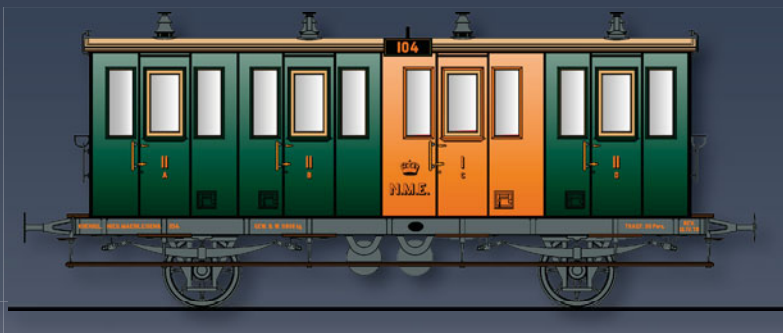


Wolfgang Diener

ANSTRICH und BEZEICHNUNG von TRIEB- und REISEZUGWAGEN

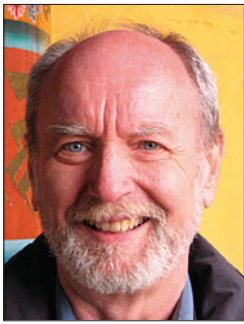
Das Erscheinungsbild deutscher Wagen von 1880 bis heute



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	Preußische Staatseisenbahnen	127
Einleitung	5	Sächsische Staatseisenbahnen	133
Anstrich	6	Württembergische Staatseisenbahnen	135
Länderbahnen	7	Kaiserlich Deutsche Post	136
Badische Staatseisenbahnen	7	Speisewagen-Betriebe	138
Bayrische Staatseisenbahnen	9	Mitropa 1916 bis 1928	138
Elsaß-Lothringische Eisenbahnen	11	Eisenbahnen des Saargebiets	138
Mecklenburgische Eisenbahnen	12	Deutsche Reichsbahn	139
Oldenburgische Staatseisenbahnen	13	Deutsche Reichspost	158
Pfälzische Eisenbahnen	14	Mitropa 1928 bis 1949	160
Preußische Staatseisenbahnen	16	Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993	162
Sächsische Staatseisenbahnen	27	BVG	170
Württembergische Staatseisenbahnen	30	Deutsche Post in der DDR	170
Kaiserlich Deutsche Post	32	Mitropa 1949 bis 1993	171
Speisewagenbetriebe	33	Eisenbahnen des Saarlandes	172
Mitropa 1917 bis 1920	34	Deutsche Bundesbahn	173
Eisenbahnen des Saargebiets	35	Deutsche Bundespost	194
Deutsche Reichsbahn 1920 bis 1949	35	Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft	195
Deutsche Reichspost	57	Deutsche Bahn AG	196
Mitropa 1920 bis 1949	58	Deutsche Post AG	206
Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993	60	Mitropa AG	206
BVG	69	Ausblick	207
Deutsche Post	70	Anhang	209
Mitropa 1949 bis 1993	71	Bedingungen für die Lieferung von Personen-, Gepäck- und Güter-Wagen für die Frankfurt- Hanauer-Eisenbahn-Gesellschaft	209
Eisenbahnen des Saarlandes	72	Anstrich und Bezeichnung der Wagen in Preußen 1878	210
Deutsche Bundesbahn	72	Anstrich und Bezeichnung der Wagen in Preußen 1881	211
Deutsche Bundespost	105	Arbeitsplan 1922	216
Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft	108	Abkürzungen	224
Deutsche Bahn AG	109	International einheitliche Wagennummer	226
Deutsche Post AG	113	Serien- und Kennbuchstaben mit internationaler Gültigkeit	230
Mitropa AG ab 1994	113	Verzeichnis der RAL-Farben	231
Ausblick	113	Gegenüberstellung TGL – RAL	232
Bezeichnung	115	Schriftarten	233
Alle Staatseisenbahnen der deutschen Länder	116	Anschriften und Zeichen	236
Badische Staatseisenbahnen	120	Quellen	240
Bayrische Staatseisenbahnen	121	Fußnoten	244
Elsaß-Lothringische Eisenbahnen	124	Stichwortverzeichnis	252
Mecklenburgische Eisenbahnen	125		
Oldenburgische Eisenbahnen	126		
Pfälzische Eisenbahnen	126		

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 Fabrik Schildern 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 Stoessele, 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 Hoyer²² 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

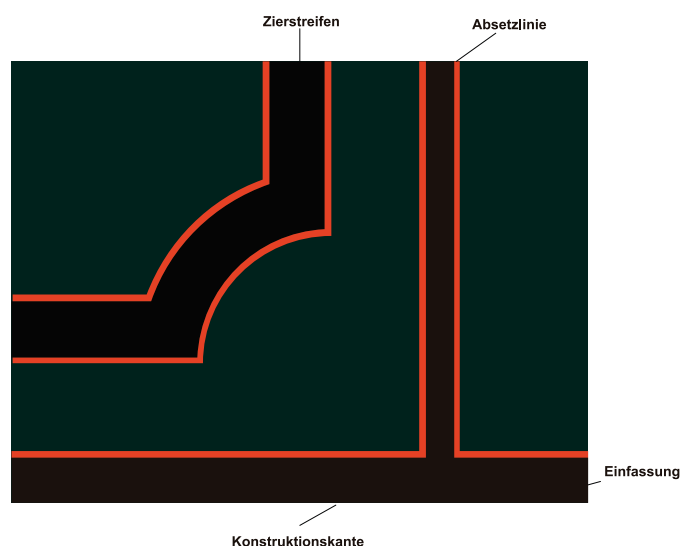
Die Begriffe „Deckschienen“, „Absetzlinien“ usw. kommen bei den Anstrichvorschriften der deutschen Länderbahnen, der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn wiederholt vor. Deshalb folgt hier eine kurze Definition dieser Begriffe:

Unter den „Deckschienen“ sind alle Blechstreifen zu verstehen, die die Stöße der Wagenkastenbekleidung abdecken oder deren Kanten besäumen. In den Skizzen der Deut-

schen Reichsbahn (siehe Grafik Seite 39 oben) sind dies beispielsweise: die horizontale Brüstungsleiste (Leiste unter den Fenstern), die senkrechte Leiste unter dem mittleren Fenster, die Eckwinkleisten, 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 Karlsruhe¹ 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 Freese²:

„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 abwechselndem 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.

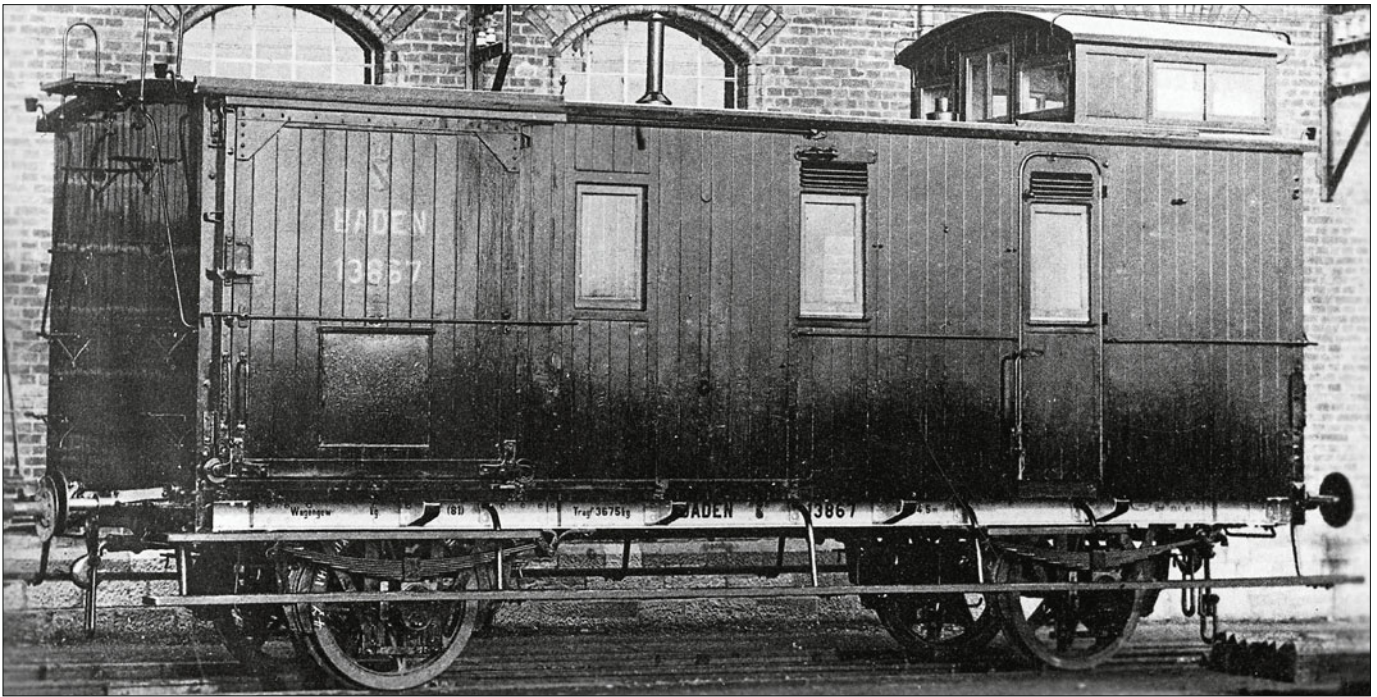
Auch im Jahre 1912 wurde entschieden, dass sowohl die Reisezugwagen als auch die Güterwagen weiterhin einen Anstrich in grüner Farbe erhalten, (...)“

„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 Durchgangswagen III. Klasse und die Abteilträume 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)