

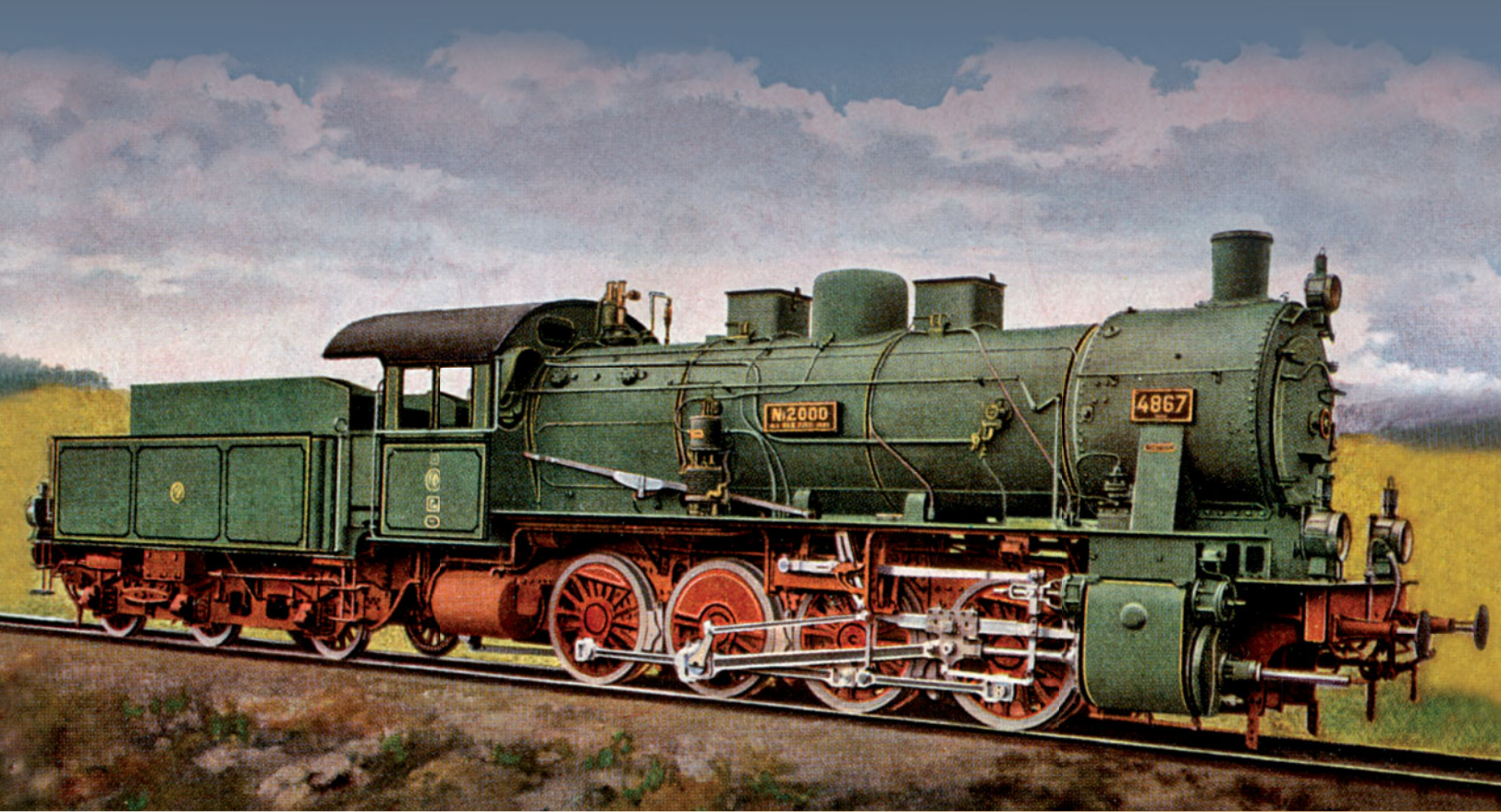
Wolfgang Diener

ANSTRICH und BEZEICHNUNG von LOKOMOTIVEN

Das Erscheinungsbild deutscher Lokomotiven von 1871 bis heute

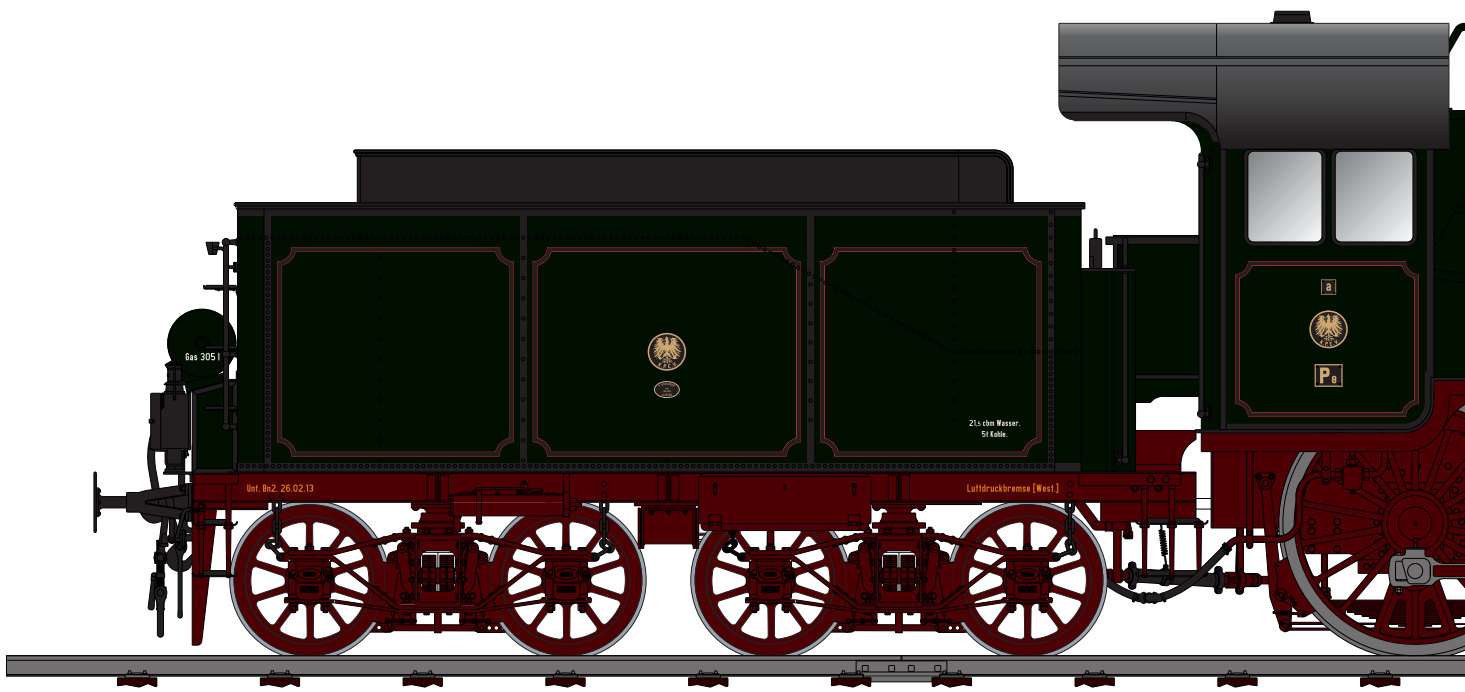


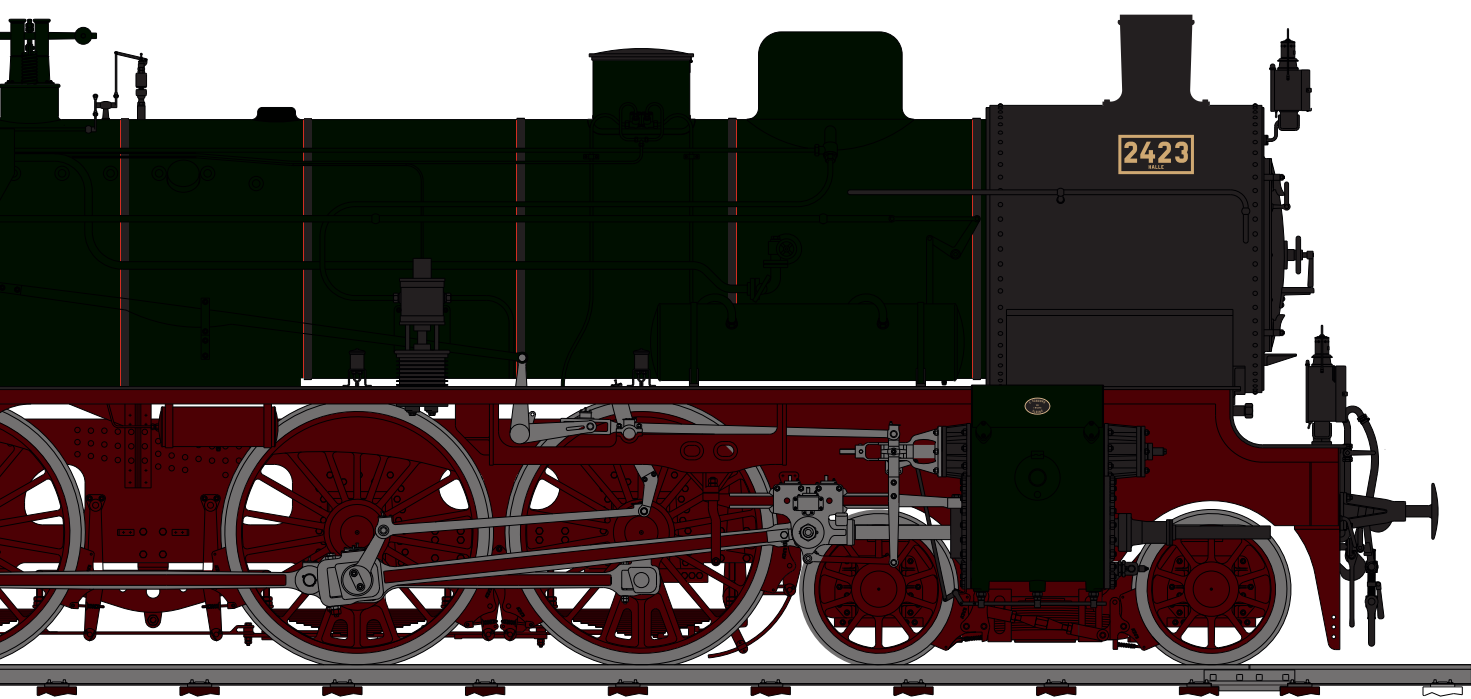
Deutsche Reichsbahn



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

KLARTEXT





© Peter Schnoor, 2005
Wolfgang Diener, 2012

Wolfgang Diener

ANSTRICH und BEZEICHNUNG
von **LOKOMOTIVEN**

Das Erscheinungsbild deutscher Lokomotiven von 1871 bis heute

ISBN 978-3-8375-0821-5

Stand: Juli 2012

© 2012 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
www.vgbahn.de

Urheberrechtshinweis:

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

Alle Rechte vorbehalten.

Konzept und Text: Wolfgang Diener

Redaktion: Martin Knaden

Grafische Gestaltung: Kaj Ritter

Vertrieb: Klartext Verlag, Essen

Gesamtherstellung: Passavia Druckservice

Inhalt

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

Zum Geleit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vorwort

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

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

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

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

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

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

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

Wolfgang Diener



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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