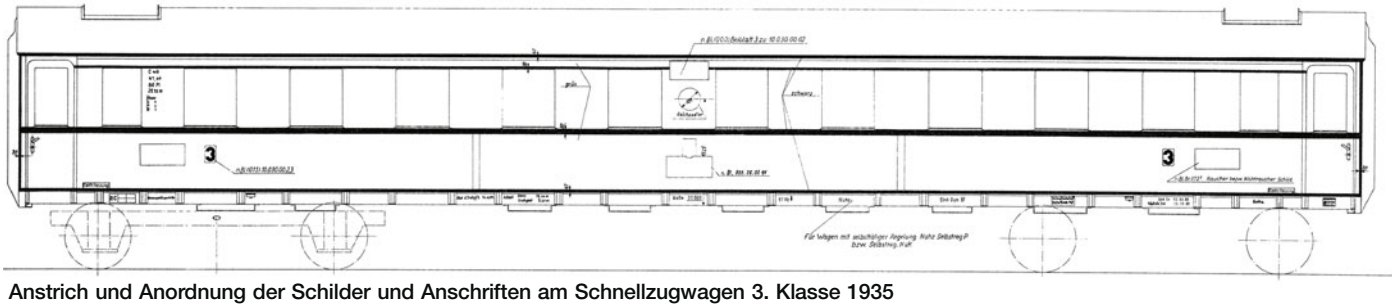
Äußere Beschriftung und Beschilderung der D-Zugwagen 1927



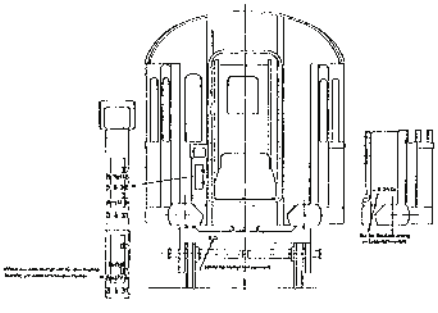
Äußere Beschriftung und Beschilderung der D-Zug-Gepäckwagen 1927



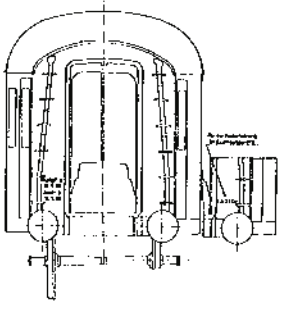
Anstrich und Anordnung der Schilder und Anschriften am Durchgangwagen 2. und 4. Klasse 1928



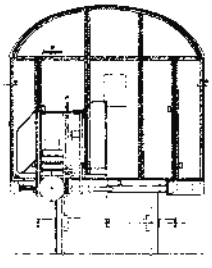
Anstrich und Anordnung der Schilder und Anschriften am Schnellzugwagen 3. Klasse 1935



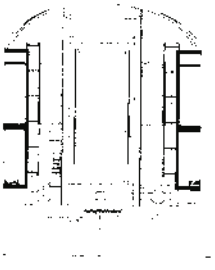
Stirnseitige Anschriften der D-Zugwagen 1927



Stirnseitige Anschriften der D-Zug-Gepäckwagen1927



Stirnseitige Anschriften am Durchgangwagen 1928



Stirnseitige Anschriften am Schnellzugwagen 1935

Anordnung an den Langträgern

An den Langträgern der Reisezugwagen wurden die Anschriften angebracht, die für den Reisenden keine Bedeutung hatten, aber für den Betrieb und die Überwachung der Wagen erforderlich waren. Sie umfassten Angaben zu Übergangsfähigkeit, Kapazität, Bauartmerkmalen und Untersuchungsdaten sowie die besondere Eigentumsbezeichnung und die Betriebsnummer.
Die Anschriften an den Langträgern der Reisezugwagen waren über den ganzen Langträger verteilt und in der Regel ab 1923 auf beiden Seiten von links beginnend in folgender Reihenfolge angeordnet[296]:

Anschrift:	verwendet für:
RIC-Raster	Schnellzugwagen
Militärtransport: MT oder WT	Abteil-, Durchgangwagen
Bremsgestängesteller	falls vorhanden
Drehzapfenabstand	Drehgestellwagen
Achsstand Ganz-/Drehgestell	Drehgestellwagen
Achsstand	Lenkachswagen
Vereinslenkachsen	Wg. mit Vereinslenkachsen
Eigentumsbezirk	allgemein
Betriebsnummer	allgemein
Gasbehälterinhalt	Wg. mit Gasbeleuchtung
Beleuchtungsbauart	Wg. mit elektr. Beleuchtung
Heizungsbauart	allgemein
Heimatbahnhof	allgemein
Untersuchungsdaten	allgemein
Heimatwerkstätte	allgemein

Dabei befanden sich Eigentumsbezirk und Betriebsnummer in Wagenmitte unterhalb des Eigentumszeichens (Reichsbahnadler).
Nach der Umzeichnung der Wagen nach dem Plan von 1930 wurde die Reihenfolge Eigentumsbezirk – Betriebsnummer am Langträger umgekehrt, aber auch die bisherige Reihenfolge war noch über längere Zeit zu beobachten.
Der Hinweis auf den Ort der Handbremse („Handbremse am anderen Ende“) war am Wagenende angeordnet, dessen Türen nicht zum Vorraum mit der Handbremse führten.
Im Laufe der Zeit haben sich die Anschriften und deren Anordnung an den Langträgern verändert. Für 1939 können wir folgende Reihenfolge feststellen[297]:

Anschrift:	verwendet für:
Bremsgestängesteller	falls vorhanden
RIC-Raster	Schnellzugwagen
Bremsbauart	Drehgestellwagen
Drehzapfenabstand	Drehgestellwagen
Achsstand	Lenkachswagen
Vereinslenkachsen	Wg. mit Vereinslenkachsen
Betriebsnummer	allgemein
Eigentumsbezirk	allgemein
Heimatbahnhof	allgemein
Verwendungsgruppe	Schnellzugwagen
Heizungsbauart	allgemein
Beleuchtungsbauart	allgemein
Heimatwerkstätte	allgemein
Untersuchungsdaten	allgemein

Je nach Wagenbauart und Platzverhältnissen konnte die Reihenfolge der Anschriften am Langträger hiervon aber auch abweichen.
Die Bezeichnung der Anhebestellen (Hier anheben oder das Bildzeichen) wurde – sofern erforderlich – unmittelbar über den zugehörigen Stellen an den Langträgern angebracht.

Anordnung an sonstigen Stellen

Auf den Bremszylindern der Wagen mit Druckluftbremse war das Datum der letzten Bremsuntersuchung in der Form „Unt. Gd 12.4.22“ in gelb angeschrieben, bei schnellwirkenden und gewöhnlichen Steuerventilen der Einkammerbremse und den Steuerventilen der Kunze-Knorr-Bremse S, P und G war zusätzlich das Datum der letzten Untersuchung in der gleichen Form in weißer Farbe angebracht.
Die Hülsenpuffer wurden ab 1932 mit dem Untersuchungsdatum und ab 1935 zusätzlich mit der Endkraft der Pufferfeder – sofern sie 30 oder mehr Tonnen betrug – in gelber Farbe beschriftet.

für Hülsenpuffer mit einer Endkraft von 32 t

Die Länge des Antriebsriemens für die Lichtmaschine (RL 0000 mm bzw. Bildzeichen, siehe Seite 152) war an den Langträgern der Drehgestelle am Festpunktende in der Nähe der Antriebsachse bzw. in der Nähe der Lichtmaschine an den Langträgern des Wagens angeschrieben. „Am Rahmen der Drehgestelle wurde der Achsstand wie in Bild Seite 152 unten angebracht.“

Anschriftenform

Die Form der Ziffern und Buchstaben für die Anschriften an den Wagen richtete zunächst sich im Wesentlichen nach den Angaben im preußischen Musterblatt IV 44 4. Auflage. Unter anderem wurden die Ziffern 5, 6 und 9 teilweise abweichend ausgeführt (sog. bayerische Form), um Verwechslungen mit der Ziffer 8 zu vermeiden (siehe Bild Seite 144 oben und Seite 237 rechts unten).
Die Anschriften wurden allgemein mit Schablonen hergestellt. Als zentrale Stelle für die Anfertigung der Schablonen wurde 1920 das Raw Delitzsch bestimmt, wo eigens eine entsprechende Anlage dafür aufgestellt wurde. Alle Direktionen und Werke waren aufgefordert worden, ihre Schablonen nur von dort zu beziehen[298]. Damit war sichergestellt, dass die Wagenanschriften im gesamten Reichsbahngebiet einheitlich ausgeführt waren.
1932 wurde die erste Ausgabe der DIN 1451 als Vornorm verabschiedet. Diese Norm beinhaltet Angaben über Norm-

schriften. Die Buchstaben und Ziffern der Musterzeichnung Blatt IV 44 4. Auflage von 1912 wurden in diese Norm als Eng- bzw. Mittelschrift aufgenommen, und zwar als Schrift „Mit Hilfsnetz hergestellt“. Während alle Buchstaben der Musterzeichnung unverändert übernommen wurden, erfuhren einzelne Ziffern geringfügige Veränderungen, am auffälligsten die 2, 3 und 7 (siehe Seite 238 links oben). Die in dieser Norm festgelegten Buchstaben und Ziffern wurden in der Regel für die Beschriftung von Reisezugwagen verwendet, jedoch sind sehr häufig auch nach 1932 noch Anschriften mit den vorher üblichen Ziffern festzustellen. Das mag mit daran liegen, dass Wagenbauanstalten und Ausbesserungswerke die vorhandenen Schablonen weiterverwendet oder neue Schablonen nach alten Mustern angefertigt haben.

Schriftgröße

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. Abweichungen von diesen Werten kamen jedoch wiederholt vor; so nennt Beiblatt 1 zu Fw 11.000, 3. Ausgabe vom 5. Februar 1932 auch die Größe 72 mm für die Direktionsbezeichnung und das Gattungszeichen am Wagenkasten sowie für Wagennummer und Direktion am Langträger, während diese Anschriften in Beiblatt 1 zu Fw 000.11.000 vom 17. Juli 1936 eine Größe von 71 mm haben.

Anschriftenfarbe

Die Farben der Anschriften an den Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn waren wie folgt (RAL-Nummern vgl. Seite 235 f.):

Anschriften am Wagenkasten:	
Wagennummer, Eigentumsbezirk	gelb auf schwarz
„Post“ am Postabteil	gelb auf schwarz
„Austauschbau“	weiß RAL 1
sonstige Anschriften in dunklen Flächen	gelb RAL 24
sonstige Anschriften in hellen Flächen	schwarz RAL 5
beim Rheingold ab 1937	lila RAL 35m
Anschriften am Langträger:	
Bremsgestängesteller	weiß RAL 1
Kilometerzähler	weiß RAL 1
Nächste Untersuchung	weiß RAL 1
Nächste Bremsuntersuchung	rot RAL 6
Gasbehälterinhalt	weiß RAL 1
Batteriebauart	weiß RAL 1
Heimatbahnhof	schwarz auf weiß
Elektrische Heizung	schwarz auf weiß
übrige Langträgeranschriften	gelb RAL 24

Triebwagen

Für Trieb-, Steuer- und Beiwagen[299] sind folgende vom vorstehend Gesagten abweichende Einzelheiten zu nennen:
Im Gegensatz zur Vorschrift, wonach die Personenwagen der Berliner Stadt- und Vorortbahn kein Eigentumszeichen erhalten sollten (siehe Seite 140), wurde an den ab 1928 in Dienst gestellten S-Bahn-Triebwagen der Reichsbahnadler angebracht.
Einige Schnelltriebwagen erhielten den Schriftzug „DEUTSCHE REICHSBAHN“ als zusätzliches Eigentumszeichen oberhalb der Fenster (siehe Seite 141).
Die Triebwagen sollten ab 1938 das Hoheitszeichen wie folgt erhalten:

- Berliner S-Bahnwagen – 720 mm breiter Adler mit Buchstaben DR aus Aluminiumlegierung
- Hamburger Vorortwagen – 600 mm breiter Adler in Goldfarbe mit Buchstaben DR als Abziehbild
- übrige Trieb-, Steuer- und Beiwagen mit mehr als 2 Achsen – 720 mm breiter Adler mit Buchstaben DR aus Aluminiumlegierung
- zweiachsige Trieb-, Steuer- und Beiwagen – 600 mm breiter Adler mit Buchstaben DR aus Aluminiumlegierung

Das Gattungszeichen der Triebwagen setzte sich aus den seit 1922 festgelegten Buchstaben und Zahlen zusammen. Es wurde wie folgt ergänzt:

dT	Dampftriebwagen
eaT	Elektrischer Speichertriebwagen
elT	Elektrischer Fahrleitungstriebwagen
esT	Elektrischer Stromschienentriebwagen
vT	Verbrennungstriebwagen
dS	Steuerwagen zu Dampftriebwagen
eaS	Steuerwagen zu Speichertriebwagen
elS	Steuerwagen zu Fahrleitungstriebwagen
esS	Steuerwagen zu Stromschienentriebwagen
vS	Steuerwagen zu Verbrennungstriebwagen
ea	Beiwagen zu Speichertriebwagen
el	Beiwagen zu Fahrleitungstriebwagen
es	Beiwagen zu Stromschienentriebwagen
v	Beiwagen zu Verbrennungstriebwagen

Die Betriebsnummern der Triebwagen richteten sich zunächst nach dem für Personenwagen gültigen Plan, wobei sie 1923 in die Gruppe der Sonderwagen mit den Nummern

von 1 bis 9999 aufgenommen wurden. Auch der Plan von 1930 sah für alle Triebwagen Nummern des dann gültigen Planes vor. Demnach galt:

Dampftriebwagen	1	bis 200
elektrische Speichertriebwagen	201	bis 700
zweiachsige Benzoltriebwagen	701	bis 750
vierachsige Benzoltriebwagen	751	bis 800
zweiachsige Dieseltriebwagen	801	bis 850
vierachsige Dieseltriebwagen	851	bis 900
Beiwagen	901	bis 1000
elektrische Fahrleitungstriebwagen	1001	bis 2000
Steuerwagen hierzu	2001	bis 2500
Beiwagen hierzu	2501	bis 3000
elektrische Stromschienentriebwagen	3001	bis 5000
Steuer- und Beiwagen hierzu	5001	bis 8000
weitere Beiwagen hierzu	8701	bis 8700

Da aber schon abzusehen war, dass der Nummernvorrat für die Verbrennungstriebwagen nicht ausreichen würde, wurde ein weiterer Nummernbereich ab 133000 bis 145999 eröffnet, in den die neuen Trieb-, Steuer- und Beiwagen ab 1932[300] eingenummert wurden.
Dieser Nummernbereich war wie folgt gegliedert:

zweiachsige Benzoltriebwagen	133 000	bis 133 999
vierachsige Benzoltriebwagen	134 000	bis 134 999
zweiachsige Dieseltriebwagen	135 000	bis 136 999
vierachsige Dieseltriebwagen	137 000	bis 138 999
frei	139 000	bis 139 999
Steuer- und Beiwagen	140 000	bis 149 999

1940 wurde ein Nummernplan für die elektrischen Fahrleitungs- und Stromschienen-Triebwagen aufgestellt, der sich im Prinzip an der für Lokomotiven bewährten Baureihenbezeichnung orientierte. Die neuen Betriebsnummern der Triebwagen bestanden aus den Buchstaben ET, einer zwei- oder dreistelligen Baureihennummer und einer zwei- oder dreistelligen Ordnungsnummer. Damit war die unübersichtliche Nummerierung der elektrischen Triebwagen beseitigt. Auch für die Verbrennungstriebwagen wurde ein Umzeichnungsplan aufgestellt, er kam aber seinerzeit nicht mehr zur Ausführung.
An den Langträgern der Verbrennungstriebwagen wurden zusätzlich zu den bei Reisezugwagen vorgeschriebenen Anschriften der Lieferant des Verbrennungsmotors sowie dessen Leistung in PS angebracht. Bei den elektrischen Speichertriebwagen befanden sich an gleicher Stelle Angaben zur Bauart und Größe der Akkumulatoren, bei den elektrischen Triebwagen die Betriebsspannung und die Stromart. Die Höchstgeschwindigkeit in Kilometer je Stunde (km/h) war bei allen Triebwagenarten angeschrieben.
Die Angabe der Sitzplätze für den Militärtransport war an den Triebwagen zunächst nicht vorgeschrieben. Sie wurde erst unmittelbar nach Kriegsbeginn für die für den Fernverkehr geeigneten Triebwagen angeordnet[301].
1940 entfiel bei den Trieb-, Steuer- und Beiwagen die 1937 allgemein eingeführte Langträgeranschrift der Bremsbauart[302].
Dass die ab September 1939 angeordneten Änderungen noch allgemein wirksam wurden, ist fraglich, denn bereits am 7. September 1939 wurde angeordnet, die ölgefeuerten Dampftriebwagen und die Verbrennungstriebwagen wegen der „beschränkten Zuweisung aller Treibstoffe“ abzustellen[303].

Deutsche Reichspost

Eigentumszeichen

Anfangs waren die Bahnpostwagen der Deutschen Reichspost mit dem Schriftzug „Deutsche Reichspost“ in Fraktur bezeichnet (siehe Seite 137).
In Bayern gab es nach dem Übergang der Wagen von den Bayerischen Staatseisenbahnen auf die DRB noch die Besonderheit, dass die bayerischen Bahnpostwagen zunächst Eigentum der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern, waren. Sie trugen daher das Rautenwappen wie die übrigen Reisezugwagen. Zur Kennzeichnung der Tatsache, dass die Wagen nicht im Eigentum der Deutschen Reichspost standen, erhielten sie 1925 oberhalb des Rautenwappens und an den Langträgern die Anschrift „DRG“. Mit der Auflösung des bahneigenen Bahnpostwagenparks und Übergang auf die Deutsche Reichspost verschwanden diese Anschriften wieder.
Da die übrigen Bahnpostwagen der Deutschen Reichspost nicht Eigentum der Deutschen Reichsbahn waren, konnten diese nicht das Adlerbild mit der Umschrift „Deutsche Reichsbahn“ erhalten. Daher wurde der Firle-Adler mit der Umschrift „Deutsche Reichspost“ für die Verwendung an posteigenen Bahnpostwagen modifiziert. In dieser Weise waren die Bahnpostwagen bis 1938 beschriftet. Dann erhielten sie ebenfalls das neue Hoheitszeichen in Bronze- oder Aluminiumguss, später als Abziehbild. Unter dem Zeichen wurde der Schriftzug „Deutsche Reichspost“ mit Bronze- oder Aluminiumbuchstaben in Fraktur (natürlich mit korrekten Lettern für das lange und das Schluss-S) angebracht bzw. in gelber oder weißer Farbe angeschrieben.

Adler für Bahnpostwagen

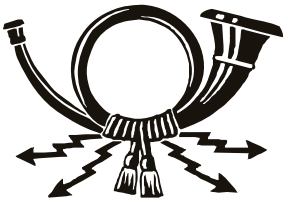
Deutsche Reichspost

Schriftzug für Bahnpostwagen ab 1938

Deutsche Reichspost

Schriftzug für Bahnpostwagen ab 1942

Nach Kriegsende entfielen der Reichsadler sowie das „Reich“ in der Bezeichnung. Stattdessen wurde ein stilisiertes Posthorn in Wagenmitte angebracht, darunter der Schriftzug „Deutsche Post“. Die Form des Posthorns wich in der Sowjetischen Besatzungszone geringfügig von der in den westlichen Besatzungszonen ab.



Deutsche Post

Eigentumszeichen für Wagen der Deutschen Post in der Sowjetischen Besatzungszone

DEUTSCHE POST

Eigentumszeichen für Wagen der Deutschen Post in den Westzonen

Betriebsnummer

Die Betriebsnummern der Bahnpostwagen entstammen einem eigenen von der Reichspostverwaltung aufgestell-ten Nummernplan, nach dem die Wagen von Nummer 1 an mit der Übernahme bzw. Beschaffung fortlaufend nummeriert wurden[304]. Dieser Nummernplan basierte auf dem Plan der Königlich Preußischen Post bzw. der Norddeutschen Bundespost und wurde von der Kaiserlich Deutschen Post und der Deutschen Reichspost fortgeführt. Die ab 1920 an die Deutsche Reichspost abgelieferten Bahnpostwagen erhielten Nummern ab 3273. Die höchste bis Kriegsende vergebene Wagennummer lautet 5458.

In den Ländern Bayern und Württemberg gab es bis 1920 noch ein eigenes Postregal. Die Bahnpostwagen dieser Länder waren somit nicht Eigentum der Deutschen Reichspost und trugen deshalb die Nummern der bayerischen bzw. württembergischen Eisenbahnen. Selbst die von der Gruppe Bayern ab 1920 neu beschafften Bahnpostwagen erhielten noch Nummern aus dem alten Plan. Erst Mitte der dreißiger Jahre wurden die bayerischen und württembergischen Bahnpostwagen umgezeichnet und erhielten nun die Nummern 1 bis 419 (Bayern), 420 bis 627 (Württemberg) und 628 bis 632 (Pfalz). Diese Nummern waren im ursprünglichen Plan bereits längst wieder frei geworden und konnten somit erneut belegt werden.
Die von der Österreichischen Post-, Telephon- und Telegraphenverwaltung (ÖPTT) 1938 übernommenen Bahnpostwagen erhielten bei der Deutschen Reichspost die Nummern 633 bis 855, die Postwagen der Lokalbahn-AG bekamen 1941 die Nummern 860 bis 863. Tschechische Bahnpostwagen wurden als 870 bis 942 eingenummert, jugoslawische als 943 bis 963, niederländische erhielten die Nummern 964 bis 972 und polnische 973 bis 1002 ebenfalls alle in Zweitbelegung.

Gattungsbezeichnung

Das Gattungszeichen der Bahnpostwagen lautete nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn „Post“, es wurde bei Wagen mit mehr als zwei Achsen um die Anzahl der Achsen ergänzt. Bei Bahnpostwagen mit Durchgang und geschlossenen Übergängen für Schnellzüge wurde das Nebengattungszeichen „ü“ hinzugefügt. Die postintern benutzte technische Bezeichnung der Bahnpostwagen mit den Kleinbuchstaben a, b und c sowie der Wagenkastenlänge (siehe weiter unten im Abschnitt „Deutsche Post“, Seite 171) war nicht am Wagen angeschrieben.

Anschriftenfeld

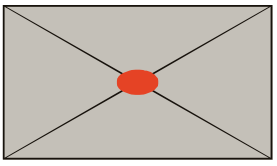
Im Anschriftenfeld für Bahnpostwagen wurde zusätzlich zu den Informationen wie bei Gepäckwagen das Bahnpostamt mit Nummer und Namen angegeben.

Post4
34,9 t
Ksbr
Bahnpostamt 17
Hamburg
Ladegew 7,5 t
Tragf 8,0 t
18,70 m

Anschriftenfeld für Bahnpostwagen ab 1931

Sonstige Anschriften

Über dem Briefkasten der Bahnpostwagen befand sich ein Schild mit einem Briefsymbol, darüber ein Kursschild mit Angabe der Beförderungsrichtung (zum Beispiel „Post nach Berlin“).



Briefkastenschild für Bahnpostwagen

Kursschild für Bahnpostwagen

Alle sonstigen Anschriften an den Bahnpostwagen entsprechen denen der Reichsbahnwagen. Die Wagenlaufschilder waren abweichend nicht mt dem Wagenlauf, sondern mit Angaben zum Umlaufplan der Bahnpostwagen beschriftet.

Form und Farbe der Anschriften

waren identisch mit denen der Reichsbahnwagen.

Mitropa 1928 bis 1949

Eigentumszeichen

Ursprünglich trugen die Wagen der Mitropa den Schriftzug „MITROPA“ in unterschiedlichen Formen in Wagenmitte unterhalb der Fenster.
Mit den ab 1927 gebauten Schlaf- und Speisewagen im roten Anstrich wurde das neue Zeichen der Mitropa nach einem Entwurf von Karl Schulpig (1884 bis 1948) eingeführt, das sich aus dem Buchstaben M mit einem stilisierten Adlerkopf und einem Rad mit vier Speichen zusammensetzte. Dieses Symbol befand sich in einer ovalen Grundfläche und wurde in Wagenmitte zwischen den Fenstern angebracht. Darunter befand sich der ebenfalls von Karl Schulpig entworfene Schriftzug „MITROPA“, nun mit den typischen dreieckigen Serifen.
Die für die Reisen der Reichsregierung mit grünem Anstrich versehenen Wagen der Mitropa erhielten anstelle der Eigentumszeichen der Mitropa das für die Salonwagen vorgesehene Eigentumszeichen in Form des Reichsadlers mit den Buchstaben DR. Sie waren somit nur anhand der Wagennummer als Mitropa-Wagen zu erkennen.

Wappen für Wagen der Mitropa ab 1928

MITROPA

Eigentumszeichen für Wagen der Mitropa

Betriebsnummer

Bis zum Bau eigener Schlaf- und Speisewagen betrieb die Mitropa nur Speisewagen der früheren deutschen Speisewagen-Gesellschaften und der ISG sowie Schlafwagen der von den preußischen Staatseisenbahnen übernommenen Bauarten. Auch die von der Deutschen Reichsbahn beschafften Schlafwagen wurden von der Mitropa betrieben. Zunächst wurden die Betriebsnummern dieser Wagen beibehalten.
Ab 1928 wurden neue Betriebsnummern für Mitropa-Wagen nach folgendem Plan vergeben:

ab 1	Salonwagen
ab 101	alte Speisewagen
ab 1001	Speisewagen ab 1927
ab 1601	Schlafwagen bis 1925
ab 10001	Schlafwagen ab 1926

Den Nummern der Salonwagen wurde zusätzlich der Buchstabe L (für Luxus) vorangestellt.
Bei den Schlafwagen waren in der Wagennummer verschiedene Bauartmerkmale verschlüsselt (sog. „sprechende Schlüssel“, eine in der Informationstechnik sehr verpönte Identifizierungsmethode). So bedeuteten die ersten beiden Ziffern die Anzahl der insgesamt vorhandenen Bettplätze. Weitere Merkmale, die in der Betriebsnummer verborgen waren, sind: Bremsbauart, Zusatzbremse, Achszahl und Anordnung der Zwischenwände[305]. Dieses Prinzip wurde aber bald aufgegeben, da es durch zahlreiche Umbauten der Schlafwagen notwendig war, die Betriebsnummer immer wieder zu ändern.
Die Betriebsnummern waren – abweichend von den Reichsbahnwagen – an den Wagenseitenwänden an beiden Wagenenden unten neben den Einstiegstüren mit den Mitropa-Ziffern von Karl Schulpig angeschrieben.

Sonstige Anschriften

Zur äußeren Kennzeichnung für die Reisenden trugen die Mitropa-Wagen die Bezeichnung „SPEISEWAGEN“ bzw. „SCHLAFWAGEN“ in großen Buchstaben unter den Fenstern. Auch hier wurde die von Karl Schulpig entworfene Schriftform verwendet.

SCHLAFWAGEN
SPEISEWAGEN

Anschriften für Schlaf- und Speisewagen

Zunächst hatten die Mitropa-Wagen kein Anschriftenfeld. Die zugehörigen Informationen wurden vielmehr zusätzlich zu den vorgeschriebenen Anschriften am Langträger angebracht. Erst ab Ende 1934 erhielten auch die Mitropa-Wagen das Anschriftenfeld, wie es von den Reichsbahnwagen her bekannt ist[306], jedoch ohne Gattungsbezeichnung und Platzzahl[307].

53,0 t
23,5 m
Hnbr
Kksbr
S 72 t
P 63 t
G 43 t

Anschriftenfeld für Speise- und Schlafwagen

Das Ordnungsnummernschild zur Kennzeichnung der Wagen mit Platzreservierung wurde nur an den Mitropa-Schlafwagen angebracht. Es hatte eine sechseckige Form nach folgendem Bild:

Ordnungsnummernschild für Schlafwagen

Auch das Wagenlaufschild der Mitropa hatte eine eigene Form und war wesentlich breiter als bei den Staatsbahnwagen.

Wagenlaufschild für Schlaf- und Speisewagen

Am Langträger saßen im Wesentlichen die gleichen Anschriften wie bei Reichsbahnwagen, erweitert um das Gattungszeichen, das Eigengewicht, die Bremsbezeichnung und die Platzzahl. Die Größe der Anschriften am Langträger war wesentlich geringer als bei den Reichsbahnwagen.

Bezeichnung der Drehgestelle

Zusätzlich zu den von der Deutschen Reichsbahn vorgeschriebenen Schildern (siehe Seite 154) erhielten die Drehgestelle der Mitropa-Wagen ein Eigentumsschild, das neben den Angaben zum Eigentümer eine Nummer, die Bauartbezeichnung und den Hersteller enthielt.

Eigentumsschild für Mitropa-Drehgestelle, hier für den Speisewagen WR4ü 1189 (Rekonstruktion)

Anschriftenfarbe

Die Farben der Anschriften an den Wagen der Mitropa waren zunächst wie der der übrigen Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn. Mit der Einführung des weinroten Anstrichs 1927 änderten sich die Anschriftenfarben wie folgt:

Anschriften am Wagenkasten:	
Mitropa-Zeichen	blattgold, reichgold
Schlafwagen, Speisewagen	blattgold, reichgold
Betriebsnummer	blattgold, reichgold
übrige Wagenkastenanschriften	gelb
Anschriften am Langträger:	
Bremsbezeichnung	orange
Nächste Untersuchung	weiß
übrige Langträgeranschriften	gelb

Ab etwa Mitte der dreißiger Jahre waren alle Anschriften mit Ausnahme der Bremsbezeichnung (orange) und des Datums der nächsten Untersuchung (weiß) in gelber Farbe angebracht.

Anschriftenform

Eigentumszeichen, Betriebsnummer und „SPEISEWAGEN“ sowie „SCHLAFWAGEN“ wurden ab 1927 in der Mitropa-eigenen Hausschrift von Karl Schulpig ausgeführt, die sich durch dicke große Blockbuchstaben mit den typischen dreieckigen Serifen auszeichnet. Alle anderen Anschriften folgten der Schriftform der Deutschen Reichsbahn.

Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993

Eigentumszeichen

Anfangs bestand das Eigentumszeichen der Deutschen Reichsbahn aus den schlichten Buchstaben „DR“ in Eng- oder Mittelschrift, die in Wagenmitte unterhalb der Fenster angebracht worden waren.
Von 1948 bis etwa 1952 war unter dem DR-Zeichen an zahlreichen Wagen zusätzlich „USSR-Zone“ angeschrieben.

DR

Eigentumszeichen DR 1948

USSR-Zone

Das erste eigene Eigentumszeichen der Deutschen Reichsbahn in der DDR war ein Emblem, das in der Mitte die Buchstaben „DR“ mit Serifen zeigte, die kreisförmig von dem Schriftzug „Deutsche Demokratische Republik“ umgeben waren. Einige Personenwagen wurden tatsächlich mit diesem Zeichen beschriftet, und zwar in Wagenmitte auf der Seitenwand unterhalb der Fenster. Westliche Eisenbahnverwaltungen einschließlich der Deutschen Bundesbahn drohten jedoch an, Wagen mit diesem Eigentumszeichen nicht zu übernehmen. Die weitaus meisten Wagen erhielten deshalb die Buchstaben „DR“ ohne diese Umschrift. Mit diesem Eigentumszeichen oder einigen Derivaten davon waren alle Personen- und Gepäckwagen bis 1993 ausgerüstet.
In der Regel waren die Buchstaben DR mit Anschriftenfarbe am Wagenkasten aufgetragen, vereinzelt – bei Wagen windschnittiger Bauart und Salonwagen des Regierungszuges – waren die Buchstaben aus einer Leichtmetalllegierung gefertigt und in erhabener Form angebracht.

DR 10 307 WLAB4ül (Werkfoto 1952 Bautzen)
Dieses Bild zeigt einen der Neubau-Schlafwagen der DR mit dem selten verwendeten DR-Zeichen mit der Umschrift Deutsche Demokratische Republik in Versalien.

DR

Eigentumszeichen DR 1952

Einige Doppelstockwagen trugen anstelle des DR-Zeichens den großen Schriftzug „DEUTSCHE REICHSBAHN“ in Wagenmitte zwischen den Fenstern des Ober- und Unterstocks. Später wurde dieser durch die Buchstaben DR ersetzt, die seitlich von Streifen, die ein symbolisches Flügelrad darstellen sollten, besetzt waren.

DEUTSCHE REICHSBAHN

Eigentumszeichen für Doppelstockwagen 1957 ...

DR

... und 1972

Für die Versuchswagen AB4üpe-56 und Pw4ü-58 (siehe Seite 61, 2. und 3. Bild von oben) aus dem VEB Waggonbau Bautzen wurde ein neues Eigentumszeichen entwickelt, das sich aber nicht durchsetzen konnte.

DR

Eigentumszeichen DR 1958 (nur für Versuchswagen)

Die Salonwagen der Regierung der DDR hatten das abnehmbare Staatsemblem in Wagenmitte zwischen den Fenstern.

Staatsemblem für Regierungswagen

Eigentumszeichen DR 1991

Mit der Annäherung der beiden deutschen Staatseisenbahnen einher ging auch die äußerliche Angleichung des Wagenparks der DR an den der DB. Dabei erschien 1991 an den Wagen ein neues Eigentumszeichen, das die Buchstaben „DR“ in der Mitte aufwies und ringförmig von dem Text „Deutsche Reichsbahn“ umgeben war (siehe Bild oben rechts). Dieses Zeichen befand sich bei den nach dem gültigen Farbkonzept der DB gestrichenen DR-Wagen anstelle des DB-Zeichens in grüner Farbe unter dem Informationsfeld jeweils am linken Ende der Wagenseitenwände.

Eigentumszeichen und Staatsemblem an einem Salonwagen der DDR-Regierung (Foto Potsdam 1993 Hans Ulrich Diener)

Eigentumszeichen für Doppelstockwagen (Foto 1990)

Eigentumszeichen an einem Salonwagen des Regierungszuges (Foto 1990 Thomas Landwehr)

Betriebsnummer

Bei der Deutschen Reichsbahn wurde der alte Nummernplan für Reisezugwagen zunächst fortgeführt. Ausführliche Informationen über die Einnummerung der von fremden Bahnen übernommenen Wagen in diesen Plan und über die Umzeichnung eigener Wagen enthält die Veröffentlichung „Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930“, 3. berichtigte und ergänzte Auflage, Reinheim 1999.

1958 führte die Deutsche Reichsbahn einen neuen Nummernplan ein, der nunmehr eine sechsstellige Betriebsnummer vorsah, die durch einen Bindestrich in zwei Gruppen geteilt wurde. Diese Betriebsnummer wurde zusammen mit der Gattungsbezeichnung, den Sitzplatzzahlen und dem Eigengewicht im Anschriftenfeld am linken Ende der Seitenwände unterhalb der Brüstungsleiste angeschrieben. Die Angaben zur Gesamtlänge, der Bremsbauart und der Bremsgewichte wurden an die Langträger oder deren Verkleidung verlegt.

1967 wurden schließlich die Wagennummern nach dem international einheitlichen Verfahren gemäß Merkblatt R 582 eingeführt[308]. Damit erhielten die Reisezugwagen Nummern gemäß der Darstellung im Anhang (Seite 230 ff.). Ausgenommen von der Umzeichnung waren die Schmalspurwagen, sie behielten ihre bisherigen Betriebsnummern.

Gattungsbezeichnung

Die Gattungsbezeichnung der Personenwagen der Deutschen Reichsbahn in der DDR lehnte sich eng an die von der alten Reichsbahn übernommene an. 1953 war folgendes Schema gültig[309]:

A	Wagen mit Abteilen 1. Klasse
B	Wagen mit Abteilen 2. Klasse
C	Wagen mit Abteilen 3. Klasse
Mci	Behelfspersonenwagen 3. Klasse
Pw	Personenzuggepäckwagen
Pwg	Güterzuggepäckwagen
PwPost	vereinigter Gepäck- und Postwagen
Post	Bahnpostwagen
..R	Wagen mit Speiseraum
Salon	Salonwagen
SC	Doppelstockwagen 3. Klasse
Sdr	Sonderreisewagen
WLAB	Schlafwagen 1. und 2. Klasse
WLABC	Schlafwagen 1., 2. und 3. Klasse
WLC	Schlafwagen 3. Klasse
WR	Speisewagen
Z	Zellenwagen
d	mit Bretterbänken (früher 4. Klasse)
i	mit offenen Übergangsbrücken
k	mit Küche
kr	mit Krankenabteil
l	mit Lautsprecheranlage für Zugfunk
o	mit Ofenheizung
p	Mittelgang, Übergangsbrücken, Faltenbälge
s	mit Sendeanlage für Zugfunk
sm	für Schmalspurstrecken
tr	mit Traglastenabteil
u	umgebaut
ü	Seitengang, Übergangsbrücken, Faltenbälge
v	behelfsmäßig mit Bretterbänken

Mit Einführung der international einheitlichen Wagennummerierung 1967 wurde auch die Gattungsbezeichnung der Reisezugwagen neu geordnet[310]:

A	Wagen mit Abteilen 1. Klasse
B	Wagen mit Abteilen 2. Klasse
D..	Doppelstockwagen
D	Reisezuggepäckwagen
DG..*	Doppelstock-Gliederzug
DGZ	Doppelstock-Gliederzug-Zwischenteil
DPost	vereinigter Gepäck- und Postwagen
K..*	Schmalspurwagen
MD	einstöckiger Autotransportwagen
MDD	zweistöckiger Autotransportwagen
Post	Bahnpostwagen
..R*	Wagen mit Speiseraum
..S*	Doppelstock-Gliederzug-Endwagen
SR	Gesellschaftswagen
Salon	Salonwagen
WL..*	Schlafwagen
WR	Speisewagen
Z	Zellenwagen
a	dreiachsig
aa	zweiachsig
b	behelfsmäßiger Sitzwagen
c	mit Liegeabteilen
e	mit elektrischer Heizung
f	Befehlswagen für den Wendezugbetrieb
g	mit Gummiwulstübergängen
h**	Mittelgang, Übergangsbrücken, Faltenbälge
i	mit Durchgang, offenen Übergangsbrücken
k	mit Küche
kr	mit Krankenabteil
m	mit Länge über 24 m, Gummiwulstübergänge
o	mit Sitzplätzen 2. Klasse ohne Polster
q	Steuerwagen für den Wendezugbetrieb
r	mit Speiseraum zur Selbstbedienung
s	mit Seitengang
sm	für Schmalspurstrecken
tr	mit Traglastenabteil
u	Leitungswagen für den Wendezugbetrieb
ü**	Seitengang, Übergangsbrücken, Faltenbälge
v	vierteiliger 13-achsiger Doppelstockzug
w	mit Eigenmasse bis 32 t
x	eingerichtet für den Pferdetransport
z	zweiteiliger siebenachsiger Doppelstockzug

* nur in Verbindung mit anderen Gattungszeichhen

** nicht bei Doppelstockwagen und Doppelstockgliederzügen

Anschriftenfeld

Das Anschriftenfeld war bis 1955 wie bisher am linken Ende der Wagenkastenseitenwand links neben dem ersten oder zweiten Abteilfenster angebracht. Um die Lesbarkeit auch bei ungünstigen Beleuchtungsverhältnissen zu verbessern, wurde es ab 1956 unter die (gedachte) Brüstungsleiste neben der links liegenden Einstiegstür verlegt. Es setzte sich zusammen aus:

- Betriebsnummer und Eigentumsbezirk
- Gattungsbezeichnung
- Eigengewicht
- Platzzahlen (Sitzwagen, getrennt nach Klassen) bzw.
- Lastgrenzen (Gepäckwagen)

Die bislang im Anschriftenfeld enthaltenen Angaben zu Gesamtlänge, Bremsbauart und Bremsgewichten wurden an die Langträger (-verkleidungen) verlegt.

1958 wurde anstelle der fünf- bzw. sechsstelligen herkömmlichen Betriebsnummer die mit Bindestrich gekennzeichnete Nummer (z. B. 201-221) nach dem neuen Nummernplan angeschrieben. Anfangs wurde der Bindestrich manchmal noch fortgelassen. Die Angabe des Eigentumsbezirks entfiel.

242-131
AB4ü
40,4 t
1. Kl 18 Pl
2. Kl 40 Pl

Anschriftenfeld ab 1958

Mit der Umzeichnung der Reisezugwagen auf die international einheitliche Wagennummer[313] gemäß UIC entfiel das Anschriftenfeld, die Gattungsbezeichnung wurde unter die Wagennummer in Wagenmitte gesetzt, die übrigen Informationen wurden an den Langträgern angeschrieben.

DR
57 50 38-14 637-0
ABühe

Anschriftenfeld ab 1966

Schnellzugwagen DR 215 601 AB4üpe mit Nummer nach dem alten Nummernplan, aber neuem Anbringungsort des Anschriftenfeldes; die Klassen sind durch erhabene Leichtmetallziffern in der bei der Deutschen Reichsbahn 1938 eingeführten Form bezeichnet (Werkfoto 1956 Bautzen)

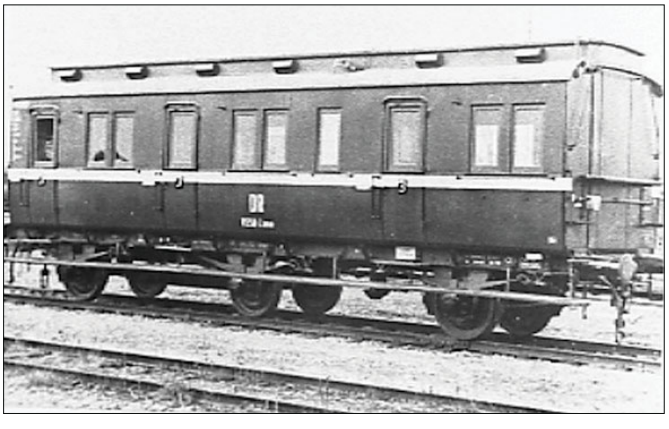
Klassenbezeichnung

Die Bezeichnung der Wagenklassen erfolgte anfangs durch schwarze Emailschilder mit weißen Ziffern. Die Schilder waren wie bisher an den Wagenseitenwänden unter den Fenstern in der Nähe der Einstiege oder auf den Türen angebracht. Neubauwagen erhielten hingegen Leichtmetallziffern, die ab 1956 neben den Einstiegen in Fensterhöhe angebracht wurden (siehe Bild unten links).
Mit der Klassenreform im Jahre 1956 wurden diese Schilder aufgegeben. An ihre Stelle traten bei den Schnellzugwagen und Wagen, die grenzüberschreitend eingesetzt wurden, aufschablonierte Ziffern. Diese Ziffern wurden nun ebenfalls neben den Einstiegstüren in Höhe der Fenstermitte angeschrieben, um sie für die Reisenden auch schon von ferne besser sichtbar zu machen.
Wagen für den Binnenverkehr erhielten keine Klassenbezeichnung, da sie in der Regel nur die 2. Wagenklasse führten. Waren ausnahmsweise Abteile 1. Klasse vorhanden, so erhielten nur diese eine Klassenziffer.

1 2

Klassenbezeichnung für Wagen der DR

Abteilbezeichnung



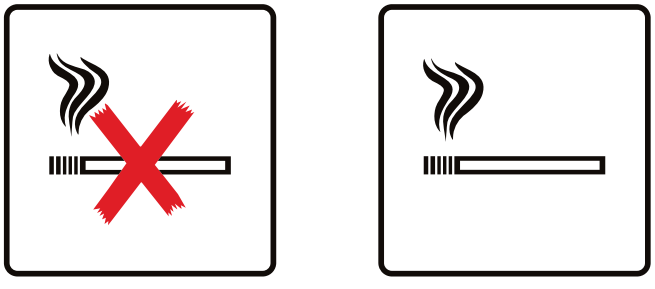
Traglastenwagen der DR mit Kennzeichnungsstreifen bis 1952 (Foto Günther Fiebig)

Die Kennzeichnung der Wagen mit Traglastenabteilen durch weiße Längsstreifen und Blechschilder an den Seitenwänden fiel 1952 weg. Stattdessen wurde der Schriftzug „Für Traglasten“ in schwarzer Schrift auf weißem Grund mit schwarzem Rand aufschabloniert. An den Wagenecken wurden 150 mm lange und 100 mm hohe Kennzeichnungsstreifen längs und quer zur Längsachse angebracht[314]. Ende 1973 entfielen diese Streifen endgültig[315].

Für Traglasten

Kennzeichnung der Traglastenwagen

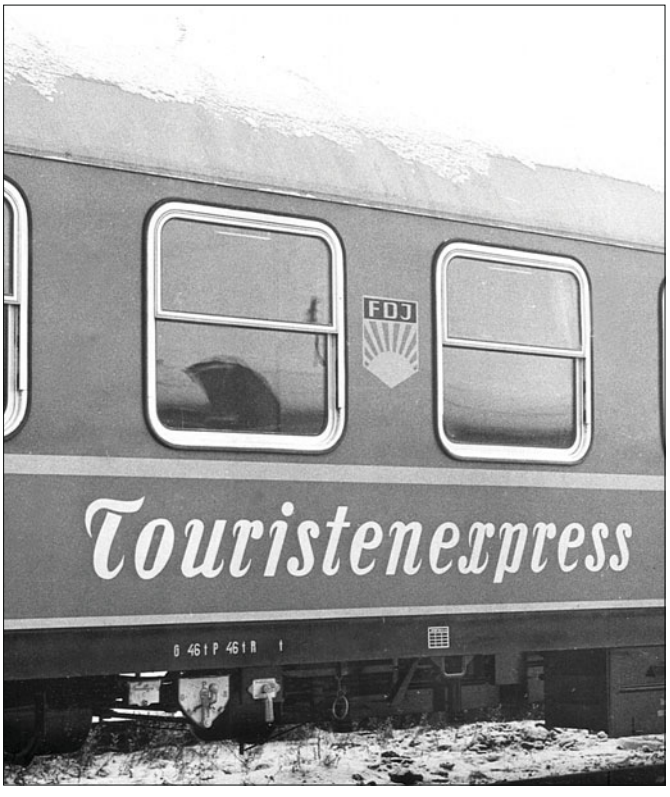
Zur Kennzeichnung der Abteile für Nichtraucher bzw. Raucher dienten die herkömmlichen Nichtraucher bzw. Raucher-Schilder, die ursprünglich noch als Wendeschilder ausgeführt waren. Mit der Zeit wurden sie durch Abziehbilder ersetzt und unterhalb der hochgesetzten Klassenziffern angebracht. In den siebziger Jahren traten an deren Stelle zunehmend Bildzeichen (sog. Piktogramme). An den Wagen des Nah- und Bezirksverkehrs wurden die Raucher-Schilder seit Mitte der fünfziger Jahre nicht mehr angebracht. Hier genügte die Bezeichnung der Nichtraucherabteile, um das Rauchen zu untersagen.



Nichtraucher- und Raucherabteil

Werbende Anschriften

Aus touristischen und politischen Gründen wurden in der DDR vielfach Trieb- und Reisezugwagen mit werbenden Anschriften versehen.
Ein Beispiel ist der „Touristenexpress“, dessen Wagen in der Mitte der Seitenwände diesen Namen in silberner Farbe sowie das Zeichen der Freien Deutschen Jugend (FDJ) in schwarz, gelb und blau trugen (siehe Bild oben rechts).
Als weitere Anschrift ist der Name „Vindobona“[315] an den Schnelltriebwagen für die Auslandsverbindung Berlin-Prag-Wien bekannt.
Zur Kennzeichnung der Doppelstockwagen für den Nahverkehr in und um Berlin wurde 1985 das Bildzeichen Flügelrad eingeführt.
Auf politische Werbung an Trieb- und Reisezugwagen soll hier nicht näher eingegangen werden.



Anschriften FDJ und Touristenexpress (Foto ZBDR)

Vindobona

Anschrift Vindobona

Bildzeichen Flügelrad für Nahverkehr (1985, Rekonstruktion)

Gepäckwagen, die besonders für den Expressgut-Verkehr verwendet wurden, erhielten ab etwa 1958 die große Anschrift nach Bild unten in grüner Farbe auf einer der Schiebetüren zum Laderaum.

Expreßgut-
Verkehr

Anschrift für Expressgut-Gepäckwagen

Gewährleistungs- und Anstrichvermerke

An den Stirnseiten befanden sich über dem Puffer mit gewölbtem Teller die Gewährleistungsanschriften (Haftpfl b 0.0.00), die Heimatwerkstätte, der Stelltag und die Leitzahl, über dem Puffer mit flachem Teller die Anstrich- und Lackiervermerke. Die Anschrift der Heimatwerkstätte[316] ist 1967 und die des Stelltages[317] 1971 entfallen.

Langträgeranschriften

Die Anschriften an den Langträgern der DR-Reisezugwagen waren über den ganzen Langträger verteilt und in der Regel auf beiden Seiten von links beginnend in folgender Reihenfolge angeordnet[318]:

- RIC-Raster
- Achslagerbauart (Rollenlager)
- Kennzeichen für besondere Einrichtungen
- Gesamtlänge (LüP)
- Achsstand bzw. Drehzapfenabstand
- Bremsbauart
- Bremsgestängesteller (falls vorhanden)
- MC-Zeichen
- Bremsgewichte
- Wagen-Type
- Reisezugwagen-Betriebsuntersuchung (RU-Raster)
- Beleuchtungsbauart
- Länge des Riemens der Lichtmaschine
- Heizungsbauart
- Beheimatung
- Zeichen für Eigentumsbezirk
- Zeitschmierraster
- Untersuchungsdatum

Dabei befand sich das MC-Zeichen in Wagenmitte unterhalb des Eigentumszeichens DR (MC – Международные Сообщение = MS – Internationaler Verkehr; ein Zeichen für Reisezugwagen, die nach dem PPW für den internationalen Verkehr zugelassen sind).
Der RIC-Raster war international vereinheitlicht. Die Bedeutung der Angaben ist weiter unten (Seite 185 f.) erläutert.
Die Bezeichnung der Anhebestellen und Füllstutzen wurde unmittelbar über den zugehörigen Stellen angebracht.
Der Hinweis auf den Ort der Handbremse („Handbremse am anderen Ende“) war am Wagenende angeordnet, dessen Türen nicht zum Vorraum mit der Handbremse führten.
Wagen mit elektrischer Heizung erhielten an allen vier Wagenecken die Anschrift „Elektr Heizung“.
Im Rahmen der Gattungsbereinigung der Reisezugwagen 1951 führte die Deutsche Reichsbahn den Begriff der Wagen-Type ein, mit dem die unterschiedlichen Wagenbauarten nach Verwendungszweck und Grundbauart zusammengefasst werden konnten. Als Bezeichnung für die Wagentype wurde folgende Einteilung festgelegt:

- D1 bis D10e — D-Zugwagen
- E1 bis E10 — Eilzugwagen
- P1 bis P29 — Personenzugwagen
- Pw1 bis Pw17 — Reisezuggepäckwagen

Die Beheimatungsanschriften umfassten bei der Deutschen Reichsbahn die Angaben zum Einsatzbahnhof und zur Heimat-Wagenmeisterei. Sie waren in schwarzer Farbe auf weißem Grund angeschrieben.

Beheimatungsanschrift (Rga = Rummelsburg Abstellbahnhof)

Die Anschrift des Eigentumsbezirks erfolgte anfangs in ausgeschriebener Form (Berlin, Dresden, ...), ab 1964 war der jeweilige Anfangsbuchstabe der Direktion in einer Kreisringfläche an den Langträgern angebracht. 1971 ist diese Anschrift entfallen.

Zeichen für Eigentumsbezirk (hier Berlin)

Anschriftenform

Mit Ausnahme der Buchstaben DR und der ab 1956 verwendeten Klassenziffern waren die Anschriften an den Wagen der Deutschen Reichsbahn nach DIN 1451 (Buchstaben in Eng-, Ziffern in Eng- oder Mittelschrift) ausgeführt. Daran änderte auch die Umstellung auf TGL 0 1451 nichts. Die Form der Schrift blieb unverändert.

Bildzeichen

Bildzeichen anstelle von Textanschriften wurden bei der Deutschen Reichsbahn 1971 eingeführt. Der Grund war § 49 des RIC, wonach bis zum 31. Dezember 1972 alle übergangsfähigen Wagen innen mit Piktogrammen auszurüsten waren. Ab etwa 1981 wurden auch die kundendienstlichen Anschriften außen am Wagenkasten durch Bildzeichen ersetzt.

Anschriftenfarbe

Im Zeitraum von 1949 bis 1962 waren alle Anschriften an den Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn nach wie vor in gelber Farbe (RAL 1007) ausgeführt[320]. Ausnahmen bildeten:

- Ordnungsnummernschild, Wagenlaufschild, Traglastenschild, Nichtraucherschild, Schilder für Sonder- und Krankenabteil, Umlaufschild, Elektrische Heizung, Einsatzbahnhof/Wagenmeisterei: schwarz RAL 9005 auf weißem Grund RAL 9002

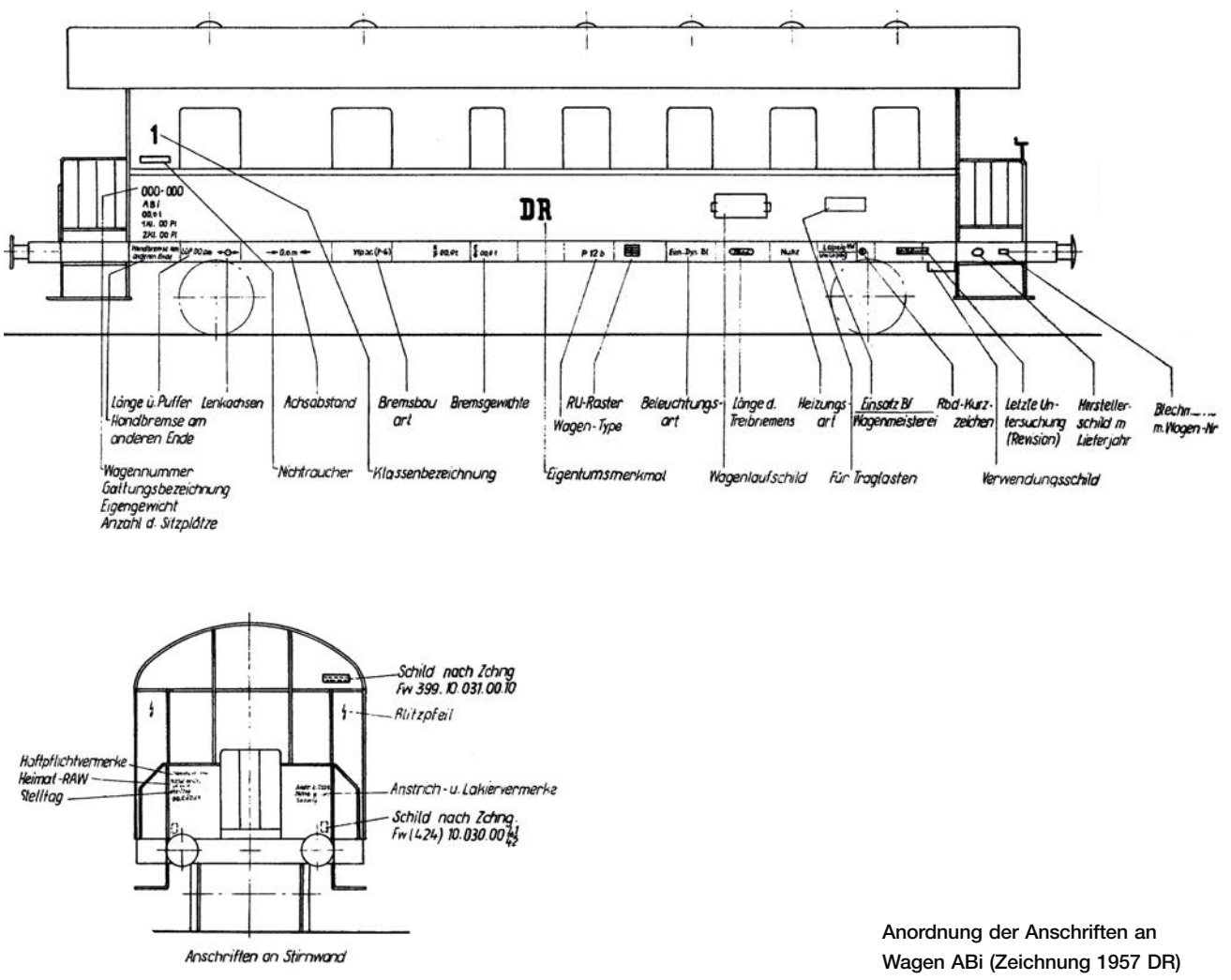
- Raucherschilder: weiße Schrift RAL 9002 auf rotem Grund RAL 3000
- Klassenschilder aus Email: weiße Ziffern auf schwarzem Grund
- Anschriften „Austauschbau“ an den Stirnwänden, „Signalmittel für Zugsicherung“, „Laternen“ an den Gepäckwagen, die Anschriften am Langträger „Bremsgestängesteller“, MC-Zeichen, Zeitschmierung, Direktionsbezeichnung, Füllstutzen, Betriebsuntersuchung (RU-Raster): weiß RAL 9002
- Anschriften an den Gasbehältern und an den Batteriekästen: weiß RAL 9002
- Anschrift Expressgut-Verkehr: grün RAL 6001.

Mit der Klassenreform 1956 entfielen die Emailschilder zur Klassenbezeichnung. Bei den Schnellzugwagen traten an deren Stelle aufgemalte Ziffern in elfenbein Farbton 9050 (etwa elfenbein RAL 1014).

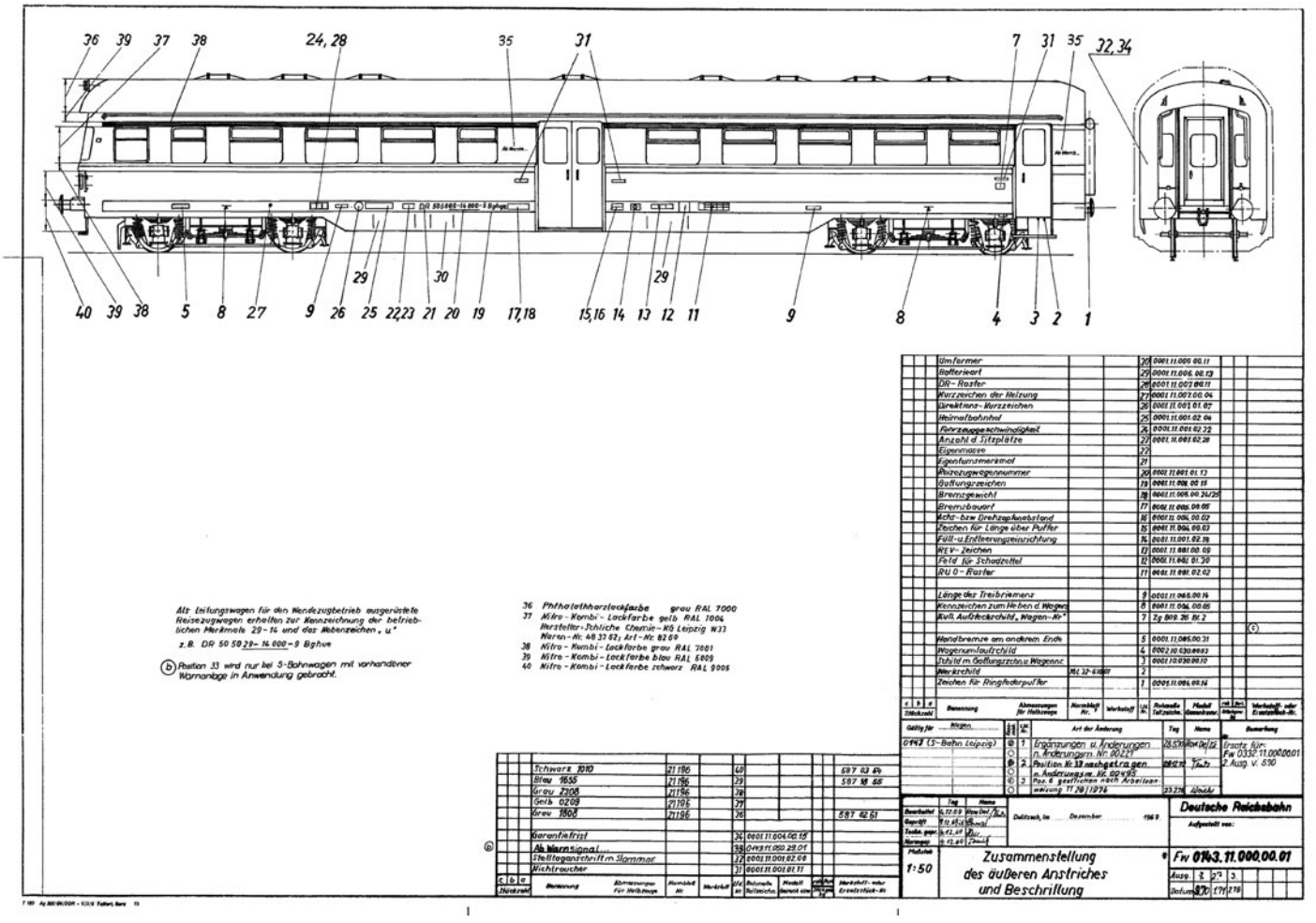
1962 wurden alle bislang in gelber Farbe gehaltenen Anschriften ebenfalls auf elfenbein umgestellt.
Reisezugwagen in der sogenannten „Dreifarbgebung“ erhielten Klassenziffern in schwarzer Farbe oder in der Farbe des unteren Seitenwandteiles.
Bei den ab 1990 nach den DB-Richtlinien gestrichenen Reisezugwagen war das herkömmliche DR-Zeichen zunächst in schwarzer Farbe angebracht, das ab 1991 verwendete Zeichen „DR“ mit der kreisförmigen Umschrift „Deutsche Reichsbahn“ war signalgrün (RAL 6032).

Anordnung der Anschriften

Die DR-spezifische Anordnung der Anschriften ist in den folgenden Übersichtszeichnungen dargestellt.



Anordnung der Anschriften an Wagen ABi (Zeichnung 1957 DR)



Anordnung der Anschriften an Wagen Bghqe 0143 (Zeichnung 1976 DR)

Triebwagen

Für die Triebwagen der Deutschen Reichsbahn galten dieselben Regeln wie für Reisezugwagen, lediglich die Betriebsnummer wurde nach den Vorschriften für Triebfahrzeuge gebildet.

Bemerkenswert ist, dass die Trieb-, Steuer- und Beiwagen der Berliner S-Bahn wegen des besonderen politischen Status von Berlin zunächst nicht das allgemeine Eigentumszeichen erhielten. Erst seit der Wiedervereinigung 1990 wurden sie mit dem Zeichen „DR“ versehen.

Bei diesen Triebwagen wurde außerdem eine besondere Kennzeichnung der unmittelbar am Führerstandsende gelegenen Abteile als Dienst- bzw. Traglastenabteil verwendet.

Abweichend von den Reisezugwagen war die Beheimatungsanschrift der Trieb-, Steuer- und Beiwagen. Hier stand in der ersten Zeile „Heimat-Bw“ und darunter der Name der Dienststelle.

Anschrift an einem Berliner S-Bahn-Triebwagen der DR für die wahlweise Benutzung als Dienst- oder Traglastenabteil (Foto Berlin 1993 Thomas Landwehr)

BVG

1984 übernahmen die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) in Westberlin den S-Bahn-Verkehr von der Deutschen Reichsbahn und damit auch die auf diesem Netzteil eingesetzten Fahrzeuge.

Eigentumsbezeichnung

Die von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Fahrzeuge trugen wegen statusrechtlicher Vorbehalte (die Züge gehörten formal dem Deutschen Reich) – abgesehen von der Anschrift „Berlin“ vor der Wagennummer an den Langträgern – kein allgemeines Eigentumszeichen. Lediglich das Nahverkehrszeichen der BVG (Busse und Bahnen) war zur Kennzeichnung der Betriebsführung neben den vorderen Einstiegstüren angebracht. Die von der BVG neu beschafften Prototypen (BR 480) erhielten hingegen das Eigentumszeichen der BVG, bestehend aus dem Berliner Stadtwappen mit dem darunter sitzenden Schriftzug BVG.

Nahverkehrszeichen der BVG an S-Bahn-Triebwagen der Deutschen Reichsbahn von 1984 bis 1993 (Sammlung Thomas Landwehr)

Eigentumszeichen an S-Bahn-Triebwagen der BVG

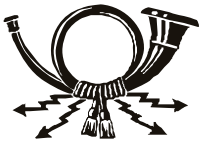
Betriebsnummer

Die übernommenen Fahrzeuge behielten ihre bisherigen Betriebsnummern nach dem Schema der Deutschen Reichsbahn, nämlich die Baureihenbezeichnung für elektrische Triebwagen der Berliner S-Bahn 275 bzw. 278. Die Ordnungsnummern (letzte drei Ziffern der Betriebsnummer) wurden ab 1985 zusätzlich an den Stirnseiten und seitlich an den Führerständen in großer Schrift angeschrieben, wie es auch bei den U-Bahn-Wagen der BVG üblich war.
Die Nummern der von der BVG neu beschafften S-Bahn-Triebwagen (vier Viertelzüge als Prototypen) folgten hingegen dem Grundsatz des Nummernplans für elektrische Triebwagen der Deutschen Bundesbahn und erhielten die Baureihenbezeichnung 480; Kontrollziffern wurden im Gegensatz zur Baureihe 275 nicht angeschrieben. Auch die Wiederholung der Ordnungsnummer entfiel.
Bei den übrigen Anschriften ergaben sich keine nennenswerten Änderungen gegenüber denen der Deutschen Reichsbahn.

Deutsche Post in der DDR

Eigentumszeichen

Über den gesamten hier betrachteten Zeitraum waren die Bahnpostwagen der Deutschen Post in der DDR mit dem Posthorn und dem Schriftzug „Deutsche Post“ in Normschrift oder mit Serifenschrift gekennzeichnet. Anfangs war diese Anschrift in gelber Farbe, später in elfenbein angebracht.



Deutsche Post

Eigentumszeichen für Bahnpostwagen der Deutschen Post in der DDR

Betriebsnummer

Die Deutsche Post setzte die Nummerierung der Bahnpostwagen zunächst mit vierstelligen Nummern fort. Zur Unterscheidung von den bis Kriegsende beschafften Postwagen und von den Nach- und Neubauwagen der Deutschen Bundespost wurde bei Neulieferungen mit der Nummer 6501 begonnen. Reko-Wagen erhielten Nummern ab 8001.

Die Betriebsnummern waren wie bei den Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn – ab 1958 unterhalb der Brüstungsleiste – am linken Ende der Wagenseitenwände zusammen mit der zuständigen Reichsbahndirektion, der Oberpostdirektion, der Gattungsbezeichnung, dem Eigengewicht, der Postdienststelle, des Standortes, des Ladegewichts und der Tragfähigkeit angeschrieben.

Ab 1968 erhielten die Bahnpostwagen ebenfalls die international vereinheitlichte 13-stellige Wagennummer.

Eine Übergangsbeschriftung trug der 1966 in Betrieb genommene Bahnpostwagen 6601, der ursprünglich für Jugoslawien vorgesehen war. Posthorn, Schriftzug „Deutsche Post“, Gattung und Betriebsnummer wurden in Wagenmitte unterhalb der Fensterreihe wie folgt angeordnet.

Anschriften am Bahnpostwagen 6601 (Foto Deutsche Post)

Gattungsbezeichnung

Die Gattungsbezeichnung der Bahnpostwagen richtete sich nach den Vorgaben der Deutschen Reichsbahn. Zusätzlich galten folgende Post-Gattungszeichen[322]:

a	mit nur einem Briefraum
b	mit kleinem Brief-, großem Laderaum
bl	mit großem Brief-, kleinem Laderaum
bll	mit zwei Laderäumen, einem Briefraum
c	mit einem Laderaum und Begleiterabteil
cl	mit nur einem Laderaum
d	mit zwei Laderäumen, veränderbarem Briefraum
t	für Container

Hinter einem Schrägstrich wurde diesen Zeichen noch die Wagenkastenlänge in Meter mit höchstens einer Dezimalstelle angegeben.

Die vollständige Gattungsbezeichnung eines vierachsigen Bahnpostwagens setzte sich aus beiden Bezeichnungen zusammen, zum Beispiel:

Postme-bl/24,7

Vollständige Gattungsbezeichnung eines Bahnpostwagens der Deutschen Post

wobei Postme die bahn- und -bl/24,7 die postrelevante Bezeichnung bilden. Am Wagenkasten war nur das bahntechnische Zeichen angebracht, am Langträger befanden sich das bahn- und das posttechnische Zeichen.

Mitropa 1949 bis 1993

Eigentumszeichen

Das Eigentumszeichen der alten Mitropa gefiel den neuen Machthabern in der Sowjetischen Besatzungszone bzw. der DDR nicht mehr. Es erfuhr eine Abwandlung, indem man bei dem herkömmlichen Zeichen den Adler „köpfte“ und nur noch das stilisierte M mit einem Speichenrad beließ. Letzteres bekam sechs statt wie bisher vier Speichen. Das Zeichen wurde je nach Platzverhältnissen in Wagenmitte zwischen den Fenstern oder rechts und links der Anschrift MITROPA unterhalb der Fenster in gelber Farbe angebracht.

Zeichen für die Wagen der Mitropa ab 1949

Bei dem Schriftzug „MITROPA“ wurde die Schriftcharakteristik von Schulpig modifiziert, die ursprüngliche Form mit den dreieckigen Serifen jedoch weitgehend beibehalten. Der Schriftzug wurde an denselben Stellen wie bisher etwa in Wagenmitte unterhalb der Fensterreihe angebracht.

MITROPA

Schriftzug MITROPA

Die Farbe von Zeichen und Schriftzug war gelb (ähnlich narzissengelb RAL 1007). Ab etwa 1990 wurden die Anschriften in hellgelb (etwa rapsgelb RAL 1021) ausgeführt.
Nachdem die Speisewagen in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn übergegangen waren, wurde ab 1966 anstelle der Mitropa-Anschrift in Wagenmitte das DR-Zeichen mit Wagennummer und Gattungszeichen wie bei den übrigen Reisezugwagen angebracht[323]. Der Schriftzug MITROPA wurde rechts und links davon angeschrieben, das Mitropa-Zeichen saß dann grundsätzlich in Wagenmitte zwischen den Fenstern.

Sonstige Anschriften

Die Bezeichnung der Schlaf- und Speisewagen erfolgte nach wie vor durch entsprechende Schriftzüge in der Nähe der Einstiegstüren unterhalb der Fenster. Die Schriftart wich ebenfalls von der überkommenen Form nach Schulpig ab.

SCHLAFWAGEN

SPEISEWAGEN

Anschriften an Schlaf- bzw. Speisewagen der Mitropa in der DDR

SCHLAFWAGEN
VOITURE LITS
CAROZZA CON LETTI
СПАЛЬНЫЙ ВАГОН

Zusätzliche Anschriften der Gattungsbezeichnung an Schlafwagen der DR

Ab etwa 1966 erhielten die Schlafwagen zusätzlich die Bezeichnung in vier Sprachen (Deutsch, Französisch, Italienisch, Russisch) in Breitschrift oberhalb der Fenster über die ganze Wagenlänge[323]. Diese Anschriften sind um 1980 wieder entfallen.
Die übrigen Anschriften waren entsprechend den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn ausgeführt.

Eisenbahnen des Saarlandes

Auch bei den nach dem 2. Weltkrieg gebildeten Eisenbahnen des Saarlandes (EdS) entfielen natürlich die Hoheitszeichen des Deutschen Reiches an den Wagen. Fortan waren sie zunächst lediglich mit der Direktion „Saarbrücken“ bzw. der Abkürzung „Sbr“ bezeichnet.
Erst zu Beginn der fünfziger Jahre wurde als Eigentumszeichen das Wort „SAAR“ an den Wagen angeschrieben. Es befand sich an den Seitenwänden unterhalb der Fensterreihe und war in französischer Manier mit Gattungszeichen, Wagennummer und Eigengewicht kombiniert. Die übrigen Wagendaten waren links davon ebenfalls unterhalb der Fenster angeschrieben.
Die Wagennummern wurden ohne Änderung übernommen. Bei neubeschafften Reisezugwagen wurden Wagennummern vergeben, die im Wesentlichen dem Nummernplan der Deutschen Bundesbahn entsprachen, wobei Wert auf die Vermeidung von Doppelbesetzungen bei beiden Verwaltungen gelegt wurde.
Mit der Eingliederung des Eisenbahnen des Saarlandes in die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1959 endete die abweichende Bezeichnung der Reisezugwagen.

Saar 14 577 ABC4ü Bad 06 mit französisch anmutender Anordnung von Anschriftenfeld und Wagennummer (Foto Carl Bellingrodt, Sammlung Emil Konrad)

Deutsche Bundesbahn

Eigentumsbezeichnung

Durch Bahndienstfernschreiben vom 6. September 1949 wurde die Änderung der Firmenbezeichnung in „Deutsche Bundesbahn“ für die Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet (amerikanische und britische Besatzungszone) mit Wirkung vom 7. September mitgeteilt. Gleichzeitig wurde Letztere mit den „Südwestdeutschen Eisenbahnen“ der französischen Besatzungszone zusammengefasst[324]. Damit wurde zunächst im Schriftverkehr, später allgemein die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ abgelöst. Auswirkungen auf die Eigentumsbezeichnung der Trieb- und Reisezugwagen hatte dies zunächst jedoch nicht; die alten Eigentumszeichen waren ja bereits nach Kriegsende an den Fahrzeugen ersatzlos entfernt worden.
Zu Beginn des Bundesbahn-Zeitalters besaßen die Personen- und Gepäckwagen nämlich kein eigenes Eigentumszeichen, lediglich die Angabe der Eigentumsdirektion im Anschriftenfeld und am Langträger wies die Wagen als zum Eigentumsbestand der DB gehörig aus.
Die blauen Rheingold-Wagen und weitere Fernschnellzugwagen erhielten 1951 als erste den Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“, in Breitschrift nach DIN 1451 an den Längswänden unterhalb der Fensterbrüstung. Bei Liegewagen waren die Buchstaben DB (Breitschrift) in Leichtmetallausführung oder Elfenbeinfarbe zwischen den mittleren Fenstern und bei weiteren F-Zug-Wagen in Wagenmitte unter den Fenstern angebracht.

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Eigentumszeichen für Fernschnellzugwagen

DB

Eigentumszeichen für andere Personenwagen

Im Januar 1955 führte die Deutsche Bundesbahn das DB-Emblem ein[325]; es war zunächst nur für Drucksachen vorgesehen, „die Frage, ob das Signum zur Kennzeichnung der Fahrzeuge verwendet werden soll, wird noch besonders entschieden“ heißt es in der entsprechenden Verfügung. Das DB-Zeichen war von Professor Ege von der Meisterschule für das deutsche Buchdruckerhandwerk in München entworfen worden.
Fest steht, dass das neue DB-Zeichen ab 1955 nach und nach als Eigentumszeichen an den Reisezugwagen in Wagenmitte unterhalb der Fensterbrüstung angebracht wurde. Ab 31. Mai 1956 musste es an allen RIC-fähigen (für den internationalen Verkehr zugelassenen) Wagen vorhanden sein.
In der weiter oben genannten Verfügung[325] heißt es, dass das „Signum an keine Farbe gebunden ist“, es kann „als helle Schrift auf dunklem Grund oder mit dunkler Schrift auf hellem Grund verwendet werden“. Am 1. Januar 1956 wird jedoch festgestellt, dass das DB-Zeichen grundsätzlich so auszuführen sei, dass die Buchstaben „DB“ in heller Farbe mit dunkler Umrandung erscheinen. Auf dunklem Grund war es somit notwendig, den sogenannten „Trennrand“ hinzuzufügen, der das ganze Zeichen gegenüber der Umgebung abgrenzte.

Eigentumszeichen mit Trennrand für Reisezugwagen der DB ab 1956

Das DB-Zeichen war in der Regel in elfenbein RAL 1014 auf dunklem Grund und in tiefschwarz RAL 9005 auf hellem Grund ausgeführt. Die letztere Version betraf seinerzeit nur die Nahverkehrswagen mit Edelstahlbekleidung (sogenannte „Silberlinge“). Hier war allerdings anfangs im Gegensatz zur vorstehenden Feststellung das Zeichen mit Trennrand in schwarzer Farbe angebracht, also auch mit schwarzen Buchstaben, bis jemand gemerkt hatte, dass dies der Vorgabe widersprach. Auch an anderen Fahrzeugen war dieses Zeichen mit dunklen Buchstaben und heller Umrandung zu finden.
Mit dem Farbkonzept von 1987 wurde das DB-Zeichen von der Wagenmitte in das linke Viertel der Seitenwände verlegt und saß dann in der Regel unter dem Fensterstiel, auf dem das Informationsfeld mit Klassen- und Abteilbezeichnung stand. Bei dieser Gelegenheit wurde der Farbton des Zeichens in verkehrsweiß RAL 9016 für die Buchstaben und die innere Umrandung und orientrot RAL 3031 für den Grund und die äußere Umrandung geändert. Der Trennrand war verkehrsweiß und wurde nur auf Flächen in orientrot angebracht[326].

DB-Zeichen ab 1987

Betriebsnummer

Die Betriebsnummer befand sich – wie seit 1938 üblich – nach wie vor im Anschriftenfeld oberhalb der Angabe des Gattungszeichens sowie am Langträger etwa in Wagenmitte.

40 404 Köl
CR4ymg
36,5 t
38 Pl
26,4 m
Hik
P 43 t
G 32 t

Anschriftenfeld für einen Wagen der Bauart CR4ymg-51 der Deutschen Bundesbahn

Ausführliche Informationen zum Nummernplan der DB-Reisezugwagen bis 1967 enthält das Buch „Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930, zusammengestellt anhand des Umnummerungsplanes vom 27. März 1930, mit Nachträgen aller bis 1958 bzw. 1967 bei der DRB, DR und DB eingenummerten Wagen, 3. berichtigte und ergänzte Auflage, Reinheim 1999“.
Zur Unterscheidung der Betriebsnummern fremder in den Wagenpark der Deutschen Bundesbahn übernommener Wagen, die noch ihre alte Nummer trugen, wurde zunächst der Name der ursprünglichen Verwaltung neben der Betriebsnummer im Anschriftenfeld und am Langträger angeschrieben (zum Beispiel 1345 PKP/Nür). Ab 1952 war diese Anschrift nur noch am Langträger erforderlich[327].
Bei Güterzuggepäckwagen wurde ab 1957 die Betriebsnummer zusammen mit den Buchstaben DB und der Bauartbezeichnung wie bei Güterwagen im linken Drittel der Seitenwände angeschrieben.

DB
125 434
Pwghs 54

Identifizierungsanschriften für Güterzuggepäckwagen

Erst die Umstellung auf die international einheitliche Wagennummerierung nach UIC Blatt 438-1 im Jahre 1966 brachte bemerkenswerte Änderungen im Anschriftenschema mit sich. Das Anschriftenfeld am linken oberen Ende des Wagenkastens wurde aufgegeben. Die neue elfstellige Wagennummer mit Kontrollziffer und das Gattungszeichen mit der neuen Bauartnummer wurden in Wagenmitte unter dem DB-Zeichen angebracht. Am Langträger oder dessen Verkleidung wurde die Betriebsnummer nicht mehr wiederholt[328].
Die Umstellung auf die neue Kennzeichnung sollte am 1. Oktober 1966 beginnen und musste bei Wagen des internationalen Verkehrs bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1969, bei den übrigen vierachsigen Reisezugwagen bis 31. Oktober 1970 beendet sein. Für die Lenkachswagen war eine Umzeichnung zunächst nicht vorgesehen. Es stellte sich aber heraus, dass die B3yge-Wagen mit Kk-GP-Bremse voraussichtlich noch für einen längeren Zeitraum benötigt werden und zeitweise auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden sollten. Deshalb erhielten auch diese Wagen ab 1970 die neue Betriebsnummer nach UIC-Merkblatt 438-1. Schmalspurwagen wurden nicht umgezeichnet.
Eine Übersicht über die Zusammensetzung der neuen Wagennummer und die Bedeutung der Zahlencodes ist im Anhang auf Seite 230 wiedergegeben.

51 80 22-90 550-0
Bm 235

DB-Zeichen, Betriebsnummer, Gattung, Bauart ab 1976

Mit dem Anstrichschema von 1987 wurden die Betriebsnummer und das Gattungszeichen mit Bauartnummer an die Langträgerverkleidung links von der Wagenmitte verlegt.

50 80 82-34 091-2 BDnrzf 463

Betriebsnummer, Gattung, Bauart ab 1987

Schnellzugwagen DB 50 80 38-10 100-4 ABüe 334 mit Anschriftenhäufung in Wagenmitte (Foto 1977, Sammlung Eisenbahn und Modellbau)
Mit Einführung der international einheitlichen Wagennummer 1966 wurden die Anschriften für Wagendaten in der Mitte unter dem Eigentumszeichen zusammengefasst. Zu sehen sind: DB-Zeichen, Wagennummer, Gattungszeichen und Bauartnummer, Eigengewicht, Gesamtgewicht, Sitzplatzzahl, Bremsbauart, Bremsgewichte, Drehzapfenabstand, Gesamtlänge, Untersuchungsdaten, Prüfraster, Schriftfeld, Heizungsbauart, Länge des Treibriemens der Lichtmaschine, Zeichen für Anhebestelle. Links davon außerhalb des Bildes befinden sich noch: RIC-Raster, Eigentumsbezirk und Heimatbahnhof.

Schnellzugwagen DB 50 80 28-11 001-5 Büe 356 mit neuer Betriebsnummer und Bauartbezeichnung in Wagenmitte (Foto 1977, Sammlung Eisenbahn und Modellbau).
Noch im Jahre 1977 verkehrte dieser Büe 356 mit den Resten des alten Anschriftenfeldes zwischen den Fenstern. Da er nicht im internationalen Verkehr eingesetzt war, hat man offenbar auf die Verlegung der Anschriften an die Langträgerverkleidung verzichtet.

Gattungsbezeichnung, Anschriftenfeld

Die Gattungsbezeichnung der früheren Deutschen Reichsbahn wurde zunächst ohne Änderungen übernommen und fortgeführt. Erste Modifikationen ergaben sich zu Beginn der fünfziger Jahre mit der Einführung des Nebenzeichens y anstelle von üp für Personenwagen mit offenem Durchgang, geschlossenen Bühnen und Faltenbalgen. Der Buchstabe m wurde 1951 eingeführt und bedeutete zunächst Mitteleinstieg, ab 1952 jedoch Wagen mit einer Länge über 24 m. Mit g bezeichnete man Durchgangswagen, die anstelle offener Übergänge oder Faltenbalgen mit den neuartigen Gummiwülsten ausgerüstet waren. Die Zeichen I und II waren insbesondere für die neuen Gesellschaftswagen (neues Hauptgattungszeichen WG) mit Lautsprechern bzw. mit Sendeanlage (Ansageeinrichtung) vorgesehen.
Damit ergibt sich folgende Übersicht über die Gruppen- (Haupt-) und Nebenzeichen der Reisezugwagen:

A	Wagen mit Abteilen 1. Klasse
B	Wagen mit Abteilen 2. Klasse
C	Wagen mit Abteilen 3. Klasse
CC	frühere Wagen 3./4. Klasse zur 3. Klasse hergerichtet
..CC*	frühere Abteile 4. Klasse zur 3. Klasse hergerichtet
D	Personenzuggepäckwagen (ab 1962)
D..*	Doppelstockwagen
K..*	Schmalspurwagen
L..*	Bauart Langenschwalbach, Lokalbahnwagen
..L*	Liegewagen
M..*	Behelfswagen
Post	Bahnpostwagen
Pw	Personenzuggepäckwagen (bis 1962)
Pwg	Güterzuggepäckwagen
PwPost	vereinigter Gepäck- und Postwagen
..R*	Wagen mit Speiseraum
S**	Sonderwagen
S..*	Sonderreisewagen
Salon**	Salonwagen
Wf	Kinowagen
WG	Gesellschaftswagen
WLAB	Schlafwagen 1. und 2. Klasse
WLABC	Schlafwagen 1./ 2. Klasse und 3. Klasse
WLC	Schlafwagen 3. Klasse
WR	Speisewagen
Z	Zellenwagen

b	mit Einrichtung zur Unterbringung von Skiern (bis 1953)
b	mit Bremsleitung für Wendezugbetrieb (ab 1953)
buf	mit Buffet
d	mit Bretterbänken (früher 4. Klasse)
e	mit elektrischer Heizung
(e)	mit elektrischer Heizleitung (ab 1956)
f	bei Sitz- und Gepäckwagen: mit Führerstand (ab 1953)
f	bei WG: mit Filmvorführeinrichtung
g	mit Gummiwülsten (ab 1952)
i	mit Durchgang, offenen Übergangsbrücken
k	mit Küche
kr	mit Krankenabteil
l	bei Sitzwagen: leichte Bauart (ab 1952)
l	bei WG: mit Lautsprecheranlage für Zugfunk
ll	mit Lautsprecheranlage und Sendeeinrichtung
m	bei Sitzwagen: mit Mitteleinstieg (bis 1952)
m	bei Pw: aus 2 MCi-Wagen hergerichtet (bis 1952)
m	mit einer Länge über 24 m (ab 1952)
o	zusätzliche Ofenheizung
p	siehe üp
s	bei Durchgangwagen: geschlossener Seitengang
s	bei Gepäckwagen: geschlossener Seitengang
s	bei Pwg: für schnellfahrende Züge
ss	bei Transportbahnpostwagen: bis 120 km/h (ab 1969)
steh	ohne Bänke
t	mit Mitteleinstieg (ab 1951 bis 1953)
tr	mit Traglastenabteil
ü	Seitengang, Übergangsbrücken, Faltenbälge
üp	Mittelgang, Übergangsbrücken, Faltenbälge (bis 1953)
v	behelfsmäßig mit Bretterbänken
w	mit Polstersitzen in der 3. Klasse
y	Mittelgang, Übergangsbrücken, Faltenbälge (ab 1953)

* nur in Verbindung mit anderen Gattungszeichen

** Salon wurde 1972 durch S ersetzt

Mit der Klassenreform 1956 wurden die Wagen mit B- und C-Abteilen wie folgt umgezeichnet:

A	blieb	A
AB	wurde	A
ABC	wurde	AB
B	wurde	A
BC	wurde	AB
BCCtr	wurde	ABtr
C	wurde	B
CCtr	wurde	Btr
Ctr	wurde	Btr
CL	wurde	Bc
MCi	wurde	MBi

Mit Herausgabe der Personenwagenvorschriften 1961 entfiel das Nebenzeichen „w“ für Polstersitze in der 2. Klasse an allen vierachsigen Wagen sowie an Wagen mit dem Nebenzeichen „y“. Es blieb nur noch für die Lenkachswagen mit offenen Übergängen in Kraft.

17 463 Han

B4üwe
39,6 t
72 Pl
21,27 m
Hik-GPR
R 52 t
P 47 t
G 31 t

Anschriftenfeld für Schnellzugwagen B4üwe-38/51 der Deutschen Bundesbahn an der Seitenwand

Im März 1962 wurden die Gattungszeichen geringfügig modifiziert: Die Gepäckwagen trugen fortan D anstelle von Pw, bei Neubauwagen mit Gummiwulstübergängen (Nebengattungszeichen mg) entfiel der Buchstabe g[331]. Gleichzeitig wurde an den Postwagen und Gepäckwagen und an den Wagen mit Post- oder Gepäckraum das Wort Tragfähigkeit durch das Wort Lastgrenze ersetzt. Die entsprechenden Anschriftenänderungen mussten bis Ende 1963 durchgeführt sein.
Aus ästhetischen Gründen (möglichst keine betrieblichen Anschriften am Wagenkasten) wurde das Anschriftenfeld bei den Wagen des Rheingold 1962 nicht am Wagenkasten angebracht, sondern Teile davon (Betriebsnummer, Eigentumsbezirk, Gattungsbezeichnung, Eigengewicht, Sitzplatzzahl und Gesamtlänge) am links liegenden Ende der Langträgerverkleidung. Die Bremsbauart und die Bremsgewichte wurden rechts daneben angeschrieben.

10 416 Esn
Av4üm - 43,5 t - 54 Pl - 26,4 m

Anschriftenfeld für Rheingoldwagen an der Langträgerverkleidung

Wagenlaufschild, RIC-Raster, Anschriftenfeld und Bremsangaben am Rheingoldwagen 10403 Av4üm-62 (Foto 1963)

Mit der Umstellung auf die international einheitliche Wagennummerierung entfielen die Wagennummer und das Gattungszeichen im Anschriftenfeld. Die übrigen Angaben im Anschriftenfeld blieben für eine Übergangszeit noch erhalten. Bei den nicht umgezeichneten Umbauwagen und Schmalspurwagen wurden die bisherigen Betriebsnummern nun auch in Wagenmitte unter dem Eigentumszeichen angebracht.
Bei dieser Gelegenheit wurde die Gattungsbezeichnung erneut modifiziert. Die Bezeichnung der vierachsigen Wagen

mit der Achszahl entfiel (zum Beispiel wurde B4üm zu Büm), stattdessen wurden nun die Zweiachser mit der Achszahl gekennzeichnet (zum Beispiel B2i). Diese Änderung war bereits 1962 für den internationalen Verkehr im RIC-Übereinkommen festgelegt worden, zur Durchführung kam sie aber erst 1966[332].

Die Gattungsbezeichnung wurde zusammen mit einer neuen als Exponent gesetzten dreistelligen Bauartnummer in Wagenmitte unter der Betriebsnummer angeschrieben.

Schließlich erschienen alle anderen Angaben, die vorher im Anschriftenfeld enthalten waren (Gewicht, Platzzahlen, Gesamtlänge, Bremsbauart, Bremsgewichte), nebeneinander am Langträger bzw. an dessen Verkleidung etwa in Wagenmitte.

Ab 1. Oktober 1976 wurde die Anschrift „ü“ bei allen Wagen, die das Nebenzeichen „m“ trugen, weggelassen. Wagen mit dem Nebenzeichen „ym“ erhielten künftig die Buchstaben „yl“[333]. Das Nebenzeichen „w“ wurde künftig für alle Wagen mit vergrößerten Abteilen verwendet, die nicht im TEE- und IC-Verkehr liefen. Damit galt schließlich folgendes Schema:

A	Wagen mit Abteilen 1. Klasse
B	Wagen mit Abteilen 2. Klasse
D	Personenzuggepäckwagen
D..*	Doppelstockwagen
DPost	vereinigter Gepäck- und Postwagen
K..*	Schmalspurwagen
M..*	Behelfswagen
Pwg	Güterzuggepäckwagen
Post	Bahnpostwagen
..R*	Wagen mit Speiseraum
WG	Gesellschaftswagen
WGS	Gesellschaftswagen mit Sonderausstattung
WLA	Schlafwagen 1. Klasse
WLAB	Schlafwagen 1. und 2. Klasse
WR	Speisewagen
Z	Zellenwagen
b	mit Bremsleitung für Wendezugbetrieb
bu	mit Buffet
c	mit Liegeeinrichtung (Liegewagen)
e	mit elektrischer Heizung
(e)	mit elektrischer Heizleitung
f	mit Führerstand
g	mit Gummiwülsten
h	mit elektr. Energieversorgung aus der Zugsammelschiene und aus Achsgeneratoren
i	mit Durchgang, offene Übergangsbrücken
k	mit Küche
l	bei yl-Wagen: Länge über 24,0 m
m	mit einer Länge über 24 m, für Fernverkehr
n	mit einer Länge über 24 m, für Nahverkehr
p	mit Großraum, Mittelgang, für TEE- und IC-Züge
r	mit Hochleistungsbremse Bauart KE-GPR
s	bei Gepäckwagen: geschlossener Seitengang
s	bei Schlafwagen: Bauart Spezial
t	für Turnusverkehr
ü	mit Seitengang, Übergangsbrücken, Faltenbälge
v	mit vergrößerten Abteilen, für TEE- und IC-Züge
w	mit vergrößerten Abteilen, für sonst. Fernzüge
x	für S-Bahn-Züge, Länge mindestens 24,5 m
y	mit Mittelgang, Übergangsbrücken, Faltenbälge
z	mit Energieversorgung aus der Zugsammelschiene (ab 1966)

* nur in Verbindung mit anderen Gattungszeichen

Abteilwagen DB 71459 B3 ehem. C3 Pr 11 (Foto um 1957 Richard Schatz)
Dieses Bild zeigt einen Abteilwagen nach der Klassenreform von 1956 mit der Ziffer 2 in Normschrift DIN 1451 auf den Türen und mit geteiltem Anschriftenfeld, weil zwischen den Fenstern nicht genügend Raum zur Verfügung stand. Das DB-Zeichen ist noch nicht angebracht.

Klassenbezeichnung

Die Bezeichnung der Wagenklassen erfolgte zunächst weiterhin, wie es bei der Deutschen Reichsbahn üblich war. Allerdings erhielten auch die Wagen, die bei der DRB Leichtmetallziffern zur Klassenbezeichnung trugen, wieder Emailschilder (siehe Bild Seite 147 rechts). Abweichend hiervon waren jedoch die blauen F-Zug-Wagen sowie alle Neubauwagen mit Ausnahme der Liegewagen und die vollaufgearbeiteten Vierachswagen der Einheitsbauart durch Leichtmetallziffern (siehe 2. Bild Seite 148 links unten), nunmehr in Fensterhöhe neben den Einstiegen angebracht, bezeichnet.

An den Liegewagen waren zunächst grundsätzlich keine Schilder oder Ziffern zur Klassenbezeichnung angebracht.

Im Zuge der Klassenreform – die mit Wirkung zum 3. Juni 1956 durchzuführen war[335] – entfernte man 1956 die Emailschilder und Aluminiumziffern für die Klassenbezeichnung[336]. Stattdessen wurden die Ziffern 1 und 2 bei allen Durchgangwagen in Fenstermittellinie neben den Einstiegstüren mittels Farbanstrich angebracht. Die Umrisse dieser Ziffern entsprachen denen der früheren Leichtmetallziffern. Bei Abteilwagen wurden die Klassenziffern auf den Türen (gelegentlich auf dem ursprünglichen Emailschild, manchmal auch mit Ziffern nach DIN 1451) aufgemalt oder aufgeklebt. Das Anschriftenfeld wurde bei den Durchgangwagen um ein Fenster weiter nach rechts gerückt, um Platz für die Klassenbezeichnung zu schaffen.

12

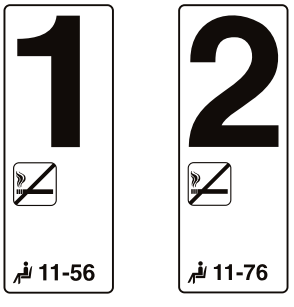
Klassenbezeichnung ab 1956

1978 wurden die bisher verwendeten Ziffern für die Klassenbezeichnung durch größere und anders geformte ersetzt (Schriftart Univers[337]); allerdings wurden diese Ziffern bei weitem nicht an allen Wagen angebracht.

12

Klassenbezeichnung ab 1978 (Univers)

Seit 1987 befindet sich die Klassenziffer zusammen mit den Abteilbezeichnungen in einem Informationsfeld in der Nähe der Einstiegstüren.



Klassen- und Abteilbezeichnung ab 1987 im Informationsfeld (Ziffern Helvetica)

Eilzugwagen DB Byl 421 (Foto Frankfurt [Main] 1980/81 Klaus Gerke) Dieser Wagen zeigt in der Übergangsphase sowohl die älteren als auch die neueren Klassenziffern von 1956 bzw. 1978 sowie die Bezeichnung der Nichtraucher- und Raucherabteile mit Anschriften- bzw. Bildzeichen-Aufklebern.

Im Februar 1958 wurde gemäß einer internationalen Vereinbarung zur Kennzeichnung der Abteile 1. Klasse ein elfenbeinfarbener Streifen (RAL 1014) am oberen Rand des Wagenkastens allgemein eingeführt[338], nachdem bereits ab April 1957 der Wagenpark von neun Schnellzugpaaren versuchsweise diese Kennzeichnungsstreifen trug[339]. Der Streifen war anfangs 100 mm breit, im Oktober 1959 wurde bei den 4üm-, 3yg- und 4yg-Wagen die Breite auf 70 mm reduziert, um eine gerade, durch die Fenster nicht unterbrochene Unterkante zu erhalten[340]. 1976 folgte im Rahmen einer Vereinheitlichung die Umstellung auf 70 mm für alle Reisezugwagen mit Abteilen 1. Klasse[341]. Anfangs verlief der Streifen auch oberhalb der Einstiegstüren für die 1. Klasse bis zum Wagenende durch, 1977 war der Streifen über den Türen entfallen[342].

Rheingold- und TEE-Wagen erhielten grundsätzlich keine Kennzeichnungsstreifen für die 1. Klasse, da man der Auffassung war, dass der besondere Anstrich dieser Fahrzeuge als Kennzeichnung ausreichte.

Beim ABnb war der Kennzeichnungsstreifen anfangs kurzfristig sandgelb (RAL 1002) mit schwarzer Absetzlinie unten, ab 1960 goldgelb (RAL 1004), um ihn besser vom hellen Wagenkasten abzuheben[343]. Ab 1966 wurde er auch bei den anderen Wagen mit Abteilen 1. Klasse goldgelb ausgeführt, um ihn vor allem in Bahnhofshallen besser erkennen zu können[344], ab 1976 dann pastellorange RAL 2003[341]. Die ABx-Wagen erhielten wieder goldgelbe Kennzeichnungsstreifen mit 154 mm Breite und schwarzen Absetzlinien oben und unten[345].

Der Streifen an Nahverkehrswagen in den Produktfarben des Farbkonzepts von 1987 (siehe oben Seite 92) war in verkehrsgelb RAL 1023 mit einer Breite von 100 mm auszuführen. Der Streifen war dann oberhalb der Fenster im lichtgrauen Dachbereich, bei Doppelstockwagen im lichtgrauen Bereich zwischen Ober- und Unterstock angebracht[346]. Bei einzelnen Nahverkehrswagen und allen Fernverkehrswagen (IC, IR) wurde auf diese Kennzeichnung ganz verzichtet.

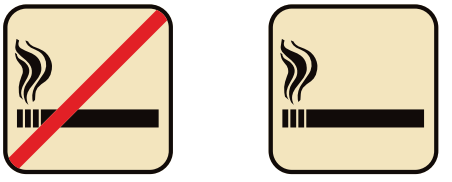
Abteilbezeichnung

Bei Traglastenwagen wurde ab September 1950 innerhalb des weißen Kennzeichnungsstreifens (siehe oben Seite 44) der Schriftzug „Für Reisende mit Traglasten“ in schwarzer Farbe angebracht, um entsprechende Schilder entbehrlich zu machen[347]. Mit der Abschaffung des Kennzeichnungsstreifens im Jahre 1953 wurde die Farbe dieses Schriftzuges in grauweiß RAL 9002 geändert, während Schriftgröße und Anbringungsort beibehalten wurden[348].

1956 verfügte das BZA Minden den Ausbau der Hundeabteile in Reisezuggepäckwagen. Damit wurde auch die Bezeichnung dieser Abteile durch den Hundekopf entbehrlich.

Ab 1956 wurden die Wendeschilder für Raucher-/Nichtraucher-Abteile durch Abziehbilder ersetzt. 1978 folgte der Ersatz dieser Schilder durch Bildzeichen. An den Liegewagen war die Raucher-/Nichtraucher-Kennzeichnung anfangs nicht angebracht.

Nichtraucher- und Raucherabteil (Abziehbild) ab 1956



Nichtraucher- und Raucherabteil als Piktogramm ab 1987

Sitzwagen mit Speiseraum (AR, BR) trugen zum Kennzeichen, dass sie von der DSG bewirtschaftet waren, das DSG-Zeichen als Schild aus einer Aluminiumlegierung mit roter Grundfläche in der Nähe der Einstiege zum Speiseraum (siehe Bild Seite 196 links oben). Außerdem war bei diesen Wagen die Bezeichnung „DSG-Speiseraum“ oder „Speiseraum“ in gelb auf rotem Grund unterhalb der Fensterreihe als Anschrift oder auf besonderem Schild angebracht.

Anschriften Speiseraum für Sitzwagen AR und BR

An den von der DB seit 1963 beschafften und den 1966 von der DSG abgegebenen Speisewagen wurde der noch von der Mitropa eingeführte Schriftzug „SPEISEWAGEN“ durch eine abweichende Form ersetzt.

SPEISEWAGEN

Anschrift für DB-eigene Speisewagen

Ende der sechziger Jahre begann die DB, den Fahrkartenverkauf auf kleineren Bahnhöfen einzustellen. Die Reisenden sollten die Karten künftig beim Zugpersonal kaufen. Damit war jedoch kein ausreichender Schutz gegen Fahren ohne Fahrkarte gegeben, da die Reisenden überall im Zug Platz nehmen und auf den Zugbegleiter warten konnten. Um dies zu unterbinden, erfand man den Nachlösewagen, in dem Reisende ohne Fahrkarte zunächst Platz nehmen mussten, bis sie eine Fahrkarte gekauft hatten. Solche Wagen wurden außen ab etwa 1970 mit Schildern in der Größe eines Wagenlaufschildes gekennzeichnet, das das Wort „Nachlösewagen“ mit Schrift und Rand in elfenbein auf blauem Grund trug.

Im Jahre 1975 beschaffte die Deutsche Bundesbahn neue Speisewagen, die im Gegensatz zu den herkömmlichen ein Selbstbedienungsrestaurant enthielten. Zum Unterschied wurden diese Wagen mit dem Namen „QUICK-PICK“ bezeichnet. Dieser Schriftzug war in beige bzw. elfenbein mit großen Buchstaben (ähnlich Schriftart Stop) in der purpurroten Fläche des Wagenkastens angeschrieben[349].

QUICK-PICK

Anschrift für Selbstbedienungswagen

Die Hinweise auf Nichtraucher- und Raucher-Abteile, Zugposttelefon usw. befinden sich seit 1987 in Form von sogenannten Piktogrammen zusammen mit der Wagenklasse und ggf. den Sitzplatznummern in einem sogenannten Informationsfeld, das zwischen den Fenstern in der Nähe der Einstiegstüren angebracht ist.

Ab 1978 durften Speisewagen nicht mehr „Speisewagen“ heißen, das Wort wurde zunächst durch „Restaurant“ in hohen elfenbeinfarbenen Buchstaben ersetzt[350]. Als Schriftart wurde die Neue Helvetica halbfett verwendet, die 1976 als Hausschrift der DB eingeführt worden war[351]. Damit wurde diese moderne Schriftart erstmalig an deutschen Schienenfahrzeugen eingesetzt.

Restaurant

Anschrift Restaurant für Speisewagen

Mit dem neuen Farbkonzept von 1987 wurden die Speisewagen nun bei Neuanstrich mit dem Wort „Restaurant“ in großer Schrift gekennzeichnet. Als Schriftform wurde nun die Neue Helvetica halbfett kursiv verwendet. Die Buchstaben setzten sich aus schmalen diagonalen Streifen zusammen, die sich zweifarbig abwechselten: orientrot RAL 3031 und pastellviolett RAL 4009.

Zweifarbige Anschrift Restaurant für Speisewagen[352]

Um 1990 folgte die Umbenennung der Speisewagen in BordRestaurant in fehlerhafter Orthografie.

BordRestaurant BistroCafé

Anschriften „BordRestaurant“ und „BistroCafé“ (hier einfarbig dargestellt)

Bei dem Schriftzug „BistroCafé“ an den Interregio-Wagen waren die Farbstreifen fernblau RAL 5023 und pastellblau RAL 5024.

Wagenlauf

Die Wagenlaufschilder waren nach wie vor in gleicher Weise wie zuletzt bei den Ländereisenbahnen und der Deutschen Reichsbahn mit schwarzer Schrift auf weißem Grund versehen. Bis 1961 verwendete die Deutsche Bundesbahn die Normschrift nach DIN 1451 (mit Hilfsnetz gezeichnet), danach wurden die Schilder mit den Schriftarten „Erbar Grotesk schmal halbfett“ bzw. „Erbar Grotesk halbfett“ in verschiedenen Größen für Ausgangsbahnhof, Wegstrecke und Zielbahnhof beschriftet. Der Zugname wurde bei den benannten Schnellzügen in blauer Farbe (azurblau RAL 5009) darüber gesetzt.

Wagenlaufschild mit Schriftart Erbar Grotesk

Traum für Sammler: Wagenlaufschilder in der Siebdruckwerkstatt des AW Witten (Foto DB Pressedienst)

Um 1973 kam die Schriftart Univers 57[353], ab 1977 schließlich die Helvetica halbfett[354] für die Aufschriften auf den Wagenlaufschildern zur Anwendung. Allerdings ist auch die bisherige Schrift wegen der vorhandenen Siebdruck-Schablonen vielfach weiter verwendet worden.

Bei den zwei-, drei- und vierachsigen Wagen normaler Bauart wurden die Schilder nach wie vor an den Außenseiten der Längswände in der Nähe der rechten Einstiegstür an Kloben aufgehängt. Bei den hochwertigen und den schnellfahrenden Reisezugwagen (TEE, IC) befanden sich die Schilder in einem Kasten, der in die Seitenwand in der Nähe der Einstiegstüren eingelassen war und mit einer Klappe mit Sichtfenstern verschlossen werden konnte.
Im Jahre 1987 ließ sich die Deutsche Bundesbahn aufgrund einer Wertanalyse eine Lösung einfallen, indem sie die Verlegung von Wagenlaufschild und Ordnungsnummer in die Fenster der Einstiegstüren zunächst versuchsweise einführte. Das hatte mehrere Konsequenzen:

- die äußeren großen Schilder wurden eingespart
- die Fensterschilder mussten erheblich kleiner gestaltet werden, damit sie in die schmalen Fenster der Drehfalttüren passten
- die Beschriftung musste deshalb ebenfalls stark verkleinert werden, was die Schilder praktisch vom Bahnsteig aus unlesbar machte
- der Blick durch die Türfenster wurde erheblich durch diese Schilder beeinträchtigt.

Der Grund für diese Versuche war der bevorstehende Verkehr auf Schnellfahrstrecken, der die Anbringung loser Teile außen am Wagenkasten wegen der großen Druckunterschiede insbesondere bei Zugbegegnungen im Tunnel nicht mehr zuließ.
Angeblich haben sich die Versuche bewährt, so dass diese Art der Mini-Beschilderung allgemein eingeführt wurde. An den Wagen für den Verkehr auf Schnellfahrstrecken wurde sie 1991 angeordnet[355], für die übrigen Wagen folgte sie wenig später.
Bei hochwertigen Reisezugwagen, insbesondere bei den Fahrzeugen des Intercity-Express (außer ICE 1), werden die Zugziele heute durch elektronisch gesteuerte Leuchttafeln angezeigt, die den Reisenden mit aus Lichtpunkten auf schwarzem Grund zusammengesetzten Texten informieren sollen.

Ordnungsnummern

Die Ordnungsnummernschilder zur Kennzeichnung der Reisezugwagen im Zugverband für die Zwecke der Platzreservierung wurden neben den Einstiegen an besonderen Haltern aufgesteckt. Sie waren mit roter Schrift auf weißem Grund beschriftet.

Ordnungsnummernschild

Ab 1957 wurden die Ordnungsnummern 1 und 2 nicht mehr verwendet, um Verwechslungen mit der Klassenbezeichnung auszuschließen.

Bei Wagen mit geschlossenen Kästen für die Wagenlaufschilder (TEE- und Intercity-Wagen) wurden die Ordnungsnummern direkt auf die Laufschilder geschrieben, die getrennten Ordnungsnummernschilder entfielen dann. Heute befinden sie sich zusammen mit dem Wagenlauf in den Türfenstern bzw. auf den elektronischen Anzeigetafeln.

Werbende Anschriften

Unter werbenden Anschriften werden hier nur solche verstanden, die unmittelbar der Verkehrswerbung der Eisenbahn oder deren Betreiber dienen. Wegen der großen Vielfalt der Wirtschaftswerbung kann in dem vorliegenden Rahmen hierauf nicht eingegangen werden. Auch auf politisch motivierte Anschriften (Wahlpropaganda usw.) soll hier nicht eingegangen werden. Die folgende Darstellung gibt – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – einen Überblick über auffällige Anschriften für Verkehrswerbung.

Allgäu-Zollern-Bahn

Zum Zwecke der Verkehrswerbung waren die Wagen 1./2. Klasse (AByg) der Strecke Tübingen – Memmingen von 1983 bis etwa 1990 mit der großen Aufschrift „Allgäu-Zollern-Bahn“ in hellgrüner Farbe unterhalb der Fensterreihe beschriftet, außerdem waren Stadtwappen der an dieser Strecke liegenden Orte angebracht. Alle Wagen dieses Verkehrs erhielten zudem einen hellgrünen Zierstreifen unterhalb der Fenster[356].

Bar, BordRestaurant, BistroCafé, Friseur usw.

Wagen mit besonderen Einrichtungen für Reisende wurden äußerlich mit werbenden Anschriften versehen, die den Komfort des Reisens vermitteln sollen. Sie nehmen damit eine Stellung zwischen Abteilbezeichnung und Werbung ein.
Die ältesten und bekanntesten dieser Anschriften sind „Schlafwagen“ und „Speisewagen“, die bereits Ende des 19. Jahrhunderts auf diese Einrichtungen aufmerksam machten. 1965 kamen noch die Wörter „Snackbar“ und „Speiseraum“ für Halbspeisewagen und „Büfettraum“ für Büfettwagen hinzu. An den Gesellschaftswagen eines Sonderzuges, der 1967 von der BD Karlsruhe für Weinreisen eingerichtet wurde, war die Anschrift „Deutsche Weinstraße“ angebracht.

In jüngerer Zeit sind solche Anschriften weiter vermehrt worden:

So gab oder gibt es Hinweise auf:

- Bar
- Bike (soll heißen: Fahrradabteil)
- BistroCafé
- BordBistro
- BordRestaurant
- Büfett, Büfettraum
- Deutsche Weinstraße, Deutsche Weinstrasse
- Expressdienst
- Friseur
- Gesellschaftswagen
- InterCityNight
- Kaffeeküch
- Quick-Pick
- Restaurant
- Rollende Raststätte
- Rollende Weinstube
- Snack Bar

und weitere Einrichtungen – die Fantasie der Marketing-Fachleute scheint hier ungebrochen. Bemerkenswert ist, dass außer der Anschrift für den guten alten Speisewagen (jetzt allerdings „BordRestaurant“ genannt) die meisten bereits wieder verschwunden sind.
Auch mit der Orthografie nimmt man es nicht immer so genau, wie man an der Anschrift „Deutsche Weinstrasse“ oder an Versalien in Wortmitte erkennen kann.
Die meisten dieser Anschriften (Ausnahme zum Beispiel Quick-Pick) waren ab 1978 in der Schriftart Helvetica halbfett normal gesetzt, ab etwa 1987 kam für sie kursiver Schriftschnitt zur Anwendung. Zwischenzeitlich ist man wieder zur senkrechten Form zurückgekehrt.

DER-Ferienexpress

Zu Beginn der fünfziger Jahre betrieb die Deutsche Bundesbahn zusammen mit dem Deutschen Reisebüro den „DER-Ferienexpress“, der einen Ferienreiseverkehr von Dortmund und Hamburg nach Oberbayern anbot. Die dafür verwendeten Eilzugwagen der Bauart C4üpw-30/50 waren mit der Anschrift nach folgendem Bild dekoriert.

Anschrift an den Wagen des DER-Ferienexpress

Flughafen-Express

An den Nahverkehrswagen der Bauarten ABn und Bn, die im Flughafen-Express zwischen Ludwigshafen und Frankfurt (Main)-Flughafen in den achtziger Jahren eingesetzt wurden, waren Folien in den Farben des Frankfurter Flughafens dunkelblau und hellblau unterhalb der Fensterreihe angebracht, die die verkehrswerbenden zweizeiligen Anschriften:

- Flughafen Express
- Airport Express
- Ihr Zug zum Flug
- Your train to your plane
- Flughafen Frankfurt Main

in weißer Farbe trugen. Außerdem waren die Fahrstrecke Frankfurt Flughafen-Darmstadt-Bensheim-Weinheim-Mannheim-Ludwigshafen und die Gegenrichtung angeschrieben (siehe Bild Seite 91 oben).

Deutsche Weinstraße

Einige Wagen des Sonderzuges „Deutsche Weinstraße“ der BD Karlsruhe erhielten die Aufschrift „Deutsche Weinstraße“ in serifenbetonter großer Schrift unterhalb der Fenster.

Deutsche Weinstraße

Schriftzug „Deutsche Weinstraße“ für Gesellschaftswagen

Hummel

Die Anschrift „HUMMEL“ oder „HUMMEL-REISE“ war an den Liegewagen angebracht, die in den Reisebüro-Sonderzügen dieses Veranstalters liefen.

Inter-City-Express

Um den Reisenden zu verdeutlichen, dass sie einen ICE sehen, sind die Triebköpfe und Speisewagen dieser Züge mit dem Zeichen „ICE“ beschriftet. Damit wird – hoffentlich – auch die Verwechslungsgefahr gebannt, die seit 2001 durch die nahezu identische Lackierung zwischen ICE-Fahrzeugen und herkömmlichen Schnellzugwagen besteht ...

ICE BordRestaurant

Anschrift an einem ICE-Speisewagen

Lufthansa Airport-Express

Die ab 1982 als „Lufthansa Airport Express“ verkehrenden Triebwagen der Baureihe ET 403/404 waren im gelb gestrichenen Bereich unterhalb der Fenster mit dem Markenzeichen der Deutschen Lufthansa (stilisierter Kranich im Kreisring) und dem Schriftzug „Lufthansa Airport Express“ in nachtblauer Farbe (RAL 5022) in auffälliger Form beschriftet.

Lufthansa Airport Express

Werbeanschrift am Lufthansa Airport-Express

Die gleichen Anschriften erhielten die Schnellzugwagen des 1991 eingeführten Lufthansa Airport-Express. Hier waren das Lufthansa-Zeichen und der Schriftzug „Lufthansa“ nachtblau (RAL 5022) und „Airport Express“ verkehrsweiß (RAL 9016) ausgeführt. Mit Beendigung des Einsatzes im Mai 1993 wurden diese Anschriften entfernt.

Kaffeküch

Die Wagen der Bauart Bnburzb 778.5 mit Büfett trugen außer dem Schriftzug „Kaffeeküch“ noch die Umrisse von Personen am Stehtisch.

Nahverkehrswagen DB 50 80 85-34 007-5 Bnburzb 778.5 (Foto Fischbach-Weierbach 1992 Hans Ulrich Diener)

Kinderland – Cafeteria

Mit dem Servicewagen mit Cafeteria „Kinderland“ wurde in den achtziger Jahren für den Turnus-Reiseverkehr eine pädagogische Betreuung der Kinder angeboten; es stand nicht nur den Eltern im Zug, sondern auch alleinreisenden Kindern zur Verfügung[357]. Diese Wagen wurden mit dem mehrfarbigen Schriftzug „Kinderland“ gekennzeichnet.

Schnellzugwagen DB 51 80 20-94 121-8 Bpmz 291.2 (Foto Rosenheim 1988 Werner Ballon)

Kombiverkehr

An den Liegewagen der Bauart Bcm 247 für die „Rollende Landstraße“ waren das Emblem für den Kombiverkehr und die Anschriften „Kombiverkehr“ und „Rollende Landstraße“ unterhalb der Fensterreihe angeschrieben.

Anschrift Kombiverkehr für die Liegewagen der „Rollenden Landstraße“

Anschrift Rollende Landstraße am Bcm 247 (Foto Harburg 1987 G. Brickwedde, Sammlung Rolf Köstner)

S-Bahn

Nicht ausschließlich der Werbung, sondern auch der Fahrgastinformation diente die Kennzeichnung der Steuerwagen BDnf 740 im S-Bahn-Verkehr Rhein-Ruhr, die hier behelfsmäßig eingesetzt wurden. Sie waren mit einem weißen S in grüner Kreisfläche an der Stirnseite beschriftet.

Zeichen für S-Bahn-Züge

Scharnow

An den dem Reiseveranstalter Scharnow zur Verfügung gestellten Liegewagen mit Vorzugsabteil wurde 1964 der gelbe Schriftzug „SCHARNOW“ oder „SCHARNOW-REISEN“ in großen Buchstaben unterhalb der Fensterreihe angeschrieben, das DB-Zeichen wurde deshalb nach oben zwischen die mittleren Fenster versetzt. Diese Maßnahme war „zur Belebung der Schienentouristik“ durch die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn angeordnet worden[358].

Touropa

Die von der Touropa betriebenen Liegewagen hatten anfangs den Schriftzug „TOUROPA“ in erhabenen Lettern aus einer Aluminiumlegierung unterhalb der Fensterreihe in Wagenmitte, ab etwa 1965 erhielten weitere Wagen eine Anschrift in gelber Farbe. Auch bei diesen Wagen wurde das DB-Zeichen nach oben verlegt.

Bezeichnungen an Liegewagen für die Touropa (oben erhabene Buchstaben, unten Anschrift)

Trans-Euro-Nacht

Die Schlafwagen des TEN-Pools, die 1975 für die Deutsche Bundesbahn geliefert wurden (Typ T2S), erhielten ebenso wie die vorhandenen Schlafwagen (WLABm 33, WLABm 36) die werbende Beschriftung „TEN Trans Euro Nacht“ am Wagenkasten bei Wagen mit zwei Einstiegstüren in der Nähe der Türen, bei viertürigen Wagen in der Nähe der links liegenden Türen. Sie waren in hellbeige (DB 110) ausgeführt, später in elfenbein (RAL 1014).

Anschrift für Schlafwagen des TEN-Pools

Zusätzlich wurden diese Schlafwagen durch ein elfenbeinfarbenes Band unterhalb der Fensterreihe gekennzeichnet, in dem die Wörter „Voiture lits“, „Schlafwagen“, „Carozza letti“ und „Sleeping car“ in der Farbe des Wagenkastens eingeschrieben waren.

Gewährleistung

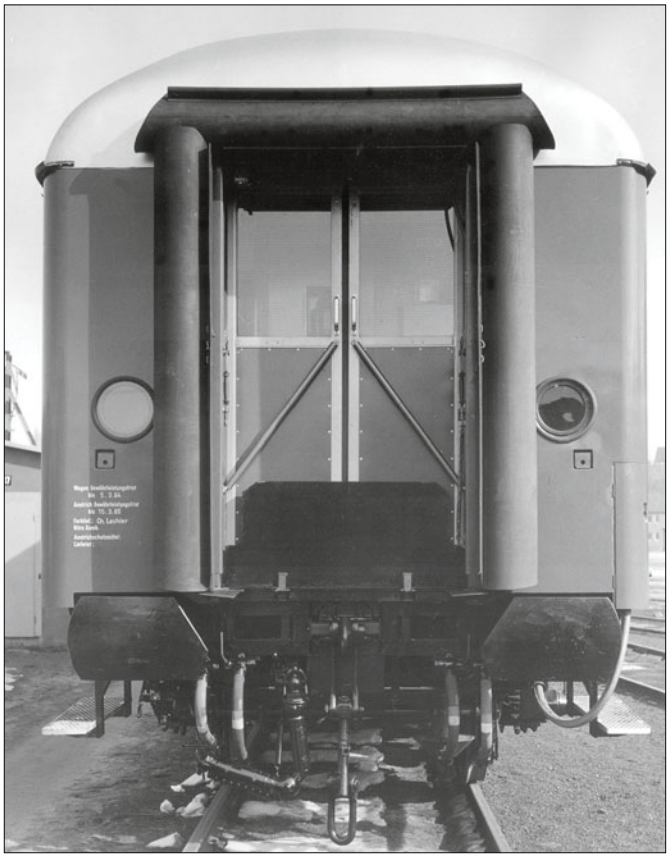
An den Stirnwänden der Reisezugwagen waren die Gewährleistungsanschriften oberhalb des Puffers mit gewölbter Stoßscheibe angebracht. Sie lieferten bei neuen Wagen Angaben über die Gewährleistungsfrist für den Wagen und für den Anstrich des Wagens, über den Farbenlieferer

und den Anstrichstoff. Bei Neuanstrich wurde diese Anschrift ersetzt durch Monat und Jahr des Anstrichs, die Schadgruppe, das Werkstättenzeichen, die Bezeichnung und den Namen des Lieferers des Anstrichstoffes.
Oberhalb des Puffers mit ebener Stoßscheibe unter der Dachkante waren ggf. Angaben zum Material des Dachanstriches und des Anstrichstofflieferers angeschrieben.

Wagen-Gewährleistung
bis: 5.9.60
Anstrich-Gewährleistung
bis: 15.9.61
Nitro-Kombi Wiederhold

Wagen Gewährleistungsfrist
bis 12.2.63
Anstrich Gewährleistungsfrist
bis 15.2.64
Farblief: Dr. K. Herberts
Nitro Komb.

Gewährleistungsanschriften für Neubauwagen (Beispiele) ab 1955 (oben) und ab 1961 (unten)



Gewährleistungsanschriften an DB 15 167 AB4üm-61 (Werkfoto 1963 Nürnberg)

Gewährleistungsanschriften an DB 18 119 C4ümg-54 (Foto 1960 Sammlung Arno Geil)

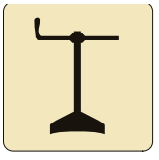
Langträgeranschriften

Die Anschriften an den Langträgern der DB-Reisezugwagen waren über den ganzen Langträger verteilt und in der Regel auf beiden Seiten von links beginnend in folgender Reihenfolge angeordnet[359]:

- RIC-Zeichen
- Kennzeichen für besondere Einrichtungen
- Achsstand bzw. Drehzapfenabstand
- Zeichen für Lenkachsen
- Bremsbauart
- Betriebsnummer
- Eigentumsbezirk
- Heimatbahnhof
- Verwendungsgruppe
- Beleuchtungsbauart
- Heimatwerkstätte
- Raster für Betriebsuntersuchung
- Heizungsbauart
- Untersuchungsdatum
- Datum der nächsten Untersuchung

Dabei befand sich die Betriebsnummer mit dem Namen des Eigentumsbezirks in Wagenmitte unterhalb des Zeichens DB. Die Bezeichnung der Achslagernummern (nur bei Drehge-

stellwagen, anfangs mit den Zahlen 1 bis 8, später 1R bis 4R und 1L bis 4L), der Füllstutzen (für die Wasserversorgung der Aborte) und der Anhebestellen waren unmittelbar über den zugehörigen Stellen angebracht.
Die Anschrift für den Ort der Handbremse („Handbremse am anderen Ende“) befand sich unter den Einstiegstüren, die nicht zum Vorraum mit der Handbremse führten. 1961 wurde diese Anschrift durch das Gegenstück „Hier Handbremse“ ersetzt, das dann unter den Einstiegstüren angebracht wurde, die zum Vorraum mit der Handbremse führten. 1986 traten an dessen Stelle das Bildzeichen für Handbremse und die Angabe des Bremsgewichts der Handbremse in Tonnen[360].



7 t

Handbremse und Handbremsgewicht

Die Angabe über die Riemenlänge der Lichtmaschinen mit Riemenantrieb befand sich in der Nähe der Lichtmaschine (siehe Bild Seite 152 rechts, 3. von oben).
Die Anschrift für die elektrische Heizung (El Hz ↓) saß über dem Hauptschalter. An den vier Wagenecken war zusätzlich der Hinweis „Elektrische Heizung“ mit schwarzer Schrift auf weißem Grund angebracht (siehe Bild Seite 152 links, 2. von oben). Ab 1957 war letztere Anschrift nicht mehr vorgeschrieben; an den Wagen mit einer Länge von 26,4 m war sie gemäß den Anschriftenzeichnungen von Beginn an nicht angebracht.
Einige Anschriften konnten an bestimmten Wagenbauarten fehlen, zum Beispiel der RIC-Raster bei nicht RIC-fähigen Wagen, der Ort der Handbremse bei Wagen mit offenen Endplattformen, das Zeichen für Lenkachsen bei Drehgestellwagen, die Verwendungsgruppe bei den zwei- und dreiachsigen Wagen sowie den vierachsigen Abteilwagen.
Die Anschriften an den Langträgern haben sich im Laufe der Zeit mehrfach geändert. Für 1965 wird folgende Reihenfolge angegeben[361]:

- RIC-Raster
- Achsstand bzw. Drehzapfenabstand
- Zeichen für Lenkachsen
- Kennzeichen für Automation im Zuge
- Kennzeichen für besondere Einrichtungen
- Heizungsbauart
- Betriebsnummer
- Eigentumsbezirk
- Bremsbauart
- Heimatbahnhof
- Verwendungsgruppe
- Beleuchtungsbauart
- Heimatwerkstätte
- Raster für Betriebsuntersuchung
- Untersuchungsdatum
- Art der Bremsuntersuchung

Die Anschrift des Heimatbahnhofes befand sich dabei in Wagenmitte unterhalb des DB-Zeichens.
Im Gefolge der Umstellung auf die international einheitliche Wagennummer wurden auch die Anschriften an den Langträgern neu geordnet. So rückten Angaben, die bislang im Anschriftenfeld untergebracht waren (Eigengewicht, Platzzahlen, Lastgrenzen, Gesamtlänge, Bremsbauart, Bremsgewichte) nun an die Langträger bzw. -verkleidungen. Außerdem wurden alle nicht ortsgebundenen Anschriften in Wagenmitte konzentriert. Dabei ergab sich folgende Reihenfolge[362]:

- Höchstgeschwindigkeit
- RIC-Raster
- Kennzeichen für Automation im Zuge
- Eigentumsbezirk (abgekürzt)
- Heimatbahnhof
- Eigengewicht, Platzzahlen, Lastgrenzen
- Bremsbauart
- Bremsgewichte
- Drehzapfenabstand und Gesamtlänge
- Untersuchungsdaten
- Raster für Betriebsuntersuchung
- Feld für Schadzettel u. ä.
- Heizungsbauart

Hierbei wurde die Anschrift für Eigengewicht, Platzzahlen und Lastgrenzen in Wagenmitte angebracht.
Am Handbremsende war zusätzlich das Bildzeichen „Handbremse“ mit Angabe des Handbremsgewichts angebracht (siehe Bild links). Die Zeichen für Achslager, Wasserfüllstutzen und Anhebestellen blieben wie bisher.

RIC-Raster

Im Zeitraum von 1949 bis 1993 galten folgende Länderzeichen für die Bezeichnung im RIC-Raster:

A	Österreich
B	Belgien
BG	Bulgarien
CH	Schweiz
CS	Tschechoslowakei
D	Deutschland (bis 1977)
D	Deutschland (BRD) (ab 1977)
DK	Dänemark
DR	Deutschland (DDR) (ab 1977)
F	Frankreich
F1	Frankreich, Est
F2	Frankreich, Nord
F3	Frankreich, Etat
F4	Frankreich, Paris à Orléans, Midi
F5	Frankreich, Paris Lyon Méditerranée
GR	Griechenland
H	Ungarn
It	Italien
J	Jugoslawien
L	Luxemburg
N	Norwegen

NS	Niederlande
PL	Polen
R	Rumänien
S	Schweden
SAAR	Saarland (bis 1957)
TC	Türkei

Ein Ankerzeichen neben den Buchstaben RIC sagt aus, dass der Wagen allen Bedingungen für den Übergang auf Fähren entspricht. Der Anker neben dem Kennzeichen einer Verwaltung weist darauf hin, dass der Übergang nur auf Fähren dieser Verwaltung möglich ist.
Ein Stern neben dem Kennzeichen einer Verwaltung bedeutet, dass der Wagen den besonderen Bedingungen für einzelne Strecken dieser Verwaltung nicht entspricht.
War das RIC-Zeichen doppelt eingerahmt, bedeutete dies, dass Untergestell und Kastengerippe des Wagens ganz aus Metall bestehen. Diese Kennzeichnung wurde 1962 aufgegeben[363], da ab diesem Zeitpunkt nur noch stählerne Reisezugwagen RIC-fähig waren.

RIC-Raster für Ganzstahlwagen

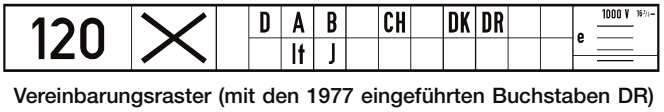
Waren die Buchstaben RIC in roter Farbe angeschrieben, so hieß dies, daß der Wagen mit einer Geschwindigkeit bis höchstens 120 km/h laufen durfte, über 120 km/h waren diese Buchstaben elfenbeinfarbig.
In das Feld für die elektrische Heizung (rechts neben den Länderzeichen) sind bei Wagen mit elektrischer Heizung neben dem Buchstaben „e“ die Spannungen und Stromarten eingetragen, mit denen die Wagenheizung betrieben werden kann. Nicht verwendbare Spannungen werden durch einen waagerechten Strich ersetzt. Wagen mit Zugsammelschiene (Nebenzeichen z) erhielten ab 1977 anstelle des „e“ die eingerahmte Anschrift „ee“.
1955 wurden die 26,4 Meter langen Wagen für den Städteschnellverkehr (AB4ymg, BC4ymg, C4ymg) sowie die Liegewagen (CL4ümg) mit einem modifizierten Übergangsraster versehen, weil diese Wagen wegen der Gummiwülste international noch nicht zugelassen waren. Mehrere Eisenbahnverwaltungen hatten 1955 nämlich zugestimmt, dass diese Wagen nach besonderen Vereinbarungen in geschlossenen Einheiten oder als Einzelwagen verkehren durfen. In diesem Raster erschien anstelle der Buchstaben RIC das Zeichen DB mit Angabe der Verkehrsbeziehungen (z. B. Deutschland – Paris, Deutschland – Zürich) und dem Zusatz „Nach besonderer Vereinbarung“[364]. Mit der allgemeinen Zulassung der Gummiwülste im RIC-Verkehr im Jahre 1958 wurde diese Anschrift durch das reguläre RIC-Zeichen ersetzt[365].
Für Wagen ohne RIC-Zeichen, die jedoch aufgrund besonderer Vereinbarungen mit ausländischen Verwaltungen ins Ausland (ursprünglich Belgien, Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz, später auch Jugoslawien, ab 1972 zusätzlich Bulgarien, Griechenland, Niederlande, Türkei) verkehren durften, wurde 1969 das übliche RIC-Zeichen modifiziert, indem anstelle der Buchstaben RIC ein liegendes Kreuz eingetragen wurde[366]. Zusammen mit der Länderkennzeichnung wurde es dann allgemein angewendet, wenn einzelne ausländische Verwaltungen der Übernahme der Wagen im internationalen Verkehr zugestimmt hatten. Dieses Zeichen wurde deshalb auch als Vereinbarungs- oder Conventionsraster bezeichnet.
Seit 1969 wird dem RIC-Raster die Höchstgeschwindigkeit der Wagen in km/h vorangestellt. Damit entfiel die farbliche Differenzierung der Buchstaben RIC. Die Bezeichnung der Höchstgeschwindigkeit musste im internationalen Verkehr bis 31. Dezember 1972 angebracht sein.

RIC-Raster mit Höchstgeschwindigkeit

Ein Anker rechts neben den Buchstaben RIC im Raster bedeutet, dass der Wagen über Fährverbindungen verkehren kann. Ist er nicht für alle Fährverbindungen zugelassen, so stehen im Feld rechts daneben Abkürzungen mit folgender Bedeutung:

GG	Gedser - Großenbrode
GW	Gedser - Warnemünde
HH	Hälsingör - Hälsingborg
KM	Kopenhagen - Malmö
KN	Korsör - Nyborg

Am rechten Ende des Rasters neben den Anschriften für die elektrische Heizung sind Angaben über die Automation im Zuge eingetragen: fernbedienbare Türschließeinrichtung, durchgehende Ansageleitung, Lautsprecher. Daneben finden sich gegebenenfalls noch die Zeichen (p) für die Druckertüchtigung[367],)p(ohne Druckertüchtigung, mit Sicherheitspaket und (WC) für das geschlossene WC-System (Beispiele siehe Seite 240).
Ab 1973 wurde der Vereinbarungsraster auch im Verkehr mit der Deutschen Reichsbahn in der DDR angewendet[368].



Vereinbarungsraster (mit den 1977 eingeführten Buchstaben DR)

Bei Reisezugwagen, die von Betreibergesellschaften in den Park der Deutschen Bundesbahn eingestellt wurden (DSG, Post), wurde ab 1975 unmittelbar links vom RIC-Raster das Kurzzeichen der einstellenden Verwaltung angeschrieben, um zu kennzeichnen, dass diese die Bedingungen für die Anschrift des RIC-Zeichens geprüft hatte.

Achsstand

Die Angaben von Achsstand, Drehgestellabstand und Drehgestellachsstand erfolgte anfangs noch wie bei der Deutschen Reichsbahn mit schmalen Pfeilen rechts und links der Zahlen- und Einheitenangabe. Ab 1952 wurden etwas größere und gefälligere Pfeile verwendet.

→ 12,50 m ← **Drehzapfenabstand, Achsstand bis 1952**

➔ 12,50m ← **Drehzapfenabstand, Achsstand ab 1952**

Bremsanschriften

1953 weist das BZA Minden darauf hin, dass die Bremsanschriften gemäß den im RIC-Abkommen festgelegten Regeln auszuführen sind. Dabei entfielen die bisher verwendeten Buchstaben „br“ in der Bremsbezeichnung im Anschriftenfeld (z. B. Kkpbr wurde zu Kkp), am Langträger wurde die Bremsbauart nur noch in abgekürzter Form mit dem Wort „Bremse“ (z. B. Kkp-Bremse) angebracht. Die Anschrift „Bremsgestängesteller“ fiel bei dieser Gelegenheit ersatzlos weg. An den neu zu bauenden RIC-fähigen Reisezugwagen wurden gleichzeitig die Bremsgewichte in Form erhaben gegossener Schilder auch an den Schildlagern der Umstellvorrichtungen vorgeschrieben[369].

Um 1960 lautete die Anschrift der Bremsbauart am Langträger beispielsweise:

Knorr-Bremse Kkp

was so viel bedeutete wie Knorr-Druckluftbremse der Bauart Kunze-Knorr mit G-P-Umstellung. Die Bedeutung der übrigen Anschriften für die Bremsbauart ist im Anhang wiedergegeben.

Mit der Umzeichnung nach den internationalen Richtlinien wurde 1965 auch die Bremsbezeichnung geändert. Die vorstehend genannte Bremse wurde nun am Langträger mit

Kk-GP

bezeichnet.

Ab 1968 werden die bis dato im Anschriftenfeld untergebrachten Angaben der Bremsgewichte in den verschiedenen Bremsstellungen neben der Anschrift der Bremsbauart am Langträger angeschrieben.

Für Wagen mit Scheibenbremsen wurde zusätzlich die Abkürzung Schbr angebracht. Diese wurde 1969 durch das international einheitliche Zeichen D im Kreisring ersetzt.

Die Weiterentwicklung der Bremsausrüstung brachte auch neue Bezeichnungen der Bremsbauart mit sich. Eine alle Elemente der Bremstechnik umfassende Bezeichnung lautet beispielsweise

R KE-PR-Mg-A-mZ D ep

mit der folgenden Bedeutung:

<R>	Rapidbremse	gelb
KE	Knorr-Einheitsbremse	elfenbein
PR	Bremsstellungen P und R	elfenbein
Mg	Magnetschienenbremse	elfenbein
A	selbsttätige Lastabbremsung	elfenbein
mZ	mit Zusatzbremse	elfenbein
(D)	Scheibenbremsen	gelb
□	Notbremsüberbrückung	gelb
ep	elektropneumatisches Steuerventil	gelb

Rechts neben der Anschrift der Bremsbauart wurden ab 1966 auch die bis dato im Anschriftenfeld enthaltenen Anschriften der Bremsgewichte angebracht. Dabei haben die Zeichen und Farben folgende Bedeutung (Zahlen sind Beispiele):

Bremsstellung	Bremsgewicht	Anmerkung
R	120 t	R-Bremse mit Schnellbremsbeschleuniger
R	100 t	R-Bremse
R	80 t	Hochleistungsbremse
P	60 t	Personenzugbremse
G	40 t	Güterzugbremse

Natürlich sind nur die Bremsgewichte angeschrieben, die für die jeweilige Bremsbauart zutreffen.

Beheimatungsanschriften

Die Angabe des Heimatbahnhofes erfolgte zunächst nach wie vor mit schwarzer Schrift auf weißem Grund. Ab 1962 wurde diese Anschrift in Form von Abziehbildern mit schwarzer Schrift auf elfenbeinfarbenem Grund und ab 1964 mit kleinerer Schriftgröße ausgeführt. Mit der Umstellung der Kennzeichnung nach UIC-Merkblatt 438-1 wurde links von der Anschrift des Heimatbahnhofes die abgekürzte Bezeichnung des Eigentumsbezirks ab 1966 angeschrieben. 1986 wurden schließlich diese Anschriften durch einfache Schriftzüge ersetzt.

Heimatbahnhof
Frankfurt (M) Hpbf

Anschrift Heimatbahnhof bis 1962

Heimatbahnhof
Frankfurt (M) Hpbf

Anschrift Heimatbahnhof ab 1962

Heimatbahnhof
Frankfurt (M) Hbf

Anschrift Heimatbahnhof ab 1964

BD Ffm
Bf Frankfurt (M) Hbf

Beheimatungsanschrift ab 1986

Die Angabe der Heimatwerkstätte (Ausbesserungswerk), der der Wagen zur Unterhaltung zugeteilt war, erfolgte in der Form

AW Frankfurt (M)

an der rechts liegenden Hälfte der Langträger. Sie war bis etwa 1970 vorgeschrieben.

Untersuchungsanschriften
Nach den gesetzlichen Vorschriften müssen alle Eisenbahnfahrzeuge in regelmäßigen Abständen untersucht werden. Um die Untersuchungsfristen überwachen zu können, werden an den Fahrzeugen Untersuchungsanschriften angebracht, aus denen das Datum der letzten Untersuchung hervorgeht.
Die Deutsche Bundesbahn übernahm zunächst die bei der Deutschen Reichsbahn gültigen Regeln und schrieb wie folgt an

Unt NA 12.4.51
Nächste Unt 12.4.52

Dabei wies die Abkürzung hinter Unt auf das Ausbesserungswerk hin, das die Untersuchung durchgeführt hat (im Beispiel NA für Neuaubing). Die obere Zeile war narzissengelb (RAL 1007), die untere grauweiß (RAL 9002) angeschrieben.

Bedingt durch Vorschriften des RIC für die Untersuchungsfristen der RIC-Wagen (im internationalen Verkehr) wurde 1955 die Untersuchungsanschrift für die Haupt- und die bahnamtliche Untersuchung allgemein wie folgt geändert

REV | NA | 12.4.55
Nächste Rev 12.4.56

Dabei wurde die Zeile mit REV in einen Raster gesetzt.
Der REV-Raster war anfangs in narzissengelb, ab 1956 in elfenbein ausgeführt, die Anschrift der nächsten Revision war grauweiß, ab 1956 karminrot.
Nach Verlängerung der Frist für die bahnamtliche Untersuchung um ein Jahr wurde angeschrieben

REV | NA | 12.4.55
Nächste Rev verl b 12.4.57 Bw Wü

Wurde anlässlich der Fristverlängerung eine Bremsrevision 2 (Br2) durchgeführt, so lautete die Anschrift

REV | NA | 12.4.55
Nächste Rev verl b 12.4.57 Bw Wü Br2

1959 wurden die Untersuchungsanschriften erneut modifiziert. Nun war zusätzlich die Art der ausgeführten Bremsuntersuchung mit anzuschreiben:
Für zwei- und dreiachsige Wagen und für Drehgestellwagen in Zügen bis 100 km/h Höchstgeschwindigkeit nach der Hauptuntersuchung

REV | NA | 12.4.59 Br3
N REV 12.4.61

und nach der ersten Verlängerung der Untersuchungsfrist um ein Jahr

REV | NA | 12.4.59 Br3
N REV verl b 12.4.62 Wü Br2 12.4.61

sowie nach der zweiten Verlängerung der Untersuchungsfrist um ein weiteres Jahr

REV	NA	12.4.59

Br3

N REV verl b 12.4.63 Wü Br2 12.4.61

Die Anschriftenzeile N REV ... war nach wie vor in karminrot, der Rest in elfenbein angebracht.
Für Drehgestellwagen in Zügen über 100 km/h Höchstgeschwindigkeit nach der Hauptuntersuchung

REV	NA	12.4.59

Br3 NA 12.4.59

nach einer RIC-Revision im Bw(w)

REV	Wü	12.10.59

Br3 NA 12.4.59

und nach Verlängerung im Bw(w)

REV	Wü	12.4.61

Br3 NA 12.4.59
Br2 NA 15.8.60

Schließlich wurden 1965 die für die verschiedenen Wagenbauarten unterschiedlichen Untersuchungsanschriften wieder vereinheitlicht[370]

REV	NA	12.4.65

Unt NA 12.4.65

und nach einer RIC-Revision

REV	NA	12.10.65

Unt NA 12.4.65

oder einer Verlängerung der Revisionsfrist im Bw(w)

REV	Wü	12.10.65

Unt NA 12.4.65

Damit waren die Anschriften der nächsten Untersuchung sowie der letzten Bremsrevision endgültig entfallen. Eine eventuelle Fristverlängerung wurde ebenso wie das Datum der RIC-Revision in das REV-Raster direkt eingetragen. Alle Untersuchungsanschriften waren nun bei Reisezugwagen einheitlich in elfenbein, bei Trieb-, Steuer- und Beiwagen in sandgelb bzw. beige (wie die übrigen Anschriften) angeschrieben.
Der Raster für die wagentechnische Betriebsuntersuchung wurde ab 1959 links neben der Anschrift des Untersuchungsdatums angebracht.

Die Angabe der Ausbesserungs- oder Betriebswerke im Untersuchungsraster erfolgte grundsätzlich mit der amtlichen Abkürzung, wobei bis 1982 die Kürzel gemäß Dienstvorschrift 907 mit einem bis drei Buchstaben eingetragen wurden. Seit 1983 gelten neue Abkürzungen in der Form MNA X (für AW Neuaubing) bzw. NWH1 (für Bw Würzburg Hbf), wobei der erste Buchstabe die Bundesbahndirektion bezeichnete, zu der das Werk gehörte (hier München bzw. Nürnberg).

Sonstige Anschriften

Reisezugwagen mit offenen Plattformen trugen an den Stirnwänden Anschriften oder Schilder bezüglich des Aufenthaltes auf den Plattformen. Bei Wagen ohne Schutzgitter oder Übergangsschutz lautete der Text: „Der Aufenthalt auf der Bühne ist verboten“, bei Wagen mit Schutzgitter und Übergangsschutz war sie: „Der Aufenthalt auf der Bühne bei geöffneten Gittern ist verboten“.

8 Stehplätze

Der Aufenthalt auf der Bühne bei geöffneten Gittern ist verboten

Anschriften an den Stirnwänden der Wagen mit offenen Bühnen

Die Verwendungsgruppen 1 bis 5 für Schnellzugwagen wurden auch bei der Deutschen Bundesbahn fortgeführt. Deren Bedeutung wurde wie folgt ergänzt:

Gruppe 1	Schnellzugwagen der Baujahre ab 1935, für FD-Züge und internationale D-Züge
Gruppe 2	Schnellzugwagen der Baujahre 1928 bis 1934, für D-Züge von besonderer Bedeutung mit großer Geschwindigkeit und langer Fahrtdauer
Gruppe 3	Schnellzugwagen der Baujahre 1923 bis 1927, für die übrigen D-Züge
Gruppe 4	Schnellzugwagen in Holzbauart (bis 1923), für die übrigen D-Züge
Gruppe 5	Schnellzugwagen der Sonderbereitschaft SB 85, unabhängig vom Baujahr, Nullwagen, sollen möglichst zu ganzen Wagenzügen zusammengestellt werden

Mit den Personenwagenvorschriften von 1954 ordnete die Deutsche Bundesbahn die Verwendungsgruppen der Reisezugwagen neu, wobei ungerade Zahlen den Schnellzugwagen und gerade Zahlen den Eilzugwagen zugeordnet wurden. Es bedeutete dann:

Schnellzugwagen:	
Gruppe 05	Wagen der Länderbahnen in Holzbauart
Gruppe 15	Wagen der Länderbahnen in Stahlbauart
Gruppe 23	Einheitswagen der Bauart 1923 bis 1927
Gruppe 29	Einheitswagen der Bauart 1928 bis 1934
Gruppe 35	Einheitswagen der Bauart 1935 bis 1938
Gruppe 39	Einheitswagen windschnittig 1938 bis 1952
Gruppe 53	Neubauwagen ab Bauart 1952 (26,4 m)

Eilzugwagen:	
Gruppe 30	Einheitswagen der Bauart 1929 bis 1934
Gruppe 36	Einheitswagen der Bauart 1935 bis 1939
Gruppe 44	Einheitswagen der Bauart 1940 bis 1944
Gruppe 52	Neubauwagen ab Bauart 1952 (26,4 m)

Die Anschrift der Verwendungsgruppen wurde 1976 aufgehoben, da durch die bereits 1968 eingeführte Bauartnummer eine entsprechende Kennzeichnung erfolgt war[333].

Die Anschriften der Heizungsbauart und der Beleuchtungsbauart wurden wie bisher etwa in der rechten Hälfte des Langträgers angeschrieben. Ab Ende 1966 war die Anschrift der Beleuchtungsbauart nicht mehr vorgeschrieben[371].

1956 entfielen die schwarz/weißen Abziehbilder „Elektr Heizung“ bzw. „Elektr Heizleitung“, das Vorhandensein dieser Einrichtungen wurde dann nur noch durch die Nebenzeichen „e“ bzw. „(e)“ im Gattungszeichen sowie „e“ im RIC-Raster gekennzeichnet[372].

Die Aufhängekonsole für das elektrische Durchgangskabel wurde an den Wagenecken über den flachen Puffern durch ein Warnzeichen „Blitzpfeil“ in gelber Farbe markiert.
1962 war für die im RIC-Verkehr eingesetzten Reisezugwagen die Kennzeichnung der Wasserfüllstutzen vorgeschrieben worden[373]. Demnach erhielten die Wagen auf einem besonderen Schild oder am Langträger in der Nähe der Wasserfüllstutzen folgende Kennzeichen:

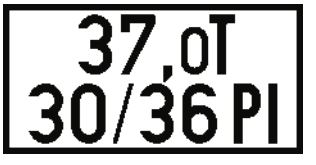
- grüne Kreisringfläche, wenn das Wasser in den Behältern auch bei beheizten Wagen einfrieren kann
- gelbe Kreisringfläche, wenn das Wasser in den Behältern bei beheizten Wagen nicht einfrieren kann
- gelbe Kreisfläche, wenn das Wasser in den Behältern bei einer Außentemperatur von -10° C bei unbeheizten Wagen bis zu 12 Stunden im Freien ohne schädliche Eisbildung verweilen kann.

Kennzeichen für Wasserfüllstutzen

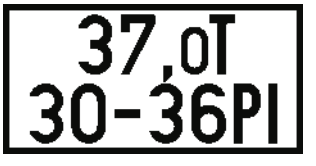
Diese Kennzeichnung wurde auch bei den Wagen für den innerdeutschen Verkehr angewendet.
Ab 1968 wurden zunehmend im Wagen vorhandene Sondereinrichtungen wie Lautsprechereinrichtung, Leitungen für diese Einrichtung und Ähnliches an der Langträgerverkleidung der Wagen bezeichnet. Die Übersicht im Anhang erläutert die zugehörigen Symbole.
Mit Verlegung der Angaben des Anschriftenfeldes an den Langträger wurden auch das Eigengewicht und die Anzahl der Sitzplätze revidiert. Sie wurden in Wagenmitte unter dem Eigentumszeichen zunächst wie folgt angeschrieben (Beispiele für einen AB-Wagen):

37,0 t/30-36 Pl

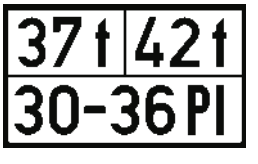
Ab 1966 wurde die Anschrift zweizeilig geschrieben und eingerahmt:



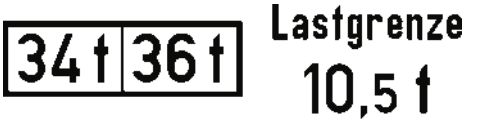
und ab 1969 lautete sie:



1976 wurden Form und Inhalt geändert, wobei die erste Gewichtsangabe das Eigen- und die zweite das Gesamtgewicht bedeutete:



Bei Gepäckwagen wurde anstelle der Sitzplatzzahl die Lastgrenze in Tonnen eingetragen, später zusammen mit dem Wort „Lastgrenze“ rechts neben dem Zeichen angeschrieben:



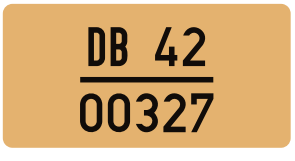
Die Anschrift der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde 1969 für alle Reisezugwagen vorgeschrieben. Während sie bei den Wagen mit RIC- oder Vereinbarungsraster im Raster integriert wurde, war die Anschrift bei den übrigen Wagen freistehend angebracht.

Höchstgeschwindigkeit

An den Apparatekästen unterhalb der Langträger oder auf den Klappen in den Wagenschürzen wurden die Anschriften über die Batterie- und Umformerbauart sowie der Untersuchungsraster für die Batterieuntersuchung angeschrieben.
Druckertüchtigte Reisezugwagen erhielten ab 1991 am rechten Ende des RIC-Rasters die zusätzliche Anschrift (p) im Rechteck, Wagen nur mit geschlossener WC-Anlage wurden stattdessen durch (G) gekennzeichnet. Ende 1991 entfiel die Anschrift (G) wieder, stattdessen wurden die Buchstaben „WC“ am Langträger in der Nähe der Absaugstutzen für die WC-Anlage angeschrieben.)p(kennzeichnet nicht druckertüchtigte Reisezugwagen, die aber mit Sicherheitspaket ausgestattet sind.

Bezeichnung der Drehgestelle

Die Drehgestelle der Bundesbahnwagen wurden – ebenso wie früher bei der Deutschen Reichsbahn – an einer Stirnseite mit kleinen Messingschildern bezeichnet, wobei die Buchstaben DB und eine Drehgestellnummer nach Nummernplan eingraviert waren.
Bei den Bahnpostwagen der Deutschen Bundespost wurden die Buchstaben Po und bei den Schlaf- und Speisewagen der DSG die Buchstaben DSG anstelle von DB verwendet.



Schild zur Bezeichnung der Drehgestelle an Bundesbahnwagen

Anschriftenform

Alle Anschriften an den Trieb- und Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn wurden grundsätzlich in der Normschrift nach DIN 1451 (Abschnitt 6.3: Mit Hilfsnetz hergestellt) ausgeführt. Dabei war die Regel, dass Buchstaben immer in Engschrift und Ziffern in Mittelschrift zu halten waren.
Als das DIN (Deutsches Institut für Normung) die DIN (Deutsche Industrienorm) 1451 im Jahre 1981 zurückzog[374], um sie zu überarbeiten, übernahm die Deutsche Bundesbahn die Vorschriften für die Eng- und die Mittelschrift aus der bis dahin geltenden Norm in die Bahn-Norm BN 11009. Die Schriftform der Anschriften an den Wagen wurde somit wie bisher angewendet.

Die Schrift Erbar Grotesk wurde ab 1961 für die Beschriftung der Wagenlaufschilder verwendet.
Univers kam 1973 für die Klassenziffern und für die Beschriftung von Wagenlaufschildern.
Als weitere Anschriftenform erschien 1977 die Helvetica 75, die seinerzeit als Hausschrift von der DB eingeführt worden war und an den Fahrzeugen lediglich für Klassenziffern, Sitzplatznummern und für die großflächigen Anschriften „Bar, Friseur, Gesellschaftswagen, Restaurant“ usw. sowie für Wagenlaufschilder verwendet wurde.

Schriftgröße

Nach DIN 1451 (Ausgabe 1951) und BN 11009 (Ausgabe August 1982) sind die Schriftgrößen „Rundwerte einer dreifachen √2-Reihe. Sie sind gleich den Rundwerten der Reihe Ra 20 der Normungszahlen DIN 323“. Damit waren folgende Schriftgrößen für die Anschriften vorgeschrieben: 400, 280, 200, 125, 100, 90, 80, 63, 50, 40, 32, 25, 20, 16 und 12,5 mm.

Bildzeichen

Ursprünglich waren alle den Reisenden oder den Eisenbahner betreffenden Anweisungen, Informationen usw. in Form von Texten angeschrieben. Der internationale Verkehr sowie die zunehmende Benutzung der deutschen Eisenbahnen durch Ausländer führte zunächst dazu, dass Anschriften mehrsprachig (deutsch, französisch, italienisch) angebracht wurden. Später kamen im Westen (DB) noch englische und im Osten (DR) russische Anschriften hinzu.
Um die Anweisungen und Informationen für ausländische Reisende zu verbessern, wurden zum 1. Januar 1969 vom Internationalen Personen- und Gepäckwagenverband im RIC Bildzeichen (sog. Piktogramme) eingeführt, die durch ihre Form und Farbe geeignet waren, auch ohne Lese- oder Sprachkenntnisse verstanden zu werden. Diese Bildzeichen betrafen im Bereich der Reisezugwagen zunächst nur die Bezeichnung der Nichtraucher- bzw. Raucherabteile. Später wurden sie auf alle erdenklichen Fälle ausgeweitet und wirkten sich besonders auf die Bezeichnung im Wageninnern aus.
Die Deutsche Bundesbahn führte die äußere Kennzeichnung der Nichtraucher- und Raucherabteile erst im Jahre 1978 ein.

Bildzeichen Nichtraucher und Raucher

Weitere Bildzeichen kamen im Laufe der Zeit hinzu. Eine Übersicht ist im Anhang wiedergegeben.

Anschriftenfarbe

Alle Farbanschriften am Wagenkasten der grünen und roten Reisezugwagen waren bis 1955 narzissengelb (RAL 1007),

an denen der blauen Reisezugwagen bis etwa 1954 ebenfalls gelb[375], dann elfenbein (RAL 1014). Danach wurden sie grundsätzlich in elfenbein ausgeführt[376]. Bei den ab 1958 in Dienst gestellten Nahverkehrswagen mit farblosem Edelstahlwagenkasten (sog. Silberlinge) waren diese Anschriften am Wagenkasten in tiefschwarzer Farbe (RAL 9005) angebracht.

Die Langträgeranschriften waren anfangs überwiegend narzissengelb RAL 1007. Der Vermerk „Kilometerzähler“ und die Anschrift „Nächste Unt 0.0.00“ bzw. „Nächste REV 0.0.00“ waren grauweiß (RAL 9002), „Bremsgestängesteller“ und Bremsbauart waren karminrot (RAL 3002). Die Angabe des Heimatbahnhofes sowie der Schriftzug „Elektr Heizung“ bzw. „Elektr Heizltg“ erfolgten in Form von Abziehbildern mit schwarzer Schrift und schwarzem Rand auf weißem Grund.

Die gelben Langträgeranschriften wurden im Februar 1956 auf elfenbein (RAL 1014), die Anschrift für die nächste Untersuchung gleichzeitig auf karminrot (RAL 3002) umgestellt[377]. Anschriften, die sich auf die Bremse bezogen, waren weiterhin karminrot.

Mit der zweifarbigen Lackierung der Reisezugwagen wurden die Anschriften am Wagenkasten in der jeweils korrespondierenden Farbe ausgeführt: weinrot auf beige, ozeanblau auf elfenbein, kieselgrau auf blau usw. und umgekehrt. Die Nahverkehrswagen ohne Farbanstrich am Wagenkasten erhielten Anschriften in ozeanblau (RAL 5020). Am Langträger blieben die Anschriftenfarben wie bisher.

Mit dem neuen Anstrich der Reisezugwagen ab 1987 wurde das DB-Emblem grundsätzlich in der Farbe verkehrsweiß/orientrot (RAL 9016/3031) ausgeführt. Das Informationsfeld mit der Klassenbezeichnung und den Zeichen für Nichtraucher-, Raucher- und Sonderabteile erhielt auf dunklem Grund verkehrsweiße (RAL 9016) und auf hellem Grund graubraune (RAL 8019) Farbe.

1987 wurden die betrieblichen Anschriften an den Langträgern auf dunklem Grund von elfenbein auf verkehrsweiß (RAL 9016) und auf hellem Grund auf graubraun (RAL 8019) umgestellt[326]. Für die Bremsanschriften gab es dabei einige farbliche Besonderheiten: Die Zeichen für Rapidbremse, Scheibenbremse, Kunststoffbremsklotzsohlen und Notbremsüberbrückung wurden in goldgelb (RAL 1004) angeschrieben; das Zeichen für elektropneumatische Bremse war goldgelb, wenn der Wagen vollständig damit ausgerüstet war, und feuerrot (RAL 3000), wenn nur eine durchgehende Steuerleitung dafür vorhanden war. Die Bremsgewichtszahlen waren für die Bremsstellungen R+Mg und R ebenfalls in feuerroter Farbe angebracht. Auf roten Langträgern mussten die roten Anschriften durch ein weißes Feld unterlegt werden, damit sie lesbar waren.

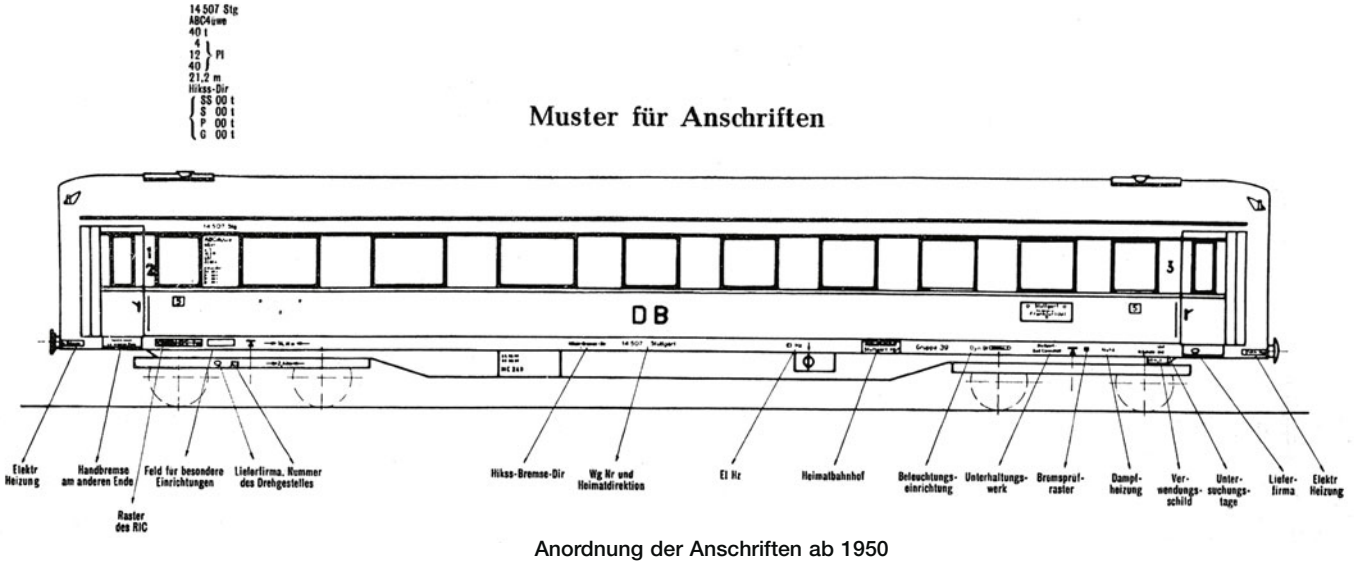
Bei den immer noch eingesetzten „Silberlingen“ war man sich wohl nicht ganz sicher über die Anschriftenfarbe am Wagenkasten. Hier war sowohl graubraun RAL 8019 als auch verkehrsweiß RAL 9016 zu beobachten.

Anordnung der Anschriften

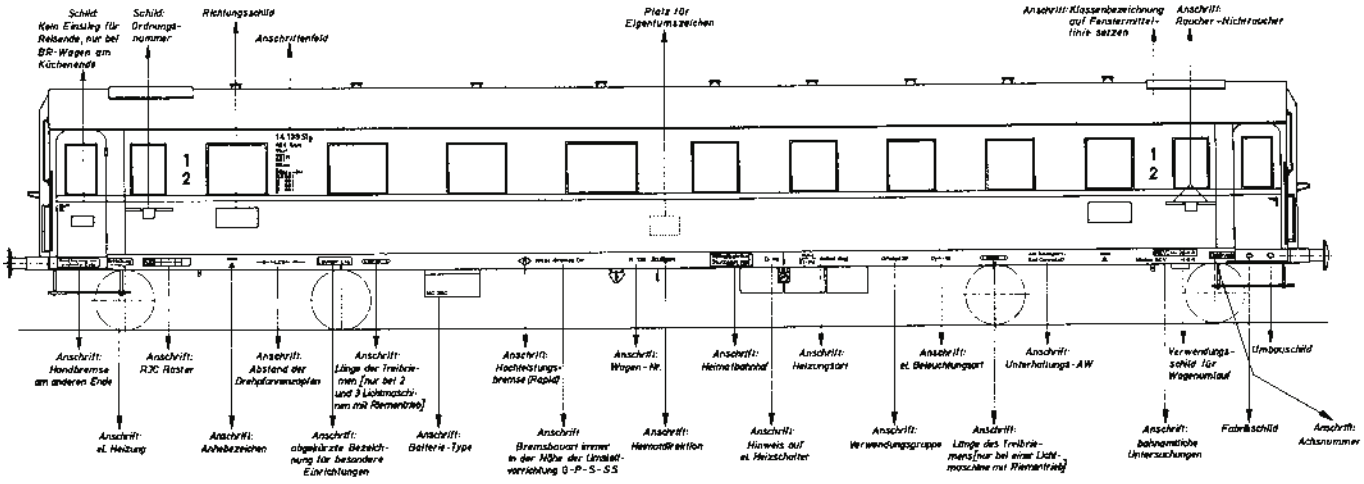
Die Anordnung der Anschriften wurde in Übersichtszeichnungen festgelegt. Das Bild unten enthält Einzelheiten zur Anordnung der Anschriften an einem Schnellzugwagen der Gruppe 39 ab 1950[378]. Gegenüber der Reichsbahnzeit hatte sich praktisch nichts geändert, lediglich das Eigentumszeichen DB wurde hinzugefügt, betraf aber nur die hochwertigen im Fernschnellzugverkehr eingesetzten Reisezugwagen. Auch die hochgesetzten Klassenziffern sind nur für diese Wagen vorgesehen, alle übrigen hatten die Schilder noch unterhalb der Fensterreihe.

Das Bild rechts oben zeigt die grundsätzliche Anordnung für einen Schnellzugwagen der Gruppe 29 ab 1956[379]. Auffallendste Änderung ist hier die Verlegung der Klassenziffern. Um Platz dafür zu schaffen, wurde das Anschriftenfeld um einen Fensterstiel nach rechts verlegt.

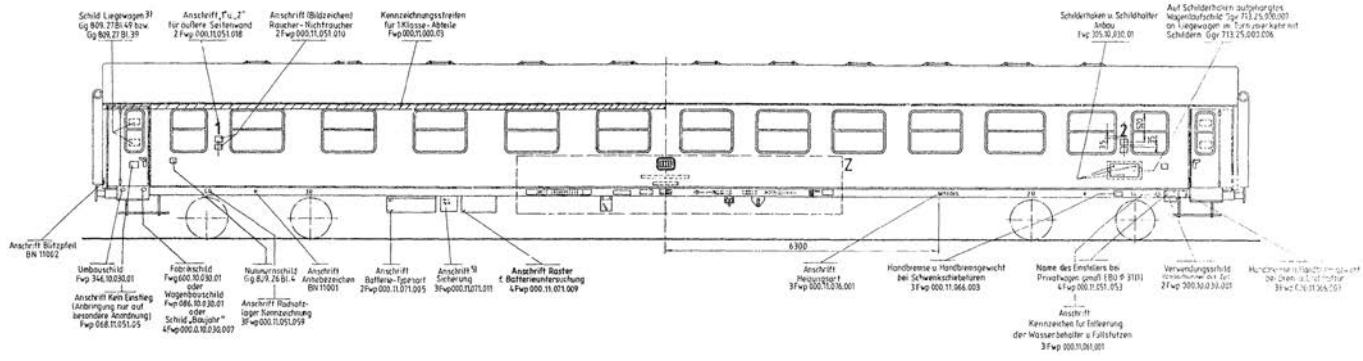
Die Anordnung der Anschriften für einen Schnellzugwagen ist in Bild rechts unten dargestellt. Sie wurde 1967 im Rahmen der Umzeichnung auf die international einheitliche Bezeichnung eingeführt und war bis 1987 ohne wesentliche Änderungen gültig.



Anordnung der Anschriften ab 1950



Anordnung der Anschriften ab 1956



Anordnung der Anschriften nach UIC-Merkblatt 580 ab 1967

Triebwagen

Die bereits vom Reichsbahnzentralamt München 1947 vorbereitete Umzeichnung der Verbrennungstriebwagen wurde ab etwa 1949 durchgeführt. Dabei wurden die in der Sowjetischen Besatzungszone verbliebenen Triebwagen im Umzeichnungsplan vorgesehen, aber natürlich nicht umgezeichnet[380].

Ab September 1948 erfolgte zudem die Umzeichnung der Speichertriebwagen[381]. Somit befanden sich in Westdeutschland (mit Ausnahme der Hamburger Wechselstrom-Triebwagen, siehe unten) keine Triebwagen mehr, die nach dem Plan der Reisezugwagen nummeriert waren.

Für die Trieb-, Steuer und Beiwagen war nunmehr folgende Einteilung gültig:

ET	elektrischer Triebwagen für Oberleitung
EB	Beiwagen für elektrische Triebwagen
EM	Mittelwagen für elektrische Triebwagen
ES	Steuerwagen für elektrische Triebwagen
ETA	elektrischer Speichertriebwagen
EBA	Beiwagen für elektrische Speichertriebwagen
ESA	Steuerwagen für elektrische Speichertriebwagen
VT	Verbrennungstriebwagen
VB	Beiwagen für Verbrennungstriebwagen
VM	Mittelwagen für Verbrennungstriebwagen
VS	Steuerwagen für Verbrennungstriebwagen

BESCHRIFTUNGEN (HO)
GaBner 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)!

Auch für die Wechselstromtriebwagen der Hamburger Vorortbahn war 1950 ein Umzeichnungsplan aufgestellt worden, der die Baureihe ET 99 vorsah. Angesichts der geplanten Ausmusterung dieser Fahrzeuge unterblieb diese Umzeichnung jedoch[382]. Die Wagen behielten ihre bisherigen Nummern 1505 a/b bis 1645 a/b.
Folgende Anschriften waren an den Triebwagen zusätzlich zu denen der Reisezugwagen angebracht:

- Anweisung „Bei Beförderung in Zügen ...“
- Anweisung „Vorsichtig verschieben“
- Fahrbereich (ETA)
- Führerstandsbezeichnungen
- Heimat-Betriebswerk
- Höchstgeschwindigkeit
- Motorleistung (VT)
- Spannung der Speicherbatterien (ETA)
- Zellenzahl der Speicherbatterien (ETA)

Zusätzlich gab es zahlreiche Anschriften, die sich aufgrund der jeweiligen Bauart der Triebwagen ergaben.
1953 entfiel die Angabe des Heimatbahnhofes an den Langträgern der Triebwagen[383], fortan waren hier nur noch die Bezeichnungen des Betriebswerks und des zuständigen Ausbesserungswerks als Beheimatungsangaben vorgeschrieben.
Abweichend von der Anschriftenfarbe der Reisezugwagen wurden die Anschriften an den Triebwagen in der Farbe der Zierstreifen angebracht[384]. Dies bedeutete für

- die Triebzüge bzw. Steuer- und Beiwagen der BR ET 11, 30, 56, ETA 150, 176, VT 04, 06, 07, 08, 12: sandgelb (RAL 1002)
- alle übrigen Trieb-, Steuer- und Beiwagen: beige (RAL 1001).

Deutsche Bundespost

Eigentumsbezeichnung

Die Bezeichnung der Bahnpostwagen der Deutschen Bundespost (DBP) folgte ebenso wie der Anstrich den Regeln der Deutschen Bundesbahn. Wesentlicher Unterschied war das Eigentumszeichen. Es bestand aus einem stilisierten Posthorn, das grundsätzlich an den Seitenwänden unterhalb der Fenster angebracht war. Darunter wurde der Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESPOST“ als Wortmarke gesetzt. Posthorn und Schrift waren gelb. Bei Wagen im ozeanblau/elfenbeinfarbenen Anstrich war beides gelegentlich auch weiß.

Eigentumszeichen für Bahnpostwagen der DBP ab 1951

Bei den ab 1953 gelieferten 26,4 m langen Bahnpostwagen wurde das Eigentumszeichen auf jeder Seite zweimal angebracht, bei den kürzeren nur einmal.
1979 wurde das Posthorn durch ein neues, stilistisch stark vereinfachtes Posthorn ersetzt (postintern respektlos als „Blutwurst“ bezeichnet), unter dem der Schriftzug „Deutsche Bundespost“ in Helvetica saß. Die Farbe dieser Anschriften war elfenbein RAL 1014. Dieses Zeichen wurde auch bei den 26,4 m langen Bahnpostwagen nur noch einmal je Wagenseite angebracht.

Eigentumszeichen für Bahnpostwagen der DBP ab 1979

Betriebsnummer

Die Deutsche Bundespost vergab weiterhin die Betriebsnummern nach dem ursprünglichen Plan. Der erste für die Deutsche Bundespost gebaute Wagen erhielt die Nummer 5583. Die letzte nach diesem Plan vergebene Wagennummer 6418 erhielt 1958 ein Wagen der Bauart Post4mg-a/26 der Baureihe 58.
Ab 1962 wurden neue Postwagen mit der sogenannten postinternen Nummer (PINT) bezeichnet, sie war nunmehr fünfstellig, wobei die ersten beiden Stellen die Baureihe (Jahreszahl), die dritte Stelle die postinterne Gattung (1 = a-Wagen, 2 = b-Wagen, 3 = p-Wagen, 4 = ap-Wagen, 8 und 9 = t-Wagen) und die übrigen zwei Stellen die Ordnungsnummer repräsentierten[385]. Auch ältere Wagen wurden zunächst intern mit dieser neuen Nummer geführt.
Bei der Umzeichnung auf international einheitliche Wagennummern erhielten die Bahnpostwagen der Deutschen Bundespost die gemäß UIC-Richtlinie vorgeschriebenen Nummern (XX 80 00-XX XXX-X). Aus diesem Anlass verzichtete die Deutsche Bundespost auf die postinterne Wagennummer. Aufgrund von Umbauten (RIC-Fähigkeit, Heizung, Höchstgeschwindigkeit) mussten die UIC-Nummern jedoch häufig geändert werden, so dass schnell der Überblick verlorenging. Das posttechnische Zentralamt (PTZ) entschloss sich daher, die postinterne Nummer wieder als unveränderliches Identifikationsmerkmal zusätzlich anzuwenden[386]. Sie wurde bei allen Bahnpostwagen am linken Ende der Seitenwände oberhalb des Langträgers angeschrieben.

Gattungsbezeichnung

Die bahntechnische Gattungsbezeichnung folgte ebenfalls den Vorgaben der Deutschen Bundesbahn. Die posttechnische Gattungsbezeichnung lautete bis 1959:

a	zwei Briefräume und ein Aussackraum
b	Brief-, Aussack-, Paketraum
bl	großer Brief- und kleiner Laderaum
bll	kleiner Brief- und Aussack-, großer Laderaum
bc	wie bl, in c-Wagen umrüstbar
c	ein Paketraum, Begleiterabteil

1959 änderte die Deutsche Bundespost diese Bezeichnungen (a wurde b, b wurde a und c wurde p)[387] und erweiterte sie 1965 noch um den Buchstaben t für reine Transportbahnpostwagen:

e	Brief-, Aussack-, Paketraum
al	großer Brief- und kleiner Laderaum
all	kleiner Brief- und Aussack-, großer Laderaum
ap	wie al, in p-Wagen umrüstbar
b	zwei Briefräume und ein Aussackraum
p	ein Paketraum, Begleiterabteil
t	ohne Inneneinrichtung

Der Buchstabe a bedeutet dabei Allesbahnpostwagen, b Briefbahnpostwagen, p Paketbahnpostwagen und t Transportbahnpostwagen. Letztere erhielten ab 1969 zusätzlich das bahntechnische Nebenzeichen ss, wenn sie mit einer Geschwindigkeit bis zu 120 km/h laufen konnten.
Die posttechnische Gattungsbezeichnung war anfangs zusammen mit der Achszahl und den bahntechnischen Nebenzeichen (zum Beispiel: 4e aII/21,6) an den Langträgern etwa in Wagenmitte, ab 1967 zusammen mit der vollständigen bahntechnischen Bezeichnung unmittelbar unter der Wagennummer in Wagenmitte angeschrieben. Dabei wurden die Wagenkastenlängen auf volle Meter abgerundet und die beiden postinternen Gattungen al und all zu a zusammengefasst[388].

50 80 00-12 605-4
Poste-b/21
Bahnpostwagennummer mit Gattung

Anschriftenfeld

Das Anschriftenfeld der Bahnpostwagen wurde unverändert übernommen. Ab 1957 wurde die Nummer des Bahnpostamts nicht mehr angeschrieben[389].

603 Stg
Post4
28,0 t
BPA Stuttgart
OPD Stuttgart
Ladegew 10,0 t
Tragf 10,5 t
16,7 m
Wpbr
E P 30 t
E B 28 t

Anschriftenfeld für Bahnpostwagen ab 1957

Sonstige Anschriften

An den Bahnpostwagen befanden sich außerdem noch die Schilder für den Briefkasten und Wagenlaufschilder mit dem jeweils gültigen Umlauf.
Zur Kennzeichnung der Ladetüren wurden zunächst über den Türen an der Dachkante kleine Nummernschilder mit schwarzen Zahlen auf weißem Grund angebracht, zu Zeiten der elfenbein/ozeanblauen Farbgebung waren es dann Bildzeichen mit Nummern, die neben den Türen saßen.

Anschriftenfarbe

Die Anschriften am Wagenkasten und an den Langträgern waren – mit Ausnahme des Heimatbahnhofs (schwarz auf weißem Grund) und der nächsten Untersuchung (weiß) – zunächst goldgelb (RAL 1004).
1956 wurden in Analogie zu den Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn die gelben Langträgeranschriften auf elfenbein (RAL 1014), das Datum der nächsten Untersuchung auf karminrot (RAL 3002) umgestellt[390]. Die Anschriften am Wagenkasten blieben gelb, statt goldgelb wurden sie nun jedoch in honiggelb (RAL 1005) angebracht[391], ab 1972 waren sie narzissengelb (RAL 1007) ausgeführt[392].
Mit Einführung des Zweifarbenanstrichs (elfenbein/ozeanblau) erhielten die Anschriften im elfenbeinfarbenen Fensterband ozeanblaue Farbe, im Bereich des ozeanblauen Anstrichs waren sie honiggelb und am Langträger blieb es bei elfenbein. Mit Einführung des neuen Posthorns von 1979 wurden die honiggelben Anschriften in elfenbein geändert. Schließlich wurden 1989 die Anschriften von elfenbein auf verkehrsweiß (RAL 9016) umgestellt.

Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft

1949 trat die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) die Rechtsnachfolge der Mitropa AG in den westlichen Besatzungszonen bzw. der Bundesrepublik Deutschland an.

Eigentumszeichen

Als Eigentumszeichen für die Schlaf- und Speisewagen wurde das von der Mitropa übernommene Zeichen unverändert beibehalten. Es wurde nun jedoch nicht mehr oberhalb der

Fensterbrüstung, sondern je Seitenwand zweimal im linken und rechten Drittel der Wagen unter der Fensterreihe angebracht. In Wagenmitte erschien 1950 das neue Zeichen „DSG“, das mit der alten Mitropa-Schrift von Karl Schulpig ausgeführt war.

Eigentumszeichen der DSG bis 1972

D S G

Schriftzug DSG ab 1950

Für diese Anschriften wird ab 1950 der Farbton narzissengelb RAL 1007 genannt[393]. An den DB-eigenen und von der DSG bewirtschafteten Speisewagen WR4üm-62 wurden diese Anschriften (außerdem „SPEISEWAGEN“) zunächst in beige (RAL 1001) angebracht, 1965 erfolgte hier die Umstellung auf elfenbein RAL 1014.
Bis etwa 1970 waren diese Anschriften am Wagenkasten der DSG-eigenen Wagen in narzissengelb RAL 1007 angeschrieben. Danach ging man zu elfenbein RAL 1014 über.
Ab 1963 erhielten neue Schlaf- und Speisewagen zusätzlich das lange Schriftband „DEUTSCHE SCHLAFWAGEN- UND SPEISEWAGEN-GESELLSCHAFT“ in gelber Farbe oberhalb der Fenster. Vereinzelt wurde es auch an älteren Wagen angebracht. 1972 löste die DSG das Mitropa-Wappen durch ein neues Zeichen bei den eigenen Schlafwagen ab, das einem Kleeblatt nachempfunden war[394]. Speisewagen erhielten dieses Zeichen nicht, sie waren ja bereits 1966 in das Eigentum der Deutschen Bundesbahn übergegangen und nach deren Regeln beschriftet.

DSG

Eigentumszeichen der DSG ab 1972

Übrige Anschriften

Alle anderen Anschriften an Schlaf- und Speisewagen der DSG entsprachen denen der alten Mitropa („SCHLAFWAGEN“, „SPEISEWAGEN“, Wagennummer) bzw. der Deutschen Bundesbahn (betriebliche Anschriften), sie waren grundsätzlich in gelber Farbe (narzissengelb RAL 1007) vorgeschrieben[393]. Um 1970 erfolgte die Umstellung der Wagenkastenanschriften auf elfenbein RAL 1014, während die Langträgeranschriften bereits 1967 auf elfenbein geändert worden waren[203, 204].

Damit lassen sich die Farben der Anschriften an den Schlaf- und Speisewagen der DSG grob wie folgt darstellen:

	am Wagenkasten	an den Langträgern
ab 1950	narzissengelb	narzissengelb
ab 1967	narzissengelb	elfenbein
ab 1970	elfenbein	elfenbein

Deutsche Bahn AG

Die Bezeichnung der Trieb- und Reisezugwagen ist - bedingt durch wiederholte Änderungen in der Organisationsstruktur der DB AG, durch laufende Veränderungen in der europäischen Regulierung des internationalen Eisenbahnverkehrs und aufgrund weiterer Einflussfaktoren - einem ständigen Wandel unterworfen, der im folgenden Kapitel nicht vollständig abgehandelt werden kann. Eine abschließende Darstellung ist noch nicht möglich, deshalb werden nur die auffälligsten Veränderungen seit 1994 bis zum Redaktionsschluss genannt.

Eigentumsbezeichnung

Seit 1994 firmieren die ehemaligen deutschen Staatseisenbahnen unter dem Namen „Deutsche Bahn AG“ (DB AG). Die Privatisierung der Eisenbahnen nahm man Ende 1993 zum Anlass, ein neues Markenzeichen zu entwerfen. Dabei waren bestimmte Bedingungen zu erfüllen. Die wohl am schwersten wiegende war, dass sich das neue Zeichen in der äußeren Form möglichst wenig vom bisherigen Zeichen der Deutschen Bundesbahn unterscheiden sollte. Das Ergebnis dieses einmaligen Schöpfungsvorgangs von Kurt Weidemann ist das neue DB-Zeichen, das seit Anfang 1994 Gebäude, Drucksachen und natürlich Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG ziert. Im Gegensatz zur bisherigen Ausführung war es stets mit orientroten Buchstaben „DB“ und orientrotem Rand auf lichtgrauem Grund ausgeführt. Auf roten Flächen erhielt es zusätzlich einen sogenannten Trennrand in lichtgrauer Farbe, damit es sich in seiner Gesamtform von der Umgebung abhebt.

DB

Eigentumszeichen der Deutschen Bahn AG ab 1994

In einer Großaktion wurde das neue Zeichen ab Januar 1994 an allen Reisezug- und Triebwagen der früheren Deutschen

Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn angebracht, und zwar grundsätzlich an der Stelle, an der bisher das alte DB-Zeichen bzw. das DR-Zeichen saß. Alle übrigen Anschriften blieben erhalten.
Zusammen mit der Umlackierung der Wagen nach den Farbkonzepten von 1987 (mehrfarbig mit Begleitstreifen, lichtgrau) und 1997 (verkehrsrot, lichtgrau) wurde das bei vielen Wagen noch in Wagenmitte befindliche Eigentumszeichen in das linke Seitenwandviertel unter das Informationsfeld verlegt. Auch nach dem nunmehrigen Konzept für die Fernverkehrswagen von 2001 (lichtgrau, verkehrsroter Streifen) befindet es sich an dieser Stelle.
Die Farben des DB-Zeichens an den Reisezug- und Triebwagen sind seit 1997 grundsätzlich verkehrsrot (RAL 3020) und lichtgrau (RAL 7035).
Im Rahmen der Regionalisierung entstand 1996 in Baden-Württemberg als Tochter der DB Regio AG die DB ZugBus Regionalbahn Alb-Bodensee GmbH. Ihre Wagen wurden mit einem entsprechenden Schriftzug an den Seitenwänden bezeichnet.

DBZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB)

Zeichen an den Wagen der DB ZugBus RAB GmbH

Die für die Autoreisezüge zuständige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG firmierte seit 1997 als DB Autozug GmbH und hatte sich ein aus dem DB-Zeichen abgeleitetes Firmenzeichen zugelegt.

DBAutoZug
DB Autozug

Zeichen an Wagen der DB Autozug GmbH (oben ab 1997, unten ab 2009)

Seit 2005 erfreut uns die DB AG mit neuen Eigentumszeichen, die nunmehr feinsinnig nach gehobenem Fern-, Regional- und Nachtverkehr unterscheiden (siehe Bild unten). Man fragt sich allerdings, warum der normale Fernverkehr mit Intercity- und D-Zügen nicht entsprechend markiert wird.

REGIO DB
DB Nachtzug

Eigentumszeichen der DB AG ab 2005

Bedingt durch internationale Regelungen wird ab Anfang 2007 links neben der Betriebsnummer die unterstrichene Abkürzung des Zulassungslandes sowie das Kürzel des Halters angeschrieben. Ein Beispiel für eine nach diesen Regeln gebildete Betriebsnummer einschließlich Kontrollziffer, Landes- und Halterkennzeichen sowie Gattung und Bauart lautet wie folgt:

D-DB 50 80 26-81 111-9 DBpza 780.2

Landes- und Halterkennung neben der Betriebsnummer und der Gattungsbezeichnung eines Reisezugwagens

Im Dezember 2007 ordnete die Deutsche Bahn AG ihre Marken neu. Die Produkte des Personenverkehrs werden seit diesem Zeitpunkt mit dem DB-Zeichen und dem Wort „BAHN“ gekennzeichnet[395]. Diese Kennzeichnung wird auf den Einstiegstüren unterhalb der roten Farbflächen angebracht.

DB BAHN

Zusätzliches Eigentumszeichen für Fahrzeuge des Personenverkehrs ab 2008

Kennzeichnung der Produkte des Personenverkehrs mit „DB BAHN“ ab 2008 (Fotomontage 2008, DB AG/Axel Hartmann)

Betriebsnummer, Gattungsbezeichnung

Aufgrund der Vereinigung der beiden Staatsbahnverwaltungen war es notwendig geworden, die Betriebsnummer der Reichsbahnwagen mit dem Bahncode 50 auf den Code 80 umzustellen, dabei musste zwangsläufig auch die Kontrollziffer geändert werden.
Betriebsnummer und Gattungsbezeichnung einschließlich hochgesetzter Bauartnummer befinden sich nun einzeilig gesetzt an der Langträgerverkleidung links von der Wagen-

mitte. Seit etwa 1997 ist es international nicht mehr vorgeschrieben, den Hauptteil der Wagennummer in den Wagenanschriften zu unterstreichen. Dementsprechend wurde fortan diese Unterstreichung auch bei den Wagen der DB AG fortgelassen.

DB AG Bn 448.4 ohne Unterstreichung der Wagennummer (Foto 1998 Thomas Landwehr)

Im Hinblick auf die Integration der Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn in den gemeinsamen Wagenpark war eine Reihe von Änderungen bei der Gattungsbezeichnung notwendig geworden, um deren Besonderheiten zu berücksichtigen.
Folgende Tabellen geben eine Übersicht über die bereits seit 1992 gültigen Gattungs- und Kennbuchstaben[396]:

Gattungsbuchstaben:

A	Sitzwagen 1. Klasse
AB	Sitzwagen 1. und 2. Klasse
AR	Sitzwagen 1. Klasse mit Küche und Speiseraum
B	Sitzwagen 2. Klasse
BD	Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil
BR	Sitzwagen 2. Klasse mit Küche und Speiseraum
D	Gepäckwagen
D..*	Doppelstockwagen*
DD	offener Doppelstock-Gepäckwagen für den Kraftfahrzeugtransport
K..*	Schmalspurwagen*
MD	Gepäckwagen der Behelfsbauart, auch als Kraftfahrzeugtransportwagen (2000 entfallen)
Post	Postwagen, Wagen mit Postabteil (2000 entfallen)
WG	Gesellschaftswagen
WGS	Gesellschaftswagen mit Sondereinrichtungen (2000 entfallen)
WL..*	Schlafwagen*
WR	Speisewagen

* nur zusammen mit weiteren Gattungsbuchstaben[397]

Kennbuchstaben:

	gültig für	Bedeutung
a	allgemein	mit Einrichtungen, die den Betrieb des technikbasierten Abfertigungsverfahrens (TAV) ermöglichen
b	allgemein	mit Spezialeinrichtung für Reisende mit Rollstühlen
c	A AB B	mit Schlafsesseln oder mit Sitzplätzen, die in Liegeplätze umgewandelt werden können
d	allgemein	mit Mehrzweckraum oder Einrichtung für Fahrradbeförderung
f	allgemein	mit Führerstand und 36-poliger Steuerleitung oder zentraler Steuerung für Wendezugbetrieb
h	allgemein	mit elektrischen Einrichtungen, die sowohl von Achsgeneratoren als auch aus der Zugsammelschiene versorgt werden können
	B BD der ehem. DR	bis 2000: mit Mittelgang
i	Am ABm ARm Bm BDm	für Interregiozüge, mit vom Kennbuchstaben m abweichender Abteilanordnung
k	A AB B	mit Wirtschafts- oder Küchenabteil
	AR BR WR	mit Selbstbedienung oder mit Buffet-Abteil anstelle des Speiseraumes
m	A	Länge über 24,5 m, 10 geschlossene Abteile 1. Klasse
	AB	Länge über 24,5 m, 5 geschlossene Abteile 1. Klasse
	B	Länge über 24,5 m, 12 geschlossene Abteile 2. Klasse
	Bc	Länge über 24,5 m
	BD	Länge über 24,5 m, 6 geschlossene Abteile 2. Klasse, Gepäckraum
	D WLAB WR	Länge über 24,5 m
n	AB	Länge über 24,5 m, mit Mittel- oder Seitengang in der 1. Klasse, mit Großraum und Mittelgang in der 2. Klasse, mit 2 Mitteleinstiegen, mit 36-poliger Steuerleitung für Wendezugbetrieb
	B	Länge über 24,5 m, mit Großraum und Mittelgang, mit 2 Mitteleinstiegen, mit 36-poliger Steuerleitung für Wendezugbetrieb
	BD	Länge über 24,5 m, mit Großraum und Mittelgang in der 2. Klasse, mit Gepäckraum, mit 2 Mitteleinstiegen, mit 36-poliger Steuerleitung für Wendezugbetrieb
o	Am	weniger als 10 Abteile 1. Klasse
	ABm	weniger als 5 Abteile 1. Klasse
	Bm	weniger als 12 Abteile 2. Klasse
	BDm	weniger als 6 Abteile 2. Klasse
p	Am ABm Bm	mit Großraum und Mittelgang anstelle von Abteilen, klimatisiert
q	allgemein	mit Führerstand und 34-poliger Steuerleitung für Wendezugbetrieb

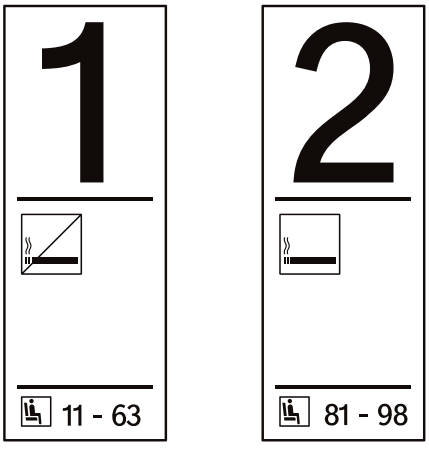
	gültig für	Bedeutung
r	ABn Bn BDn Post	mit Hochleistungsbremse KE-GPR
s	BD D	mit Seitengang im Gepäckraum
	WLA WLAB	Bauart Spezial
	Btm	mit Schlafsesseln oder -kojen
	sonstige	mit Service-Abteil
t	allgemein	nicht klimatisiert, mit Großraum und Mittelgang
u	allgemein	mit 34-poliger Steuerleitung für Wendezugbetrieb
uu	allgemein außer ABn Bn BDn	mit 36-poliger Steuerleitung für Wendezugbetrieb
v	Am	mit weniger als 10 Abteilen 1. Klasse, klimatisiert
	ABm	mit weniger als 5 Abteilen 1. Klasse, klimatisiert
	Bm	mit weniger als 12 Abteilen 2. Klasse, klimatisiert
	BDm	mit weniger als 6 Abteilen 2. Klasse, klimatisiert
w	allgemein	leichte Ausführung, Länge 18,7 m
	Fernverkehrswagen	ab 2012: mit erheblich verringerter Abteilanzahl (z. B. 9 statt 12 bei Bm)
x	AB B	für S-Bahnverkehr, Länge mindestens 24,5 m, Großraum und Mittelgang, mit zentraler elektrischer Energieversorgung aus der Zugsammelschiene, mit Hochleistungsbremse KE-GPR-A und ep, für Wendezugbetrieb
y	AB	Länge über 24,5 m, mit Großraum und Mittelgang, mit 5 offenen Abteilen 1. und 6 offenen Abteilen 2. Klasse, mit 2 Mitteleinstiegen, mit 36-poliger Steuerleitung für Wendezugbetrieb
	B	Länge über 24,5 m, mit Großraum und Mittelgang, mit 11 offenen Abteilen 2. Klasse, mit 2 Mitteleinstiegen, mit 36-poliger Steuerleitung für Wendezugbetrieb
z	allgemein	mit zentraler elektrischer Energieversorgung aus der Zugsammelschiene

Die Kennbuchstaben sind in der Regel in der Reihenfolge p v o t i c n y w x m r s b d k h a u uu z q f zu verwenden, Ausnahmen gibt es in Verbindung mit AR und BR (z. B. ARkimbz) sowie bei WLABsm.

Das Gattungszeichen wird um die Anzahl der Achsen ergänzt, sofern sie von vier abweicht. Diese Regel wird von der DB AG allerdings nicht bei den ein- und zweiachsigen Wagen der Talgo-Züge angewendet, diese weisen keine Achszahl im Gattungszeichen auf.

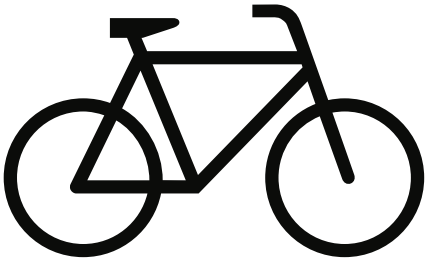
Klassen- und Abteilbezeichnung

Die Klassen- und Abteilbezeichnung – Letztere in Form von Piktogrammen – sowie die Sitzplatznummern (nur bei Fernverkehrswagen) befinden sich wie bisher in einem Informationsfeld, das zwischen den Fenstern in der Nähe der Einstiegstüren angebracht ist. Es hat die Farbe verkehrsweiß (RAL 9016) auf dunklem und auf metallischem Untergrund und quarzgrau (RAL 7039) auf hellem Untergrund. Der Rand ist an den Ecken nicht mehr abgerundet.



Klassen- und Abteilbezeichnung (Ziffern: Deutsche Bahn Roman Auflicht negativ)

Wagen mit Abteilen 1. Klasse wurden bei Anstricherneuerung zunächst noch mit einem Streifen in verkehrsgelb RAL 1023 oberhalb der Fenster der 1. Klasse gekennzeichnet. Mit der Einführung des Farbkonzepts von 1996 entfiel der Kennzeichnungsstreifen bei den Wagen des Fernverkehrs, die Wagen des Nahverkehrs erhalten seitdem einen Streifen in goldgelb RAL 1004.
Eingänge, die zu Abteilen für die Fahrradmitnahme führen, sind vielfach durch ein großes Fahrradsymbol mit Fernwirkung markiert.



Zeichen für Fahrradabteil

Wagenlauf und Ordnungsnummer

Die bisherigen großen Wagenlaufschilder an der Seitenwand der Fernverkehrswagen wurden von der DB AG aufgegeben und durch Schilder mit kleineren Abmessungen ersetzt, die nunmehr in den Fenstern der Einstiegstüren in besonderen Steckrahmen angebracht sind. Die Ordnungsnummer der Wagen verdeckt einen weiteren Teil der Fensterflä-

che in den Türen. Abgesehen davon, dass dem Reisenden der Ausblick aus den Türfenstern durch diese Schilderanordnung weitestgehend verwehrt wird, ist es schier unmöglich, den Wagenlauf auf diesen kleinen und unscheinbaren Schildern zu erkennen.
Für ICE-Züge ab der 2. Generation und die neuen Nahverkehrswagen werden Wagenlaufschilder in Form von beleuchtbaren Matrixanzeigen verwendet, die in den Wagenseitenwänden und bei Steuerwagen auch an der Stirnseite des Führerstandes eingebaut sind und den Wagenlauf oder zumindest den Zielbahnhof vermitteln.

Werbende Anschriften

Bei der Ausstattung von Nahverkehrsstrecken mit neuem Wagenmaterial wird seit 2006 zusammen mit dem neuen Eigentumszeichen Regio DB auch die Bezeichnung des jeweiligen Zuges oder der jeweiligen Strecke wie: München-Nürnberg-Express, Schwarzwaldbahn hinzugefügt.

Doppelstockwagen DBAG 50 80 86-81 053-0 DBpbzfa 766.3 mit Eigentumszeichen Regio DB und Bezeichnung des Regionalverkehrs (Foto Berlin 2006)

Eigentumszeichen und Bezeichnung des Regionalverkehrs am München-Nürnberg-Express (Foto 2007, Andreas Heublein)
Für den Typografen dürfte bei dieser Anschrift die Mischung interessant sein, denn fast alle Buchstaben entstammen der Schriftform DB Head Black, lediglich das kleine „g“ zeigt die Form von DB Head Alternate Black (vergleiche Seite 239).

Raster für Übergangsfähigkeit

Der RIC-Raster (siehe Bild Seite 186 rechts oben) wird wie bisher an den Fahrzeugen des Fernverkehrs angeschrieben, um zu dokumentieren, dass sie den Bestimmungen des RIC für den Übergang auf Strecken ausländischer Bahnverwaltungen zugelassen sind. Einzelheiten hierzu siehe Seite 185.
Aufgrund der politischen Veränderungen nach der Wende hat die Zahl der Länderzeichen im RIC-Raster erheblich zugenommen[398] (Stand 2004):

A	Österreich
B	Belgien
BG	Bulgarien
BIH	Bosnien-Herzegowina
CH	Schweiz
CZ	Tschechei
D	Deutschland
DK	Dänemark
E	Spanien
F	Frankreich
GR	Griechenland
H	Ungarn
HR	Kroatien
IT	Italien
L	Luxemburg
MK	Mazedonien
N	Norwegen
NS	Niederlande
P	Portugal
PL	Polen
R	Rumänien
S	Schweden
SK	Slowakei
SL	Slowenien
TC	Türkei

An vielen Fahrzeugen des Fernverkehrs sind keine Länderzeichen im RIC-Raster eingetragen, weil sie im internationalen Verkehr uneingeschränkt eingesetzt werden können.
Bei den Fahrzeugen des Regionalverkehrs tritt an die Stelle des RIC-Rasters der sogenannte Vereinbarungsraster in geometrisch gleicher Form, hier ist das Zeichen „RIC“ jedoch durch „DB“, „D“ oder ein liegendes Kreuz ersetzt. Die Angaben zur Höchtgeschwindigkeit, Fährfähigkeit, elektrischer Heizung und Sondereinrichtungen bleiben unverändert.

Beheimatungsanschriften

Nachdem die Bundesbahndirektionen aufgelöst waren, mussten die Beheimatungsanschriften erneut geändert werden. Sie wurden nun dreizeilig ausgeführt, in der ersten Zeile wurde zunächst der Regionalbereich angeschrieben, der über den Wagen verfügte, darunter befanden sich die Namen der Zweigniederlassung und des Heimatbahnhofes. Nach der Bildung von Tochtergesellschaften der DB AG (DB Reise- & Touristik AG, DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Autozug GmbH) sowie nach der Bildung von Regionalbahngesellschaften wurden die Anschriften erneut modifiziert. Folgende Abbildungen zeigen eine (unvollständige) Übersicht über die vorkommenden Beheimatungsanschriften.

RB F Berlin
NL Berlin
Bf Bln-Rummelsburg

Beheimatungsanschrift an einem Wagen des Regionalbereichs Fernverkehr

RB R Nord-Bayern
ZNL Nürnberg
Bf Nürnberg Hbf

Beheimatungsanschrift an einem Wagen des Regionalbereichs Regionalverkehr

DB Reise & Touristik AG
Dortmund Hbf

Beheimatungsanschrift an einem Wagen der DB Reise- & Touristik AG

DB Fernverkehr AG
Dortmund Hbf

Beheimatungsanschrift an einem Wagen der DB Fernverkehr AG

DB Regio AG
RB Mecklenburg-Vorpommern
Rostock Hbf

Beheimatungsanschrift an einem Wagen der DB Regio AG

Regionalbahn Rhein-Ruhr
ZNL Düsseldorf
Bf Düsseldorf

Beheimatungsanschrift an einem Wagen der Regionalbahn Rhein-Ruhr

DB AutoZug GmbH
Standort Dortmund

Beheimatungsanschrift an einem Wagen der DB Autozug GmbH

DB Fernverkehr AG
FM Dortmund

Beheimatungsanschrift an einem Wagen der DB Fernverkehr AG mit Flottenmanagement

An den Fahrzeugen des Fernverkehrs wird nunmehr der Heimatort nicht mehr angeschrieben, nur der Name der Tochtergesellschaft ist verblieben.
Es gibt anscheinend keine einheitlichen Regeln mehr für die eindeutige Bezeichnung der Beheimatungs- und Einsatzverhältnisse.

Untersuchungsanschriften

Seit dem 1. Juni 1996 sind an Reisezugwagen die Angaben der Daten von RIC-Revisionen im hierfür vorgesehenen Ras-ter nicht mehr erforderlich. Der REV-Raster wurde durch den Unt-Raster ersetzt, in den Ort und Datum der letzten bahnamtlichen Untersuchung eingetragen werden. Die Form des Rasters ist identisch mit der des REV-Rasters, anstelle REV steht nun Unt.

Anschriftenform

Die weitaus meisten Anschriften werden nun mit den Schriftformen G (Engschrift) und H (Mittelschrift) mit eckig ausgeführten Linienenden nach DIN 1451, Teil 4 vom August 1987 ausgeführt (siehe Seite 238 rechts). Folgende Ausnahmen gelten:
BistroCafé, BordCafé, BordRestaurant und ähnliche Anschriften werden in Helvetica 75 gesetzt, für die Zahlen im Informationsfeld gilt die von der DB AG eingeführte Hausschrift „Deutsche Bahn Auflicht Roman negativ“, bemerkenswerterweise auch dann, wenn sie – wie bei den Intercity- und ICE-Wagen – dunkel auf hellem Grund erscheint (also eigentlich die Hausschrift „Deutsche Bahn Auflicht Roman positiv“ angebracht wäre)[399].
Die Anschriften der Regionalverkehre (Schwarzwaldbahn, München-Nürnberg-Express usw.) werden seit 2006 in den neuen DB-Type Schriftarten DB Head Black und DB Head Alternate Black angeschrieben. Bemerkenswert ist dabei, dass die beiden Schriftarten sogar innerhalb eines Wortes gemischt werden (siehe Bild Seite 200 links unten).

Anschriftenfarbe

Anschriften und Symbole haben in der Regel folgende Farben:

Farbton nach RAL	verwendet für
1004 goldgelb	Teile der Bremsanschriften Wasserfüllstutzen, Warnzeichen, 1.-Klasse-Kennzeichnung
3020 verkehrsrot	DB-Zeichen, Teile der Bremsanschriften
6002 laubgrün	Wasserfüllstutzen
7035 lichtgrau	Grund des DB-Zeichens
7039 quarzgrau	Anschriften auf hellem Grund (ICE)
7012 basaltgrau	Anschriften auf hellem Grund (übrige)
9005 tiefschwarz	Warnzeichen
9016 verkehrsweiß	Anschriften auf dunklem Grund

Anordnung der Anschriften

Die Anschriften finden sich überwiegend an der Langträgerverkleidung der Wagen, und zwar in der Regel in folgender Reihenfolge von links nach rechts:

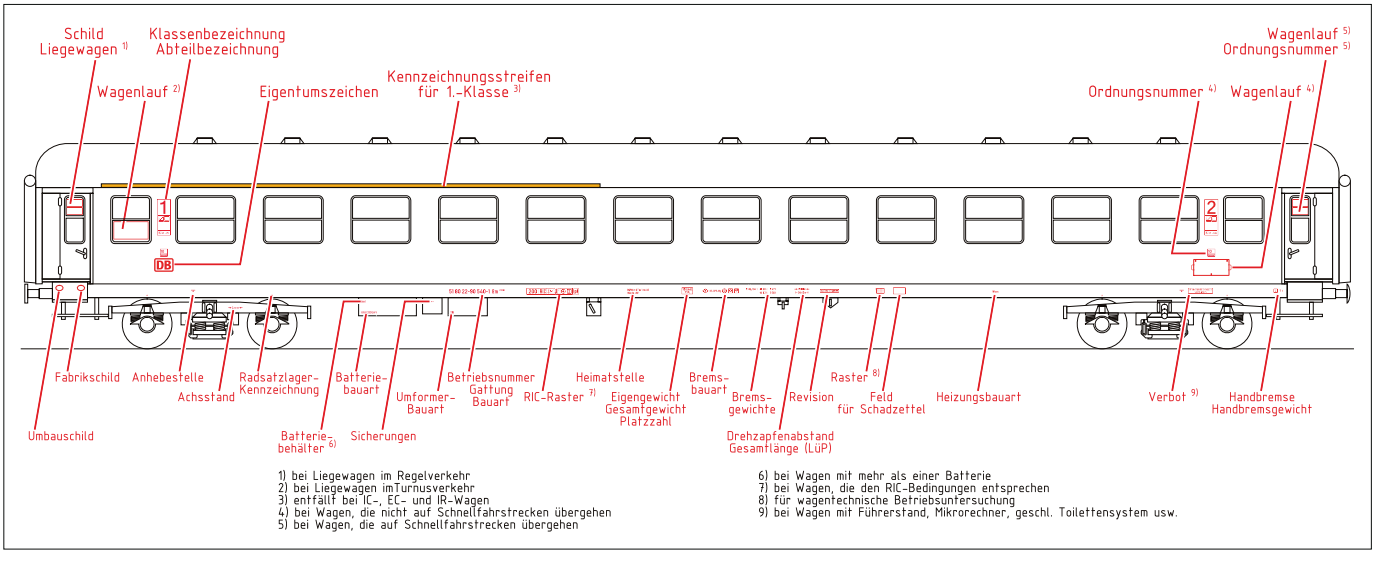
Bedeutung	Beispiel
Betriebsnummer	61 80 28-94 003-8
Gattung und Bauart	Bpmbkz[291.8]
Höchstgeschwindigkeit und Übergangsfähigkeit	200 RIC usw.
Beheimatung	DB ... RB ... Bf ...
Gewichte und Platzzahl	45 t 50 t 60 Pl
Bremsbauart	E-GPR-Mg
Bremsgewichte	S 60 t P 50 t G 40 t
Gesamtlänge und	(- 26,40 m -)
Drehzapfenabstand	→19,00 m ←
Klebefläche	(Rechteck)
Prüfraster	(Raster)
Untersuchung	Unt. ANX 02.04.01
Heizungsbauart	Klimae

Weitere Anschriften sind ortsbezogen angebracht:

Bedeutung	Beispiel
Anhebestellen	(Bildzeichen)
Achslagernummern	1R bis 4R, 1L bis 4L
Wasserfüllstutzen	(Bildzeichen)
Handbremse	(Bildzeichen) 10 t
Batteriebauart	6 PzS 385/24 V
Sicherungen	Ba-Si, Mg-Si
Schalter, Schütze, Umformer usw.	H ... , S ... , TW, Ü ...

Bei neuen und neu lackierten Wagen befindet sich an den Stirnseiten oberhalb der gewölbten Puffer der Gewährleistungs- und Anstrichvermerk mit Angaben zu den Gewährleistungsfristen und den Anstrichdaten.

Die Aufhängekonsole für das elektrische Durchgangskabel ist an den Wagenecken über den flachen Puffern durch ein Warnzeichen „Blitzpfeil“ in gelber Farbe markiert.



Anordnung der Anschriften nach UIC-Merkblatt 580 ab 1987 (Zustand 2000)

Triebwagen

Die Bezeichnung der Triebwagen richtet sich im Wesentlichen nach den Vorschriften für Reisezugwagen. Abweichungen gibt es bei der Betriebsnummer, die im Gegensatz zur international einheitlichen Bezeichnung für Reisezugwagen nach dem Nummernplan für Triebfahrzeuge ausgeführt wird.

Eigentumszeichen

Die Trieb-, Steuer- und Beiwagen der Berliner S-Bahn trugen nach der Gründung der Deutschen Bahn AG – abweichend von der allgemeinen Regelung – zunächst keine Eigentumszeichen, erst mit Gründung der „S-Bahn Berlin GmbH“ zum 1. Januar 1995 wurde diese Firma als Eigentumsbezeichnung an den Seitenwänden der Führerstände unterhalb der Betriebsnummer angeschrieben (siehe Bild rechts). Seit 2002 befindet sich zusätzlich das Zeichen „DB“ an den Stirnseiten.
Seit Mitte 2007 wird die Anschrift „S-Bahn Berlin GmbH“ durch den Schriftzug „S Bahn Berlin DB“ nach den Konzernrichtlinien für das Erscheinungsbild (sog. CI-Richtlinien) ersetzt, wobei diese Anschrift an beiden Seitenwänden im Bereich der Führerstände angebracht wird. Die Maßnahme sollte bis Januar 2008 durchgeführt werden[400]. Ortsbezogene S-Bahn-Anschriften gibt es inzwischen bei weiteren Netzen, zum Beispiel „S Bahn Stuttgart DB“. Dafür werden die Farben minzgrün RAL 6029 und verkehrsweiß RAL 9016 für das Symbol „S“ verwendet.
Nach der Einführung des aktuellen Erscheinungsbildes der DB AG (2005) erhalten auch die ICE-Fahrzeuge das Zeichen nach Bild Seite 197 rechts mitten.

Eigentumszeichen und Betriebsnummer an einem Triebwagen der Berliner S-Bahn (Foto Berlin 2007)

Anschrift an DBAG 420 416-0 (Foto Berlin 2006)

Eigentumszeichen am ICE-Triebkopf 411 553-1 in der Nähe des Führerstandes gemäß Richtlinien in grau und rot (Foto Hamburg 2007 Thomas Landwehr)

Eigentumszeichen am ICE-Triebkopf 411 553-1 entgegen den Richtlinien nur in rot (Foto Hamburg 2007 Thomas Landwehr)

Betriebsnummer

Bei vielen S-Bahn-Triebwagen mit verkehrsrot/lichtgrauem Regelanstrich wird seit etwa 2000 die seitliche Betriebsnummer nicht nur an der Langträgerverkleidung angeschrieben, sondern oberhalb davon im lichtgrauen Zierstreifen unterhalb des Daches in roter Farbe wiederholt (siehe Bild rechts oben). In Hamburg wird zusätzlich die Nummer des Triebzuges über der mittleren Tür des Mittelwagens angeschrieben.

Elektrotriebwagen DB AG 423 604-8 mit Betriebsnummer an der Langträgerverkleidung und im oberen Zierstreifen (Foto München Allach 2000 Thomas Landwehr)

Bei den Berliner S-Bahn-Triebwagen wurden die Betriebsnummern von 1995 bis 2007 mit dem Eigentumszeichen „S-Bahn Berlin GmbH“ vereinigt und in schwarzer Farbe Helvetica-ähnlich an den Seitenwänden angebracht (siehe Bild Seite 202 rechts unten). Nach Wegfall des Schriftzuges „S-Bahn Berlin GmbH“ wurde die Betriebsnummer wieder in Normschrift etwa in Wagenmitte zunächst in schwarz, ab Januar 2008 in weiß angeschrieben.
Seit Anfang 2007 erhalten die Triebwagen – wie die übrigen Triebfahrzeuge – um 5 Stellen erweiterte Betriebsnummern, die nun wie bei den Reisezugwagen elfstellig sind[401]. Dabei werden die sechsstelligen bisherigen Nummern beibehalten, während die ersten fünf Stellen sowie die Kontrollziffer in kleinerer Schrift hinzugesetzt werden. In den ersten beiden Stellen der erweiterten Nummer ist die Fahrzeugart verschlüsselt, sie enthalten folgende Zahlen:

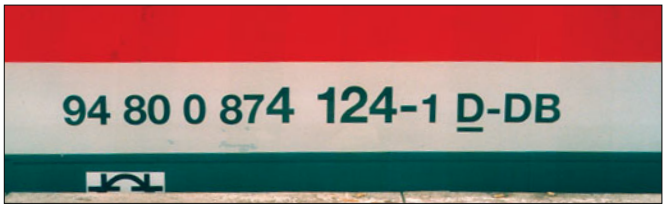
1. und 2. Stelle	Bedeutung
93	elektr. Triebzug für Schnellverkehr*
94	elektr. Triebzug für übrigen Verkehr*
95	Dieseltriebwagen
96	besonderer Beiwagen

* einschließlich Steuer- und Beiwagen

Die 3. und die 4. Stelle werden bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen immer durch die Zahl 80 gebildet. Die 5. Stelle lautet bei Fahrzeugart 93: 5, bei 94 und 95: 0, bei 96: 4. Mit dieser Festlegung wird erreicht, dass bei den Fahrzeugarten 93, 94 und 96 die – durch Bindestrich abgetrennte – Kontrollziffer gegenüber der bisherigen Bezeichnung nicht geändert werden muss. Bei Fahrzeugart 95 tritt dieser Effekt jedoch nicht ein.
Rechts neben oder unterhalb der Betriebsnummer wird die unterstrichene Abkürzung des Registrierungslandes sowie das Kürzel des Halters angeschrieben. Ein Beispiel für eine nach diesen Regeln gebildete Betriebsnummer einschließlich Kontrollziffer, Landes- und Halterkennzeichen lautet wie folgt:

93 80 5 401 001-3 D-DB

Betriebsnummer, Landes- und Halterkennzeichen für einen Triebkopf des ICE 1



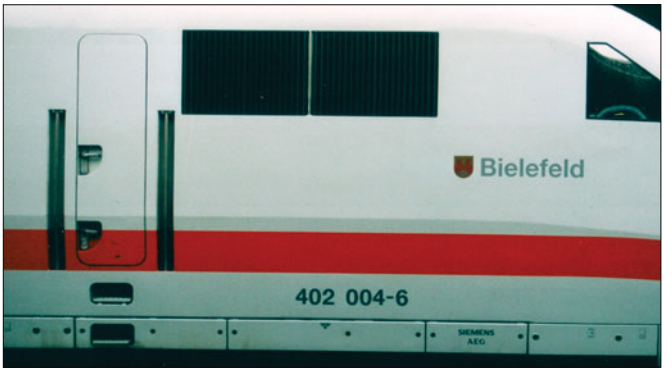
Betriebsnummer an einem Steuerwagen der Hamburger S-Bahn (Foto Hamburg 2007 Thomas Landwehr)
Bei dieser Anschrift ist bemerkenswert, dass nur die letzten vier Stellen der Betriebsnummer mit größerer Schrift angeschrieben sind. Dies korrespondiert mit der im Wageninneren angegebenen Wagennummer. Unten links erkennt man gerade noch das Zeichen für das Verbot, Ablaufberge zu befahren.

Mit der seitlichen Anschrift der vollständigen Betriebsnummer entfällt zumindest bei Verbrennungstriebwagen künftig die Angabe der Kontrollziffer bei der verkürzten Anschrift der Nummer an den Stirnseiten.

Verbrennungstriebwagen DB AG 648 302-8 mit Betriebsnummer ohne Kontrollziffer an der Stirnseite (Foto Mittelfrankenbahn 2008, DB AG/Klaus Weber)

Werbende Anschriften

Seit Oktober 2002 werden die Triebköpfe bzw. Triebwagen der ICE-Züge mit Städtenamen beschriftet, die keineswegs das Zugziel angeben, sondern als Werbung anzusehen sind, und mit Wirkung vom 12. Dezember 2002 wurden die bis dahin bewährten und einprägsamen Zugnamen abgeschafft[403]. Die Zugziele selbst werden nur in vergleichsweise kleinen Leuchtanzeigen in Fensterhöhe angezeigt.



ICE-Triebkopf DB AG 402 004-6 mit Städtenamen Bielefeld (Foto 2002 Richard Schulz)

Im Zuge der Regionalisierung des Schienennahverkehrs und dessen Finanzierung durch die Bundesländer kam es zu einer neuen Art von Werbeanschriften. So erschienen an zahlreichen Wagen des Nahverkehrs Wappen der Bundesländer oder andere Anschriften, die als Eigenwerbung auf die jeweils zuständigen Nahverkehrsgesellschaften oder Verkehrsverbünde hinweisen.

Landeswappen und Nahverkehrswerbung am Triebwagen DBAG 642 175-4 Bpd (Foto Arnsdorf 2006)

2003 hatte die DB AG beschlossen, an den S-Bahn-Zügen keine Fremdwerbung mehr zuzulassen. Im Februar 2008 endete die Außenwerbung in Berlin mit dem Entfernen der Atala-Werbung am Viertelzug 481/482 325. Nur einige Züge mit Eigenwerbung (z. B. „Die grünste Welle durch Berlin“) sind geblieben.

Verkehrswerbung an einem Triebwagen der Berliner S-Bahn (Foto Berlin 2005)

An S-Bahn-Triebwagen anderer Ballungsräume wird die Namensgebung entsprechend den ICE-Fahrzeugen seit 2006 ebenfalls praktiziert (Beispiel siehe Bild unten).

S-Bahn-Triebwagen DBAG 424 535-3 mit Wappen und Ortsnamen „Haste“ und dem Zeichen des Modernisierungsprogramms „Niedersachsen ist am Zug“ (Foto Hannover-Hainholz 2008 Jan-Christian Schulze)

Deutsche Post AG

1995 entstand durch Privatisierung der Deutschen Bundespost das private Postunternehmen „Deutsche Post AG“. Dies brachte eine Änderung des Firmenzeichens mit sich, die auch an den noch vorhandenen Bahnpostwagen nachvollzogen wurde. Es bestand aus dem Schriftzug „Deutsche Post AG“ in elfenbein und in der Regel einem gelben Feld mit schwarzem Posthorn.

Einige Wagen erhielten jedoch eine abweichende Anschrift ohne gelbes Feld, dafür war das Posthorn elfenbein. Versuchsweise wurde schließlich noch ein Wagen mit einem Eigentumszeichen in plakativer Form an den Seitenwänden versehen (siehe folgendes Bild).

Deutsche Post AG

Deutsche Post AG

Eigentumszeichen für Bahnpostwagen der Deutschen Post AG

1997 stellte die Deutsche Post AG den Bahnpostdienst ein. Eine Weiterentwicklung der Anschriften an Bahnpostwagen erübrigte sich damit.

DP AG Postmrz 51 80 00-95 045-2 (PINT 73045, Foto 1995 DP AG NL München)
Ein Einzelstück blieb dieser Bahnpostwagen der Deutschen Post AG mit versuchsweise angebrachter Firmenbezeichnung mit Posthorn.

Mitropa AG

Als Folge der Wiedervereinigung wurde die DSG 1994 mit der Mitropa Berlin zur Mitropa AG mit Sitz in Berlin verschmolzen. Zum Sommerfahrplan 2002 gab die Mitropa AG die Bewirtschaftung des Eisenbahnbetriebes an die DB AG ab.
Einige der ehemaligen Schlafwagen der DR wurden nach dem Zusammenschluß von DR und DB weiterhin von der Mitropa bewirtschaftet und trugen die Anschriften der Mitropa wie vor 1994 (siehe Seite 171 ff.).

Die von der Mitropa ab 1994 bewirtschafteten Speisewagen erhielten keine besonderen Bezeichnungen der Mitropa mehr.
2002 endete die Tätigkeit der Mitropa in den Reisezügen, und damit verschwanden eins der traditionsreichsten deutschen Unternehmen sowie die von ihm betriebenen Reisezugwagen sang- und klanglos endgültig aus dem Schienenverkehr.

Ausblick

Im Laufe der langen eisenbahngeschichtlichen Entwicklung hat die Bezeichnung der Trieb- und Reisezugwagen eine ihr eigentümliche Dynamik entwickelt, und heute sähe ein Wagen ohne seine zahlreichen Anschriften nackt und ungewohnt aus. Es stellt sich aber die Frage, ob die Zahl der Anschriften tatsächlich so hoch sein muss, denn jede inflationäre Entwicklung führt zu Abstumpfung, Entwertung und damit zu zunehmender Ignorierung führt. Wer soll alle diese Informationen bei dem schnelllebigen Eisenbahnbetrieb erkennen, lesen, verstehen und berücksichtigen?

Zu Beginn der zwanziger Jahre hatte die Deutsche Reichsbahn einen Ausschuss mit der Aufgabe beauftragt, die Zahl der Anschriften an den Reisezugwagen zu reduzieren und inhaltlich zu vereinfachen. Eine gleiche Maßnahme wäre auch heute wieder angebracht, zumal die Rationalisierung und der Trend zur Kosteneinsparung eine Sortenreduzierung dringend notwendig machten. Sollte diese tatsächlich in Angriff genommen werden, so wäre kurzfristig mit einer Vereinfachung der Bezeichnung zu rechnen.

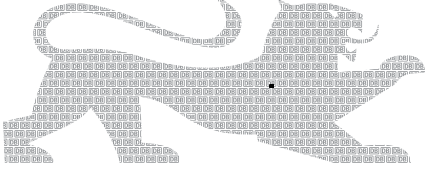
Zunehmende Privatisierung, Bürokratisierung und Europäisierung des Eisenbahnverkehrs werden jedoch das Ihre tun, und die Vielfalt der Anschriften wird schließlich weiter zunehmen.

Das Auftreten neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fernverkehr sowie die weitergehende Regionalisierung besonders im Nahverkehr wird in Zukunft zu bestellerbezogenen (nicht mehr betreiberbezogenen) Entwürfen führen und Folgen auch für die Bezeichnung haben. Als Beispiele seien hier die Fahrzeuge der Leipziger S-Bahn und der Nahverkehrsgesellschaft in Baden-Württemberg genannt, deren Besteller auch für die Fahrzeuge des Betreibers DB AG von dessen Regeln abweichende individuelle Erscheinungsbilder gefordert haben.

DB AG 612 112 (Foto Tübingen 15. September 2014 Daniel Powalka)
Als ein Beispiel für die weitere Entwicklung kann der Triebwagen DB 612 112 dienen, der nach dem Corporate Design Fahrzeuge der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH in den Landesfarben gelb/schwarz angestrichen und mit dem Zeichen für den 3-Löwen-Takt versehen ist.

DB Regio Alb-Bodensee fährt im

3-Löwen-Takt



Nahverkehrswerbung am Triebwagen DB 612 112 (Rekonstruktion)

ANHANG

Bedingungen für die Lieferung von Personen-, Gepäck- und Güter-Wagen für die Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn-Gesellschaft

Beiblatt zu dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung, 1854 1. Heft

§ 19 Äußere Ausstattung der Wagen
Allgemeines:
Die Grundfarbe sämmtlicher Wagen ist die des grünen Zinnober; alle Eisen-Beschläge sind blauschwarz, die Fasen und gebrochenen Kanten der Schwellen und Rahmstücke c. c. sind dunkelbraun und werden nebst jenen der Jalousien und Zugleisten mit einer gelben (bei I. und II. Classe goldenen) Linie eingefaßt und auf den unteren Füllungen in Farbe nachgeahmt.
Wie die äußere Form der Wagen glatt und einfach gehalten ist, soll auch der Anstrich sein und wird nur bedungen, daß er durchaus sauber, glatt und fleckenlos und die Farbe aller Wagen eine gleiche sey, der Lack darf keine Sprünge haben und ein neuer Farben-Auftrag nicht früher stattfinden, bis der vorhergehende fest und vollkommen getrocknet ist.

a. Personen-Wagen.
Vor dem Anstrich muß die Blechbekleidung von Oxyd (Zunder) und Schmutz durch sorgfältiges Abschleifen mit Bimsstein vollständig gereinigt werden, und dann sogleich (ehe sich wieder Staub auflegt) der Anstrich mit Mennigfarbe folgen.
Das ganze Untergestell und alle äußeren Holzflächen, so wie die Thür- und Fenster-Falze sind einmal mit heißem Leinöl zu tränken. Der Wagenkasten nebst Untergestell wird dann mit hellgrauer Oelfarbe grundirt und zwar der Kasten auf der Aeußeren, das Gestell dagegen auf allen Seiten. Nach dem Trocknen dieses ersten Anstrichs werden die bündigen Schrauben- und Nietköpfe mit Oelkitt verkittet und mit Bimsstein trocken abgeschliffen, dann werden Gestell und Wagenkasten noch einmal, wie vorher grundirt. Hierauf werden Gestell und Kasten zweimal mit guter Spachtelfarbe gestrichen, das erste Mal trocken, das letzte Mal naß geschliffen. - Alle Ecken und Gährungen an den Zugleisten, Falzen c. c. müssen von der angehäuften Spachtelfarbe sauber gereinigt und überhaupt der ganze Wagen so bearbeitet werden, daß alle Vorsprünge oder Vertiefungen scharfkantig dastehen.
Hierauf wird Alles dreimal mit der betreffenden Oelfarbe gestrichen, und dazwischen mit feingeschlemmtem Bimsstein abgeschliffen; endlich wird das Ganze zweimal mit bestem englischen Lack (unter der Bezeichnung „superfeiner Kutschenlack“ aus der Firnißfabrik von Nobles and Hoare) gestrichen. Nun erst wird alles mit feinem Bimssteinpulver sorgfältig geschliffen, Schrift und Nummern nach Vorschrift und Probenummern gemalt, staffiert und schließlich der letzte Lack-Ueberzug aufgetragen. Die Bezeichnung der I. Classe und II. Classe wird in Gold aufgetragen, die der übrigen Wagen in gelber Farbe mit Schattenlinien; jede Thür III. Classe erhält auch auf der Innenseite diese Bezeichnung in schwarzer Farbe. Jeder Wagen wird an beiden Seitenwänden und zwar in den rechtwinklig einander gegenüberliegenden Ecken (nicht diagonal) mit der Aufschrift „Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn“ und der fortlaufenden Wagennummer versehen, in Zinnoberfarbe mit Schattenlinien; desgl. ist einerseits auf der Langschwelle unter dem Wagentritt das Gewicht des Wagens anzugeben, und anderseits sind die Worte: Revidirt ..ten .... 18.. und Reparirt ..ten ....18..“ aufzuschreiben.
Die innere Lackirer-Arbeit in den Wagen III. Classe, wie das Firnissen des Eichenholzes und die Anstriche der Eisenblech-Füllungen in Eichenholz-Imitation geschieht in ähnlichem Verhältniß und muß namentlich die Nachahmung des Eichenholzes einfach und natürlich und das Ganze sauber sein.

b. Gepäck-Wagen.
Im Allgemeinen sind diese so zu behandeln, wie die Personen-Wagen, doch erhalten sie weniger häufige Farb-Aufträge und Abschliffe.
Das Aeußere des Untergestelles und Kastens wird einmal mit heißem Leinöl getränkt, zweimal grundirt, mit Bimsstein trokken abgerieben, dreimal mit feiner grüner Zinnober-Oelfarbe gestrichen, dann mit geschlemmtem Bimsstein abgeschliffen und schließlich mit drei Lack-Ueberzügen versehen und vor dem letzten nochmals mit feinem Bimssteinpulver geschliffen.
Als Aufschrift tritt an die Stelle der Wagen-Classe, die Aufschrift „Gepäck-Wagen“ und zwar auf den Schiebthüren, die übrigen Bezeichnungen bleiben wie an den Personen-Wagen; außer dem Gewicht des Wagens (der Tara) ist noch die Tragkraft in Centnern Zollgewicht anzugeben.
Im Innern wird das Coupée wie die III. Classe behandelt; im Packraum wird alles dreimal gestrichen: der Fußboden mit heißem Oel, die Umfassungswände mit hellgrauer Oelfarbe und die Decke mit weißer Farbe.

c. Güter-Transportwagen.
Bei diesen kömmt es weniger auf die Eleganz als wie auf die Solidität der Farb-Aufträge an; doch werden alle Fasen und gebrochenen Kanten dunkelbraun und die Beschläge schwarz.
Nach dem Oeltränken erhalten sie einen Anstrich in Mennigfarbe; hierauf folgt ein zweimaliger Schleifgrund, dann wird geschliffen, nachher werden drei Grundfarben in Grün aufgesetzt und schließlich zwei Firniß-Ueberzüge gegeben.
Die Aufschriften und Nummern c. c. sind wie bei den Gepäck-Wagen, nur fällt letztere Bezeichnung weg. Außerdem sind die 4 Wände mit der Wagen-Nummer und gleich den entsprechenden Umfassungs-Bohlen mit den Buchstaben a, b, c, d zu versehen.
Im Innern wird der Fußboden und die Wand-Verschaalung einmal mit heißem Oel getränkt und dreimal mit grauer Oelfarbe gestrichen.

Anstrich und Bezeichnung der Wagen in Preußen 1878

Auszug aus den Lieferbedingungen für Wagen der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahnen in Breslau vom 1. April 1878:

§ 28 Anstrich und Bezeichnung der Wagen
Sammtliche Wagen müssen bevor sie einen Anstrich erhalten, zur Revision gestellt werden, und darf der Anstrich erst ausgeführt werden, wenn dieselben in allen Theilen für gut befunden und vollständig montirt sind.
Auf den Anstrich der Wagen ist große Sorgfalt zu verwenden.
Vor dem Anstrich müssen die Eisentheile und die Blechbekleidung von Oxyd und Schmutz durch sorgfältiges Abschleifen mit porösem Sandstein und Bimsstein und durch Abreiben mit trockenen Holzsägespähnen vollständig gereinigt und dann sofort mit Mennigfarbe gestrichen werden. Alle äußeren Holzflächen an den Fenstern, sowie die Thüren und Fensterfalze sind einmal mit heißem Leinölfirniß zu tränken. Das Obergestell wird dann mit heller grauer Oelfarbe auf der äußeren Seite grundirt. Nachdem der gesamte Anstrich erfolgt, und derselbe vollständig trocken ist, werden die Schrauben- und Nietlöcher mit Oelkitt verkittet und nach dem Trocknen mit Bimstein trocken abgeschliffen. Dann wird der Wagen-Oberkasten noch einmal, wie vorher gestrichen.
Hierauf werden die Wagenkasten mindestens 3-mal mit guter Spachtelfarbe gestrichen, die ersten beiden Male trocken, das letzte Mal naß abgeschliffen. Alle Ecken an den Zugleisten in Fenstern und Thürfalzen pp. müssen alsdann von der angehäuften Spachtelfarbe sauber gereinigt und überhaupt der ganze Wagen so bearbeitet werden, daß überall die Glasur und Verzierungen sich rein darstellen. Demnächst ist alles mit dunkler Oelfarbe zu streichen. Hierauf werden die Kasten und zwar die Coupee I. Klasse mit gelber, Coupee II. Classe mit grüner, Wagen III. Classe mit rothbrauner u. Wagen IV. Classe mit grauer Oelfarbe, dann mit entsprechender Lackfarbe dreimal gestrichen und dazwischen mit fein geschlemmten Bimstein sauber abgeschliffen. Nachdem nunmehr der Kasten noch einmal mit Lack gestrichen und fein geschliffen ist, werden die Winkel an den Ecken und die Stäbchen der Fenstereinfassung schwarz angelegt und roth abgesetzt. Die Zinkkrone nach Musterstück und Schrift, Nummer und Bezeichnung bei der I./II. Klasse in Gold, bei der III. & IV. Klasse in gelber Oelfarbe mit schwarzem Schatten angebracht. Darauf wird der Kasten mit dem besten Kutschenlack fertig lackirt, für den Farbton des letzten Anstrichs wird eine Probetafel gegeben.
Die äußeren Seiten des Untergestells werden zuerst 2-mal mit Mennige gestrichen, gespachtelt und geschliffen, dann zweimal mit schwarzer Oelfarbe angestrichen und mit Lack überzogen. Alle Beschlagtheile sowie sammtliche nach innen liegende Flächen und Constructionstheile das Untergestells und die Bremsen sind einmal mit Mennig, 2-mal mit schwarzer Oelfarbe zu streichen und dann mit Lack zu überziehen.
Ueber die speciellen Bezeichnungen der Wagenkasten cfr. die speziellen Beschreibungen der einzelnen Wagengattungen.
An jedem Hauptträger des Untergestells ist das Eigenthumsmerkmal der Bahn, Gewichtsbezeichnung, Tragfähigkeit und Revisionsvermerk nach speciellen Bestimmungen und ein Schild mit dem Namen des Fabrikanten nebst Jahreszahl der Erbauung anzubringen.

Anstrich und Bezeichnung der Wagen in Preußen 1881

Auszug aus den Vorschriften über den Anstrich, die Bezeichnung und Nummerirung der Personen-, Gepäck und Güterwagen der preußischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen
Aufgestellt nach den Erlassen Sr. Exzellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. Mai 1874 II 7321, vom 29. October 1880 II a 13441, vom 23. Februar 1881 II a 2334 und vom 25. Juni 1881 II a(b) 7683
Hierzu gehören: 1 Serie (5 Stück) Farbetafeln, 6 Blatt Zeichnungen der Wagen mit voller Bezeichnung (Blatt No. 55, 56, 57, 58, 59, 60), 5 Blatt Zeichnungen Details für die Anschriften (2. Auflage, Blatt No. 49, 50, 52, 53 sowie No. 54).

Vorschriften für die Wagen der preußischen Staats- und für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen

I. Anstrich der Wagen

A. Vorschriften für Personenwagen

Die Wände der Personenwagen erhalten einen äußeren Anstrich nach den Probefarbetafeln IA, IIA, IIIA, IVA. Dieselben sind an den Unterkanten mit einem schwarzen Streifen von 40 mm Breite zu versehen. Die Eckwinkel und eisernen Leisten der Wagenkasten sowie die Untergestelle werden schwarz gestrichen. Sämmtliche Anschriften an den Wagenkasten und den Untergestellen sind in gelber Farbe auszuführen.
Für die einzelnen Wagenklassen gelten folgende speziellen Vorschriften:

1. Für die I. Klasse
Die Begränzungsflächen der I. Klasse erhalten einen olivengrünen Anstrich, welcher von einem 30 mm breiten gelben Streifen ringsum eingefaßt ist, nach der Farbetafel IA.
Die einzelnen Felder sowie Thüren und Fenster werden mit einem 2 mm breiten gelben Streifen abgesetzt.
Die Anschriften an dem Wagenkasten sind mit Blattgold, am Untergestell mit gelber Farbe auszuführen.

2. Für die II. Klasse
Die Begränzungsflächen der II. Klasse erhalten einen olivengrünen Anstrich nach der Farbetafel IIA.
Die einzelnen Felder sowie die Thüren und Fenster werden mit einem 2 mm breiten gelben Streifen abgesetzt.
Die Anschriften an dem Wagenkasten sind mit Blattgold, am Untergestell mit gelber Farbe auszuführen.

3. Für die III. Klasse
Die Begränzungsflächen der III. Klasse erhalten einen dunkelbraunen Anstrich nach der Farbetafel IIIA.
Die einzelnen Felder sowie die Thüren und Fenster werden mit einem 2 mm breiten hellrothen Streifen abgesetzt.
Die Anschriften an dem Wagenkasten und Untergestelle sind mit gelber Farbe (ocker) auszuführen.

4. Für die IV. Klasse
Die Begränzungsflächen der IV. Klasse erhalten einen grauen Anstrich nach der Farbetafel IVA.
Die einzelnen Felder sowie die Thüren und Fenster werden mit einem 2 mm breiten hellrothen Streifen abgesetzt.
Die Anschriften an dem Wagenkasten und Untergestelle sind mit gelber Farbe auszuführen.

B. Vorschriften für die Gepäck- und Güterwagen

Die äußeren Flächen der Kastenwände sowie der Langträger und Kopfstücke der Gepäck- und Güterwagen erhalten einen rothbraunen Anstrich nach der Probefarbetafel für Güterwagen. Die vertikalen Kanten der Wagenkasten werden mit einem 10 mm breiten schwarzen Streifen abgesetzt.
Die eisernen Beschlagtheile sind schwarz zu streichen und die Stiele der Wände schwarz abzusetzen.
Die Anschriften (Buchstaben und Zahlen) sind mit gelber Farbe auszuführen.

II. Bezeichnung der Wagen

A. Vorschriften für Personenwagen

Für die Bezeichnungen der Personenwagen sind die Zeichnungen No. 55 und 56 maaßgebend sowie die Werkzeichnungen No. 49, 50 und 54.

1. Bezeichnungen am Wagenkasten

a. Eigenthumsvermerk
In der Mitte jeder Seitenwand ist unterhalb der Wagen-No. als allgemeines Eigenthumsmerkmal, welches die Zugehörigkeit zur preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung angiebt, ein Wappen mit dem heraldischen preußischen Adler mit Krone angebracht und unter demselben ein Band mit den Buchstaben K.P.E.V. (Königl. preußische Eisenbahn-Verwaltung) - vgl. Zeichnung No. 54. - Bei den Wagen der für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen ist außerdem die alte Eigenthums-Chiffre (B.St.E., M.H.E., Rh.E. etc.) an der Kopfwand anzubringen nach den Zeichnungen No. 55 und 56.

b. Nummer des Wagens
Die Wagen-Nummer ist möglichst in der Mitte jeder Seitenwand an dem Dache auf einem besonderen Schilde nach der Zeichnung No. 49 anzubringen. Wenn nach den Normen

für die Construction der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juni 1878 § 23 das freizulassende Profil oder die Lage der Thüren und Fenster die Anbringung dieses Schildes nicht zuläßt, ist die Wagen-Nummer direkt auf jeder Seitenwand möglichst nahe in die Mitte der Länge anzubringen. Außerdem wird an den oberen Ecken jeder Stirnwand die Wagen-No. angeschrieben.

c. Serienbezeichnung
Die Buchstaben zur Bezeichnung der Serie der Wagen sind an der linken Seite jeder Stirnwand dicht unter der Wagen-No. anzuschreiben.

d. Coupee-Bezeichnung
Zur Bezeichnung der Coupees ist nach dem Rescript vom 12. Mai 1874 die Wagenklasse für jedes Coupee und unter derselben ein Buchstaben anzuschreiben. Mit dieser Bezeichnung ist jede Coupeethür zu versehen. Wenn durch dieselbe Thür mehrere Coupees zugänglich sind, so ist die Coupee-Bezeichnung noch an den Seitenwänden unterhalb der Fenster anzubringen. Die Coupee-Bezeichnung kann durch Metallzeichen, Porzellanschilder oder Anschriften bewirkt werden, und in der bisher ausgeführten Form bestehen bleiben.

e. Revisionswerkstatt
Sofern die Wagen einer bestimmten Werkstatt zur regelmäßigen Revision und Reparatur überwiesen sind, ist der Namen dieser Werkstatt an jeder Stirnwand dicht über dem Buffer mit gewölbter Stoßfläche anzuschreiben.

f. Bezeichnung derjenigen Wagen, welche nicht auf fremde Bahnen übergehen dürfen
Diejenigen Wagen, welche in das in § 23 der Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vorgeschriebene Umhüllungsprofil hineinreichen, erhalten an der rechten Seite jeder Längswand einen weißen Kreis von 150 mm Durchmesser, der zur Hälfte auf der Längswand und zur Hälfte auf der Stirnwand so angebracht ist, daß sein Mittelpunkt 400 mm über der Unterkante des Wagenkastens liegt.
Abnehmbare Schaffner-Coupees dürfen in das Umhüllungsprofil hineinreichen.

2. Bezeichnungen an dem Langträger des Untergestelles

a. Eigenthumsvermerk
Als spezielles Eigenthumsmerkmal, welches die Zugehörigkeit zu einem Directionsbezirk angiebt, ist möglichst in der Mitte des Langträgers, unterhalb der Wagen-Nummer und des allgemeinen Eigenthumsvermerkes der Namen des Direktionssitzes anzuschreiben, z. B. Berlin, Bromberg, Hannover, Frankfurt, Magdeburg, Cöln l. rh. und Cöln r. rh.

b. Nummer des Wagens
Die Wagen-Nummer wird rechts neben dem speziellen Eigenthumsmerkmal angebracht.

c. Eigengewicht
Das Eigengewicht inclus. Achsen und Rädern ist an der linken Seite des Langträgers nahe am Ende in Kilogramm anzugeben.

d. Tragfähigkeit
Die Tragfähigkeit, d. h. die Zahl der Personen, welche im Wagen aufgenommen werden können, ist rechts neben dem Eigengewicht anzuschreiben.

e. Revisionsvermerk
Der Revisionsvermerk, aus welchem Tag, Monat und Jahr der letzten Revision des Wagens ersichtlich ist, wird an der rechten Seite des Langträgers nahe am Ende desselben angebracht. Hat eine andere Werkstatt als die an der Stirnwand bezeichnete die Revision bewirkt, so ist das telegraphische Zeichen des Namens derselben vor die Bezeichnung des Revisionsdatums zu setzen.

f. Bezeichnung des Lieferanten
Jeder neu zu beschaffende Personenwagen, und – soweit dies möglich – jeder bereits vorhandene, erhält am Langträger ein Schild, auf welchem die Firma und der Wohnsitz des Lieferanten sowie die Jahreszahl der Lieferung angegeben ist.

B. Vorschriften für Gepäck- und Güterwagen

Für die Bezeichnung der Gepäck- und Güterwagen ist die Zeichnung No. 57 maaßgebend, sowie die Werkzeichnungen No. 52, 53 und 54.

1. Bezeichnungen am Wagenkasten

a. Eigenthumsvermerk
Als allgemeines Eigenthumsmerkmal, welches die Zugehörigkeit zur Preußischen Staatsbahn-Verwaltung ausdrückt, ist an jeder Seitenwand ein preußischer heraldischer Adler auf weißem Felde anzubringen und unter demselben die Buchstaben K. P. E. V. (Königl. preußische Eisenbahn-Verwaltung), vergl. Zeichnung No. 57.
Das allgemeine Eigenthumsmerkmal ist bei den Gepäck- und bedeckten Wagen auf der Mitte der Schiebethür, bei den offenen Wagen mit je einer Seitenthür in jeder Wand links neben dieser Thür anzubringen.
Das spezielle Eigenthumsmerkmal, welches die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Directionsbezirk angiebt, und welches durch den Namen des Directionsbezirkes ausgedrückt wird (Berlin, Bromberg, Hannover, Frankfurt, Magdeburg, Cöln l. rh., Cöln r. rh.), ist in einer Horizontalen mit der Wagennummer und links von dieser dicht unter dem allgemeinen Eigenthumsmerkmal anzubringen.
Bei den Wagen der für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen ist außerdem die alte Eigenthums-Chiffre (B.St.E., M.H.E., Rh.E. etc.) an der Kopfwand anzuschreiben nach Zeichnung No. 57.

b. Nummer des Wagens
Die Wagen-Nummer ist rechts neben dem speziellen Eigenthumsmerkmal anzuschreiben.

c. Bezeichnung für Militairtransporte
Bei den bedeckten Güterwagen ist die Anschrift für Militairtransporte M. T. .... M. oder ... Pf. an der oberen linken Ecke jeder Seitenwand anzubringen nach den Zeichnungen No. 57 und 52.

d. Bodenfläche
Die Größe der Bodenfläche in qm ist oben an der linken Ecke jeder Seitenwand zu setzen; bei den bedeckten Güterwagen unter die Bezeichnung für Militairtransporte.

e. Radstand
Die Größe des Radstandes in m mit zwei Dezimalstellen ist unter der Angabe für die Bodenfläche anzugeben.

f. Serienbezeichnung
Die Buchstaben zur Bezeichnung der Serie der Wagen sind unter der Angabe für den Radstand anzubringen.

g. Schreibschild für die Routenangabe
An der unteren linken Ecke jeder Seitenwand ist ein möglichst großes schwarzes Schreibschild anzubringen für die Routenangabe mit den Bezeichnungen von und nach.

h. Revisionswerkstatt
Sofern die Wagen einer bestimmten Werkstatt zur regelmäßigen Revision und Reparatur überwiesen sind, ist der Namen dieser Werkstatt an jeder Stirnwand des Wagenkastens dicht über dem Buffer mit gewölbter Stoßfläche anzuschreiben.

i. Bezeichnung der Wagentheile
Die losen Theile eines Wagens, wie Kopfwände, Thürklappen, Drehschemel, Kuppelstangen etc. sind, jedes einzelne Stück, mit dem speziellen Eigenthumsmerkmal (dem Namen des Directionssitzes) und der Wagen-Nummer zu bezeichnen.

k. Bezeichnung derjenigen Wagen, welche nicht auf fremde Bahnen übergehen dürfen
Diejenigen Wagen, welche mit anderen festen Theilen als abnehmbaren Bremser-Coupees in das in § 23 der Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vorgeschriebene Umhüllungsprofil hineinreichen, erhalten an der rechten Seite jeder Längswand einen weißen Kreis von 150 mm Durchmesser, welcher zur Hälfte auf der Längswand und zur Hälfte auf der Stirnwand möglichst so angebracht ist, daß sein Mittelpunkt 400 mm über der Unterkante des Wagenkastens liegt.
Bei denjenigen Güterwagen, welche keine oder nur sehr niedrige Wände haben, wie Langholzwagen etc., sind die vorstehend angegebenen Anschriften an entsprechender Stelle des Untergestelles anzubringen.

2. Bezeichnungen am Langträger des Untergestelles

a. Eigenthumsvermerk
Das spezielle Eigenthumsmerkmal (der Name des Directionssitzes) ist nahe der Mitte des Langträgers anzubringen.

b. Nummer des Wagens
Die Wagen-Nummer befindet sich dicht neben dem speziellen Eigenthumsmerkmal, rechts von demselben.

c. Eigengewicht
Das Eigengewicht inclus. Achsen und Räder ist an der linken Seite des Langträgers nahe am Ende in Kilogramm anzugeben.

d. Tragfähigkeit und größtes Ladegewicht
Die normale Tragfähigkeit in Kilogramm des Wagens ist rechts neben dem Eigengewicht anzuschreiben und unterhalb derselben das größte Ladegewicht in Kilogramm. Letztere Angabe ist für Gepäckwagen nicht erforderlich.

e. Revisionsvermerk
Der Revisionsvermerk, aus welchem Tag, Monat und Jahr der letzten Revision des Wagens ersichtlich ist, ist an der rechten Seite des Langträgers nahe am Ende desselben anzuschreiben. Hat eine andere Werkstatt als die an der Stirnwand bezeichnete die Revision bewirkt, so ist das telegraphische Zeichen des Namens derselben vor die Bezeichnung des Revisionsdatums zu setzen.

f. Angabe loser Wagentheile
Der Vermerk der zu den offenen Güter-Wagen gehörigen losen Theile (Kopfwände, Thürklappen, Drehschemel, Rungen etc.) ist rechts neben der Wagen-Nummer anzuschreiben.

g. Bezeichnung der Wagen, welche von der Beförderung in Personenzügen ausgeschlossen sind
Gepäck- und Güterwagen, welche auf Achsen laufen von weniger als 115 mm Stärke in der Nabe und in Folge dessen von der Beförderung in Personenzügen ausgeschlossen sind, werden am Langträger nahe über der Mitte der rechten Endachse mit einem Kreis von 100 mm Durchmesser versehen, in welchem die Stärke der Achse der Nabe in Millimetern angegeben ist.

h. Bezeichnung des Lieferanten
Jeder neu zu beschaffende Gepäck- und Güterwagen, und - soweit dies möglich - jeder bereits vorhandene, erhält am Langträger ein Schild, aus welchem die Firma und der Wohnsitz des Lieferanten sowie die Jahreszahl der Lieferung angegeben ist.

C. Serienbezeichnung der Wagen

Sämmtliche Wagen werden in Serien getheilt, welche durch lateinische Buchstaben zu bezeichnen und bei den telegraphischen Rapportirungen zu benutzen sind.

Besonders charakterisierte Wagengattungen werden durch große Buchstaben und besondere Eigenthümlichkeiten der einzelnen Gattungen durch kleine Buchstaben ausgedrückt.

1. Bezeichnung der Hauptgattungen

Es werden folgende Hauptgattungen unterschieden:

a. der Personenwagen
Bei den Personenwagen bedeutet

A. einen Personenwagen I. Klasse
B. einen Personenwagen II. Klasse
C. einen Personenwagen III. Klasse
D. einen Personenwagen IV. Klasse
Post. einen Postwagen

Combinierte Wagen werden durch Combination obiger Buchstaben bezeichnet, z. B. A.B. sind Personenwagen I./ II. Klasse.

b. der Gepäck- und Güterwagen
Bei den Gepäck- und Güterwagen bedeutet

P. einen Gepäckwagen
G. einen bedeckten Güterwagen von 10000 kg Tragfähigkeit und einer Bodenfläche bis 16 qm
O. einen offenen, allseitig mit Wänden versehenen Güterwagen – Kastenwagen – von 10000 kg Tragfähigkeit und einer Kastenlänge bis zu 7,00 m
K. einen Kalkwagen
S. einen zum Schienentransport geeigneten Plateauwagen
V. einen bedeckten Viehwagen.

Wagen mit 4 Achsen, welche in der Regel die doppelte Tragfähigkeit eines zweiachsigen Wagens haben, werden durch Doppelbuchstaben bezeichnet:

G.G. einen bedeckten vierachsigen Güterwagen von 20000 kg Tragfähigkeit
S.S. einen vierachsigen Schienenwagen von 20000 kg Tragfähigkeit
H.H. ein Paar zum Langholztransport eingerichteter Wagen, welche mit Steifkuppelung verbunden sind und je einen Drehschemel tragen.

2. Bezeichnung besonderer Eigenthümlichkeiten

Besondere Eigenthümlichkeiten aller Wagen der einzelnen Gattungen werden durch folgende kleineren lateinischen Buchstaben ausgedrückt, welche neben den Gattungsbuchstaben gesetzt werden:

Es bedeutet

E. einen Etagenwagen
C. einen zum Cokstransport mit hohen Wänden versehenen offenen Güterwagen
M. einen Güterwagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit
W. einen Güterwagen von weniger als 10000 kg Tragfähigkeit
L. einen bedeckten Güterwagen von mehr als 16 qm Bodenfläche oder einen offenen Güterwagen von mehr als 7 m Kastenlänge
R. einen Güterwagen, welcher wegen seines geringen Radstandes von der Beförderung in Personenzügen ausgeschlossen ist
T. einen offenen Güterwagen mit Trichter oder Bodenklappen
K. einen an den Stirnwänden mit abnehmbaren Klappen versehenen Wagen.

Weitere Zeichen für Spezialwagen können nach Bedürfniß von den einzelnen Verwaltungen bestimmt werden.

3. Zusammenstellung der Serienbezeichnungen

a. Personenwagen

A. Personenwagen I. Klasse oder Revisionswagen
A.B. Personenwagen I. und II. Klasse
B. Personenwagen II. Klasse
B.C. Personenwagen II. und III. Klasse
B.C.E. Personenwagen II. und III. Klasse mit 2 Etagen
C. Personenwagen III. Klasse
C.E. Personenwagen III. Klasse mit 2 Etagen
C.D. Personenwagen III. und IV. Klasse
D. Personenwagen IV. Klasse
C.Post. Personenwagen III. Klasse mit Post-Coupee
Post einen Postwagen

b. Gepäckwagen

P. Gepäckwagen
P.G. Gepäckwagen für Güterzüge
P.Post. Gepäckwagen mit Post-Coupee

c. Güterwagen

G. Bedeckter Güterwagen von 10000 kg Tragfähigkeit bis incl. 16 qm Bodenfläche
G.M. Bedeckter Güterwagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit und Bodenfläche bis 16 qm
G.W. Bedeckter Güterwagen von geringerer Tragfähigkeit als 10000 kg
G.L. Bedeckter Güterwagen von 10000 kg Tragfähigkeit und mehr als 16 qm Bodenfläche
G.M.L. Bedeckter Güterwagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit und mehr als 16 qm Bodenfläche
G.W.R. Bedeckter Güterwagen von geringerer Tragfähigkeit als 10000 kg, welcher wegen seines kurzen Radstandes oder wegen geringer Achsstärke in Personenzügen nicht laufen darf
G.G. Bedeckter vierachsiger Güterwagen von 20000 kg Tragfähigkeit
V. Bedeckter Viehwagen von 10000 kg Tragfähigkeit und bis incl. 16 qm Bodenfläche
V.O. Offener Viehwagen von 10000 kg Tragfähigkeit und bis incl. 16 qm Bodenfläche

V.L. Bedeckter Viehwagen von 10000 kg Tragfähigkeit und mehr als 16 qm Bodenfläche

V.E. Bedeckter Viehwagen von 10000 kg Tragfähigkeit und 16 qm Bodenfläche mit Etagen durch Zwischenböden gebildet

V.W. Bedeckter Viehwagen von weniger als 10000 kg Tragfähigkeit und bis incl. 16 qm Bodenfläche

V.E.L. Bedeckter Viehwagen mit Etagen von 10000 kg Tragfähigkeit und mehr als 16 qm Bodenfläche

V.E.W. Bedeckter Viehwagen mit Etagen von weniger als 10000 kg Tragfähigkeit

V.W.R. Bedeckter Viehwagen von weniger als 10000 kg Tragfähigkeit und bis incl. 16 qm Bodenfläche, welcher wegen seines kurzen Radstandes oder wegen geringer Achsstärke in Personenzügen nicht laufen darf

K. Kalkwagen von 10000 kg Tragfähigkeit

K.M. Kalkwagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit

K.W. Kalkwagen von weniger als 10000 kg Tragfähigkeit

K.W.R. Kalkwagen von weniger als 10000 kg Tragfähigkeit, welcher wegen seines kurzen Radstandes oder wegen geringer Achsstärke in Personenzügen nicht laufen darf

O. Offener, allseitig mit Wänden versehener Güterwagen (Kastenwagen) von 10000 kg Tragfähigkeit und einer Kastenlänge bis zu 7 m

O.C. Offener Güterwagen wie vor (zu O.) mit hohen Wänden zum Cokstransport geeignet

O.K. Offener Güterwagen wie vor (zu O.) mit abnehmbaren Klappen an den Stirnwänden

O.M. Offener Güterwagen wie vor (zu O.) mit mehr als 10000 kg Tragfähigkeit

O.W. Offener Güterwagen mit einer Kastenlänge bis zu 7 m und weniger als 10000 kg Tragfähigkeit

O.L. Offener Güterwagen von 10000 kg Tragfähigkeit und einer Kastenlänge von mehr als 7 m

O.T. Offener Güterwagen wie vor (zu O.) mit Trichter oder Bodenklappen

O.M.L. Offener Güterwagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit und mehr als 7 m Kastenlänge

O.W.R. Offener Güterwagen wie vor (zu O.W.), welcher wegen seines kurzen Radstandes oder wegen geringer Achsenstärke in Personenzügen nicht laufen darf

O.W.T. Offener Güterwagen wie vor (zu O.W.) mit Trichter oder Bodenklappen

O.L.K. Offener Güterwagen wie vor (zu O.L.) mit abnehmbaren Klappen

O.M.L.K. Offener Güterwagen wie vor (zu O.M.L.) mit abnehmbaren Klappen

O.W.T.R. Offener Güterwagen wie vor (zu O.W.T.), welcher wegen seines kurzen Radstandes oder wegen geringer Achsenstärke in Personenzügen nicht laufen darf

O.O. Offener vierachsiger Güterwagen von 20000 kg Tragfähigkeit

S. Schienen-Wagen (Plateau-Wagen) von 10000 kg Tragfähigkeit und einer Plateaulänge bis zu 7 m

S.M. Schienen-Wagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit und einer Plateaulänge bis zu 7 m

S.W. Schienen-Wagen von weniger als 10000 kg Tragfähigkeit und einer Plateaulänge bis zu 7 m

S.L. Schienen-Wagen von 10000 kg Tragfähigkeit und einer mehr als 7 m Plateaulänge

S.M.L. Schienen-Wagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit und einer mehr als 7 m Plateaulänge

S.S. Vierachsiger Schienenwagen von 20000 kg Tragfähigkeit

H.H. Ein Paar zum Holztransport eingerichteter Wagen (Langholzwagen), welche mit Steifkupplung verbunden sind und je einen Drehschemel tragen

III. Nummerirung der Wagen

Der einem Direktionsbezirk zugetheilte Wagenpark der Staats- und für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen ist durchlaufend zu nummeriren innerhalb folgender Grenzen:

1. die Personenwagen von 1 bis 2999
2. die Gepäckwagen von 3000 bis 3999
3. die bedeckten Güterwagen von 4000 bis 19999
4. die offenen Güterwagen von 20000 bis unbegrenzt.

Schlußbemerkung für die Wagen der vom Preußischen Staate verwalteten Eisenbahnen

Vorstehende Vorschriften über den Anstrich, die Bezeichnung und Nummerirung der Wagen der Preußischen Staats- und für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen gelten auch für die Wagen derjenigen Privatbahnen, welche vom Staate aber nicht für dessen Rechnung verwaltet werden, mit folgenden Abweichungen:

1. Abweichungen für den Anstrich

Der Anstrich der Personenwagen ist nach den Vorschriften auszuführen, derjenige der Gepäck- und Güterwagen behält die bisherige Farbe.

2. Abweichungen für die Bezeichnung

Die allgemeine Eigenthumsbezeichnung (der preußische heraldische Adler mit der Chiffre K. P. E. V.) fällt fort und anstatt des Direktionssitzes als spezielles Eigenthumsmerkmal ist die volle Eigenthums-Bezeichnung ohne Abkürzung anzuschreiben (nicht etwa O. S. E. resp. B. M. E. resp. B. D.) vergl. Zeichnung No. 58, 59, 60.

Arbeitsplan 1922

Arbeitsplan für die Umzeichnung und Bestandsaufnahme der vollspurigen Personen- und Gepäckwagen der Deutschen Reichsbahn

1 Umzeichnungswerkstätten
Die Umzeichnung der Personen- und Gepäckwagen, mit der eine Bestandsaufnahme und Feststellung der Bauart verbunden ist, findet in besonders bestimmten Umzeichnungswerkstätten statt. Den Umzeichnungswerkstätten können andere Werkstätten oder auch Privatwerke, die die erforderlichen Einrichtungen besitzen, angegliedert werden, jedoch nur dann, wenn der für die Umzeichnung verantwortliche Beamte der Umzeichnungswerkstätte die Umzeichnung und die übrigen Arbeiten überwachen kann.

2 Umzuzeichnende Wagen
Umzuzeichnen sind die Personen- und Gepäckwagen, die einer der ehemaligen Deutschen Staatsbahnverwaltungen gehört haben, die im Betrieb befindlichen Einheitswagen sowie die Privatwagen, die in den Wagenpark einer dieser Verwaltungen eingestellt waren.

Nicht umzuzeichnen sind

a Privatwagen, die nicht in den Wagenpark einer der Verwaltungen eingestellt waren,
b Bahndienstwagen (auch Arzt-, Versuchs- und Unterrichtswagen).

Die Umzeichnung der vorübergehend an andere Direktionen abgegebenen Wagen hat die Eigentumsdirektion zu veranlassen.

3 Vornahme der Umzeichnung
Alle Personen- und Gepäckwagen sind anläßlich der Umzeichnung mit den neuen Schildern, Nummern, Anschriften und, abgesehen von den Stadtbahn- und Vorortwagen (vergl. Anlage 3), mit den Adlerbildern zu versehen. Wagen, über deren Zugehörigkeit Zweifel bestehen, sind vor der Umzeichnung im Bereich der Reichsbahndirektionen der Zweigstelle Preußen-Hessen dem Eisenbahn-Zentralamt, im Bereich der Reichsbahndirektionen der Zweigstelle Bayern dem Verkehrsamt beim Reichverkehrsministerium Zweigstelle Bayern in München, und im Bereich der übrigen Reichsbahndirektionen diesen zur Feststellung des Eigentums zu melden. Ganz besonders ist auf die Wagen zu achten, die die Bezeichnung Bromberg, Danzig, Kattowitz, Posen, Saarbrücken und Elsaß-Lothringen tragen. Vor der Umzeichnung dieser Wagen ist erst die Zustimmung des Eisenbahn-Zentralamts einzuholen.

4 Art der Umzeichnung
Die Personen- und Gepäckwagen der Deutschen Reichsbahn, die umzuzeichnen sind, erhalten:

1	den Reichsadler mit der Umschrift Deutsche Reichsbahn
2	eine neue Nummer
3	den Namen einer Eigentumsdirektion
4	ein neues Gattungszeichen (siehe Anlage 6)
5	das Eigengewicht in t (z. B. 39,5 t)
6	die Platzzahl (getrennt nach Klassen z. B. 25/28 Pl.)
7	die Bremsart[404].

Die Privatwagen, die in den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn eingestellt sind, erhalten:

1	eine neue Nummer, dahinter das Zeichen P
2	den Namen der Heimatdirektion
3	ein neues Gattungszeichen
4	das Eigengewicht in Tonnen (z. B. 39,5 t)
5	die Bremsart.

Die Anschriften bei den Personen- und Gepäckwagen sind nach den Angaben auf Anlage 1, 2 und 3 anzubringen. Bei Wagen abweichender Bauart sind die Anschriften möglichst in entsprechender Weise, wie auf den Anlagen angegeben, auszuführen. Bei neuen Wagen ist die Nummer und Direktionsbezeichnung auf ein gemeinsames Schild aufzuschreiben, bei alten Wagen, deren Nummernschilder zu klein sind, ist die neue Nummer auf dem Nummernschild und die Direktionsbezeichnung darunter anzuschreiben.
An allen D-Zugwagen und den für den Verkehr mit dem Ausland in Frage kommenden Personen- und Gepäckwagen ist das Zeichen „RIC“ nach § 3811 und Anlagen E1 und E2 des dritten Abschnittes des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und im internationalen Verkehr (VPÜ/RIC) anzubringen.

5 Besondere gleichzeitig mit der Umzeichnung vorzunehmende Arbeiten
Zur Feststellung des Bestandes der Personen- und Gepäckwagen und ihrer Bauart sind besondere Aufschreibungen zu machen.

a Aufschreibungen

Die Aufschreibungen sind zunächst auf „Aufnahmezettel“ (vergl. Anlage 4) zu machen und danach die Meldung des Wagens erforderliche Abschrift herzustellen (deutliche Schrift).

b Nachprüfung der an den Wagen verbleibenden Anschriften

Es ist zu prüfen, ob die verbleibenden Anschriften den angegebenen Vorschriften (vergl. Anlage 3) entsprechen. Falsche Anschriften sind zu berichtigen.

c Beseitigung bisher vorgeschriebener Anschriften
Zu beseitigen sind:

1	die Anschriften der Nummer, des Gattungszeichens, der Heimatstation und der Bremsart an den Stirnwänden
2	die alte Länderbezeichnung
3	die alten Wappenschilder
4	die im Innern der Wagen vorhandenen alten Nummern. (Die Fabrikschilder der Wagenbauanstalten sind an den Wagen zu belassen.)
5	Gewicht, Platzzahl und Bremsart am Langträger
6	Anschriften über Militärtransport an der Seitenwand (z. B. bayerische Wagen).

6 Verantwortlicher Beamter
In jeder Umzeichnungswerkstätte wird ein besonderer Beamter bestimmt, dem die Überwachung der Umzeichnung, die Ausfüllung der Aufnahmezettel und die Vornahme der erforderlichen Messungen übertragen wird (vergl. Vordruck Aufnahmezettel Anlage 4). Er ist dafür verantwortlich, daß an jedem umgezeichneten Wagen die Umzeichnungen und die nach Punkt 4 und 5 in der Werkstätte vorzunehmenden Arbeiten richtig ausgeführt sind. Er unterzeichnet die an die Reichsbahndirektion und das Eisenbahn-Zentralamt einzusendenden Aufnahmezettel (Abschrift), womit er gleichzeitig bescheinigt, daß die Angaben auf den Aufnahmezetteln mit seinen Eintragungen im Aufnahmezettel (Urschrift) (Anlage 4) übereinstimmen.

7 Farbenton der Anschriften
Der Ton der gelben Anschriften ist der Farbe der Adlerbilder anzupassen.

8 Bekanntgabe der umzuzeichnenden Wagen an den verantwortlichen Beamten
Damit der verantwortliche Beamte die erforderlichen Angaben und Aufschreibungen machen kann, muß er rechtzeitig davon in Kenntnis gesetzt werden, bei welchen Wagen die Umzeichnung vorgenommen werden soll. Die Wagen, die einen neuen Anstrich erhalten sollen, sind ihm etwa zwei Tage vor Beginn der mit dem Neuanstrich zusammenhängenden Arbeiten anzugeben.

9 Feststellung der neuen Bezeichnung
Der verantwortliche Beamte ermittelt an Hand des Umnummerungsplanes die neue Gattungsbezeichnung (vergl. auch Anlage 6), die Nummer und die Direktionsbezeichnung.

10 Prüfung und Berichtigung der verbleibenden Anschriften
Der verantwortliche Beamte prüft die verbleibenden Anschriften, ob sie den angegebenen Vorschriften (vergl. Anlage 3) entsprechen und schreibt etwa erforderliche Änderungen auf den Anschriftenzettel, der auf ein Fenster aufzukleben ist.

11 Entfernen der alten und Anbringen der neuen Anschriften
Nunmehr werden die zu entfernenden Anschriften, auch etwa vorhandene falsche Anschriften sowie die Eigengewichtsanschrift am Wagenkasten und Langträger entfernt und nach Ausbesserung des Anstriches die neuen Anschriften angebracht.
Die von dem verantwortlichen Beamten angebrachten Zettel dürfen erst beim Ausgang des Wagens aus der Werkstätte entfernt werden.

12 Ausfüllen der Aufnahmezettel
Der verantwortliche Beamte macht die vorgeschriebenen Eintragungen in die Aufnahmezettel (Anlage 4) und gibt dieselben in sein Büro, wo sofort von jedem Aufnahmezettel eine Abschrift mit schwarzer Tinte und in deutlicher Schrift angefertigt wird. Angaben, die auf allen Aufnahmezetteln wiederkehren, wie Direktionsbezirk, Gattungszeichen, Kunze-Knorrbremse P, sowie auf der Vorderseite links oben der Name der Umzeichnungswerkstätte können durch Stempeldruck hergestellt werden. Die laufende Nummer der Aufnahmezettel ist im Büro in die entsprechenden Abschriften zu übertragen. Die Abschriften sind je mit den zugehörigen Aufnahmezetteln (Urschrift) der gleichen fortlaufenden Nummern möglichst umgehend dem verantwortlichen Beamten wieder zu übergeben.

13 Nachprüfung der Anschriften und Bescheinigung der Richtigkeit
Der verantwortliche Beamte prüft die Richtigkeit der Anschriften an jedem Wagen an Hand der Abschriften. Er unterzeichnet den Aufnahmezettel und die Abschrift durch Namensunterschrift und Tagesangabe.

14 Freigabe des Wagens
Nach Entfernung der am Wagen angeklebten Anschriftenzettel (Anlage 8) und etwaiger Kreideanschriften gibt der verantwortliche Beamte den Wagen zur Inbetriebnahme frei, indem er z. B. seinen Namenszug auf eine Pufferscheibe schreibt.
Kein umgezeichneter Wagen darf ohne Zustimmung des verantwortlichen Beamten in Betrieb gegeben werden.

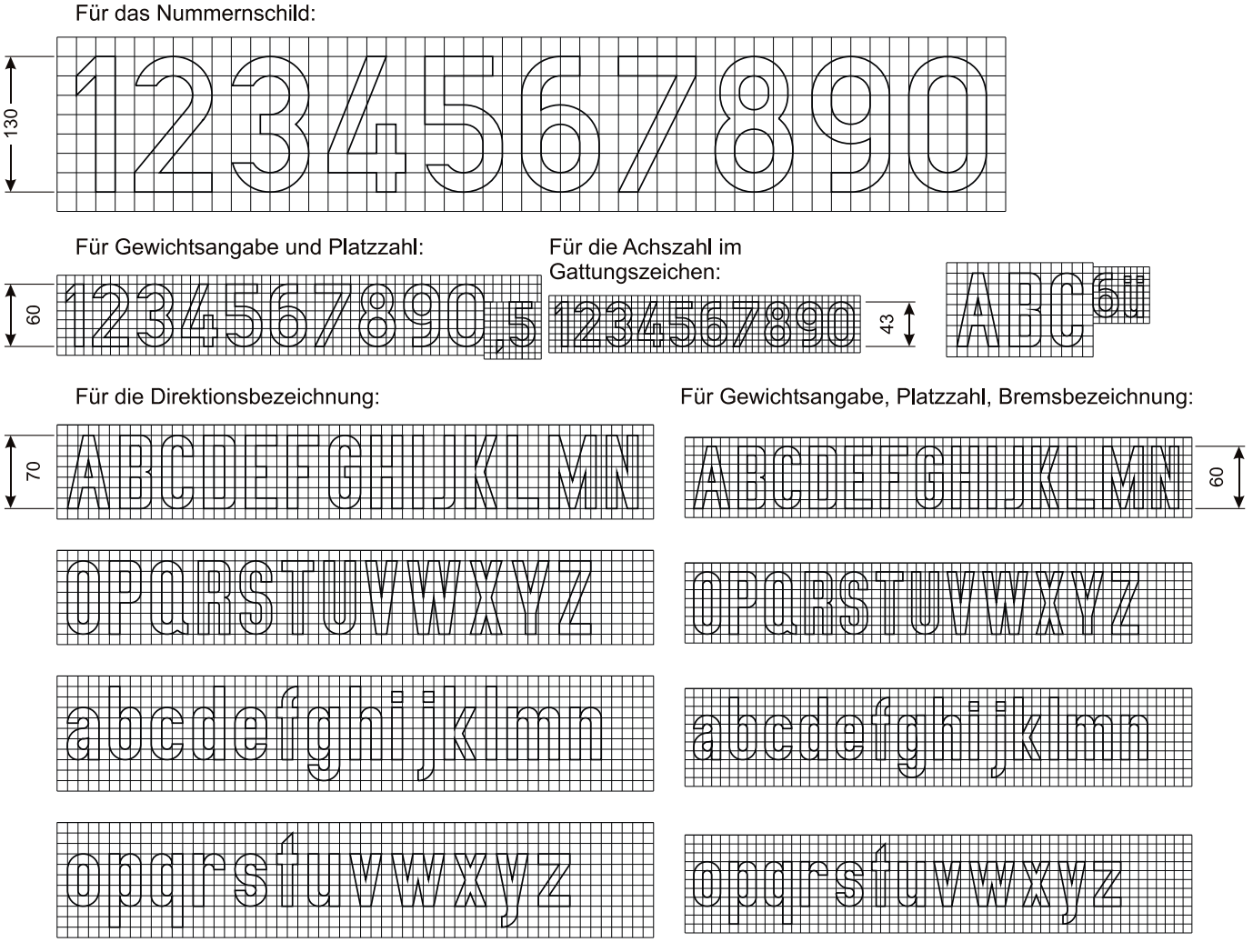
15 Versendung der Aufnahmezettel (Abschrift)
Die vom verantwortlichen Beamten unterzeichneten und mit fortlaufenden Nummern versehenen Aufnahmezettel sind laufend der vorgesetzten Reichsbahndirektion „eingeschrieben“ einzusenden. Letztere nimmt an Hand der eingegangenen Aufnahmezettel die Berichtigung des bildlichen Wagenverzeichnisses vor und sendet die mit Vermerk versehenen Aufnahmezettel unverzüglich an das Eisenbahn-Zentralamt weiter.

16 Eintragung der umgezeichneten Wagen in den Nummernplan der Umzeichnungswerkstätte
Die umgezeichneten Wagen sind an Hand des Aufnahmezettels zur steten Kontrolle und Übersicht in den Nummernplan der Umzeichnungswerkstätte laufend einzutragen. Die laufenden Nummern dieser Eintragungen müssen mit den laufenden Nummern der zugehörigen Aufnahmezettel (Urschrift und Abschrift) übereinstimmen.

17 Aufbewahrung der Aufnahmezettel
Die Aufnahmezettel (Urschrift) müssen von den Umzeich-

nungswerkstätten wegen Anforderung von Ersatzkarten und sonstiger Rückfragen, nach den laufenden Nummern geordnet, sorgfältig aufbewahrt werden.
Hierzu 10 Anlagen:

Anlage 1: Größenmaße der Anschriften (Wagennummer und Anschriftenfeld)



Anlage 2: Muster für die Anschriften der Hauptgattungen (Blatt 1 - 10)
(Diese Anlage ist hier nicht wiedergegeben.)

Anlage 3: zum Arbeitsplan
Auszug aus dem Erlaß des Herrn Reichsverkehrsministers vom 15. Oktober 1922 – E VII 73 D 22.238 – über die Bezeichnung der Wagen
Alle D-Zug- und Personenwagen und die D-Zuggepäckwagen erhalten auf jeder Wagenseite möglichst in der Wagenmitte den Reichsadler mit der Umschrift „Deutsche Reichsbahn“ etwa in der Mitte der Fensterhöhe zwischen den Fenstern. Das Adlerbild ist mittels Abziehbildes herzustellen, und zwar schwarz auf gelbem Grunde. Der Ton der gelben Farbe des Adlers soll derselbe sein wie der der übrigen Anschriften. Das Adlerbild ist in 2 Größen zu fertigen, das kleinere für Wagen, bei denen der Raum zwischen 2 Fenstern für den größeren Adler zu schmal ist, das größere für alle übrigen Wagen. Sofern es in einzelnen Fällen wegen vorhandener Deckleisten oder dergl. etwa nicht unmittelbar auf der Blechbekleidung angebracht werden kann, ist es auf eine aufzuschraubende Blechplatte zu setzen (vergl. Anlage 10). Von dieser Art der Anbringung ist jedoch nur im Notfalle Gebrauch zu machen.
Die Anbringung des Adlerbildes bei den Stadtbahn- und Vorortwagen wird vorläufig noch vorbehalten. Es ist zunächst

nur bei den demnächst zu liefernden neuen Vorortwagen für die Berliner elektrischen Vorortstrecken vorzusehen.
Die Nummer des Wagens und der Name der Reichsbahndirektion, der der Wagen zugeteilt ist, sind bei den Personenwagen und bei den D-Zug-Gepäckwagen auf ein besonderes Schild in der Weise zu schreiben, daß oben die Nummer und darunter der Name der Reichsbahndirektion steht, Zahl und Schrift sollen gelb, der Grund schwarz sein. Dieses Schild ist über das Adlerbild möglichst dicht unter die Dachkante zu setzen. Die Bezeichnung der Wagengattung (Gattungszeichen), des Gewichts, der Platzzahl getrennt nach Klassen und der Bremsart sind untereinander in der oberen linken Ecke der Wagenkastenseitenwand (vom Beschauer gesehen) in gelber Farbe anzuschreiben, dabei das Wagengewicht in Tonnen mit einer Dezimalstelle mit der Abkürzung „t“, z. B. 39,5 t. Es soll also auch die Bremsart, und zwar in der üblichen Abkürzung, in gelber Farbe am Wagenkasten angebracht werden, weil diese für den Zugführer notwendig ist.
Die Anschriften der Nummer, des Gattungszeichens und der Bremsart an den Stirnwänden sind zu beseitigen.

Anlage 4: Aufnahmezettel

(Diese Anlage ist hier nicht wiedergegeben.)

Anlage 5: Nummernplan der Umzeichnungswerkstätte

(Diese Anlage ist hier nicht wiedergegeben.)

Anlage 6: Gattungszeichen

Die neuen Gattungszeichen der Reichsbahn-Personen-, Gepäck- und Postwagen

A Hauptgattungszeichen

A	= Personenwagen 1. Klasse
B	= Personenwagen 2. Klasse
C	= Personenwagen 3. Klasse
D	= Personenwagen 4. Klasse
AB	= Personenwagen 1. u. 2. Klasse
ABC	= Personenwagen 1. 2. u. 3. Klasse
BC	= Personenwagen 2. u. 3. Klasse
CD	= Personenwagen 3. u. 4. Klasse
Pw	= Personenzug-Gepäckwagen
Pwg	= Güterzug-Gepäckwagen
Post	= Bahnpostwagen
Salon	= Salonwagen
WL	= Schlafwagen 1. u. 2. Klasse
WLC	= Schlafwagen 3. Klasse
WR	= Speisewagen

B Zusätze zu den Hauptgattungszeichen

Für Wagen mit mehr als zwei Achsen soll die Achsenzahl durch Beifügung der entsprechenden Ziffer zum Gattungszeichen angegeben werden, z. B. A^3, AB^4, BC^3, C^3, Pw^4 usw. (als Index hochsetzen).
Wagen mit Durchgang, Übergangsbrücken und Faltenbälgen sind mit „ü“ zu bezeichnen, z. B. $AB^{4ü}$, $BC^{3ü}$, $A^{3ü}$ usw.
Wagen mit Durchgang und offenen Übergangsbrücken sind mit „i“ zu bezeichnen, z. B. B^i, BC^{3i}, CD^{4i} usw.
Wagen mit Durchgang und Übertritt, nur für das Personal geeignet, sind mit „u“ zu bezeichnen, z. B. B^u, BC^{3u}, C^{4u} usw.
Bei den vereinigten Gepäck- und Postwagen sind die Achsenzahlen und Nebengattungszeichen an das Ende der Gat-tungsbezeichnung zu setzen, also $PwPost^3$, $PwPost^u$, $PwPost^{3u}$ usw.
Bei den vereinigten Gepäck- und Personenwagen ist die Bezeichnung des Gepäckabteils voranzusetzen, zum Beispiel $PwC^{4ü}$, PwB, PwC, PwD usw.
Güterzug-Gepäckwagen, die mit Luftbremse oder -leitung ausgerüstet sind, ist der Buchstabe „n“ hinzuzufügen, so daß das ganze Gattungszeichen nunmehr Pwg^n, Pwg^{n3}, Pwg^{ni} usw. lautet.
Bedeckte Güterwagen mit dem Gattungszeichen N^i, N^{ci}, N^{di} usw., die als Gepäckbeiwagen benutzt werden, sind mit Pg^d zu bezeichnen.

C Triebwagen

Für Triebwagen sind folgende Gattungsbezeichnungen zu verwenden:

1	Klassenbezeichnung
2	Achsenzahl (bei mehr als 2 Achsen als Index hochsetzen)
3	„i“ (hochsetzen)
4	Nebengattungszeichen auf der Linie:
	„e“ für elektrische Triebwagen
	„v“ Triebwagen mit Verbrennungsmotor
	„d“ Dampftriebwagen
	„a“ Akkumulatoren-Triebwagen
	„l“ Triebwagen für Oberleitung
	„s“ Triebwagen für 3. Schiene
5	Bezeichnung „T“ als Triebwagen (am Ende des Gattungszeichens).

Die Gattungsbezeichnung eines dreiachsigen Triebwagens 3. Klasse mit Durchgang und offener Übergangsbrücke würde also lauten:

$C^{3i}dT$	für Dampftriebwagen
$C^{3i}vT$	für Verbrennungstriebwagen
$C^{3i}eaT$	für Akkumulatorentriebwagen
$C^{3i}elT$	für Triebwagen für Oberleitung
$C^{3i}esT$	für Triebwagen für 3. Schiene.

Bei mehrteiligen Triebwagen, die im allgemeinen eine geschlossene, nicht zu trennende Einheit bilden, würde das „T“ bei den Wagenteilen (Beiwagen) entfallen, die keinen Antrieb besitzen. Hier würden aber ebenfalls die Nebengattungszeichen ea, el, es, v oder d zu verwenden sein. Es würde das Gattungszeichen also lauten für einen Triebwagen z. B. $C^{4i}elT$ und für einen Beiwagen z. B. $C^{3i}el$.

D Abgekürzte Bezeichnungen für besondere Einrichtungen der Wagen

Lfd. Nr.	Abgekürzte Bezeichnung	Vollständige Bezeichnung der besonderen Einrichtungen
1	Avbr	Automatische Vakuumbremse
2	Avgbr	Automatische Vakuum-Güterzugbremse
3	Avl	Automatische Vakuum-Bremsleitung
4	Avsbr	Automatische Vakuum-Schnellbremse
5	Avsbr 02	Automatische Vakuum-Schnellbremse 1902
6	Avubr	Automatische Vakuumbremse mit Umschalthahn
7	Bhz	Brikettheizung
8	Br	Handbremse (Spindelbremse)
9	Cbr	Carpenterbremse
10	Ck	Clayton-Kuppelung
11	Dbr	Dampfbremse
12	Dhz	Dampfheizung
13	Dl	Dampfheizleitung
14	Evbr	Einfache Vacuumbremse, Hardybremse
15	Evl	Einfache Vacuumbremsleitung, Hardybremsleitung
16	Gwbr	Gewichtsbremse
17	Gwl	Gewichtsbremsleitung
18	Hbbr	Heberleinbremse
19	Hbl	Heberleinbremsleitung
20	Hhz	Hochdruckdampfheizung
21	Hnbr	Henrybremse (nicht selbsttätige Westinghousebremse)
22	Hnl	Henrybremsleitung
23	Hzl	Heizleitung
24	Kkpbr	Kunze-Knorrbremse P (für Personenzüge)
25	Kksbr	Kunze-Knorrbremse S (Schnellbremse für D- und Eilzüge)
26	Kgbr	Knorrgüterzugbremse
27	Kkgbr	Kunze-Knorrbremse G (für Güterzüge)
28	Kkgobr	Kunze-Knorrbremse G (für Güterzüge) ohne Handbremse
29	Köbr	Körtingvakuumbremse
30	Köl	Körtingbremsleitung
31	Ksbr	Knorrschnellbremse
32	Ksbr G P	Knorrschnellbremse mit Güterzug-Personenzug-Wechsel
33	Kü	Kühlwagen
34	Lhz	Luftheizung
35	Ll	Luftdruckbremsleitung
36	Nbr	Notbremse
37	Nhz	Niederdruckdampfheizung
38	Nhhz	Niederdruck- und Hochdruckdampfheizung
39	Nuhz	Nieder- und Unterdruckdampfheizung, Pintsch
40	Ohz	Ofenheizung
41	Ölb	Ölbeleuchtung
42	P	Privatwagen
43	Se	Selbstentladewagen
44	Sp	Spezialwagen
45	Stwg	Stationswagen
46	Uvsbr 02	Umschalt-Vakuumschnellbremse 1902
47	Uvsbr 95	Umschalt-Vakuumschnellbremse 1895
48	Uvsbr 95 r	Umschalt-Vakuumschnellbremse 1895 rekonstruiert
49	Sbr	Schleiferbremse (Zweikammersystem)
50	Schbr	Schmidtsche Schraubenradbremse
51	Schl	Schraubenradbremsleitung
52	Ssbr	Schleiferschnellbremse (Einkammersystem)
53	Stbr	Steelbremse
54	Vla	Vereinslenkachsen
55	Wbr	Westinghousebremse
56	Whz	Warmwasserheizung
57	Wsbr	Westinghouseschnellbremse
58	Wsbr G P	Westinghouseschnellbremse mit Güterzug- und Personenwechsel

Anlage 7: Nummernplan

Deutsche Reichsbahn

Die neuen Nummern der vollspurigen Reichsbahn-Personen- und Gepäckwagen

(Nummernplan)

I	Sonderwagen	1 - 9999
II	Salon-, Schlaf- u. Speisewagen	10001 - 14999
III	D-Zugwagen	20001 - 29999
IV	Durchgangwagen	30001 - 59999
V	Abteilwagen	60001 - 89999
VI	Gepäckwagen	90001 - 98999
VII	Vereinigte Personen-, Gepäck- und Postwagen	99001 - 99999

Aufgestellt: Berlin, im November 1922, Eisenbahn-Zentralamt

Lfd. Nr.	Gattungszeichen	Höchstzahl der von einer Rbd gemeldeten Wagen	Zuschlag für wiederaufgefundene Wagen	Zuschlag für Neubeschaffung	Zusammen Spalten 3 - 5	Nummer	Bemerkungen
I	**Sonderwagen**					**1 - 9999**	
A	Triebwagen						
1	dT	13	2	85	100	1 - 99	
2	vT	5	1	94	100	101 - 199	

Lfd. Nr.	Gattungszeichen	Höchstzahl der von einer Rbd gemel deten Wagen	Zuschlag für wiederaufge- fundene Wagen	Zuschlag für Neubeschaffung	Zusammen Spalten 3 - 5	Nummer	Bemerkungen
3	eaT	23	2	275	300	201 - 499	
4	elT	134	6	1360	1500	501 - 1999	
5	esT	37	3	2960	3000	2001 - 4999	
6	Beiwagen				4000	5001 - 8999	
B	Gefangenenwagen						
7	Gefangenenwg	17	1	82	100	9001 - 9099	
C	Lokalbahnwagen						
8	Lokalbahnwg	300	15	585	900	9101 - 9999	
II	**Salon-, Schlaf- und Speisewagen**					**10001 - 14999**	
A	Salonwagen						
9	Salon	37	3	960	1000	10001 - 10999	
10	Saloni						
11	Salon3						
12	Salon3i						
13	Salon3ü						
14	Salon4						
15	Salon4i						
16	Salon4ü						
17	Salon6ü						
B	Schlafwagen						
18	WL4ü	165	15	820	1000	11001 - 11999	
19	WL6ü						
20	WLC4ü	20	2	978	1000	12001 - 12999	
C	Speisewagen						
21	WR4ü	258	12	1730	2000	13001 - 14999	
22	WR6ü						
III	**D-Zugwagen**					**20001 - 29999**	
A	Drehgestellwagen						
23	A4ü	6	1	993	1000	20001 - 20999	
24	AB4ü	181	19	1800	2000	21001 - 22999	
25	AB6ü						
26	ABC4ü	112	8	880	1000	23001 - 23999	
27	ABC6ü						
28	B4ü	28	2	970	1000	24001 - 24999	
29	BC4ü	45	5	950	1000	25001 - 25999	
30	C4ü	215	15	2770	3000	26001 - 28999	
31	C6ü						
B	3-achsige Wagen						
32	AB3ü	38	2	360	400	29001 - 29399	
33	B3ü	4	1	95	100	29401 - 29499	
34	C3ü	39	3	458	500	29501 - 29999	
IV	**Durchgangwagen**					**30001 - 59999**	
A	Drehgestellwagen						
35	B4i	56	4	940	1000	30001 - 30999	
36	B4u						
37	BC4i	96	4	900	1000	31001 - 31999	
38	BC4u						
39	BC6i						
40	C4i	148	12	840	1000	32001 - 32999	
41	C4u						
42	CD4i	16	1	983	1000	33001 - 33999	
43	CD4u						
44	D4i	275	25	1700	2000	34001 - 35999	
45	D4u						

Lfd. Nr.	Gattungszeichen	Höchstzahl der von einer Rbd gemeldeten Wagen	Zuschlag für wiederaufgefundene Wagen	Zuschlag für Neubeschaffung	Zusammen Spalten 3 - 5	Nummer	Bemerkungen
B	3- u. 2-achsige Wagen						
46	B3i	277	23	700	1000	36001 - 36999	
47	B3u						
48	Bi						
49	Bu						
50	BC3i	446	24	1530	2000	37001 - 38999	
51	BC3u						
52	BCi						
53	BCu						
54	BCDi	12	1	987	1000	39001 - 39999	
55	BDi						
56	C3i	1401	99	7500	9000	40001 - 48999	
57	C3u						
58	Ci						
59	Cu						
60	CD3i	163	12	825	1000	49001 - 49999	
61	CD3u						
62	CDi						
63	CDu						
64	D3i	2544	156	7300	10000	50001 - 59999	
65	D3u						
66	Di						
67	Du						
V	**Abteilwagen**					**60001 - 89999**	
A	Drehgestellwagen						
68	B4	106	9	885	1000	60001 - 60999	
69	BC4	70	5	925	1000	61001 - 61999	
70	C4	719	41	1240	2000	62001 - 63999	
B	3- u. 2-achsige Wagen						
71	B3	1092	58	2850	4000	64001 - 67999	
72	B						
73	BC3	192	18	790	1000	68001 - 68999	
74	BC						
75	BCD3	5	1	994	1000	69001 - 69999	
76	BCD						
77	C3	2620	180	6200	9000	70001 - 78999	
78	C						
79	CD3	11	1	988	1000	79001 - 79999	
80	CD						
81	D3	1910	90	8000	10000	80001 - 89999	
82	D						
VI	**Gepäckwagen**					**90001 - 98999**	
A	D-Zuggepäckwagen						
1	Drehgestellwagen						
83	Pw4ü	100	5	395	500	90001 - 90499	
2	3-achsige Wagen						
84	Pw3ü	156	9	335	500	90501 - 90999	
B	Personenzuggepäckwagen						
1	mit Übergang						
a	Drehgestellwagen						
85	Pw4i	33	2	465	500	91001 - 91499	
86	Pw4u						
b	3- u. 2-achsige Wagen						
87	Pw3i	528	32	940	1500	91501 - 92999	

Lfd. Nr.	Gattungszeichen	Höchstzahl der von einer Rbd gemeldeten Wagen	Zuschlag für wiederaufgefundene Wagen	Zuschlag für Neubescha ffung	Zusammen Spalten 3 - 5	Nummer	Bemerkungen
88	Pw3u	528	32	940	1500	91501 - 92999	
89	Pwi						
90	Pwu						
2	ohne Übergang						
a	Drehgestellwagen						
91	Pw4	41	4	455	500	93001 - 93499	
b	3- u. 2-achsige Wagen						
92	Pw3	635	35	830	1500	93501 - 94999	
93	Pw						
C	Güterzuggepäckwagen						
94	Pg3	1304	96	2600	4000	95001 - 98999	
95	Pg						
96	Pgd						
VII	**Vereinigte Personen-, Gepäck- und Postwagen**					**99001 - 99999**	
A	Personen- und Postwagen						
97	BPost	26	2	172	200	99001 - 99199	
98	CPost						
99	CDPost						
100	DPost						
B	Gepäck- und Personenwagen						
101	PwC4ü	76	4	220	300	99201 - 99499	
102	PwB						
103	PwC						
104	PwD						
C	Gepäck- und Postwagen						
105	PwPost4ü	177	13	310	500	99501 - 99999	
106	PwPost4						
107	PwPost3						
108	PwPost						

Anlage 8: Anschriftenzettel
(Diese Anlage ist hier nicht wiedergegeben.)

Anlage 9: Befestigung des Nummernschildes an den Personenwagen
(Diese Anlage ist hier nicht wiedergegeben.)

Anlage 10: Befestigung des kleinen Adlerschildes an den Personenwagen
(Diese Anlage ist hier nicht wiedergegeben.)

Abkürzungen

Bremsbauarten

Abk	Abk	Abk	Bedeutung
1930	1953	1965	
Avbr	Av		Saugluftbremse Bauart Hardy ohne Beschleunigungsventil, mehrlösig, Bremsart P
Avpbr	Avp		Saugluftbremse Bauart Hardy mit Beschleunigungsventil, mehrlösig
Avubr	Avu		Saugluftbremse Bauart Hardy ohne Beschleunigungsventil, mit Umschaltvorrichtung für nicht selbsttätige Bremswirkung, Bremsart P
		D	Scheibenbremsen (ab 1969)
Di			Zahnradbremse, Differentialbremse für Zahnradbahnen
	Dir		Einkammer-Druckluftbremse Bauart Henry, direkt wirkend, ohne Steuerventil
	el		elektrische Bremssteuerung
	el W	E	elektrische Widerstandsbremse
Evbr	Ev		Saugluftbremse Bauart Hardy, nicht selbsttätig, mehrlösig, Bremsart P
Gwbr			Gewichtsbremse
Hbbr			Heberleinbremse
	Hik		Hildebrand-Knorr-Bremse
Hikgbr	Hikg	Hik-G	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Hildebrand-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung, Umstellvorrichtung leer – beladen
Hikpbr	Hikp	Hik-GP	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Hildebrand-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung, Umstellvorrichtung G – P, Umstellvorrichtung leer – beladen
		Hik-GP-A	Hildebrand-Knorr-Bremse für Güter- und Personenzüge mit selbsttätiger Lastabbremsung
		Hik-P	Hildebrand-Knorr-Bremse für Personenzüge
Hikssbr	Hikss	Hik-GPR	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Hildebrand-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung, mit Drückübersetzer, geschwindigkeitsabhängigem Bremsdruckregler, gekoppeltem Beschleuniger, Umstellvorrichtung G – P – S – SS
Hnbr	Hn		Einkammer-Druckluftbremse Bauart Henry, direkt wirkend, ohne Steuerventil
Htbr	Ht		Saugluftbremse Bauart Hardy für Triebwagen
Kbr	K		Einkammer-Druckluftbremse Bauart Knorr mit einlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung
	KA	KA-P	Knorr-Bremse für Schienenomnibusse
	K-As		Knorr-Saugluftbremse

Abk	Abk	Abk	Bedeutung
	KE		Knorr-Bremse mit Einheitswirkung
	KEg	KE-G	Knorr-Bremse mit Einheitswirkung für Güterzüge
	KEp	KE-P	Knorr-Bremse mit Einheitswirkung für Personenzüge
		KE-P-A	Knorr-Bremse mit Einheitswirkung mit selbsttätiger Lastabbremsung
		KE-GP	Knorr-Bremse mit Einheitswirkung für Güter- und Personenzüge
	KEs	KE-GPR	Knorr-Bremse mit Einheitswirkung für Schnellzüge
	KEss		Knorr-Bremse mit Einheitswirkung für besonders schnell fahrende Reisezüge
	KET		Knorr-Bremse mit Einheitswirkung für Triebwagen mit Scheibenbremsen
	KE1T		Knorr-Bremse mit Einheitswirkung für Triebwagen mit Klotzbremsen
	Kk		Kunze-Knorr-Bremse mit Einheitswirkung
Kkgbr	Kkg	Kk-G	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Kunze-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil G ohne Beschleunigungseinrichtung und mit Umstellvorrichtung leer – beladen
Kkpbr	Kkp	Kk-GP	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Kunze-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil P und Beschleunigungsventil P, Umstellvorrichtung G – P
Kksbr	Kks	Kk-GPR	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Kunze-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil S und Beschleunigungsventil S, Umstellvorrichtung G – P – S
Köbr	Kö		Saugluftbremse Bauart Körting mit Beschleunigungsventil, nicht selbsttätig, mehrlösig, Bremsart P
	Kör-As		Körting-Saugluftbremse
Kpbr	Kp	K-P	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Knorr mit einlösigem Steuerventil K1 ohne Beschleunigungseinrichtung, Umstellvorrichtung E/P und E/B
		K-GP	Knorr-Bremse für Güter- und Personenzüge, einlösig
Kssbr	Kss		Einkammer-Druckluftbremse Bauart Knorr mit einlösigem, Drückübersetzer mit geschwindigkeitsabhängigem Bremsdruckregler, Steuerventil und Beschleunigungseinrichtung, Umstellvorrichtung G – P – S – SS
Kzpbr	Kzp		Zweikammer-Druckluftbremse Bauart Knorr mit Auslaßventil, mehrlösig, Bremsart P
	KZ		Knorr-Zweikammerbremse
Mgbr	Mg		Magnetschienenbremse

Abk	Abk	Abk	Bedeutung
	O		Oerlikon-Bremse
Sbr	S		Zweikammer-Druckluftbremse Bauart Schleifer mit Auslaßventil, mehrlösig, Bremsart P
Spbr	Sp		Einkammer-Druckluftbremse Bauart Schleifer mit einlösigem Steuerventil und Beschleunigungseinrichtung, Bremsart P
Uvpbr	Uvp		Saugluftbremse Bauart Hardy, mit Umschaltvorrichtung für nicht selbsttätige Bremswirkung
Wbr	W		Einkammer-Druckluftbremse Bauart Westinghouse mit einlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung
	WA	WA-P	Westinghouse-Bremse für Schienenomnibusse
		WA-P-A	Westinghouse-Bremse für Schienenomnibusse mit selbsttätiger Lastabbremsung
	W-As		Westinghouse-Saugluftbremse
	WS		Westinghouse-Bremse
Wpbr	Wp	W-P	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Westinghouse mit einlösigem Umstellvorrichtung E/P – E/B
		W-GP	Westinghouse-Bremse für Güter- und Personenzüge, einlösig

Bremsleitungen

Abk	Bedeutung
Avl	Leitung für selbsttätige Saugluftbremse Bauart Hardy
Evl	Leitung für nicht selbsttätige Saugluftbremse Bauart Hardy
Gwl	Seilzug für Gewichtsbremse
Hbl	Seilzug für Heberleinbremse
Hnl	Leitung für nicht selbsttätige Druckluftbremse
Köl	Leitung für nicht selbsttätige Saugluftbremse Bauart Hardy
Ll	Leitung für selbsttätige Druckluftbremse

Heizungsbauarten und Heizleitungen

Abk	Bedeutung
	Heizungsbauarten:
El Hz	Elektrische Heizung
Hhz	Hochdruckdampfheizung
HzR	Heizungsregler
Klima	Klimaanlage
Lhz	Luftheizung
Nhhz	Vereinigte Nieder- und Hochdruckdampfheizung
Nhz	Niederdruckdampfheizung
Nkohz	Niederdruckdampfkondensatheizung
Nuhz	Umlaufdampfheizung, Nieder- und Unterdruck-Dampfheizung, Niederdruckumlaufdampfheizung
OelF	Ofenheizung mit Ölfeuerung
Ohz	Ofenheizung
Ophz	Propangasheizung
Phz	Preßkohlenheizung
Whz	Warmwasserheizung
Whzo	Warmwasserheizung (Kühlwasser) und Abgaszusatzheizung oder Warmwasserheizung durch Ofen
Whzv	Warmwasserheizung (Kühlwasser) und Abgaszusatzheizung
	Zusatzbuchstaben:
..d	mit Dampf
..e	mit elektrischem Strom
..k	mit Klappenregelung
..kü	mit Kühlwasser
..o	mit Koksofen
..ö	mit Ölfeuerung
..s	mit selbsttätiger Regelung
	Heizleitungen:
Hzl	Dampfheizleitung
El Hzl	Elektrische Heizleitung

Beleuchtungsbauarten

Abk	Bedeutung
Dyn Bl	Elektrische Beleuchtung für Einzelwagen mit Lichtmaschinen- und Speicherbetrieb
El	Elektrische Leitung mit Steckdosen und Überbrückungskabel
El Bel, El Bl	Elektrische Beleuchtung mittels Stromabnehmer oder Stromkupplungen
Kl Dyn Bl	Kleine elektrische Beleuchtung für Einzelwagen mit Lichtmaschinen- und Speicherbetrieb
Öbg	Ölgasbeleuchtung
Pbg	Petroleumbeleuchtung
Speicher Bel, Speicher Bl	Elektrische Beleuchtung für Einzelwagen mit reinem Speicherbetrieb
Turb Bl	Durchgehende Zugbeleuchtung mit Turbodynamo auf der Lokomotive
ZmGl	Zugbeleuchtung mit Glühlampen
Zml, ZmL	Elektrische Beleuchtung mit Leuchtstofflampen

Sonstige elektrische Einrichtungen

Abk	Bedeutung
3200 mm	Riemenlänge bei riemengetriebenen Achsgeneratoren
BA, Ba	Batterie
Ba-Si	Sicherung für Batterie
Gen	Generator
Gen-Si	Sicherung für Generator
HW	Halbleiterwechselrichter
Kli-Si	Sicherung für Klimaanlage
Mg-Si	Sicherung für Magnetschienenbremse
TW	Turbowechselrichter
Umf	Umformer

Batteriebauarten

Abk	Bedeutung
Gro	Großoberflächenplattenzellen
NC	Nickel-Cadmium-Taschenzellen
PzS	Panzerplattenzellen
SNC	Nickel-Cadmium-Taschenzellen für hohen Entladestrom

Sonstige Abkürzungen

Abk	Bedeutung
MC (MS)	Международные Сообщение (Internationaler Verkehr) Zeichen für Reisezugwagen, die nach dem PPW für den internationalen Verkehr zugelassen sind
ППВ (PPW)	Правила Пользования Вагонами Международном Сообщении (Vorschriften für die Benutzung von Wagen im internationalen Verkehr)
RIC	Regolamento Internationale delle Carrozze (Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr) Zeichen für Reisezugwagen, die nach dem RIV für den internationalen Verkehr zugelassen sind
VDEV	Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen
VMEV	Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen
VPÜ	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereiche des Vereins Deutscher bzw. Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen

International einheitliche Wagennummer

Die 1966 eingeführte international einheitliche Wagennummer besteht aus insgesamt zwölf Stellen, wobei die ersten elf Stellen der Identifizierung des Wagens dienen, während die zwölfte Stelle als Kontrollziffer verwendet wird, um Schreibfehler leichter erkennen zu können. Die Wagennummer für einen Schnellzugwagen 2. Klasse lautet zum Beispiel:

51 80 22-40 001-5

Die zwölf Ziffern sind also durch Bindestriche und Zwischenräume gruppiert, die sogenannte „eigentliche“ Wagennummer wurde unterstrichen, um sie schneller erkennen zu können. Die einzelnen Zahlengruppen haben folgende Bedeutung:

Ziffern 1 und 2	Kodierung des Austauschverfahrens
Ziffern 3 und 4	Kodierung der Eigentumsverwaltung
Ziffern 5 und 6	Kodierung der Wagengattung
Ziffern 7 und 8	Kodierung technischer Merkmale
Ziffern 9 bis 11	Ordnungsnummer

Bedeutung der Ziffern 1 und 2:

	Austauschverfahren	Regime	Spurweite (mm)	Änderung der Spurweite durch	Anmerkungen
50	Normale Vergütung	Binnenverkehr	unveränderlich		
51	Normale Vergütung	RIC/PPW	unveränderlich		
52	Normale Vergütung	RIC/PPW	1435 und 1524	Achswechsel	
53	Normale Vergütung	RIC/PPW	1435 und 1524	Spurwechselradsatz	
54	Normale Vergütung	RIC/PPW	1435 und 1672	Achswechsel	
55	Normale Vergütung	RIC/PPW	1435 und 1672	Spurwechselradsatz	
56	Normale Vergütung	RIC/PPW	unveränderlich		britisches Profil
57	Normale Vergütung	PPW	unveränderlich		
58	Normale Vergütung	PPW	1435 und 1524	Achswechsel	
59	Normale Vergütung	PPW	1435 und 1524	Spurwechselradsatz	
60	Dienstreisezugwagen	RIC/PPW	unveränderlich		
61	Sonderaustauschverfahren	RIC/PPW	unveränderlich		
62	Sonderaustauschverfahren	RIC/PPW	1435 und 1524	Achswechsel	
63	Sonderaustauschverfahren	RIC/PPW	1435 und 1524	Spurwechselradsatz	

	Austauschverfahren	Regime	Spurweite (mm)	Änderung der Spurweite durch	Anmerkungen
64	Sonderaustauschverfahren	RIC/PPW	1435 und 1672	Achswechsel	
65	Autotransportwagen	RIC/PPW	1435 und 1672	Spurwechselradsatz	
66	Sonderaustauschverfahren	RIC/PPW	unveränderlich		britisches Profil
67	Sonderaustauschverfahren	PPW	unveränderlich		
68	Sonderaustauschverfahren	PPW	1435 und 1524	Achswechsel	
69	Sonderaustauschverfahren	PPW	1435 und 1524	Spurwechselradsatz	

Bedeutung der Ziffern 3 und 4 in Deutschland:

50	Deutsche Reichsbahn bis 1993
80	Deutsche Bundesbahn bis 1993, Deutsche Bahn AG ab 1994, Deutschland ab 2006

Bedeutung der Ziffern 5 und 6

	Eigentümer	Wagengattung	Größe	Anmerkungen
00	Privat	Postwagen		
01	Privat	Sitzwagen 1. Klasse		
02	Privat	Sitzwagen 2. Klasse		
03	Privat	Sitzwagen 1./2. Klasse		
04	Privat	Liegewagen 1. und 1./2. Klasse		
05	Privat	Liegewagen 2. Klasse		
06	Privat	Schlafwagen 1. und 1./2. Klasse		
07	Privat	Schlafwagen 2. Klasse		
08	Privat	Speisewagen		
09	Privat	Pullmanwagen		
10	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse	10 Abteile	
11	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse	11 Abteile	
12	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse		reserviert
13	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse	3 Achsen	
14	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse	2 Achsen	
15	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse		reserviert
16	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse	6 Abteile	
17	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse	7 Abteile	
18	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse	8 Abteile	
19	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse	9 Abteile	
20	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse	10 Abteile	
21	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse	11 Abteile	

	Eigentümer	Wagengattung	Größe	Anmerkungen
22	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse	12 Abteile	
23	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse	3 Achsen	
24	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse	2 Achsen	
25	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse		reserviert
26	Verwaltung	Doppelstockwagen 1., 1./2. und 2. Klasse		
27	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse	7 Abteile	
28	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse	8 Abteile	
29	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse	9 Abteile	
30	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse	10 Abteile	
31	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse	11 Abteile	
32	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse	12 Abteile	
33	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse	3 Achsen	
34	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse	2 Achsen	
35	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse		reserviert
36	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse		reserviert
37	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse	7 Abteile	
38	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse	8 Abteile	
39	Verwaltung	Sitzwagen 1./2. Klasse	9 Abteile	
40	Verwaltung	Liegewagen 1. und 1./2. Klasse		reserviert
41	Verwaltung	Liegewagen 1. und 1./2. Klasse		reserviert

	Eigentümer	Wagengattung	Größe	Anmerkungen
42	Verwaltung	Liegewagen 1. und 1./2. Klasse		reserviert
43	Verwaltung	Liegewagen 1. und 1./2. Klasse	3+5 Abteile	
44	Verwaltung	Liegewagen 1. und 1./2. Klasse	4+5 Abteile	
45	Verwaltung	Liegewagen 1. und 1./2. Klasse	5+3 Abteile	
46	Verwaltung	Liegewagen 1. und 1./2. Klasse		reserviert
47	Verwaltung	Liegewagen 1. Klasse	7 Abteile	
48	Verwaltung	Liegewagen 1. Klasse	8 Abteile	
49	Verwaltung	Liegewagen 1. Klasse	9 Abteile	
50	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse	10 Abteile	
51	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse	11 Abteile	
52	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse	12 Abteile	
53	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse	10,5 Abteile	
54	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse	11,5 Abteile	
55	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse		reserviert
56	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse		reserviert
57	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse	7 Abteile	
58	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse	8 Abteile	
59	Verwaltung	Liegewagen 2. Klasse	9 Abteile	
60	Verwaltung	Schlafwagen 1. Klasse	10 Abteile	
61	Verwaltung	Schlafwagen 1. Klasse	11 Abteile	
62	Verwaltung	Schlafwagen 1. und 1./2. Klasse	7+5 Abteile	
63	Verwaltung	Schlafwagen 1. und 1./2. Klasse	4+5 Abteile	
64	Verwaltung	Schlafwagen 1. und 1./2. Klasse	4+6 Abteile	
65	Verwaltung	Schlafwagen 1. und 1./2. Klasse	5+6 Abteile	
66	Verwaltung	Schlafwagen 1. und 1./2. Klasse	6+5 Abteile	
67	Verwaltung	Schlafwagen 1. Klasse	8 Abteile	
68	Verwaltung	Schlafwagen 1. Klasse	8 Abteile	
69	Verwaltung	Schlafwagen 1. und 1./2. Klasse		reserviert
70	Verwaltung	Schlafwagen 1. oder 2. Klasse	10 Abteile	
71	Verwaltung	Schlafwagen 1. oder 2. Klasse	11 Abteile	

	Eigentümer	Wagengattung	Größe	Anmerkungen
72	Verwaltung	doppelst. Schlafwagen 2. Klasse	12 Abteile	
73	Verwaltung	Schlafwagen 2. Klasse	10 Abteile	
74	Verwaltung	Schlafwagen 2. Klasse	11 Abteile	
75	Verwaltung	Schlafwagen 1. oder 2. Klasse	10 Abteile	
76	Verwaltung	Schlafwagen 2. Klasse	7 Abteile	
77	Verwaltung	Schlafwagen 2. Klasse	7 Abteile	
78	Verwaltung	Schlafwagen 2. Klasse	8 Abteile	
79	Verwaltung	Schlafwagen 2. Klasse	9 Abteile	
80	Verwaltung	Krankenwagen		
81	Verwaltung	Sitzwagen 1. u. 1./2. Klasse mit Gepäckabteil		
82	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil		
83	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil	2 oder 3 Achsen	
84	Verwaltung	Sitzwagen 1. Klasse mit Büfett, Bar oder Küche		
85	Verwaltung	Sitzwagen 2. Klasse mit Büfett, Bar oder Küche		
86	Verwaltung	Schlafwagen mit Büfett- oder Gepäckabteil		
87	Verwaltung	Speise-, Büfett- oder Barwagen mit Gepäckabteil		
88	Verwaltung	Speisewagen		
89	Verwaltung	Salon-, Gesellschaftswagen		
90	Verwaltung	Postwagen		
91	Verwaltung	Gepäckwagen mit Postabteil		
92	Verwaltung	Gepäckwagen		
93	Verwaltung	Gepäckwagen	2 oder 3 Achsen	
94	Verwaltung	Gepäckwagen mit Postabteil	2 oder 3 Achsen	
95	Verwaltung	Gepäckwagen mit Zollabteil und Seitengang		
96	Verwaltung	doppelst. Autotransportwagen	2 Achsen	
97	Verwaltung	doppelst. Autotransportwagen	3 Achsen	
98	Verwaltung	doppelst. Autotransportwagen	Drehgestelle	
99	Verwaltung	Dienstwagen		

Bedeutung der Ziffern 7 und 8 (Heizungsbauart und Höchstgeschwindigkeit):

	Höchstgeschwindigkeit	Elektr. Heizung	Dampfheizung	Eigenheizung	Anmerkungen
00	120 km/h	a b c d e			
01	120 km/h				reserviert
02	120 km/h				reserviert
03	120 km/h	a			
04	120 km/h				reserviert
05	120 km/h				reserviert
06	120 km/h	a b c d			
07	120 km/h	c d			
08	120 km/h	e			
09	120 km/h				
10	120 km/h	a b c d e	V		
11	120 km/h	a	V		
12	120 km/h	a	V		
13	120 km/h	a	V		
14	120 km/h	a	V		
15	120 km/h	a b	V		
16	120 km/h	a b c d	V		
17	120 km/h	c d	V		
18	120 km/h	e	V		
19	120 km/h			A	
20	120 km/h		V		
21	120 km/h		V		
22	120 km/h		V		
23	120 km/h		V		
24	120 km/h		V		
25	120 km/h		V		
26	120 km/h		V		
27	120 km/h		V		
28	120 km/h		V		
29	120 km/h		V		
30	140 km/h	a b c d e			
31	140 km/h				reserviert
32	140 km/h				reserviert
33	140 km/h	a			
34	140 km/h				reserviert
35	140 km/h				reserviert
36	140 km/h	a b c d			
37	140 km/h	c d			
38	140 km/h	e			
39	140 km/h	a e			
40	140 km/h	a b c d e	V		
41	140 km/h	a b c d e	V		
42	140 km/h	a b c d e	V		
43	140 km/h	a	V		
44	140 km/h				reserviert
45	140 km/h	a b	V		
46	140 km/h	a b c d	V		
47	140 km/h	c d	V		
48	140 km/h	e	V		
49	140 km/h			A	
50	140 km/h	a b c d e	V		
51	140 km/h	a b c d e	V		
52	140 km/h	a b c d e	V		
53	140 km/h				reserviert
54	140 km/h				reserviert
55	140 km/h				
56	140 km/h	a b c d	V		
57	140 km/h	c d	V		
58	140 km/h	e	V		
59	140 km/h	a e	V		
60	140 km/h		V		
61	140 km/h		V		
62	140 km/h		V		
63	140 km/h		V		
64	140 km/h		V		
65	140 km/h		V		
66	140 km/h		V		
67	140 km/h		V		
68	140 km/h		V		
69	140 km/h		V		
70	über 140 km/h	a b c d e			
71	über 140 km/h				reserviert
72	über 140 km/h				reserviert
73	über 140 km/h	a			
74	über 140 km/h				reserviert
75	über 140 km/h	a b			
76	über 140 km/h	a b c d			
77	über 140 km/h	c d			
78	über 140 km/h	e			
79	über 140 km/h				reserviert
80	über 140 km/h	a b c d e	V		
81	über 140 km/h				reserviert
82	über 140 km/h				reserviert
83	über 140 km/h				reserviert
84	über 140 km/h		V		
85	über 140 km/h	a b	V		
86	über 140 km/h	a b c d	V		
87	über 140 km/h	c d	V		
88	über 140 km/h	e	V		
89	über 140 km/h			A	

Bedeutung der Buchstaben für die Heizung:

A	Eigenheizung, ohne Dampfheizleitung und ohne elektrische Heizleitung
a	Einphasen-Wechselstrom 16 2/3 Hertz, 1000 Volt
b	Einphasen-Wechselstrom 50 Hertz, 1000 Volt
c	Einphasen-Wechselstrom 16 2/3 Hertz, 1500 Volt
d	Gleichstrom 1500 Volt
e	Gleichstrom 3000 Volt
V	Dampfheizung

Berechnung der Kontrollziffer:

51 80 22-40 001-5

Nummer	5	1	8	0	2	2	–	4	0	0	0	1	–	?
Multiplizieren mit	x 2	x 1	x 2	x 1	x 2	x 1		x 2	x 1	x 2	x 1	x 2		
Ergebnis	= 10	= 1	= 16	= 0	= 4	= 2		= 8	= 0	= 0	= 0	= 2		
Quersumme	1+0	+1	+1+6	+0	+4	+2		+8	+0	+0	+0	+2	=	25
Nächsthöhere Zehnerzahl													=	30
minus Quersumme														-25
Ergebnis	5	1	8	0	2	2	–	4	0	0	0	1	–	5

Serien- und Kennbuchstaben mit internationaler Gültigkeit

Auf europäischer Ebene ist die Kennzeichnung von Reisezugwagen – zum Teil abweichend von der Deutschen Bahn – festgelegt. Nachstehende Tabellen enthalten die seit 2005 gültigen Serien- und Kennbuchstaben, wobei in der Quelle offensichtlich Fehler enthalten sind (zum Beispiel Buchstabe s: Mittelgang, vermutlich ist aber Seitengang gemeint. Außerdem ist bei Redaktionsschluss (Dezember 2012) noch nicht klar, wie verbindlich die Kennbuchstaben sind; die Deutsche Bahn AG hält sich offensichtlich noch nicht daran.

Serienbuchstaben

A	Personenwagen 1. Klasse mit Sitzplätzen
B	Personenwagen 2. Klasse mit Sitzplätzen
AB	Personenwagen 1./2. Klasse mit Sitzplätzen
WL	Schlafwagen mit Serienbuchstabe A, B oder AB je nach angebotener Leistung. Die Serienbuchstaben bei Schlafwagen mit „Sonderabteilen“ müssen zusätzlich den Kennbuchstaben “S” tragen.
WR	Speisewagen
R	Personenwagen mit Speisewagen-, Buffet- oder Bar-Abteil (Serienbuchstabe zusätzlich verwendet)
D	Gepäckwagen
DD	Offener, zweistöckiger Autotransportwagen
Post	Postwagen
WG, AS, SR	Barwagen mit Tanzeinrichtung
WSP	Pullmanwagen

Kennbuchstaben

b, h	Personenwagen mit Ausrüstung für Körperbehinderte
c	Abteile mit Umbaumöglichkeit der Sitzplätze in Liegeplätze
d, v	Fahrzeug mit Fahrradabteil
ee, z	Fahrzeug mit zentraler Energieversorgung
f	Fahrzeug mit Führerraum (Steuerwagen)
p, t	Großraumwagen mit Sitzplätzen und Mittelgang
m	Fahrzeug mit über 24,5 m Länge
s	Mittelgang in Gepäckwagen und Personenwagen mit Gepäckabteil

Quelle: Europäische Assoziation für die Interoperabilität der Eisenbahnen: Transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, Beschluss der Kommission zur technischen Spezifikation zur Interoperabilität für das Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems nach Artikel 6, Absatz (1) der Richtlinie 96/48/EG des Rates, Brüssel 2005

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 gemäß Register RAL 840 HR bzw. RAL F9 (F9) und Umtarnfarben (UTF). 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	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung
1000	20h	grünbeige	2012		lachsorange	5000		violettblau	6017		maigrün
1001	20m	beige	2013		perlorange	5001	32	grünblau	6018		gelbgrün
1002	15h	sandgelb	2020		(hochreflexorange)	5002	32h	ultramarinblau	6019		weißgrün
1003		signalgelb				5003		saphirblau	6020		chromoxidgrün
1004		goldgelb	3000	7	feuerrot	5004		schwarzblau	6021		blassgrün
1005	22a	honiggelb	3001		signalrot	5005		signalblau	6022		braunoliv
1006	23	maisgelb	3002		karminrot	5006	35	(entfallen)	6023		(reflexgrün)
1007	24	narzissengelb*	3003	9	rubinrot	5007		brillantblau	6024		verkehrsgrün
1011		braunbeige	3004	47	purpurrot	5008		graublau	6025		farngrün
1012		zitronengelb	3005	10	weinrot	5009		azurblau	6026		opalgrün
1013		perlweiß	3006	15	(ochsblutrot)	5010		enzianblau	6027		lichtgrün
1014		elfenbein	3007	40	schwarzrot	5011		stahlblau	6028		kieferngrün
1015		hellelfenbein	3009		oxidrot	5012		lichtblau	6029		minzgrün
1016		schwefelgelb	3011		braunrot	5013		kobaltblau	6030		(hochreflexgrün)
1017		safrangelb	3012		beigerot	5014		taubenblau	6031		bronzegrün (F9)
1018		zinkgelb	3013		tomatenrot	5015		himmelblau	6032		signalgrün
1019		graubeige	3014		altrosa	5016		reflexblau	6033		minttürkis
1020		olivgelb	3015		hellrosa	5017		verkehrsblau	6034		pastelltürkis
1021		rapsgelb**	3016		korallenrot	5018		türkisblau	6035		perlgrün
1022		(reflexgelb)	3017		rosé	5019		capriblau	6036		perlopalgrün
1023		verkehrsgelb	3018		erdbeerrot	5020		ozeanblau			
1024		ockergelb	3019		reflexrot	5021		wasserblau	7000		fehgrau
1026		leuchtgelb	3020		verkehrsrot	5022		nachtblau	7001		silbergrau
1027		currygelb	3022		lachsrot	5023		fernblau	7002	1m	olivgrau
1028		melonengelb	3024		leuchtrot	5024		pastellblau	7003	1r	moosgrau
1030		(hochreflexgelb)	3026		leuchthellrot	5025		perlenzian	7004		signalgrau
1032		ginstergelb	3027		himbeerrot	5026		perlnachtblau	7005		mausgrau
1933		dahliengelb	3030		(hochreflexrot)	5030		(hochreflexblau)	7006	41	beigegrau
1034		pastellgelb	3031		orientrot				7008		khakigrau
1035		perlbeige	3032		perlrubinrot	6000		patinagrün	7009	2	grüngrau
1036		perlgold	3033		perlrosa	6001		smaragdgrün	7010		zeltgrau
1039		sandbeige (UTF)				6002	27	laubgrün	7011	42	eisengrau
1040		lehmbeige (UTF)	4000	35m	(violett)	6003		olivgrün	7012		basaltgrau
			4001		rotlila	6004	31	blaugrün	7013	43	braungrau
2000		gelborange	4002		rotviolett	6005	26	moosgrün	7015		schiefergrau
2001	25	rotorange	4003		erikaviolett	6006	3	grauoliv	7016	4	anthrazitgrau
2002	6	blutorange	4004		bordeauxviolett	6007	28	flaschengrün	7017	45	(entfallen)
2003		pastellorange	4005		blaulila	6008	29	braungrün	7018	4h	(blaugrau)
2004		reinorange	4006		verkehrspurpur	6009	30	tannengrün	7021	46	schwarzgrau
2005		leuchtorange	4007		purpurviolett	6010		grasgrün	7022		umbragrau
2006		reflexorange	4008		signalviolett	6011		resedagrün	7023		betongrau
2007		leuchthellorange	4009		pastellviolett	6012		schwarzgrün	7024		graphitgrau
2008		hellrotorange	4010		telemagenta	6013		schilfgrün	7026		granitgrau
2009		verkehrsorange	4011		perlviolett	6014		gelboliv	7027		(grau)
2010		signalorange	4012		perlbrombeer	6015		schwarzoliv	7028		(dunkelgelb)
2011		tieforange				6016		türkisgrün	7030		steingrau

RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung	RAL	alt	Hilfsbezeichnung
7031		blaugrau				8020		(gelbbraun)	9008	15i	(entfallen)
7032		kieselgrau	8000	16	grünbraun	8022		schwarzbraun	9010		reinweiß
7033		zementgrau	8001		ockerbraun	8023		orangebraun	9011		graphitschwarz
7034		gelbgrau	8002	17	(entfallen)	8024		beigebraun	9014		reflexgold
7035		lichtgrau	8002		signalbraun	8025		blassbraun	9016		verkehrsweiß
7036		platingrau	8003	11	lehmbraun	8026		reflexbraun	9017		verkehrsschwarz
7037		staubgrau	8004		kupferbraun	8027		lederbraun (F9)	9018		papyrusweiß
7038		achatgrau	8007	12	rehbraun	8028		terrabraun	9019		reflexreinweiß
7039		quarzgrau	8008	44	olivbraun	8029		perlkupfer	9020		(hochreflexweiß)
7040		fenstergrau	8010	18	(entfallen)	8031		sandbraun (UTF)	9020		seidenmattweiß
7042		verkehrsgrau A	8011		nussbraun				9021		teerschwarz (F9)
7043		verkehrsgrau B	8012	13a	rotbraun	9001		cremeweiß	9022		perlhellgrau
7044		seidengrau	8013	13	(rotbraun)	9002	1	grauweiß	9023		perldunkelgrau
7045		telegrau 1	8014	18g	sepiabraun	9003		signalweiß			
7046		telegrau 2	8015		kastanienbraun	9004		signalschwarz			
7047		telegrau 4	8016		mahagonibraun	9005	5	tiefschwarz			
7048		perlmausgrau	8017	19	schokoladenbn.	9006	1h	weißaluminium	*	bis 1991 chromgelb	
7050		tarngrau (UTF)	8019		graubraun	9007		graualuminium	**	bis 1991 kadmiumgelb	

Gegenüberstellung TGL – RAL

In folgender Tabelle sind alle für den Wagenanstrich verwendeten sowie weitere TGL-Farben mit einer Zuordnung zu entsprechenden RAL-Farbtönen[406, 407, 408, 409, 410] angegeben. Dabei sind Ungenauigkeiten und geringfügige Farbabweichungen nicht auszuschließen. Eingeklammerte RAL-Bezeichnungen weisen auf angenäherte Farbwerte hin, die als unverbindlich anzusehen sind[411].

TGL 21196	Bezeichnung	RAL 840 HR	Hilfsbezeichnung	TGL 21196	Bezeichnung	RAL 840 HR	Hilfsbezeichnung
0002	schwarz	9005, (9011)	tiefschwarz,	0456	braun	8003	lehmbraun
			(graphitschwarz)	0507	rotorange	(2001)	(rotorange)
0100	alabasterweiß	9002	grauweiß	0522	braunschwarz	(8019)	(graubraun)
0101	schwarz	9005	tiefschwarz	0603	bordeaux	3004, 3011	purpurrot, braunrot
0119	birkengrau	(7032)	kieselgrau	0605	signalrot	3000, (3001)	feuerrot, (signalrot)
0134	olivschwarz	6006	grauoliv	0654	rotbraun	8012	rotbraun
0149	lindgrün	(6019)	weißgrün	0775	bordeaux	3004, 3011	purpurrot, braunrot
0200	weiß	9001, 9002,	cremeweiß, grauweiß,	1010	schwarz	9011	graphitschwarz
		(9016)	(verkehrsweiß)	1655	stahlblau	5009	azurblau
0204	anthrazit	7022	umbragrau	1715	maschinengrau	7011	eisengrau
0209	chromgelb	1004	goldgelb	1718	aluminium	(9006)	(weißaluminium)
0210	hellelfenbein	1014, (1015)	elfenbein,	1808	hellgrau	7000, 7001	fehgrau, silbergrau
			(hellelfenbein)	1818	fehgrau	7000	fehgrau
0220	elfenbein	1014	elfenbein	1917	grüngrau	7031	blaugrau
0229	beige	1001, 1002	cremeweiß, sandgelb	2006	grau	7012	basaltgrau
0239	sandgelb	(1002)	(sandgelb)	2043	moosgrün	6005	moosgrün
0247	rehbraun	8000	grünbraun	2233	dunkelgrün	6007, (6020)	flaschengrün,
0258	dottergelb	1012	zitronengelb				(chromoxidgrün)
0308	gelborange	1007	narzissengelb	2235	chromoxidgrün	6002	laubgrün
0348	gelbbraun	1011	braunbeige	2256	mittelgrün	6010	grasgrün
0356	goldbraun	(1011)	(braunbeige)	2308	reingrau	7001	silbergrau
0378	gelborange	1007	narzissengelb	2407	betongrau	7023	betongrau
0408	orange	2000	gelborange	2425	olivgrün	6003	olivgrün

Schriftarten

Die Schriftart der Anschriften an Eisenbahnfahrzeugen ist ein ganz typisches Merkmal, das charakteristisch für den jeweiligen Zeitraum und für die Bahnverwaltung ist. Abgesehen von den Anfängen haben die Bahnverwaltungen schon sehr früh begonnen, die Fahrzeugbeschriftung zu standardisieren, um eine wirtschaftliche Beschriftung der Fahrzeuge – zum Beispiel mithilfe von Schablonen – zu ermöglichen.
Durch die Wahl geometrisch konstruierter Schriften und teilweise unter Hintanstellung typografischer Regeln entstanden zunächst die für Schablonenbeschriftung typischen Normschriften, wie sie die preußischen Staatseisenbahnen schon in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts und später auch die übrigen Verwaltungen anwendeten. Diese waren wegen ihrer einfachen Herstellungsweise prägend für einen langen Zeitraum der Eisenbahngeschichte und finden sich heute noch in herkömmlicher und in modifizierter Form in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens (Verkehrszeichen, Straßennamenschilder, ältere Kfz-Nummernschilder, technische Zeichnungen, Werbung usw.).
Erst in der jüngsten Zeit setzte sich die Erkenntnis durch, dass durch Anwendung typografischer Regeln die Ästhetik und Lesbarkeit der Anschriften verbessert werden kann. Hinzu kam der Wunsch der Unternehmen, durch die Wahl einer Hausschrift Alleinstellungsmerkmale zu schaffen und damit eine Unverwechselbarkeit anzustreben. Die Entwicklung der Satztechnik und der Herstellungsverfahren trug ein Übriges dazu bei, dass die konstruierten Schriften verlassen und moderne Schriften vermehrt eingesetzt werden konnten. All dies trifft überwiegend für die Anschriften zu, die dem Publikum zur Information dienen; die meisten technischen und für das Bahnpersonal bestimmten Anschriften werden nach wie vor in der überkommenen Schablonenschrift angebracht.
Die Wahl der richtigen Schriftart ist auch ein unübersehbares Merkmal für die historisch korrekte Rekonstruktion eines Schienenfahrzeuges, sei es im Original oder im Modell. Der Kenner sieht sofort, ob dabei die jeweils gültigen Regeln eingehalten worden sind oder nicht. Die falsche Schriftart zerstört – ebenso wie die falsche Farbe des Anstrichs oder der Beschriftung – den authentischen Eindruck. Mit den Klebebuchstaben aus dem Baumarkt lässt sich in keinem Falle eine plausible Beschriftung von Museumsfahrzeugen herstellen, und auch im Modell wirken aktuelle Schriftarten auf Nachbildungen historischer Fahrzeuge nicht überzeugend.
Im Folgenden sind die wesentlichen bei den Eisenbahnverwaltungen verwendeten Norm- bzw. Hausschriften dargestellt, soweit sie für die Anschriften an Trieb- und Reisezugwagen in Deutschland vorkommen.

Bayern serifenbetonte Schrift bis etwa 1890
(Rekonstruktion Bernard Stoessel)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrfstuvwxyzäöüß
1234567890

Bayern Blockschrift 1905 (Rekonstruktion)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghiklmnopqrstuvwxyz
1234567890

Preußen IV 6 (mit Schatten) von 1883/84

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

Preußen IV 6 von 1883/84 ohne Schatten
Preußen IV 44 1. Auflage 1896 ohne Schatten

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Preußen Wagenlauf 1900 – nach Anlage 2 zur Niederschrift der Sitzung am 13./14. Dezember 1900

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöü
1234567890

Preußen IV 44 4. Auflage 1912

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

DRB Anlage 1 zum Arbeitsplan 1923

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

DIN 1451 Vornorm 1932, 1934
DIN 1451 von 1936, 1940, 1951 / BN 11009 von 1982

Engschrift

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Mittelschrift

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
ÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Breitschrift (nur in DIN 1451 enthalten)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUV
WXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
äöüß

DIN 1451, Teil 2 von 1980, 1986

Schriftform A (Engschrift)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Schriftform B (Mittelschrift)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXY
ZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
123467890

DIN 1451, Teil 2 von 1980, 1986
(Alternativen von Linotype)

Die beiden hier abgebildeten Schriftalternativen basieren auf DIN 1451 Teil 2 von 1986. Da dort die Ziffern 6 und 9 nicht den bisher bekannten Formen entsprachen und wenig ästhetisch wirkten, hat Linotype diese beiden Ziffern geändert, alle Buchstaben und die übrigen Ziffern sind unverändert übernommen worden. Gelegentlich findet man in der Literatur und in Schriftartverzeichnissen dafür die Bezeichnung DIN 1451 Eng- bzw. Mittelschrift alt, was suggeriert, dass es sich um die ältere Schrift DIN 1451 (in der bis 1981 gültigen Form) handeln könnte. Diese Annahme ist jedoch falsch, „alt“ ist hier nichts anderes als die Abkürzung für den von Linotype eingeführten Begriff „Alternate“.

Schriftform A (Engschrift Alternate)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Schriftform B (Mittelschrift Alternate)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXY
ZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

DIN 1451, Teil 4 von 1987

Mit den Schriftformen G und H aus Teil 4 der DIN 1451 wurden wieder die einfachen Konstruktionsprinzipien der früheren preußischen Schablonenschriften eingeführt. Lediglich die typografisch verpönte einheitliche Höhe aller Buchstaben wurde zugunsten von Überschneidungen bei den Buchstaben mit Rundungen auf der Grundlinie und an der oberen Begrenzung geändert, um sie nicht zu klein wirken zu lassen. Bei der Mittelschrift wurden außerdem aus ästhetischen Gründen neuartige schrägstehende Begrenzungen an den „freien Armen“ der Typen eingeführt (siehe zum Beispiel a, s, 3, 5, 6, 9).

Schriftform G (Engschrift)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Schriftform H (Mittelschrift)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXY
ZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Erbar Grotesk schmal halbfett (Rekonstruktion)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Erbar Grotesk halbfett (Rekonstruktion)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Univers 57 Condensed (Mittel)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Univers 67 Condensed (Fett)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Helvetica 75 Bold

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXY
ZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

Deutsche Bahn Auflicht negativ von 1996
(Rekonstruktion)

Diese Schrift wurde 1996 von Henning Krause für die Deutsche Bahn AG als eine der acht Hausschriften entworfen und ist seitdem vorrangig zur Beschriftung der Schilder in Bahnhöfen und auf Bahnsteigen eingesetzt worden. Zusätzlich erscheint sie auch bei der Kennzeichnung der Wagenklassen, der Sitzplatznummern und weiterer Einrichtungen im Informationsfeld der Reisezugwagen. Seit der Einführung der Schriftfamilie DB Type (siehe unten) wird sie als WLS Auflicht negativ bezeichnet, wobei WLS für „Wegeleitsystem“ steht.

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöüß
1234567890

DB Type von 2005

Unter dem Namen DB Type ist eine ganze Schriftfamilie zusammengefasst, die im Jahre 2005 als Ersatz für die bisherigen Hausschriften der DB AG eingeführt wurde. Der Entwurf stammt von Erik Spiekermann und Christian Schwartz. Sie umfasst sowohl serifenlose als auch serifenhafte Schriften. Es gibt DB Head, DB Head Alternate, DB News, DB Sans, DB Sans Condensed in verschiedenen Schriftschnitten.
Für Fahrzeugbeschriftungen sind bis jetzt nur die Schriften DB Head und DB Head Alternate zur Anwendung gekommen, und zwar in fettem Schriftschnitt (Black).

DB Head Black (Rekonstruktion)

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

DB Head Alternate Black (Rekonstruktion)
Man beachte die Unterschiede bei den Buchstaben:
I, W, g, i, j, l und r.

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

Anschriften und Zeichen

Die folgende Darstellung umfasst Anschriften und Zeichen, die heute an den Trieb- und Reisezugwagen der Deutschen Bahn AG angeschrieben sind. Die Darstellung ist aus Gründen der Vielfalt solcher Anschriften unvollständig und gibt zum Teil nur Beispiele. Wenn nichts anderes angegeben ist, sind die Anschriften und Zeichen im Maßstab von etwa 1:10 dargestellt.

1 Identifizierung, Übergangsfähigkeit, Beheimatung und Orientierung

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
DB	Eigentumszeichen 1994 (1:20)
51 80 80-95 854-0	Betriebsnummer (Beispiel 1:20)
P	Zeichen für Privatwagen
Bimdzf 269.2	Bauartbezeichnung (Beispiel)
200 RIC D A B BG CH CS DK F GR / H It J L N NS PL R S TC	RIC-Raster (Beispiel 1:20)
DB Reise & Touristik AG München Hbf	Beheimatung (Beispiel)
2 / 51 - 76	Klassenbezeichnung, Abteilbezeichnung (Beispiel 1:20)
RE1 Flughafen Schönefeld	Wagenlauf als Matrix-Anzeige (Beispiel 1:40)
12	Ordnungsnummer (Beispiel)

2 Kapazität

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
46 t 53 t / 40 Pl	Eigengewicht, Gesamtgewicht, Sitzplätze bei einklassigen Wagen (Beispiel)
48 t 54 t / 38-41 Pl	Eigengewicht, Gesamtgewicht, Sitzplätze bei zweiklassigen Wagen (Beispiel)
34 t 36 t Lastgrenze 10,5 t	Eigengewicht, Gesamtgewicht bei Gepäck- und Postwagen (Beispiel)

3 Abmessungen

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
⊢ 26,40m ⊣	Gesamtlänge (Beispiel)
→ 19,00m ←	Drehzapfenabstand, Achsstand (Beispiel)

4 Bauart

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
120	Höchstgeschwindigkeit (Beispiel 1:20)
HH KN / GW KM	Fährfähigkeit (Beispiel 1:20)
1000 V 1500 V 1500 V 3000 V 800 A	elektrische Heizung mit den angegebenen Spannungen und Stromarten (Beispiel 1:20)

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
	elektrische Heizung mit den angegebenen Spannungen und Stromarten, elektrische Energieversorgung ausschließlich aus der Zugsammelschiene (Beispiel 1:20)
	12-adrige Durchgangsleitung (1:5)
	12-adrige Durchgangsleitung mit Einbaurahmen, Entstöreinheit, Lautstärkesteller, Lautsprecher, Anschluss für mobiles Ansage- und Musikgerät (1:5)
	12-adrige Durchgangsleitung mit Einbaurahmen, Entstöreinheit, Lautstärkesteller, Lautsprecher, Verstärker und Relaisstecker (1:5)
	12-adrige Durchgangsleitung mit Einbaurahmen, Entstöreinheit, Lautstärkesteller, Lautsprecher, Anschluss für mobiles Ansage- und Musikgerät, Verstärker und Relaisstecker (1:5)
	12-adrige Durchgangsleitung mit Einbaurahmen, Entstöreinheit, Lautstärkesteller, Lautsprecher, Verstärker und Sprechstelle (1:5)
	12-adrige Durchgangsleitung mit Einbaurahmen, Entstöreinheit, Lautstärkesteller, Lautsprecher, Verstärker und Sprechstelle, Anschluss für mobiles Ansage- und Musikgerät (1:5)
1	12-adrige Durchgangsleitung und 2. Luftleitung (Hauptluftbehälterleitung) (1:5)
2	12-adrige Durchgangsleitung, elektropneumatische Türschließeinrichtung, Fernsteuerung der Beleuchtung (1:5)

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
3	18-adrige Durchgangsleitung, elektropneumatische Türschließeinrichtung, Fernsteuerung der Beleuchtung (1:5)
	Unterflurtransformator, Wagen kann mit statischen Umrichtern von Diesellok über die Zugsammelschiene mit Energie versorgt werden
S	Nahverkehrswagen, die im S-Bahn-Verkehr laufen können, mit Innen- und Außenlautsprechern (1:20)
(p)	druckertüchtigt (1:20)
)p(	nicht druckertüchtigt, mit Sicherheitspaket (1:20)
(WC)	geschlossenes WC-System (1:20)
R	Hochleistungsbremse mit mindestens 150 % Bremsgewichtshundertstel
KE-GPR-A	Bremsbauart, Bremsstellungen, automatische Lastabbremsung
KE-GPR-Mg	Bremsbauart, Bremsstellungen, Magnetschienenbremse
D	Scheibenbremsen (1:5)

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
K	Bremsklötze aus Kompositionswerkstoff (1:5)
	Notbremsüberbrückung (1:5)
ep	elektropneumatische Bremse mit Steuerung über das RIC-Verbindungskabel (1:5)
R 59t P 40t R 55t G 30t	Bremsgewichte (Beispiel)
14t	Handbremse und Handbremsgewicht (Beispiel 1:5)
	Wasserentleerungsstutzen (1:5) Das Wasser kann in den Behältern auch bei beheizten Wagen einfrieren.
	Wasserentleerungsstutzen (1:5) Das Wasser kann in den Behältern bei beheizten Wagen nicht einfrieren.
	Wasserentleerungsstutzen (1:5) Das Wasser kann in den Behältern unbeheizter Wagen bei einer Außentemperatur von -10° C bis zu 12 Stunden im Freien ohne schädliche Eisbildung verweilen.
	Anhebestelle (1:5)
TB 0	Türblockierung ab 0 km/h (1:5)
PzS 440	Batteriebauart (Beispiel 1:5)

5 Beschränkungen

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
Hochspannung Lebensgefahr	Warnung vor den Gefahren des elektrischen Stroms
	Doppelstockwagen mit besonderen betrieblichen Regelungen (1:5)
V-LOK	die elektrische Energieversorgung über die Zugsammelschiene ist für Diesellok verboten
	das Befahren von Ablaufbergen ist verboten
	das Befahren von Gleisbremsen ist verboten

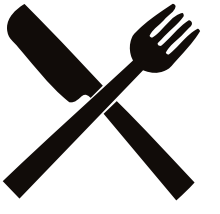
6 Unterhaltung

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
Unt. MNAX 27.09.00	Untersuchungsdatum (Beispiel)
5.10 14.07. 5.10 17.03. 0.28.01. 5.20 26.08. 5.20 28.09. 5.10 5.20 18.11. 5.20 5.10 24.12. 5.10 5.20 29.01. 5.20	Fristenraster (Beispiel)
Anstrich 12.00 Aw WWX 2K-WDL Herb.	Anstrich (Beispiel 1:5)

7 Bildzeichen zur Orientierung der Reisenden

Folgende Bildzeichen (Piktogramme) sind außen an den Wagen, vorwiegend in der Nähe der Einstiegs- bzw. Ladetüren, angebracht und dienen dazu, den Reisenden ihren Weg zu weisen. Diagonal durchstrichene Bildzeichen bedeuten die Negierung des jeweiligen Hinweises (Nichtraucher, nicht für Fahrräder usw.). Die Abmessungen der Bildzeichen richten sich nach dem Anbringungsort und der gewünschten Wirkung. Die nachste-henden Abbildungen sind für die Rastergröße von 160x160 mm² etwa im Maßstab 1:5 dargestellt.

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
	Bar, Büfett
	Fahrradabteil
	Gepäck
	Großraumwagen
	Kinderwagen, Traglasten
	Liegewagen

Anschrift oder Zeichen	Bedeutung
	Münzfernsprecher
	Raucher
	Rollstuhlfahrer
	Schlafwagen
	Speiseraum

Quellen

Literatur

(geordnet nach Erscheinungsjahr)

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1847, 2. Band, 4. und 5. Heft, Seite 91, im Beitrag „Die achträdrigen (amerikanischen) Personenwagen auf der Württembergischen Staatsbahn“ von A. L.

Bedingungen für die Lieferung von Personen-, Gepäck- und Güter-Wagen für die Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn-Gesellschaft, in: Beiblatt zu dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1854 1. Heft

Walter Schmitz: Ein Vorschlag für neue Fahrkartenmuster, darin: Erlaß des Preußischen Ministers für Handel vom 12. Mai 1874 – II 7321 –, in Die Bundesbahn (1956) S. 861 ff.

F. Leonhardi: Bericht über die Spezialausstellung der Maschinenfabrik von van der Zypen und Charlier in Deutz auf der Düsseldorfer Gewerbeausstellung, in Glasers Annalen für Gewerbe- und Bauwesen 86 (15. Januar 1881)

Ober-Barnimer Kreisblatt und Zeitung (1881) 183 vom 22. September 1881

Zusammenstellung der Vorschriften über den Anstrich, die Bezeichnung und Nummerirung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, Aufgestellt nach den Erlassen Sr. Exzellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. Mai 1874 II 7321, 29. October 1880 IIa (b) 13441, 23. Februar 1881 IIa (b) 2334, 25. Juni 1881 IIa (b) 7683, 13. Dezember 1883 IIa 18173, 7. März 1885 IIa 3714/IV 431, 12. Januar 1886 IIa 332/IV 31, 2. August 1886 IIB (T) 4074, 17. August 1886 IIa (b) 11455/IV 1744, 6. November 1886 IIa (b) 16238, 19. Juli 1887 IIa 10788 und 1. Februar 1888 IIa 19785 sowie nach den Verhandlungen unter den Königlichen Eisenbahndirektionen, Magdeburg 1888

Büte: Salonwagen Sr. Majestät des deutschen Kaisers, Königs von Preußen, in Zeitschrift für Bauwesen (1891) Sp. 207 ff.

Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, 1895

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Alphabetisches Verzeichnis der Eigenthums-Merkmale der Eisenbahn-Güterwagen der Vereinsbahnen ..., ausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins, Berlin, im April 1896

Eisenbahn-Nachrichten-Blatt, herausgegeben im Königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ab 1896

Preußische Staatseisenbahnverwaltung: Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerierung der Wagen ..., gültig vom 1. Mai 1905, Ausgabe 1905 (DV 600)

Das Wichtigste über Bau und Einrichtung der Eisenbahnwagen, bearbeitet bei der K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion Cannstatt, Stuttgart 1910

Reinhold Brand: Die Kennzeichnung der Wagenklassen, in Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 50 (1910) 58, S. 945 f.

Deutscher Staatsbahnwagenverband: Vorschriften für den Anstrich und die Bezeichnung der Güterwagen (GAV), gültig vom 1. Januar 1911, Ausgabe 1910 (DV 270/1)

Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen: Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen, gültig vom 1. Januar 1911, Ausgabe 1911 (DV 270)

Zum künftigen Betriebe auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den Vorortbahnen, in Glasers Annalen (1914) S. 253 f.

Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen: Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen, gültig vom 1. November 1914, Ausgabe 1914 (DV 270)

Niederschrift 2 des Ausschusses für Anstrichverfahren und Zusammensetzung der Anstrichstoffe für Fahrzeuge am 11./12. August 1920 in Meißen

Deutsche Reichsbahn: Niederschrift über die 3. Beratung des Ausschusses für Personen-, Post- und Gepäckwagen am 15., 16. und 17. März 1922 in Dresden und Bautzen, hierin Punkt 1: Verringerung der an den Personenwagen vorhandenen Anschriften und Schilder

Deutsche Reichsbahn, Die neuen Anschriften und die Umnummerung der Personen- und Gepäckwagen der Deutschen Reichsbahn, um 1923

Geschichte der Deutschen Post, herausgegeben und bearbeitet von K. Sautter, Teil 1: Geschichte der Preußischen Post, Berlin, um 1928

Mitropa: Verzeichnis der Eisenbahnfahrzeuge, aufgestellt Januar 1930, Berlin 1930

RAL-Farbkarte 840 B2 für Fahrzeuganstriche, 1934

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstrich und Anschriften, Vorschriften bzw. Anlagen (DV 984 T 8), gültig vom 1. Oktober 1935 ab, Saarbrücken 1935

Deutsche Reichsbahn: Merkbuch für Werkstoffe, gültig vom 1. Januar 1937 an (DV 904), Schwerin 1937

Deutsche Reichsbahn: RZA Berlin – B 30 Fktvhl – Baubeschreibung für 2 Stück vierteilige Schnelltriebwagen und 1 Stück Ersatz-Maschinenwagen mit dieselelektrischer Kraftübertragung MAN/BBC, Lieferung 1936, aufgestellt September 1937

W. Hübner: Zehn Jahre Anstrichtechnik bei der Lackierung der Berliner S-Bahnwagen, in Bücher der Anstrichtechnik, Drittes Buch, Berlin 1938

Jahrbuch für Lackierbetriebe, Ausgabe 1939

Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstrich und Anschriften, Anlagen (DV 984 T 8), gültig vom 1. Februar 1941 an, Hannover 1941

Deutsche Reichsbahn: Vorschriften für die Verteilung und Verwendung der Personenwagen und der Trieb-, Steuer- und Beiwagen (Personenwagenvorschriften), DV 409, gültig vom 1. Januar 1938 an, Ausgabe 1942

Deutsche Reichsbahn: Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen, 919.158, Wien, XI/42

Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstrich und Anschriften, Anlagen (DV 984 T 8), gültig vom 1. Februar 1941 an, 1944

Deutsche Reichsbahn: Vorschriften für die Verteilung und Verwendung der Personenwagen und der Trieb-, Steuer- und Beiwagen (Personenwagenvorschriften), DV 409, gültig vom 1. Januar 1938 an, Ausgabe 1948

Taschenbuch für Lackierbetriebe, Ausgabe 1951

Elsners Taschenbuch für den maschinentechnischen Eisenbahndienst, Ausgabe 1951, S. 317 bis 323

Deutsche Bundesbahn: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Bundesbahn-Ausbesserungswerken (Wagen-Erhaltungsvorschrift, Teilheft 10/R): Anstrich und Anschriften der Reisezugwagen, Vorschriften bzw. Anlagen (DV 984 T 10), gültig vom Oktober 1954 an, Hamburg 1954

Deutsche Bundesbahn: Personenwagenvorschriften (PWV), DV 409, gültig vom 1. Januar 1955 an, Ausgabe 1954, Karlsruhe 1954

Deutsche Bundesbahn: Niederschrift über die 21. Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Anstrichstoffe am 26. und 27. April 1961 in Hannover, o. O. 1961

Internationaler Personen- und Gepäckwagenverband: Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr, RIC Ausgabe Brüssel, Gültig vom 1. Januar 1962 an

Deutsche Bundesbahn: Anstrich neuer Reisezug- und Reisezug-Gepäckwagen mit Stahl- und Edelstahlbeblechung, Technische Fertigungsbedingungen, TL 918 300/1, Ausgabe Dezember 1962, München 1962

Deutsche Reichsbahn: Entwurf der Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügigortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen, 997, Anhänge Teil III, Dresden o. J. (um 1964)

Werner Deinert: Eisenbahnwagen, Berlin 1967

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen: Vorschriften über die Anwendung des Ziffernsystems der Kennzeichnung der Güter- und Reisezugwagen, 1. Ausgabe, Tag der Inkraftsetzung: 18. Januar 1967, Berlin 1967

Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügigortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen und Behälter, DV 997, gültig ab 1. Januar 1968

Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen ohne RIC-Zeichen im internationalen Verkehr, Ausgabe Firenze, gültig vom 1. Juli 1969 an

Albert Mühl, Kurt Seidel: Die württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart und Aalen 1970

Werner Deinert: Eisenbahnwagen, zweite überarbeitete Auflage, Berlin 1971

Harry Miosga: 125 Jahre Bahnpostwagen in Deutschland, in Archiv für deutsche Postgeschichte (1976) Heft 7

Karl Radlbeck: Farbgebung bei der DB, in Die Bundesbahn (1974) 6, S. 347 ff.

Karl Radlbeck: Neue Farbgebung bei der Deutschen Bundesbahn, in DB Deine Bahn (1976) 10, S. 600 ff.
Hans D. Reichardt (Hrsg.): Die blauen Schlaf- & Speisewagen, Düsseldorf 1976

Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und -geräte sowie Con-

tainer, DV 997, gültig ab 1. September 1979, Berlin 1979

Alfred B. Gottwaldt, Bundesbahn-Album 1945-1960, Stuttgart 1980

Harry Miosga: 130 Jahre Bahnpost in Deutschland, in Archiv für deutsche Postgeschichte (1980), Heft 1

Horst Troche: Der elektrische Aussichtstriebwagen der Deutschen Bundesbahn, Karlsruhe 1980

Wolfgang Diener: Farbgebung und Anschriften an den Schienenfahrzeugen der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung, 1981, unveröffentlicht

Joachim Deppmeyer: Die Einheits-Personen- und Gepäckwagen der Deutschen Reichsbahn, Bauarten 1921-1931, Stuttgart 1982

Emil Konrad: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen, Band 1: Preußen, Stuttgart 1982

Wolfgang Diener: Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930, zusammengestellt anhand des Umnummerungsplanes vom 27. März 1930, mit Nachträgen aller bis 1955 bei der DRG bzw. DB eingenummerten Wagen, 2. berichtigte und ergänzte Auflage, Krefeld 1983

Emil Konrad: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen, Band 2: Bayern, Württemberg, Baden; Stuttgart 1984

Klaus Weibezahn: Wenn einer eine Reise tut ..., Die richtigen Preußen-Farben, in Eisenbahn-Magazin 22 (1984) 7, S. 53

Hermann Hoyer: Aufs Dach geschaut: Die Farbgebung der Wagendächer damals und heute, in Miba 37 (1985) 12, S. 47 ff.

Wolfgang Hensel: Anschriften an Reisezugwagen, in Der Modelleisenbahner (1985) 10, S. 30 ff., (1986) 1, S. 22 ff., (1986) 4, S. 24 f., (1986) 7, S. 14 f., (1986) 10, S. 26 f. und (1986) 12, S. 21 ff.

Karlheinz Brust: Neue Farben für Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn, in Modellbahntechnik 12/1986

Heinz R. Kurz: Fliegende Züge, Vom Fliegenden Hamburger zum Fliegenden Kölner, Freiburg 1986

F. Ebert: Farbgebung bleibt vielfältig und attraktiv, in Modelleisenbahner (1987) 3, S. 3

Christian Wilke: Lackieren, Altern und Beschriften, Wie man Modelle durch Farben verbessert, 2. Auflage Düsseldorf 1987

Neue Farben für die DB, in Eisenbahn-Kurier 1/1987 S. 6 ff.

Dietrich Neidhardt: Neue Farbgebung bei den Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn, in Die Bundesbahn 3/1987, S. 205 ff.

Heinz R. Kurz: Die Triebwagen der Reichsbahn-Bauarten, Freiburg 1988

Horst Troche: Der „Gläserne Zug“, Karlsruhe 1989

Deutsche Reichsbahn, Zentrale, Zentrale Umweltschutz und Materialprüfung, Sachgebiet Korrosionsschutz, O-1802 Brandenburg-Kirchmöser: Zuordnung DR-spezifischer Farbtöne zu RAL-Farbtönen, o. J. (um 1990)

Norbert Heidrich, Norbert Kempf: Chronik des Bahnhofs Bamberg, April 1995

Alfred Gottwaldt: Der Hofzug Sr. Majestät des Deutschen Kaisers, Königs von Preußen, Berlin, o. J. (um 1993)

Albert Mühl: Speisewagen in Deutschland, Freiburg 1994

Carl W. Schmiedeke: Der Wagenpark der Berliner S-Bahn, Gülzow 1997

Horst Troche: Die Akkumulator-Triebwagen, Freiburg 1997

Rainer Fischer, Sven Hoyer, Joachim Schulz: Die Wagen der sächsischen Sekundärbahnen, Freiburg 1998

Thomas Dießner: DIE-Archiv: Die Einheitsreisezugwagen der Typen B und Y der Deutschen Reichsbahn, Heft 2, Delitzsch 1998

Wolfgang Diener: Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930, zusammengestellt anhand des Umnummerungsplanes vom 27. März 1930, mit Nachträgen aller bis 1958 bzw. 1967 bei der DRB, DR bzw. DB eingenummerten Wagen, 3. berichtigte und ergänzte Auflage, Reinheim 1999

Deutsche Bahn: Reisezugwagen disponieren und einsetzen, gültig ab 1. Februar 2000, 409 01, Frankfurt (Main) 2000

Rudolf Werner, Hans-Jochen Hölzer: Das Bahnpostwagen-Buch, Frankfurt (Main) 2000

Jens Freese: Die Reisezugwagen der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Freiburg 2001

Rudolf Werner, Hans-Jochen Hölzer: Das Bahnpostwagen-Buch, zweite erweiterte Auflage, 2003

Carl W. Schmiedeke, Maik Müller, Mathias Hiller: Züge der Berliner S-Bahn, Die eleganten Rundköpfe, Berlin 2003

UIC Internationaler Eisenbahnverband: Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im

internationalen Verkehr, RIC, gültig vom 1. Januar 2001, mit den Nachträgen 1 und 2, Stand 1. Februar 2004, Paris 2003
Mario Walinowski: Züge der Berliner S-Bahn, Das „Blaue Wunder“, Berlin 2005

Europäische Assoziation für die Interoperabilität der Eisenbahnen: Transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, Beschluss der Kommission vom ... zur technischen Spezifikation zur Interoperabilität für das Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems nach Artikel 6, Absatz (1) der Richtlinie 96/48/EG des Rates, Brüssel 2005

Wolfgang Kiebert: Der „Stadtbahner“, Berlins legendäre S-Bahn-Baureihe, Stuttgart 2006

Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven, Fürstenfeldbruck 2012

Bildurheber

Die in diesem Buch wiedergegebenen Bilder sind mit dem Namen des Urhebers gekennzeichnet, soweit dieser festgestellt werden konnte und es sich um Privatpersonen handelt. Falls der Urheber nicht bekannt ist, ist die jeweilige Quelle angegeben. Werkaufnahmen sind mit einer der in folgender Liste enthaltenen Bezeichnung versehen, aus der der Name des Herstellerwerkes zu entnehmen ist. Alle Abbildungen, bei denen der Verfasser der Urheber ist oder deren Urheber nicht zu ermitteln sind und aus dessen Sammlung stammen, sind nicht besonders gekennzeichnet.

Ammendorf	Gottfried Lindner AG, Ammendorf; VEB Waggonbau Ammendorf
Bautzen	Busch, Bautzen; Waggon- und Maschinenfabrik AG, vorm. Busch, Bautzen; VEB Waggonbau Bautzen
Braunschweig	Linke-Hofmann-Busch, Braunschweig
Bremen	Hansa Waggonfabrik GmbH, Bremen
Breslau	Breslauer AG für Eisenbahnwagenbau, Breslau; Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co. AG, Breslau; Linke-Hofmann-Werke AG, Breslau; Linke-Hofmann-Lauchhammer AG, Breslau; Linke-Hofmann-Busch-Werke AG, Breslau
Delitzsch	RAW Delitzsch
Deutz	van der Zypen & Charlier, Deutz; Vereinigte Westdeutsche Waggonfabrik AG, Köln-Deutz; Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln-Deutz
Donauwörth	Waggon- und Maschinenbau GmbH, Donauwörth; Messerschmidt-Bölkow-Blohm GmbH, Donauwörth
Düsseldorf	Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Co
Esslingen	Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen
Falkensee	Mitropa-Werkstätte, Falkensee
Görlitz	Waggon- und Maschinenfabrik AG, Görlitz; VEB Waggonbau Görlitz; Waggonbau Görlitz GmbH, Görlitz; Bombardier Transportation, Görlitz; Sammlung Wolfgang Theurich, Görlitz
Gotha	Gothaer Waggonfabrik AG, Gotha
Hagen	Killing & Sohn, Hagen
Heidelberg	H. Fuchs Waggonfabrik AG, Heidelberg
Kassel	Waggonfabrik Wegmann & Co., Kassel
Mombach	Gebr. Gastell Waggonfabrik, Mombach; Vereinigte Westdeutsche Waggonfabrik AG, Mainz-Mombach
MPF	Ministerium für Post- und Fernmeldewesen, Berlin
München	Jos. Rathgeber, München; Waggonfabrik J. Rathgeber AG, München-Moosach
Nürnberg	Klett, Comp. Nürnberg; Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Nürnberg
Rastatt	Badische Waggonfabrik Rastatt AG, Rastatt; Waggonfabrik AG, Rastatt
RZM	Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau
Salzgitter	Linke-Hofmann-Busch GmbH, Salzgitter-Watenstedt
Schlieren	Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren
Simmering	Maschinen- u. Waggonbau-Fabriks-AG, Wien-Simmering
Spandau	Orenstein & Koppel AG, Berlin-Spandau
Uerdingen	Waggonfabrik AG Uerdingen, Uerdingen (Rhein)
Wien	Simmering-Graz-Pauker AG, Wien
Winterthur	Gebr. Sulzer AG, Winterthur
ZFIV	Zentrales Forschungs-Institut des Verkehrswesens, Institut für Eisenbahnwesen, Sektion MV

Fußnoten

1 Verkehrsmuseum Karlsruhe e. V., Werderstraße 63, 76137 Karlsruhe
2 Jens Freese: Die Reisezugwagen der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Freiburg, 2001, S. 39 und 76
3 Antrag des Ministeriums des Innern an Seine Majestät den König, vom 9. Juli 1844, mit Randbemerkung des Königs Ludwig vom 20. Juli 1844, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Verkehrsarchiv 4227
4 Dr. Gert von Rosen, Aus der Frühzeit der Königlich Bayerischen Staats Eisenbahn, Länderbahnforum 2/2002
5 Norbert Heidrich, Norbert Kempf: Chronik des Bahnhofs Bamberg, April 1995, S. 8
6 Niederschrift über die am 19. November 1917 im VM (Verkehrsministerium) abgehaltene Besprechung betreffend die Umwandlung älterer Personenwagen in Wagen 4. Klasse
7 Schreiben der MFFE an das Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Ministerium des Innern vom 3. Dezember 1874
8 Technische Lieferbedingungen, Anhang zu einem Wagenbauvertrag zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn und dem Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals Carl Weyer & Co, Düsseldorf Oberbilk vom April 1897
9 „in dem für Wagen III. Klasse der Preußischen Staatsbahn vorgeschriebenen Ton“
10 Erlaß pr. II 22649 vom 23. November 1873
11 bei den feineren Wagen Carminzusatz
12 bei den feineren Wagen goldfarben
13 Bereits seit 1854 galt auf den Linien der nördlichen und südlichen österreichischen Staatsbahnen die reglementarische Bestimmung, daß die I. Klasse gelben, die II. grünen und die III. braunen Anstrich bekam.
14 Schon 1852 wurde verfügt, daß die Postwagen der Preußischen Postverwaltung gelb zu streichen und durchlaufend zu numerieren seien.
15 Lieferbedingungen für Wagen der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahnen in Breslau vom 1. April 1878 (siehe Anhang Seite 214)
16 Glasers Annalen Band VIII (1. Halbjahr 1881), 15. Januar, Spalte 51
17 festgelegt in den Vorschriften vom 15. August 1881 (siehe Anhang Seite 215)
18 Geschichte der Deutschen Post, herausgegeben und bearbeitet von K. Sautter, Teil 1: Geschichte der Preußischen Post, S. 699
19 Zusammenstellung der Vorschriften über den Anstrich, die Bezeichnung und Nummerirung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, 1888
20 Eisenbahn-Magazin 22 (1984) Heft 7, Seite 53
21 Anzumerken ist hier jedoch, daß immerhin das Braungrün durch direkten Vergleich der RAL-Farbkarte mit einer olivengrün gestrichenen Fläche, die jahrzehntelang durch ein Schild abgedeckt war, eindeutig zugeordnet werden konnte.
22 Hermann Hoyer: Aufs Dach geschaut: Die Farbgebung der Wagendächer damals und heute, in Miba 37 (1985) 12, S. 47ff.
23 Büte: Salonwagen Sr. Majestät des deutschen Kaisers, Königs von Preußen, in Zeitschrift für Bauwesen (1891) Sp. 207 ff.
24 Preußische Staatseisenbahnverwaltung: Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen ..., gültig vom 1. Mai 1905 (DV 600)
25 siehe Emil Konrad, Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen, Band 1: Preußen, Bild 11. Weitere Fotos finden sich in der Ausgabe 1911 des Deutschen Eisenbahnwesens der Gegenwart, allerdings stark retuschiert.
26 Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamtes, Dritter Jahrgang, 1909, Nr. 284 vom 17. März 1909, Berlin 1909
27 Leider gibt es aus dieser Zeit kein Farbmuster für diese Farbe. In der DV 807 (Rostschutz von Stahlbauwerken) wird jedoch ein Muster für Bleiweiß gegeben. Demnach entspricht dieser Farbton grünbeige RAL 1000 bis beige RAL 1001.
28 Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen, Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen, gültig vom 1. Januar 1911 (DV 270)
29 Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts, Sechster Jahrgang 1912, Nr. 456 vom 24. Juli 1912, Berlin 1912
30 Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. Januar 1909 – VI.D.103
31 Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. Januar 1913 – VI.D.21749/R. A. 91/13
32 Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts, Siebenter Jahrgang 1913, Nr. 170 vom 15. März 1913, Berlin 1913
33 Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen, Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen, gültig vom 1. November 1914 (DV 270)
34 Zum künftigen Betrieb auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den Vorortbahnen, in: Glasers Annalen 1914, S. 52 f.
35 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamtes, 1919, Nr. 274, vom 26. November 1919, Berlin 1919
36 Ruberoid ist ein teer- und asphaltfreier imprägnierter Filz und dient zur Isolierung gegen Feuchtigkeit und Wärme
37 Horst Troche: Die Akkumulator-Triebwagen, Freiburg 1997, S. 62

38 Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamtes, 1914, Nr. 78, vom 13. Mai 1914, Berlin 1914
39 Zum künftigen Betriebe auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den Vorortbahnen, in Glasers Annalen (1914) S. 253 f.
40 Anger: Das deutsche Eisenbahnwesen in der Internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung Turin 1911, Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure 1911, S. 1560 f.
41 Auskunft von Ingo Neidhardt am 9. Juni 2011
42 Hinweis auf eine Vorschrift des MtB (Akte MtB, III / VII 11, Bd. 4) der Generaldirektion Dresden vom April 1921, in Fischer, Hoyer, Schulz: Die Wagen der sächsischen Sekundärbahnen, S. 163
43 Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1847, 2. Band, 4. und 5. Heft, Seite 91, im Beitrag „Die achträdrigen (amerikanischen) Personenwagen auf der Württembergischen Staatsbahn“ von A. L.
44 Supper; Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, 1895, S. 122
45 Albert Mühl, Kurt Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart und Aalen 1970
46 Douglas Bennet: The Royal Wuerttemberg State Railway, in: The Railway Magazine, Vol. VIII, January to June 1901, London 1901, page 213; zitiert nach Mühl/Seidel, a. a. O.
47 siehe Mühl und Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen, a. a. O., Seiten 77 und 239
48 Emil Konrad: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen, Band 2: Bayern, Württemberg, Baden, Seite 34
49 nach Mühl und Seidel „mit gelben Längsstreifen“
50 Das Wichtigste über Bau und Einrichtung der Eisenbahnwagen, bearbeitet bei der K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion Cannstatt, Stuttgart 1910
51 Schreiben des Reichspostamts, Erste Abtheilung, vom 21. April 1881
52 Albert Mühl: Speisewagen in Deutschland, Freiburg 1994, S. 125
53 Zu den Bekleidungsblechen gehörten auch die senkrechten Flächen der Bühnengeländer und der Übergangstüren an den Reisezugwagen mit offenen Plattformen, sie waren demnach ebenfalls grün zu streichen, siehe Bild Seite 39 oben
54 Verfügung DRG HV 38 Fava 2 vom 16. Februar 1928
55 Vermerk DRG HV 30 Fkwpsa 92 vom 18. Dezember 1934
56 Joachim Deppmeyer: Die Einheits-Personen- und Gepäckwagen der Deutschen Reichsbahn, Bauarten 1921 – 1931, Stuttgart 1982, Seite 22
57 Mitteilung von Helmut Klauss am 13. Februar 2008 mit Hinweis auf das Merkbuch für Werkstoffe, Ausgabe 1937
58 Zeichnung Fw 1077/1084.11.000, 1. Ausgabe vom 5. Juli 1933
59 Verfügung DRG HV 30 Fava 15 vom 25. November 1933; Verfügung DRG HV 30/73a Fkwp 337 vom 13. Dezember 1933; Verfügung DRG HV 30 Fava 15 vom 13. März 1934
60 Eisenbahn und Modellbau, Heft 14; siehe auch Bild Seite 39 oben
61 Verfügung DRG HV 30 Fava 18 vom 14. Mai 1934
62 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1929, Nr. 250 vom 18. Mai 1929, Berlin 1929
63 Zeichnung Fw 000.09.008.02.01, 1. Ausgabe vom 1. September 1936
64 Außerkraftsetzung erfolgte mit Verfügung DRB HV 30 Fava 17 vom 5. Juni 1936
65 Die in dieser und den folgenden Aufstellungen genannten vierstelligen RAL-Nummern wurden ab 1942 im Register RAL 840 R anstelle der bisherigen RAL-Nummern verwendet und sind hier der besseren Vergleichbarkeit wegen zusammen mit den 1962 eingeführten Hilfsbezeichnungen genannt.
66 Zeichnung Wegmann 3508-15c vom 31. Juli 1937
67 DRB RZA Berlin – B 30 Fktvhl – Baubeschreibung für 2 Stück vierteilige Schnelltriebwagen und 1 Stück Ersatz-Maschinenwagen mit dieselelektrischer Kraftübertragung MAN/BBC, Lieferung 1936, S. 12
68 Die 2. Klasse der Berliner S-Bahn-Triebwagen war ebenfalls in dieser Farbe im Bereich der Fensterreihe markiert.
69 Beiblatt 2 zu Zeichnung 11.000.00.01 1. Ausgabe vom 23. Mai 1938
70 Verfügung DRB E RVM 30 Fkwp 577 vom 24. Oktober 1938
71 Verfügung DRB E RVM 30 Fen 76 vom 28. März 1938
72 Zeichnung Fwp 480.068
73 Verfügung DRB HV 30 Fen 76 vom 28. März 1938
74 Zeichnung Fwp 327.10.17, 6. Ausgabe vom 30. Mai 1940
75 Verfügung DRB E RVM 30 Fkwpl 33 vom 28. November 1939; Schreiben RZA 2631 Fkwpans 9/39 vom 1. Dezember 1939 und 2. Januar 1940, Bestimmung RZA vom 4. September 1940; Anweisung für die Verdunkelungsausrüstung der Reisezugwagen (2. Ausgabe) vom 30. Dezember 1939
76 Schreiben RZA B 2632 Fkwpin 11/39 vom 1. April 1940
77 Schreiben RZA B 2931 Fkwpä 12/38 vom 4. Januar 1940
78 Verfügung DR BE RVM 30 Fkwpl 39 vom 31. Oktober 1940
79 Dieser Farbton für den Anstrich der Dächer wurde schon 1940 eingeführt, wie einem Hinweis im Schreiben 35 h 4 Fktu 2/20 des RZA München vom 21. Juni 1940 entnommen werden kann.
80 41 H Fktw Be vom 14. April 1942
81 Hauptausschuß Schienenfahrzeuge beim Reichsminister für Bewaffung und Munition, Sonderausschuß Eisenbahnwagen, Richtlinien für den kriegsmäßigen Anstrich der Personen-, Gepäck- und Postwagen mit Ausnahme der Sonderwagen, Berlin, 8. Juni 1942
82 gemeint sind die an den Dachkanten angebrachten Deckleisten
83 Deutsche Reichsbahn, Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen, 919.158, Wien, XI/42
84 Hauptausschuß Schienenfahrzeuge, Sonderausschuß Eisenbahnwagen: Bauanweisung 75, 21. Januar 1943

85 Zeichnung Fwp 716.11.1 vom 21. Mai 1943
86 Verfügung DRB E RVM 30A Fkwpsch 93 vom 31. März 1943
87 Sonderausschuß Eisenbahnwagen, Richtlinien für den Anstrich der Mci-, Mcig- und Mcil- sowie Mc4i-Wagen ab 4. Vierteljahr 1944, Niesky/OL
88 Anleitung für den Buntfarbenanstrich, in Jahrbuch für Lackierbetriebe 1941, Hannover, S. 260
89 Verfügungen RVM 30 Fkwp 819 vom 25. Oktober 1944, 30 Fkwg 813 vom 28. Oktober 1944 und Fava 34 vom 29. Oktober 1944
90 Bericht RZA Berlin 2633 Fkwpso 29/43 vom 27. Oktober 1944
91 Reichsbahn-Zentralamt München, 20 h 2 Mlbe 150, Mustertarnplan I, Ausgabe November 1944
92 Verfügung RZA München 21 h1 Fkle vom 22. November 1944
93 Verfügung RZA München 5413 Stwf vom 12. Februar 1945
94 Verfügung DRB 30 Fkwp 819 vom 25. Oktober 1944
95 Die Farben der S-Bahn, in: Carl W. Schmiedeke, Der Wagenpark der Berliner S-Bahn, Gülzow, 1997
96 W. Hübner: Zehn Jahre Anstrichtechnik bei der Lackierung der Berliner S-Bahnwagen, in Bücher der Anstrichtechnik, Drittes Buch, Berlin 1938
97 Hinweis in Zeichnung Fw 000, Beiblatt 1 zu 11.000, 1. Ausgabe vom 17. Juli 1936, wonach für „bayerische Triebwagen“ abweichend zu Triebwagen im Regelanstrich „creme/rot“ Anschriften auf gelbem bzw. braunem Grund in brauner bzw. gelber oder weißer Farbe vorgeschrieben waren
98 Verfügung 31 D 6348 vom 14. Mai 1927; erwähnt in DRG RZA Fktvmd 35 vom 11. Juni 1928
99 Verfügung HV DRG 30 Fktg vom 3. Dezember 1931
100 Waggonfabrik Wismar der Eisenbahn-Verkehrsmittel AG Berlin, Beschreibung des Gütertriebwagens „EVA-Maybach“ mit 150 PS Dieselmotor
101 Heinz R. Kurz, Die Triebwagen der Reichsbahn-Bauarten, Freiburg 1988, Seite 186
102 Verfügung DRG HV 31 Fava 13 vom 27. September 1932
103 Abbildungen des mit geändertem Anstrich am Führerstand in violett sind in Heinz R. Kurz: Fliegende Züge, Freiburg 1986, auf Seite 27 wiedergegeben.
104 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstrich und Anschriften, Vorschriften bzw. Anlagen (DV 984 T 8), gültig vom 1. Oktober 1935 ab, Saarbrücken 1935
105 nicht in DV 984 enthalten, aber in den einschlägigen Anstrich-Zeichnungen nachgewiesen
106 Verfügung DRB E RVM 30 Fava 21 vom 8. Mai 1937
107 Verfügung DRB EBA RVM 30 Fava 21 vom 28. Oktober 1937
108 Elektrische Bahnen 11 (1935) 10, S. 265 ff.
109 unter der Annahme, daß der Wagen elT 1998 einen Anstrich ähnlich wie die zeitgleich gelieferten elT 19 (ET 11) und elT 13 (ET 31) erhalten hat
110 unter der Annahme, daß der Wagen elT 1998 einen Anstrich im „hellfeldgrau“ des elT 10 (ET 41) erhalten hat
111 unter der Annahme, daß der Wagen elT 1999 einen Anstrich in Übereinstimmung mit den Personenwagen der Bauart Karwendel von 1932 erhalten hat
112 unter der Annahme, daß der Wagen elT 1999 einen Anstrich in Übereinstimmung mit den Personenwagen der Bauart Karwendel erhalten hat, später jedoch eine Änderung erfuhr, bei der auch das Fensterband schwarzblau wurde
113 Baisch: Die Schnellfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn in ihrer Außengestaltung, Verkehrstechnische Woche 31 (1937) 45, S. 529
114 Horst Troche: Die elektrischen Schnelltriebwagen elT 1900 bis 1902 der Deutschen Reichsbahn (Baureihe ET 11), Eisenbahnen und Museen, Folge 46, Werl 1999, S. 16
115 Elektrische Bahnen 16 (1940) 7, S. 118
116 Verfügung DRB E RVM 30 Fktv 903 vom 19. Mai 1939
117 RVM 30 Fktw 149 vom 9. März 1938
118 RVM 30 Fktw 184 vom 17. November 1939
119 RVM 33 Fkt 3 vom 16. September 1940
120 Zeichnung M 11.1, 2. Ausgabe vom 28. November 1940
121 Heinz R. Kurz: Die Triebwagen der Reichsbahn-Bauarten, Freiburg 1988, S. 430
122 Zeichnung M 11.1, 2. Ausgabe vom 28.11.1940
123 ET 31 soll nach 1942 einheitlich rot gewesen sein
124 Bericht Ref 33 vom 29. September 1939 (Tarnanstrich)
125 Schreiben DRB RZA 41 H Fktw Be vom 14. April 1942
126 Angabe Mathias Hiller und Maik Müller, Berlin
127 DRB E RVM 33 Fktg 227 vom 22. August 1942
128 Deutsche Reichsbahn: Richtlinien für den Kriegsanstrich bei der Ausbesserung von Fahrzeugen, 919.158, Wien, XI/42
129 Amtsblatt des Reichspostministeriums/Bekanntmachungen der Reichspost, Ausgabe A, Berlin 1934, Nr.185/1934, Änderung des Anstrichs der Postfahrzeuge
130 Aktenvermerk DRG HV 30 Fkwp 390 vom 4. August 1934
131 Beschreibung der Bahnpostwagen der Gattung 4-bI/21,6, Vergebungsjahr 1950 (diese Beschreibung stammt zwar erst aus dem Jahre 1950, beinhaltet aber noch die Vorschriften der Deutschen Reichspost)
132 Deutsche Reichsbahn, Entwurf der Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügigortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen, 997, Anhänge Teil III, Dresden o. J. (um 1964)
133 Deutsche Reichsbahn, Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügig-ortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen und Behälter, DV 997, gültig ab 1. Januar 1968
134 Vorgang DR VES-W Delitzsch vom 21. Mai bis 11. Dezember 1962
135 Bitumendachfarbe schwarz bzw. Bitumenfarbe mit

Aluminiumbronze, ohne RAL-Angabe
136 nur bei ausgewählten Bauarten mit zweifarbigem grünen Anstrich
137 Zeichnung Fw 0143.11.000.00.01, Zustand 3, Juli 1976
138 bis etwa 1973
139 ab etwa 1973
140 Verfügung MfV HvW W vom 27. März 1969
141 Bei diesen Anstrichstoffen handelte es sich um Lacke, für die „die Rohstoffe aus dem KA – Westdeutschland – bezogen“ wurden; daher die Farbabweichungen! (KA = Kapitalistisches Ausland)
142 Schreiben ZPEV vom 25. November 1970
143 Verfügungen MfV HvAw vom 11. August 1970 und vom 22. Dezember 1970
144 Verfügung MfV HvW WT-I-8 vom 27. Juni 1972
145 Verfügung MfV HvW WT-I-8 vom 23. Januar 1973
146 Schutzanstrich für Aluminium-Fensterrahmen der Reisezugwagen gegen Korrosion und Verschmutzung, in Schienenfahrzeuge 8/1977 S. 266
147 Versuche zur neuen Farbgebung für Reisezugwagen der DR, in Schienenfahrzeuge 5/1980 S. 224
148 nicht zu verwechseln mit chromoxidgrün nach RAL 6020
149 Grundsätze für die Außenfarbgebung bei Reisezugwagen der DR (Farbauswahl), WT I-2/75-01/20../80 vom 30. September 1980
150 NSW = Nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet
151 Verfügung MfV HvW 31435 vom 21. Juli 1981
152 F. Ebert: Farbgebung bleibt vielfältig und attraktiv, Leserzuschrift in Modelleisenbahner (1987) Heft 3, S. 3.
153 Diese Unterscheidung ist gemäß Fußnote 152 „technologisch bedingt“. Sie läßt möglicherweise Rückschlüsse auf die schwierige Versorgungslage mit Anstrichstoffen in der DDR zu.
154 Zeichnung 2128.11.002(2) vom Dezember 1981
155 Zeichnung Görlitz 3.144-11.01.01:000 (1) Bl. 1 vom 24. Mai 1978
156 Die Äußere Farbgestaltung von Reisezugwagen, in Schienenfahrzeuge 7/1977 S. 231
157 bzw. korrespondierender Farbstreifen bei Doppelstockwagen
158 Rbd Greifswald, Magdeburg, Schwerin
159 Zeichnung DR 1.141:11.05.00.0:00, Zustand c vom 4. Mai 1989
160 Mario Walinowski: Züge der Berliner S-Bahn, Das „Blaue Wunder“, Berlin 2005
161 Wolfgang Dath: Die Schnelltriebwagen der Bauart „Görlitz“, Freiburg 1998, S. 149 ff.
162 Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und geräte sowie Container, DV 997, gültig ab 1. September 1979, Berlin 1979
163 Carl W. Schmiedeke, Maik Müller, Mathias Hiller: Züge der Berliner S-Bahn, Die eleganten Rundköpfe, Berlin 2003
164 In „Der Wagenpark der Berliner S-Bahn“ (a. a. O.) nennt der Verfasser für den roten Anstrich „weinrot RAL 3001“, diese Bezeichnung beruht vermutlich auf einem Schreibfehler, denn zu RAL 3001 gehört die Hilfsbezeichnung signalrot.
165 Verfügung MfV HvW WT-I-8 vom 15. Oktober 1971
166 DB BZA Minden: Richtlinien über die Herrichtung von Gesellschaftswagen (4. Ausgabe vom 14. Februar 1957, 5. Ausgabe vom 20. März 1958, 6. Ausgabe vom 9. März 1960)
167 Antrag auf Aufnahme von Kobaltblau beim RAL am 27. Juni 1955, Annahme am 20. März 1956, Änderung der Zeichnung Fwp 068.11.6.1, Index g, 7. Ausgabe, vom 27. April 1956
168 nur 20 Wagen CL4ümg-54, Nr. 17725 bis 17744
169 gemäß Empfehlung AG Anstrichstoffe vom 26./27. Juli 1961
170 Sitzung AG Anstrichstoffe vom 26. und 27. April 1961
171 Zeichnung DB Fwp 086.11.000.04, Zustand 4, April 1963
172 Aufnahme in das RAL-Register am 18. Januar 1961
173 Zeichnung DB Fwp 071.11.4.1, 1. Ausgabe vom 9. November 1961 nennt erstmals den Farbton RAL 6020 für B4üm-Wagen
174 DB HV 22.221 Faap 1 vom 19. November 1964
175 Verfügung DB HVB 22.221 Fwp/K 429 vom 21. November 1967, mitgeteilt mit Verfügung BZA Minden 2506 Fwpasch 64 vom 20. September 1968
176 Information von Mike Martin, erhalten am 14. Oktober 2008
177 Verfügung DB HVB 27.272 Fwp/U 264 vom 31. August 1970
178 Zeichnung DB Fwp 000.11.000.03 (5. Ausgabe) vom 30. Oktober 1975
179 Verfügung HVB 49 Ha (Design) F 31 vom 16. April 1975 auf den Bericht BZA Minden und BZA München/DC vom 4. April 1974 – DC 91.9001 Ha 50 –
180 Zeichnung 1 Fwb 340.11.000.001 vom Mai 1978
181 Zeichnung 2 Fwp 735.0.11.000.001, Zustand 03 vom März 1980
182 Verfügung DB BZA München, DC 91 9001 Hadi 4 vom 19. Januar 1981
183 DB HV 22.221 Fwp 28 vom 12. August 1982
184 Mitteilungen von Hermann Hoyer, Hamburg, vom Januar und Februar 2002
185 Hamburger Blätter 7/1957, Seite 11
186 Deutsche Bundesbahn: Anstrichaufbau für TEE-Züge Baureihe VT 11.5, Anlage 13 zu TL 918/300, Ausgabe Dezember 1962
187 Zeichnung Ftv 0-455.11.383 vom 16. Dezember 1954
188 Olympiablau entspricht in weitestgehend der Farbe 220 70 30 nach dem RAL-Design-System
189 Horst Troche, Der elektrische Aussichtstriebwagen der Deutschen Bundesbahn, Karlsruhe 1980
190 Horst Troche, Der „Gläserne Zug“, Karlsruhe 1989
191 Eisenbahn-Magazin 4/1973
192 Verfügung DB BZA München 35.3550 Ftf (a) 9 vom 13. Oktober 1970
193 Beschreibung der Bahnpostwagen der Gattung 4-bI/21,6, Vergebungsjahr 1950
194 Anstrichvorschrift für Bahnpostwagen (Ausgabe Mai

1965) und Anstrichvorschrift für Betriebs-Bahnpostwagen, Ausgabe Dezember 1972
195 DBP PTZ C 14: Anstrichvorschrift für Bahnpostwagen (Ausgabe November 1985)
196 Zierstreifen bzw. Begleitstreifen unterhalb des Zierstreifens
197 Mischungsverhältnis 50:1
198 Mischungsverhältnis 1:1
199 Beschreibung der Bahnpostwagen der Gattung 4mg-a/26, Bestelljahr 1954
200 Zeichnung: Wegmann & Co, Kassel: Anstrich – Anschriften, 8025.11.01, 11. Mai 1950
201 Zeichnung: Hansa Waggonbau GmbH, Bremen: Anstrich und Anschriften, 5302.11, Zustand 3, Dezember 1958
202 Zeichnung: Hansa Waggonbau GmbH, Bremen: Anstrich und Anschriften, 5304.11, Ausgabe vom Oktober 1962, Zustand 6, Juli 1963
203 Zeichnung: Hansa Waggonbau GmbH, Bremen: Anstrich und Anschriften, Sp 06.11.15917, Zustand 1, April 1967
204 Farbenstückliste O&K Sp 06.11.16071 für WLABüm von 1967
205 Schreiben DSG-Direktion T1/1804/2935 Hö/er vom 23. Oktober 1974
206 Touristikzug I der Deutschen Bahn AG, in ZEV + DET Glasers Annalen 120 (1996) 9, S. 370
207 DB Die Bahn: Dokumentation Corporate Design, Farb- und Materialkonzept, DB Regio AG, Ausgabe 23. Januar 2002
208 Das Wichtigste über Bau und Einrichtung der Eisenbahnwagen, Stuttgart 1910, S. 28 f.
209 Eisenbahn-Nachrichten-Blatt 1908, Nr. 313 vom 3. Juli 1908
210 Eisenbahn-Nachrichten-Blatt 1906, Nr. 407 vom 30. August 1906
211 Mit dieser Abkürzung wurde die Gesamtheit der Preußischen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen bezeichnet, sie trat an die Stelle der bisher angeschriebenen individuellen Verwaltungsbezeichnungen (sog. Chiffre) und war damit nun im ganzen preußischen Staatsgebiet einheitlich.
212 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts, 1919, Nr. 116 vom 10. Juli 1919, Berlin 1919; Emil Konrad: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen, Band 1: Preußen, Stuttgart 1982, Bild 20 bzw. Bild 126
213 Amtsblatt Mainz 1919, Verfügung Nr. 575
214 Eisenbahn-Nachrichten-Blatt 1901, Nr. 651 vom 10. Dezember 1901
215 Eisenbahn-Nachrichten-Blatt 1906, Nr. 537 vom 27. November 1906
216 Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts 1910, Nr. 210 vom 24. März 1910, Berlin 1910
217 zu entnehmen einem Lichtbild des Versuchszuges mit EB 1+2 (Sammlung Helmut Klauss, Erfurt)
218 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1919, Nr. 190 vom 16. Oktober 1919, Berlin 1919
219 Eisenbahn-Nachrichten-Blatt 1920, Nr. 43 vom 23. März 1920, und Nr. 80 vom 12. Juni 1920
220 Erlaß VI D 2942 vom 15. März 1910, erwähnt in ENBl 1914 Nr. 51
221 Eisenbahn-Nachrichten-Blatt 1919, Nr. 128 vom 5. Oktober 1919
222 Verfügung RVM ZPH vom 21. Mai 1921
223 Musterzeichnungen IV 6, V 16 (1883/84) und IV 44 (1896)
224 Musterzeichnung IV 44 (3. Auflage, 1906)
225 Zeichnungen D.-Wagen Bauart 1908 und 22089 vom 18. Juni 1913
226 Zeichnung 22089 vom 18. Juni 1913
227 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts, Nr, 128 vom 8. August 1919, Berlin 1919
228 Albert Mühl: Speisewagen in Deutschland, Freiburg 1994, S. 125
229 Verfügung DRB HV E VII 73 D 22238 vom 15.Oktober 1922
230 Schreiben RPM 1/P VI 28a vom 7. Oktober 1925; dies ist übrigens der einzige Fall, in dem die Abkürzung „DRG“ an Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn angeschrieben war
231 Verfügung DR HV 30 Fen 61 vom 1. Dezember 1936
232 Verfügung DR HV 30 Fen 69 vom 19. Februar 1937
233 Verfügung DR HV 30 Fen 61 vom 26. September 1936
234 Verfügung DR E RVM 30 Fen 69 vom 12. Januar 1938
235 Verfügung DR E RVM 30 Fen 69 vom 10. Februar 1938
236 Verfügung DR E RVM 30 Fen 92 vom 29. April 1939
237 Verfügung DR E RVM 30 Fkwp 681 vom 7. Mai 1940
238 Verfügung DR E RVM 30 Fkwp 735 vom 24. Juni 1941
239 Verfügung DR HV 2 Ogd vom 11. August 1945
240 Liste der am 2.6.1945 im Bereich des Bahnhofs (Nürnberg-)Fürth stehenden Güterwagen
241 hierzu Wolfgang Diener: Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930, 3. Auflage, Reinheim 1999, Seite 8
242 Verfügung DRG HV 30 Fen 14 vom 27. März 1930
243 Verfügung DRG HV 30 Fen 24 vom 19. Dezember 1930
244 Verfügung DR E RVM 30 Fen 78 vom 7. Juni 1938
245 eingeführt mit Verfügung DRG HV 30 Fen 42 vom 12. Juni 1933
246 Verfügung DR E RVM 30 Fen 69 vom 12. Januar 1938
247 Verfügung DR E RVM 30 Fen 92 vom 2. März 1939
248 Verfügung DR E RVM 30 Fen 83 vom 23. September 1938
249 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1927, Nr. 232 vom 7. Mai 1927
250 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1922, Nr. 195 vom 15. April 1922
251 Verfügung DRG HV 21 Fkwp 87 vom 18. Dezember 1928
252 Verfügung DR HV 30 Fkwp 492 vom 19. Januar 1937
253 Schreiben DR RZA B 3552 Fkwp 31 vom 17. Januar 1938
254 Verfügung DR E RVM 21 Bbwd vom 14. November 1941
255 Verfügung DR E RVM 30 Fkwpsa 273 vom 8. Juli 1942
256 Verfügung DR E RVM 30 Fks 62 vom 19. Januar 1942
257 Deutsche Reichsbahn, Brit. Zone, Verfügung 37.373 Bbp vom 21. April 1946
258 Deutsche Reichsbahn, Vorschriften für die Verteilung und

Verwendung der Personenwagen und der Trieb-, Steuer- und Beiwagen (Personenwagenvorschriften), DV 409, gültig vom 1. Januar 1938 an, Ausgaben 1942 und 1948

259 für D-Züge

260 für Personen- und Eilzüge

261 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1929, Nr. 46 vom 26. Januar 1929, Berlin 1929

262 Verfügungen DRG HV 30 Fkb 186 vom 28. März 1934 und 30 Fkwpm 144 vom 1. November 1934

263 Verfügung DRG RZA 2631 Fkwpans vom 15. November 1935

264 Verfügung DRG HV 30 Fen 60 vom 11. Februar 1936

265 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1927, Nr. 337 vom 25. Juli 1925, Berlin 1925

266 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1928, Nr. 489 vom 27. Oktober 1928, Berlin 1928

267 Verfügung RVM E IV 42 2863 vom 2. Februar 1921

268 Verfügung DRG HV 30/71 Fkwp 55 vom 1. Oktober 1928

269 Verfügung DR E RVM 30 Fkwp 739 vom 24. September 1941

270 Verfügung DR E RVM 30 Fkwp 739 vom 8. Januar 1942

271 Verfügung DRG HV 30 Fen 31 vom 24. September 1931

272 Mitteilungen der Reichsbahn-Zentralämter 1935, Nr. 15 vom 19. Januar 1935

273 Schreiben RZA B 2631 Fkwpans vom 28. Oktober 1938

274 Verfügung DRB HV 30 Fen 64 vom 16. Oktober 1936

275 Verfügung DRB HV 30g/Bmfkw 65 vom 16. November 1936

276 Verfügung RVM 21 Bssch 45 vom 7. April 1937

277 Verfügung RVM 30 Fen 130 vom 17. September 1943

278 Verfügung RVM 30 Bba 27 vom 22. Oktober 1943

279 Amtsblatt RBD Saarbrücken, Nr. 262, 22 Bip Bl 3 vom 21. April 1939

280 DRG HV 30 Fkwp 435 vom 30. Juni 1935 und vom 2. April 1936

281 Schreiben RZA B 2631 Fkwpans 1/37 vom 19. Dezember 1938; Verfügung DR E RVM 30 Fkwp 491 vom 22. April 1939

282 Schreiben RZA B 2631 Fkwpans 1/37 vom 14. März 1939; Verfügung DR E RVM 30 Fen 99 vom 6. Juni 1939

283 Verfügung DRG HV 30 D 11725 vom 18. August 1925; Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1926, Nr. 220 vom 17. April 1926

284 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1920, Nr. 431 vom 14. August 1920, Berlin 1920

285 Verfügung Fktv 156 vom Februar 1939

286 Verfügung RVM 30 Aivtf 476 vom 17. Juni 1937, erwähnt in DRB RZA B 2631 Fkwpans 5/32 vom 15. Juli 1937

287 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1929, Nr. 598 vom 7. Dezember 1929, Berlin 1929

288 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1921, Nr. 8 vom 22. Dezember 1921, Berlin 1921

289 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1925, Nr. 557 vom 22. August 1925, Berlin 1925

290 Schreiben DRB RZA B 2634 Fkwpdr vom 3. Juli 1937, 2631 Fkwpans vom 26. Juni 1940 bzw. vom 31. Juli 1940

291 Verfügung DRG RZM 2639 Fkwpans 3/34 vom 6. Februar 1934

292 Verfügung DRG HV 30 Fen 50 vom 22. Dezember 1934

293 Verfügung RVM 30 Aivtf 476 vom 17. Juni 1937, erwähnt in DRB RZA B 2631 Fkwpans 5/32 vom 15. Juli 1937

294 Verfügung DRB E RZM 30 Aivtf 469 vom 14. Mai 1937

295 Zeichnung DRB Fw (000) Beiblatt 1 zu 04.000, 9. Ausgabe vom 4. Mai 1940

296 Zeichnungen DRB Bh 461 (D-21b) vom 10. April 1923; Be 1455 (AB4ü-26), Bh 376 (C-27), Bi 492 (Di-27), Bl 361 (Pw4ü-23), alle vom 8. September 1927

297 Zeichnungen DRB Fw APers 2 (002), AB4ü (033), C4i (327), alle: Beiblatt 1 zu 11.000.00.01, alle vom 7. Juli 1939

298 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts 1920, Nr. 562 vom 9. Oktober 1920, Berlin 1920

299 Diese Unterscheidung zwischen den in Triebwagenzügen benutzten Fahrzeugen wurde mit Verfügung 32 Füs 13 vom 18. Oktober 1928 eingeführt.

300 Verfügung HV 31 Fen 39 vom 21. Oktober 1932

301 Verfügung DR E RVM 30 Fktv 909 vom 2. September 1939

302 Verfügung DR E RVM 30 Fen 103 vom 16. Januar 1940

303 Verfügung DR E RVM 33 Bbt 266 vom 7. September 1939

304 Rudolf Werner, Hans-Jochen Hölzer: Das Bahnpostwagen-Buch, zweite erweiterte Auflage, Frankfurt (Main) 2003

305 Mitropa: Verzeichnis der Eisenbahnfahrzeuge, aufgestellt Januar 1930

306 Verfügung DRG HV 30 Fkwpm 144 vom 1. November 1934

307 Verfügung DRG HV 30 Fkwpm 144 vom 8. Februar 1935

308 Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen: Vorschriften über die Anwendung des Ziffernsystems der Kennzeichnung der Güter- und Reisezugwagen, 1. Ausgabe, Tag der Inkraftsetzung: 18. Januar 1967

309 L. Heister: Die Gattungszeichen der Reichsbahn-Güter- und Personenwagen, in Eisenbahntechnik (1) 1953, Heft 1, S. 19ff.; Einteilung der Güter- und Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn, in Der Modelleisenbahner 1955, Heft 4, S. 107 ff.

310 Werner Deinert: Eisenbahnwagen, Berlin 1971, S. 248 ff.

311 nur in Verbindung mit anderen Gattungszeichen

312 nicht bei Doppelstockwagen und Doppelstockgliederzügen

313 Verfügung MfV HvW W 3.6 vom 29. August 1966

314 DR GdR 932 vom 14. August 1952

315 Verfügung MfV HvW vom 22. November 1973

316 Verfügung MfV HvW WB-2 vom 4. Oktober 1967

317 Verfügung MfV HvW Wb 3 vom 23. Dezember 1970

318 DR Zeichnung Fw 000.11.000.00.01, 2. Ausgabe vom Dezember 1961

319 RU = Reisezugwagen-Betriebsuntersuchung

320 Zeichnung DR Beiblatt 1 zu Fw 000.11.000.00.01/03, 9. Ausgabe von 1958

321 Bei dieser Farbnummer handelt es sich nicht um eine Bezeichnung nach RAL, sie wurde von der Deut-

schen Reichsbahn zur Bestimmung des Farbtones Elfenbein festgelegt (vgl. die ähnliche Vorgehensweise beim Farbton DB 110, siehe Seite 86).

322 MPF: Postbeförderungsdienst, 1975 (DA 2.51), Anlage 3

323 Zeichnung VEB Waggonbau Görlitz (Fwp 2523) 33.012-11002 vom 29. Juni 1966

324 Alfred B. Gottwaldt, Bundesbahn-Album 1945-1960, Stuttgart 1980, S. 18

325 Verfügung Vorstand der DB 2.823 Arh 4 vom 3. Januar 1955

326 DB, ZZT M 23.01 Fwr/U 07 CI vom 2. Dezember 1987

327 DB HV 22.221 Fkwp 306 vom 2. Dezember 1952

328 DB BZA Minden 26A/2613 Favp vom 15. Juli 1966; DB BZA Minden 26A/2606 Fwpas 21 vom 13. Oktober 1966

329 nur in Verbindung mit anderen Gattungszeichen

330 Salon wurde mit Verfügung DB HV 22.222 Fwp/U 294 vom 28. Juli 1972 durch S ersetzt

331 Mitteilung BZA Minden 26A 2606 Fwpas vom 12. März 1962

332 DB BZA Minden 2611 Fwpo-1- vom 1. Dezember 1965

333 DB BZA Minden 26.2601 Fwpas/K 21 vom 24. November 1976 (Bezug: HVB-Verfügung 33.334 Bwr 2 vom 14. Juni 1976)

334 nur in Verbindung mit anderen Gattungszeichen

335 Im Gegensatz zur Klassenreform von 1928, bei der die 4. Klasse abgeschafft worden war, wurde 1956 die 1. Klasse aufgegeben, die 2. und 3. Klasse wurden zur 1. bzw. 2. Klasse umgewidmet.

336 DB BZA Minden 2602 Fwpas 10/55 vom 20. Oktober 1955 und DB BZA München 3516 Ftf (a) 5 vom 9. Januar 1956

337 Diese Schriftform war 1978 für kurze Zeit im Entwurf zu Anlage 3a (Informationsband – Feste kundendienstliche Informationen am Wagenende) zum UIC-Merkblatt 580 enthalten, wurde aber 1981 mit Verabschiedung dieses Merkblatts in Helvetica geändert.

338 DB HV 22.221 Fwp/K vom 5. Februar 1958

339 DB BZA Minden 2606 Favp vom 5. März 1957

340 DB BZA Minden 2606 Favp vom 19. Oktober 1959

341 Zeichnung DB Fwp 000.011.000.03 (6. Ausgabe) vom 30. September 1976

342 Zeichnung DB Fwp 000.011.000.03 (7. Ausgabe) vom 8. März 1977

343 Zeichnung DB Fwp 087.11.000.02 (2. Ausgabe) vom 13. Oktober 1960

344 DB BZA Minden 26A/2606 Fwpas 18 vom 7. März 1966

345 Zeichnungen DB Fwp 791.0.11.000.001 vom Novemebr 1988 und Fwp 792.0.11.000.001 vom Oktober 1986

346 Zeichnungen DB Fwp 402.0.11.000.001, Fwp 403.0.11.000.001, Fwp 750.0.11.000.001, Fwp 751.0.11.000.001, DB Bahn-Norm BN 11014-25 und BN 11014-26

347 DB HV 22.222 Fuwp 98 vom 8. September 1950

348 DB HV 22.222 Fuwp 98 vom 25. März 1953

349 Zeichnung DB Fwp 138.0.11.051.003

350 Zeichnung DC 4.4.120.022.3.78 vom 21. Februar 1978

351 Verfügung HVB 49 Ha 629 vom 9. August 1976, zitiert in Design 04 vom November 1979

352 Zeichnung DB Design Center V 21.V2102 vom 27. Juni 1989

353 Zeichnungen DB Gg 713.25 Bl. 12 und 14

354 Zeichnung DB Gg 713.25 Bl. 20

355 DB BZA Minden 34.31 Fwpasch/K56 vom 25. Januar 1991

356 Klaus Müller, Schneller-besser-bunter..., Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 21 (1983) 10, S. 19

357 Karl-Dieter Bodack: Züge für touristische Verkehre, in: www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de/texte/fahrplaene, letzte Abfrage am 4. September 2007

358 DB BZA Minden 26A/2602 Fwpasch 43 vom 22 Mai 1964

359 Deutsche Bundesbahn: Personenwagenvorschriften, DV 409, Ausgabe 1954

360 DB BZA Minden 31.3106 Fwpas/K7 vom 6. März 1987

361 Zeichnung DB Fwp 069.11.000.01, 13. Ausgabe vom April 1965

362 Zeichnung 1 Fwp 000.11.000.001, 4. Ausgabe vom Dezember 1968

363 Internationaler Personen- und Gepäckwagenverband: Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr, RIC Ausgabe Brüssel, Gültig vom 1. Januar 1962 an; siehe auch Fußnote 373

364 DB BD Nürnberg 22 M 14 Fwp vom 15. Juni 1955

365 DB BZA Minden 2606 Fwpü/K vom 7. Oktober 1958

366 Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen ohne RIC-Zeichen im internationalen Verkehr, Ausgabe Firenze, gültig vom 1. Juli 1969 an

367 DB BZA Minden 31.06 Fwpas/K76 vom 13. Juli 1988

368 Vereinbarung zwischen dem Ministerium für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik, der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn und der Zentralen Transportleitung der Deutschen Bundesbahn über den Einsatz von Wagen ohne RIC-Zeichen, gültig vom 3. Juli 1973 an

369 DB BZA Minden 3806 Fkbn 23/1 vom 29. September 1953

370 DB BD Nürnberg 22 M 20 Fwp vom 13. Januar 1965

371 DB HVB 22.221 Faap 1 vom 12. Oktober 1966

372 DB BZA Minden 4502 Favhhe/K 1/55 vom 12. Oktober 1956

373 DB BZA Minden 26A/2606 Fwpas vom 20. November 1962

374 DIN-Mitteilung 6/81, erwähnt in BN 11009, August 1982

375 Zeichnungen DB Fw Beiblatt 1 zu 028.11.000.00.01, 12. Ausgabe vom 23. Dezember 1952, und DB Fwp 142.11.1.4, 1. Ausgabe vom 6. Oktober 1954

376 DB BZA Minden 2606 Fwpas vom 30. Juli 1955

377 DB BZA Minden 2606 Fwpas vom 17. Februar 1956

378 gemäß Personenwagenvorschriften, gültig ab 1. Januar 1955

379 gemäß Personenwagenvorschriften, gültig ab 3. Juni 1956

380 DRB, RZA München, Dez 37: Umnummerungsplan der Verbrennungstriebwagen, September 1947
381 Horst Troche: Die Akkumulator-Triebwagen, Freiburg 1997, S. 66
382 DB BZA München, 2250 Füset 7 vom 20. Juli 1950: Nummernverzeichnis der Wechselstromtriebwagen
383 DB BZA München, 3516 Fktf(a)1 vom 24. November 1953, erwähnt in Zeichnung M 11.12, 7. Ausgabe
384 DB BZA München, 3516 Ftf(a)5 vom 17. Dezember 1955
385 BPM I E1 2413-0 vom 8. Oktober 1962
386 DBP PTZ A 15-1 2510-0 vom 24. Februar 1970
387 BPM Amtsblatt 587/1959 vom 3. November 1959
388 BPM I E1 2510-0 vom 20. Februar 1967
389 DBP PTZ Notiz vom 21. Januar 1957
390 DB BZA Minden 2606 Fwpasch vom 14. Mai 1956
391 Beschreibung der Bahnpostwagen der Gattung 4mg-bI/26, Bestelljahr 1955; und Waggonfabrik Uerdingen: Beschreibung der Bahnpostwagen der Gattung 4mg-b/26, Baureihe 1962; und DBP PTZ IV E: Anstrichvorschrift für Bahnpostwagen, Ausgabe Mai 1965;
392 DBP PTZ C31: Anstrichvorschrift für Betriebsbahnpostwagen, Ausgabe Dezember 1972
393 Zeichnung Anschriften und Schilder, außen an Sonderreise-, Personen-, Gepäck-, Post- und DSG-Wagen, Beiblatt 1 zu Fw 028.11.000.00.01, 9. Ausgabe, Juli 1950 (DSG A 48/3), und 10. Ausgabe, Oktober 1950, ff.
394 Zeichnung O&K Sp 06.10.17070 vom 16. März 1972
395 Pressemitteilung DBAG „Deutsche Bahn ordnet ihre Marken neu“ vom 7. Dezember 2007
396 DB Z ZP Pn 14.01 Bwrv vom 6. Mai 1992 und Pt 1401 Bwrv vom 6. April 1993
397 Dieses Zeichen wird nur zusammen mit anderen Gattungsbuchstaben verwendet, z. B. DAB, KAB, WLAB. Weitere Verbindungen von Gattungsbuchstaben zur Kennzeichnung von Reisezugwagen, die verschiedenen Zwecken dienen, sind möglich, z. B. ABD, DPost.
398 Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr, RIC, Ausgabe 2004
399 Da hat sich die Deutsche Bahn AG für viel Geld von Henning Krause acht Hausschriften entwerfen lassen, die als „Deutsche Bahn“ „Auflicht“ oder „Hinterlicht“, „Roman“ oder „Italic“, „negativ“ oder „positiv“ firmieren, und dann werden diese Schriften wegen der vorhandenen Anschriftenzeichnungen nicht wie gedacht eingesetzt! Hier zeigt sich deutlich die Differenz zwischen Schreibtisch-Strategen und Praktikern.
400 Punkt 3 (S-Bahn Fahrgastzeitung Berlin) vom 27. September 2007
401 Frank Ecker: Das nationale Fahrzeugeinstellungsregister – Stand und Ausblick, Vortrag zur 9. Fachtagung der EBA-Sachverständigen, 14. Februar 2007
402 einschließlich Steuer- und Beiwagen
403 Deutsche Bahn AG: Information für die Mitarbeiter, Ausgabe 64/2002
404 Abkürzungen wie m, t, kg usw. sind ohne Punkt anzuschreiben
405 Die hier angegebenen Schriftgrößen wurden vor der Umzeichnung geändert, die Ziffern für das Nummernschild erhielten eine Größe von 140 mm, für Gewichtsangaben, Platzzahl und Bremsbezeichnung im Anschriftenfeld wurde 56 mm gewählt, für die Achszahl im Gattungszeichen sowie für die Langträgeranschriften 49 mm.
406 Auswahlreihen zum Farbregister nach TGL 21 196, VEB Farben- und Lackfabrik Leipzig, 1972
407 Anstrichstoffkatalog für das Verkehrswesen, Ausgabe 1972, Herausgeber Deutsche Reichsbahn, Direktion der Ausbesserungswerke, Berlin
408 RAL: Farbvergleich zwischen TGL-21196 und RAL HR-840
409 Zeichnung DR Fw 0143.11.000.00.01, Ausgabe 3, Februar 1976
410 Deutsche Reichsbahn, Zuordnung DR-spezifischer Farbtöne zu RAL-Farbtönen, ohne Jahr, um 1990
411 Diese Farbangabe entstammt der Quelle von Fußnote 410 und ist als unverbindliche Vergleichsangabe anzusehen.

Stichwortverzeichnis

Zum Thema „Anstrich“

Absetzlinie 6, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 29, 32, 33, 34, 37, 38, 42, 58, 59, 60, 61, 72, 97
Airport-Express 93
Aluminium 36, 41, 49, 58, 60, 61, 74
Anschriftenfarbe 35
Anstrichdatum 49
Aussichtstriebwagen 52, 53, 54, 97, 98, 99, 100, 102, 103
Baden 7, 8, 33
Bahndienstwagen 36, 88
Bahnpostwagen 10, 11, 14, 17, 18, 19, 30, 31, 32, 33, 35, 40, 41, 48, 57, 58, 70, 78, 83, 105, 106, 107, 113
Bauartbezeichnung 85
Baureihe 48, 49, 50, 56, 65, 66, 69, 72, 97, 104, 105, 111, 112
Bayern 7, 9, 10, 11, 47
Behelfspersonenwagen 28, 45
Betriebsnummer (s. a. Wagennummer) 73
Brüstungsleiste 6, 31, 38, 42, 55, 58, 60, 67, 97, 100, 106, 108
Buntfarbenanstrich 46
BVG 69, 112
City-Bahn 63, 88, 93
Conventionsraster 186
DB-Zeichen 77
Deckschiene 36
Deutsche Bahn AG 5, 109
Deutsche Bundesbahn 5, 72, 75, 78, 87, 88, 92
Deutsche Bundespost 105, 107
Deutsche Post 32, 70
Deutsche Post AG 113
Deutsche Reichsbahn 5, 35, 37, 38, 41, 42, 49, 60, 62, 63, 66, 69, 109
Deutsche Reichspost 57, 58
Deutsche Weinstraße 79, 88
Dichtungsmasse 6
Doppelwappen 20
DSG 5, 78, 108, 109, 113
Eckwinkel 13, 18, 32
Eigentumsbezeichnung 17
Eigentumszeichen 2, 11, 58, 60, 61
Einfassung 6, 9, 13, 15, 37, 38, 50, 52
Elektrolokomotive 46
Elsass-Lothringen 4, 7, 11, 12, 35, 44, 117
Firle, Otto 58
Fotografieranstrich 54
Füllstutzen 36
Gasbehälter 10, 30
Gepäck 9, 10, 14, 16, 18, 30, 35, 40, 41, 78, 83, 93
Gepäckabteil 83
Gepäckwagen 7, 10, 11, 12, 15, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 27, 29, 30, 31, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 44, 61, 63, 72, 73, 77, 93, 105, 110
Gütertriebwagen 49, 51, 54
Güterwagen 7, 9, 18, 21, 28, 30, 36, 38, 40, 44, 45, 47, 49
Hauptuntersuchung 66
Henschel-Wegmann-Zug 41
ICE 98, 109, 111, 112
Identifizierung 11
Interregio 63, 65, 93
Karwendel 37, 40, 42
Klassenbezeichnung 75, 77
Kriegsanstrich 45, 55
Kriegsmaßnahmen 43
Leig-Einheit 38
Liegewagen 60, 73, 75, 76, 78, 83, 84, 89, 96
Lokalbahnwagen 10, 11
Lufthansa 93, 98
Mecklenburg 7, 12, 13
Mitropa 5, 34, 57, 58, 59, 60, 71, 108, 109, 113
Mustertarnplan 46, 47
Nichtraucher 36, 42
Nummernplan 42, 49, 73
Nummernschild 13, 36, 37, 38, 42
Oldenburg 7, 13, 14
Pfalz 14, 15
Preußen 2, 7, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 32, 33, 34, 35,
Raucher 36, 42
Reichsadler 58
Reichsbahnadler 36, 37, 38
Reichsbahndirektion 49, 72
Rheingold 37, 50, 78, 79, 88
Saar 35, 72
Sachsen 7, 27, 28, 29
Salonwagen 10, 13, 19, 27, 30, 41, 42, 58
Schlafwagen 4, 19, 22, 33, 34, 58, 59, 63, 71, 86, 88, 90, 93, 108, 109, 113
Schriftart 59
Schulpig, Karl 59
Sonderanstrich 19, 25, 38, 60, 62, 78, 97, 112
Sonderfarbgebung 109
Speiseraum 22, 78, 81, 83

Speisewagen 5, 33, 34, 57, 58, 59, 62, 71, 78, 83, 108
Speisewagenbetrieb 33
Stammnummer 71
Tarnung 43, 44, 46, 47, 55
TEE 78, 86, 87, 88
Touristik 78, 109
Traglasten 60, 62
Triebwagen 4, 24, 25, 29, 35, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 65, 66, 67, 68, 69, 95, 96, 97, 98, 99, 103, 104, 105, 111, 112, 113
Turmtriebwagen 88, 97
Umzeichnung 30, 77, 80
Untersuchung 37
Verkehrswerbung 6, 25, 48, 49
Versuchsanstrich 68, 83
Wagenlauf 36
Wagennummer 12, 16, 21, 36, 37, 42, 58, 75
Wappen 109
Wehrmacht 43, 46, 57
Württemberg 7, 30, 31, 32
Zierlinien 10, 17, 21, 27, 28, 29, 37, 42, 44
Zierstreifen 6, 7, 27, 31, 38, 39, 41, 42, 43, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 74, 75, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113

Zum Thema „Bezeichnung“

Absetzlinie 178
Abteilbezeichnung 116, 117, 121, 122, 124, 130, 131, 134, 148, 165, 173, 178, 181, 199
Adler (s. a. Reichsadler, Reichsbahnadler) 127, 128, 140, 141, 142, 157, 158, 171
Airport-Express 182
Anhebestelle 153, 156, 167, 175, 185, 202
Anschriftenfarbe 123, 124, 125, 126, 132, 157, 161, 162, 167, 191, 192, 194, 195, 201
Baden 120, 135, 136, 197
Bahn-Norm 191
Bahnpostwagen 116, 118, 119, 122, 128, 129, 130, 135, 136, 137, 141, 143, 144, 145, 158, 159, 160, 164, 170, 171, 175, 176, 177, 191, 194, 195, 198, 206
Bar 181, 191
Bauartbezeichnung 161, 174, 175
Baureihe 170, 182, 194
Bayern 119, 121, 122, 123, 124, 136, 141, 158, 159
Beheimatung 116, 122, 167, 201
Behelfspersonenwagen 133, 145, 164
Beleuchtungsbauart 156, 167, 184, 185, 190
Betriebsgattung 124, 154
Betriebsnummer (s. a. Wagennummer) 116, 117, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 129, 131, 132, 134, 135, 137, 139, 140, 144, 146, 147, 148, 154, 156, 159, 160, 161, 163, 164, 169, 170, 171, 174, 175, 176, 177, 184, 185, 194, 197, 201, 202, 203, 204
BN 11009 191
Breitschrift 172, 173
Bremsanschriften 187, 192, 201
Bremsbauart 115, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 131, 132, 134, 136, 139, 145, 146, 151, 153, 154, 156, 158, 160, 163, 164, 167, 175, 176, 177, 184, 185, 187, 192, 201
Bremsbezeichnung 161, 187
Bremsgewicht 187
Bremsuntersuchung 134, 156, 157, 185, 188
Brüstungsleiste 146, 163, 164, 171
Büfett 181, 182
Bundesbahndirektion 189
BVG 112, 170
Conventionsraster 186
DB-Zeichen 163, 173, 174, 175, 183, 185, 192, 196, 197, 201
Deutsche Bahn AG 196, 197
Deutsche Bundesbahn 172, 173, 179, 180, 181, 183, 188, 189, 191
Deutsche Bundespost 105, 107, 194, 195
Deutsche Post 128, 136, 137, 159, 170, 171
Deutsche Post AG 113, 206
Deutsche Reichsbahn 117, 139, 140, 141, 142, 148, 158, 162, 163, 167, 168, 173, 207
Deutsche Reichspost 137, 141, 154, 158, 159
Deutsche Weinstraße 181, 182
Dienstwagen 145
DIN 1451 132, 146, 149, 156, 167, 173, 177, 180, 191, 201
Dreieck 120, 147
DSG 179, 186, 191, 195, 196, 206
Eigentumsbezeichnung 116, 117, 119, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 133, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 143, 156, 170, 171, 173, 194, 202
Eigentumsbezirk 124, 140, 144, 146, 156, 157, 164, 167, 175, 176, 184, 185

Eigentumsdirektion 121, 127, 141, 143, 173
Eigentumszeichen 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 132, 133, 134, 135, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 190, 192, 194, 195, 196, 197, 200, 202, 203, 206
Elsass-Lothringen 117, 124, 136
Emailschild 130, 177
Engschrift 191, 201
Fabrikschild 121, 131
Fahrrad 181, 199
Farbanschrift 151
Farbenlieferer 183
Firle, Otto 140, 141, 158
Flughafen-Express 181
Füllstutzen 167, 168, 185
Gasbehälter 116
Gattungsbezeichnung 116, 117, 121, 122, 125, 126, 130, 131, 134, 135, 137, 139, 144, 145, 146, 151, 159, 161, 163, 164, 165, 171, 172, 175, 176, 177, 194, 195, 197, 198
Gemeinschaftswappen 128
Gepäck 116, 128, 129, 135, 143, 144, 145, 164, 175, 177
Gepäckabteil 83, 145, 198
Gepäckwagen 116, 118, 120, 124, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 140, 143, 144, 149, 152, 155, 159, 162, 164, 166, 168, 173, 176, 177, 190, 198
Gewährleistungsanschrift 134
Güterwagen 128, 133, 141, 144, 153, 174
Haftpflicht 131, 154
Hakenkreuz 141
Hauptuntersuchung 188, 189
Heimatbahnhof 120, 121, 124, 125, 131, 132, 139, 152, 156, 157, 175, 184, 185, 188, 201
Heimatstation 120, 125, 131, 132
Heizungsbauart 120, 121, 131, 132, 134, 139, 156, 167, 175, 184, 185, 190, 201
Henschel-Wegmann-Zug 41
Hoheitszeichen 124, 142, 143, 144, 157, 158, 172
ICE 182, 200, 201, 202, 203, 204, 205
Identifizierung 143, 154
Interregio 180
Karwendel 141, 148
Kinderland 182
Klassenbezeichnung 115, 116, 117, 121, 122, 130, 132, 133, 134, 135, 147, 148, 165, 168, 177, 178, 180, 192
Klein, Richard 132, 141
Kontrastfläche 104, 105
Kontrollziffer 174, 197, 203, 204
Kreisfläche 120, 149, 183, 190
Lichtmaschine 152, 154, 156, 167, 175, 185
Liegewagen 173, 175, 177, 178, 182, 183, 186
Lokalbahnwagen 144, 145, 175
Lufthansa 182
Mecklenburg 125, 136
Militär 128, 134
Mitropa 138, 149, 154, 160, 161, 171, 172, 179, 195, 196, 206
Mittelschrift 143, 157, 162, 167, 191, 201
Name 117, 119, 120, 127, 129, 137, 166, 174
Nichtraucher 116, 117, 118, 121, 122, 130, 139, 148, 149, 154, 166, 178, 179, 191, 192
Nummernplan 129, 138, 139, 143, 144, 154, 158, 159, 163, 164, 165, 172, 174, 191, 202
Nummernschild 128, 129, 140, 141, 144, 146
Oldenburg 126, 136
Ordnungsnummer 116, 158, 170, 180, 194, 199
Pfalz 126, 159
Preußen 123, 125, 126, 127, 128, 129, 132, 134, 136, 138, 140
Privatwagen 116
Raucher 116, 117, 118, 121, 130, 139, 149, 166, 178, 179, 191, 192
Raucherabteil 166, 179
Reichsadler 128, 141, 142, 143, 159
Reichsbahnadler 140, 141, 142, 143, 156, 157
Reichsbahndirektion 171, 217, 219
Rheingold 141, 149, 157, 173, 176, 178
RIC 153, 173, 177, 184, 187, 188, 189, 194, 201
RIC-Raster 150, 151, 156, 167, 175, 176, 185, 186, 190, 191, 200
Rotguß 122, 133, 141, 150
Saar 138, 139, 172, 186
Sachsen 133, 134, 136
Salonwagen 135, 138, 142, 144, 145, 160, 162, 163, 164, 175
Sauer, Eduard 141
Schlafwagen 129, 130, 138, 144, 145, 160, 161, 162, 164, 172, 175, 177, 181, 183, 196, 198, 206
Schriftart 125, 149, 172, 178, 179, 180, 181
Schriftform 123, 135, 161, 179, 191, 200, 204
Schriftgröße 132, 139, 146, 147, 157, 178, 187, 191
Schulpig, Karl 59, 160, 161, 172, 196
Speiseraum 175, 177, 179, 181, 198
Speisewagen 117, 130, 138, 143, 144, 145, 160, 161, 164, 172, 175, 177, 179, 181, 182, 191, 195, 196,

198, 206
TEE 177, 178, 180, 181
Touristik 109, 200, 201
Traglasten 118, 145, 147, 164, 165, 169, 176, 178
Triebwagen 128, 132, 133, 143, 148, 150, 153, 157, 158, 163, 169, 170, 174, 182, 193, 194, 196, 197, 202, 203, 204, 205
UIC-Nummer 194
Umgrenzung 120
Umzeichnung 117, 139, 144, 146, 156, 163, 165, 174, 187, 192, 193, 194
Untersuchung 116, 120, 126, 132, 134, 136, 139, 156, 157, 161, 184, 188, 189, 192, 195, 201
Untersuchungsdatum 120, 124, 125, 131, 134, 139, 156, 167, 184, 185
Vereinbarungsraster 186, 191
Verkehrswerbung 181, 205
Verwendungsgruppe 153, 156, 184, 185
Verwendungsschild 153
Wagenlauf 116, 119, 139, 147, 149, 154, 161, 167, 176, 180, 199, 200
Wagennummer 117, 120, 124, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 137, 139, 141, 143, 144, 146, 151, 154, 157, 159, 160, 165, 170, 171, 172, 174, 175, 176, 185, 194, 195, 196, 198, 204
Wappen 109, 120, 121, 122, 126, 127, 128, 134, 135, 136, 138, 160, 196, 205
Wasserfüllstutzen 185, 190, 201, 202
Württemberg 135, 136, 141, 159, 197
Zierstreifen 181, 194, 203

Im Anhang

Abteilbezeichnung 236
Adler (s. a. Reichsadler, Reichsbahnadler) 211, 212, 215, 218
Anhebestelle 238
Bahndienstwagen 216
Bahnpostwagen 214, 219, 220, 223, 227, 228, 230, 236
Bar 228, 230, 239
Barwagen 228, 230
Bauartbezeichnung 236
Bayern 216, 233
Begrenzung 234
Beheimatung 236
Betriebsnummer (s. a. Wagennummer) 236
BN 11009 234
Breitschrift 234
Bremsbauart 237
Büfett 228
Deutsche Bahn AG 227, 230, 235
Deutsche Bundesbahn 227
Deutsche Reichsbahn 216, 218, 220, 227
Dienstwagen 228
DIN 1451 234
DSG 227
Eigentumszeichen 236
Elsass-Lothringen 216
Engschrift 234
Fahrrad 230, 239
Gattungsbezeichnung 217, 219
Gepäck 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 219, 220, 223, 236, 239
Gepäckabteil 228, 230
Gepäckwagen 219, 220, 222, 226, 228, 230
Großraumwagen 230, 239
Güterwagen 211, 212, 213, 214, 215, 219
Heimatstation 217
Heizungsbauart 229
Identifizierung 226, 236
Kinderwagen 239
Klassenbezeichnung 236
Kontrollziffer 226, 230
Liegewagen 227, 228, 239
Lokalbahnwagen 221
Mittelschrift 234
Münzfernsprecher 239
Name 213, 217, 219
Nichtraucher 239
Nummernplan 217, 219, 220
Nummernschild 216
Ordnungsnummer 226, 236
Preußen 210, 211, 212, 215, 216, 233
Privatwagen 216, 220, 236
Raucher 239
Raucherabteil 166, 179
Reichsadler 216, 218
Reichsbahndirektion 217, 219
RIC 216, 226, 227, 238
RIC-Raster 236
Rollstuhlfahrer 239
Salonwagen 221
Schlafwagen 219, 221, 227, 228, 230, 239
Schriftart 233
Schriftform 234
Speiseraum 239
Speisewagen 219, 220, 221, 227, 228, 230
Traglasten 239
Triebwagen 219, 220, 224
Umzeichnung 216, 217
Untersuchungsdatum 238
Wagenlauf 233, 236
Wagennummer 209, 212, 213, 218, 226
Wappen 211
Widerstandsbremse 224

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – **VGB-BÜCHER** BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE

FÜR IHRE EISENBAHN-BIBLIOTHEK

Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven

MIBA-Autor Wolfgang Diener gehört zu den profundesten Kennern der Entwicklung von Farbgebung und Beschriftung bei Eisenbahnfahrzeugen seit der Länderbahnzeit. In seinem grundlegenden Werk über die Loks deutscher Eisenbahnen von 1871 bis zur DB AG dokumentiert er anhand von amtlichen Vorschriften, historischen Quellen, Bildern von Originalfahrzeugen und Modellen, Zeichnungen und Faksimileabbildungen deren authentische Farbgebung und Beschriftung. Viele Schilder und Anschriften werden anhand von rekonstruierten Zeichnungen in einheitlicher Form wiedergegeben.

192 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcover, mit über 300 Fotos und Zeichnungen

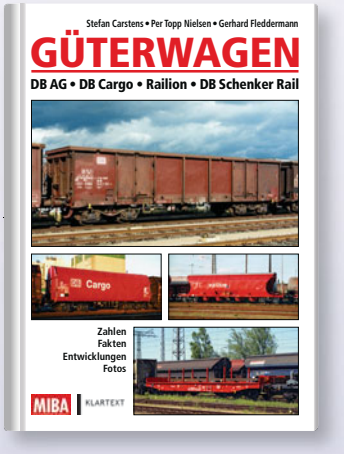
Best.-Nr. 15088127 | € 29,95

Elektrische Triebwagen in Mitteldeutschland

Das gesamte bis 1946 in Mitteldeutschland elektrisch betriebene Streckennetz fiel in der Nachkriegszeit unter die Verantwortung der DR. Die auf diesem Netz zwischen 1926 und 1980 eingesetzten elektrischen Triebwagen sind Gegenstand dieses grundlegenden Buches, wobei nicht nur deren Lebensläufe vorgestellt, sondern auch die Hintergründe für ihre Beschaffung, die Technik, die Betriebsbewährung und der Verbleib beleuchtet werden. Thomas Borbe und Peter Glanert sind ausgewiesene Spezialisten in punkto Elektro-Triebfahrzeuge und schließen mit diesem Werk eine schmerzliche Lücke in der Eisenbahn-Literatur.

128 Seiten, Format 22,0 x 29,0 cm, Hardcover, mit über 170 Fotos, Skizzen und Zeichnungen

Best.-Nr. 581405 | € 24,95



Güterwagen – Das neue Lexikon

Mit 520 Beschreibungen und vielen bislang unveröffentlichten Fotos aller Güterwagen- und Tiefladewagen-Bauarten, die seit 1994 im Bestand der DB AG sowie von DB Cargo, Railion und DB Schenker Rail waren oder sind, geben die drei Autoren in diesem einzigartigen Nachschlagewerk einen ebenso kompletten wie handlichen Überblick. Aufgeführt sind darüber hinaus die in diesem Zeitraum angemieteten Wagen, auch sie mit allen wesentlichen technischen Daten und Eigenschaften, Wagennummernbereichen und Bestandszahlen. Weitere Kapitel beschreiben häufige Drehgestelltypen, die Entwicklung in den zurückliegenden Jahren und Anschriften an Güterwagen

480 Seiten, 17,0 x 24,0 cm, ca. 900 Farbfotos

Best.-Nr. 15088128 | € 49,95

Bestell-Hotline 08141/534810

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

Der Anstrich und die Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen sind Themen, die für viele Eisenbahnfreunde, Museums- und Traditionseisenbahner, Eisenbahnmuseen und Modellbahner von besonderem Interesse sind.
Der erste Teil ist dem Anstrich deutscher Trieb- und Reisezugwagen von 1871 bis heute gewidmet. Dabei wird versucht, nach Maßgabe 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 dieser Fahrzeuge, das heißt, den Schildern und Anschriften, die typisch für die deutschen Trieb- und Reisezugwagen sind. Viele dieser Schilder und Anschriften werden anhand von Vorbildfotos und Rekonstruktionen amtlicher Zeichnungen wiedergegeben.
In zahlreichen Bildern wird die Entwicklung der Farbgebung und Beschriftung deutscher Trieb- und Reisezugwagen für die verschiedenen Länderbahnen, die deutschen Staatsbahnen von 1920 bis 1993, der Deutschen Bahn AG von 1994 bis 2012 und die wichtigsten Verwaltungen mit eigenem Wagenpark an Speise-, Schlaf- und Postwagen dargestellt, sodass die zeitliche Folge der bemerkenswerten Veränderungen sowie die typischen Unterschiede erkennbar werden.

ISBN 978-3-8375-1160-4

€ 39,95 [D]

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL | KLARTEXT