

DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

März
3/2000

Beschriftungen:

Deutsche
Dampflokomotiven

1000 Neue:

Alle Regio-
Leichttriebwagen

Messe-Highlights

Das Beste aus der
Messe-Ausgabe
auf einen Blick

Marktübersicht:

Alle TT-Kleinserien-
Triebfahrzeuge



Keine zwei Wochen ist es nun her, dass die Nürnberger Spielwarenmesse ihre Pforten geschlossen hat. Einen Tag früher als bislang gewohnt, was wohl auf die weiter geschrumpfte Zahl der Aussteller und Besucher zurückzuführen ist. Die wichtigsten Lok-Neuheiten haben wir auf Seite 50 schon mal zusammengefasst. Wer mehr wissen will, der sei auf unsere Messe-Ausgabe verwiesen, die dieser Tage erscheint.

Auch 2000 hat es natürlich wieder eine beachtliche Zahl von Neuheiten zu bestaunen gegeben. Doch die Zeit, in der man vorbildmäßig aus dem Vollen schöpfen konnte, ist eindeutig vorbei. Selbst die neuen DB AG-Lokomotiv- und -Triebwagenbaureihen sind abgegrast, die in den letzten Jahren noch für volle Seiten in den Neuheitenprospekten sorgten. Zudem scheint die Modellbahnindustrie trotz ihres im Großen und Ganzen guten wirtschaftlichen Abschneidens nun auf die Stagnation in der Spielwarenbranche zu reagieren.

Das tun die Firmen in recht unterschiedlicher Weise: Die einen holen tief Luft und starten ohne echte Neuheiten ins Jahr. Dafür versprechen sie, endlich das auszuliefern, was teilweise schon vor zwei Jahren angekündigt wurde. Der Neuheitenboom der vergangenen Jahre basierte ja zu einem guten Teil auf Ankündigungen. Arnold, Piko und Liliput sind hier Beispiele, aber auch der Neuheitenprospekt von Roco bietet so manches Déjà-vu-Erlebnis. Andere setzen auf Nischenmodelle, die zwar keinen allzu großen Bekanntheitsgrad besitzen, dafür aber eine Fangemeinde, die auch den bei einer kleineren Auflage zwangsläufig höheren Preis zu zahlen bereit ist. Vor allem Brawa, aber auch Gützold sind in den letzten Jahren recht gut mit dieser Taktik gefahren. Neu ist, dass Massenhersteller wie Fleischmann und Roco bei ihren Hauptneuheiten ebenfalls in diese Richtung tendieren. Auch Märklin/Trix verzichtet wie schon im letzten Jahr auf eine künstlich aufgeblähte Variantenflut.

So mancher Modellbahner wird daher in unserer Highlight-Parade Lokomotiven entdecken, von denen er bislang noch nie etwas gehört hat. Das hat durchaus sein Gutes: Die Existenz eines Großserienmodells lenkt oft den Blick auf Aspekte der Bahngeschichte, die bis dato im Dunkeln lagen. Beispielsweise dürften viele entdecken, dass man in Sachen Schnellzugloks nicht nur von 01 bis 03 und dann noch „17“ und „18“ zählen kann, sondern dass es auch noch die „13“ und die „19“ gab – und vielleicht ihr Herz an alte Preußen und Sachsen verlieren. Gleiches gilt für die „53“, wo es beim Vorbild eben keine „Borsig-Mallet“ gab, wie die populäre Märklin-Lok suggeriert. Blättert man im Messeheft, fallen jedem viele weitere Beispiele auf. Dieses Vergnügen wird übrigens besonders günstig, wenn Sie nicht jede EJ-Ausgabe einzeln kaufen, sondern unsere günstigen Abo-Preise nutzen. Nehmen Sie das Messeheft mit, sparen Sie gleich 15% bzw. 28,30 Mark – den Preis eines Wagens. Richtiggehend lukrativ wird das Ganze, wenn Sie sich werben lassen: Dann bekommt die Sie werbende Person entweder ein Video oder zwei Sonderhefte aus unserer Produktion – egal ob sie selber ein Abo hat oder nicht. Juckt es in den Fingern? Schnell Seite 115 aufschlagen, ausschneiden, ausfüllen und einschicken!

Christoph Kutter



Beschriftungen an Dampflokomotiven von der Länderbahnzeit bis heute, ab Seite 8

Inhalt

Vorbild

Impressionen von Stephan Czarnecki: Am Pass Gießen	6
Bahn-Geschichte: Anschriften deutscher Dampflokomotiven	8
Regio-Triebwagen: Über 1000 „neue Leichte“	16
Lok-Porträt: Die Baureihe E 93	20
Streckengeschichte – Abzweigbahnhof Bodenwöhr Nord: Station mit Lokalbahn-Kolorit	24
Bildreise anno 1935: Leipzig Hauptbahnhof in den 30ern	28
Schweiz – BLS Lötschbergbahn: Auf modernem Kurs	32
Ausland – Dampflokomotiven in Pakistan: Finale mit alten Briten	36
Orkan-„Opfer“ geborgen: 218 lag im Walde ...	42

Titel: Bf Lauda, dem Lokführer der 023 058 wird der Bremszettel übergeben. In welcher Epoche das Foto geschossen wurde, verrät u.a. die Beschriftung der Lok. Über die Beschilderung deutscher Dampflokomotiven berichten wir ab Seite 8. Abb.: Slg. MV

Seidenstickers Dioramenschätze: der Haltepunkt Kapfing in 1:87, ab Seite 66





Leipzig: Traumbilder eines Eisenbahnknotens der Jahre 1930 bis 1940, ab Seite 28

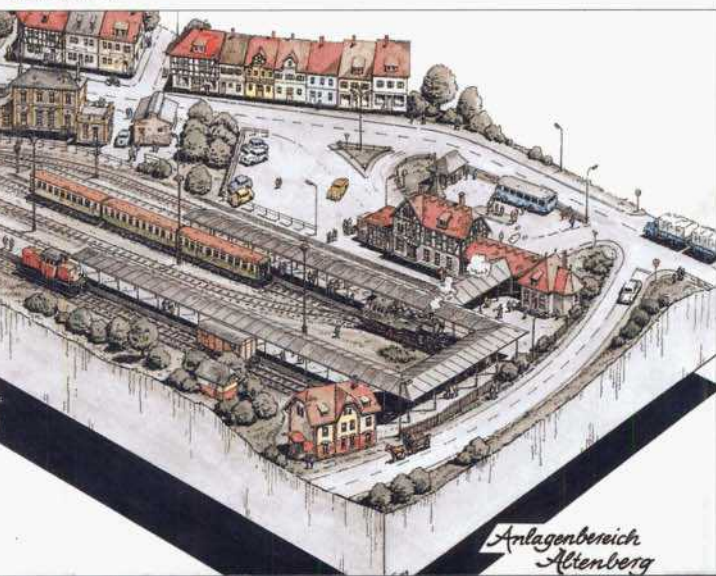


Regio-Triebwagen: Über 1000 „neue Leichte“ schon im Einsatz, ab Seite 16

Modell

Messe-Highlights	50
Märklins „Württembergischer Zug“ und sein Vorbild	54
Neuer Schleifer für Wechselstromloks von Roco	56
Die Sachsenmodelle-Pleite:	
Wie man eine Firma kaputt kriegt	57
Neue Bausätze: Baureihe 44 von Weinert in H0	58
Neue Bausätze: VT 137 00-024 von Westmodell	60
6. Modellbau-Wettbewerb: Mit Hammer und Amboss	62
Seidenstickers Dioramenschätze: Der Haltepunkt Kapfing	66
Anlagen-Planung von Dieter Leithold:	
Heidenau-Altenberg in 1:87	68
Vom Vorbild zum Modell, 3. Teil: Kraftwerk Kuno	74
Elsässer Kleinodien, 6. Teil	78
Diorama auf 0,5 m ² , 2. Teil:	
Der Bahnhof Wiesen der RhB in Nm	82
Die 5-Stufen-Anlage • 4. Teil: Straßen, Plätze, Wiesen ...	86
3D-Ansichten am Computer, 3. Teil: Virtuelle Modellbahn	90
Kleinserienmodelle für die Nenngröße TT, 1. Teil:	
Regelspur-Triebfahrzeuge	94

Anlagenplanung: mit D. Leithold und R. Barkhoff nach Altenberg, ab Seite 68



Rubriken

Eisenbahnmuseen:	
Bahn + Touristik	40
Bahn-Notizen	44
Neuheiten	52
Mini-Markt	102
Bestellkarten	115
Fachhändler-Adressen	122
Impressum	124
Neue Bücher	126
Sonderfahrten und Veranstaltungen	128
Typenblatt:	
BR 54⁶, Güterzuglokomotive, preuß. G 5³	129

Abbildungen dieser Doppelseite:

Helge Scholz (3), Archiv Rbd Halle, Sammlung Koschinski, Reinhold Barkhoff

Keine reine Männerdomäne: Basteltipps auch für Mütter mit Kindern, ab Seite 86

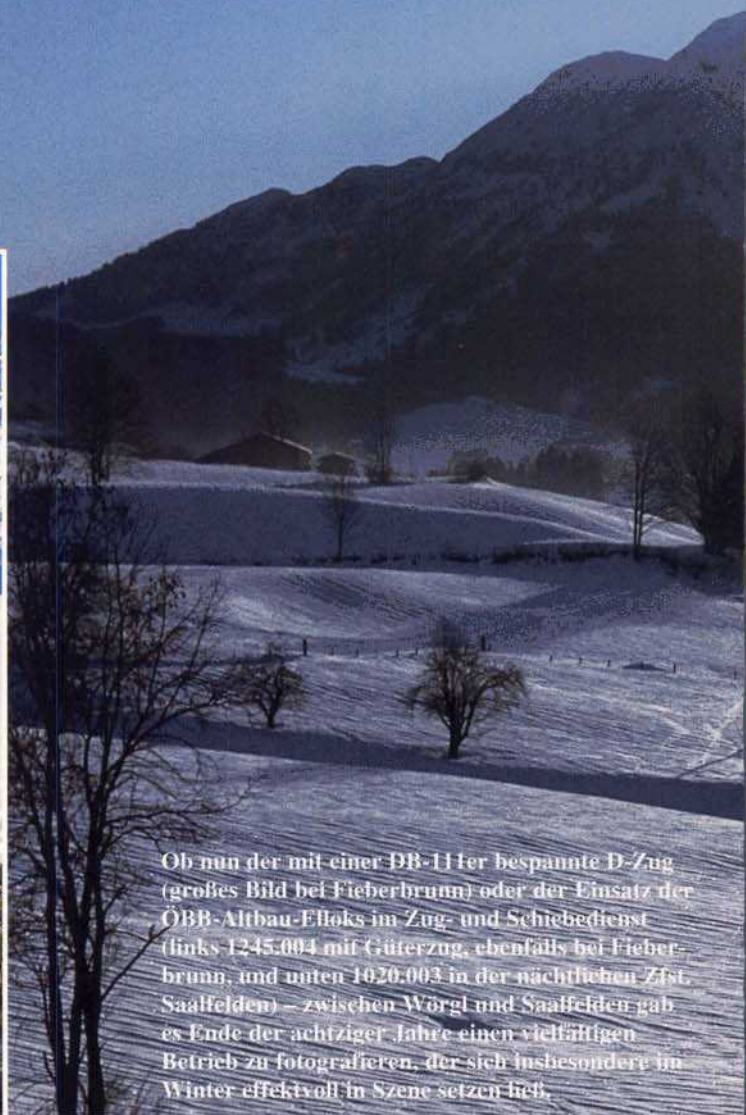


Am Pass Grießen

IMPRESSIONEN

von

Stephan Czarnecki
(Bilder und Text)



Ob nun der mit einer DB-111er bespannte D-Zug (großes Bild bei Fieberbrunn) oder der Einsatz der ÖBB-Altbau-Eloks im Zug- und Schiebedienst (links 1245.004 mit Güterzug, ebenfalls bei Fieberbrunn, und unten 1020.003 in der nächtlichen Zist. Saalfelden) – zwischen Wörgl und Saalfelden gab es Ende der achtziger Jahre einen vielfältigen Betrieb zu fotografieren, der sich insbesondere im Winter effektiv in Szene setzen ließ.





In den ersten Tagen des Jahres 1989 hatte sie mich richtig gepackt – die Leidenschaft, Züge zu fotografieren und dafür keinen Aufwand zu scheuen. Und sogleich führte mich dieses schönste aller Hobbies auf eine eindrucksvolle Tour an die winterliche Giselabahn in Tirol. Nach dem Ende der E 94 bei der Bundesbahn hatte ich mich auf Österreich konzentriert,

wo die artverwandten 1020er noch eingesetzt wurden. Insbesondere im Winter war die Strecke Wörgl–Saalfelden mit dem dort praktizierten Schiebebetrieb über den Pass Grießen ein Traum: Die Altbau-Klassik und das typische Heulen der dort nachschiebenden ÖBB-Reihen 1020 und 1245 sowie die wunderbar verschneite Alpenlandschaft faszinierten mich. Vom 2. bis 5. Januar 1989 fuhr ich

daher zunächst mit dem Zug nach Fieberbrunn und habe dann tagsüber den Pass Grießen „belagert“ und in bitterkalten Nächten die Zugförderungsstelle Saalfelden in Szene gesetzt. Begleiten Sie mich anhand der Aufnahmen gedanklich auf meinem Weg durch den Tiefschnee mit Rucksack, Kamera und Stativ und beim Rutsch auf dem Fotokoffer den vereisten Bahndamm hinab! □

Anschriften

deutscher Dampflokomotiven

Schon die erste Dampflokomotive, welche deutsche Schienenstränge benutzte, wurde (weitsichtig?) genau bezeichnet – man schraubte ihr ein Messingschild mit großen Lettern an den Kessel. Der ADLER genannten Lokomotive folgten weitere und dampften kreuz und quer durch deutsche Lande. Aus Einigen wurden Zehntausende und aus ersten eigenständigen Länderbahnverwaltungen, die ihre Lokomotiven nach ihrem Gutdünken benannten, entwickelte sich eine einheitlich Staatsbahn, die auch dieses Verwirrspiel bis in unsere heutigen Tage zu ordnen hatte. Den Weg vom „Lokomotivbezeichnungssammelsurium“ zum System beschreibt

Helge Scholz.

Zierde der Rauchkammertür und von weitem auszumachendes Identifizierungsmittel nicht nur von Dampflokomotiven – das Lokschild, die Betriebsnummer. 50 3648-8 erhält vor der nächsten Fahrt ihr Frontschild nachgezogen. Mit dem „Siebzehner“ kontrolliert hier die „Maus“ im Hilbersdorfer Heizhaus den sicheren Halt an den Schilderbügeln.



Wie im Einführungstext kurz angesprochen, war das Beschilderungs- bzw. Beschriftungssystem an den in Deutschland vor der Jahrhundertwende eingesetzten Lokomotiven überall unterschiedlich. Jede Bahnverwaltung erarbeitete sich ein eigenständiges Verfahren, indem man die Lokomotiven mitunter einfach in Folge des Erwerbs nummerierte. Bei einem Gesamtbestand von fünf, sechs Maschinen ohne nennenswert zu erwartende Neuzugänge konnte man sich das leisten und war bei einer eventuellen Umstellung nicht sonderlich überfordert. Komplizierter gestaltete sich das bei den größeren Bahnverwaltungen von Preußen, Bayern, Sachsen und Württemberg. Beginnen wir bei unserem Streifzug durch die Geschichte mit den Lokschildern in Bayern.

Beschilderung in Bayern

Die Maschinen der Ära „Adler“ wurden in kein Zahlensystem gesteckt, sondern trugen nur ein Namensschild. Ebenso waren Gattungs- und Eigentumsschilder nicht zu finden. Dieses Namenssystem hielt sich in Bayern nicht lange. Da die Strecken ab etwa 1850 vom Staat gebaut wurden, erfolgte auch die Einführung eines ersten Beschilderungssystems. Beim alten bayerischen Schema legte man die Anzahl der gekuppelten Achsen für die Gliederung zu Grunde. Die Klassen A bis E wurden festgelegt. Die Anzahl der Laufräder spielte keine Rolle, jedoch ungekuppelte angetriebene Vorspannachsen und Mallet-

Maschinen ordnete man zusätzlich in

AA und BB ein. Jede neue Lokgattung wurde dazu mit einer römischen Zahl weitergezählt.

Ein Beispiel: die legendäre AA I mit der absenkbaren Hilfstreibachse. Eine AA II gibt es hier schon nicht mehr und es geht mit der Klasse B weiter.

Das System scheiterte daran, dass keine Klasse F eingerichtet war – die fünfte Stelle im Alphabet entspräche einer Maschine mit fünf gekuppelten Achsen.

1901 führte man das zweite Schema ein, das das alte nicht ergänzte. Haupt- und Nebengattungszeichen bildeten nun die Klassifizierungsebene. S, P, und G stehen heute noch nach 100 Jahren an den Schildern der Museumsmaschinen; M bezeichnete Motorlokomotiven, R Rangierlokomotiven. Nebengattungen waren t (Tenderloks), s (Schmalspur), z (Zahnrad), L (Lokalbahn) und H und N für Heiß- und Nassdampf. Weiter beschrieben wurde durch einen Bruch, gebildet aus den Angaben der gekuppelten Radsätze (im math. Zähler) und der Gesamtachsanzahl (im math. Nenner).

50 3648-8



Ein wunderschönes Beispiel einer bayerischen Beschilderung nach der 1901er-Vorschrift – Werksaufnahme einer Motorlok: ML2/2 heißt Motorlok für Lokalbahneinsatz, zwei gekuppelte Achsen, zwei Achsen gesamt, Betriebsnummer 4004 des Eigentümers K. Bay. Sts. B., links davon das Maffei'sche Fabriksschild, darunter das Kesselschild. Man erkennt, wo die einzelnen Schilder ihren vorgeschriebenen Platz fanden.





Beschilderung in Preußen

Voran ein wenig Geschichte: 1879 wurde in Preußen das Ministerium der öffentlichen Arbeiten gegründet. Alle vom preußischen Staat erbauten und angekauften Eisenbahnen unterstanden diesem Ministerium. Das Gesetz über eine einheitliche Verwaltungsstruktur, erlassen am 4. Februar 1880, war die Voraussetzung zur Gründung der ersten Eisenbahndirektionen. Für die elf Direktionen galt ab 1. April 1883 ein einheitliches Nummernschema, welches sieben Gruppen benannte. Durch den Zusatz des Direktionsnamens konnte jede Nummer elfmal vergeben werden.

Das Zahlenschema gab nur Aufschluss über die Anzahl der gekuppelten Radsätze und den Verwendungszweck. Es war nicht eindeutig und ausreichend. Zur genauen Beschreibung mussten die Musterblätter herangezogen werden. Diese erarbeitete man ab 1875 mit der Einführung der Normalien. An den Maschinen wurden beidseitig nur zwei Schilder angebracht: das runde Adlerschild und die Nummer mit kleiner Direktionsangabe. Gattungs- und Leistungsschilder fehlten.

1895 wurde die K.P.E.V. reformiert und es bildeten sich ab 1896 21 Direktionen (die Direktion Mainz der Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahn ist nun mit enthalten). Nun konnte im Extremfall eine Bahnnummer 21-mal vergeben werden. Um das ungenügende Schema zu erweitern, führten einige Direktionen (Elberfeld und Magdeburg) zu den neu eingeführten Gruppenzeichen (S, P und G) Zahlen, die Leistungsklasse und

Dampfart (gerade entsprach Heißdampflokomotiven, ungerade Zahlen kennzeichneten Nassdampflokomotiven) angaben.

Diese erste Form des Gattungsschildes war ab 1903 für alle Direktionen gültig und fortan an den Maschinen anzubringen. Fünf Messinggusschilder zierte nun das Führerhaus, von oben nach unten: Verwendungsschild, Eigentumsschild (wiederholte sich am Schleppender), Gattungsschild (hervorgegangen aus dem Gruppenschild mit Indize) und, nicht immer an diesem Platz, das Fabriksschild. Das Betriebsnummernschild mit kleiner Direktionsangabe befand sich entweder am Wasserkasten oder seitlich an der Rauchkammer in der Nähe des Schornsteins.

Die Gestaltung des Fabriksschildes oblag der Herstellerfirma, hier respektierte man das jeweilig gewünschte Erscheinungsbild, das Aussehen der verwaltungsbezogenen Schilder richtete sich dagegen nach Musterblatt VII-35.

Bei Umstationierungen im Vorfeld des Ersten Weltkrieges wurde am Betriebsnummernschild nicht unbedingt die Direktion geändert, auch ist der Fall eingetreten, dass Neuanlieferungen nicht entsprechend dem angefertigten Schild beheimatet wurden. Hier schlug die berühmte preußische Gründlichkeit nicht durch. Der Hauptmangel am zweiten preußischen Schema bestand darin, dass man den Unterschied nicht in einer Baureihe suchte, sondern in der Gattung.

Durch das Zusammenschließen konstruktiv vollkommen unterschiedlicher Maschinen wie der S 10 konnten Missverständnisse aufkommen.



Preußische Beschilderung und eine G 8 in Länderbahnbeschriftung. Hinter der hier abgebildeten Museumslok Nr. 132 mit königl. sächs. Beschriftung verbirgt sich die DRG-99 539. Unten das Fabriksschild mit Baunummer und -jahr.



Beschilderung in Sachsen

Auch das sächsische Nummernschema war bis zur Gründung der DRG nicht grenzenlos anwendbar und ist mehrmals geändert worden. Mit dem Lückenschluss auf der DW-Linie (Dresden–Werdau) am 1. März 1869 wurden die beiden ersten sächsischen westl. und östl. Direktionen aufgelöst. Das führte zu einem ab 1871 eingeführten Bezeichnungsschema. Vor dieser Zeit waren die alten Maschinen nur mit einem am Kessel sichtbaren Namensschild und einem Betriebsnummernschild am Führerhaus bestückt. Der Name stammt aus der Privatbahnzeit, die Nummer wurde nach der Übernahme durch die Staatsbahn dazugestellt. Von Beginn an staatsbahneigene Lokomotiven erhielten sofort Nummern in Folge der Indienststellung.

Als Eigentumsschild wurde ein Messinggusschild mit der Aufschrift K.Sächs.Sts.E.B. an oberster Stelle am Führerhaus aller Maschinen angeschraubt. In Folge der Abdankung des sächsischen Königs entfiel ab 1918 dieser Zusatz in der Eigentümerbezeichnung. Darunter stand – in der Regel – die Betriebsnummer. Abweichend schraubte man die Nummer wie in Preußen seitlich an die Rauchkammer. An dritter Stelle folgte das Gattungsschild. Es bestand aus dem Hauptgattungszeichen – als römische Ziffern, 18 für Regelspur- und sieben für Schmalspurmaschinen (es fehlte die XVII). Dazu gab es Nebengattungszeichen, bei denen H für Heißdampf und V für Verbund in Fraktur gestellt waren. Darunter folgte, sofern nicht am Dampfdom befestigt, das für die meisten Maschinen zutreffende Hartmannsche Fabriksschild mit Baujahr und Fabriknummer. Die Bemaßung der Tendervorräte wurde direkt in Weiß auf die Wasserkästen aufgezeichnet. Auf weitere Länderbahnbeschriftungen muss leider aus Platzgründen verzichtet werden.



Die Beschilderung der DRG

Der Gründungstag der Reichseisenbahn war der 1. April 1920. Durch die Übernahme der Länderbahnen ergab sich ein grob berechneter Bestand von 20 000 Lokomotiven, „unterteilt“ in über 300 Gattungen und Klassen. Diesen Bestand galt es in ein einheitliches, grundlegend neues System zu bringen. Nach einem im Januar 1923 aufgestellten ersten Umzeichnungsplan folgte am 25. Juli 1923 der zweite Umzeichnungsplan mit einer revolutionären Neuerung.

Es wurden Hauptgattungen geschaffen, denen man neue Stammnummern zuordnete – der Begriff der Baureihe wurde ins Leben gerufen. Das System war erstmals so weit-sichtig, dass noch in Herstellung begriffene Länderbahnmaschinen darin aufgenommen werden konnten. Im dritten und verbindlichen Umzeichnungsplan von 1925, der im Februar 1926 in Kraft trat, waren auch schon die neuen Einheitslokomotiven berücksichtigt. Als Eigentumsschild wurde der Begriff „Deutsche Reichsbahn“ festgelegt.

Die ab 1925 fertiggestellten Maschinen wurden bereits mit den neuen Schildern abgeliefert. Die Schilder bestanden aus aufgenieteten Messing- (bzw. Rotguss- oder Bronze-) Ziffern und -Buchstaben. Weltwirtschaftskrise und Finanzprobleme der neuen Gesellschaft konnten dieser Bezeichnungsform nicht zu Leibe rücken. Bereits ab 1934 wurde durch eine fortgeschrittene Gusstechnik und die immer günstigere Gewinnung von Aluminium aus heimischem Bauxit auf dieses Leichtmetall umgestellt.

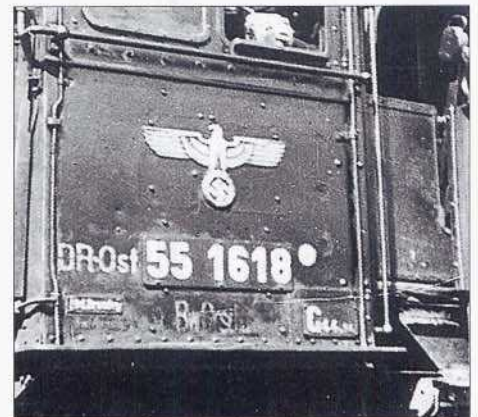
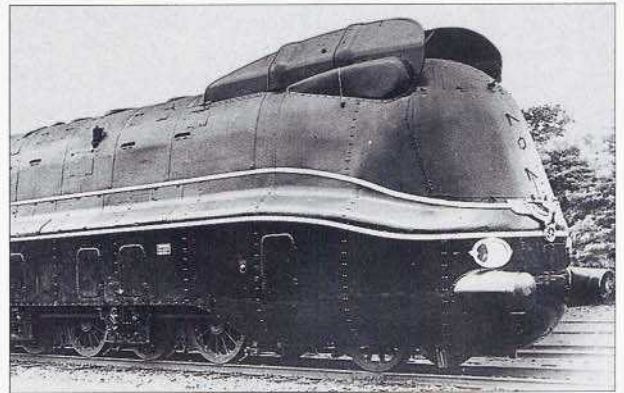
Das Schild war 600 x 100 mm groß. Das Betriebsnummernschild für fünf Zahlen hatte die Abmessung 600 x 200 mm, das für sechs Zahlen (vierstellige Ordnungsnummer) war 100 mm länger. Mittig darunter stand das Direktionsschild. Es war 58 mm hoch und je

nach Direktionsnamen unterschiedlich lang. Links versetzt dazu stand das Bw-Schild in gleicher Breite, rechts das Gattungsschild (280 x 130 mm). Die links oben abgebildete 98 727 trägt heute als Museumslok die komplette Beschilderung nach Vorschrift 1927. Die nach 1933/34 fließend eingeführten Aluminium-Schilder waren in Gestaltung und Anordnung identisch mit den Messingschildern. Das Eigentumsschild wurde schon ab 1934 gegossen, ab 1938 ging man gänzlich von der Vernietung der Zahlen und Buchstaben ab.

Im Jahr 1937 führte man als neues Eigentumsschild den Reichsadler mit Hakenkreuz ein. Varianten mit der Gesamtbreite von 600 und 700 mm sind bekannt. Ab 1939 änderte man auch die Ziffernform und ging von den breiten Zahlen preußischen Ursprungs zu den „arisch“ wirkenden spitzen Ziffern über. In den Kriegsjahren, als an eine Beschilderung mit Buntmetallen nicht mehr zu denken war (Verfügung Nr. 62421 der Reichsbahn vom 30.9.1942), wurden die Zahlen auf die Lok gemalt, mitunter auf das Lokschild, von dem die Messingzahlen einfach heruntergeschlagen waren.

Ebenso verfuhr man mit den in den Osten umstationierten Maschinen, wo man das Bw noch an die Rauchkammertür schrieb. Das Schild für die größte zulässige Geschwindigkeit befand sich im Führerhaus, die Angaben über letzte Untersuchungen, Bremsart und Tenderfüllungen waren (schilderlos) an der Lok angezeichnet.

Als abweichende Sonderform der Beschilderung seien einige Stromlinienlokomotiven genannt, denen man als Schmuck einen gegossenen Reichsadler an der Front befestigte.



Oben gezeigte Maschinen haben eine Messingbeschilderung nach DRG-Vorschrift, ein Beispiel einer DRG-Beschriftung im Osteinsatz (Bw Orscha) und der gegossene Frontadler an der 19 1001.

Hauptgattung	Baureihe	
Schnellzuglokomotive	(S)	01–19
Personenzuglokomotive	(P)	20–39
Güterzuglokomotive	(G)	40–59
Schnellzugtenderlokomotive	(St)	60–61
Personenzugtenderlokomotive	(Pt)	62–79
Güterzugtenderlokomotive	(Gt)	80–96
Zahnradlokomotiven	(Z)	97
Lokalbahnlokomotiven	(L)	98
Schmalspurlokomotiven	(K)	99



Beschilderung der DR ab 1945

Am 31. August 1945 wurde auf Befehl Nr. 36 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland eine Bestandszählung des Rollmaterials auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone eingeleitet. Knapp 5000 reparaturbedürftige Lokomotiven wurden festgestellt. In Folge der Kriegswirren war die

DR-Spitzbezeichnung an der Lok 58 2097, rechts eine übernommene DRG-Beschilderung an einer in Eppendorf stationierten IV K (beide Aufnahmen 1966).



Beschilderung der Maschinen sehr unterschiedlich. Einzige Gemeinsamkeit war der sofortige Abbau eventuell vorhandener

Reichsadler. Neubestückungen unterblieben, da man mit der Reparatur in den Raws und Bws mehr als ausgelastet war. Erst ab 1953/54 sollen wieder neue Schilder angefertigt worden sein.

Viele Maschinen fuhren bis in die fünfziger Jahre mit den alten DRG-Schildern, teil mit Messingzahlen. Ferner ist festzustellen, dass die Form der Zahlen und Buchstaben bis zur Einführung der Computernummern am 1.7.1970 unterschiedlich waren. Ein Beispiel: die eckigen Zahlen an den Maschinen der Spreewaldbahn. Die spitze Ziffernform war jedoch die Regel. Teilweise wurden Beheimatungsangaben mit Farbe angezeichnet. Die oben abgebildete Lok 99 535 beheimatete man, nicht ohne Stolz (?), zum „Bw Karl-Marx-Stadt-Eppendorf“.

Bei der DR führte man zwei Jahre nach der DB das Computernummernsystem ein und vereinheitlichte die Beschilderung grundlegend. Abgebaute Schilder wurden mitunter für ca. 10 Mark an Eisenbahnfreunde ver-

Heimatsdirektion
Heimat-Bw

Eigentümer

beschreibt die Zusammensetzung des Weißmetall-Ausgusses für Achs- und Stangenlager

Rbd. Berlin
Bw. Dsb

Deutsche Reichsbahn

01 1512 1

WM 10/30

S 36

Kbr [G-P] u. Z Letzte Br Unt Mei 15. 7. 77

Baureihe

Ordnungsnummer

Betriebsnummer

Füllziffer

Kontrollziffer

Bremsbauart und letzte Bremsuntersuchung (Raw und Datum)

Tenderanschrift

Gattungsschild

Hauptgattung

angetriebene Achsen

mittlere Achslast pro Kuppelachse

Achsen gesamt

Schornsteinaufsatz überschreitet Begrenzungslinie

Schornsteinaufsatz abnehmbar

Gew Lok u. Tender	171 t
Br. Gew	P 192 t
	G 173 t
Kbr [G-P] m. handbet. Lastabbr. u. Z	
Letzte Br Unt	15. 7. 77
Wasser	34 m³
Kohle	10 t

Das Zusatzzeichen über dem Eigentümerschild bedeutet, dass die Maschine nicht über einen Ablaufberg fahren darf (betrifft DR-Baureihen 41 und 65).

