

Wolfgang Diener

ANSTRICH und BEZEICHNUNG von GÜTER- und DIENSTWAGEN

Das Erscheinungsbild deutscher Wagen von 1864 bis heute



Deutsche
Reichsbahn

DR DB  Cargo





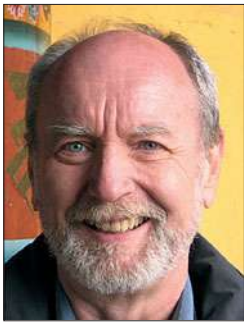


© Peter Schnoor, 2011
Wolfgang Diener, 2017

Wolfgang Diener

ANSTRICH und BEZEICHNUNG von GÜTER- und DIENSTWAGEN

Das Erscheinungsbild deutscher Wagen von 1864 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 978-3-8375-1650-0

Stand: September 2017

© 2017 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
Buchhandelsvertrieb: Klartext Verlag, Essen
Gesamtherstellung: Himmer GmbH, Augsburg

Vorwort	4	Bezeichnung von Dienstwagen	191
Benutzungshinweise	5	Länderbahnen	191
Anstrich	7	Deutsche Reichsbahn 1921 bis 1952	194
Länderbahnen und deren Vorgänger ab 1864	7	Deutsche Reichsbahn 1952 bis 1993	196
Länderbahnen und Privatbahnen 1896 bis 1910	10	Deutsche Bundesbahn	201
Länderbahnen 1910 bis 1920	20	Deutsche Bahn AG	207
Deutsche Reichsbahn 1921 bis 1949	26	Anhang	209
Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993	35	Umzeichnung der Güterwagen der	
Deutsche Bundesbahn	42	Deutschen Reichsbahn 1921	209
Deutsche Bahn AG	55	Umzeichnung der Bahndienstwagen der	
Ausblick	57	Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1925	211
Bezeichnung von Staatsbahngüterwagen	59	Umzeichnung der Güterwagen, Güterzuggepäckwagen	
Länderbahnen bis 1910	60	und Dienstwagen der Deutschen Reichsbahn 1951	213
Länderbahnen von 1910 bis 1920	86	Umzeichnung der Güter- und Dienstwagen der	
Deutsche Reichsbahn 1921 bis 1949	94	Deutschen Bundesbahn 1951	220
Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1964	117	Internationale Bezeichnung der Güterwagen ab 1964	224
Deutsche Reichsbahn 1964 bis 1993	127	Internationale Kennzeichnung der	
Deutsche Bundesbahn 1949 bis 1960	135	Güterwagen ab 1980	227
Deutsche Bundesbahn 1960 bis 1993	147	Internationale Kennzeichnung der	
Deutsche Bahn AG	158	Güterwagen ab 1994	232
Ausblick	164	Internationale Kennzeichnung der	
Bezeichnung von Privatgüterwagen	165	Güterwagen ab 2009	237
Länderbahnen	165	Internationale Bezeichnung der	
Deutscher Staatsbahnwagenverband	169	Spezialfahrzeuge	240
Deutsche Reichsbahn 1920 bis 1949	174	Übersicht über Anschriften und Zeichen	
Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993	180	an Güterwagen	242
Deutsche Bundesbahn	183	Abkürzungen	253
Deutsche Bahn AG	190	Quellen	255
		Texte zu den Bildern auf den Seiten 59, 165, 191	260
		Bildurheber	260
		Fußnoten	261
		Stichwortverzeichnis	268

Vorwort

Mit der Neuauflage dieses Werkes hatte ich mir vorgenommen, die in der ersten Auflage noch offen gebliebenen Lücken zu schließen und die Privatgüter- und die Dienstwagen einzubeziehen.

Das Ergebnis von ausführlichen Recherchen über Anstrich und Bezeichnung von Güter- und Dienstwagen deutscher Staatseisenbahnen wird nun mit diesem Buch vorgelegt. Es behandelt die Wagen der deutschen Staatseisenbahnen und ggf. der wichtigsten Vorgängerbahnen, der Deutschen Reichsbahn ab 1920, der Deutschen Bundesbahn ab 1949 und der Deutschen Bahn AG ab 1994. Die Güterwagen der Privatbahnen konnten nur zum Teil berücksichtigt werden, die privater Einsteller wurden nur insoweit aufgenommen, wie Informationen über die amtlich vorgeschriebenen Anstriche und Bezeichnungen vorliegen; Angaben über werbende Farbgebung und Beschriftung sind nicht berücksichtigt, weil die hier vorkommende Vielfalt den Umfang dieser Veröffentlichung bei weitem gesprengt hätte.

Das Ziel dieser Schrift ist, das äußere Erscheinungsbild der deutschen Güter- und Dienstwagen von den Anfängen bis zum Redaktionsschluss (Juni 2016) in ihrer Gesamtentwicklung chronologisch darzustellen. Unter dem äußeren Erscheinungsbild seien hier ausschließlich die Farbgebung des Anstrichs, die Schilder und die Anschriften verstanden, nicht jedoch die Anstrichverfahren und die Bauart der Güterwagen.

Wegen der Komplexität des Themas wird es nicht immer möglich sein, ein konkretes Museums- oder Modellbahnfahrzeug anhand der hier vorgelegten Informationen vollständig richtig zu lackieren und zu bezeichnen. Der Verfasser ist daher bereit, individuelle Anfragen zu bearbeiten.

Dieses Buch kann aufgrund der vielfältigen Entwicklungen und des großen erfassten Zeitraumes keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Lückenlosigkeit erheben. Für ergänzende Informationen sowie Berichtigungen und weitere Hinweise aus dem Leserkreis ist der Verfasser deshalb besonders dankbar. Bei den Nachforschungen für diese Darstellung wurde der Verfasser in vorbildlicher Weise von vielen Eisenbahnhistorikern unterstützt. Besonderer Dank für die konstruktive Mitwirkung gilt den Herren Rudolf Hartmut Baum, Bernd Beck, Michael Böhn, Bertold Brandt, Stefan Carstens, Joachim Deppmeyer, Hans Ulrich Diener, Klaus Heidt, Hermann Helless, Helmut Hengst, Wolfgang Henn, Hermann Hoyer, Wolfgang Illenseer, Manfred Jakobs, Thomas Landwehr, Matthias Muschke, Dr. Detlef Perner, Paul Scheller, Philipp Schreiber, Bernard Stoessel, Horst Troche, Dr. Klaus Weibezahn, Harald Westermann, Rainer Wiegand, Gerhard Wiesnet, Christian Wilke, Fritz Willke, ohne die viele Fragen offen geblieben wären. Leider ist es nicht allen Genannten vergönnt, das Erscheinen dieses Buches zu erleben.

Wolfgang Diener



Schiebewandwagen Hbis-tt 302 DB 21 80 236 8 809-4 (Foto Untertürkheim 1979 Fritz Willke, Sammlung Stefan Carstens)

Dieses Buch besteht aus den Teilen Anstrich der Güter- und Dienstwagen, Bezeichnung der Staatsbahngüterwagen, Bezeichnung der Privatgüterwagen, Bezeichnung der Dienstwagen und dem Anhang.

Im ersten Teil wird der *Anstrich* und damit die Farbgebung der Güter- und Dienstwagen in überwiegend chronologischer Folge behandelt, und zwar für die deutschen Ländereisenbahnen, für die Deutsche Reichsbahn (1920 bis 1949), die Deutsche Reichsbahn (1950 bis 1993), für die Deutsche Bundesbahn (1950 bis 1993) und die Deutsche Bahn AG (seit 1994).

Die Teile zwei bis vier bringen Informationen zum Thema *Bezeichnung* (Eigentumsbezeichnung, Identifizierung usw.) der Staatsbahngüterwagen, Privatgüterwagen und Dienstwagen ebenfalls in der vorgenannten Reihenfolge.

Der Anhang gibt die *Arbeitspläne* bzw. *Verfügungen* für die Umzeichnung der Güterwagen (1921) und der Dienstwagen (1925), Güterwagen, Güterzuggepäckwagen und Dienstwagen der Deutschen Reichsbahn (1951), der Güter- und Dienstwagen der Deutschen Bundesbahn (1951) im Wortlaut wieder.

Es folgen *Übersichten* über die internationale Bezeichnung der Güterwagen für 1964, 1980 und 2009 sowie eine *bildliche Übersicht* über Anschriften und Zeichen an Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bahn AG für den Zeitraum von etwa 1980 bis 2016.

Im Anhang ist zudem ein Verzeichnis enthalten, das die in diesem Buch verwendeten *Abkürzungen* auflöst, gefolgt von einem ausführlichen Literaturverzeichnis. Eine Liste der Bildurheber der in diesem Buch gezeigten Werkfotos und die Fußnoten schließen sich an. Schließlich findet man hier 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 Güter- und Dienstwagen 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 Darstel-

lung der Entwicklung wird er dann möglicherweise an verschiedenen Stellen in diesem Buch fündig werden.

Die Abbildungen von Güter- und Dienstwagen werden nach Bahnverwaltungen 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 Fahrzeuge bei den verschiedenen deutschen Eisenbahnen zu gewinnen.

Es konnten nicht alle Entwicklungszustände anhand dieser Bilder dokumentiert werden. Bei einer Vielzahl von Schwarz-Weiß-Fotografien ist es außerdem schwierig, immer die tatsächliche Farbe des Anstrichs zu bestimmen. Deshalb wurde hier versucht, die Farben des Anstrichs aufgrund der im Text dargestellten Erkenntnisse anzuführen. Abweichungen von den so getroffenen Annahmen sind nicht auszuschließen.

Bei den Bildern wird in vielen Fällen auch angegeben, welche Bezeichnungselemente zu erkennen sind. Insbesondere die auf den Originalfotos, nicht aber bei der Druckwiedergabe lesbaren Anschriften werden in den Bildunterschriften aufgeführt, damit ein möglichst vollständiger Eindruck von der Bezeichnung entsteht. Auf Besonderheiten und Abweichungen von den Regeln wird dabei hingewiesen.

Leider konnten nicht alle Bahnverwaltungen im gleichen Maße durch geeignete Lichtbilder 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 Güter- und Dienstwagen zu ermöglichen.

Bei einigen Zeichnungen sind Maßstabswerte angegeben, um einen Eindruck über die Größenverhältnisse zu gewinnen. Diese Angaben sind als Näherungswerte anzusehen, die wegen der Druckwiedergabe nicht immer ganz genau sind.

Staatsbahngüterwagen, Privatwagen und Dienstwagen

An dieser Stelle ist es notwendig, die Begriffe *Staatsbahngüterwagen*, *Privatwagen* und *Dienstwagen* fachlich abzugrenzen, da sie im vorliegenden Buch wiederholt verwendet werden.

Unter Güterwagen verstehen wir alle Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs der Eisenbahnen und privater Unternehmen, die für die Güterbeförderung vorgehalten werden. Dazu zäh-

len je nach Bauart gedeckte, offene und flache Güterwagen sowie Behälterwagen und Wagen für besondere Güter (Spezialwagen).

Bei den Güterwagen müssen wir weiter unterscheiden zwischen den Wagen, die im Eigentum der staatlichen Eisenbahnverwaltungen stehen (*Staatsbahngüterwagen*), und solchen, die Eigentum privater oder öffentlicher Eigentümer sind (*Privatwagen*).

Unter dem Begriff „Privatwagen“ verstehen wir

- die Güterwagen der Privatbahnen (Privatbahngüterwagen)
- die Güterwagen privater Eigentümer (Privatgüterwagen)
- die von der Staatsbahn an Private vermieteten Güterwagen (Mietgüterwagen)

die in den Wagenpark einer Staatsbahn eingestellt sind. Diese Wagen befinden sich also nicht im Besitz der Staatsbahn selbst, werden aber im öffentlichen Verkehr der Staatsbahn wie eigene Wagen behandelt.

Bei den *Privatbahngüterwagen* handelt es sich in der Regel um Güterwagen, wie sie auch von den Staatseisenbahnen für öffentlichen Verkehr vorgehalten werden. In diesem Buch werden sie gemeinsam mit den Staatsbahngüterwagen behandelt. Die *Privatgüterwagen* sind Güterwagen, die wegen ihres besonderen Ladegutes, ihrer besonderen Bauart oder ihrer besonderen Be- und Entladevorrichtungen für die Beschaffung und die Unterhaltung durch die Staatseisenbahnen nicht in Frage kommen. Dabei handelt es sich überwiegend um Behälterwagen (Kesselwagen, Topfwagen usw. für flüssige und gasförmige Güter), Wärmeschutzwagen (für Bier, Bananen, Fische usw.) und Tiefladewagen (für besondere sperrige Ladegüter wie Großtransformatoren). In diesem Buch sind für die Privatgüterwagen eigene Abschnitte über den Anstrich und die Bezeichnung enthalten.

Bei den *Dienstwagen* wird zwischen Dienstgüterwagen und Bahndienstwagen unterschieden.

Dienstgüterwagen sind in der Regel Wagen in Sonderbauart, die zur Beförderung von Dienstgütern mit besonderen Einrichtungen versehen sein müssen. Auch Wagen ohne derartige Einrichtungen können als Dienstgüterwagen vorgehalten werden, wenn dadurch der Dienstguttransport wirtschaftlicher gestaltet werden kann.

Bahndienstwagen sind Wagen in Sonderbauart, die für innerdienstliche Zwecke (z. B. Instandhaltung von Bahnanlagen, Versuche, Störungsbeseitigung im Bahnbetrieb) vorgehalten werden. Zu ihnen gehören Kranwagen, Schneeräumer auf eigenen Rädern und Eichfahrzeuge.¹

Nicht zu den Dienstwagen gehören Bahnhofswagen, Nebenfahrzeuge wie Draisinen, Rottenkraftwagen usw. sowie Maschinen für den Gleisbau (Schnellumbauzüge, Gleisstopfmaschinen, Zweigegefahrzeuge usw.).

Schließlich ist bei den Bahndienstwagen noch nach ihrer Bauart zu unterscheiden: Hier gibt es Wagen der Personenwagen- und der Güterwagenbauart. So entsprechen z. B. Messwagen, Unterrichtswagen, Ausstellungswagen in der Regel der Personenwagenbauart, Eichwagen, Gerätewagen, Schneepflüge hingegen der Güterwagenbauart. Dabei wer-

den umgebaute Tender und alle Neubauten, die keine Ähnlichkeit mit Reisezugwagen haben, der Güterwagenbauart zugeschlagen. Bei den Dienstgüterwagen erübrigt sich diese Unterscheidung.

Um Missverständnisse zu vermeiden, muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass es früher in Bayern üblich war, Gepäckwagen ebenfalls als Dienstwagen zu bezeichnen, da sich darin ein Dienstabteil für den Zugführer befand. Die Preußischen Staatseisenbahnen und Deutsche Reichsbahn haben auch die Zellenwagen als Dienstwagen bezeichnet, obwohl es sich dabei um Reisezugwagen und nicht um Dienstwagen nach vorstehender Definition handelte.

Farbnamen und Farbnummern

In diesem Buch werden wir wiederholt auf Farben und deren Nummern bzw. Namen treffen. Die Farbnummern beziehen sich dabei auf das bekannte System des RAL, der 1927 in der Öffentlichkeit angewandte Farben standardisierte und ihnen zunächst ein- und zweistellige (Farbregister RAL 840 B2), ab 1940 vierstellige Nummern gab (Farbregister RAL 840 HR). 1961 wurden diesen Farben eindeutige Hilfsbezeichnungen zugeordnet.

Es liegt auf der Hand, dass für die Farben, die vor 1927 angewendet worden sind, diese Farbbezeichnungen nicht ohne weiteres zur Farbdefinition herangezogen werden können. Dennoch wird in diesem Buch versucht, auch den älteren Anstrichfarben – soweit möglich – Bezeichnungen nach dem RAL-System anhand von Vergleichen mit Modellen in den einschlägigen Verkehrsmuseen zuzuordnen. Außerdem werden die eindeutigen Hilfsbezeichnungen grundsätzlich (auch für den Zeitraum vor 1961) angewendet, da nur damit die Gefahr von Ungenauigkeiten, Missverständnissen und Verwechslungen vermieden oder zumindest verringert wird.

Abgesehen vom RAL-System werden heute Güterwagen auch mit Farben nach anderen Systemen lackiert und beschriftet. Zu erwähnen sind das RAL-Design-System (RDS) und das Natural Color System (NCS), die neuerdings – überwiegend an Privatgüterwagen – zur Anwendung kommen können.

Abbildung der Anschriften

Dieses Buch enthält zahlreiche Abbildungen von Anschriften, die anhand von Originalzeichnungen entstanden sind. Bei den mit Bildnummern bzw. laufenden Nummern versehenen Anschriften ist der Abbildungsmaßstab angegeben. Alle einfarbig weißen, grauen, gelben und schwarzen Anschriften sind hier mit schwarzer Farbe gedruckt. Bei mehrfarbigen Anschriften wurden die Druckfarben entsprechend den Vorschriften gewählt, Farbabweichungen lassen sich dabei nicht immer vermeiden.

Quellenangaben bei Lichtbildern und Zeichnungen

Bei den Abbildungen sind die Quellenangaben – soweit bekannt – wie folgt dargestellt: (Foto, Ort, Datum, Urheber, Sammlung), (Werkfoto, Datum, Urheber [gemäß Abschnitt Bildurheber im Anhang]) bzw. (Zeichnung, Datum, Urheber).

ANSTRICH von GÜTER- und DIENSTWAGEN

Der Außenanstrich der Güter- und Dienstwagen hat im Wesentlichen die Funktionen:

- Schutz vor Fäulnis bzw. Korrosion
- Verkehrswerbung

Naturgemäß kommt dabei der Verkehrswerbung anders als bei Triebfahrzeugen und Reisezugwagen eine geringere Bedeutung zu, weil Güter- und Dienstwagen normalerweise nicht unmittelbar mit dem Publikum in Berührung kommen. Lediglich bei Privatgüterwagen spielt der werbende Anstrich neben den einschlägigen Plakaten und Aufschriften des Eigentümers eine besondere Rolle. Im Übrigen wurde der Farbton des Anstriches fast ausschließlich nach praktischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgewählt.

Die Hauptforderungen an den Anstrich waren damit:

- guter Schutz der Wagenteile
- Preiswürdigkeit
- gute Verarbeitungsbedingungen
- hohe Haltbarkeit
- geringe Verschmutzungsanfälligkeit.

Mit diesen Forderungen bildete sich mit der Zeit der bei den deutschen Staatsbahnen sowie bei vielen anderen europäischen Eisenbahnen übliche rotbraune Regelanstrich der Güterwagen heraus. Die Entwicklung des Güterwagenanstriches von der Frühzeit der Eisenbahnen bis heute ist in den folgenden Abschnitten dargestellt.

Länderbahnen und deren Vorgänger ab 1864

Schon sehr früh begann man in Deutschland, die äußeren Merkmale von Güterwagen zu dokumentieren und in entsprechenden Übersichten zu veröffentlichen. Diese Übersichten dienten in erster Linie dazu, den Beteiligten die Identifizierung von unbekannten Güterwagen zu erleichtern, um sie z. B. nach dem Entladen unverzüglich zur Heimatbahn zurücksenden zu können. Dies war wichtig, weil für die Wagen für jeden Tag, den sie sich im Netz einer anderen Bahnverwaltung aufhielten, eine entsprechende Miete an die Eigentumsbahn gezahlt werden musste. Die Eisenbahnen waren daher bestrebt, fremde Güterwagen beladen oder ggf. auch leer so

schnell wie möglich an die Heimatbahn zurückzusenden. Die älteste vorliegende Übersicht stammt aus dem Jahre 1864.² Es handelt sich dabei um ein äußerst interessantes Dokument, das alle deutschen und angrenzenden außerdeutschen Eisenbahnen auflistet, die im Besitze von Güterwagen waren. Darunter befinden sich neben den schon existierenden Staatsbahnen auch alle die Privatbahnen, die später vom Staat (Preußen, Bayern usw.) übernommen worden sind. In Tabelle 1 ist die Farbgebung des Güterwagenanstriches der Staatsbahnen und der wichtigsten Privatbahnen im Jahre 1864 aufgelistet.

Farbgebung der Güterwagen 1864

Land	Eisenbahn	Farbgebung	Anmerkungen
Baden	Badische Staatsbahn	dunkelgrün	
Bayern	Bayerische Ostbahn	braun	
	Bayerische Staatsbahn	grün	
Braunschweig	Braunschweigische Staatsbahn	braun	
Hannover	Hannoversche Staatsbahn	dunkelgrün	

Land	Eisenbahn	Farbgebung	Anmerkungen
Hessen	Frankfurt-Hanauer Eisenbahn	olivgrün	alte Wagen
		hellgrün	neue Wagen
	Hessische Ludwigsbahn	bronzebraun	alte Wagen
		hellgrün	neue Wagen
	Homburger Eisenbahn	braunrot	
	Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	olivgrün	
	Main-Neckar-Bahn	olivgrün	
	Main-Weser-Bahn	blau	
	Nassauische Staatsbahn	braun	
Holstein	Offenbach-Frankfurter Eisenbahn	olivgrün	
	Taunusbahn	grün	
Mecklenburg	Lübeck-Büchener Eisenbahn	braun (Umbra), gelb eingefasst	
	Friedrich-Franz-Eisenbahn	dunkelgrün	
Pfalz	Mecklenburgische Eisenbahn	braun	
	Pfälzische Ludwigsbahn	dunkelbraun oder aschgrau	
Preußen	Pfälzische Maximiliansbahn	dunkelbraun oder aschgrau	
	Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn	hellgrau	
	Bergisch-Märkische Eisenbahn	grau	
	Berlin-Anhaltische Eisenbahn	grau, graugelb	am Wagenkasten
		rotbraun	am Untergestell
	Berlin-Hamburger Eisenbahn	rotbraun	
	Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	grau	
	Berlin-Stettiner Eisenbahn	grau	
	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	rotbraun	
	Köln-Mindener Eisenbahn	grau, graugelb	
	Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	grün	
	Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	dunkelgrün	
	Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn	rot (Bolus)	Wagen 1 bis 205
		dunkelgrün	übrige Wagen
	Neiße-Brieger Eisenbahn	rotbraun	
	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	rotbraun	
	Niederschlesische Zweigbahn	rotbraun	
	Oberschlesische Eisenbahn	rotbraun	
	Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn	grün	
Sachsen	Preußische Ostbahn	rotbraun	
	Rheinische Bahn	hellgrau	
	Rhein-Nahe-Eisenbahn	braun oder grau	
	Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	braun oder grau	
	Saarbrücker Eisenbahn	braun oder grau	
	Stargard-Posener Eisenbahn	rotbraun	
	Westfälische Staatseisenbahn	rotbraun	
	Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn	grau	
	Cöthen-Bernburger Eisenbahn	blassgrün	
	Leipzig-Dresdener Eisenbahn	rotbraun	
Thüringen	Löbau-Zittauer Eisenbahn	rotbraun	
	Sächsisch Östliche Staatsbahn	grau	
	Sächsisch Westliche Staatsbahn	grau	
	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	grau	
	Thüringische Bahn	dunkelgrün	
Württemberg	Werrabahn	dunkelgrün	
	Württembergische Staatsbahn	grün	

Daraus ergibt sich, dass der seinerzeitige Güterwagenpark ein sehr buntes Bild geboten haben muss. Man stelle sich einmal einen Güterzug aus blassgrünen, blauen, dunkelgrünen und rotbraunen Wagen vor!

Es lassen sich aber immerhin gewisse Schwerpunkte beobachten: In Preußen und den übrigen norddeutschen Ländern herrscht die braune Farbe vor, während in Süddeutschland (mit Ausnahme der Pfalz) die meisten Wagen eine grüne Farbgebung besaßen. Sachsen scheint vorwiegend graue Wagen gehabt zu haben.

Mit einer Ausnahme wird nirgends die Farbe des Untergestells genannt. Es ist zu vermuten, dass der Regelanstrich dafür schwarz war, wie man aus zeitgenössischen Fotos entnehmen kann. Lediglich für die Güterwagen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn sind rotbraune Untergestelle erwähnt.

Über die Farbe der Anschriften sind in dem vorliegenden Verzeichnis noch keine Aussagen gemacht worden. Die später erschienenen Verzeichnisse der Eigentumsmerkmale lassen aber immerhin darauf schließen, dass die Anschriften überwiegend in gelber oder in weißer Farbe, z. T. mit schwarzen Schatten angebracht waren. Nur die hellgrünen und hellgrauen Wagen dürften schwarze Anschriften besessen haben.

Leider ist es nicht möglich, den genannten Farben irgendwelche Musterfarbtöne (z. B. nach RAL) zuzuordnen. Nur in zwei Fällen ist im Verzeichnis ein Hinweis auf das verwendete Pigment (Umbra, Bolus) zu finden, was etwaige weitere Rückschlüsse zulässt. Vielleicht helfen auch folgende zeitgenössischen Angaben weiter, wenn es um die Ermittlung der Farbtöne geht:³

„Die am meisten angewendeten Farben sind Grau, Grün und Braun.“

- Grau wird hergestellt aus Bleiweiß und Zinkweiß mit Zusatz von Flammruß.
- Grün besteht aus Chromgrün und Chromgelb, gemischt mit Berlinerblau.
- Braun wird hergestellt aus Caput mortuum, Kesselbraun, Umbra und Eisenminium.

Angerieben werden diese Farbstoffe entweder nur mit Leinölfirnis oder auch mit einer Mischung von Ölfirnis und Lack, wozu nach Umständen noch ein Zusatz von Trockenstoffen kommt.“

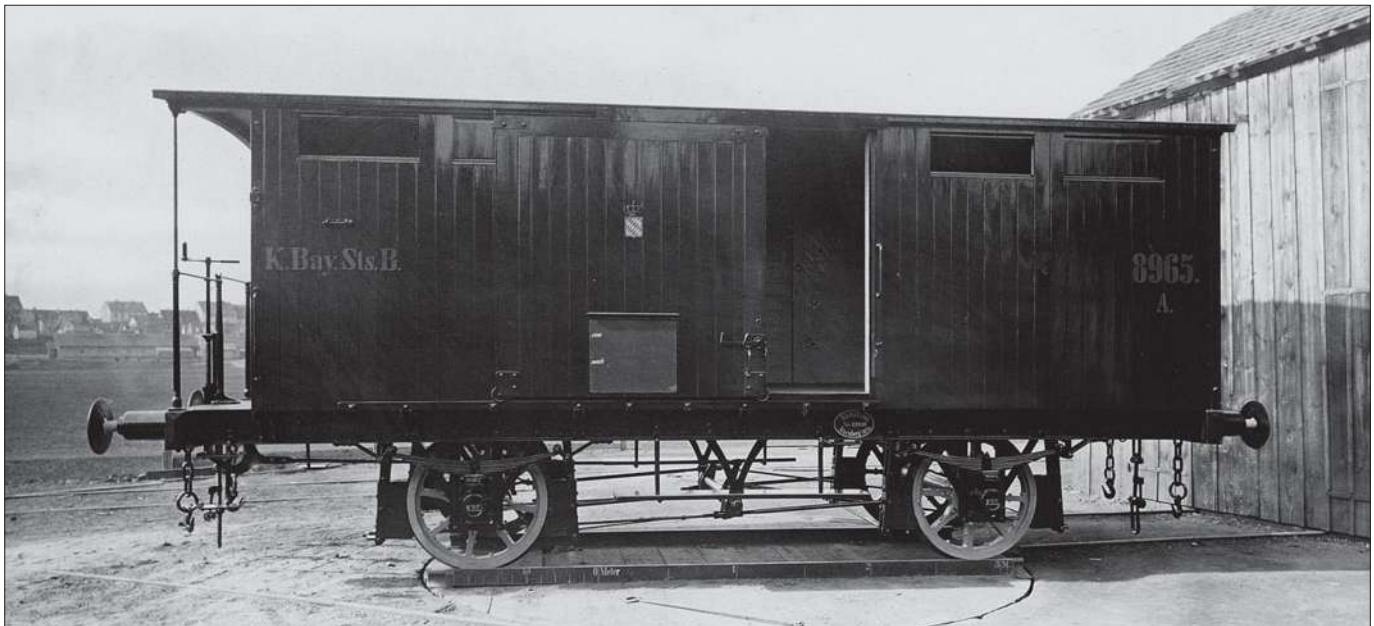
Aus dem Jahre 1875 stammt folgende Zusammenstellung, aus der die von einzelnen Bahnverwaltungen verwendeten Farbstoffe für die Herstellung der Anstriche zu entnehmen sind.

Farbstoffe für den Anstrich der Güterwagen 1875

Bahnverwaltung	Farbstoffe für den Anstrich
Bayerische Staatsbahnen	Chromgelb und Berlinerblau
Berlin-Anhaltische Eisenbahn	Gemenge von Eisenmennige, Goldocker, gebrannter Umbra
Berlin-Hamburger Eisenbahn	Caput mortuum
Berlin-Stettiner Eisenbahn	Bleigrau
Braunschweigische Staatsbahnen	Caput mortuum
Breslau-Schweidnitzer Eisenbahn	Kesselbraun und Umbra
Erste Siebenbürger Eisenbahn	Zinkgrau
Hannoversche Staatsbahnen	Chromgrün
Holländische Eisenbahn	Eisenmennige
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Zinkgrau
Kronprinz-Rudolf-Bahn	Bleigrau
Nassauische Staatsbahnen	Caput mortuum
Niederländische Staatsbahn	Bleigrau
Oberschlesische Eisenbahn	Kesselbraun
Österreichische Staatsbahn-Gesellschaft	Zinkgrau
Oldenburgische Staatsbahnen	Eisenminium
Rheinische Eisenbahn	Bleigrau
Saarbrücker Eisenbahn	Caput mortuum
Sächsische Staatsbahn	Bleigrau
Theißbahn	Zinkgrau
Thüringische Eisenbahn	Grün
Ungarische Staatsbahn	Zinkgrau



Das Modell des offenen Güterwagens 5436 der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn befindet sich im Museum für Verkehr und Technik in Berlin. Es zeigt den in Preußen üblichen rotbraunen Güterwagenanstrich mit gelben Anschriften und schwarzem Untergestell. Ganz schwach zu sehen sind auch die schwarzen Schatten der am Wagenkasten befindlichen Anschriften. (Foto Deutsches Technikmuseum Berlin)



Im Jahre 1870 wurde der gedeckte Güterwagen 8965 der Serie A an die Königlich Bayerischen Staatsbahnen geliefert. Den Wagenkasten dieses Fahrzeuges muss man sich dunkelgrün mit gelben Anschriften vorstellen. Das Untergestell könnte schwarze oder grüne Farbe besitzen, bei den Rädern ist der für Bayern typische graue Anstrich auffallend. (Werkfoto 1870 Nürnberg)

Länderbahnen und Privatbahnen 1896 bis 1910

In den folgenden Jahren hat sich die Eisenbahnlandschaft in Deutschland stürmisch entwickelt, bei der Farbgebung der Güterwagen hat sich hingegen eine beachtenswerte Kontinuität erhalten. Betrachten wir einmal die Situation im Jahre 1896:

Preußen ist zum größten Eisenbahnland in Deutschland geworden, viele der frühen Privatbahnen sind in den Staatseisenbahnen der deutschen Länder aufgegangen. Eine große Anzahl neuer Privatbahnen ist entstanden. Im 1871 an das Deutsche Reich abgetretenen Elsaß-Lothringen ist die Verwaltung der Eisenbahnen auf das Deutsche Reich übergegangen.

Bereits im Jahre 1888 hatte die KED Magdeburg eine „Zusammenstellung von Vorschriften über Anstrich, Bezeichnung und Numerierung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen der Preußischen Staats-Eisenbahnen“ erarbeitet, die auf entsprechenden Erlassen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten aus den Jahren 1874 bis 1888 basierte. Anhand dieser Zusammenstellung können genauere Angaben für den Anstrich der preußischen Staatsbahngüterwagen gemacht werden:

Die Wände der Gepäck- und Güterwagen erhielten nach diesen Vorschriften einen äußeren Anstrich in rotbrauner Farbe nach der Farbe-Probetafel für Güterwagen. Obwohl es aus dieser Vorschrift nicht eindeutig hervorgeht, hat man offen-

sichtlich auch die außen liegenden Seiten- und Stirnflächen der Flachwagen (Schienenwagen, Schemelwagen) als „Wände“ angesehen und in brauner Farbe gestrichen, wie man es den im Deutschen Technikmuseum Berlin vorhandenen Modellen entnehmen kann.

Die lotrechten Kanten des Wagenkastens und des Bremserhauses wurden mit einem 10 mm breiten schwarzen Streifen abgesetzt. Die am Wagenkasten befindlichen Eisenteile, welche vom Zugpersonal benutzt werden (Verschlusssteile, Handgriffe, Fußtritte, Leitern, Laternen- und Leinenstützen), ferner das Schreidschild für die Wegeangabe, das Untergestell einschließlich der Achsbuchsen waren schwarz zu streichen. Bei Gepäckwagen mit Blechbekleidung erhielten die Eckwinkel und die Deckleisten ebenfalls einen schwarzen Anstrich. Die zur zeitweisen Beförderung von Personen bestimmten, mit Endbühnen versehenen bedeckten Güterwagen erhielten einen dunkelbraunen Anstrich wie die Personenwagen 3. Klasse.⁴

Sämtliche Anschriften am Wagenkasten und am Untergestell waren in gelber Farbe auszuführen. Ausnahmen bildeten nur die ggf. vorhandenen Anschriften für die durchgehende Bremse in roter Farbe, für den Inhalt der Gasbehälter und die Kreisfläche als Hinweis auf Profilüberschreitung in weißer Farbe sowie die Anschriften für Spezial- und Stationswagen in schwarzer Farbe auf weißem Grund. Am Wagen-

kasten sollten die Anschriften für den Direktionsbezirk, die Wagennummer, die Bodenfläche, das Gattungszeichen, das Ladegewicht und den Radstand mit schwarzen Schatten ausgeführt werden, alle übrigen Anschriften erhielten keine Schatten.

Für die Gepäck- und Güterwagen der vom Preußischen Staate verwalteten Eisenbahnen (also der nicht staatseige-

nen Eisenbahnen) galt abweichend, dass diese ihre bisherige Farbgebung behalten konnten.

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hatte die Herausgabe der Verzeichnisse der Eigentumsmerkmale der Güterwagen übernommen und nun in regelmäßigen Abständen veröffentlicht. Im Verzeichnis von 1896 finden wir folgende Informationen (siehe folgende Tabelle):⁵

Farbgebung der Güterwagen 1896

Land	Eisenbahn	Farbgebung des Wagens	Farbgebung der Anschriften
Baden	Badische Staats-Eisenbahn	dunkelgrün	gelb
Bayern	Bayerische Staats-Eisenbahn	grün	gelb
		Bierwagen: weiß	schwarz, rot oder blau
	Lokalbahn-AG	grün	gelb
	Ludwigs-Eisenbahn	grau oder grün	schwarz oder gelb
Elsaß-Lothringen	Reichseisenbahnen	dunkelgrau	weißgelb
Hessen	Hessische Ludwigs-Eisenbahn	grün	weiß
	Main-Neckar-Eisenbahn	olivegrün	„M.N.E.“ gelb, übrige weiß
	Oberhessische Eisenbahnen	braunrot	weiß
Mecklenburg	Friedrich-Franz-Eisenbahn	dunkelgrün	gelb
		rostbraun	weiß
		rotbraun	weiß
		rostbraun	gelb
	Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn	rotbraun	weiß
	Wismar-Karower Eisenbahn	dunkelgrün	gelb
Oldenburg	Oldenburgische Staats-Eisenbahnen	braunrot	gelb oder weiß
Pfalz	Pfälzische Bahnen	dunkelbraun	weiß
		Bierwagen: weiß	schwarz
Preußen	Preußische Staatsbahnen:		
	K. E. D. Altona	rotbraun	gelb/schwarz
	K. E. D. Berlin	rotbraun	gelb/schwarz
	K. E. D. Breslau	rotbraun	gelb
	K. E. D. Bromberg	rotbraun	weiß
	K. E. D. Cassel	rotbraun	weiß/schwarz
	K. E. D. Danzig	rotbraun	weiß/schwarz
	K. E. D. Elberfeld	rotbraun oder grau	gelb oder weiß
	K. E. D. Erfurt	rotbraun, alte Wagen grün oder braun	gelb/schwarz
	K. E. D. Essen	rotbraun	gelb/schwarz
	K. E. D. Frankfurt	rotbraun	gelb
	K. E. D. Halle	rotbraun oder braun oder weiß/hellrot	gelb/schwarz oder weiß/hellrot
	K. E. D. Hannover	rotbraun	weiß/schwarz
	K. E. D. Kattowitz	rotbraun	gelb
	K. E. D. Köln	rotbraun	gelb
	K. E. D. Königsberg	rotbraun	weiß/schwarz
	K. E. D. Magdeburg	rotbraun	gelb/schwarz
	K. E. D. Münster	rotbraun	weiß/schwarz
	K. E. D. Posen	rotbraun	weiß
	K. E. D. Saarbrücken	rotbraun	gelb/schwarz
	K. E. D. Stettin	rotbraun	weiß/schwarz
	Privatbahnen (Auswahl):		
	Altdamm-Colberger Eisenbahn	rotbraun	gelb oder weiß
	Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Bentheimer Kreisbahn	braunrot	gelb und weiß
	Börssum-Hornburger Kleinbahn	rotbraun	gelb/schwarz

Land	Eisenbahn	Farbgebung des Wagens	Farbgebung der Anschriften
Preußen	Braunschweigische Landeseisenbahn	braun	gelb oder weiß
	Breslau-Warschauer Eisenbahn	dunkelgrün	gelb
	Crefelder Eisenbahn	rotbraun	weiß
	Dahme-Uckroer Eisenbahn	rotbraun	gelb/schwarz
	Dessau-Wörlitzer Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	rotbraun	weiß
	Eisenberg-Crossener Eisenbahn	bedecktes grün	gelb
		offenes dunkelbraun	gelb
	Eisern-Siegener Eisenbahn	rotbraun	gelb oder weiß
	Eutin-Lübecker Eisenbahn	braunrot	gelb
	Franzburger Südbahn	rotbraun	weiß
	Georgsmarienhütten-Eisenbahn	grau	weiß
	Greifenhagener Kreisbahnen	braun	weiß
	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	bleigrau oder rotbraun	gelb oder schwarz
	Hansdorf-Priebus	rotbraun	weiß/schwarz
	Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Hoyaer Lokal-Eisenbahn	grau	gelb
	Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn	grün	gelb
	Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn	braun	gelb
	Königsberg-Cranzer Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Königswusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn	rotbraun	weiß
	Lübeck-Büchener Eisenbahn	braun (umbra)	gelb
	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn	rotbraun oder grau	gelb oder weiß
	Meppen-Haselünner Eisenbahn	rotbraun	weiß
	Militär-Eisenbahn	rotbraun	gelb oder weiß
	Neuhaldensleber Eisenbahn	rotbraun	gelb/schwarz
	Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn	rotbraun	weiß
	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn	bleigrau oder weiß	weiß oder schwarz
	Osterwieck-Wasserleber Eisenbahn	rotbraun	gelb/schwarz
	Osthavelländische Kreisbahnen	rot	weiß
	Ostpreußische Südbahn	dunkelgrün	gelb
	Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Prignitzer Eisenbahn	grün	gelb
	Ruhlaer Eisenbahn	grün	gelb
	Saalbahn	silbergrau	weiß
	Stargard-Cüstriner Eisenbahn	rotbraun	gelb oder weiß
	Stendal-Tangermünder Eisenbahn	rotbraun	gelb/schwarz
	Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Weimar-Geraer Eisenbahn	rotbraun	gelb/schwarz
	Warstein-Lippstadter Eisenbahn	grau	weiß
	Werra-Eisenbahn	grün	gelb
	Wittenberge-Perleberger Eisenbahn	grün	gelb/schwarz
	Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn	rotbraun	gelb
Sachsen	Sächsische Staats-Eisenbahnen	grau	gelb/schwarz
	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	grau	gelb/schwarz
Württemberg	Württembergische Staats-Eisenbahnen	grün	weiß

Anmerkung: Die Angabe der Anschriftenfarbe gelb/schwarz bedeutet, dass die Anschriften gelb mit schwarzer Schattierung ausgeführt sind.

Aus dieser Übersicht ergibt sich, dass die vorherrschende Farbe bei den Güterwagen nun rotbraun ist. Das liegt an der Dominanz der preußischen Staatsbahnen sowie an der Tatsache, dass die meisten norddeutschen Eisenbahnen sich

der preußischen Regelfarbgebung angeschlossen hatten. In Süddeutschland ist hingegen der grüne Anstrich stärker vertreten, während Sachsen nun ausschließlich graue Güterwagen besitzt.

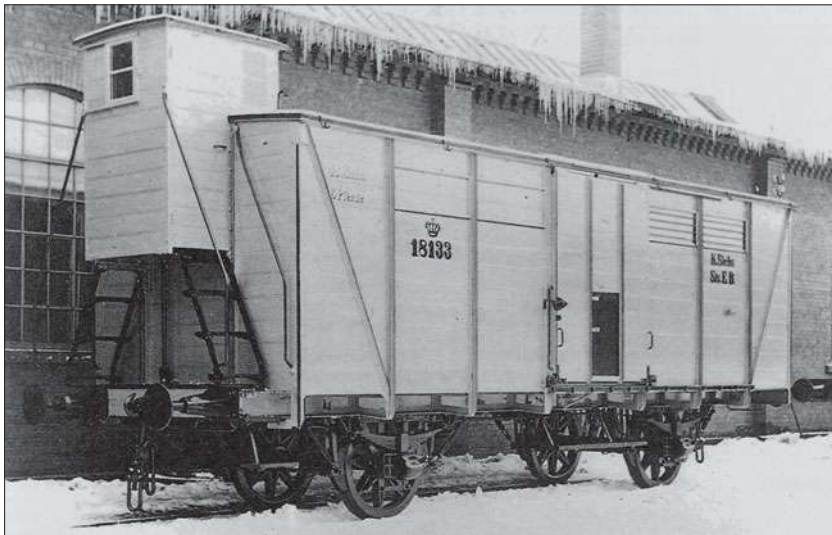
Bemerkenswert ist zudem, dass das zitierte Verzeichnis bei vielen preußischen Privatbahnen, die noch nicht den rotbraunen Güterwagenanstrich anwendeten, zusätzlich auf ei-

ne künftige rotbraune Farbe bei Neuanstrich verweist. Ebenso sollten die wenigen preußischen Staatsbahngüterwagen mit alter Farbgebung nach und nach auf einen rotbraunen Anstrich gemäß den preußischen Anstrichvorschriften umgestellt werden.

Das Verzeichnis gibt nunmehr auch die Farben der Anschriften an. Vorherrschend waren demnach seinerzeit gelbe und weiße Anschriften, vielfach mit schwarzen Schatten. Die preußischen Staatsbahngüterwagen befinden sich gerade in der Umstellung von der Anschriftenfarbe gelb mit schwarzen Schatten auf weiß mit schwarzen Schatten.

Manchen Werkfotos aus der Länderbahnzeit lässt sich ent-

nehmen, dass bei einigen Eisenbahnen auch die Außenflächen der Langträger sowie der Kopfschwellen einen von schwarz abweichenden Anstrich erhalten hatten. Bei badischen Güterwagen erkennt man einen hellgrauen Anstrich der Langträger, in Sachsen waren Langträger und Kopfschwellen in der Farbe des Wagenkastens grau gestrichen. In Bayern haben die Langträger und Kopfschwellen der weißen Bierwagen ebenfalls weißen Anstrich, möglicherweise gab es dort auch grüne Güterwagen mit grünem Anstrich der Langträger. Ob diese Beobachtungen grundsätzlich für alle Güterwagen dieser Eisenbahnen gelten, kann nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.



Den gedeckten Güterwagen 18133 der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen muss man sich auf diesem Bild in einem Mittelgrau vorstellen. Auch die Außenflächen der Langträger und der Kopfschwellen zeigen den gleichen Anstrich wie der Wagenkasten. Die Anschriften „21,8 qm Bodfl. 48 Mann 6 Pferde“ haben gelbe Farbe mit schwarzen Schatten, bei den übrigen Anschriften am Wagenkasten kann man noch erkennen, dass sie in dunklerer Farbe mit schwarzen Schatten ausgeführt sind. (Werkfoto Görlitz, Sammlung Hermann Hoyer)



Im AW Darmstadt wurde dieser offene Güterwagen der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung rekonstruiert. Er zeigt ebenfalls rotbraunen Anstrich am Wagenkasten, das Untergestell ist schwarz, die Anschriften gelb mit deutlich sichtbaren schwarzen Schatten. Das Bild ist ein Beleg dafür, wie schwer es in heutiger Zeit fällt, historische Fahrzeuge authentisch zu rekonstruieren: Das Adlerbild wurde nicht richtig nachempfunden, es müsste weißen Grund mit schwarzem Adler und schwarzem Rand aufweisen. Das Gattungszeichen „Ork“ müsste mit Abkürzungspunkten im linken Seitenwandfeld angeschrieben sein. Am Langträger sind die Anschriften fälschlich in weißer Farbe angebracht. Außerdem fehlt am linken Ende das schwarze Feld für Kreideanschriften. (Foto Darmstadt 1989 Wolfgang Dierner. Alle weiteren nicht näher bezeichneten Fotos und Zeichnungen stammen vom Verfasser oder aus dessen Sammlung.)



Das Modell des Schemelwagenpaares HHrsz 47 000 ist nach den preußischen Vorschriften von 1905 lackiert und beschriftet. Bemerkenswert ist hier der rotbraune Anstrich der oberen Längsrahmen, der Bodenstirnrahmen und der Kuppelstange. Alles andere ist schwarz gestrichen, die Anschriften haben weiße Farbe. (Foto Deutsches Technikmuseum Berlin)

Der gedeckte Güterwagen Berlin 11 430 wurde anlässlich der 150-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen rekonstruiert. Er zeigt ebenfalls den rotbraunen Regelanstrich der preußischen Güterwagen, die Anschriften sind in weißer Farbe ausgeführt, das Dach ist hellgrau, das Untergestell schwarz. Deutlich sieht man auch, dass bestimmte Teile am Wagenkasten schwarz lackiert sind. Allerdings fehlen die 10 mm breiten Streifen an den Eckwinkeln des Wagenkastens und des Bremserhauses. Die Anschriften sind leider nicht vorbildgerecht rekonstruiert, es müssten Buchstaben und Ziffern nach Musterzeichnung IV 44, am Wagenkasten mit schwarzen Schatten, angebracht sein. (Foto Paderborn 1988 Hans Ulrich Diener)



Im Jahre 1897 ordnete der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten an, „daß die ausschließlich zur Beförderung leicht verderblicher Nahrungsmittel wie Milch, Butter, Fische usw. bestimmten Güterwagen mit doppelten und mehrfachen Wänden bei erforderlichen Neulackierungen nicht einen

äußeren Anstrich in rotbrauner, sondern in weißer Farbe erhalten.“⁶

Die 1905 von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung herausgegebene „Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen“ enthält bezüglich der rot-

braunen Farbgebung der Wände von Gepäck- und Güterwagen, der weißen Farbgebung bei Wärmeschutzwagen sowie der dunkelbraunen Farbgebung bei den zeitweise zur Personenbeförderung dienenden bedeckten Güterwagen dieselben Vorschriften wie die oben zitierte Zusammenstellung von 1888 sowie die ministerielle Anordnung von 1897.⁷

Nach wie vor sind die lotrechten Kanten am Wagenkasten und am Bremserhaus mit 10 mm breiten schwarzen Streifen abzusetzen. Bei Gepäckwagen mit Blechverkleidung sind weiterhin die Eckwinkel und Deckleisten schwarz zu streichen. Der schwarze Anstrich ist für die am Wagenkasten befindlichen Eisenteile (Verschlusssteile, Handgriffe, Fußtritte, Leitern, Laternenstützen und Leinenhalter, Schreidschilder), die außerhalb des Wagenkastens liegenden Teile der Dampfeinrichtung und das Untergestell einschließlich Tragfedern, Achsbuchsen, Bremsteilen und Zug- und Stoßvorrichtungen gültig. Die Seiten- und Stirnwandungen der Gepäckwagen mit Holzverkleidung und der Güterwagen haben jedoch die Wagenkastenfarbe.

Die Griffe der Absperrhähne zur Bremsluftleitung, die Griffe der Züge zum Auslöseventil am Bremszylinder und die Schutzkappen für Füllventile und Haupthähne der Gasbeleuchtungseinrichtung sind grellrot zu streichen.

Die Anschriften an rotbraunen Güterwagen sind nach dieser

Dienstvorschrift in der Regel in weißer, bei den weißen Wagen in schwarzer und bei den dunkelbraunen Behelfspersonenwagen in gelber Farbe auszuführen. Die Anschriften für durchgehende Bremsen sind in roter, der Vermerk über Spezial- und Stationswagen, die Anschrift der Heimatstation und die geometrischen Ladegewichtszeichen in schwarzer Farbe auf weißem Grund anzubringen. Das Dreieck zur Kennzeichnung der Profilüberschreitung erhält gelbe Farbe.

Mit der Dienstvorschrift von 1905 liegen uns auch erstmals Angaben über den inneren Anstrich von Güterwagen vor. Er wird wie folgt angegeben:

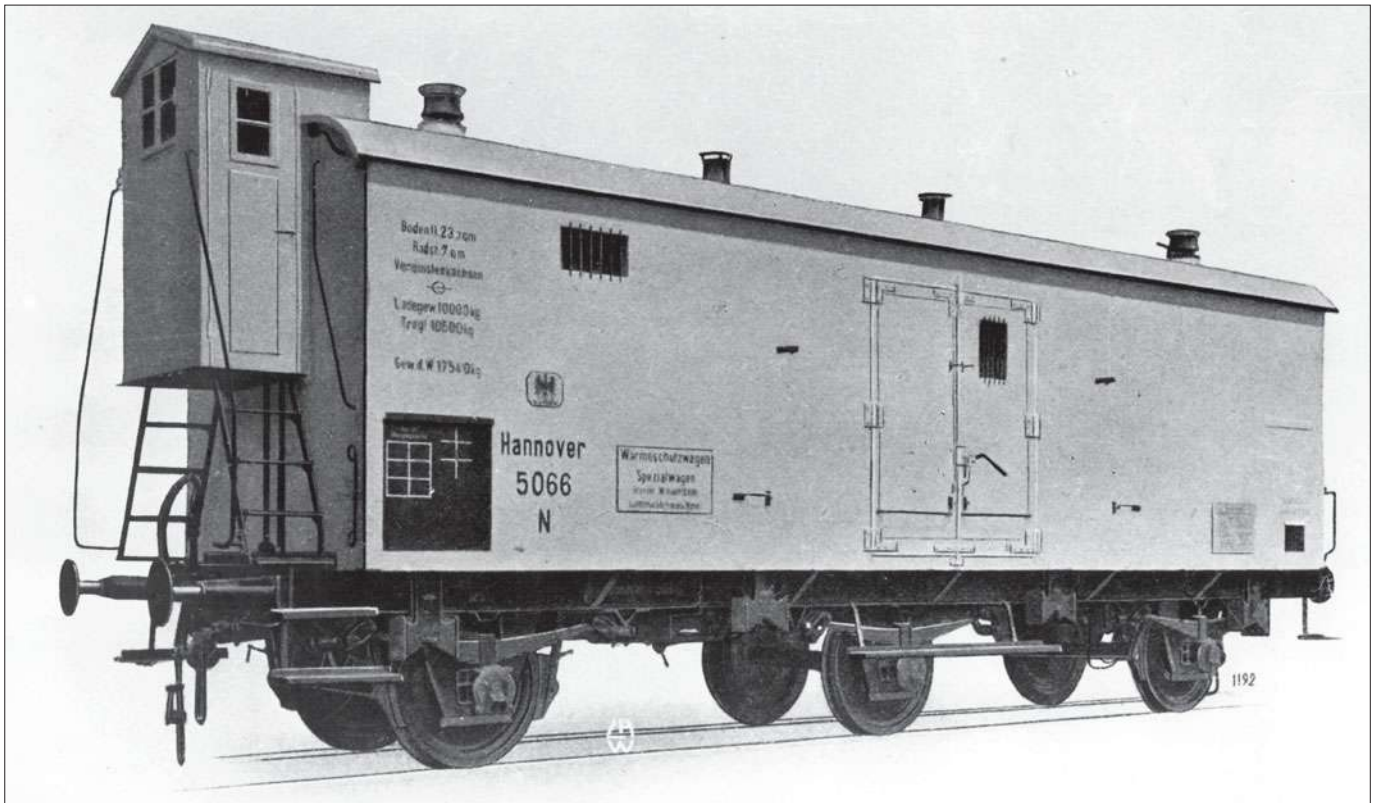
„Die Wände und Decken der Güterwagen sind perlgrau, die Fußböden braun zu streichen.“

„Bei Gepäckwagen sind die Wände, Spinde und Wandfächer des Dienstabteils sowie die Abortwände helleichenholzfarbig zu streichen. Der Gepäckraum und die Hundeabteile erhalten einen perlgrauen Anstrich. Die Decken von Dienstabteil, Abort und Gepäckraum sind hellgrünlich weiß, die Fußböden braun auszuführen.“

Im Gegensatz zu den Vorschriften von 1888 ist der beschriebene Anstrich nun auch für die auf Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen gültig. Die alten Wagenfarben der vom Staate verwalteten Eisenbahnen dürften damit weitestgehend verschwunden gewesen sein.



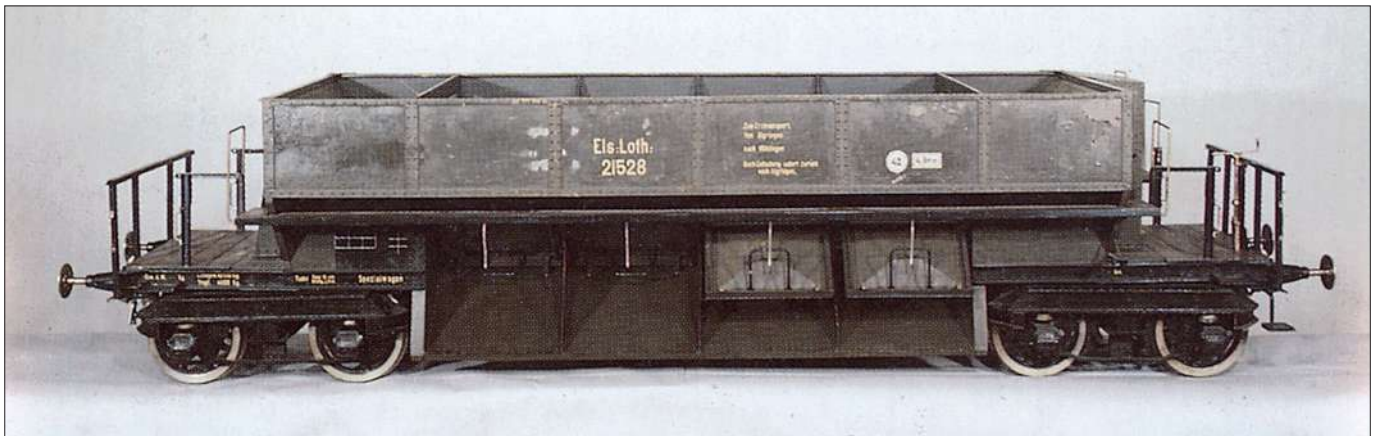
Der Schienenwagen Stettin 41302 SSml wird ebenfalls als Modell im Museum für Verkehr und Technik gezeigt. Anstrich und Anschriften entsprechen wieder den preußischen Vorschriften von 1905: Untergestell einschließlich Anbauteilen, Rungen, Drehgestelle und lotrechte Kanten des Bremserhauses schwarz, Außenflächen der Langträger und Bodenwinkelrahmen sowie Bremserhaus außen rotbraun, Bremserhaus innen perlgrau, Anschriften weiß. (Foto Deutsches Technikmuseum Berlin)



Auf diesem Bild ist gut der weiße Anstrich der preußischen Wärmeschutzwagen zu erkennen. (Werkfoto Breslau, Reproduktion Fritz Wille, Sammlung Stefan Carstens)



Einen weiteren Beleg für den weißen Anstrich der Kühlwagen liefert dieses Foto des 1908 an die bayerischen Staatseisenbahnen gelieferten Kühlwagens. Im Gegensatz zu den preußischen Wärmeschutzwagen waren in Bayern auch die Außenseiten der Langträger und der Kopfschwellen weiß gestrichen. Gut zu erkennen ist auch der schwarze Anstrich der Handgriffe und Handstangen, der Leitern und Puffer sowie des Untergestells. Die Radsätze sind grau. (Werkfoto 1908 Nürnberg)



Einen Spezialwagen bildet dieses Modell des elsass-lothringischen Selbstentladewagens nach. Es weist dunkelgrauen Anstrich am Wagenkasten und schwarzen Anstrich am Untergestell auf. Die Anschriften sind weißgelb. (Foto Deutsches Technikmuseum Berlin)

Bevor wir uns der nächsten Epoche der Güterwagengeschichte, nämlich den Verbandsgüterwagen widmen, betrachten wir nun noch die 1910 vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebene Nachweisung der Eigen-

tumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen⁸ (siehe folgende Tabelle).
Im Einzelnen sind darin folgende Angaben über den Anstrich der deutschen Güterwagen enthalten:

Farbgebung der Güterwagen 1910

Land	Eisenbahn	Farbgebung des Wagens	Farbgebung der Anschriften
Baden	Badische Staats-Eisenbahnen	dunkelgrün oder rotbraun	gelb oder weiß
	Bruchsal-Hilsbach-Menzinger Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Bühlertalbahn	rotbraun	gelb
	Neckarbischofsheim-Hüffenhardter Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch	rotbraun	gelb
Bayern	Bayerische Staats-Eisenbahnen:		
	Rechtsrheinisches Netz	grün oder rotbraun	gelb oder weiß
	Pfälzisches Netz	dunkelbraun oder rotbraun	weiß
	Privatbahnen:		
Elsaß-Lothringen	Lokalbahn-AG	grün oder rotbraun	gelb oder weiß
	Ludwigs-Eisenbahn	grün	gelb
	Reichseisenbahnen	dunkelgrau	weißgelb
Hessen	Nebenbahn Rosheim-St. Nabor	rotbraun, künftig dunkelgrau	weiß
	K. P. u. G. H. E. D. Mainz	rotbraun, alte MNE: olivgrün	weiß
Mecklenburg	Friedrich-Franz-Eisenbahn	lehmgelb, künftig rotbraun	weiß
Oldenburg	Oldenburgische Staats-Eisenbahn	braunrot	weiß
	Kleinbahn Lohne-Dinklage	braunrot	weiß
	Butjadinger Bahn	braunrot	weiß
	Kleinbahn Bremen-Thedinghausen	braunrot	weiß
Preußen	Preußische Staatsbahnen:		
	K. E. D. Altona	rotbraun	weiß
	K. E. D. Berlin	rotbraun	weiß
	K. E. D. Breslau	rotbraun	weiß, alte: gelb
	K. E. D. Bromberg	rotbraun	weiß
	K. E. D. Cassel	rotbraun	weiß
	K. E. D. Cöln	rotbraun	weiß
	K. E. D. Danzig	rotbraun	weiß, alte: gelb
	K. E. D. Elberfeld	rotbraun, alte: grau	weiß, alte: gelb

Land	Eisenbahn	Farbgebung des Wagens	Farbgebung der Anschriften
	K. E. D. Erfurt	rotbraun	weiß
	K. E. D. Essen	rotbraun	weiß
	K. E. D. Frankfurt a. M.	rotbraun	weiß
	K. E. D. Halle	rotbraun	weiß
	K. E. D. Hannover	rotbraun	weiß
	K. E. D. Kattowitz	rotbraun	weiß
	K. E. D. Königsberg	rotbraun	weiß, alte: gelb
	K. E. D. Magdeburg	rotbraun	weiß
	K. E. D. Münster	rotbraun	weiß, alte: gelb
	K. E. D. Posen	rotbraun	weiß, alte: gelb
	K. E. D. Saarbrücken	rotbraun	weiß
	K. E. D. Stettin	rotbraun	weiß
	Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen mit folgenden Ausnahmen:	rotbraun	weiß
	Greifenhagener Kreisbahn	braun	weiß
	Greifswald-Grimmer Eisenbahn	grau	weiß
	Kleinbahn Culmsee-Melno	grau	weiß
	Kleinbahn Deutsch Krone-Virchow	grau	weiß
	Kleinbahn Groß Peterwitz-Katscher	dunkelgrün	weiß
	Kleinbahn Hardenberg-Neuenburg	braun	weiß
	Kleinbahn Neustadt-Prüssau-Chottschow	braun	weiß
	Kleinbahn Putzig-Krockow	braun	weiß
	Kremmen-Neu Ruppin-Wittstocker Eisenbahn	grau	weiß
	Loewenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn	rot	weiß/schwarz
	Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn	grau	weiß
	Nebenbahn Neustadt-Gogolin	grau	weiß
	Ostpreußische Südbahn	dunkelgrün	weiß oder gelb
	Randower Kleinbahn	grau	weiß
	Stolpetalbahn	braun	weiß
	Stralsund-Tribsees	grau	weiß
	Privatbahnen (Auswahl):		
	Brandenburgische Städtebahn	rotbraun	weiß
	Braunschweigische Landeseisenbahn	rotbraun	weiß
	Braunschweig-Schöninger Eisenbahn	rotbraun	weiß
	Crefelder Eisenbahn	rotbraun	weiß
	Eutin-Lübecker Eisenbahn	braunrot	gelb
	Georgsmarienhütten-Eisenbahn	grau	weiß
	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	bleigrau oder rotbraun	gelb oder weiß
	Königsberg-Cranzer Eisenbahn	rotbraun	gelb
	Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn	rot	weiß
	Lübeck-Büchener Eisenbahn	braun (umbra)	gelb
	Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn	rotbraun	weiß
	Neuhaldensleber Eisenbahn	rotbraun	gelb oder weiß
	Westfälische Landeseisenbahn	grau oder rotbraun	weiß
Sachsen	Sächsische Staats-Eisenbahnen	rotbraun	
		Eilgutwagen: grün	weiß
Württemberg	Württembergische Staats-Eisenbahnen	grün oder rotbraun	weiß
	Hohenzollerische Landesbahn	rotbraun	weiß
	Lokalbahn-AG	grün	weiß
	Trossinger Bahn	grün	weiß
	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft	grün oder rotbraun	weiß
	Württembergische Lokaleisenbahngesellschaft	rotbraun	weiß
	Württembergische Nebenbahn-AG	rotbraun	weiß

Noch immer gab es Güterwagen bei den vom preußischen Staat verwalteten (Privat-)Bahnen mit alter Farbgebung, es war jedoch 1910 auch hier eine Umstellung des Anstrichs auf rotbraun mit weißen Anschriften vorgesehen. Das gleiche gilt für ältere Güterwagen der KED Elberfeld, die noch ihre graue Farbe besaßen, aber ebenfalls bei Neuanstich rotbraun werden sollten. Auch gab es in Preußen immer noch Güterwagen mit gelben Anschriften, hier verweist die Zusammenstellung des VDEV auf die künftige weiße Farbe. Bemerkenswert ist, dass in der obigen Zusammenstellung an keiner Stelle die weiße Farbgebung der preußischen Wärmeschutzwagen und der bayerischen Bierwagen erscheint, obwohl in Sachsen auf die abweichende grüne Farbgebung der Eilgutwagen, die in Personenzüge eingestellt werden, deutlich hingewiesen wird. Die Beschaffung von Wagen mit weißer Farbgebung kann jedoch anhand zahlreicher Werkfotos aus jener Zeit nachgewiesen werden. Damit lässt sich die Regelfarbgebung der Güterwagen nach Länderbahnen im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen (siehe folgende Tabelle):

Regelfarben der Länderbahngüterwagen

Baden	dunkelgrün
Bayern (rechtsrheinisch)	grün
Bayern (Pfalz)	dunkelbraun
Elsaß-Lothringen	dunkelgrau
Mecklenburg	lehmbraun
Oldenburg	braunrot
Preußen-Hessen	rotbraun
Sachsen	rotbraun
Württemberg	grün

Für einige der genannten Verwaltungen liegen uns aus dem Jahr 1909 Rezepturen zur Zusammensetzung des jeweiligen Deckanstriches der Güterwagen in Gewichtsanteilen vor. Für das Grau der elsass-lothringischen Wagen wird folgende Zusammensetzung des letzten Deckanstriches angegeben: 80 % Bleiweiß, 11,5 % Leinölfirnis, 7,5 % Terpentinöl, 1 % Ruß. Das Grün der württembergischen Güterwagen setzte sich wie folgt zusammen: 30 % Zinnobergrün, 4 % Leinölfirnis, 2 % Terebinth, 64 % Waterprooffirnis. Bei badischen Güterwagen wird folgende Farbzusammensetzung für den grünen Anstrich angegeben: 68 % Olivegrün, 4 % Leinöl, 4 % Sikkativ, 12 % gekochtes Leinöl, 12 % Ultraterpentinöl. Für die Güterwagen der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion Schwerin (Mecklenburg) entstand die lehmgelbe Anstrichfarbe durch Verreiben von lehmgelbem Ocker mit Firnis. Außerdem wird festgestellt, dass sich dieser Farbton im Verlauf von zwei bis drei Jahren insofern verändert, wobei er „nicht unwesentlich heller wird“. Obwohl der Versuch, den genannten Farben RAL-Töne zuzuordnen, nur bedingt Erfolg haben kann, soll hier eine Ge-

genüberstellung genannt werden, die auf Vergleichen von Modellen oder Vorbildfahrzeugen im früheren Verkehrs- und Baumuseum in Berlin, in den Verkehrsmuseen in Nürnberg und Karlsruhe sowie im Deutschen Museum in München basieren (siehe folgende Tabelle):

Gegenüberstellung der Anstrichfarben mit RAL-Farbtönen

Baden	grün	ungefähr braungrün RAL 6008
Bayern	grün	ungefähr flaschengrün RAL 6007
Elsass-Lothringen	dunkelgrau	ungefähr anthrazitgrau RAL 7016
Mecklenburg	lehmgelb	ungefähr grünbraun RAL 8000
Oldenburg	braunrot	ungefähr weinrot RAL 3005
Pfalz	dunkelbraun	ungefähr nussbraun RAL 8011
Preußen	rotbraun	rotbraun RAL 8012
Sachsen	grau	ungefähr feingrau RAL 7000
Württemberg	grün	ungefähr tannengrün RAL 6009
Anschriften	weiß	grauweiß RAL 9002
Anschriften	weißgelb	ungefähr sandgelb RAL 1002
Anschriften	gelb	chromgelb RAL 1007
Anschriften	schwarz	tiefschwarz RAL 9005
Kühlwagen	weiß	grauweiß RAL 9002
Untergestelle usw.	schwarz	tiefschwarz RAL 9005

Es muss hier besonders darauf hingewiesen werden, dass diese Angaben nicht verbindlich sind, weil es ohne die Kenntnis der genauen Farbzusammensetzung praktisch nicht möglich ist, den richtigen Farbton zu rekonstruieren. Die Methode, die Farbe mittels Farbvergleichen zu ermitteln, birgt den Fehler in sich, dass die geprüfte Originalfarbe sich aufgrund von Umwelteinflüssen inzwischen mehr oder weniger stark verändert hat. Auch lässt das RAL-System nur einen Vergleich mit den wenigen dort festgelegten Farbtönen zu, Zwischentöne müssten nach anderen Verfahren (z. B. RDS = RAL-Design-System oder NCS = Natural Color System) ermittelt werden. Schließlich ist bei der Rekonstruktion der Originalfarbtöne zu berücksichtigen, dass es seinerzeit wohl kaum möglich war, über einen längeren Zeitraum und von verschiedenen Farbenfabriken einheitliche Farbtöne zu erhalten, sodass bereits von den Eisenbahnverwaltungen geringe Abweichungen von den vorgeschriebenen Farbmustern geduldet wurden.

Länderbahnen 1910 bis 1920

Staatsbahngüterwagen

In Baden, Bayern, Mecklenburg und Württemberg tauchen in der VDEV-Zusammenstellung von 1910 die ersten rotbraunen Güterwagen auf. Es handelt sich hier um eine Entwicklung, die auf die Initiative des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes zurückging. Es war vorgesehen, die im Staatsbahnwagenverband freizügig verwendbaren Güterwagen mit einem einheitlichen rotbraunen Außenanstrich zu versehen, um die Unterhaltungsarbeiten zu erleichtern. Anderenfalls hätten alle im Wagenverband vertretenen Eisenbahnen in ihren Werkstätten alle verschiedenen Farbtöne der beteiligten Verwaltungen für die Ausbesserung fremder Güterwagen vorrätig halten müssen, was wenig wirtschaftlich gewesen wäre.

Die Vertreter der Verbandsverwaltungen (Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Mecklenburg, Oldenburg, Preußen-Hessen, Sachsen, Württemberg) haben sich in den Beratungen des Güterwagenausschusses am 9. Februar 1909 in Berlin und vom 1. bis 3. April 1909 in Düsseldorf auch gründlich mit der Frage des einheitlichen Anstrichs der Verbandsgüterwagen befasst.⁹ Nach eingehenden Diskussionen und Abwägung aller Interessen einigte man sich darauf, „bei den künftig folgenden Vergabungen neuer Güterwagen den rotbraunen Anstrich vorzuschreiben, im übrigen aber die in den Werkstätten vorhandenen Farbenvorräte aufzubrauchen, und die vorhandenen Wagen erst bei der nächsten Erneuerung des Anstrichs mit dem neuen Staatsbahnwagenverband-Anstrich zu versehen.“

Im Jahr 1910 gab der Deutsche Staatsbahnwagenverband daraufhin eigene „Vorschriften über den Anstrich und die Bezeichnung“ der Verbandsgüterwagen heraus, die ab 1. Januar 1911 gültig waren.¹⁰ Diese Vorschriften basieren auf der aktuellen preußischen Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen aus dem Jahr 1905 und enthalten für den Anstrich der Verbandsgüterwagen (d. h. für die Güterwagen, die in den gemeinsamen Wagenpark des Verbandes eingestellt sind) folgende Angaben:

„Der äußere Anstrich der Wagen ist in der Regel in rotbrauner, der innere in grauer Farbe zu halten. Die am Wagenkasten befindlichen Verschlussteile, Handgriffe, Schreibflächen usw. sowie das Untergestell mit sämtlichen Einzelteilen sind schwarz, die Griffe der Absperrhähne zur Luftbremsleitung und der Züge zum Auslöseventil am Bremszylinder sind grellrot zu streichen. Wagen, welche dauernd zur Beförderung leicht verderblicher Gegenstände bestimmt sind, erhalten weißen Anstrich. Kesselwagen können je nach Verwendungszweck weiß, grau oder schwarz gestrichen werden.

Die Anschriften sind auf rotbraunen und schwarzen Flächen in weißer Farbe, auf grauen oder weißen Flächen in schwarzer Farbe auszuführen. Die Anschriften über Spezial- und Stationswagen, durchgehende Bremsen sowie verschiedene Zeichen am Wagenkasten sind in schwarzer Farbe auf weißem Grund mit schwarzem Rand herzustellen; am Untergestell ist ggf. die Angabe über die durchgehende Bremsen und den Tag der nächsten Untersuchung in roter Farbe anzuschreiben.“

Die Angaben „weiß, grau oder schwarz“ für den Anstrich der Kesselwagen beziehen sich lediglich auf die Kessel, Behälter usw. der Kessel- und sonstigen Gefäßwagen mit Ausnahme der Topfwagen. Im Übrigen waren diese Wagen wie die anderen Güterwagen zu behandeln, also „die Bremserhäuser, Schutzwände und dergleichen rotbraun zu streichen, es sei denn, daß besondere Gründe dagegen sprechen, wie bei den bei gewissen Kesselwagen vorhandenen Kästen zum Schutze gegen den Einfluss der Sonnenbestrahlung, die einschließlich der Bremserhäuser weiß oder grau gestrichen werden dürfen“.

Die bis 1910 in Preußen übliche schwarze Absetzung der lotrechten Kanten an Wagenkasten und Bremserhaus ist bei den Verbandsgüterwagen danach nicht mehr vorgeschrieben.

Im Gegensatz dazu enthält die preußisch-hessische Dienstvorschrift, gültig vom 1. Januar 1911 für den Anstrich der Gepäck- und Güterwagen nach wie vor diese Angabe.¹¹ Nach dieser Vorschrift gibt es jedoch nicht mehr den bisher gültigen abweichenden Anstrich für die der Personenbeförderung dienenden gedeckten Güterwagen mit Endplattformen, die nun ebenfalls rotbraun statt dunkelbraun anzustreichen und mit weißer Beschriftung zu versehen sind.

Auch die preußisch-hessische Dienstvorschrift vom 1. November 1914 enthält im Prinzip noch dieselben Angaben zum Anstrich der Güterwagen, obwohl sich hier die Frage stellt, auf welche Güterwagen diese noch anwendbar sind, nachdem die Vorschrift des Staatsbahnwagenverbandes auch für die preußisch-hessischen Güterwagen Gültigkeit besaßen. Dennoch sei hier der entsprechende Abschnitt im Wortlaut zitiert:¹²

„Die Wände der Güterzuggepäckwagen und Güterwagen einschließlich der Hilfsgeräthewagen und der zeitweise zur Beförderung mit Personen dienenden, mit Plattformen versehenen bedeckten Güterwagen erhalten in der Regel einen äußeren Anstrich in rotbrauner Farbe nach der Probetafel für Güterwagen. Auch die Langträger der Drehgestellwagen sind außen rotbraun zu streichen. Wagen, die dauernd zur Beförderung leicht verderblicher Nahrungsmittel, wie Milch, Butter, Fische usw. bestimmt sind, erhalten weißen Außenanstrich. Einen gleichen Anstrich erhalten ferner alle neuen zweiachsigen N-Wagen, mit Ausnahme der Ni-Wagen, sowie bei Neuanstrich diejenigen vorhandenen zweiachsigen N-Wagen, die bereits einen weißen Anstrich haben. Kesselwagen können, je nach ihrem Verwendungszweck, weiß, grau oder schwarz gestrichen werden. Die Bremserhäuser, Schutzwände und dergl. dieser Wagen werden jedoch rotbraun gestrichen, sofern nicht besondere Gründe dagegen sprechen, wie bei den bei gewissen Kesselwagen vorhandenen Kästen zum Schutz gegen den Einfluß der Sonnenbestrahlung, die einschließlich der Bremserhäuser weiß oder grau gestrichen werden. Die lotrechten Kanten der Wagenkasten und der Bremserhäuser werden mit einem 10 mm breiten schwarzen Streifen abgesetzt.

Die am Wagenkasten befindlichen Eisenteile, wie Verschlüs-

teile, Handgriffe, Fußtritte, Leitern, Signalstützen und Leinenhalter, die Schreidschilder, die außerhalb des Wagenkastens liegenden Teile der Dampfheizungseinrichtung und das Untergestell einschließlich Tragfedern, Achsbuchsen, Bremssteilen, Zug- und Stoßvorrichtungen sind schwarz, die Griffe der Absperrhähne zur Bremsluftleitung, die Griffe der Züge zum Auslöseventil am Bremszylinder und die Schutzkappen der Füllventile und Haupthähne der Gasbeleuchtungseinrichtung sind grellrot zu streichen.

Im Innern werden die Wände, Spinde und Wandfächer des Dienstabteils sowie die Abortwände der Gepäckwagen hell-eichenholzfarbig, die Decken weiß gestrichen; Gepäckraum und Hundeabteil sowie die Güterwagen sind innen grau, die Gepäckraumdecken hellgrünlich weiß, die Fußböden der Gepäckwagen und der bedeckten Güterwagen braun zu streichen. Fußböden der offenen Güterwagen werden nur mit heißem Leinöl getränkt.“

Mit Schreiben vom 12. Januar 1915 wurde der schwarze Anstrich der Schienenwagen und Holzwagen vorgeschrieben, die bis zu diesem Zeitpunkt noch rotbraune Bodenrahmen, Langträger, Kopfschwellen und Rungen besaßen.¹³

Im Nachtrag vom 2. August 1915 finden wir dazu eine neue Formulierung des zweiten Absatzes wie folgt (Änderungen kursiv): „Die am Wagenkasten befindlichen Eisenteile, wie Verschlußteile, Handgriffe, Fußtritte, Leitern, Signalstützen, Leinenhalter

usw., jedoch ausschließlich der Rungen, ferner die Schreidschilder, die außerhalb des Wagenkastens liegenden Teile der Dampfheizungseinrichtung, das Untergestell einschließlich der Tragfedern, Achsbuchsen, Bremssteile, Zug- und Stoßvorrichtungen und die Langträger, Kopfschwellen und Rungen der Schienenwagen sowie die Rungen und Drehschemel der Holzwagen sind schwarz zu streichen. Die Rungen der übrigen Wagen erhalten den Anstrich des Wagenkastens.“

Mit dieser Formulierung wollte man vermutlich auch eine Unsicherheit bezüglich der Kastenrungen und Eckwinkel an gedeckten und offenen Güterwagen ausräumen: Ein unerfahrener Leser hätte diese Rungen nämlich auch als „am Wagenkasten befindliche Eisenteile“ verstanden und deshalb mit schwarzem Anstrich versehen. Dass dies jedoch nicht gemeint war, geht bereits aus den zitierten Vorschriften von 1888 hervor, wonach am Wagenkasten nur die „Eisenteile, welche vom Zugpersonal benutzt werden“ schwarz zu streichen sind. Dies wird erhärtet durch die Vorschrift, dass die lotrechten Kanten am Wagenkasten 10 mm breit schwarz abzusetzen sind. Dies ist jedoch sinnlos, wenn die Eckwinkel als Eisenteile bereits einen schwarzen Anstrich gehabt hätten. Außerdem wurde eine Erweiterung der Vorschrift auch deshalb notwendig, weil Rungenwagen mit niedrigen Bordwänden vorhanden waren, für deren Wagenkasten und Steckungen ebenfalls der rotbraune Anstrich gültig war.



Dieser gedeckte Güterwagen Altona 15026 Gm wurde ebenfalls anlässlich des Jubiläums der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1985 restauriert und 1991 neu lackiert und beschriftet. Er ist im Zustand des Jahres 1917 mit dem Anstrich und den Anschriften nach den Regeln des Deutschen Staatsbahnwagenverbands versehen. Die schwarzen Streifen an den Eckprofilen des Wagenkastens und des Bremserhauses sind nicht vorhanden. Regelwidrig sind das Ladegewichtszeichen (weiß statt schwarz auf weißem Grund) und die Form des Gitters für die Gestellungszeiten. Der Zettelkasten ist überflüssig. (Foto Hamburg 1991 Benno Wiesmüller)

Zusammenfassend kann für diesen Abschnitt der Eisenbahngeschichte festgestellt werden, dass ab 1910 der alte grüne Anstrich an Güterwagen der süddeutschen Eisenbahnen mit der Zeit verschwunden ist. An seine Stelle trat der rotbraune Einheitsanstrich, der bereits seit geraumer Zeit in Preußen eingeführt war. Zunehmend dürften außerdem weiß gestrichene Wagen (Wärmeschutzwagen, N-Wagen mit durchgehender Bremse oder Bremsleitung für die Einstellung in Personenzüge) aufgetreten sein. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über den Anstrich der Güterwagen ab etwa 1910 nach Gattungen.

Anstrich der Güterwagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes 1910

Gegenstand	Farbton
Wagenkasten bzw. Aufbauten (Bremserhäuser s. u.):	
G K O OO R V VO X	rotbraun
Wärmeschutzwagen, N	weiß, z. T. rotbraun
Rungen:	
H S SS	schwarz
R braun	
Behälter der Kessel- und Behälterwagen	weiß, grau, oder
schwarz	
Bremserhäuser:	
G K O OO R V VO X	rotbraun
Wärmeschutzwagen, N	weiß, z. T. rotbraun,
wie die Wagenkästen	
H S SS, Kessel- und Behälterwagen	rotbraun
Eisenteile am Wagenkasten zur Benutzung	
durch das Zugpersonal bei allen Wagen	schwarz
Zettelhalter	verzinkt
Untergestelle bei allen Wagen	schwarz
Dächer	siehe Seite 23
Anschriften:	
an rotbraunen und schwarzen Flächen	weiß
an weißen und grauen Flächen	schwarz
Bremsbauart am Wagenkasten,	schwarz auf
„Spezialwagen“, „Stationswagen“	weißem Grund
Bremsbauart am Langträger, Nächste Untersuchung	rot

In Bayern scheint man sich etwas schwer getan zu haben mit dem Übergang vom grünen auf den rotbraunen Güterwagenanstrich. Erst am 4. April 1912 verfügt der bayerische Verkehrsminister, dass „die Güterwagen des rechtsrheinischen Netzes künftig, wenn ihr Anstrich der Erneuerung bedarf, nicht mehr grün, sondern rotbraun zu streichen“ sind. „Nur die Bier-, Kühl- und Milchwagen erhalten wie bisher einen weißen und die Kesselwagen wie bisher einen grauen oder schwarzen Anstrich. Die Güterwagen des linksrheinischen Netzes, die bisher einen dunkelbraunen Anstrich erhielten, sind für die Folge ebenfalls rotbraun zu streichen. (...) Die Untergestelle werden schwarz, die Radgestelle und Achsen grau gestrichen. Für den rotbraunen Anstrich ist Eisenoxydfarbe (Caput mortuum), Materialverzeichnis I Nr. 402 und als Überzug eine geeignete Lasurfarbe (Japanlack rot-

braun oder eine Mischung von Waterproof, Terebine und Caput mortuum) zu verwenden.“

Beachtenswert ist dabei, dass in Bayern der hellgraue Anstrich der Radgestelle und Achsen abweichend von der Praxis bei den anderen Verbandsverwaltungen vorgeschrieben wurde. Die gemeinsamen Bestimmungen für die Herstellung der Verbandsgüterwagen lassen in § 9 auch ausdrücklich die alternative Farbgebung der Räder in Grau anstelle von Schwarz zu.¹⁴

Auf Grund der Nachforschungen anhand der im früheren Verkehrs- und Baumuseum in Berlin ausgestellten Modelle lassen sich für die Farben der preußischen und der Verbands-Güterwagen auch Anhaltspunkte anhand des heutigen RAL-Schemas geben (siehe folgende Tabelle).

RAL-Farbtöne der Verbandsgüterwagen

gelb	ungefähr sandgelb RAL 1002
rot	ungefähr blutorange RAL 2002
grau	ungefähr anthrazitgrau RAL 7016
rotbraun	rotbraun RAL 8012
weiß	grauweiß RAL 9002
schwarz	tiefschwarz RAL 9005

Schließlich ist anzumerken, dass es seinerzeit kaum möglich war, bei dem hohen Bedarf an rotbrauner Farbe von verschiedenen Herstellern und zu verschiedenen Zeitpunkten Anstrichstoffe mit einem durchgängig einheitlichen Farbton zu beziehen. Deshalb kommt der Güterwagenausschuss in seiner Sitzung vom 26. bis 28. April 1911 in Luxemburg „zu der Ansicht, daß sich vollständige Einheitlichkeit in der Farbe nicht erreichen lassen wird. Er beschließt daher, daß es den einzelnen Verwaltungen überlassen bleiben könne, den Farbenton zu wählen, jedoch unter der Voraussetzung, daß allzu helle und allzu dunkle Töne vermieden werden und möglichst nur mittlere Töne zur Verwendung gelangen.“

Die seit 1897 bestehende Vorschrift, bedeckte Güterwagen zur Beförderung von leicht verderblichen Nahrungsmitteln, die schon sehr früh mit Luftdruckbremse oder -leitung versehen waren, weiß zu streichen, basierte auf einer Eingabe der Fischbeförderer, diese Güterwagen mit weißem Anstrich zu versehen, um sie für den Betrieb leicht erkennbar zu gestalten und so ihre Gestellung zu erleichtern. Außerdem waren sie so wegen ihres wärmereflektierenden Anstrichs für den Versand leicht verderblicher Güter, insbesondere von Fischen, besser geeignet.

Von dieser Vorschrift wurde ab 1914 teilweise abgesehen, als der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten angewiesen hatte, bedeckte Güterwagen, die in den Eisenbahnwerkstätten nachträglich mit Luftdruckbremse ausgerüstet und demnach als N-Wagen umgezeichnet wurden, nicht mehr weiß zu streichen.¹⁵ Im Verlaufe des 1. Weltkrieges wurden schließlich auch neue N-Wagen mit rotbraunem Anstrich des Wagenkastens ausgeliefert, da die weiße Anstrichfarbe teuer und schwerer zu beschaffen war. Gleichwohl waren nach dem Krieg noch immer die preußischen

Vorschriften bzw. die des D. St. W. V. hinsichtlich des weißen Anstrichs der N-Wagen verbindlich. Deshalb regte das Eisenbahn-Zentralamt im Oktober 1919 die Wiedereinführung des

grauen und weißen äußeren Anstrichs für N-Wagen an. Beschlüsse hierzu wurden jedoch nicht mehr vor dem Übergang der Ländereisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn gefasst.



Einen einwandfrei restaurierten offenen Güterwagen stellte die Deutsche Reichsbahn im Juni 1987 in Berlin aus. Es ist der Omk(u) 46954 der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen im Zustand von 1913. (Foto Berlin Wriezener Gbf 1987 Hans Ulrich Diener)

Angaben über die Farbe der Dächer der gedeckten Güterwagen und der Bremserhäuser lassen sich leider nicht so leicht machen. Dies liegt daran, dass die Wagendächer vielfach keinen Anstrich erhielten, sondern mit Deckenmassen in unterschiedlichen Zusammensetzungen eingedeckt und abgedichtet wurden. Hier haben die verschiedenen Verwaltungen abweichende Verfahren angewendet. Folgende Übersicht stammt aus dem Jahre 1910.¹⁶

Baden

Grundanstrich mit Spachtelfarbe aus 40 Teilen Umbra, 32 Teilen Leinöl, 18 Teilen Kreide, 7,5 Teilen Burgunderharz und 2,5 Teilen Ozontrockenstoff; Überspannung mit Segeltuch; Anstrich mit Waterproof; zweimaliger Anstrich mit grauer Ölfarbe; Dachfarbe im Neuzustand: grau

Bayern

Grundanstrich mit Farbe; Anstrich mit reiner Waterprooffirnis; Überspannung mit Verdeckdrillich; erneuter Anstrich mit reiner Waterprooffirnis; weiterer Anstrich mit einer Mischung von 83 Teilen Waterprooffirnis, 7 Teilen Fillingup, 4 Teilen Kreide und 6 Teilen Terebine; Dachfarbe im Neuzustand: vermutlich braungrau

Elsass-Lothringen

Grundanstrich mit Bleiweißfarbe; Eindeckung mit brauner Deckenmasse aus 60 kg Leinölfirnis, 40 kg gemahlene Krei-

de, 10 kg Ocker, 10 kg gebrannte Umbra, 1,5 kg Silberglätte und 20 kg Burgunderharz; Überspannung mit Segeltuch; zweimaliger Anstrich mit Deckenmasse; Bestreuung mit mitelfeinem Sand; Dachfarbe im Neuzustand: vermutlich hellbraun

Mecklenburg-Schwerin

Fetter Anstrich mit Waterprooffirnis; Überspannung mit Segeltuch; Anstrich mit einer Mischung aus 84 Teilen Waterprooffirnis und 16 Teilen Schlemmkreide; Anstrich mit reinem Waterprooffirnis; Dachfarbe im Neuzustand: vermutlich weiß

Oldenburg

Eindeckung mit brauner Deckenmasse aus 60 kg Leinölfirnis, 40 kg gemahlene Kreide, 10 kg Ocker, 10 kg gebrannte Umbra, 1,5 kg Silberglätte und 20 kg Burgunderharz; Überspannung mit Segeltuch; dreimaliger Anstrich mit fetter weißer Farbe; Dachfarbe im Neuzustand: weiß

Preußen

Verfahren nach den besonderen Bedingungen für die Auslieferung und Lieferung von Güterwagen:

Eindeckung mit Deckenmasse (35 kg Waterprooffirnis, 65 kg Kreide); Überspannung mit Leinwand; zweimaliger Anstrich mit flüssiger Deckenmasse, bestehend aus 38 kg Waterprooffirnis, 2 kg Sikkativ (Terebine), 50 kg Kreide und 10 kg Ocker, oder 70 kg Waterprooffirnis, 28 kg Ocker und 2 kg

Terebine; Bestreuung mit mittelfeinem Sand; Dachfarbe im Neuzustand: vermutlich hellbraun bzw. braun

Berliner Verfahren, seit Anfang 1904 versuchsweise ausgeführt bei allen neuen Wagen mit ungerader Nummer:

Grundanstrich mit Bleiweißfarbe; Eindeckung mit brauner Deckenmasse aus 60 kg Leinölfirnis, 40 kg gemahlene Kreide, 10 kg Ocker, 10 kg gebrannte Umbra, 1,5 kg Silberglätte und 20 kg Burgunderharz; Überspannung mit Segeltuch; dreimaliger Anstrich mit einer aus 33 Teilen gekochten Leinöls und 67 Teilen Bleiweiß hergestellten Farbe; Dachfarbe im Neuzustand: weiß

Cölner Verfahren, seit Anfang 1904 versuchsweise ausgeführt bei allen neuen Wagen mit gerader Nummer:

Grundanstrich mit einem Gemisch aus 5 kg Bleiweiß und 5 kg Leinölfirnis; Eindeckung mit weißer Deckenmasse aus 60 Teilen geschlammter Kreide, 13,3 Teilen trockenes Bleiweiß, 13,3 Teilen Leinölfirnis und 13,3 Teilen Waterprooffirnis; Überspannung mit Segeltuch; Ölung mit einem Gemisch aus 4,5 kg Leinölfirnis und 5 kg Waterprooffirnis; zweimaliger Anstrich mit einer aus 12 kg Bleiweiß und 7 kg Leinölfirnis bestehenden Farbe; Dachfarbe im Neuzustand: weiß

Sachsen

Eindeckung mit Schramm'scher Masse aus Leinölfirnis, Kreide, Ocker, Umbra und Bleiglätte; Überspannung mit Atlasleinwand; zweimaliger Anstrich mit Schramm'scher Masse, die mit Firnis versetzt ist; Bestreuung mit feinkörnigem Flusssand; Dachfarbe im Neuzustand: vermutlich braungrau

Württemberg

Überspannung mit Deckenstoff; Tränkung mit einer Streichmasse aus 70 Teilen Waterprooffirnis, 29 Teilen Ocker und 1 Teil Terebine; Anstrich mit derselben Streichmasse; dichte Bestreuung mit fein gesiebttem, trockenem, scharfem Sand, bis die Streichmasse vollständig überdeckt ist; Dachfarbe im Neuzustand: sandfarben

Deutscher Staatsbahnwagenverband

Der Deutsche Staatsbahnwagenverband hatte 1914 auch für das Verfahren zur Herstellung der Dacheindeckungen der bedeckten Güterwagen Vorschriften erarbeitet.¹⁷ Danach sollten die Dachbretter mit aus einem Stück bestehenden Verdeckdrillich (Doppeldrell) überzogen und an den Rändern mit Waterprooffirnis gestrichen werden. Nach dem Trocknen wurde der Doppeldrell mit Waterproof überstrichen, dem etwa 20 % roter Bolus oder Ocker und etwas Kienruß beigemischt waren. Danach erfolgte ein weiterer Anstrich mit Waterproof, dem nun etwa 5 % roter Bolus oder Ocker zugesetzt waren. Das Dach erhält damit bei einem mit Bolus versetzten Schlussanstrich einen hellen rötlichen, bei Ockerzusatz einen bräunlichen Farbton.

Privatwagen

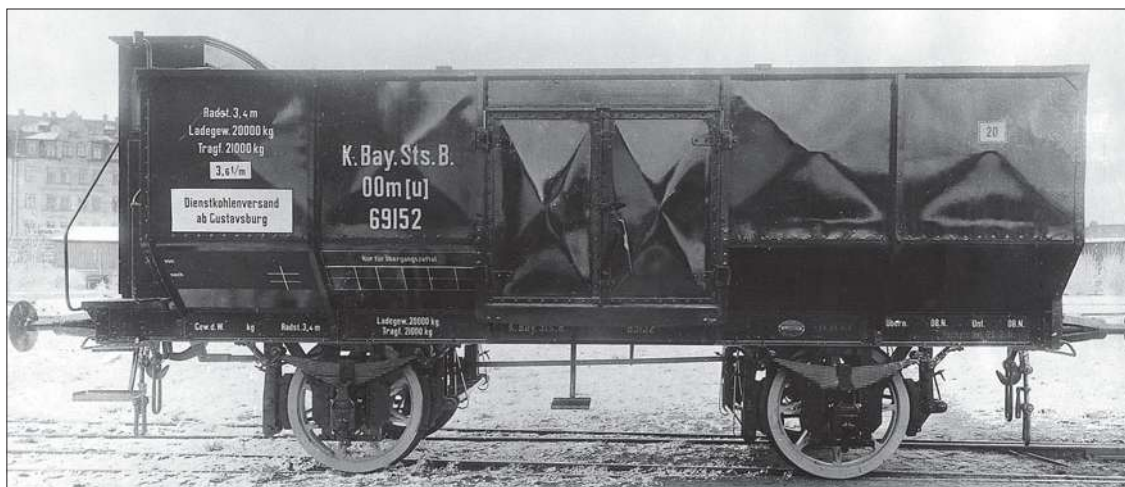
Der Anstrich der Privatgüterwagen war grundsätzlich analog zu dem der Staatsbahngüterwagen geregelt:¹⁸

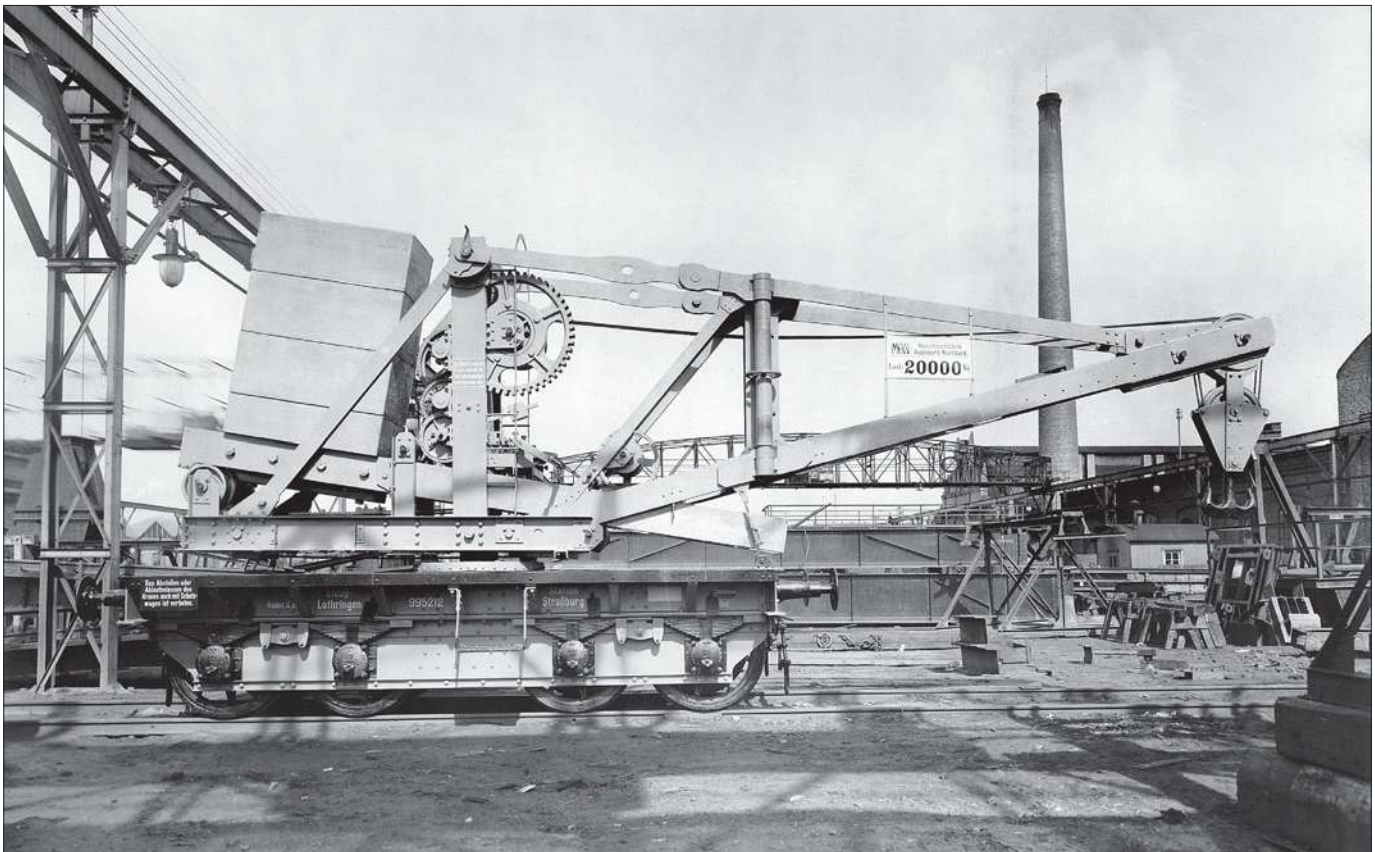
„Für die Ausführung des Anstrichs, der Bezeichnung und der Nummerung der Wagen gelten die Vorschriften der einstellenden Verwaltung.“

Dienstwagen

Über den Anstrich der Dienstwagen der Länderbahnen gab es keine verbindlichen Regelungen. Da die Dienstwagen in der Regel aus Reisezug- oder Güterwagen älterer Bauarten durch Umbau entstanden waren, liegt es nahe, dass deren Anstrich unverändert übernommen wurde. Auch für die Bahndienstwagen, die neu gebaut wurden (wie Messwagen oder Schneeräumfahrzeuge), orientierten sich die Bahnverwaltungen an der normalen Farbgebung der Reisezug- bzw. Güterwagen. Bei den Kranwagen dürfte überwiegend der schwarze Anstrich an Unterwagen und Kranaufbauten verwendet worden sein. In Bayern und Elsass-Lothringen waren Kranaufbau und die Seitenflächen der Langträger grau. Für die badischen Dienstwagen mit Ausnahme der Arzt- und der Mannschaftswagen (grün) wird eine Farbe genannt, die zwischen silbergrau (RAL 7001) und platingrau (RAL 7036) lag.¹⁹

In Bayern wurden reguläre Güterwagen als Dienstgüterwagen verwendet wie dieser im Betrieb mit einem zweiten Wagen gekuppelte OOm[u] 69152. Sein Anstrich ist demnach grün wie der der übrigen Güterwagen mit weißen Anschriften. (Werkfoto 1908 Nürnberg)





Der elsass-lothringische Kranwagen 995 212 besitzt hellgrauen Oberwagen, schwarzen Unterwagen mit hellgrauen Schürzenblechen. (Werkfoto um 1910 Nürnberg)



Das 1:5-Modell der „Dampf-Kreisel-Schneeschaufel“ System Rotary Breslau 3001 von Görlitz aus dem Jahre 1910 zeigt den in Preußen für Bahndienstwagen der Güterwagenbauart üblichen rotbraunen Außenanstrich an Wagenkasten und Schleudergehäuse, Fahrzeugrahmen sowie stirnseitige Führungsklappen sind schwarz, das Dach zeigt den hellen Anstrich. (Foto Sammlung Silberstreif Verlag Berlin)

Deutsche Reichsbahn 1921 bis 1949

Staatsbahngüterwagen

Für den Anstrich der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn galten bis 1935 die Bestimmungen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes mit zwei wesentlichen Ausnahmen unverändert weiter:

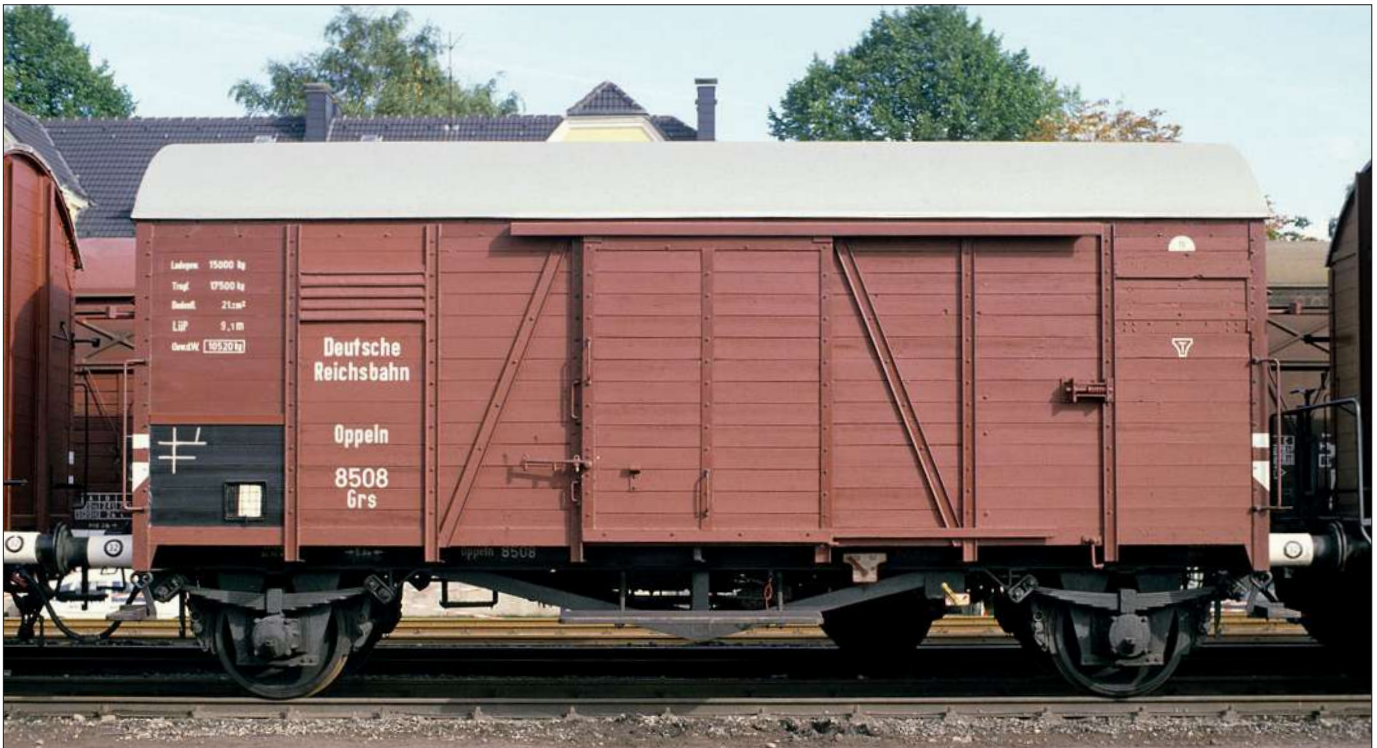
1. Bei der Überarbeitung der Anstrichvorschriften im Jahre 1920 durch den Ausschuss für Anstrichverfahren wurde auch ein Merkblatt für den Anstrich der Güterwagen aufgestellt.²⁰ Aus diesem geht hervor, dass die N-Wagen mit Heizleitung weiß zu streichen waren. 1921 wurde vom Güterwagenausschuss vorgeschlagen, nur noch die Wagen, die dauernd zur Beförderung leicht verderblicher Nahrungsmittel dienen und zu diesem Zweck mit besonderen Einrichtungen ausgestattet sind (Kühlwagen), weiß zu streichen. Die gewöhnlichen gedeckten Güterwagen – ob mit oder ohne Luftdruckbremse oder -leitung – sowie die Obstwagen sollten jedoch rotbraunen Anstrich erhalten. Der Reichsverkehrsminister stimmte diesem Vorschlag

allerdings nicht zu, sondern regte zunächst Versuche an, um festzustellen, welchen Einfluss der weiße Anstrich auf die Temperatur im Innern des Wagens ausübt. Nach Durchführung dieser Versuche schlug der Ausschuss nunmehr im Juni 1923 vor, alle gedeckten Güterwagen mit Ausnahme der doppelwandigen Wärmeschutzwagen rotbraun zu streichen. 1924 stimmt schließlich die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn zu, alle gedeckten Güterwagen, die früher weiß gestrichen waren, in Zukunft rotbraun zu streichen, lediglich die doppelwandigen Wärmeschutzwagen und die Milchwagen bayerischer Bauart sollten ihren weißen Anstrich behalten.²¹

2. Bei den Güterzuggepäckwagen ersetzte man den rotbraunen Anstrich wegen ihrer Zuordnung zum Park der Personen- und Gepäckwagen, sie erhielten ab 1925 nach und nach braungüne Farbe wie die Reisezugwagen. In der Regel wurde der Neuanstrich nach dem Einbau der Druckluftbremse durchgeführt.



In Bochum-Dahlhausen stellte die Deutsche Bundesbahn im Oktober 1985 eine Vielzahl interessanter Museumsgüterwagen aus. Der Anstrich des Museumswagens Kassel 88 325 Gr entspricht weitgehend den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn: rotbrauner Wagenkasten, schwarzes Untergestell, dunkelgraues Dach, schwarzes Feld für Kreideanschriften und schwarze Beschlachteile am Wagenkasten. Die Pufferhülsen haben weißen Anstrich, da es sich um einen Umsetzwagen handelt. Die hier erkennbaren Anschriften sind weiß. Leider hat er einige bundesbahntypische Veränderungen (z. B. geänderte Lüftungs- und Ladeklappen, den schwarz gestrichenen Bodenlangrahmen) erhalten. Nicht authentisch ist auch der rotbraune Anstrich der Trittbretter (Foto Dahlhausen 1985).



Ein weiterer Museumswagen der Deutschen Bundesbahn empfindet die Reichsbahnzeit nach: Der Oppeln 8508 Grs hat ebenfalls einen rotbraunen Wagenkasten und schwarzes Untergestell sowie schwarzes Feld für Kreideanschriften. Die Pufferhülsen sind weiß gestrichen, um den Wagen als Umsetzwagen zu kennzeichnen. Die Anschriften sind auf dunklem Grund weiß und auf hellem Grund schwarz ausgeführt. Das hellgraue Dach ist für diesen mit Dachdecke eingedeckten Wagen denkbar. Die Beschlagteile am Wagenkasten müssten schwarz gestrichen sein (Foto Dahlhausen 1985).

Das vom Eisenbahnzentralamt im Jahre 1920 aufgestellte Merkblatt für den Anstrich von Güterwagen enthält im Einzelnen

folgende Angaben (siehe folgende Tabelle), die damals festgelegten Nummern der Einheitsfarben sind ebenfalls angegeben.

Anstrich der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn 1921

Gegenstand	Farbton	Farb-Nr.*	Gegenstand	Farbton	Farb-Nr.*
Bedeckte Güter- und Viehwagen (G N V):			Kastenwandungen		
Kastenaufbau:			Lüftungsgitter	weiß	39
Wagenkasten außen	rotbraun	11a, 29	Bremsenhäuser:		
Wagenkasten innen	perlgrau	33	Bekleidung außen	weiß	39
Blechbedachung	hellgrau	47	Bekleidung innen	perlgrau	18
Decken innen	hellgrau	19, 31	Offene Güter- und Schienenwagen		
Fußböden	kein Anstrich		(H K O R S X):		
Kastensäulen	rotbraun	11a	Kastenaufbau:		
Lüftungsgitter	rotbraun	11a	Wagenkasten außen	rotbraun	11a
Bremsenhäuser:			Wagenkasten innen	perlgrau	18
Bekleidung außen	rotbraun	11a	Fußböden (Holzteile)	kein Anstrich	
Bekleidung innen	perlgrau	18	Fußböden (Eisenteile)	hellgrau	
Bedeckte Güterwagen (N) mit Heizleitung:			Kastenwandungen	rotbraun	11a
Kastenaufbau:			Schreibflächen	schwarz	
Wagenkasten außen	weiß	39	Rungen und Drehschemel:		
Blechbedachung	hellgrau	47	Freistehende hölzerne Rungen		
Wagenkasten innen	perlgrau	18	der Rungenwagen	rotbraun	11a
Decken innen	hellgrau	19	Freistehende eiserne Rungen		
Fußböden	kein Anstrich		der Schienenwagen	schwarz	14

Gegenstand	Farbton	Farb-Nr.*
Drehschemel der Holzwagen einschließlich Rungen	schwarz	14
Bremserhäuser:		
Bekleidung außen	rotbraun	11a
Bekleidung innen	perlgrau	18
Gedeckte Güterwagen für Personenbeförderung (Ni):		
Kastenaufbau:		
Wagenkasten außen (bis 1925)	rotbraun	11a
Wagenkasten außen (ab 1925)	braungrün	12
Wände im Sitzabteil	gelb	41
Decken innen	weiß	39
Fußböden	rotbraun	28
Güterzuggepäckwagen (Pwg):		
Kastenaufbau:		
Wagenkasten außen (bis 1925)	rotbraun	11a
Wagenkasten außen (ab 1925)	braungrün	12
Wände im Dienstraum, Vorraum, Abort	gelb	41
Wagenkasten im Gepäckraum	hellgrau	19
Decken innen	weiß	39
Fußböden	rotbraun	28

Gegenstand	Farbton	Farb-Nr.*
Alle Güterwagen und Güterzuggepäckwagen:		
Untergestell:		
Rahmen, unter dem Rahmen		
befindliche Einrichtungen	schwarz	14
Laufwerk, Drehgestelle	schwarz	14
Ausrüstungsteile (Griffe, eiserne Tritte, Leitern, Laternenstützen, Verschlußteile)	schwarz	33, 35
Schreibflächen	schwarz	24d
Zettelhalter	verzinkt	
Griffe der Absperrhähne zur Bremsluftleitung, Züge zum Auslöseventil am Bremszylinder, Schutzkappen für Gashähne	signalrot	11b
Anschriften	weiß	24a
	rot	24b
	gelb	24c
	schwarz	24d
Blechbedachung	hellgrau	47

*nach Merkblatt der Einheitsfarben von 1920

Das 1920 aufgestellte Verzeichnis der Einheitsfarben enthält zu den Öbleiweiß-, Lack- und Anschriftenfarben für Güterwagen folgende Angaben (siehe folgende Tabelle). In Spalte

RAL 840 B sind die RAL-Entsprechungen nach der RAL-Farbkarte von 1927 vom Verfasser nachgetragen.

Einheitsfarben und Farbtöne

Einheitsfarben und Farbtöne	Farb-Nr.*	RAL 840 B
Öbleiweißfarben:		
hellgrau (Blechdächer)	47	2
Lackfarben:		
hellgrau (Eisenteile der Fußböden bei G H K O R S X)	8	2
rotbraun (Kästen bei G K O R X)	11a	13
rotbraun (Kästen der Pwg- und Ni-Wagen bis 1925)	11a	13
signalrot (Griffe der Absperrhähne usw.)	11b	
grün (Pwg- und Ni-Wagen außen, ab 1925)	12	29
schwarz (Untergestelle usw. bei H K O R S X)	14	5
perlgrau (Kästen der N-Wagen innen u. Bremserhäuser innen)	18	4
hellgrau (Decken der N-Wagen innen)	19	2
rotbraun sodafest (Fußböden der Pwg- und Ni-Wagen)	28	**
rotbraun sodafest (Kästen der G- und V-Wagen außen)	29	13
hellgrau sodafest (Decken der G- und V-Wagen innen, Gepäckraumwände der Pwg innen)	31	2
perlgrau sodafest (Kästen der G- und V-Wagen innen)	33	4
schwarz sodafest (Untergestelle usw. der G- und V-Wagen)	35	5
weiß sodafest (Kästen der N-Wagen mit Heizleitung außen, Decken der Pwg innen)	39	**
gelb sodafest (Dienst-, Vorraum und Abortwände der Pwg innen)	41	***
Anschriftenfarben:		
weiß	24a	1
rot	24b	6
gelb	24c	24
schwarz	24d	5

* nach der Liste der Einheitsfarben von 1920

** Grundierfarbe, ohne RAL-Entsprechung

*** Lackfarbe, ohne RAL-Entsprechung

Mit der allgemeinen Einführung der Kunze-Knorr-Bremse bei den Güterwagen in den 20er-Jahren wurden an den Wagen mit Druckluftbremse Umstellereinrichtungen eingebaut, mit deren Hilfe die Bremswirkung den Beladeverhältnissen und ggf. den Zugattungen angepasst werden konnte. Die Umstellhebel für den sog. Lastwechsel (leer – beladen) wurden rot gestrichen, die für den Zugartwechsel (z. B. Güterzug – Personenzug) erhielten gelben Anstrich. Die zugehörigen Schilder (sog. Schildlager), auf denen Bremsgewichte bzw. die Hebelstellungen markiert waren, waren weiß und hatten einen roten Rand (siehe Bild rechts).

Rechts im Bild ist der Umstellhebel für den Lastwechsel (leer – beladen) zu sehen. Links unten sieht man den Umstellhebel für die Zugart (Güterzug – Personenzug). Die Grundflächen der Schilder sind weiß, die Ränder rot.



Auf diesem Bild ist ein Kühlwagen für den deutsch-britischen Fährbootverkehr zu sehen. Leider ist die Vorlage nur schwarz-weiß, dennoch können Angaben zur Farbgebung gemacht werden: Wagenkasten grauweiß, Feld für Kreideanschriften, Beschlagteile und Untergerüst schwarz, Dach grau. Die amtlichen Anschriften sind schwarz, der Schriftzug „Kühlwagen“ zeigt rote Farbe mit schwarzen Schatten (Werkfoto 1936 Wismar).

Unter Vermittlung des RAL (Reichsausschuß für Lieferbedingungen) wurde 1927 die erste Ausgabe der „Farbtonkarte für Fahrzeuganstriche 840 B“ aufgestellt, die u. a. den bei der Deutschen Reichsbahn verwendeten Einheitsfarben Musterplättchen und neue Nummern zuordnete. Insgesamt enthält die Farbkarte 40 Farbtöne, die im Bereich der Deutschen Reichsbahn, der Deutschen Reichspost, des Reichsheeres sowie mehrerer Verbände der deutschen Industrie und des Handels als normwürdig angesehen worden waren. Die für den Anstrich von Güterwagen verwendeten Farbtöne wurden dabei wie folgt angegeben (siehe folgende Tabelle):

Einheitsfarben und RAL-Farbtöne

Farbton	Einheitsfarbe 1920	RAL 1927	RAL 1939
hellgrau	8, 19, 31, 47	2	7009
perlgrau	18, 33	4	7016
schwarz	14, 35	5	9005
rotbraun	11a, 29	13	8013
grün	12	29	6008

1932 erschien die RAL-Farbkarte in 2. Ausgabe (840 B2), dabei wurden 8 Farbtöne neu aufgenommen, die inzwischen für Fahrzeuganstriche hinzugekommen und zunächst in einem Ergänzungsblatt zusammengefasst waren. Neun Farben der ersten Ausgabe sind hingegen nicht mehr enthalten. Mit Ergänzungsblatt 2 kamen 1935 nochmals fünf Farben hinzu, die z. T. aus Heimstoffen hergestellt werden konnten. Diese traten dann an die Stelle der ursprünglichen Farben.

Dabei ist für Güterwagen nur der Übergang von RAL 13 auf RAL 13a für den rotbraunen Anstrich von Bedeutung. Vom Farbeindruck her liegen RAL 13 und RAL 13a jedoch sehr nahe beieinander, sodass dieser Übergang äußerlich kaum bemerkt werden konnte und im Rahmen der geduldeten Farbabweichungen gelegen haben dürfte.

In der 1935 erstmals herausgegebenen Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken

Anstrich der Güterwagen 1935

Gegenstand	Farbton	RAL-Nr.
Stählerne Kastengerippe einschließlich Bodenrahmen und Sprengwerke:		
außen bei G K O R V X	rotbraun	13a
außen bei Gk	weiß	1
innen bei G K O R V X	dunkelgrau	4
innen bei Gk	schwarz	5
Wagenkasten:		
außen bei G K O R V X	rotbraun	13a
außen bei Gk	weiß	1
außen bei Pwg, Heizkesselwagen, Postsackwagen (bis 1939)	grün	29*
außen bei Pwg, Heizkesselwagen, Postsackwagen (ab 1939)	grün	28*
innen bei G K O R V X	dunkelgrau	4
innen bei Gk	hellgrau	2
Dächer:		
Dachbezüge	hellgrau	2
Unterseite, eiserne Dachspiegel	hellgrau	2
Bremserhäuser:		
außen bei G H K O R S V X	rotbraun	13a
außen bei Gk	weiß	1
innen	hellgrau	2
Untergestelle einschließlich Kastenstützen, Untergestellsprengwerken, Achshalter, Zug- und Stoßvorrichtungen, Bremsgehänge, Luftbehälter und Luftleitungen, außen am Wagenkasten befestigte Ausrüstungsteile, Tritte, Griffe, Leitern, Laternenstützen und sonstige Eisenteile bei allen Güterwagen	schwarz	5
Pufferhülsen bei Güterwagen der Austauschbauart, die für den Umsetzverkehr mit den Breitspurbahnen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, Lettlands und Estlands geeignet sind	weiß	1
Fußböden:		
getränkte Bretter	ohne Anstrich	
nicht getränkte Bretter	dunkelgrau	ohne
Rungen und Drehschemel:		
hölzerne Rungen der Rungenwagen	rotbraun	13a
eiserne Rungen der Schienenwagen	schwarz	5
Drehschemel der Holzwagen	schwarz	5
Bremsteile:		
Griffe der Absperrhähne zur Bremsluftleitung, Züge zum Auslöseventil am Bremszylinder, Hebel der Lastwechsel, Ränder und Beschriftungen der Bremsgewichtsschilder	rot	7
Griffe der Umstellvorrichtungen „G-P“	gelb	24
Heizleitungsrohre	hellgrau	ohne
Schreibflächen	schwarz	5
Anschriften:		
allgemein an dunklen Flächen	weiß	1
allgemein an hellen Flächen	schwarz	5
Bremsbauart, nächste Zwischenbremsuntersuchung	rot	6
Blitzpfeil, Profilüberschreitung	gelb	24

* Mit Berichtigungsblatt 2 vom 1. Juli 1939 wird die Umstellung des Farbtons für den Anstrich der Güterzuggepäck-, Heizkessel- und Postsackwagen auf grün RAL 28 mitgeteilt.

rungswerken (DV 984)²² fasste die Deutsche Reichsbahn die Anstrichvorschriften neu. Eine grundsätzliche Änderung der Farbtöne erfolgte dabei jedoch nicht.

Der Anstrich der verschiedenen Baugruppen der Güterwagen war danach mit folgenden Farbtönen nach RAL 840 B 2 vorgeschrieben (siehe Tabelle links).

Mit Ausnahme der bei den Güterzuggepäck-, Heizkessel- und Postsackwagen genannten Änderung zeigen die Anstrichvorschriften für Güterwagen hinsichtlich der Farbtöne eine außergewöhnliche Kontinuität. Der rotbraune Anstrich war übrigens auch für die ab 1931 vorhandenen Gütertriebwagen Dresden 10001 bis 10003 gültig. Hier soll später (um 1932) eine Umstellung auf Braungrün RAL 6008 vorgenommen worden sein.²³

Umgekehrt war es bei den Doppelwagen für den Leig-Verkehr, die aus einem Güterzuggepäckwagen (Pwg) und einem großräumigen oder aber aus zwei gedeckten Güterwagen (Gl) zusammengestellt wurden: Die gedeckten Güterwagen wurden anfangs braungrün gestrichen, um sie dem Farbton der Personenzüge anzupassen. 1934 wurde dann aber angeordnet, diese Wagen rotbraun zu streichen, weil die Unterhaltung der Leig-Einheiten in den Güterwagen-Ausbesserungswerken erfolgte, die normalerweise nicht über Bestände von grüner Personenwagenfarbe verfügten und die sich deshalb einen einheitlichen Anstrichaufbau für alle Güterwagen wünschten.²⁴

1939 wurden die bisherigen ein- und zweistelligen RAL-Farbbezeichnungen nach und nach auf ein vierstelliges Schema umgestellt und in das Hauptregister RAL 840 HR aufgenommen. Dabei erhielten die Farbtöne für den Güterwagenanstrich die in folgender Tabelle gegenübergestellten Bezeichnungen. In der dritten Spalte sind die 1961 eingeführten Hilfsbezeichnungen für die einzelnen Farbtöne angegeben.

Am 1. Januar 1940 schreibt die Deutsche Reichsbahn für die Farbgebung neuer Güterwagendecken (gemeint sind die Planen zum Abdecken offener Güterwagen) den Farbton RAL 3 = RAL 6006 grauoliv vor. Vorhandene Planen waren bis zum 1. Januar 1941 mit diesem Farbton zu versehen.²⁵

Gegenüberstellung der Farbnummern aus RAL 840 B2 und RAL 840 HR, soweit sie Güterwagenanstriche betreffen

RAL 840 B2	RAL 840 HR	Hilfsbezeichnung
1	9002	grauweiß
2	7009	grüngrau
3	6006	grauoliv
4	7016	anthrazitgrau
5	9005	tiefschwarz
6	2002	blutorange
7	3000	feuerrot
13	8013	rotbraun (1952 entfallen)
13a	8012	rotbraun
24	1007	chromgelb
28	6007	flaschengrün
29	6008	braungrün

In der ab 1. Februar 1941 gültigen Ausgabe der Dienstvorschrift 984 (Teilheft 8) erscheint auch für den Anstrich der Dachbezüge eine Angabe: ein Deckanstrich (95% Firnis, 4% Bolus, 1% Ruß).²⁶

Leider lässt sich mit diesen Angaben nicht der Farbton des Dachanstrichs ermitteln, weil dieser stark von der Grundfarbe der Dachbezüge abhängt. Aufgrund der betrieblichen Einflüsse dürfte sich die Farbe der Dächer jedoch sehr schnell durch Staub- und Rußablagerungen in eine dunkelgrau-braune Patina verwandelt haben.

Für eiserne Dächer der Güterwagen schreibt das „Merkblatt für den Anstrich der Güterwagen“ vom Dezember 1941 eine schwarzbraune Farbe ohne RAL-Angabe vor.²⁷ Dies geschah vermutlich im Rahmen des Luftschutzes zur Tarnung gegen Fliegersicht.

Die in der Gruppe 11 der Austauschbauzeichnungen für Güterwagen zusammengefassten Zeichnungen über Anstrich und Anschriften enthalten bis zum Aufkommen der Kriegsgüterwagen dieselben Angaben wie die Dienstvorschrift 984. Bei den offenen Kriegsgüterwagen mit außen liegenden



Obwohl es nur eine Schwarz-Weiß-Aufnahme ist, kann man erkennen, dass der außen liegende Langträger dieses Linz 20712 Ommr rotbraun ist. Im rechten Seitenwandfeld erkennt man nämlich unter der Anschrift für das Untersuchungsdatum (Unt Ob 22.3.49) den Schriftzug „Nächste Zw Br Unt 22.6.50-22.12.50“ in schwarzer Farbe, wie es für die Wagen mit rotbraunem Langträger vorgeschrieben war. (Foto Os-nabrück 1949 Rudolf Klitscher)



Betongrauen Anstrich erhielten die Kühlwagen der Deutschen Reichsbahn ab 1943. Dieser Anstrich hielt sich bis zu Beginn der fünfziger Jahre, wie man diesem Bild des Tnehhs 31 mit den weißen Anschriften und den Bremskennzeichen ohne schwarze Einfassung entnehmen kann. (Foto Fritz Willke; dieses und alle weiteren Fotos von Fritz Willke stammen aus der Sammlung Stefan Carstens.)

Langträgern (Gattungsbezirke Linz und Villach) ist diesen Zeichnungen jedoch zu entnehmen, dass die Langträger rotbraun wie der Wagenkasten zu streichen sind. Verkaufnahmen von Güterwagen der Bauart Villach zeigen in diesem Bereich jedoch noch schwarzen Anstrich. Dies lässt darauf schließen, dass die aus Rationalisierungsgründen erfolgte Umstellung des Längsträgeranstrichs auf rotbraun erst nach Auslieferung der ersten Serien angeordnet worden ist.

Der Innenanstrich der Wagenkastenwände der G-, O-, R- und V-Wagen wurde im Dezember 1941 auf Schwarzgrau (RAL 7021) umgestellt. Gleichzeitig wurde vorgeschrieben, die Dächer der G-Wagen von innen Betongrau (RAL 7023) zu streichen. Die Innenwände der K-Wagen blieben fortan ohne Anstrich. Beim Außenanstrich der Kühlwagen erfolgte um 1943 eine Umstellung von dem bisher verwendeten Grauweiß (RAL 9002) auf Betongrau (RAL 7023). Ab Dezember 1942 entfiel auch der Innenanstrich der offenen Güterwagen mit Wagenkästen aus Holz, die Zettelhalter wurden mit schwarzer Farbe versehen. Griffe, Türverschlüsse und Signalstützen erhielten rotbraunen Anstrich.²⁹ Schließlich wurden auch die Wagenkästen der Großgüter- und Schotterwagen innen nicht mehr gestrichen.³⁰

Ab 1943 waren die Blechdächer der gedeckten Güterwagen auch außen schwarzgrau (matt) nach (RAL 7021) zu streichen. 1944 wurde als weitere Entfeinerungsmaßnahme für die Dauer des Krieges festgelegt, dass neue Güterwagen einheitlich mit schwarzgrauem Anstrich (RAL 7021) zu liefern sind. Für diesen Anstrich kommen lediglich die wenigen gegen Kriegsende noch gelieferten Güterwagen der Gattungsbezirke Bremen und Leipzig in Frage, aber auch die Güterzuggepäckwagen Pwgs-44 und die Behelfspersonenwagen Mci-43 und Mc4i-44 erhielten diesen Anstrich am Wagenkasten.

Im Oktober 1944 wurde vom Reichsverkehrsministerium die allgemeine Tarnung aller Reichsbahnfahrzeuge angeordnet.³¹ Ursache waren die zunehmenden Tieffliegerangriffe, denen insbesondere die Güterwagen mit ihrem auffallenden rotbraunen Außenanstrich ausgesetzt waren. Als Übergangsmaßnahme wurde vorgeschrieben, dass bis zu einer endgültigen Regelung die vorhandenen Bestände an rotbrauner Anstrichfarbe durch Zusatz von 2% Eisenoxyschwarz abzdunkeln sind. Nach Versuchen mit Tarnfarbenanstrichen wurde im Dezember 1944 vorgeschrieben, sämtliche Neubaugüterwagen und sämtliche Güterwagen, die in den RAW einen neuen Anstrich erhalten, mit einem Farbanstrich im Farbton Khakigrau (RAL 7008) zu versehen. Auch die Aufbauten der Kesselwagen waren so anzustreichen. Eine Tarnung durch Farbflecken wurde nicht vorgesehen.

Unmittelbar nach dem Krieg bestand bei der Deutschen Reichsbahn in den vier Besatzungszonen zunächst kein Bedarf an einer Neuregelung der bestehenden Anstrichvorschriften, lediglich die Vorschriften zur Entfeinerung des Anstrichs und zur Tarnung wurden nicht weiter angewendet. Bei Neuanstrich – der zu dieser Zeit wohl nur in den seltensten Fällen vorgenommen worden sein dürfte – richtete man sich weiter nach den Vorschriften der DV 984 in ihrer ab 1941 gültigen Form. Auch die ab 1948 neugelieferten Güterwagen wurden wieder in der traditionellen Farbgebung rotbraun, grauweiß bzw. schwarz in Dienst gestellt.

Privatgüterwagen

Für den Anstrich der Privatgüterwagen galt folgendes:³²

„Der Anstrich und die Bezeichnung der Wagen müssen den Vorschriften und Zeichnungen der Deutschen Reichsbahn für Reichsbahnwagen entsprechen. Für den Anstrich sind mit

besonderer Genehmigung der einstellenden Reichsbahndirektion abweichende Farbtöne – ausgenommen signalrot – zugelassen.“

Die Ausnahmen für Privatgüterwagen wurden wie folgt beschrieben:³³

„Die Vorschriften für den Anstrich der Privatgüterwagen lassen je nach ihrem Verwendungszweck als äußeren Anstrich weiß, grau, schwarz oder rotbraun zu. Für Kühlwagen kommt ein weißer Anstrich in Betracht; die Kessel der Kesselwagen müssen weiß, grau oder schwarz gestrichen werden.

Gegen Zahlung einer Genehmigungsgebühr kann auf Antrag ein abweichender Farbton (außer signalrot) für den Anstrich gewählt werden.“

Für diese Anstriche kommen folgende Farbtöne in Frage:

Farben der Privatgüterwagen nach RAL

Farbton	RAL 840 B2	RAL 840 HR	Hilfsbezeichnung
weiß	RAL 1	RAL 9002	grauweiß
grau	RAL 2	RAL 7009	grüngrau
grau	RAL 3	RAL 6006	grauoliv
grau	RAL 4	RAL 7016	anthrazitgrau
schwarz	RAL 5	RAL 9005	tiefschwarz
rotbraun	RAL 13a	RAL 8012	rotbraun

Insbesondere bei den Kessel- und Behälterwagen dürfte der Anstrich jedoch nicht immer genau mit diesen Farben erfolgt sein, da die Vorschriften keine exakten Farbangaben für den Anstrich der Kessel und Behälter enthielten. Auch die auf Antrag zugelassenen Farbanstriche für Werbezwecke waren nicht definiert und dürften vom Zeitgeschmack und den Wünschen der Unternehmen abhängig gewesen sein. Immerhin ist bekannt, dass es gelbe, rote und aluminiumfarbene Kessel gegeben hat.

Um diese Kesselwagen im Rahmen des Luftschutzes besser zu tarnen, wurde bereits 1939 angeordnet, die Kessel mit einem grünlich braunen Tarnanstrich aus Schlammkreide, gebrannter Umbra und Kalkgrün zu versehen³⁴.

Aus den vorliegenden Anstrichzeichnungen für die Kesselwagen der Wehrmacht ab 1940 gehen schließlich folgende Farben für den Anstrich hervor (siehe folgende Tabelle):

Farben der Kesselwagen der Wehrmacht

Gegenstand	Farbton	RAL 840 B2	RAL 840 HR	Hilfsbezeichnung
Kessel Oberseite	grau	RAL 2	RAL 7009	grüngrau
Kessel Oberseite	grau	RAL 3	RAL 6006	grauoliv
Kessel Unterseite	schwarz	RAL 5	RAL 9005	tiefschwarz
Untergestell	schwarz	RAL 5	RAL 9005	tiefschwarz

Ab 1940 wurde demnach bei Kesselwagen nicht mehr zwischen den verschiedenen Ladegütern unterschieden, denn

alle Kessel erhielten im oberen Teil den Anstrich in RAL 2 bei Kesselwagen für des Reichsluftfahrtministerium bzw. RAL 3 für Wagen der Wirtschaftlichen Forschungsgesellschaft. Der untere Kesselteil wurde in beiden Fällen schwarz gestrichen, wobei damit nur der in Höhe des (ggf. gedachten) Rahmens und unterhalb davon liegende Kesselteil gemeint ist. Das Bremserhaus war in derselben Farbe wie die Kesseloberseite zu streichen.

Die Deutsche Wehrmacht stellte 1939 unter anderem schwere Tiefladewagen unter dem Kürzel „Dessart“ in den Privatgüterwagenpark der Deutschen Reichsbahn ein. Ihr Anstrich wird mit RAL 46 (RAL 7021 schwarzgrau) und RAL 45 (dunkelbraun RAL 7017, entfallen) angegeben.³⁵ Für den Farbton der Anschriften wird „schmutziggrau“ genannt, der nicht näher definiert ist.

Dienstwagen

Für den Anstrich der Aufbauten der Dienstwagen galten bei der Deutschen Reichsbahn folgende Regeln:

Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart:

Wagenkastenanstrich wie bei Reisezugwagen, also braungrün (RAL 6008) bis 1939, danach flaschengrün (RAL 6007)

Bahndienstwagen der Güterwagenbauart und Dienstgüterwagen:

Wagenkastenanstrich wie bei Güterwagen, außen rotbraun (RAL 8012), innen anthrazitgrau (RAL 7016)

Fahrleistungsuntersuchungstriebwagen:

Die 1935 gelieferten Fahrleistungsuntersuchungstriebwagen hatten am Wagenkasten den für elektrische Lokomotiven eingeführten Anstrich in Graublau (RAL 7018) mit schwarzen Deckschienen und Einfassungen und weißen Absetzlinien.

Kranwagen:

Unterwagen tiefschwarz (RAL 9005), Ausleger, Führer- bzw. Maschinenhaus außen grüngrau (RAL 7009), ab etwa 1935 anthrazitgrau (RAL 7016), im Krieg schwarzgrau (RAL 7021), innen betongrau (RAL 7023)

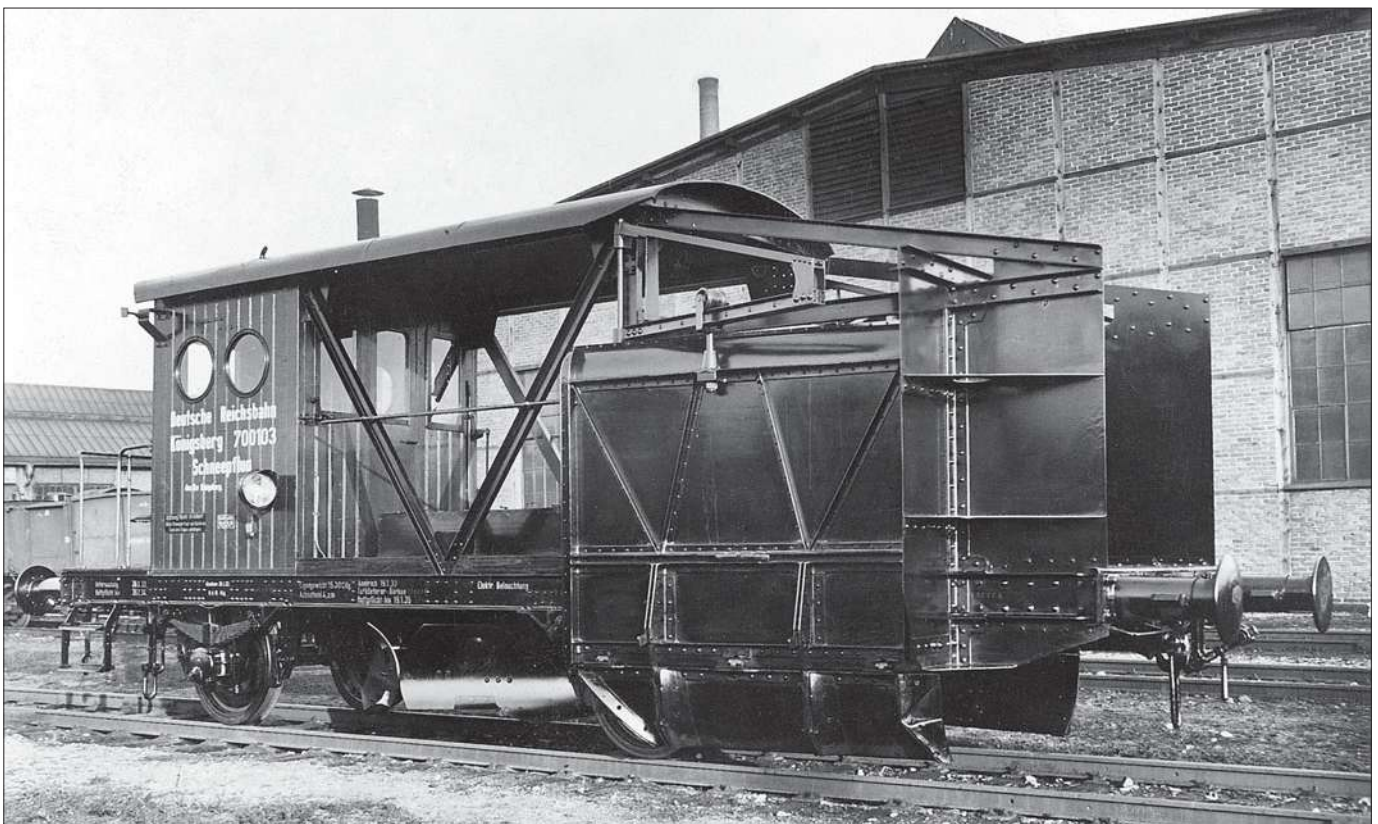
Schneeräumfahrzeuge:

Die aus Lokomotivtendern umgebauten Schneepflüge behielten den ursprünglichen schwarzen bzw. roten Anstrich bei. Schneeschleudern hatten außen rotbraunen, innen grauen Wagenkasten, Schleuderrahmen und Schleuder waren schwarz. Die Tender der Schneeschleudern hatten wie die Dampflokender tiefschwarzen (RAL 9005) Tenderkasten, feuerrote Rahmen und Fahrwerke (RAL 3000).

Bei allen anderen Dienstwagen waren Untergestelle tiefschwarz (RAL 9005) und Dächer weißaluminium (RAL 9006) zu streichen. Allerdings dürfte es aus unterschiedlichen Gründen Abweichungen von diesen Grundsätzen gegeben haben.



Dieses rare Bild zeigt einen Wagen der Werkbahn des RAW Brandenburg West für die Beförderung der Arbeiter. Als Bahndienstwagen der Personenwagenbauart hat er braungrünen Anstrich am Wagenkasten. (Foto um 1930, Sammlung Hermann Hoyer)



Dieser Schneepflug Königsberg 700103 entspricht der Güterwagenbauart und besitzt demzufolge vermutlich einen rotbraunen Anstrich am Wagenkasten und schwarzen Anstrich an der Schneeräumeinrichtung. (Foto 1933 Reichsverkehrsministerium)

Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993

Staatsbahngüterwagen

Die Anstrichvorschriften der früheren Deutschen Reichsbahn galten auch nach dem Kriege im Bereich der Deutschen Reichsbahn in der SBZ bzw. DDR unverändert weiter, lediglich die im Krieg angeordneten Maßnahmen wie betongrauer Anstrich der Kühlwagen oder schwarzgrauer Anstrich der ab 1943 gelieferten Güterwagen wurden hier alsbald wieder aufgehoben, sodass die Reichsbahngüterwagen sich hinsichtlich der Farbgebung nicht wesentlich von der Ausführung vor dem Krieg unterschieden.

Damit war der grundsätzliche Anstrich der Güterwagen wie folgt (siehe folgende Tabelle):

Anstrich der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn 1949

Gegenstand	RAL	Farbton ³⁶
Wagenkasten:		
außen bei gedeckten Güterwagen (außer Kühlwagen)	8012	rotbraun
außen bei offenen Güterwagen	8012	rotbraun
außen bei Kühlwagen	9002	grauweiß
innen	7009	grüngrau
Bremsenhaus:		
außen (außer bei Kühlwagen)	8012	rotbraun
außen bei Kühlwagen	9002	grauweiß
innen	7009	grüngrau
Rungen:		
Holz	8012	rotbraun
Stahl	9005	tiefschwarz
Untergestell aller Güterwagen	9005	tiefschwarz
Dach außen	7009	grüngrau

Bereits 1958 wird für den Innenanstrich der Wagenkästen der offenen Güterwagen der rotbraune Farbton (RAL 8012) vorgeschrieben.³⁷

Mit der Dienstvorschrift 997 von 1963 hat die Deutsche Reichsbahn detaillierte Vorschriften für den Anstrich der Güterwagen herausgegeben.³⁸ Daraus entnehmen wir (siehe folgende Tabelle):

Anstrich der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn 1963

Gegenstand	RAL	Farbton
Wagenkasten:		
außen bei gedeckten Wagen (außer Kühlwagen)	8012	rotbraun
aus Holz innen bei gedeckten Wagen (außer Kühlwagen)	7011	eisengrau
aus Stahl innen bei gedeckten Wagen (außer Kühlwagen)	8012	rotbraun

Gegenstand	RAL	Farbton
außen und innen bei offenen Güterwagen	8012	rotbraun
außen bei Kühlwagen	9002	grauweiß
aus Holz innen bei Kühlwagen ***	7011	eisengrau
aus Stahl innen bei Kühlwagen ***	*	schwarz
Türen:		
außen bei gedeckten Güterwagen (außer Kühlwagen)	8012	rotbraun
innen bei gedeckten Güterwagen	7011	eisengrau
aus Holz außen und innen bei offenen Güterwagen	8012	rotbraun
aus Holz außen bei Kühlwagen	9002	grauweiß
aus Stahl außen und innen (außer Kühlwagen)	8012	rotbraun
aus Stahl außen bei Kühlwagen	9002	grauweiß
aus Stahl innen bei Kühlwagen***	*	schwarz
Dach:		
aus Holz außen, Farbton grau	*	silbergrau
aus Holz außen, Farbton schwarz	*	schwarz
aus Stahl außen	7000	fehgrau
Decke innen	7011	eisengrau
Bremsenhaus:		
außen (außer Kühlwagen)	8012	rotbraun
innen (außer Kühlwagen), Farbton braun	8012	rotbraun
innen (außer Kühlwagen), Farbton grau	7011	eisengrau
außen bei Kühlwagen	9002	grauweiß
innen bei Kühlwagen	7011	eisengrau
Rungen:		
aus Holz bei Rungenwagen (Gattung R)	8012	rotbraun
aus Stahl bei Rungenwagen (Gattung R)	8012	rotbraun
aus Stahl bei Schemel- und Schienenwagen (Gattungen H und S)	9005	tiefschwarz
Kessel:		
bei Kesselwagen für Teer, Säuren und Laugen	9005	tiefschwarz
bei Kesselwagen für Kraftstoffe, Petroleum usw.	7001	silbergrau
bei Kesselwagen für dünn- und mittelflüssige Öle (bis 1968)	7001	silbergrau
bei Kesselwagen für dünn- und mittelflüssige Öle (ab 1968)	7011	eisengrau
bei Druckgaswagen	7011	eisengrau
aus Aluminium		ohne Anstrich
Stirnwände und Topfhalterung der Topfwagen:		
Stirnwände außen	8012	rotbraun
Stirnwände innen	9005	tiefschwarz
Topfhalterung	*	schwarz
Behälter:		
bei Kohlenstaubwagen einschl. Leitern (1. Verfahren)	7000	fehgrau
bei Kohlenstaubwagen einschl. Leitern (2. Verfahren)	7001	silbergrau
bei Zementbehälterwagen	7001	silbergrau

Gegenstand	RAL	Farbton
Fußboden:		
aus Holz	7011	eisengrau
aus Stahl	*	schwarz
Untergestell einschl. Laufwerk, Drehgestelle	9005	tiefschwarz
am Wagenkasten befindliche Ausrüstungsteile**	9005	tiefschwarz
Schildlager der Bremsumstellereinrichtung	9002	grauweiß
Griffe:		
des Lastwechsels, Auslösevorrichtung,		
Rand der Schildlager	3000	feuerrot
der Bremsluftöhne	3000	feuerrot
des G-P-Wechsels	1007	chromgelb
Schreibflächen, Anschriftentafeln	9005	tiefschwarz

* Bitumenfarbe ohne RAL-Angabe

** Dazu gehören: Griffe, Tritte, Laternenstützen, Leitern

*** Dieser Innenanstrich ist im Betrieb unsichtbar, weil darüber noch die Isolierungsschicht liegt.

Zusätzlich erhielten die für den Transport von Gasen in flüssigem oder gasförmigem Zustand bestimmten Kesselwagen eine Kennzeichnung des zugelassenen Ladegutes in Form einer Farbbanderole, die die Mitte des Kessels horizontal in einer Breite von 100 oder 300 mm umgab (siehe folgende Tabelle). Dabei sind die Angaben hinsichtlich des genauen Farbtons widersprüchlich, grundsätzlich dürften aber keine nennenswerten Unterschiede aufgetreten sein.

Farbbanderolen für Kesselwagen für Gase:

Kesselwagen für	RAL/TGL/*	Farbton	Quelle		Breite
Azetylen	TGL 0209	chromgelb	Deinert	1971 ³⁹	100 mm
Azetylen	1904*	gelb	Zeichnung	1968 ⁴⁰	100 mm
Ammoniak	RAL 7002	grauoliv	DV 997	1968 ⁴¹	100 mm
Ammoniak	RAL 7011	eisengrau	Zeichnung	1968	100 mm
Ammoniak	TGL 2016	hellblau	DV 997	1979 ⁴²	100 mm
brennbare Gase	RAL 3000	feuerrot	DV 997	1964	100 mm
brennbare Gase	3902*	rot	Zeichnung	1968	100 mm
Flüssiggas	TGL 0408	orange	DV 997	1979	300 mm
Flüssiggas	2900*	orange	Zeichnung	1968	300 mm
Sauerstoff	RAL 5009	azurblau	DV 997	1964	100 mm
Stickstoff	RAL 6010	grasgrün	DV 997	1964	100 mm
nicht brennbare Gase	TGL 1715	maschinengrau	Deinert	1971	100 mm

* diese Farbnummern gehören weder dem RAL- noch dem TGL-System an

Maschinenkühlwagen erhielten eine blaue Banderole, die den Wagenkasten in halber Höhe umgab. Die DV 997 legte auch den Anstrich für die Güterzuggepäckwagen fest (siehe folgende Tabelle):

Anstrich der Güterzuggepäckwagen der Deutschen Reichsbahn 1968

Gegenstand	RAL	Farbton
Kastenwände außen	6007	flaschengrün
Wände innen im Gepäckraum	7011	eisengrau
Wände innen im Zugführerabteil und im Abort	1011	braunbeige
Dach aus Holz außen, Farbton grau	*	silbergrau
Dach aus Holz außen, Farbton schwarz	*	schwarz
Decke innen im Gepäckraum	1011	braunbeige
Decke innen im Zugführerabteil und im Abort	1014	elfenbein
Fußboden	7011	eisengrau

* Bitumenfarbe ohne RAL-Angabe

In der DDR wurde das Farbbezeichnungssystem nach RAL zunächst weiterhin benutzt und anscheinend um einige Farben erweitert (bekannt sind die in Tabelle 18 genannten Farben Gelb 1904, Orange 2900 und Rot 3902, nähere Einzelheiten sind unbekannt). An seine Stelle trat erst um 1968 ein System innerhalb der sog. TGL-Blätter, das Farbmuster u. a. für den Anstrich von Schienenfahrzeugen festlegt. Die ursprünglich in das TGL-Farbregister 21196 aufgenommenen Farbtöne stimmen mit den entsprechenden Farbtönen nach RAL überein, tragen aber andere Nummern. Danach erhielten die für den Anstrich und die Anschriften der Reichsbahngüterwagen verwendeten Farbtöne folgende Bezeichnungen (siehe folgende Tabelle):

Gegenüberstellung der Farben für Güterwagen nach RAL und TGL

RAL Nr.	RAL-Hilfsbezeichnung	TGL Nr.	TGL-Farbname
1007	chromgelb	0308	gelborange
1011	braunbeige	0348	gelbbraun
1014	elfenbein	0210	hellelfenbein
2000	gelborange	0408	orange
3000	feuerrot	0605	signalrot
5009	azurblau	1686	blau
6007	flaschengrün	2233	dunkelgrün
6010	grasgrün	2296	grün
7000	fehgrau	1808	hellgrau
7001	silbergrau	1808	hellgrau
7011	eisengrau	1715	maschinengrau
8012	rotbraun	0654	rotbraun
9002	grauweiß	0200	cremeweiß
9005	tiefschwarz	0002	schwarz

In der Ausgabe 1979 der DV 997 finden sich folgende Angaben zum Anstrich der Güterwagen, soweit sie sich von 1964 und 1968 unterscheiden:

Anstrich der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn 1979

Gegenstand	TGL	Farbton
Dach aus Stahl:		
1. Verfahren	0654	rotbraun
2. Verfahren	*	schwarz
Rungen bei Schemel- und Schienenwagen (Gattungen H S):		
1. Verfahren	0654	rotbraun
2. Verfahren	*	schwarz
Kessel der Druckgaskesselwagen:		
Alternative 1	1808	hellgrau
Alternative 2	0220	elfenbein
Stählernes Gerippe einschl. Leitern bei Topfwagen	0654	rotbraun
Laufstege, Tritte und Bodenbelag aus Holz		
bei Behälterwagen	1808	hellgrau
Untergestell einschl. Zug- und Stoßvorrichtung, Luftbehälter, Sprengwerk, Achshalter:		
außer bei Kühl- und Behälterwagen (1. Verfahren)	0654	rotbraun
außer bei Kühl- und Behälterwagen (2. Verfahren)	*	schwarz

Gegenstand	TGL	Farbton
bei Behälterwagen (außer Säuretopfwagen)		
(1. und 2. Verfahren)	0002	schwarz
(3. Verfahren)	1808	hellgrau
bei Säuretopfwagen	0002	schwarz
Drehgestelle	*	schwarz
Achslagergehäuse, Tragfedern, Bremsgestänge, Radsätze, Heizungs- und Luftleitungsrohre	*	schwarz
Griffe, Tritte, Signalstützen, Leitern:		
am Wagenkasten (ausgenommen Behälterwagen)	0654	rotbraun
bei Behälterwagen	1808	hellgrau

* Bitumenfarbe ohne TGL-Angabe

Damit ergaben sich folgende Änderungen:

- Außer dem bisherigen schwarzen Anstrich der Untergestelle und Stahldächer bei gedeckten und der Untergestelle bei offenen und flachen Wagen war nun alternativ auch der rotbraune Anstrich zulässig. (Die Entscheidung über die Wahl der Verfahren bzw. Alternativen oblag dem Hersteller bzw. dem Ausbesserungswerk; nach welchen Kriterien sie getroffen wurde, ist nicht bekannt.)
- Die Rungen der Schemel- und Schienenwagen sollten denselben Anstrich wie die Untergestelle erhalten.
- Achslagergehäuse, Tragfedern, Bremsgestänge, Radsätze, Heizungs- und Luftleitungsrohre behielten schwarzen Anstrich, auch wenn das Untergestell rotbraun oder hellgrau zu streichen war.
- Der Anstrich der am Wagenkasten befindlichen Griffe, Tritte, Signalstützen, Leitern wurde grundsätzlich rotbraun.
- Bei den Behälterwagen (außer den Säurewagen) wurde der Anstrich des Untergestells und der Griffe, Tritte, Signalstützen und Leitern in hellgrau geändert.
- Für die Kessel der Druckgaskesselwagen war nun auch elfenbeinfarbener Anstrich zulässig.

Alle übrigen Teile der Güterwagen waren wie zuvor zu streichen.

Auffallend waren gedeckte Güterwagen, deren Schiebetüren gelb gestrichen waren. Dabei handelte es sich um vermietete Wagen, die zur Beförderung von Tetraäthylblei bestimmt waren. Wegen der außerordentlich giftigen Wirkung dieses Ladegutes wurde mit diesem Anstrich und besonderen Anschriften und Zetteln gewarnt.⁴³



Dieser gedeckte Güterwagen GI 12-03-91 zeigt den Einheitsanstrich der DR-Güterwagen mit rotbraunem Wagenkasten, schwarzem Untergestell und grauem Dach, auch die Innenwände des Bremserhauses sind rotbraun gestrichen. (Foto Nürnberg 1966, Heinz Küneth)



Hier sehen wir den Rungenwagen Ralmms 21-50-333 1560-1 mit Kastenwänden aus Stahlblech. Diese sind außen und innen rotbraun gestrichen, die Stahlungen sowie das Untergestell sind schwarz. (Werkfoto 1969 Niesky, Sammlung Harald Westermann)



Gut zu erkennen ist hier, dass die offenen Güterwagen nicht nur außen, sondern auch innen einen rotbraunen Anstrich besaßen. (Foto um 1955, Reichsbahnkalender 1956)



Bei dem in Ausbesserung befindlichen Kesselwagen zeigt dieser Blick in das Bremserhaus, dass der Innenanstrich augenscheinlich mit blaugrauer Farbe erfolgte. Der Farbton weicht damit – vermutlich wegen der Nachkolorierung – von dem vorgeschriebenen Eisengrau RAL 7011 ab. (Foto um 1959, Reichsbahnkalender 1960)

Privatgüterwagen

Der Anstrich der Privatgüterwagen war durch die Vorschriften der DV 997 (siehe vorstehenden Abschnitt) festgelegt.

Deshalb erübrigt sich hier eine weitergehende Darstellung.



Druckgaskesselwagen DR 54-17-91 ZZd, noch ohne Mieteranschrift, Ladegut Ammoniak flüssig, Laderaum 100 000 l, mit grauer Farbbanderole in Kesselmitte (Foto Delitzsch 1965 Deutsche Reichsbahn)

Dienstwagen

Für den Anstrich der Aufbauten der Dienstwagen galten grundsätzlich folgende Regeln (TGL-Farben ab 1969 in Klammern):⁴⁴

Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart:

Wagenkastenanstrich wie Reisezugwagen, also flaschengrün RAL 6007 (dunkelgrün TGL 2233), Untergestell tiefschwarz RAL 9005 (schwarz TGL 0002), Dach fehgrau RAL 7000 (hellgrau TGL 1808)

Bahndienstwagen der Güterwagenbauart bis 1968:

Wagenkastenanstrich wie Güterwagen, außen rotbraun RAL 8012 (TGL 0654), innen eisengrau RAL 7011, Untergestell tiefschwarz RAL 9005 (schwarz TGL 0002), Dach fehgrau RAL 7000 (hellgrau TGL 1808)

Bahndienstwagen der Güterwagenbauart ab 1968:

Wagenkastenanstrich außen flaschengrün RAL 6007 (dunkelgrün TGL 2233), innen eisengrau RAL 7011 (ab 1979 hellgrau TGL 1808) oder elfenbein RAL 1014 (TGL 0220) oder beige RAL 1001 (TGL 0229), Untergestell tiefschwarz RAL 9005 (schwarz TGL 0002), Stahldach fehgrau RAL 7000 (hellgrau TGL 1808) oder basaltgrau RAL 7012 (grau TGL 2006), Holzdach fehgrau RAL 7000 (hellgrau TGL 1808) oder tiefschwarz RAL 9005 (schwarz TGL 0002)

Dienstgüterwagen:

Anstrich wie Güterwagen, außen rotbraun RAL 8012 (TGL 0654), innen eisengrau RAL 7011 (ab 1979 hellgrau TGL 1808), Untergestell tiefschwarz RAL 9005 (schwarz TGL 0002)

Kranwagen:

Maschinenhaus, Führerhaus: Außenanstrich bis 1965 vermutlich betongrau RAL 7023 (TGL 2407), spätestens ab 1965 azurblau RAL 5009 (blau TGL 1686); Innenanstrich lindgrün Farbton 330 (TGL 0149); Dach azurblau RAL 5009 (blau TGL 1686) (bei Dampfkranwagen tiefschwarz RAL 9005 [TGL 0002]), Ausleger: azurblau RAL 5009 (blau TGL 1686); Kohlenkasten, Dampfkessel, Motoren, Greifer, Traversen, Lasthaken: tiefschwarz RAL 9005 (schwarz TGL 0002)

Oberbau- und Baumaschinen bis 1979:

Rahmen, Maschinenhaus, Führerstand: Außenanstrich azurblau RAL 5009 (blau TGL 1686), Dach fehgrau RAL 7000 (hellgrau TGL 1808), Innenanstrich lindgrün 330 (TGL 0149)

Oberbau- und Baumaschinen und Krane für Bauarbeiten ab 1979:

Rahmen, Maschinenhaus, Führerstand, Dach: Außenanstrich orange (TGL 0408), Innenanstrich lindgrün Farbton 330 (TGL 0149)

Es gab jedoch immer wieder Abweichungen von diesen Regeln: So erhielten beispielsweise Messwagen zunächst einen bordeauxroten (TGL 0775) oder stahlblauen (TGL 1655) Anstrich und in den 70er-Jahren einen Anstrich in Blau (TGL 1686) oder Elfenbein/blau (TGL 0220/1686). Auch beim Anstrich in Orange (TGL 0408) findet man viele Abweichungen, zum Beispiel orangegelb, hellgelb, blassgelb usw., weil die

Beschaffung einheitlicher Farben in der DDR nicht immer möglich war.

Zum Ende der 70er-Jahre erhielten auch Kranwagen, Schneepflüge und Fahrleitungsmontagewagen einen Warnanstrich in Orange (TGL 0408), Feuerlöschfahrzeuge erhielten einen Anstrich in Signalrot (TGL 0605).⁴⁵



Der Heizwagen 57 50 99-60 165-3 hat als Bahndienstwagen der Personenwagenbauart einen grünen Wagenkastenanstich, das Dach ist hellgrau, Langträgerverkleidung und Rahmen sind schwarz gestrichen. (Foto Reichenbach 1979 Günter Meyer)



Der Kohlevorratswagen DR 40 50 954 2403-3 der Güterwagenbauart hat flaschengrünen Anstrich am Wagenkasten. (Foto Weimar 1989 Thomas Landwehr)



Schneepflug DR 80-50-979 8204-7 mit orangefarbenem Anstrich (Foto Neuruppin 1991 Hans Ulrich Diener)



Fahrleitungsmontagewagen DR 80 50 981 2715-4 mit orangegelbem Anstrich (Foto Wiesenburg 1992 Hans Ulrich Diener)

Deutsche Bundesbahn

Auch die Deutsche Bundesbahn sah als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Reichsbahn in den westlichen Besatzungszonen zunächst keine Veranlassung, die bestehenden Anstrichvorschriften für Güter- und Dienstwagen zu ändern. Die im Kriege angeordneten Maßnahmen für vereinfachten Anstrich sowie für Tarnanstriche wurden nicht mehr angewendet.

Staatsbahngüterwagen

Im Jahre 1954 wurde die Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Bundesbahn-Ausbesserungswerken (DV 984) als vorläufige Neuausgabe herausgegeben, sie enthält in ihrem Teilheft 12 (Anstrich und Anschriften der Güterwagen)⁴⁶ hinsichtlich der Farbgebung jedoch keine wesentlichen Änderungen (siehe folgende Tabelle).

Anstrich der Güterwagen der Deutschen Bundesbahn 1954

Gegenstand	Farbton	RAL-Nr.
Untergestell, Drehgestelle, abnehmbarer Bremserstand, Zugeinrichtung, Puffer, Druckluftbehälter, Sprengwerk, Bremskupplung, Steuerventil, Züge, Achshalter, Achslagergehäuse, Tragfedern, Bremsgestänge, der Auslöseeinrichtung	tiefschwarz	9005
Radsätze (Stirnflächen der Radreifen blank)	tiefschwarz	9005
Am Wagen befindliche Ausrüstungsgegenstände (Griffe, Tritte, Trittbrettstützen, Leitern, Laternenstützen, Geländer)	tiefschwarz	9005
Lastwechsel- und Bremsgewichtsschilder der Bremsumstelleinrichtungen und Schilder Druckluftbremse „ein-aus“	cremeweiß	9001
Griffe des Bremsabsperrhahnes am Steuerventil oder in der Leitung zum Steuerventil und an der Druckluftbremse „ein-aus“, Griffe der Löseeinrichtung des Notbremszuges oder Notbremsahnes und der Luftabsperrhähne, Handkurbeln der Lastwechselumstelleinrichtung „leer-beladen“, Rand und Beschriftung der Lastwechsel- und Bremsgewichtsschilder der Bremsumstelleinrichtungen und der Schilder Druckluftbremse „ein-aus“	karminrot	3002
Handkurbeln der Umstelleinrichtung „G-P“	chromgelb	1007
Heizleitungen im Innern der Wagen	weißaluminium	9006
Kastengerippe	rotbraun	8012
Kastenbekleidung aus Holz:		
außen:		
G O R V X	rotbraun	8012
T	grauweiß	9002
innen:		
G V T	eisengrau	7011
O R X	ohne Anstrich	
Pwghs 54	rotbraun	8012
übrige Pwg	flaschengrün	6007
	chromoxidgrün*	6020
Kastenbekleidung bzw. Aufbauten aus Stahl:		
außen:		
K O R	rotbraun	8012
innen:		
K	rotbraun	8012
Kd KKdn	eisengrau	7011
O	schwarze Bitumenlösung	
R	rotbraun	8012
EKW 49	eisengrau oder	7011 oder
	tiefschwarz	9005
Bremserhäuser außen und innen:		
T	grauweiß	9002
übrige	rotbraun	8012
Dach:		
Dachbekleidungs Bretter, von oben und unten	grau	7011
Dachdecke bei erneuertem Dachbelag	kein Anstrich	
Gewebedachdecke bei nicht erneuertem Dachbelag	weißaluminium	9006
Verzinkte Blechdächer	weißaluminium	9006
Fußböden:		
H O R S X	mit Steinkohlenteeröl getränkt	
G rotbraun	8012	
Rungen und Drehschemel:		
Einsteckungen für Wagen der R-Gruppe	rotbraun	8012
Klapp-, Dreh- und Einsteckungen der BT S	tiefschwarz	9005
Drehschemel und Ketten	tiefschwarz	9005
Schreibflächen, Zettelkasten	tiefschwarz	9005

Gegenstand	Farbton	RAL-Nr.
Anschriften:		
Blitzpfeile	chromgelb	1007
Bremsbauart, nächste Untersuchung	karmenrot	3002
allgemein an dunklen Flächen	grauweiß	9002
allgemein an hellen Flächen	tiefschwarz	9005

* Ab etwa 1959 erhielten die grünen Güterzuggepäckwagen wie die Reisezugwagen der DB bei fälligem Neuanstrich die Farbe chromoxidgrün RAL 6020.

Mit diesem Außenanstrich sind die Güterwagen bis weit in die 60er-Jahre hinein versehen worden. Ab etwa 1962 werden die gedeckten Güterwagen der Gattungen G und V auch innen statt eisengrau nun rotbraun RAL 8012 gestrichen.

Als Farben für die Kessel der EKW (Einheitskesselwagen) kommen sowohl tiefschwarz RAL 9005 (bei schwarzer Ware) als eisengrau RAL 7011 (für andere Transportgüter) in Frage. Die Behälter der Staubgutwagen (KKd 49, Kds 54 usw.)

wurden zunächst ebenfalls eisengrau RAL 7011 gestrichen. Der Kessel des Milchkühlwagens TkKh 54 erhielt zunächst keinen Anstrich, sondern zeigte sich mit metallischer Außenhaut. Später erhielt er einen weißen Anstrich.

Die Großbehälter für den Haus-zu-Haus-Verkehr (pa-Behälter) erhielten den gleichen Außenanstrich wie die Kessel der bahneigenen Kesselwagen. Außerdem gab es aluminiumfarbene Haus-zu-Haus-Behälter.



Der gedeckte Güterwagen 295 092 ist hier in der Standardfarbgebung mit gelblich grauem Dachbelag, rotbraunem Wagenkasten und schwarzem Untergestell zu sehen. Die Lüftungsschieber sind weißaluminium, die Schreibflächen und Zettelhalter sowie Schiebergestänge, Türverschlüsse, Türfeststeller und Signalstützen schwarz. (Foto DB Palm, Sammlung Richard Schatz)



In seiner ursprünglichen Farbgebung sehen wir hier den Staubbehälterwagen Kds 54 der DB mit seinem eisengrauen Anstrich an den Behältern einschließlich der Sattel. Das Untergestell ist schwarz lackiert. Die Anschriften sind weiß, nur die Bremsanschriften haben rote Farbe. (Werkfoto 1955 Aachen)



Vom 13. Oktober 1961 stammt dieses Bild des Tehs 42 der Deutschen Bundesbahn. Zu diesem Zeitpunkt waren die Kühlwagen grauweiß gestrichen, das Untergestell einschließlich der außenliegenden Langträger weist schwarze Farbe auf. Das Dach ist weißaluminium, auf diesem Foto wirkt es allerdings bereits recht grau. Die Anschriften am Wagenkasten sind einschließlich des Schriftzuges „Kühlwagen“ schwarz, am Langträger weiß bzw. rot. (Foto Wiesloch 1961 Joachim Claus)

Im Jahr 1962 begann die Deutsche Bundesbahn - zunächst bei Kühlwagen - mit der Umstellung des Anstrichverfahrens auf Zweikomponenten-Anstrichstoffe (DD-Anstrich). Bei der Farbgebung waren zwar nach wie vor die gleichen RAL-Töne vorgegeben. Aufgrund der besseren Oberflächenstruktur und der größeren Haltbarkeit des DD-Anstriches wurden Wagen jedoch während ihrer Gesamtnutzungszeit von rund 32 Jahren höchstens einmal neu gestrichen. Anstrichschäden wurden in der Zwischenzeit ausgebessert, was bei der Alterung der Farben und dem damit zusammenhängenden Ausbleichen oft zu einem bunten Flickenteppich z. B. mit unterschiedlichen Brauntönen führte.

Mitte der 60er-Jahre hat man Modifikationen der Farbgebung bei den Kühlwagen, den Kesselwagen und den Staubgutwagen vorgenommen:

Um die starke Verschmutzung des weißen Anstrichs der Kühlwagen nicht zu sehr sichtbar werden zu lassen, wurde spä-

stens 1968 ihr Anstrich auf Kieselgrau RAL 7032 umgestellt. Die Staubgutwagen und die Kesselwagen für weiße Ware (Benzin, Benzol, Petroleum usw.) erhielten einen steingrauen Anstrich nach RAL 7030.

Außerdem waren inzwischen neue gedeckte Güterwagen hinzugekommen, deren Seitenwände auf halber Wagenlänge aufgeschoben werden konnten (Schiebewandwagen). Diese Schiebewände waren aus Aluminiumblechen gefertigt und erhielten keinen Farbanstrich.

Auch Großcontainer sind zu diesem Zeitpunkt bereits im Bestand der DB vorhanden gewesen, die einen werbewirksamen Anstrich in Kieselgrau (RAL 7032) und Erdbeerrot (RAL 3018) trugen.

Damit ergibt sich der in folgender Tabelle dargestellte Regel-Außenanstrich der Bundesbahn-Güterwagen und der bahneigenen Großcontainer ab 1968 (ab 1964 gültige Gattungsbuchstaben in Klammern).

Äußerer Regelanstrich der DB-Güterwagen ab 1968

Gegenstand	Farbton	RAL 840 HR
Wagenkästen bzw. Aufbauten:		
G K O R V X (E F G H K L T)	rotbraun	RAL 8012
Kd KkD (Uc)	steingrau	RAL 7030
T (I) kieselgrau	RAL 7032	
Kesselwagen (Z)	steingrau oder tiefschwarz	RAL 7030 oder RAL 9005
Pwghs 54 (Dghs 054)	rotbraun	RAL 8012
übrige Pwg	chromoxidgrün	RAL 6020
Türen bei Schiebewandwagen (T)	ohne Anstrich (alufarben)	ohne
Dächer bei allen gedeckten Wagen	weißaluminium oder Farbe der Dachdecke (dunkelgrau)	RAL 9006 oder ohne
Rungen und andere Aufbauten bei		
BT H S (Lg R)	tiefschwarz	RAL 9005
Aufbauten bei Kd (U)	steingrau	RAL 7030
Untergestelle bei allen Wagen	tiefschwarz	RAL 9005
bahneigene Großcontainer:		
Bekleidungsbleche	kieselgrau	RAL 7032
umlaufendes Band	erdbeerrot	RAL 3018
Warnanstriche (gelb-schwarz gestreift)	chromgelb, tiefschwarz	RAL 1007, RAL 9005
Verriegelungen für Großcontainer	grasgrün	RAL 6010
Aufnahmezapfen:		
für ISO-Container	grasgrün	RAL 6010
für Sealand-Container	kieselgrau	RAL 7032
Anschriften:		
Blitzpfeile	chromgelb	RAL 1007
Bremsbauart, nächste Bremsuntersuchung	karminrot	RAL 3002
allgemein an dunklen Flächen	grauweiß	RAL 9002
allgemein an hellen Flächen	tiefschwarz	RAL 9005

Die in oben stehender Tabelle genannte Farbgebung galt für die Güterwagen bis zur Mitte der 70er-Jahre. Parallel zu neuen Farbkonzepten bei den Reisezugwagen arbeitete die Deutsche Bundesbahn auch an einem neuen Konzept für die Farbgebung der Güterwagen. Dieses hatte

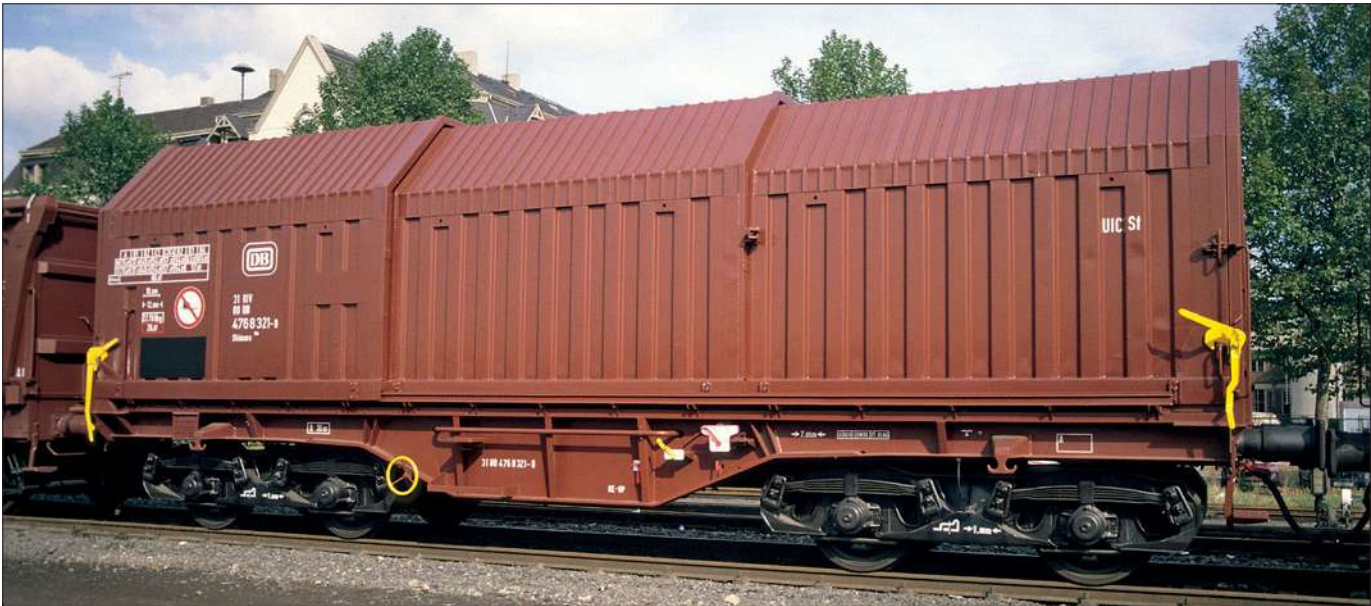
weniger den verkehrswerbenden Rücksichten zu gelten als einer wirtschaftlichen Wagenunterhaltung. Mit Wirkung vom 2. Februar 1977 wurde das neue Farbkonzept für die bahneigenen Güterwagen wie folgt festgelegt (siehe Tabelle unten auf Seite 48).⁴⁷



Mit kieselgrauem Anstrich wurde dieser Kühlwagen 11 80 815 9 475-6 der Deutschen Bundesbahn (Ibbhs 398) aufgenommen. An den Eckprofilen befinden sich oben gelbe Markierungen, die auf einen Wert der Wärmedurchgangsziffer unter 0,4 hinweisen. (Foto Untertürkheim 1972 Fritz Willke)

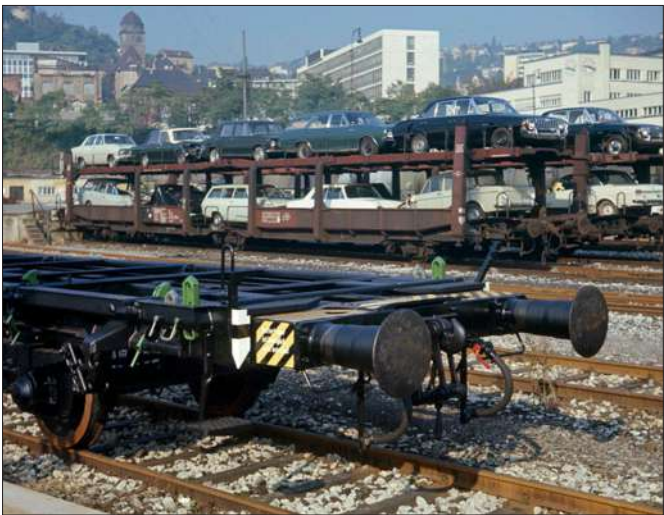


Nach der Phase mit eisengrauem Anstrich erhielten die Staubgutwagen steingrauen Anstrich, wie man ihn diesem Bild des DB 41 80 910 8 311-7 Ucs 909 (Kds 56) entnehmen kann. (Foto Nürnberg 1989 Hans Ulrich Diener)



Nach dem seinerzeit gültigen Farbkonzept für Güterwagen ist dieser Shimms DB 31 80 476 8 321-0 gestrichen: Dach, Wagenkasten und Untergestell rotbraun, Drehgestelle graubraun. Die Bedienungsaggregate für die Handbremse und die Dachhauben sind chromgelb, die Anschriften reinweiß. Deutlich zu erkennen sind auch die Schilder für die Bremsumstellhebel mit weißem Grund und rotem Rand. Die Umstellhebel selbst sind rot (leerbeladen) bzw. gelb (Zugart G-P). (Foto Dahlhausen 1985 Hans Ulrich Diener)

Gelb-schwarzen Warnanstrich am beweglichen Kopfstück und grünen Anstrich der Container-Aufnahmezapfen und -Verriegelungen zeigt dieser Containertragwagen Lbs 598 (Foto Stuttgart 1967 Fritz Willke)



Äußerer Regelanstrich der Bundesbahn-Güterwagen ab 1977

Gegenstand	Farbton	RAL 840 HR
Aufbau, Dach und Untergestell bei Wagen der Gattungen:		
E F G H K L R S T U i Uai	rotbraun	RAL 8012
I Uacs Ucs Uars	kieselgrau	RAL 7032
bei DB-eigenen Kesselwagen:		
für dunkel gefärbte Füllgüter	graubraun	RAL 8019
für andere Füllgüter	kieselgrau	RAL 7032
Laufwerk und andere Tauschteile	graubraun	RAL 8019
Drehgestelle	graubraun	RAL 8019
Anschriften:		
allgemein an dunklen Flächen	reinweiß*	RAL 9010
allgemein an hellen Flächen	graubraun	RAL 8019
Blitzpfeile		
an dunklen Flächen	chromgelb	RAL 1007
an hellen Flächen	karmenrot*	RAL 3002

* Änderungen ab 1988: Anschriften allgemein an dunklen Flächen verkehrsweiß RAL 9016 / Blitzpfeile an hellen Flächen feuerrot RAL 3000

Damit änderte sich der Anstrich

- der Flachwagen von bisher schwarz in rotbraun (RAL 8012)
- der Staubgutwagen und der DB-eigenen Kesselwagen von bisher steingrau in kieselgrau (RAL 7032)
- der Untergestelle von bisher schwarz in die Farbe des Wagenkastens bzw. rotbraun (RAL 8012)
- der Tauschteile von bisher schwarz in graubraun (RAL 8019).

Außerdem war es zulässig, Radsätze und alle Anbauteile (wie Zug- und Stoßeinrichtungen sowie Tragfedern) statt in Graubraun ebenfalls in der Farbgebung des Wagenkastens auszuführen, „wenn es für die Fertigung günstiger ist“. Drehgestelle sollten jedoch in jedem Falle graubraun RAL 8019 gestrichen werden.

Am auffälligsten waren die Änderungen bei den kieselgrauen Wagen, die - zumindest nach Neuanstrich - nun ein kieselgraues Untergestell besaßen (siehe Bild unten).



Ganz in Kieselgrau zeigt sich dieser Ucs 909 mit der Nummer 41 80 910 7 672-3, lediglich die Radsätze sind graubraun angestrichen. Die Anschriften haben ebenfalls graubraune, der Blitzpfeil rote Farbe. Die Schilder der Bremsumsteller sind weiß mit rotem Rand, die Umstellhebel rot (leer-beladen, Bremse ein-aus) und gelb (Zugart G-P). (Foto Paderborn 1988 Hans Ulrich Diener)

Die Regelanschriften auf dunklem Grund waren bis 1972 grauweiß (RAL 9002) ausgeführt. Nach einem kurzen Intermezzo in Kieselgrau (RAL 7032) wurde der Anschriftenfarbton 1975 auf Reinweiß (RAL 9010) umgestellt.⁴⁸ Siehe hierzu Abschnitt „Weitere Entwicklung 1960 bis 1980“ (Seite 152). Die Anschriften auf blanken Metallflächen (Aluminium) sind nach den neuen Vorschriften ebenfalls in Graubraun RAL 8019 anzubringen. Zusätzlich wurde vorgeschrieben, dass die Anschriftenfelder nach starker Farbveränderung dieser Flächen reinweiß nach RAL 9010, ab 1981 kieselgrau nach RAL 7032 zu unterlegen sind.⁴⁹ Hier kann man jedoch erhebliche Abweichungen von den Vorschriften beobachten: so gibt es häufig auch grau oder schwarz unterlegte Anschriftenfelder mit weißer Beschriftung.

1975 hatte der RIV-Verband international einen einheitlichen Anstrich der Bremshandräder in Gelb empfohlen, um dem Rangierpersonal das Auffinden der Handbremse zu erleichtern. Die Bremshandräder der DB-Güterwagen wurden nach dieser Empfehlung spätestens ab 1981 narzissengelb RAL 1007 gestrichen.

Ab 1982 erhielten die Klappriegel der Container-Tragwagen an den Ober- oder Außenseiten verkehrsweiße Markierungen (RAL 9016), damit die Kranführer beim Beladevorgang die Positionen der Riegel besser erkennen können.⁵⁰

Für 1984 liegen Vorschriften für den Außen- und Innenanstrich der Bundesbahngüterwagen vor.⁵¹ Daraus entnehmen wir (siehe folgende Tabelle):

Außen- und Innenanstrich der Bundesbahn-Güterwagen 1984

Wagengattung	Aufbau außen	Dach Außen	Aufbau Innen	Dach Innen	Untergestell
E Fc F-z	RAL 8012		grau		RAL 8012
Fal	RAL 8012		schwarz		RAL 8012
Gs	RAL 8012	RAL 9007	RAL 1011	RAL 1011	RAL 8012
Hbis	RAL 8012	RAL 8019	RAL 1013	RAL 1011	RAL 8012
Ibbhs	RAL 7032	RAL 7032	RAL 1013	RAL 1013	RAL 7032
Kk	RAL 8012		RAL 8012		RAL 8012
Laa Lae	RAL 8012		RAL 8012		RAL 8012
Re Rm Rs	RAL 8012		RAL 8012		RAL 8012
Sps	RAL 8012		RAL 8012		RAL 8012
Sahimms Shim	RAL 8012	RAL 8012	RAL 1013	RAL 1013	RAL 8012
Tadgs Taems	RAL 8012	RAL 8012	RAL 1013	RAL 1013	RAL 8012
Tal	RAL 8012	RAL 8012	RAL 1013	RAL 1013	RAL 8012
Td Tdgs-z Tms	RAL 8012	RAL 8012	RAL 8012		RAL 8012
Ucs	RAL 7032				RAL 7032

Ab 1. Januar 1988 galten neue Vorschriften für die Farbgebung der betrieblichen Anschriften an Schienenfahrzeugen. Danach sind die bislang reinweißen Güterwagen-Anschriften auf dunklem Grund nun in Verkehrsweiß RAL 9016 auszuführen. Die bisher karminroten Anschriften wurden auf Feuerrot RAL 3000 umgestellt. Die Anschriften auf hellem Grund blieben graubraun RAL 8019.

Außerdem wurden die Anschriftenfelder neu gelieferter Wagen auf blanken Metallflächen mit mahagonibrauner Farbe (RAL 8016) unterlegt und die Anschriften in Verkehrsweiß aufgebracht (siehe Bild 24). Das DB-Zeichen wurde fortan zweifarbig in Verkehrsweiß RAL 9016 mit orientrotem Grund RAL 3031 angebracht.

In zeitgenössischer Farbgebung sehen wir hier den Hbbillns 305 der Deutschen Bundesbahn, aufgenommen am 5. August 1989. Die Schiebewände sind aluminiumfarben, lediglich die Anschriftenfelder sind mahagonibraun unterlegt. Das Untergestell ist ebenfalls rotbraun, das Laufwerk graubraun. Neu ist auch die rote Farbe des DB-Emblems. (Foto Kranichstein 1989 Hans Ulrich Diener)



Bei manchen bahneigenen Kühlwagen waren auch Anstriche in Farbtönen festzustellen, die stark von dem vorgeschriebenen Kieselgrau abweichen. So gibt es Kühlwagen, deren Anstrich nahe an hellelfenbein RAL 1015 herankommt, und damit recht gefällig wirken. Diese Tatsache ist auf Versuchs-

anstriche um 1985 zurückzuführen, bei denen neue Anstrichstoffe (z. B. auf Acryl-Wasser-Basis) getestet wurden. Da diese Anstrichstoffe seinerzeit nicht in der vorgeschriebenen Farbe zur Verfügung standen, mussten andere Farbtöne verwendet werden.



Für die Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg beschaffte die DB Schiebewandwagen mit einem Sonderanstrich in Fenstergrau, Lichtgrau und Himmelblau am Wagenkasten. (Foto München 1989 Hans Ulrich Diener)

1991 hat die Deutsche Bundesbahn auf den Schnellverkehrsstrecken zwei neue Güterwagenbauarten eingesetzt. Es handelt sich dabei um Wagen der Bauarten Hbbillss-y 307 und Sgss-y 703, die unter dem Markenzeichen „Inter-Cargo-

Express“ unter bestimmten Bedingungen Geschwindigkeiten bis 160 km/h fahren können⁵². Für diese Fahrzeuge war ein verkehrswerbender Sonderanstrich vorgesehen, der wie folgt beschrieben wird (siehe die beiden folgenden Tabellen):

Anstrich des Schiebewandwagens Hbbillss-y 307:

Gegenstand	Farbton	RAL 840 HR
Dach	fenstergrau	RAL 7040
Kastenseitenwände oben	lichtgrau	RAL 7035
Kastenseitenwände unten	himmelblau	RAL 5015
Kastenstirnwände	himmelblau	RAL 5015
Langträgersichtflächen	himmelblau	RAL 5015
Türaufschienen, Seilösen	himmelblau	RAL 5015
Untergestell, Pufferbohlen, Zug- und Stoßeinrichtungen	graubraun	RAL 8019
Schriftzug Inter-Cargo-Express	himmelblau	RAL 5015
DB-Zeichen	orientrot	RAL 3031
Schreibflächen	tiefschwarz	RAL 9005
Anschriften auf hellem Grund	graubraun	RAL 8019
Anschriften auf dunklem Grund	verkehrsweiß	RAL 9016
Griffe der Bremsumsteller ein-aus, der Absperrhähne, des Lösezuges	feuerrot	RAL 3000
Griffe der G-P-R-Umstellung, Bremshandrad	narzissengelb	RAL 1007

Anstrich des Flachwagens Sgss-y 703:

Gegenstand	Farbton	RAL 840 HR
Untergestell, Pufferbohlen	lichtgrau	RAL 7035
Zug- und Stoßeinrichtungen, Drehgestelle	graubraun	RAL 8019
Schriftzug und Adresse Kombiwaggon	orientrot	RAL 3031
Anschriften auf hellem Grund, Schreibflächen	tiefschwarz	RAL 9005
Griffe der Bremsumsteller ein-aus, der Absperrhähne, des Lösezuges	feuerrot	RAL 3000
Griffe der G-P-R-Umstellung, Bremshandrad, Seilhakenkonsolen	narzissengelb	RAL 1007



Übergangswagen Fals 175 Nr. 82806650349-5 mit automatischer Schraubenkupplung und der dazugehörigen Kennzeichnung durch Anstrich an den oberen Wagenecken (Foto Emden 1993 Harald Westermann)

Privatgüterwagen

In den Vorschriften für Privatgüterwagen von 1963 heißt es zu dem Thema Anstrich und Anschriften für Werbezwecke:⁵³ „Für den Anstrich der Wagen wird empfohlen, die Liefer- und Fertigungsbedingungen der DB zu beachten; signalrot, Farbton RAL 3002 darf für den Anstrich und die Anschriften nicht verwendet werden.“

1978 lautet die Formulierung:⁵⁴

„Für den Anstrich der Wagen wird empfohlen, die Technischen Liefer- und Fertigungsbedingungen der DB einzuhalten; signalrot, Farbton RAL 3002 darf für den Anstrich und die Anschriften nicht verwendet werden. Die Farbtöne für Anstriche und bahnamtliche Anschriften sind nach den Angaben der Zeichnung 1 Fwg 000.11.051.059 auszuführen.“

Den verschiedenen Ausgaben der hier genannten Zeichnung entnehmen wir folgende Anstrichfarben (siehe folgende Tabelle):

Anstrich der Privatgüterwagen bei der Deutschen Bundesbahn

Gegenstand	Farbton	RAL 840 HR
Wagenkasten und Beschlagteile	rotbraun	RAL 8012
Wagenkasten (nur bei Ladegut Fische oder andere Kühlgüter)	grauweiß oder kieselgrau	RAL 9002 oder RAL 7032
Behälter der Kesselwagen*	tiefschwarz oder grauweiß oder kieselgrau	RAL 9005 oder RAL 9002 oder RAL 7032
Farbstreifen an Behältern für verflüssigte Gase	goldgelb oder narzissengelb oder pastellorange	RAL 1004 oder RAL 1007 oder RAL 2003
Untergestell, Teile, die mit dem Untergestell verbunden sind, z. B. Puffer, Kastenstützen, Tritte, Griffe, Seilhaken, Handbremse usw., Schreibfläche	tiefschwarz	RAL 9005
Handkurbel der GP-Umstelleinrichtung	goldgelb oder narzissengelb	RAL 1004 oder RAL 1007
Griffe der Luft- und Bremsabsperrhähne, der Löseeinrichtung, des Lastwechsels	karminrot	RAL 3002

* auch andere Farbtöne nach BZA-Genehmigung

Für die Druckgaskesselwagen wurde um 1953 auch bei der Deutschen Bundesbahn eine besondere Kennzeichnung in Form eines horizontalen in Kesselmitte umlaufenden Farb-

bandes eingeführt. Dieses Band war anfangs dunkelgelb, ab etwa 1961 wird als Farbton narzissengelb RAL 1007 genannt. Mitte der 60er-Jahre ist vermutlich eine Umstellung

auf Goldgelb RAL 1004 erfolgt, spätestens seit dem 1. Januar 1971 war vorgeschrieben, diese Kennzeichnung in Pastellorange RAL 2003 auszuführen.

Die 1977 angeordneten Änderungen beim Güterwagenanstrich wirkten sich auch bei den Vorschriften für Privatgüterwagen aus: Die Untergestelle einschließlich der Teile, die fest damit verbunden waren, wurden (außer bei Privatkesselwagen) auf rotbraunen (RAL 8012), bei den Kesselwagen auf graubraunen Anstrich (RAL 8019) umgestellt. Die Tanks für dunkel gefärbte Füllgüter sollten ebenfalls graubraunen Anstrich erhalten, die für helle Füllgüter kieselgrauen Anstrich (RAL 7032). An Kesselwagen mit selbsttätig wirkendem Belüftungsventil wurde ein senkrecht um die Kesselmitte laufender 300 mm breiter Farbstreifen in Verkehrsweiß vorgeschrieben. Damit ergab sich, dass Privatgüterwagen grundsätzlich genauso wie die bahneigenen Güterwagen gestrichen werden sollten. Lediglich bei Kesselwagen gab es hinsichtlich des Anstrichs der Kessel Spielraum. Roter Anstrich wurde jedoch nicht zugelassen, andere Buntfarben kamen gelegentlich vor. Einzelheiten zum Buntfarbenanstrich der Privatgüterwagen sind nicht Gegenstand dieses Werkes.⁵⁵

Eine Besonderheit waren die bundeseigenen Kesselwagen des öffentlichen Verkehrs, die von der Industrieverwaltungsgesellschaft GmbH in Bad Godesberg bei der DB als Privatgüterwagen eingestellt waren. Sie trugen als einzige das DB-Zeichen am Kessel, und der gesamte Aufbau war olivgrün RAL 6003 gestrichen.⁵⁶ In diesem Zusammenhang sind auch die Kesselwagen der Bundesmonopolverwaltung für Branntwein (BfB) zu erwähnen, die ab 1986 am Kessel einen smaragdgrünen Anstrich (RAL 6001) erhielten. Zuvor waren die Kessel grau gestrichen.

Für die zweigliedrigen Tragwagen der Bauart Sdggmrs 744 (Kombiwaggon) von 1991 gab es einen Sonderanstrich: Im Taschenteil war das Untergestell gelborange (RAL 2000) und im Behälterteil enzianblau (RAL 5010) gestrichen.

Schließlich sind die Flachwagen der Bundeswehr zu erwähnen, die als Privatwagen für die Beförderung von schweren Fahrzeugen bei der DB eingestellt waren: Diese Wagen erhielten am Rahmen den Tarnanstrich in Gelboliv RAL 6014.

Dienstwagen

Für die Dienstwagen der Deutschen Bundesbahn galten folgende Grundsätze, allerdings mit zahlreichen Ausnahmen:

Bahndienstwagen:

Anstrich wie Reisezugwagen, das heißt flaschengrün (RAL 6007) ab 1961 chromoxidgrün (RAL 6020) am Wagenkasten

Dienstgüterwagen:

Anstrich wie bei Güterwagen, das heißt rotbraun am Wagenkasten (RAL 8012), grau am Kessel der Kesselwagen, z. B. eisengrau (RAL 7011) beim Heizölwagen von 1959.

Aus Lokomotivtendern und Flachwagen hergerichtete Dienstwagen behielten ihren schwarzen Anstrich (RAL 9005). Kranwagen und Schneeschleudern (teilweise auch ihre Tender) erhielten den grünen Anstrich. Dies gilt auch für die

Kranschutzwagen. Abweichend davon wurden Gleisbaukranwagen spätestens seit 1963 goldgelb (RAL 1004) lackiert.

Für die Klimaschneepflüge Bauart Henschel (Baujahr 1964) war ein Anstrich in Schwarzgrau (RAL 7021) für den Wagenkasten, Betongrau (RAL 7023) für die Pflugschar und Weißaluminium (RAL 9006) für das Dach vorgesehen.

Manche Altbau-Schneepflüge wurden aber auch rotbraun (RAL 8012), tiefschwarz (RAL 9005), chromoxidgrün (RAL 6020) oder betongrau (RAL 7023), wobei die Pflugschar in der Regel in Wagenkastenfarbe oder abweichend grau gestrichen wurde. Vereinzelt bekamen die Schneepflüge insbesondere an den Kanten der Pflugschar gelbe oder gelb-schwarze Warnanstriche.

Die aus Triebwagen umgebauten angetriebenen Bahndienstwagen, behielten den Triebwagenanstrich in Purpurrot (RAL 3004) am Wagenkasten. Die Neubau-Turmtriebwagen VT 93 wurden wegen der besseren Signalwirkung mit karminrotem Anstrich (RAL 3002) versehen.⁵⁷ Ältere Fahrleitungsuntersuchungswagen behielten zunächst einen grünen Anstrich, später wurde er in Purpurrot (RAL 3004) geändert. Auch einige Messwagen des BZA München besaßen purpurroten Anstrich (RAL 3004).

Die Untergestelle aller Bahndienst- und Dienstgüterwagen waren nach wie vor tiefschwarz (RAL 9005).

Um 1972 wurde mit dem ozeanblauen Anstrich (RAL 5020) am Wagenkasten der Bahndienstwagen experimentiert.⁵⁸

Für die Mess-, Messbei- und Messgerätewagen der beiden Bundesbahn-Zentralämter in Minden (Westf) und München kam es 1973 schließlich zu folgender Regelung (siehe folgende Tabelle):

Anstrich der Mess-, Messbei- und Messgerätewagen der Bundesbahn-Zentralämter 1973

Gegenstand	Farbton	RAL 840 HR
Dach	umbragrau	RAL 7022
Wagenkasten	goldgelb	RAL 1004
Schürzen	schwarzgrau	RAL 7021
Untergestell und damit verbundene Ausrüstungsteile	tiefschwarz	RAL 9005
Anschriften am Wagenkasten	karminrot oder tiefschwarz	RAL 3004 oder RAL 9005

1975 wurde der goldgelbe Anstrich am Wagenkasten auch für sämtliche Kranwagen sowie Gegengewichtswagen, Kranschutzwagen, Hilfszuggerätewagen und Diensttriebwagen festgelegt.⁵⁹ Gleichzeitig wurde für die übrigen Bahndienstwagen ein vollständig ozeanblauer Anstrich (RAL 5020) am Wagenkasten mit elfenbeinfarbenen Anschriften (RAL 1014) vorgeschrieben. Unterrichtswagen der Bauart 340 erhielten zusätzlich einen breiten elfenbeinfarbenen Zierstreifen (RAL 1014) mit ozeanblauer Inschrift unterhalb der Fenster.⁶⁰ Die Untergestelle waren fortan graubraun (RAL 8019).

Die Farbumstellung erfolgte bei den notwendigen und fristgemäßen Anstricherneuerungen, d. h. es dauerte einige Jahre, bis alle Fahrzeuge dem neuen Anstrichkonzept genügten.

An den rotbraunen Wagen der U-x-Bauart (später Kls-x) sparte man sich oft den vollständigen Neuanstrich des Wagenkastens, stattdessen wurde ein goldgelbes Feld angelegt, in dem die Wagennummer angeschrieben war (siehe Bild unten). Mit der Lieferung von Schotter-Kieswagen ab 1981 erschien bei den Dienstgüterwagen der Farbton Narzissengelb (RAL 1007) am Wagenkasten außen und am Rahmen.⁶¹ Der Innenanstrich des Wagenkastens, die Drehgestelle, die Zug- und Stoßeinrichtungen waren graubraun (RAL 8019). Im Rahmen der Farbvorgaben für Reisezugwagen, das sich an Zuggattungen orientierte⁶², wurden einige Messwagen mit dem dreifarbigem Anstrich goldgelb (RAL 1004), pastellgelb (RAL 1034), kieselgrau (RAL 7032) versehen, dieser Anstrich setzte sich jedoch nicht allgemein durch. Stattdessen gab es Messwagen in den Farben goldgelb (RAL 1004), achatgrau (RAL 7038) und lichtgrau (RAL 7035).

Feuerlöschfahrzeuge wurden feuerrot (RAL 3000) gestrichen. Die Wagen der Tunnelrettungszüge, die für die tunnelreichen Neubau-Hochgeschwindigkeitsstrecken aufgebaut wurden und ab 1991 zum Einsatz kamen, erhielten zunächst einen vollständig goldgelben Wagenkastenanstrich (RAL 1004). Ab 1992 galten für die Schneeräumfahrzeuge geänderte Anstrichvorschriften: Die Seiten- und Stirnwände sowie das Dach wurden goldgelb (RAL 1004) gestrichen. Dies galt bei den Schneepflügen auch für die Pflugscharrückseiten sowie bei den Schneeschleudern für die Räumvorbauseitenteile und -rückseite sowie die Rafferblechrückseite. Dagegen erhielten die Pflugscharvorderseiten der Schneepflüge und die Wurfträder, Vorschneidpropeller, Rafferblechvorderseite und die Wurftraggehäuse der Schneeschleudern nun einen feuerroten Anstrich (RAL 3000).



Messwagen DB Dienstmh 327, 63 80 99-40 020-9 mit goldgelbem Wagenkasten und roten Anschriften (Foto Darmstadt 1993 Hans Ulrich Diener)



Niederbordwagen DB Kls-x 448, 42 80 346 7 030-0 als Wagen für Radsätze mit gelbem Feld (Foto Kranichstein 1996 Hans Ulrich Diener)

Bahneigene Güterwagen

Nach der Verschmelzung der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn und der damit einhergehenden Gründung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) begannen auch Überlegungen zur Modernisierung des äußeren Erscheinungsbildes der Güterwagen. Das Ergebnis dieser Überlegungen wurde 1995 veröffentlicht.⁶³ Mit dieser Veröffentlichung wurden die künftig verbindlichen Anstrichfarben der Güterwagen festgelegt:

„Die Güterwagen der Deutschen Bahn haben ein neues Erscheinungsbild. Die Wagen erhalten sukzessive einen roten Anstrich als primäres Erkennungsmerkmal. Die neue Farbe Rot steht für ein selbstbewußtes Auftreten, sie strahlt Aktivität, Stärke und Kompetenz aus. (...)“

Grundsätzlich kommen drei Farben zur Anwendung: Anthrazitgrau RAL 7016 für Dächer, Verkehrsrot RAL 3020 für

Seiten- und Frontwände, Tiefschwarz (RAL 9005) für Laufwerk, Untergestell, Zug- und Stoßeinrichtungen.“

Damit kehrte man bei den Farben des Untergestells, des Laufwerks und der damit verbundenen Einrichtungen wie Puffern, Kupplungen, Bremsausrüstung usw. wieder zum schwarzen Anstrich zurück, wie er bis 1977 gültig war. Mit dem Anstrich der Seiten- und Stirnwände der Wagenkästen wurde hingegen eine auffallende Änderung von Rotbraun nach Verkehrsrot vollzogen. Mit dieser Farbe wollte man sich von den übrigen auf europäischen Schienen verkehrenden Güterwagen „optisch herausragend“ abheben. Ob dies gelungen ist, kann der Betrachter anhand der heute verkehrenden verkehrsroten Güterwagen der DB AG beurteilen, deren Unterhaltungszustand und insbesondere Farbpflege nicht unbedingt immer der ursprünglichen Intention entsprechen.



Einer der ersten Güterwagen in der Farbgebung der DB AG mit verkehrsrotem Aufbau und schwarzem Untergestell, noch ohne DBAG-Zeichen, war der 82 80 664 7 004-2 Falnqq 130. (Foto Niesky Juni 1995)

Es gibt inzwischen aber auch Abweichungen vom verkehrsroten Farbkonzept. Es handelt sich dabei um Wagen, die von der DB AG bei anderen Bahngesellschaften wie SNCB oder AAE eingekauft oder angemietet worden sind.

Bei solchen Wagen wurde meist der originäre Anstrich beibehalten, sodass dann auch hellgrüne, blaugrüne oder graue Wagen zum Bestand der DB AG gehören.



Schüttgutwagen der DB Cargo Fals 174, 31 80 665 4 784-1 in blaugrüner Lackierung, weil von der SNCB angemietet und nicht neu gestrichen; selbst das Firmenzeichen B-Cargo ist noch vorhanden (Foto Mannheim 1999 Hans Ulrich Diener)

Privatgüterwagen

Auch nach der Privatisierung der deutschen Staatsbahnen gibt es noch den Begriff Privatgüterwagen, obwohl nun eigentlich alle Güterwagen Privateigentum sind. Die Definition lautet daher nun folgendermaßen: „Privatgüterwagen sind Güterwagen, dessen Halter den Wagen bei einem EVU (= Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen) eingestellt hat.“⁶⁴

Beim Anstrich der Privatgüterwagen beobachtet man seither eine zunehmende Farbvielfalt bei den verschiedenen Bauarten und Einstellern. Grundsätzliche Regeln mit Farbfestlegungen wie bisher gibt es offensichtlich nicht mehr. Nach wie vor sind aber die Kesselwagen für Flüssiggase und weiße Ware meist mit einem hellen Anstrich versehen (hellelfenbein RAL 1013, silbergrau RAL 7001, cremeweiß RAL 9001, grauweiß RAL 9002, verkehrsweiß RAL 9010 usw.), die für schwarze Ware meist mit einem dunklen (anthrazitgrau RAL 7016, schwarzgrau RAL 7021, graphitgrau RAL 7024, tiefschwarz RAL 9005 usw.). Neuere Wascosa-Kesselwagen sind in einem dunklen Blau gestrichen. Es gab auch DHL-Kesselwagen in Gelb, und es gibt grüne On-Rail-Kesselwagen.

Bei den übrigen Ladegütern für Kesselwagen und den anderen Wagenbauarten (Kühlwagen, Wagen für Kraftfahrzeuge usw.) herrschen mittlerweile zahlreiche Buntfarben entsprechend den Vorgaben der Unternehmensbilder der Einsteller vor, die hier nicht weiter untersucht werden können.

Dienstwagen

Zunächst wurden die unterschiedlichen Lackierungsvarianten für die Bahndienst- und Dienstgüterwagen von DB und DR beibehalten. Bei anstehendem Neuanstrich erhielten vereinzelt auch Fahrzeuge der DR den Anstrich in Ozeanblau (RAL 5020), wie er für die DB üblich war. Seit 2000 gibt es keine Dienstgüterwagen bei der DBAG mehr, sodass dieses Thema abgeschlossen ist.

Wagen der Tunnelrettungszüge erhielten ab 1996 einen vollständig leuchtroten Anstrich (RAL 3024).

1998 wurde Verkehrsrot (RAL 3020) als neue Einheitsfarbe auch für die Bahndienstwagen festgelegt. Diese Farbe erhielten Lü-Begleitwagen, Schneepflüge, Kranwagen, Gegengewichtswagen, Kranschutzwagen, Kranmannschaftswagen, Hilfsgerätewagen, Hilfszugwagen und Wagen der Tunnelrettungszüge.



Eichgerätewagen DBAG 40 80 947 4 014-3 und Eichfahrzeug 40 80 947 5 068-9 in grünem bzw. schwarzem Anstrich mit DB-Zeichen (Foto Hamburg 1999 Benno Wiesmüller)



Kranwagen DBAG 80 80 9790 015-9 mit verkehrsrotem Ober- und tiefschwarzem Unterwagen (Foto Bebra 2005 Rudolf Ossig)

Ausblick

Vergleicht man die Entwicklung der Farbgebung der Güterwagen mit der der Reisezugwagen, so ist hier eine viel größere Kontinuität festzustellen. Die meisten DB- und DR-Güterwagen waren rotbraun gestrichen, in einer Farbe, die bereits zu Beginn des in dieser Schrift betrachteten Zeitraumes in Nord- und Mittel-Deutschland verbreitet war.

Die Aufgabe der grünen „süddeutschen“ Güterwagenfarbgebung ab 1910 darf man aus ästhetischen Gründen wohl bedauern, sie ist aber angesichts der billigeren und weniger schmutzempfindlichen Anstrichstoffe in Rotbraun durchaus verständlich. Auch bei den ausländischen Bahnverwaltungen war der rotbraune Anstrich vorherrschend, weil wirtschaftlich und zweckmäßig, sodass die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn mit dem bis

1993 gültigen Farbkonzept nicht alleine dastanden. Selbst die Änderung des Wagenkastenanstrichs der DB AG zu Verkehrsrot führte letztlich nur zu einer feurigeren Variante des ursprünglichen rotbraunen Anstrichs. Wenn diese Farbe dann durch den Eisenbahnbetrieb verschmutzt wird, unterscheidet sich ihr Farbeindruck kaum noch vom früheren rotbraunen Anstrich der Güterwagen.

Eine gewisse farbliche Auflockerung erhielten die Güterzüge zeitweise durch die kieselgrauen und aluminiumfarbigen Wagen. Die Güterwagen anderer Bahnverwaltungen und die zahlreichen Privatfahrzeuge und Container mit ihren vom Konzept abweichenden Anstrich sorgen heute dafür, dass trotz der rot- und graubraunen, verkehrsroten und schwarzen Grundfarben ein abwechslungsreiches Bild entsteht.

BESCHRIFTUNGEN (HO)

Gaßner
BESCHRIFTUNGEN

Jägerstraße 24
82024 Taufkirchen
Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,65 €) Bitte Epoche(n) angeben (2 oder 3)!

www.gassner-beschriftungen.de

email@gassner-beschriftungen.de



BEZEICHNUNG von STAATSBAHNGÜTERWAGEN



Unter dem Stichwort „Bezeichnung“ werden im folgenden alle Anschriften, Kennzeichen und Schilder verstanden, die für die Zwecke des Betriebes und des Verkehrs an den Fahrzeugen angebracht sind.

Die Anschriften an Güterwagen erfüllen im Wesentlichen die Aufgaben:

- Identifizierung und Übergangsfähigkeit
- Angaben zur Ladekapazität
- Angaben zu Abmessungen
- Angaben zur Bauart
- Angaben über Beschränkungen
- Angaben zur Unterhaltung
- Sonstiges

Hinzu kommen weitere Anschriften, die nur zeitweise angebracht werden (z. B. Haftpflichtanschriften) oder nur für bestimmte Zwecke von Bedeutung sind (z. B. Untersuchungsanschriften, Bedienungshinweise, Warnhinweise, Verbote). Zur Bezeichnung gehören alle Elemente, die als Schriftzeichen, Symbole, geometrische Figuren, Bildzeichen usw. an den Fahrzeugen angebracht sind, um damit besondere technische oder betriebliche Merkmale hervorzuheben.

Die Bezeichnung der Güterwagen kann durch fünf verschiedene Techniken hergestellt werden:

- **Abziehen, Aufkleben**

Mit Hilfe von Abziehbildern oder Aufklebern werden kompliziertere Anschriften (mehrfarbige Anschriften, Wappen, Bildzeichen, Piktogramme) durch Druck hergestellt und durch Abziehen oder Aufkleben am Wagen angebracht.

- **Anschriftenübertragung**

Hierbei werden aus Folien vorgefertigte (mit Schneidplottern ausgeschnittene und entgitterte) meist einfarbige Anschriftenübertragungsbilder durch Übertragung auf den Fahrzeuganstrich angebracht.

- **Beschilderung**

Schilder für die dauerhafte Bezeichnung von Wagen wurden gegossen, geprägt oder gestanzt und am Wagen angeschraubt, angenietet oder angeschweißt. Beispiele sind die Herstellerschilder, die Schilder an den Bremsumstelleneinrichtungen oder die Untersuchungsschilder.

- **Bohrungen**

Durch Bohrungen in den Langträgern der Güterwagen konnten einfache Schriftbilder hergestellt werden. Ein Beispiel ist die Bohrmarke DR an den Güterwagen der Deutschen Reichsbahn ab 1922.

- **Schablonierung**

Die wohl bei Güterwagen häufigste Art der Bezeichnung dürfte die mit Hilfe von Schriftschablonen hergestellte Bezeichnung sein, bei der vorgefertigte Schablonen für Buchstaben, Ziffern und geometrische Elemente aufgelegt und mit Farbe und Pinsel oder Spritzpistole bestrichen werden.

Die Entwicklung der Bezeichnung von Güterwagen von der Zeit der Länderbahnen bis heute ist in den folgenden Abschnitten dargestellt.

Länderbahnen bis 1910

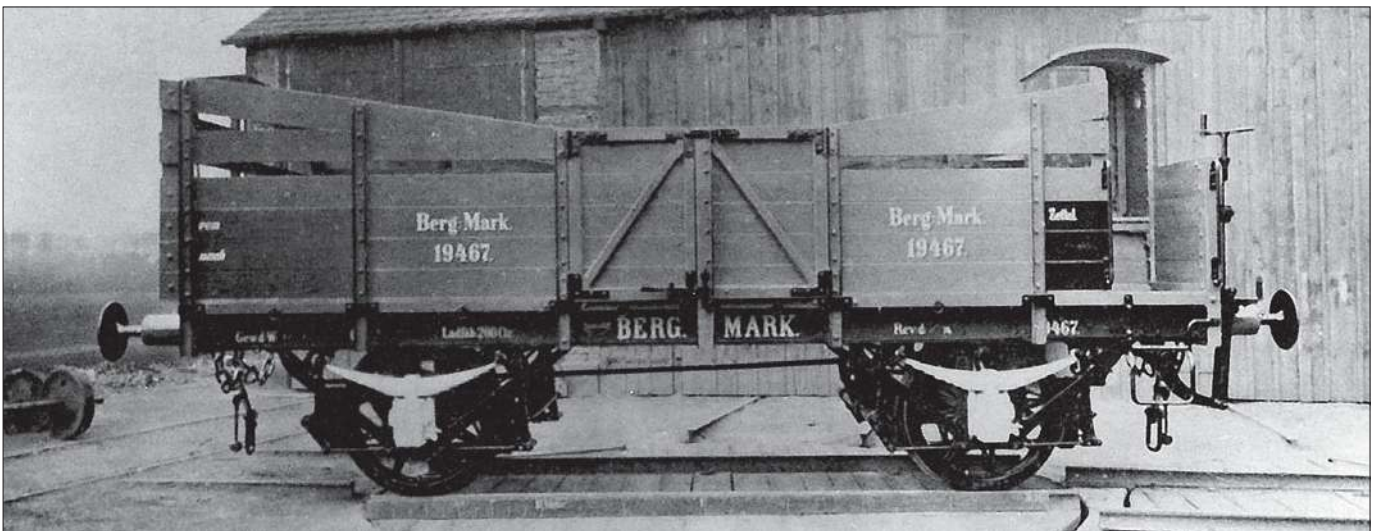
Gemeinsame Bestimmungen

Für den Inhalt der Anschriften an Eisenbahnwagen waren recht früh einheitliche Bestimmungen für die im Deutschen Reich tätigen Eisenbahnen festgesetzt worden, u. a. um den zuständigen Behörden die Aufsicht und Überwachung zu erleichtern.

Das „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ vom 4. Januar 1875, gültig ab 1. April 1875 für alle Eisenbahnen Deutschlands, bestimmte in seinem § 18 über die Anschriften an Eisenbahngüterwagen Folgendes:⁶⁵ „Jeder Wagen muß Bezeichnungen erhalten, aus welchen zu ersehen ist:

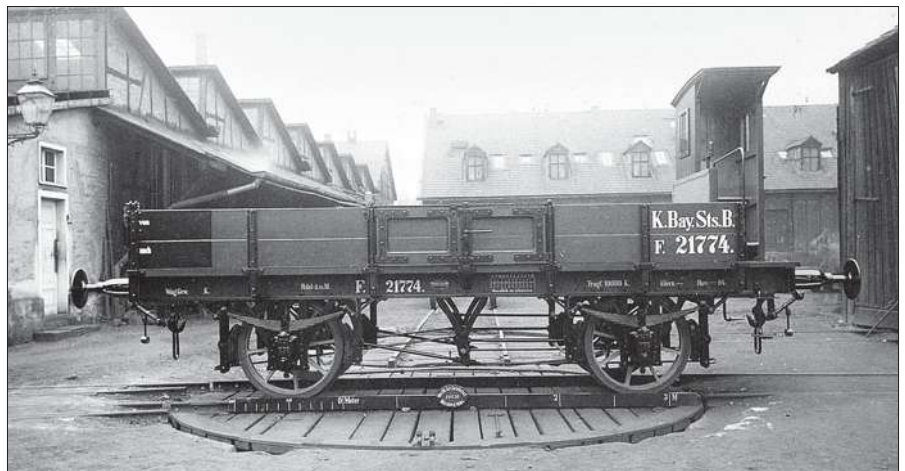
- die Eisenbahn, zu welcher er gehört
- die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten- und Revisions-Registern geführt wird
- das eigene Gewicht, einschließlich der Achsen und Räder
- das größte Ladegewicht, mit welchem er belastet werden darf
- das Datum der letzten Revision.“

Dieselben Bestimmungen enthält auch die „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“, gültig ab 1. Juli 1878, im § 19.



Dieses Foto stammt aus dem Jahre 1878, man möge die geringe Unschärfe angesichts dieses Alters verzeihen. Der offene Wagen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn trägt die zu diesem Zeitpunkt mindestens notwendigen Anschriften: Die Eigentumsbezeichnung (Berg. Mark.), die Wagenummer (19467) am Wagenkasten und außerdem am Langträger. Am rechten Ende des Wagenkastens ist diese Anschrift wiederholt, weil der Wagen abnehmbare Seitenwände besitzt. Am Langträger befinden sich noch die Anschriften für Eigengewicht (Gew. d. W.), das Ladegewicht (Ladefäh. 200 Ctr.) und die letzte Revision (Rev. d. / 73). (Werkfoto 1873 Nürnberg)

Gemäß den Vorschriften von 1875 ist auch dieser bayerische Niederbordwagen beschriftet. Am Wagenkasten befinden sich das Eigentumsmerkmal „K. Bay. Sts. B.“ sowie die Wagenummer „21774“. Zusätzlich ist der Serienbuchstabe F angeschrieben. Am linken Ende befindet sich das Feld für Kreideanschriften. Am Langträger sieht man von links nach rechts folgende Anschriften: „WagGew. K., Rdst. 3,21 M., F. 21774., Raster für Zeitschmierung, Tragf. 10000 K., Übern. -, Rev. - 84“. Die Daten für das Eigengewicht, die Übernahme und die Revision des Wagens sind noch nicht eingetragen. (Werkfoto 1884 Nürnberg)



Im Oktober 1881 bestimmte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, dass alle Wagen, deren Breiten- oder Höhendimensionen nicht dem in § 23 Absatz 1 der „Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands“, gültig ab 1. Oktober 1878, vorgeschriebenen Profil entsprechen, zusätzlich mit einem gleichseitigen gelben Dreieck vor dem Revisionsvermerk zu versehen sind. Bei den Wagen, die sogar das in § 23 Absatz 3 bestimmte Profil überschritten, war außerdem noch eine weiße Kreisfläche an den Wagenecken über dem gewölbten Puffer anzubringen.

Die „Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen“, gültig ab 1. August 1883, bestimmten zusätzlich, dass die für bestimmte Transporte besonders gebauten oder mit besonderer Einrichtung versehenen Wagen mit der Bezeichnung „Spezialwagen“ zu versehen sind. Außerdem waren danach diese Wagen, sofern sie stets zu bestimmten Stationen behufs Beladung zurückkehren sollen, mit dem Namen der Station zu beschriften.

Das ab 1. April 1886 für die Haupteisenbahnen gültige „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ enthält in § 18 erweiterte Bestimmungen für die Bezeichnung der Güterwagen:

„Jeder Wagen muß Bezeichnungen erhalten, aus welchen zu ersehen ist:

- die Eisenbahn, zu welcher er gehört
- die Ordnungsnummer
- das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und anschließend der losen Inventariestücke
- das Ladegewicht und die Tragfähigkeit
- die Länge des Radstandes
- das Datum der letzten Revision.“

Hinzugekommen sind also die Angaben für die Tragfähigkeit sowie für den Radstand. Die Angabe der Tragfähigkeit, die in der Regel höher als das Ladegewicht ist, war notwendig geworden, damit Güterwagen beim Transport von bestimmten Gütern besser ausgenutzt werden konnten.

Die Tragfähigkeit eines Wagens wurde in der Regel um 5% höher angenommen als das Ladegewicht. Damit wollte man einen Spielraum erreichen, der es gestattete, den Wagen bis zu seinem höchstzulässigen Ladegewicht zu beladen, ohne die Tragfähigkeit der Achsen zu überschreiten. Dies ist insbesondere bei offenen Wagen von Bedeutung, bei denen sich das Gewicht der Ladung während des Transports durch Witterungseinflüsse (Regen, Schnee) erhöhen kann.

Im Jahr 1887 vereinbarten sechs europäische Staaten die „Bestimmungen betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen“. Diese traten am 1. April 1887 in Kraft und waren für die Eisenbahnen in Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Rumänien und der Schweiz verbindlich. Auch in diesen Bestimmungen finden sich Vorschriften über die Bezeichnung der Wagen, die mit den deutschen von 1886 praktisch identisch sind.

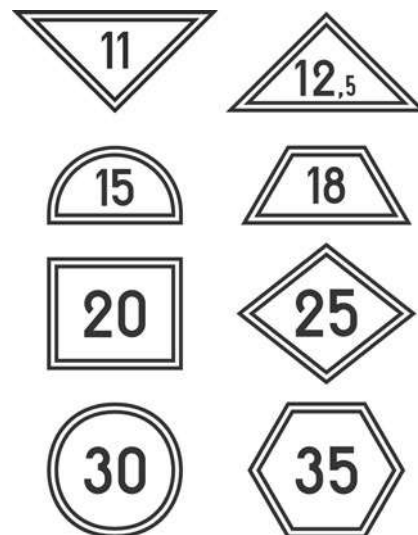
Um 1891 wurde bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen

eine zusätzliche Kennzeichnung der Güterwagen eingeführt, die es ermöglichte, auch auf größere Entfernungen hin das Ladegewicht eines Wagens zu erkennen. Zu diesem Zweck verwendete man für jedes Ladegewicht anders geformte Zeichen. Der preußischen Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen (Ausgabe 1905) entnehmen wir dazu folgende Anweisung:

„Güterwagen mit 12,5, 15, 20, 25 und 30 Tonnen Ladegewicht sind durch Figuren in weißer Farbe mit doppeltem schwarzem Rande und eingeschriebener Tonnenzahl in der auf folgender Zeichnung dargestellten Form zu kennzeichnen. Diese Figuren sind an den Seitenwänden auf dem äußersten rechtsseitigen Felde, an den Kopfwänden in der Mitte, und zwar an Wagen mit hölzernem Kasten auf dem obersten Verschalungsbrett, an Bremswagen auch an der Stirnwand des Bremserhauses - in der Mittelachse des Wagenkastens - in derselben Höhe wie an den Seitenwänden, und an eisernen Wagen ebenfalls möglichst hoch anzubringen.“

Im Jahr 1908 kam als weiteres Ladegewichtszeichen die Figur für Wagen mit 18 Tonnen Ladegewicht hinzu. Bis 1911 waren dann auch noch Figuren für 11- und 35-Tonnen-Wagen hinzugekommen.

Die Anbringung dieser Zeichen an den Güterwagen war bis 1948 in den westlichen Besatzungszonen Deutschlands, bis 1954 bei der Deutschen Reichsbahn vorgeschrieben.



Mit den geometrischen Ladegewichtszeichen hatte man die Wagen so gekennzeichnet, dass man ihr Ladegewicht schon aus größerer Entfernung anhand der Form der Anschrift gut erkennen konnte. (1:10)

Am 1. Januar 1893 löste die „Betriebsordnung für die Haupt-Eisenbahnen Deutschlands“ das Bahnpolizei-Reglement ab. Gleichzeitig trat eine neue Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands in Kraft.

In § 18 bzw. § 19 dieser Verordnungen wird wiederum geregelt, wie die Wagen zu bezeichnen sind:

„Jeder Wagen muß Bezeichnungen haben, aus welchen zu ersehen ist:

- die Eisenbahn, zu welcher er gehört
- die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten geführt wird
- das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Ausrüstungsgegenstände
- bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit
- der Zeitpunkt der letzten Untersuchung
- der Radstand
- das etwaige Vorhandensein von Lenkachsen und die Verschiebbarkeit der Mittelachse
- bei Wagen, deren Achslager für periodische Schmierung eingerichtet sind, der Zeitpunkt der letzten Schmierung.“

Neu sind in dieser Verordnung die Angaben über Lenkachsen bzw. verschiebbare Mittelachsen sowie der Schmieraster für die Achslager. Außerdem ist vermerkt, dass die drei letztgenannten Anschriften bei Schmalspurwagen entfallen können.

Mit der Einführung der „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“, gültig ab 1. Mai 1905, wurden die Vorschriften über die Bezeichnung der Wagen erheblich erweitert. In § 42 (Anschriften an den Wagen) finden sich dazu folgende Angaben: „An beiden Langseiten der Wagen sind folgende Anschriften anzubringen:

- eine Kennzeichnung der Eigentumsverwaltung
- die Ordnungsnummer
- das Eigengewicht einschließlich der Achsen, Räder und dauernd im Wagen mitgeführten Ausrüstungsgegenstände
- bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit
- das auf 1 m Wagenlänge einschließlich der Puffer entfallende Gesamtgewicht, wenn es 3,1 t/m übersteigt
- der Radstand
- das Vorhandensein von Lenkachsen und verschiebbaren Mittelachsen
- die Art und Wirkungsweise der durchgehenden Bremse
- der Inhalt der Gasbehälter
- der Zeitpunkt der letzten Untersuchung
- bei Wagen, die für Zeitschmierung eingerichtet sind, die Schmierfrist und der Zeitpunkt der letzten Schmierung
- bei Personen- und bedeckten Güterwagen die Anzahl der für Truppenbeförderung benutzbaren Sitzplätze, bei letzteren Wagen auch die Anzahl der unterzubringenden Pferde
- bei den zur Viehbeförderung geeigneten Wagen der Inhalt der Bodenfläche
- bei den für Militärbeförderung nicht geeigneten Wagen der Buchstabe (u).“

Neu sind hier also die Anschriften über die Bremse, den Gasbehälterinhalt (nur von Bedeutung bei Gepäckwagen), die Militärtransporte und die Bodenfläche sowie das Metergewicht. In den Erläuterungen zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist außerdem vermerkt, dass bei Drehgestellwagen außer dem Gesamtradstand der Radstand der Drehgestelle anzuschreiben ist.

Die Angaben zur durchgehenden Bremse (z. B. Luftdruck-

bremse [West.] oder Luftdruckleitung) wurden an den Langträgern in roter Farbe angeschrieben. Das Metergewicht war ebenso wie die Angaben „Spezialwagen“ und „Station ...“ immer in schwarzer Farbe auf weißem Grund mit schwarzem Rand in der Form „3,2 t/m“ ausgeführt.

Im zunehmenden internationalen Eisenbahngüterverkehr gab es natürlich immer wieder Sprachschwierigkeiten, die dazu führten, dass die an den Fahrzeugen in deutscher Sprache angebrachten Anschriften im Ausland nicht richtig oder gar nicht erkannt wurden. Dies scheint insbesondere bei dem für fremde Zungen ungewöhnlichen Wort „Vereinslenkachsen“ der Fall gewesen zu sein, was ausländische Bahnbedienstete möglicherweise dazu veranlasste, Wagen mit einem Achsstand über 4,5 m zurückzuweisen, weil sie die im internationalen Verkehr notwendige Eigenschaft einstellbarer Achsen anscheinend nicht aufwiesen. Um diesem Problem in Zukunft auszuweichen, wurde in der „Technischen Einheit“ um 1905 ein Bildzeichen für „Vereinslenkachsen“ eingeführt, das an allen Wagen mit dieser Achsbauart und einem Radstand über 4,50 m anzuschreiben war. Hierbei handelt es sich meines Wissens um das erste Bildzeichen mit internationaler Bedeutung an Eisenbahnfahrzeugen. Ihm sollte im Laufe der Zeit noch eine ganze Menge weiterer folgen, die aus denselben Gründen der internationalen Verständigung eingeführt wurden.

Das Zeichen für Vereinslenkachsen wurde ab etwa 1905 unter oder neben der Anschrift „Vereinslenkachsen“ an allen Güterwagen mit einem Achsstand über 4,5 m angebracht. 1908 folgte die Bezeichnung von Privatgüterwagen mit dem Buchstaben P im Rahmen. Diese Anschrift wurde an allen Güterwagen, die von Privaten in den Park der Staatsbahnen eingestellt waren, unmittelbar hinter der Wagennummer an den Seitenwänden und an den Langträgern angeschrieben. Wagen der Privatbahnen erhielten dieses Zeichen nicht.

Die „Bestimmungen betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE), Fassung 1913“ schrieben zusätzlich vor, dass Transitwagen im Sinne des § 22 (2) das Transitzeichen T rechts an den Langseiten möglichst in Augenhöhe tragen müssen. Unter Transitwagen waren alle Güterwagen zu verstehen, die ohne besondere Prüfung ihrer Querschnittsmaße auf alle dem internationalen Verkehr dienenden Linien übergehen konnten. Dazu mussten sie bestimmten Bedingungen entsprechen, die in § 22 (2) der TE geregelt waren.

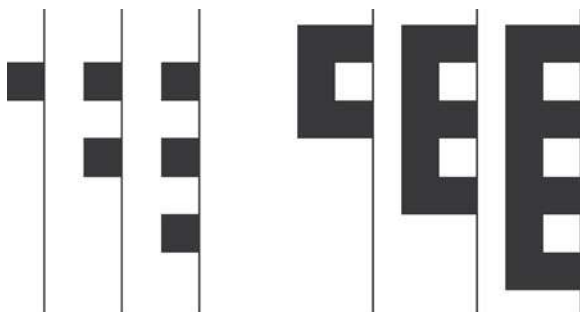


Das 1905 eingeführte Zeichen für Vereinslenkachsen kennzeichnete alle Wagen mit einem Achsstand über 4,5 m, wenn sie einstellbare Achsen besaßen; unten links: Ab 1908 wurden die Privatwagen, die in den Park einer Staatseisenbahn eingestellt waren, hinter der Wagennummer mit dem P-Zeichen gekennzeichnet; unten rechts: Das Transitzeichen wurde 1914 eingeführt. Es bezeichnete alle Wagen, die ohne besondere Prüfung der Querschnittsmaße im internationalen Verkehr übernommen werden konnten. (1:10)

Mit der Einführung durchgehender Bremsen in den Güterzügen der Eisenbahnen war es aus betrieblichen Gründen zunehmend wichtig geworden, die Güterwagen so zu kennzeichnen, dass die Bremsbauart bereits aus größerer Entfernung erkannt werden konnte. Im Ersten Weltkrieg entschied man sich deshalb zu einer „vorläufigen“ Sonderkennzeichnung von Güterwagen, die mit Druckluftbremse oder Druckluftleitung ausgerüstet waren. An den vier Ecksäulen der Wagenkästen oberhalb der Rangierergriffstangen (siehe Bild Seite 93 unten) bzw. an den vier Ecken der Untergestelle wurden zu diesem Zweck ab 1918 Eckstreifen angebracht. Auf schwarzem und rotbraunem Anstrich waren dies Eckstreifen weiß, bei weißem Anstrich (N-Wagen) wurden sie schwarz eingeraht.

Die Eckstreifen hatten folgende Bedeutung:

- | | |
|--------------------|--|
| • ein Eckstreifen | Druckluftleitung |
| • zwei Eckstreifen | Druckluftbremse Bauart Kunze-Knorr G |
| • drei Eckstreifen | Druckluftbremse Bauart Knorr oder Westinghouse mit GP-Wechsel. |



Ab 1918 war für die Güterwagen die Kennzeichnung der Bremsbauart durch auffällige weiße Streifen an den Wagenecken vorgeschrieben, links auf rotbraunem und schwarzem Anstrich (hier negativ dargestellt), rechts auf weißem Anstrich (1:20)

Serien- und Gattungsbezeichnung

In den oben zitierten Reglements und Verordnungen wurde nicht vorgeschrieben, dass die Eisenbahnwagen in Deutschland neben dem Identifizierungsmerkmal (Name der Eisenbahn, Betriebsnummer) auch mit einer Serien- oder Gattungsbezeichnung bezeichnet sein müssen. Gleichwohl war eine solche Bezeichnung für Betrieb und Verkehr sehr nützlich, sodass sie von einigen Eisenbahnen sehr frühzeitig eingeführt wurde. Eine Darstellung dieser Serien- oder Gattungszeichen ist in den Abschnitten der jeweiligen Länderbahnen (Abschnitt Preußen Seite 64 ff.) wiedergegeben.

Wegen des zunehmenden Güterverkehrs zwischen den verschiedenen Bahnverwaltungen war es natürlich beim Übergang von Güterwagen sehr hinderlich, dass Wagen gleicher Bauart oder gleichen Verwendungszweckes je nach Heimatbahn unterschiedliche Serienbuchstaben aufwiesen. Aus diesem Grund haben die Eisenbahnen nach und nach eine einheitliche Gattungsbezeichnung der Güterwagen eingeführt, die sich im Wesentlichen an den preußischen Richtli-

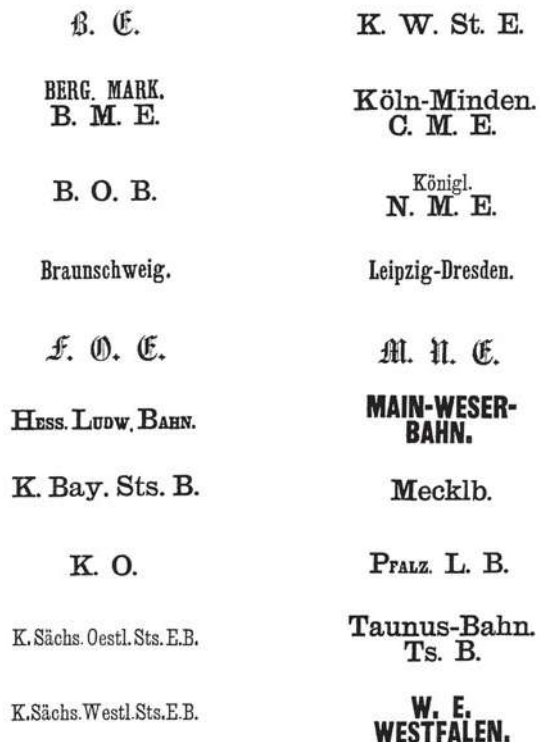
nien orientierte. Um die Jahrhundertwende dürften Güterwagen mit alten Serienbuchstaben daher kaum noch vorhanden gewesen sein.

Ausführung der Anschriften

In diesem Abschnitt sollen genauere Einzelangaben zur Ausführung der Anschriften gemacht werden. Dabei werden für die deutschen Länderbahnen folgende Merkmale genauer dargestellt:

- Form der Eigentumsbezeichnung
- Farbe und Form der Anschriften
- Anbringungsorte

Die Eigentumsbezeichnung (Wappen, Adlerbild, Krone, einfacher Schriftzug) ist das Kennzeichen, mit dem der Wagen dem Eigentum einer Eisenbahn zugeordnet werden kann. Es hat meist eine bestimmte Fernwirkung aufgrund seiner Größe und ist oft mehrfarbig ausgeführt. Auf den heutigen Betrachter üben diese Kennzeichen einen gewissen nostalgischen Reiz aus, zumal die Eisenbahnverwaltungen heutzutage vielfach sehr nüchterne Logos oder Signets zur Kennzeichnung ihrer Fahrzeuge verwenden.



Das „Verzeichniß der Eigenthumsmerkmale ...“ von 1864 enthält interessante Bezeichnungen für die Güterwagen verschiedener Eisenbahnen. Dieses Bild zeigt eine kleine Auswahl.⁶⁶

Farbe und Form der Anschriften und ihre Anbringungsorte (Wagenkastenseiten- und –stirnwände, Langträger usw.) sind bei der Rekonstruktion von Museums- und Modellbahnfahrzeugen von besonderer Bedeutung. Nur wenn auch diese Details stimmen, hinterlassen diese Fahrzeuge einen glaubhaften Eindruck.

Diese Darstellung beginnt mit den Eisenbahnen in Preußen, weil hierfür die ausführlichsten Informationen vorliegen. Die preußischen Staatseisenbahnen hatten ja schon sehr früh Normalien und Vorschriften für Anstrich und Bezeichnung der Wagen herausgegeben. Andere (insbesondere nord- und westdeutsche) Eisenbahnen haben häufig diese Vorschriften auch auf ihren Wagenpark angewendet.

Bei den Eisenbahnen der übrigen deutschen Länder wird dann im Wesentlichen auf Abweichungen gegenüber den preußischen Gegebenheiten verwiesen, soweit sich diese aus den zeitgenössischen Unterlagen, insbesondere Werk-aufnahmen und Wagenzeichnungen entnehmen lassen.

Preußen
Eigentumszeichen

Das „Verzeichniß der Eigenthums-Merkmale und des Farben-Anstrichs der Güterwagen deutscher und anschließender außerdeutscher Eisenbahnen“ aus dem Jahre 1864 enthält für die Eigentums-Bezeichnung der Güterwagen preußischer Eisenbahnen folgende Angaben.

Eigentumsmerkmale preußischer Eisenbahnen (1864)

Eisenbahn	Eigentumsmerkmal
Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn	A. D. R.
Bergisch-Märkische Eisenbahn	BERG. MARK. oder B.M.E. und Krone
Berlin-Anhaltische Eisenbahn	B. A. E.
Berlin-Hamburger Eisenbahn	B. H. E.
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	B. P. M. E.
Berlin-Stettiner Eisenbahn	B. St.
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	B. F. E.
Köln-Mindener Eisenbahn	Köln-Minden. oder C. M. E.
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	M. H. E.
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	M. L. E.
Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn	M. W. E.
Neiße-Brieger Eisenbahn	N. B. E.
Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	Königl. N. M. E. und Krone



Das hier gezeigte Adlerbild für Güterwagen der preußischen Staatseisenbahnen nach Blatt VI 10 wurde 1883/84 eingeführt (1:5).
(Musterzeichnung VI 10 K. P. E. V.)

Eisenbahn	Eigentumsmerkmal
Niederschlesische Zweigbahn	N. Z. E.
Oberschlesische Eisenbahn	O. S.
Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn	O. T. E.
Preußische Ostbahn	K. O. und Krone
Rheinische Bahn	R. E. G.
Rhein-Nahe-Eisenbahn	R. N. E. und Krone
Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	K. S. T. L. E. und Krone
Saarbrücker Eisenbahn	K. S. E. und Krone
Stargard-Posener Eisenbahn	St. P.
Westfälische Staatseisenbahn	W. E. oder WESTFALEN und Krone.

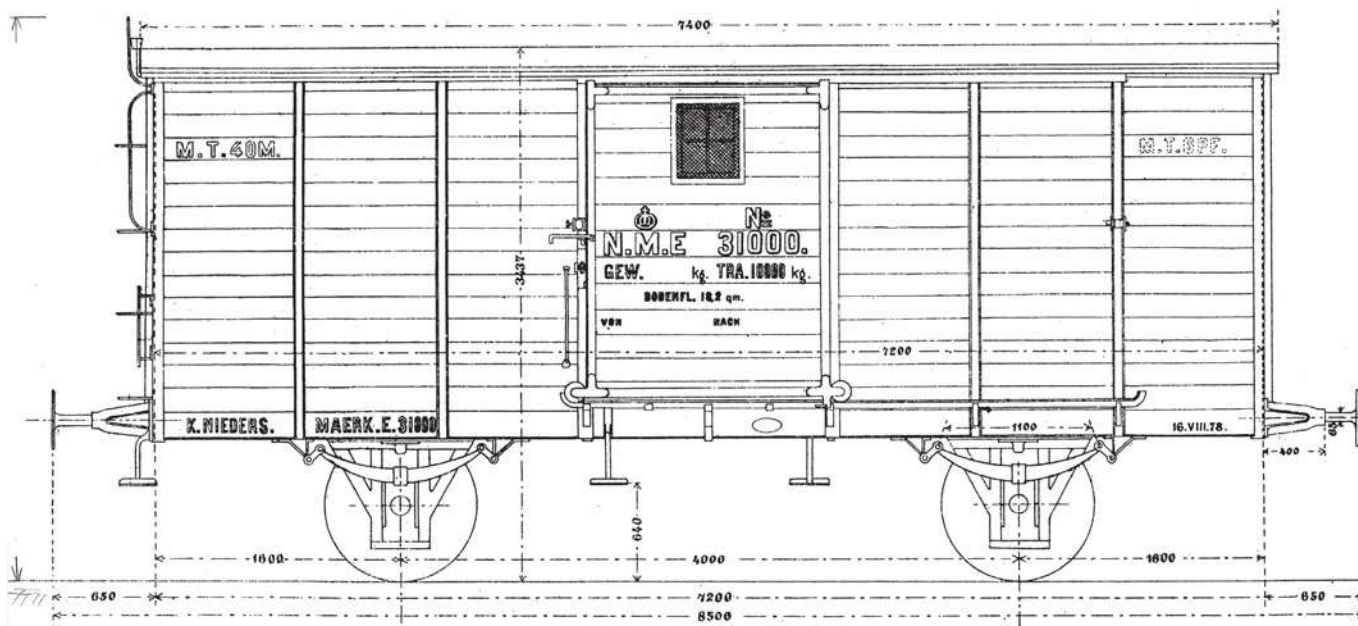
In der Frühzeit der preußischen Staatseisenbahnen gab es also Eigentumsbezeichnungen, die im Wesentlichen aus der abgekürzten Bezeichnung der Eisenbahn bestanden. Bei den dem preußischen Staat gehörenden Eisenbahnen war zusätzlich die königliche Krone angebracht, während die privaten Bahnen diese Krone nicht verwenden durften.

Form und Ausführung der Anschriften waren zu diesem Zeitpunkt in Preußen noch nicht einheitlich geregelt. Spätestens seit 1883/84 (Herausgabe der Normalien, Blatt VI 9, Anschriften an den Güterwagen) gibt es in Preußen jedoch einheitliche Regelungen für die Ausführung der Anschriften. Im Verein mit den um 1888 zusammengestellten Vorschriften über Anstrich, Bezeichnung und Nummerierung der Wagen und den Musterzeichnungen für Güterwagen können nun folgende Angaben gemacht werden:

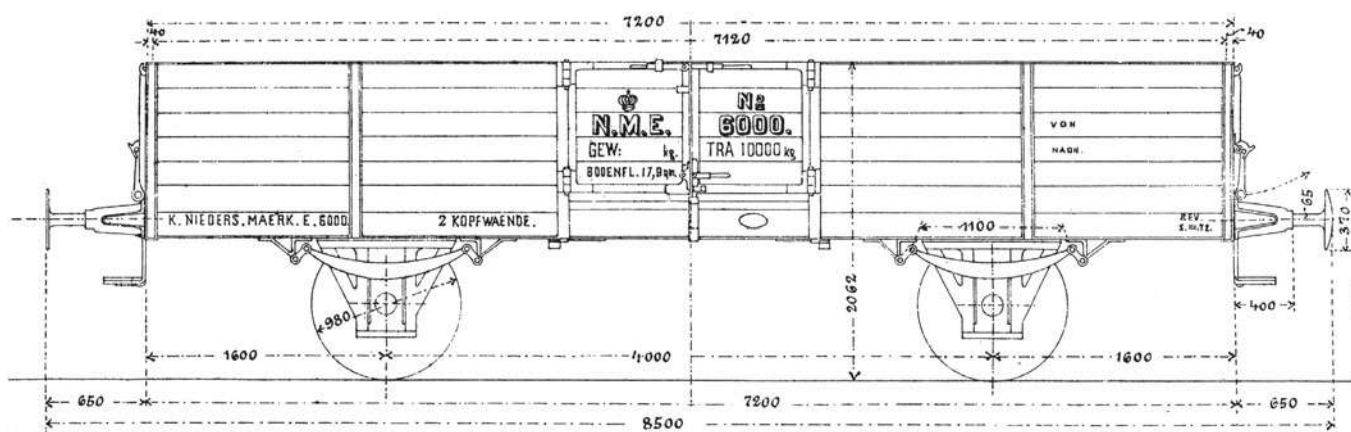
Die Eigentumsbezeichnung der Staatsbahngüterwagen in Preußen setzte sich aus dem allgemeinen und dem besonderen Eigentumsmerkmal zusammen.

Als allgemeines Eigentumsmerkmal wurde für alle Güterwagen der Staatseisenbahnen der preußische heraldische Adler mit Krone und den Buchstaben K. P. E. V. auf einem achteckigen weißen Schild mit schwarzem Rand bereits 1883/84 eingeführt (Normalien, Blatt VI 10, Adler für Güterwagen, siehe Bild unten). Als besonderes Eigentumsmerkmal benutzte man zusätzlich den Namen der Eigentumsdirektion, der der Wagen jeweils gehörte.

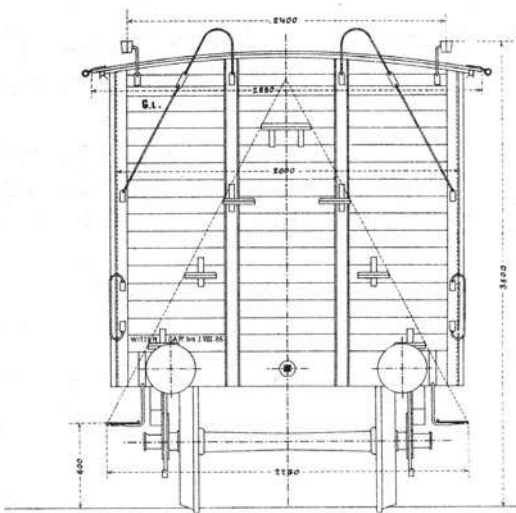
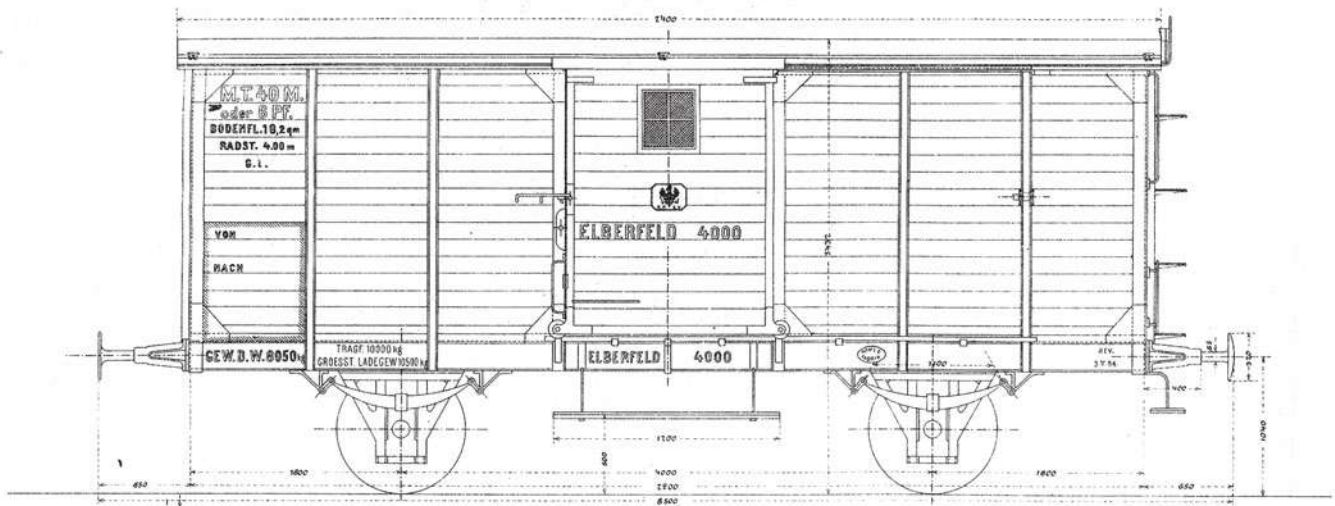
Als Sonderfall der preußischen Eisenbahnen muss hier die Königliche Militair-Eisenbahn genannt werden, die 1874 eröffnet wurde. Die Güterwagen dieser Bahn trugen ebenfalls den preußischen Adler, jedoch mit der Unterschrift. Kgl. Mil. E. als allgemeines und „Kgl. Mil. E.“ als besonderes Eigentumszeichen (siehe Bild Seite 68 unten).



In den Normalien für Betriebsmittel von 1878 finden sich Beispiele für die Anschriften an preußischen Güterwagen aus jener Zeit. An der Schiebetür dieses gedeckten Güterwagens sehen wir die Eigentumsbezeichnung N. M. E. (für Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn) nebst Krone, die Wagenummer, das Eigengewicht, die Bodenfläche sowie das Feld für Kreideanschriften mit den Wörtern „von“ und „nach“. Im linken Seitenwandfeld sind die Angaben für Militärtransporte (M. T. 40 M.) eingetragen, die im rechten Seitenwandfeld ggf. noch durch „M. T. 6 PF.“ erweitert sein können, wenn die Beförderung von Pferden möglich ist. Am Langträger befinden sich der Name der Eisenbahn in längerer Form, die Wagenummer und das Untersuchungsdatum. (Zeichnung N. M. E.)



Aus den Normalien von 1878 stammt auch diese Zeichnung eines offenen Güterwagens der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Die Eigentumsbezeichnung mit Krone, die Wagenummer, das Eigengewicht und die Bodenfläche sind an den Drehtüren angebracht. Das Feld für Kreideanschriften mit den Wörtern „von“ und „nach“ befindet sich am rechten Wagenende. Die Langträgeranschriften entsprechen denen des gedeckten Güterwagens, zusätzlich befindet sich hier noch die Angabe loser Wagenteile (2 KOPFWAENDE). (Zeichnung N. M. E.).



Beschriftung der gedeckten Güterwagen der preußischen Staatseisenbahnen ab 1883/84; Eigentumszeichen, Bezirk und Betriebsnummer sind in Wagenmitte auf der Tür angebracht, im linken Seitenwandfeld befinden sich die Angaben für Militärtransporte, Ladefläche und Radstand, darunter die Gattungsbezeichnung „G.I.“ und ganz unten das Feld für Kreideanschriften, am Langträger von links sehen wir die Angaben zu Eigengewicht, Ladegewicht, Tragfähigkeit, in der Mitte sind die Anschriften des Eigentumsbezirks und der Betriebsnummer wiederholt, rechts der Wagenmitte sitzt das Fabrikschild und ganz rechts das Untersuchungsdatum, an der Stirnwand oben links ist das Gattungszeichen wiederholt, über dem Puffer mit gewölbtem Teller sind Heimatausbesserungswerk und Gewährleistungsfrist eingetragen (Musterzeichnung IIb 1 [1. Auflage] K. P. E. V.)

Im Jahr 1897 entstand die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft mit dem Übergang der Hessischen Ludwigsbahn in den gemeinsamen Betrieb der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. Für die in Mainz eingerichtete Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion wurde eigens ein neues allgemeines Eigentumsmerkmal geschaffen, um dem hessischen Löwen in der Betriebsgemeinschaft auch äußerlich ein gewisses Gewicht zu geben. Für

Güterwagen bestand das Eigentumszeichen aus einem achteckigen weißen Schild mit gelbem Rand, auf dem der preußische Adler im silbergrauen Wappen und der hessische Löwe im blauen Wappen und die Buchstaben K. P. u. G. H. St. E. gelb auf weißem Grund angebracht waren (siehe Bild unten). Alle der Direktion Mainz zugeteilten Gepäck- und Güterwagen erhielten ab 1897 nach und nach dieses Wappen. 1915 wurde das Eigentumszeichen geändert (Bild Seite 67 oben).



Das Eigentumszeichen für die Gepäck- und Güterwagen der KED Mainz wurde ab 1897 angebracht; dieses Schild ist offenbar „echt gelaufen“, denn es zeigt die Umwelt- und Betriebseinflüsse seiner Zeit deutlich. (Foto: Sammlung www.Lokschilder.info, zuletzt abgefragt 14. Juni 2016)



Dieses Wappen mit preußischem Adler und hessischem Löwen trugen die Güterwagen der ED Mainz ab 1915, wie es auf diesem Bild zu sehen ist. (Werkzeichnung Carl Schimpf, Sammlung Dr. Scheingraber)

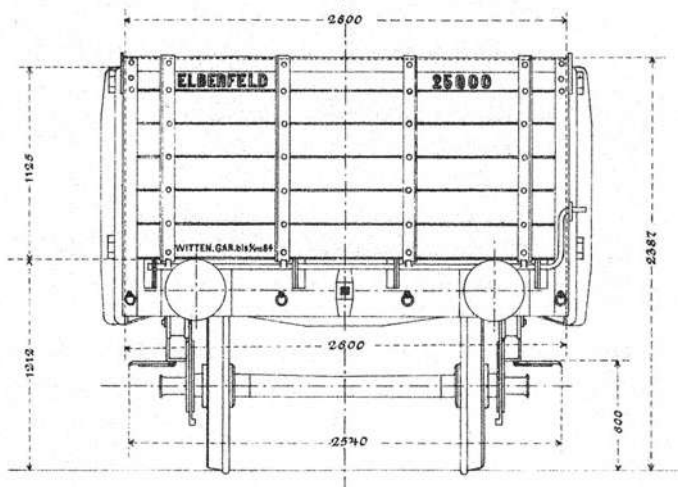
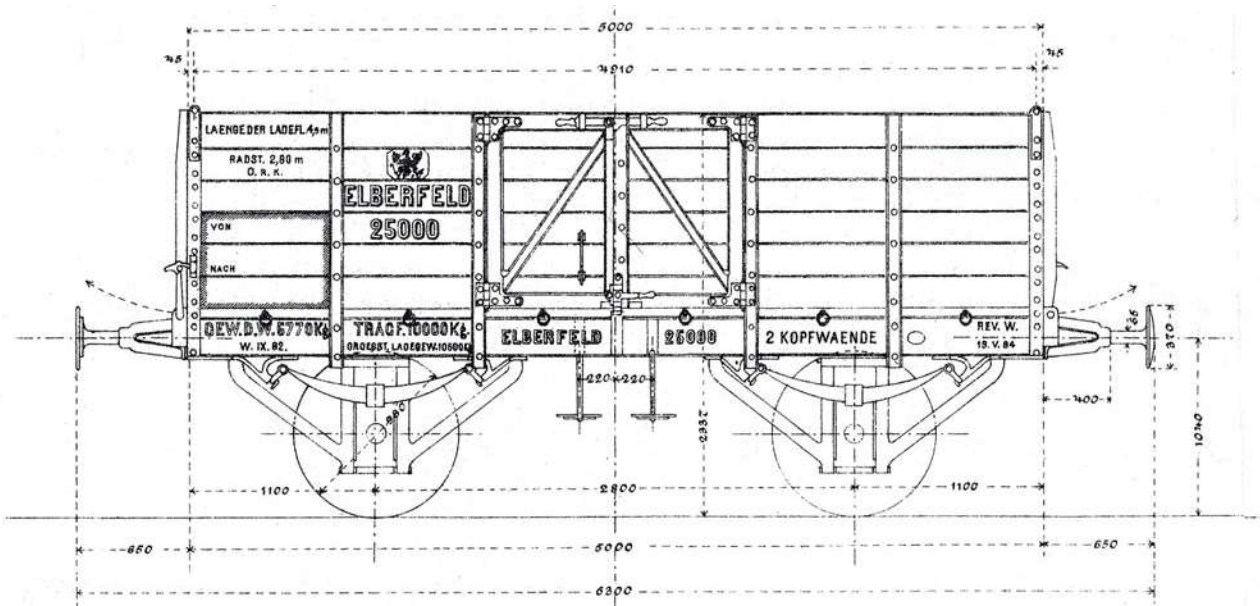


1915 erhielt auch der Adler für Güterwagen eine neue und gefälligere Form mit filigranen Schwingenfedern. (Musterzeichnung Vld 52 K. P. E. V.)

1915 erschien erneut ein geändertes Adlerbild nach Musterzeichnung Vld 52 an den preußischen Güterwagen, das in dieser Form bis 1918 verwendet wurde. Der Adler im preußisch-hessischen Gemeinschaftswappen ist in gleicher Weise überarbeitet worden (Bild rechts oben und Bild darunter).



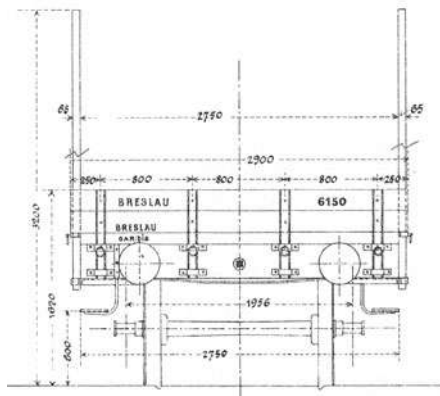
Am DB-Museumswagen Altona 15026 Gm wurden die Eigentumsbezeichnung, die Wagennummer und das Gattungszeichen rekonstruiert, der Zeilenabstand und das Gattungszeichen sind zu klein ausgefallen (vgl. Bild auf Seite 21). (Foto 1985)



Beschriftung der offenen Güterwagen der preußischen Staatseisenbahnen ab 1883/84; Eigentumszeichen, Bezirk und Betriebsnummer sind im Seitenwandfeld links von der Tür angebracht, im linken Seitenwandfeld befinden sich die Angaben zu Ladelänge und Radstand, darunter die Gattungsbezeichnung „O.m.k.“ und ganz unten das Feld für Kreideanschriften, am Langträger sehen wir von links die Angaben zu Eigengewicht, Ladegewicht, Tragfähigkeit, in der Mitte die Anschriften des Eigentumsbezirks und der Betriebsnummer, rechts der Wagenmitte folgt die Angabe der losen Wagenbestandteile, und ganz rechts das Fabrikschild und das Untersuchungsdatum, an der Stirnwand sind Eigentumsbezirk und Betriebsnummer wiederholt, über dem Puffer mit gewölbtem Teller sind Heimatverbesserungswerk und Gewährleistungsfrist angeschrieben (Musterzeichnung Ilc 4 K. P. E. V.)

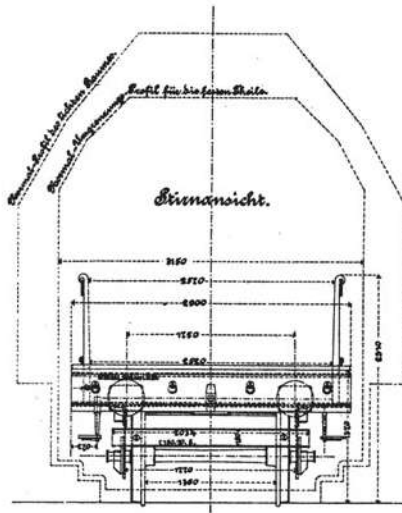
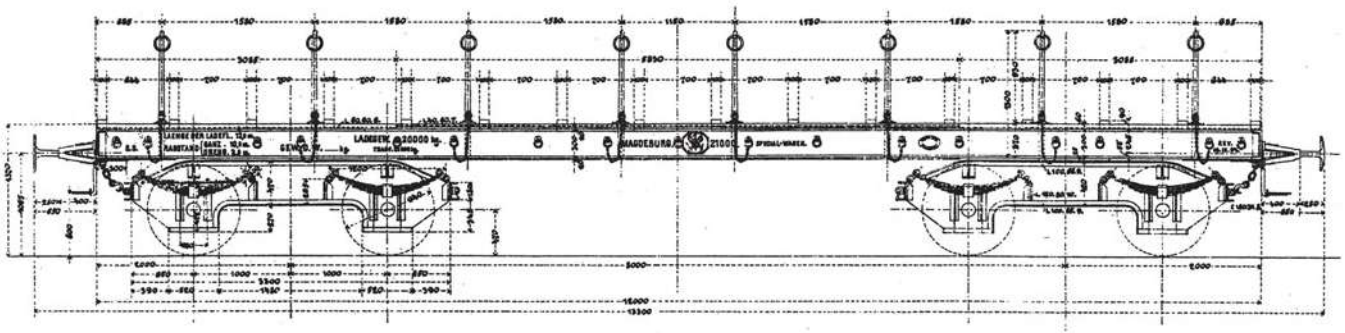
Allgemeine und besondere Eigentumsbezeichnung (KPEV-Adler und Name der Eigentumsdirektion bzw. Name der Eisenbahn) sowie die Wagennummer befanden sich an den

Die losen Ausrüstungsteile bestimmter Wagen (z. B. ausheb-
bare Kopf- und Seitenwände der offenen Güterwagen, Run-
gen oder Kopf- und Seitenborde der Plattformwagen) waren
zusätzlich mit dem Namen der Eigentumsdirektion und der
Wagennummer beschriftet, um sie bei getrennter Lagerung
dem richtigen Wagen zuordnen zu können.



Der offene Güterwagen 484 der Königlichen Militär-Eisenbahn ist – abgesehen von der Eigentumsbezeichnung – wie die Wagen der K. P. E. V. beschriftet. (Werkfoto 1907 Görlitz)





Beschriftung der vierachsigen Schienenwagen der preußischen Staatseisenbahnen ab 1883/84; hier sind alle Anschriften am Langträger bzw. dem Pufferträger angebracht: von links nach rechts Gattungszeichen „S.S.“, Ladelänge und Radstand ganz und im Drehgestell, Eigengewicht, Ladegewicht und Tragfähigkeit, Bezirk, Eigentumszeichen und Betriebsnummer, Anschrift „Spezialwagen“, Fabrikschild und Untersuchungsdatum, stirnseitig sind Heimatausbesserungswerk und Gewährleistungsfrist angeschrieben (Musterzeichnung Ilc 9 K. P. E. V.)

Gattungsbezeichnung

In den Normalien von 1883/84 tauchen zum ersten Mal Gattungsbezeichnungen in den Wagenanschriften auf.

Ab 1. Oktober 1887 war vorgeschrieben, dass die Wagen nach

ihrer Bauart, Bestimmung und besonderen Eigenschaften von allen Verbandsverwaltungen übereinstimmend durch Anschrift lateinischer Buchstaben näher bezeichnet werden sollen.⁶⁷

Bezeichnung der Wagen des preußischen Staatsbahnwagenverbandes 1887

1. Hauptgattungszeichen

Zeichen	Gattung
G	Bedeckte Güterwagen mit 10 000 kg Ladegewicht
GG	Vierachsige gedeckte Güterwagen mit 20 000 kg Ladegewicht
HH	Ein Langholzwagenpaar mit 20 000 kg Ladegewicht
K	Kalk- bzw. Salzwagen mit Satteldach und 10 000 kg Ladegewicht, sofern dieselben zur Beladung unter Sturzhalden geeignet sind
O	Offene Güterwagen mit mittelhohen Wänden und mit 10 000 kg Ladegewicht
OO	Vierachsige offene Güterwagen mit mittelhohen Wänden und 20 000 kg Ladegewicht
P	Gepäckwagen
V	Bedeckte Viehwagen mit 10 000 kg Ladegewicht
VO	Offene hochwändige Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht, welche wegen großer Seitenöffnungen zur Viehversendung besonders geeignet sind
S	Offene Güterwagen mit niedrigen Wänden oder ohne Wände und mit 10 000 kg Ladegewicht
SS	Vierachsige offene Güterwagen mit niedrigen Wänden oder ohne Wände und mit 20 000 kg Ladegewicht
X	Arbeitswagen mit elastischen Puffern und 10 000 kg Ladegewicht

2. Zusätzlich zu den Hauptgattungszeichen (Nebengattungszeichen)

Zeichen	gültig für	Bedeutung
c	O OO	mit Koksaußsätzen oder erhöhten, nicht ganz hohen Wänden (niedriger als bei VO), jedoch genügend groß, um 10 000 kg Steinkohlenkoks verladen zu können
e	V	mit Etagen versehen
f	V	mit Ständen für Luxusperde versehen
g	P	nur für Güterzüge geeignet
k	O OO	mit um einen oberen Zapfen drehbaren Kopfwänden versehen, welche ein Abstürzen der Ladung auf Kippvorrichtungen gestatten
l	alle außer SS	mit mindestens 7 m Länge und mindestens 17 qm Ladefläche
m	G V VO K O S X	mit mehr als 10 000 kg Ladegewicht
m	GG OO SS HH	mit mehr als 20 000 kg Ladegewicht
n	alle	mit Luft- oder Dampfbremse, Bremsleitung, durchgehenden Trittbrettern oder sonstigen Einrichtungen versehen, durch welche der Wagen zur Benutzung als Gepäckwagen bzw. in Schnell- und Personenzügen besonders geeignet erscheint
q	O OO	mit aushebbaren Kopfwänden versehen
r	alle	mit zu kurzem Radstand oder zu geringer Achsstärke, um in Personenzügen laufen zu können
t	alle	mit Trichtern oder Bodenklappen
u	alle	mit nicht elastischen Puffern versehen.
w	G V VO K O S X	mit weniger als 10 000 kg Ladegewicht
w	GG OO SS HH	mit weniger als 20 000 kg Ladegewicht
z	G GG	mit gedichteten Seitenwänden und Bodenflächen, bzw. mit dichtschießenden Klappen vor den Luken, durch welche der Wagen zu Torfstreu-Sendungen und dergleichen geeignet gemacht ist

3. Weitere Nebengattungszeichen und Änderungen

Zeichen	gültig für	Bedeutung	gültig ab
l	SS	mit mehr als 12 m Ladelänge	1.4.1899
l	alle außer SS	mit mehr als 8 m Ladelänge und mehr als 24 qm Ladefläche	1.1.1909
m	G V O K O S X	mit 15 000 kg und mehr Ladegewicht	27.12.1891
m	GG OO SS HH	mit 25 000 kg und mehr Ladegewicht	27.12.1891
m	GG OO SS HH	mit 30 000 kg und mehr Ladegewicht	1.4.1895
n	G V Ve VO	mit Luftbremse oder -leitung, Dampfleitung	etwa 1898
s	HH	mit Kuppelstangen ausgerüstet	1.1.1893
u	X	untauglich zur Verwendung in Zügen des öffentlichen Verkehrs	1.4.1902
(u)	O S SS HH X	unbrauchbar für militärische Fahrzeugtransporte	8.7.1891
z	HH	mit Zinken auf den Wendeschnebeln	1.1.1893
z	Vel	mit Einrichtungen zur Veränderung der Ladefläche	1.4.1899

Mit dieser Regelung sind die in Preußen verwendeten Haupt- und Nebengattungszeichen auch bei anderen Eisenbahnen verbindlich eingeführt worden. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Eisenbahnverwaltungen:

- alle preußischen Eisenbahndirektionen
- Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen
- Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnen
- Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft
- Saal-Eisenbahngesellschaft

Preußischen Staatsbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen“ sind bis zur Gründung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes im Jahre 1909 noch folgende Verwaltungen beigetreten:

- Königliche Militär-Eisenbahn (1. Januar 1893)
- Preußisch-Hessische Eisenbahndirektion Mainz (1. April 1897)
- Mecklenburgische Staatseisenbahnen (1. April 1908)

An den Güterwagen dieser Eisenbahnen waren dann ebenfalls die Gattungsbezeichnungen des preußischen Staatsbahnwagenverbandes zu finden.

Sonstige Bezeichnungen

Bei Spezial- und Stationswagen wurden die zugehörigen Anschriften unmittelbar unter oder rechts neben den Eigentumsbezeichnungen angebracht. Sie waren in schwarzer Farbe auf weißem Grund ausgeführt und lauteten bei freizügigen Spezialwagen:

SPEZIALWAGEN

und bei Stationswagen (Beispiel):

SPEZIALWAGEN STATION TRIER

Das Anschriftenfeld mit Angaben für Militär-Transporte, Ladekapazität usw. befand sich bei Güterwagen mit Wagenkasten an den Seitenwänden jeweils am linken Wagenende. Es wies ab etwa 1887 folgende Angaben auf:
Bei gedeckten Güterwagen (Beispiel):

**M. T. 40 M.
oder 6 PF.
BODENFL. 18,2 qm
RADST. 4,00 m
G.l.
LADEGEW. 10 000 kg
TRAGF. 10 500 kg**

Bei offenen Güterwagen (Beispiel):

**LAENGE D. LADEFL. 7,1 m
BODENFL. 18,2 qm
RADST. 4,00 m
O.p.
LADEGEW. 10 000 kg
TRAGF. 10 500 kg**

Bei Plattformwagen mit Seitenwänden (Beispiel):

LAENGE D. LADEFL. 10,1 m BODENFL. 24,0 qm RADST. 6,0 m S.l.m.	LADEGEW. 15 000 kg TRAGF. 15 750 kg
--	--

Bei gedeckten und offenen Güterwagen befand sich das schwarze Feld für Kreideanschriften mit den Worten VON und NACH unterhalb des Anschriftenfeldes, gelegentlich auch auf den Schiebetüren, bei den Plattformwagen saß es links davon, ggf. auf einem besonderen Schild am Untergestell. An den Stirnwänden befanden sich über dem gewölbten Puffer die Angabe zur Revisions-Werkstatt und – bei neuen Wagen – der Garantie-Vermerk in folgender Form:

**STENDAL
GAR: BIS 8. V. 88**

An den Langträgern der Güterwagen war von links nach rechts Folgendes angeschrieben (Beispiele):

**GEW. D. W. 6750 kg
LADEGEW. 10 000 kg
TRAGF. 10 500 kg**

MAGDEBURG 4000

**VEREINS-
LENKACHSEN**

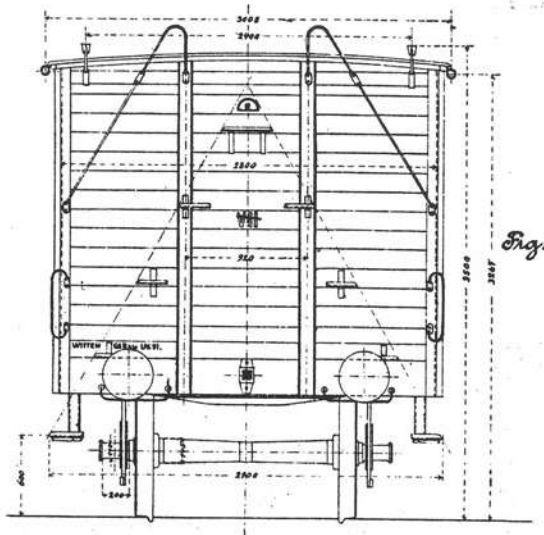
**CARPENTER-
BREMSE
LEITUNG**

REV. 8.V.87

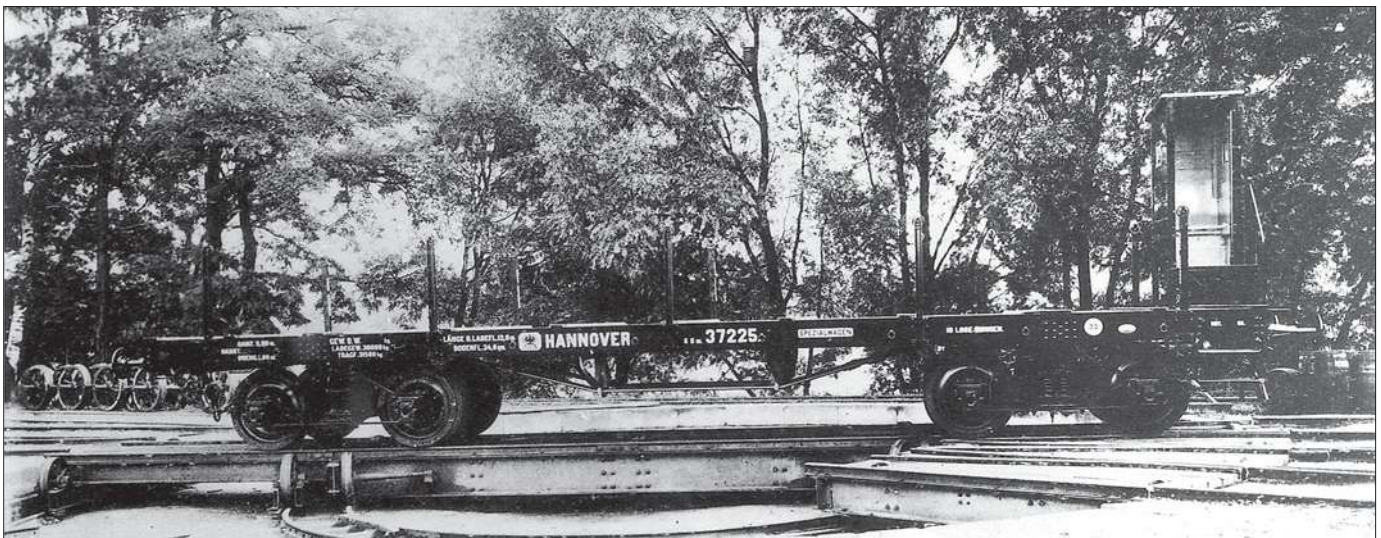
Bei Plattformwagen war zusätzlich rechts neben der Wagennummer noch angeschrieben, welche losen Wagenteile zum Wagen gehören, z. B.:

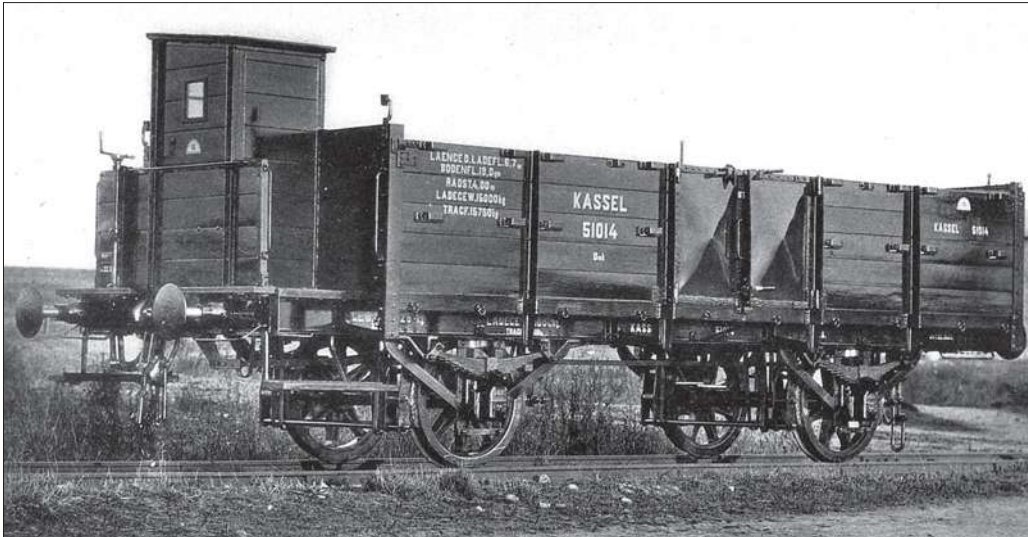
**6 SEITENBORDE
2 KOPFBORDE**

der Sitz des Lieferers sowie die Jahreszahl der Lieferung angegeben ist (Fabrikschild).



Der vierachsige Schienenwagen Hannover 37225 SSm wurde 1895 abgeliefert. Alle Anschriften befinden sich an den Außenseiten der Langträger. (Werkfoto 1895 Nürnberg)





Um 1898 wurde dieser offene Güterwagen Kassel 51014 Omk hergestellt. Er zeigt die seinerzeit vorgeschriebenen Anschriften. Das Adlerbild ist nicht angebracht, was darauf schließen lässt, dass dieser Wagen einer Privatbahn gehörte, die ihn in den Park der KED Kassel einstellte. Allerdings sind an dem Fahrzeug noch keine entsprechenden Anschriften über den Eigentümer zu sehen. (Werkfoto um 1898 Rastatt, Sammlung Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

Alle Anschriften und Kennzeichen am Wagenkasten und an den Langträgern waren mit folgenden Ausnahmen in gelber Farbe ausgeführt:

- Angabe über die durchgehende Bremse (am Langträger) – rot
- Kreisfläche als Angabe der Überschreitung des Profils – weiß
- Angaben für Spezial- und Stationswagen, Ladegewichtszeichen – schwarz auf weißem Grund.

Die Anschriften Eigentumsdirektion und Wagennummer am Wagenkasten sowie jene im Anschriftenfeld (ausgenommen Militärtransporte) wurden mit schwarzen Schatten angebracht, alle übrigen Anschriften erhielten keine Schatten.

Spätestens 1896 wurde der Anschriftenfarbton für die preußischen Güterwagen von gelb in weiß abgeändert. Diese Annahme basiert auf den Hinweisen im „Alphabetischen Verzeichnis der Eigentumsmerkmale aus dem Jahre 1896“, das bei vielen preußischen Direktionen den Vermerk „künftig weiß“ bei der Farbe der Anschriften vermerkt.

Leider liegen dem Verfasser die Vorschriften über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen, Ausgabe 1898, nicht vor. Aus zahlreichen Musterzeichnungen aus jener Zeit lassen sich jedoch bei den Anschriften nach den Vorschriften von 1898 gegenüber denen von 1888 noch folgende Veränderungen feststellen:

- Das Gattungszeichen befindet sich nicht mehr im Anschriftenfeld unter der Angabe für den Radstand, sondern vor oder unter der Wagennummer.
- Im Feld für Kreideanschriften sind die Wörter „VON“ und „NACH“ entfallen, stattdessen befindet sich dort ein sechsfeldriger Raster mit der Überschrift „NUR FÜR ÜBERGANGSZETTEL“ sowie ein Doppelkreuz, in das die Ankunfts- und Gestellungszeiten eingetragen werden konnten.
- Die Eigengewichtsanschrift am Langträger ist um Ort und Datum der amtlichen Verwiegung ergänzt.
- Im Untersuchungsvermerk ist die abgekürzte Bezeichnung der Untersuchungswerkstätte enthalten, z. B. UNT. Bn I. 5.X.98.
- Die Abkürzungen „REV.“ bei der Untersuchungsanschrift und „GAR.“ bei der Gewährleistungsanschrift sind durch „UNT.“ bzw. „HAFTPFL.“ ersetzt.

- Das Adlerbild enthält einen Adler mit geänderter Form, bei der die Schwingenfedern nach unten zeigen. Die Form dieses Adlers ist auch an Reisezugwagen verwendet worden, siehe hierzu das Bild auf Seite 127 mitten in „Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen“. ⁶⁸

Ab 1901 wird auf die Angabe des ausgeschriebenen Namens der Privatbahnen am Langträger der in den Staatsbahnwagenpark eingestellten Privatbahngüterwagen verzichtet. Stattdessen ist nur noch die abgekürzte Bezeichnung der Eigentumsbahn an jeder Stirnwand und an den Langträgern vorgeschrieben.

Im November 1907 empfahl der preußisch-hessische Ausschuss für Güterwagen, die Eigengewichtsanschrift, die bislang nur an den Langträgern angebracht war, an allen Güterwagen mit Seitenwänden zu wiederholen. Die Anschrift war danach unter den Angaben zum Ladegewicht und zur Tragfähigkeit anzuschreiben, damit sie von den Bediensteten auch in den Umladestellen von der Rampe her ohne weiteres gelesen werden konnte.

Ab September 1908 war bei Wagen mit durchgehender Luftdruckbremse die Angabe der Bremsbauart (z. B. Luftdruckbremse [Knorr.]) auch am Wagenkasten vorgeschrieben.⁶⁹ Leitungswagen erhielten die Anschrift „Luftdruckleitung“. Die Anschriften wurden in schwarzer Farbe auf einem weißen Feld mit schwarzem Rand ähnlich den Anschriften für Spezialwagen ausgeführt. Bei Spezialwagen und bei Heimatwagen waren sie mit den entsprechenden Anschriften vereint (Bild unten).



Anschrift für beheimatete Spezialwagen mit Druckluftbremse (Beispiel 1:10)

Schriftarten

Die Schrifttype war in den Normalien für Betriebsmittel, Blatt VI 9 (Anschriften für Güterwagen), aufgestellt 1883/84, festgelegt. Es handelt sich um eine Blockschrift, bei der die großen Buchstaben und die Ziffern eine Höhe von fünf Strichbreiten haben. Mit wenigen Ausnahmen wurden nur Großbuchsta-

ben verwendet. Umlaute wurden noch nicht verwendet, stattdessen wurde AE, OE oder UE gesetzt. Monatsangaben (bei Revisions- und Garantie-Anschriften) erfolgten in römischen Ziffern, alle anderen Zahlenangaben wurden mit arabischen Ziffern ausgeführt.



In den Normalien für die Betriebsmittel der preussischen Staatseisenbahnen, Blatt VI 9 aus dem Jahre 1883/84 sind erstmals die Buchstaben und Ziffern für die Anschriften an Güterwagen festgelegt. (Musterzeichnung K. P. E. V.)

Die „Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen, Ausgabe 1905“ schreibt bei den preussischen Güterwagen im Wesentlichen dieselben Anschriften wie die Vorschrift von 1898 vor. Auffälligste Änderung war im Jahre 1905 der Übergang zur Groß-/Kleinschreibung mit neuen Buchstaben und Ziffern nach Musterzeichnung IV 44 (2. Auflage, siehe Bild rechte Seite oben). Gleichzeitig ging man dazu

über, bei Zahlenangaben die Dezimalstellen in einer kleineren Schriftgröße als die Ziffern vor dem Komma anzuschreiben. Als weitere Änderung ist zu bemerken, dass Monatsangaben nun auch mit arabischen Ziffern erfolgen. Um Verwechslungen mit der bisher in Monatsangaben verwendeten römischen Eins zu vermeiden, wurde 1908 vorgeschrieben, dass die arabische Eins nur noch mit Aufstrich auszuführen ist.⁷⁰



1905 wurden die Buchstaben und Ziffern für die Anschriften an Wagen neu gezeichnet und in der 2. Auflage der Musterzeichnung IV 44 herausgegeben. Deutlich wird hier der Übergang zur allgemeinen Groß-/Kleinschreibung mit Blockschrift im Verhältnis 1:7. (Musterzeichnung K. P. E. V.)

Mit dem Musterblatt IV 44 2. Auflage wurde übrigens die Schriftform eingeführt, die sich bis heute praktisch unverändert an den Eisenbahnfahrzeugen in Deutschland sowie in vielen anderen Bereichen des Verkehrs gehalten hat (nur geringfügig modifiziert 1932 als DIN 1451 herausgegeben und 1982 überarbeitet).

Baden

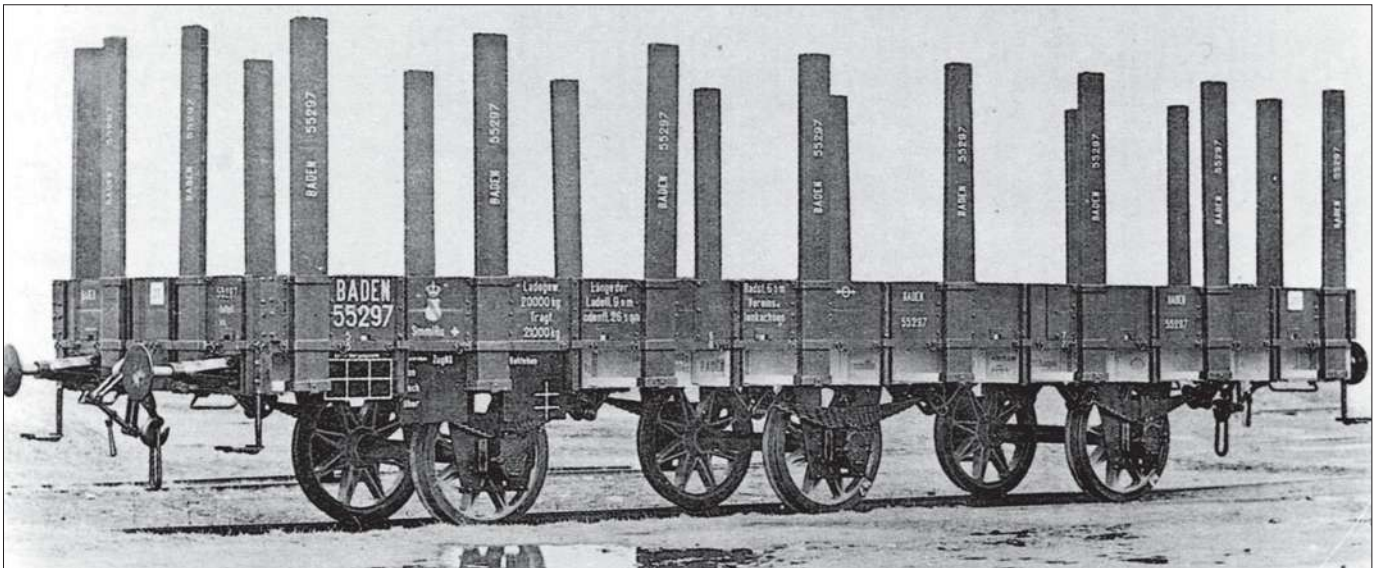
Die Güterwagen der Badischen Staatseisenbahnen waren im Jahre 1864 mit der Abkürzung B. E. bezeichnet. Zwischen diesen Buchstaben befand sich das badische Wappen mit Krone (Bild rechts). Später wurde die Abkürzung durch das Wort BADEN ersetzt.

In Baden hat man recht frühzeitig die in Preußen übliche Bezeichnungsweise der Güterwagen übernommen. Die Anschriften wurden mit gelber Farbe angebracht. Die Eigentumsbezeichnung, das Wappen, die Wagennummer und das Gattungszeichen befanden sich bei den badischen Wagen am links liegenden Wagende (bei Aufsicht auf die Seitenwand), die Angaben zur Ladekapazität befanden sich darüber und rechts davon, ggf. im nächsten Seitenwandfeld.

Mit der Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes wurden die badischen Güterwagen nach dessen Vorschriften bezeichnet (siehe Abschnitt „Länderbahnen von 1910 bis 1920“ Seite 86).



Die badischen Güterwagen trugen lange Zeit das badische Staatswappen. (Rekonstruktion)



Der dreiachsige Rungenwagen der badischen Staatseisenbahnen 55297 SmmlRu zeigt im Jahre 1907 bereits Anschriften, die weitgehend den preußischen Normalien entsprechen. Bemerkenswert an dieser Aufnahme ist, dass die Seitenfläche der Langträger in heller Farbe gestrichen sind, die dort angebrachten Anschriften sind schwarz. (Werkfoto 1907, Sammlung Fritz Willke)

Bereits nach den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes beschriftet ist dieser badische Wagen 64036 Ommk[u], der im Juni 1915 abgenommen wurde. Es fällt auf, daß das Wort „BADEN“ abweichend von den übrigen Anschriften in gelber Farbe angeschrieben ist. (Werkfoto 1915 Rastatt, Sammlung Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)



Bayern

Eigentumszeichen

Nach dem Verzeichnis der Eigentumsmerkmale führten die Güterwagen der beiden in Bayern tätigen Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1864 folgende Bezeichnungen:

Eigentumsmerkmale bayerischer Eisenbahnen (1864)

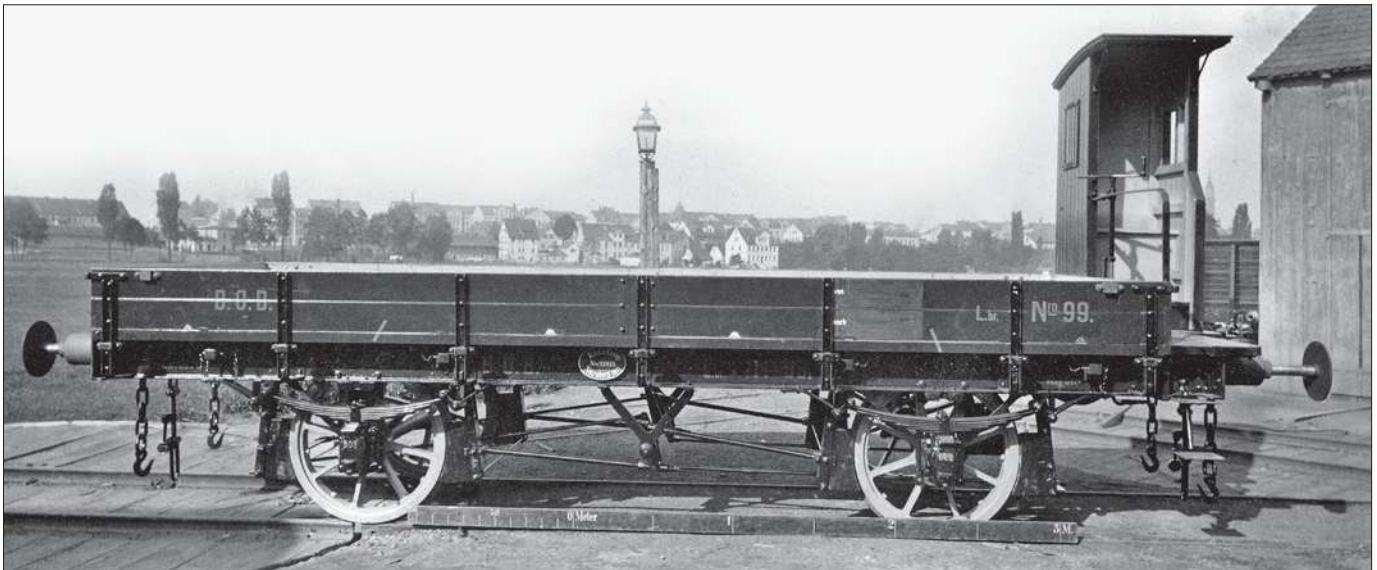
Bayerische Ostbahn	B. O. B.
Bayerische Staatsbahnen	K. Bay. Sts. B.

Außer dem Schriftzug „K. Bay. Sts. B.“ führten die Güterwagen der Bayerischen Staatsbahnen anfangs auch das bayerische Staatswappen.

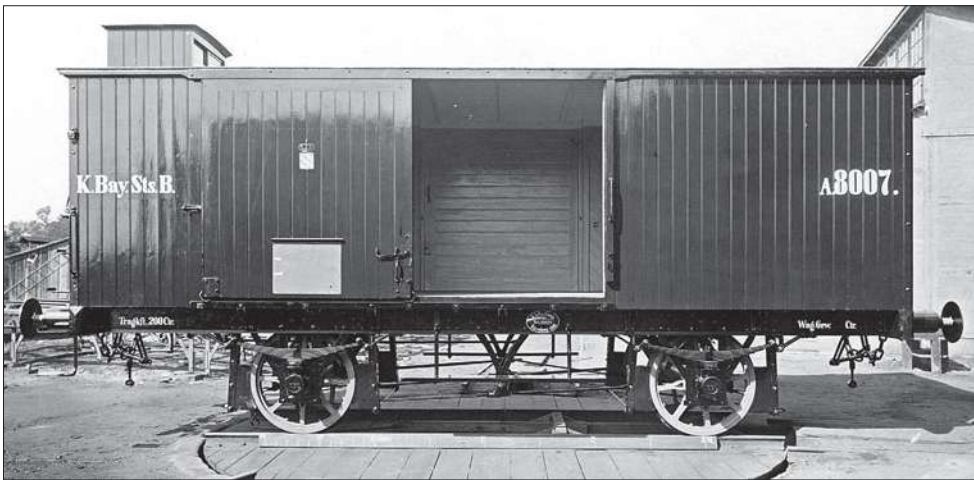
K. Bay. Sts. B.



Die Anschrift der Eisenbahn ist serifenbetont ausgeführt, das alte bayerische Staatswappen hat eine fast quadratische Form. die Anordnung der weißblauen Rauten weicht von der späteren Ausführung stark ab. Es war bis 1886 an den Güterwagen der K. Bay. Sts. B. angebracht. (Rekonstruktion)



Der offene Güterwagen der Bayerischen Ostbahn No. 99 Serie L besitzt Handbremse (br) und wurde 1871 geliefert. Die Eigentumsbezeichnung B. O. B. befindet sich links, Gattungszeichen L.br. und die Betriebsnummer rechts am Wagenkasten, Eigentumsbezeichnung und Betriebsnummer sind in der Mitte des Langträgers, ganz rechts ist das Wagengewicht (Wag.Gew.) angeschrieben. (Werkfoto 1871 Nürnberg)

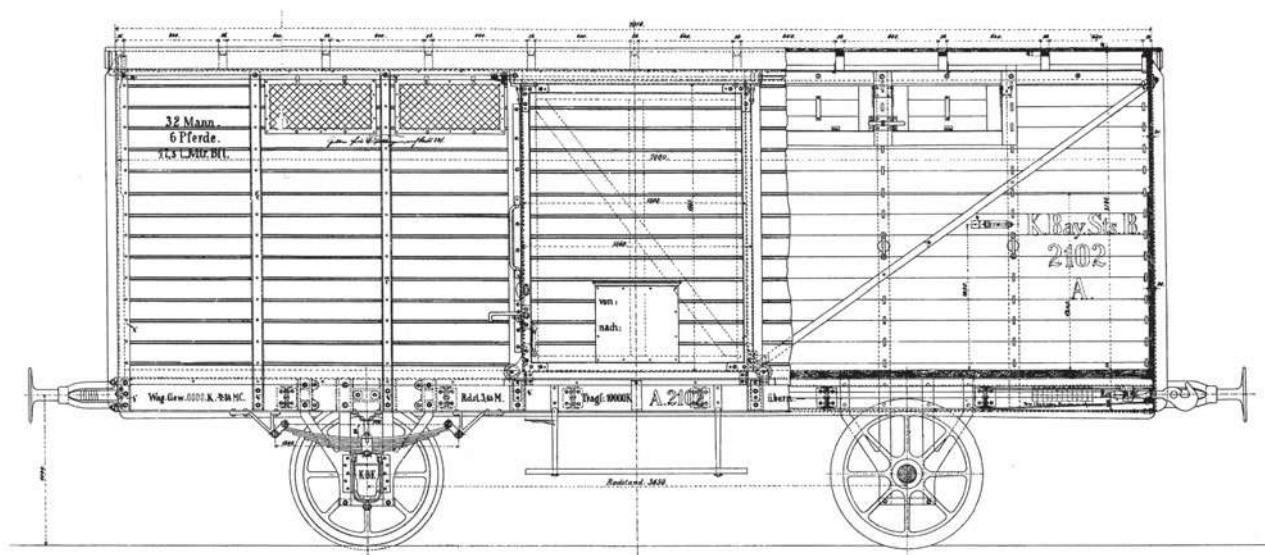


An dem gedeckten Güterwagen 8007 der Serie A erkennt man gut die um 1868 in Bayern gültigen Anschriften. Eigentumsbezeichnung, Staatswappen, Serienbuchstaben und Wagennummer befinden sich am Wagenkasten bzw. auf der Schiebetür, am Langträger finden wir die Angaben zum Ladegewicht (Tragf. 200 Ctr.) und zum Eigengewicht (Wag.Gew. Ctr.). Gut zu erkennen ist die fast quadratische Form des alten bayerischen Rautenwappens. (Werkfoto um 1868 Nürnberg)

Die Anschrift „K. Bay. Sts. B.“ befand sich ursprünglich (um 1868) in der Regel am links liegenden Wagenkastenende, in Wagenmitte saß das schwarze Feld für Kreideanschriften, am rechts liegenden Wagenende waren die Wagennummer und der Serienbuchstabe angebracht. Das Rautenwappen war bei offenen Güterwagen ebenfalls am links liegenden Ende des Wagenkastens, bei gedeckten Wagen auf der Schiebetür angebracht. Am Langträger befanden sich die Anschriften Tragfähigkeit in Zentnern links und das Wagengewicht in Zentnern rechts (Bild des A8007 oben). Aber auch andere Anordnungen waren üblich (Bild Seite 78 oben und Seite 79 oben).

Auf späteren Fotos (um 1884) ist zu erkennen, dass Eigentumsbezeichnung, Serienbuchstabe und Wagennummer am rechts liegenden Wagenkastenende, das Feld für Kreidean-

schriften dafür ganz links angebracht sind. Die Anschriften am Langträger haben erheblich zugenommen und enthalten (in der Regel von links nach rechts) folgende Angaben: Wagengewicht, lose Wagenteile, Radstand, Serienbuchstabe, Wagennummer, Raster für periodische Schmierung, Tragfähigkeit, Übernahmedatum und Revisionsdatum. An Wagen ohne Kastenaufbau war am Langträger vor dem Serienbuchstaben noch die Eigentumsbezeichnung „K. Bay. Sts. B.“ angeschrieben. Die Schrifttype der Anschriften war serifenbetont (Antiqua). 1886 wurde die Anschrift des Staatswappens an den bayerischen Güterwagen aufgegeben, nachdem König Ludwig II. verstorben war. Alleiniges Eigentumsmerkmal war künftig nur der Schriftzug „K. Bay. Sts. B.“. Erst 1910 kam das Wappen in modifizierter Form wieder. (siehe Bild Seite 92 links)



Anschriften an einem gedeckten Güterwagen um 1891: oben links am Wagenkasten Ladekapazität 32 Mann, 6 Pferde, 17,5 qm Bodenfläche, rechts Eigentumsbezeichnung, Betriebsnummer 2102 und Serienbuchstabe A, kein Staatswappen mehr, am Langträger von links nach rechts Eigengewicht und Wiegedatum, Radstand, Tragfähigkeit, Übernahmedatum, Schmierraster mit Anweisung und Untersuchungsdatum. (Zeichnung K. Bay. Sts. B.)

Die in den Wagenpark der bayerischen Staatseisenbahnen eingestellten Privatbahngüterwagen trugen dieselben Eigentumsbezeichnungen wie die Staatsbahngüterwagen. Sie waren außerdem an den Stirnwänden und an den Langträgern mit der abgekürzten Bezeichnung der Privatbahn zu versehen. Folgende Abkürzungen kamen zur Anwendung:⁷¹

Privatbahnen in Bayern

Privatbahn	Abkürzung
Augsburger Lokalbahn-AG	Augsb. L.
Lokalbahn-AG München	L. A. G.
Lokalbahn Deggendorf-Metten AG	L. D. M.
Lokalbahn-AG Gotteszell-Viechtach	L. G. V.
Lokalbahn Lam-Kötzting AG	L. K. L.
Lokalbahn-AG Schafnach-Gmund-Tegernsee	Sch. G. Teg.

Im Verzeichnis der Eigentumsmerkmale von 1896 sowie verschiedenen Werkfotos sind für die Güterwagen der in Bayern tätigen Lokalbahn-Aktiengesellschaft zusätzlich zu dem Schriftzug „K. Bay. Sts. B.“ noch folgende Bezeichnungen angegeben:

Privatbahnstrecken der Lokalbahn.AG München

Localbahnstrecke SONTHOFEN-OBERSTDORF
Localbahnstrecke OBERDORF b. B.-FÜSSEN
Localbahnstrecke MURNAU-GARMISCH-PARTENKIRCHEN
Localbahnstrecke MURNAU-OBERAMMERGAU

Localbahnstrecke FÜRTH-ZIRNDORF-CADOLZBURG
Localbahnstrecke MÜNCHEN-WOLFRATSHAUSEN
Localbahnstrecke MÜNCHEN-WOLFRATSH.-BICHL.

Die Anschriften der Bahnstationen befanden sich in roter Farbe auf weißem Feld an den Wagenseitenwänden. Die übrigen Privatbahnen haben zu diesem Zeitpunkt anscheinend keine eigenen Güterwagen mehr in den Park der bayerischen Staatseisenbahnen eingestellt.

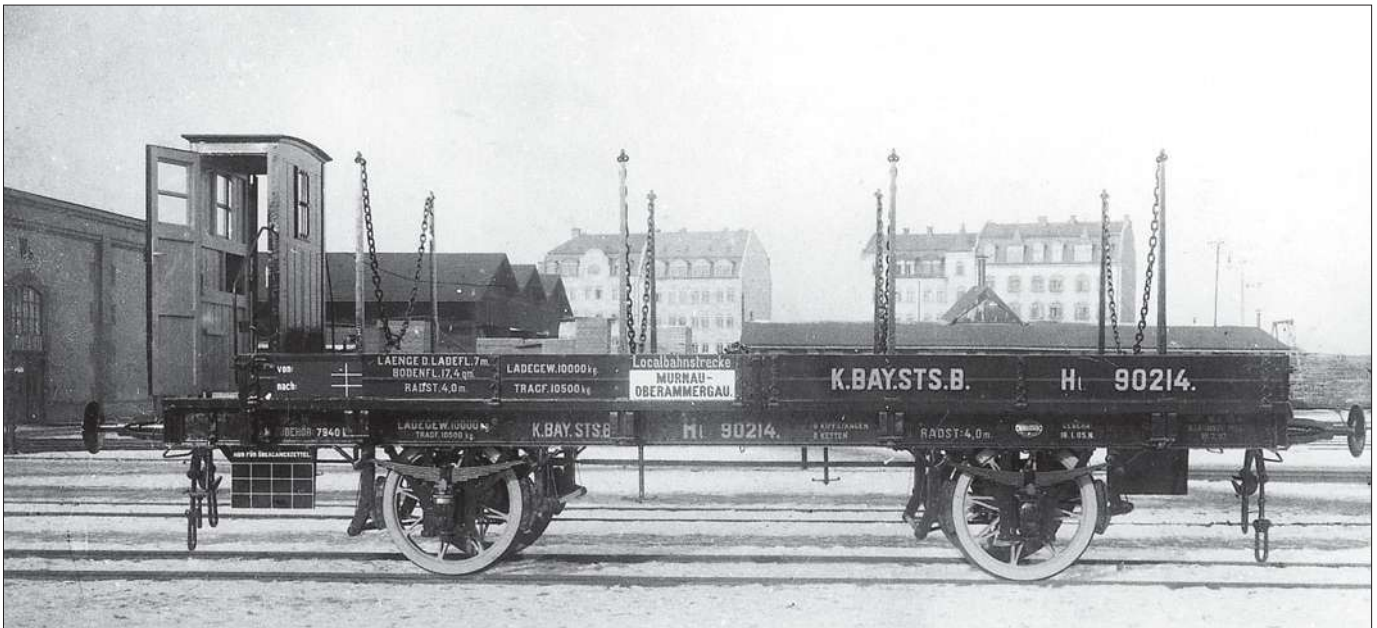
Serien- und Gattungsbezeichnung

In Bayern finden wir schon 1875 folgende Serienbezeichnungen für Güterwagen, aus denen bestimmte Bauart- und Verwendungsmerkmale entnommen werden konnten (siehe Tabelle unten und Tabelle Seite 80 oben):

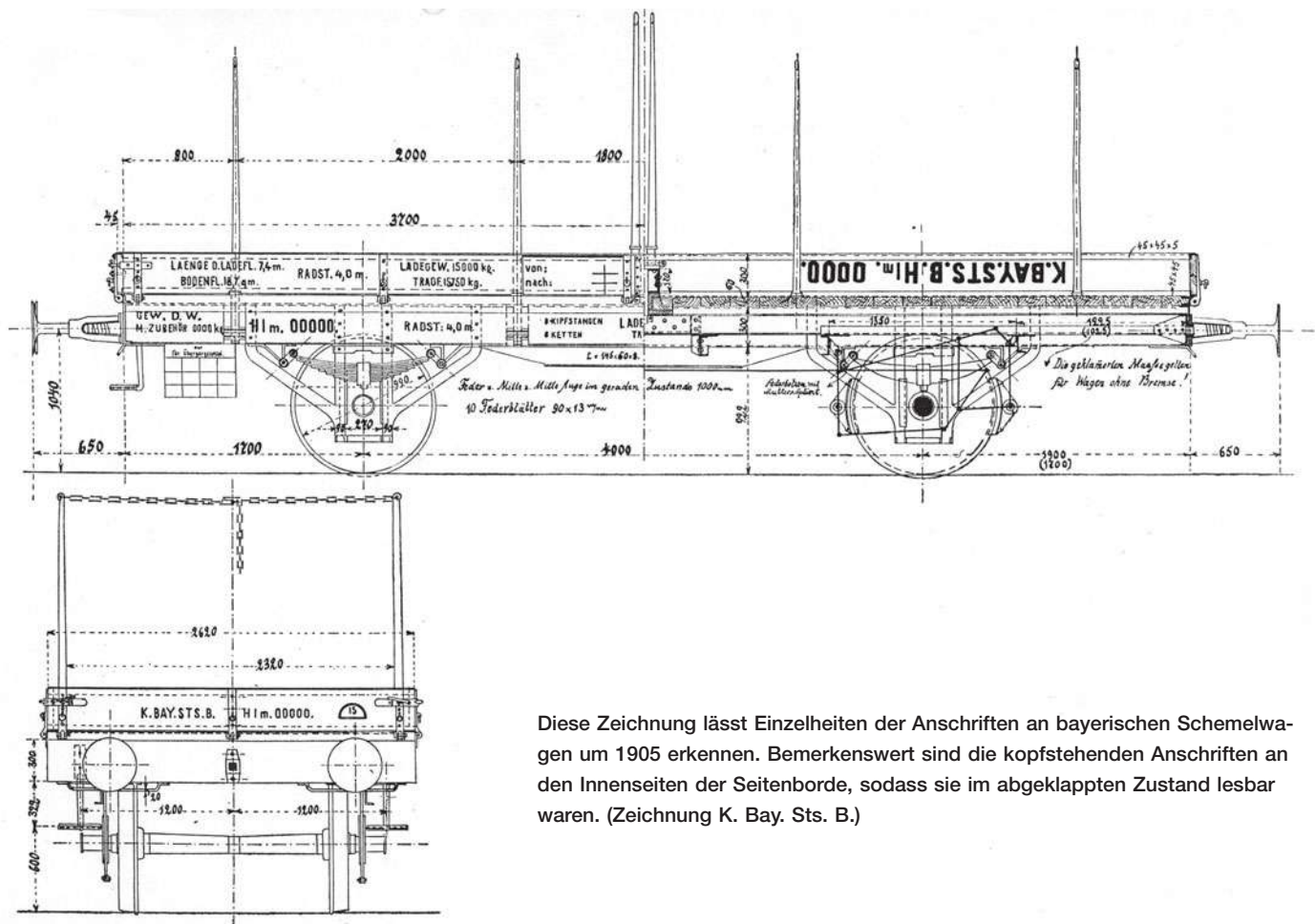
Bayerische Ostbahn (1875)⁷²

Serienbezeichnung

Zeichen	Bauart
E	Gedekte Güterwagen
F	Offene Güterwagen
G	Kleinviehwagen
H	Wagen für Luxuspferde
J	Kohlenwagen
K	Schemelwagen
L	Materialwagen
N	Torfwagen
O	Großviehwagen.



Um 1905 trugen die bayerischen Güterwagen Anschriften mit Buchstaben und Ziffern ähnlich der preußischen Musterzeichnung IV 44 von 1896. Bemerkenswert ist hier der zusätzliche Hinweis auf die „Localbahnstrecke MURNAU-OBERAMMERGAU“. Die Streckenbezeichnung ist in roter Farbe auf weißem Grund angegeben. (Werkfoto 1905 Nürnberg)



Diese Zeichnung lässt Einzelheiten der Anschriften an bayerischen Schemelwagen um 1905 erkennen. Bemerkenswert sind die kopfstehenden Anschriften an den Innenseiten der Seitenborde, sodass sie im abgeklappten Zustand lesbar waren. (Zeichnung K. Bay. Sts. B.)

Bayerische Staatseisenbahnen (1876 bis 1893)⁷³
Serienbezeichnung

Zeichen	Bauart
A	Gedeckte Güterwagen
BW	Bierwagen
E	Offene hochbordige Güterwagen
F	Offene niederbordige Güterwagen, lang
G	Offene niederbordige Güterwagen, kurz
H	Schemelwagen
K	Kleinviehwagen
L	Materialwagen
M	Torfwagen
N	Pferdewagen
O	Großviehwagen.

Bayerische Staatseisenbahnen (ab 1893)⁷⁴

Ab 1893 wurden in Bayern folgende Gattungsbezeichnungen angewendet. Sie lehnten sich bereits weitgehend an die preußischen Gattungszeichen an (vgl. Tabelle „Bezeichnung der Wagen des preußischen Staatsbahnwagenverbandes 1887“ auf Seite 69). Auch andere deutsche Staatseisenbahnen verwendeten diese Serienbezeichnungen.

Bezeichnung der Wagen der Bayerischen Staatseisenbahnen

1. Hauptgattungszeichen

Zeichen	Gattung
G	Bedeckte Güterwagen
H	Langholzwagen
N	Pferdewagen
O	Offene Güterwagen mit mittelhohen Wänden
P	Gepäckwagen
S	Schienen- und Plattformwagen mit mindestens 10 m Länge, 24 qm Bodenfläche, 10 000 kg Ladegewicht
SS	drei- und vierachsige Schienen- und Plattformwagen mit mindestens 20 000 kg Ladegewicht
V	bedeckte Viehwagen
X	Arbeitswagen

Aus dem Jahr 1907 stammt dieser gedeckte Güterwagen 42977 Glm. Bayern hat sich der Groß-/Kleinschreibung angepasst, jedoch eine eigene Schrifttype gezeichnet, die von der 2. Auflage der preußischen Musterzeichnung IV 44 abweicht. (Werkfoto 1907 Nürnberg)

2. Zusätzlich zu den Hauptgattungszeichen

Zeichen	gültig für	Bedeutung
d	O	mit mehr als 1,0 m hohen Seitenwänden
e	V	mit Etagen
f	V	mit Ständen für Luxuspferde
g	P	nur für Güterzüge geeignet
h	O	mit mehr als 1,5 m hohen Seitenwänden
l	G V O H X	mit mindestens 7 m Ladelänge und 18 bis 22 qm Bodenfläche
m	G V O H S X	mehr als 10 000 bis 15 000 kg Ladegewicht
p	G V O H X	mit mehr als 7 m Ladelänge und mehr als 22 qm Bodenfläche
w	G V O H X	mit weniger als 10 000 kg Ladegewicht
y	S	mit hohen Holzrungen

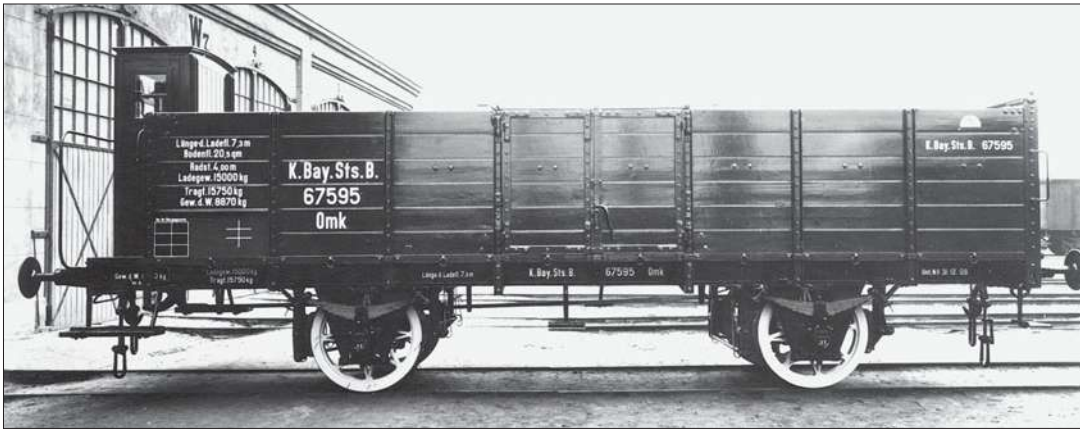
Ausführung der Anschriften

Anfangs waren die bayerischen Güterwagen mit einer serienbetonten Schriftart beschriftet. Ab etwa 1907 trugen sie Anschriften, die in Form und Anordnung weitgehend den preußischen Bestimmungen entsprachen. Die preußische Schrifttype wurde dabei allerdings unter Beibehaltung der Größenverhältnisse modifiziert (siehe Bilder unten). Mit der Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes wurden auch die bayerischen Güterwagen nach dessen Vorschriften bezeichnet (siehe „Länderbahnen von 1910 bis 1920“ Seite 86).

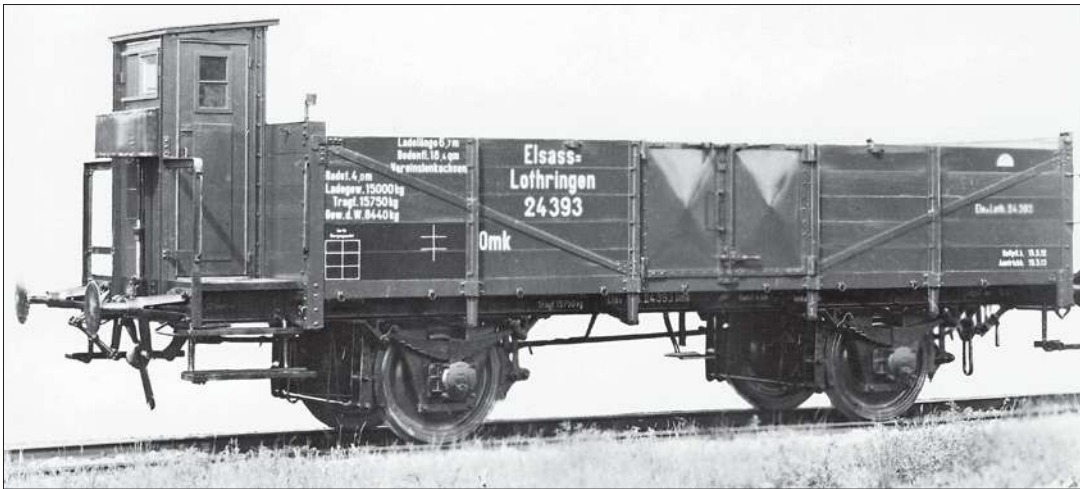
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyzäöü
1234567890

Modifizierte Normschrift für die Güterwagen der Bayerischen Staatseisenbahnen 1905 bis etwa 1910 (Rekonstruktion)





Der 1908 gelieferte offene Güterwagen 67595 Omk besitzt schließlich Anschriften, die formal nicht mehr von den preußischen Musterzeichnungen abweichen. (Werkfoto 1908 Nürnberg)



Nach den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes ist dieser offene Güterwagen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen bezeichnet. Er wurde im Mai 1911 abgeliefert. (Werkfoto 1911 Rastatt, Sammlung Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

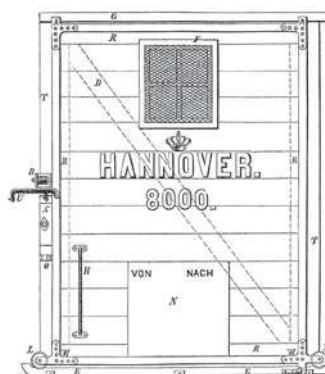
Elsass-Lothringen

Bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen wurden die preußischen Vorschriften über die Bezeichnung der Güterwagen angewendet, nachdem sie den „Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung“ beigetreten waren. Deshalb gelten die Aussagen des Abschnittes Preußen auf Seite 64 ff. sinngemäß auch für diese Eisenbahnen. Abweichungen gab es bei der Anschriftenfarbe und natürlich hinsichtlich der Eigentumsbezeichnung.

Bei den elsass-lothringischen Güterwagen war als Eigentumsbezeichnung nur die Anschrift „ELSASS-LOTHRINGEN“ (bei Kleinschreibung auch „Elsaß-Lothringen“) oder bei Platzmangel „ELS.-LOTH.“ bzw. „Els-Loth.“ angebracht, ein Wappen für diese Güterwagen gab es nicht. Die Anschriftenfarbe war hellgelb. Spätestens ab 1896 wurde die Eigentumsbezeichnung in Groß-Kleinschreibung ausgeführt.

Hannover

Für die Güterwagen der Hannoverschen Staatseisenbahnen wird im Jahre 1864 die Eigentumsbezeichnung HANNOVER. genannt. Darüber befand sich eine Königskrone (siehe Bild rechts). Mit dem Übergang auf den preußischen Staat im Jahre 1866 hatte das Königreich Hannover aufgehört zu bestehen. Danach trugen die Güterwagen der nunmehrigen KED Hannover die in Preußen üblichen Bezeichnungen.



Dieses Bild zeigt ein Beispiel für die Bezeichnung von bedeckten Güterwagen der Hannoverschen Staatseisenbahnen. Die Eigentumsbezeichnung „HANNOVER.“ befindet sich auf der Schiebetür und ist durch eine Krone ergänzt. Darunter befindet sich die Wagennummer sowie das schwarze Feld für Kreideanschriften „VON-NACH“. Bemerkenswert sind die Punkte hinter der Eigentumsbezeichnung und der Wagennummer. (Aus Brosius, Koch, Die Schule für den äußeren Eisenbahn-Betrieb, 1882, S. 464)

Hessen

In Hessen trugen die Güterwagen der einzelnen Eisenbahnen im Jahr 1864 folgende Eigentumsbezeichnungen:

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn	F. H. E. oder F. H. Bahn
Hessische Ludwigsbahn	Hess. Ludw. Bahn
Homburger Eisenbahn	H. E. B.
Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	K. F. W. N. B.
Main-Neckar-Bahn	M. N. E.
Main-Weser-Bahn	MAIN-WESER-BAHN.
Nassauische Staatsbahn	NASS. St. B.
Offenbach-Frankfurter Eisenbahn	F. O. E.
Taunus-Bahn	Taunus-Bahn oder Ts. B.

Bei den Wagen der Homburger Eisenbahn waren auch Serienbuchstaben angeschrieben.

Die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn, die Homburger Eisenbahn, die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, die Main-Weser-Bahn und die Nassauische Staatsbahn waren 1866 an den preußischen Staat übergegangen. Ihre Wagen erhielten ab diesem Zeitpunkt die in Preußen üblichen Bezeichnungen.

Im Verzeichnis der Eigentumsmerkmale von 1896 ist für die Großherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen als Bezeichnung der Güterwagen an den Seitenwänden „Oberhess. Bahnen“ mit Krone, an den Langträgern „O. H. B.“ angegeben.

Die Wagen der Main-Neckar-Bahn waren spätestens ab 1896 am Wagenkasten mit „M. N. E.“ und am Langträger mit „Main-Neckar“ bezeichnet. Diese Bezeichnung war in gelber Farbe angeschrieben, während für die Wagennummer weiße Farbe verwendet wurde.

1897 vereinigte sich die Hessische Ludwigsbahn mit den Preußischen Staatseisenbahnen zur preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Für die Wagen der nunmehr als K. P. u. G. H. St. E. firmierenden Eisenbahndirektion Mainz

galten die in Preußen gültigen Anschriften mit Ausnahme der allgemeinen Eigentumsbezeichnung (siehe Preußen Seite 64). Ab 1905 gehörte auch die Main-Neckar-Bahn den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen an. Ihre von der ED Mainz übernommenen Güterwagen erhielten dabei ebenfalls das preußisch-hessische Gemeinschaftswappen und die Anschriften in der in Preußen vorgeschriebenen Form.

Mecklenburg

In Mecklenburg waren 1864 die Mecklenburgischen Eisenbahnen sowie die Friedrich-Franz-Eisenbahn vertreten. Die Güterwagen waren wie folgt bezeichnet:

Friedrich-Franz-Eisenbahn	F. F. E. und großherzogliche Krone
Mecklenburgische Eisenbahnen	Mecklb.

1896 trugen die Güterwagen der Mecklenburgischen Eisenbahnen folgende Bezeichnungen:

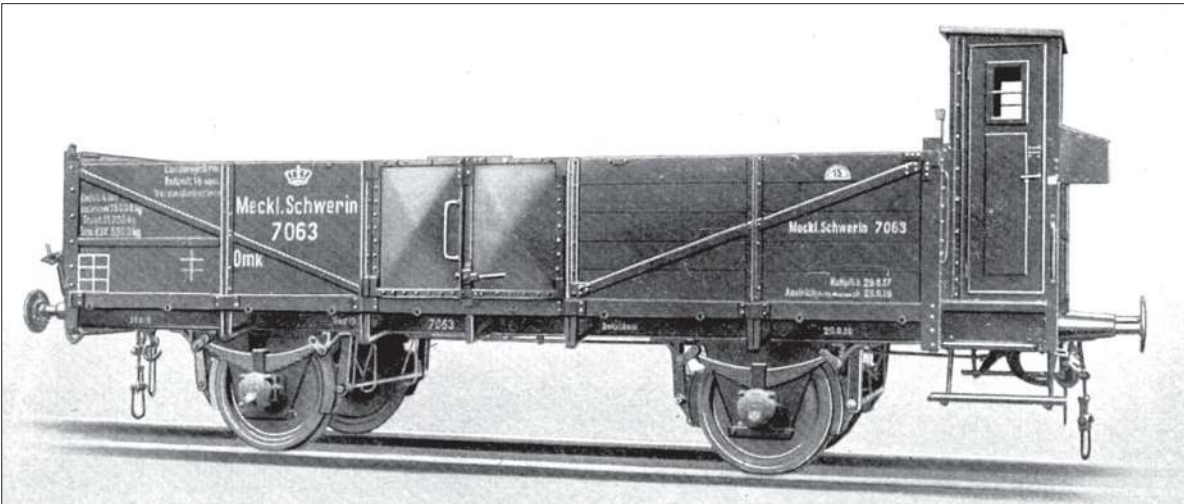
Großherzoglich Mecklenburgische	
Friedrich-Franz-Eisenbahn	Meckl. Schwerin und Krone
Mecklenburgische Friedrich-	
Wilhelm-Eisenbahn	M. F. W. E., Meckl. Strelitz

Die Mecklenburgischen Eisenbahnen haben im Übrigen ebenfalls sehr früh die preußischen Richtlinien zur Bezeichnung ihrer Güterwagen übernommen.



Die Güterwagen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn trugen spätestens ab 1896 die großherzogliche Krone.
(Zeichnung D. St. W. V.) (1:5)

Der offene Güterwagen 7063 Omk der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn wurde im Juni 1916 abgeliefert. Deutlich erkennbar sind die Anschriften Meckl.. Schwerin und die großherzogliche Krone. (Werkfoto 1916 Gotha)



Oldenburg

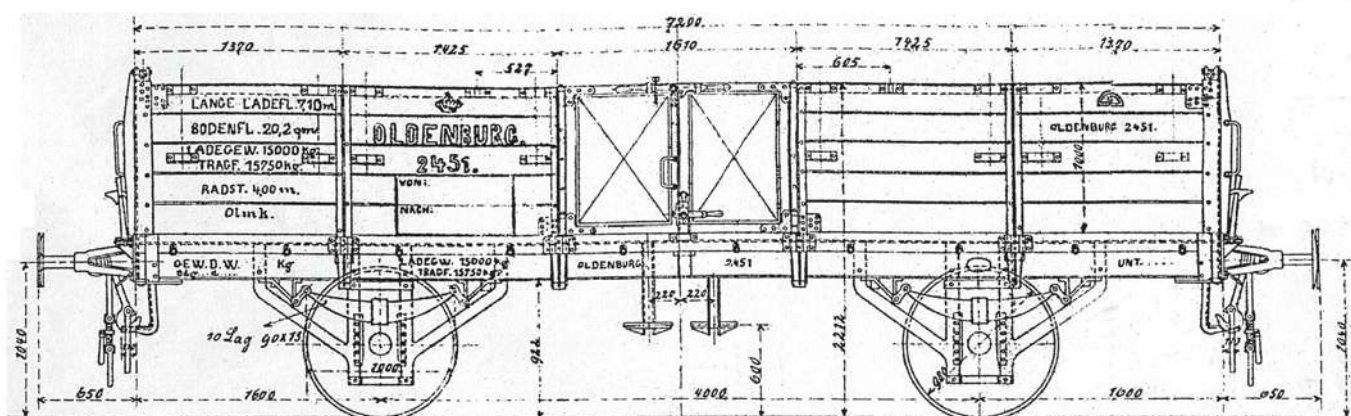
Bei den Staatseisenbahnen in Oldenburg wurden die preußischen Vorschriften über die Bezeichnung der Güterwagen angewendet, nachdem sie den „Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung“ beigetreten waren. Deshalb gelten die Aussagen des Abschnittes „Serien- und Gat-

tungsbezeichnung“ Seite 63 über Preußen sinngemäß auch für diese Eisenbahnen.

Abweichungen gab es hinsichtlich der Eigentumsbezeichnung. So trugen die oldenburgischen Güterwagen die großherzogliche Krone sowie die Anschrift „OLDENBURG. STAATSBAHN“ oder „OLDENBURG“ (siehe folgende zwei Bilder).



An den Güterwagen der oldenburgischen Staatsbahnen war diese Krone als allgemeines Eigentumsmerkmal angebracht. (Zeichnung D. St. W. V.) (1:5)



Die Zeichnung des offenen Güterwagens 2451 Olmk der oldenburgischen Staatsbahnen aus dem Jahre 1898 enthält auch Angaben über die einschlägigen Anschriften. (Zeichnung Oldenburgische Staatsbahnen, Sammlung Niedersächsisches Staatsarchiv Oldenburg)

Pfalz

In der Pfalz nennt das Verzeichnis der Eigentumsmerkmale von 1864 für die Güterwagen folgende Eigentumsbezeichnungen:

Pfälzische Ludwigsbahn	Pfalz. L. B.
Pfälzische Maximiliansbahn	Pfalz. M. B.

Nach dem Zusammenschluss beider Bahnen im Jahre 1870 führten die Güterwagen die Bezeichnung „PFALZ.B.“ am Wagenkasten und „P. B.“ am Langträger.

PFALZ.B.

Eigentumszeichen der Pfalz-Bahn-Güterwagen

Bei gedeckten Güterwagen befanden sich die Eigentumsbezeichnung und die Wagennummer auf der Schiebetür, bei offenen Güterwagen im ersten und zweiten Seitenwandfeld

von links. Ganz rechts am Wagenkasten war die Tragfähigkeit angeschrieben, am Langträger das Wagengewicht. Die bei den pfälzischen Eisenbahnen bei den Buchstaben verwendete Schriftart entspricht bereits 1870 weitgehend der preußischen Type nach Normalien-Blatt VI 9. Diese Tatsache spricht dafür, dass die Schrifttype bereits lange vor der Herausgabe der Normalie verwendet worden ist. In der Pfalz wurde für die groß angeschriebene Wagennummer jedoch eine Schrifttype abweichend von VI 9 benutzt (siehe Bild Seite 84 oben).

Auf einem Werkfoto von 1883 erkennt man, dass folgende Angaben nun am Langträger angeschrieben sind: Wagengewicht, Ladegewicht, Eigentumsbezeichnung, Wagennummer und Revisionsdatum. Am Wagenkasten findet man nur die Eigentumsbezeichnung und die Wagennummer sowie die Angabe der Bodenfläche.

Schließlich ist auch hier eine weitgehende Angleichung an die preußischen Bezeichnungsvorschriften festzustellen, die ab spätestens 1901 auch in der Pfalz angewendet wurden.

1908 lieferte MAN diesen offenen Güterwagen 7491 an die Pfalzbahn. Am Langträger befinden sich von links nach rechts folgende Angaben: Gew. d. W. 7970 kg, Ladegew. 20000 kg, Tragf. 21000 kg, P. B. 7491, Unt. K. 7./3.08. Unklar ist, warum das Ladegewichtszeichen Raute statt Rechteck angebracht ist. (Werkfoto 1908 Nürnberg)



Sachsen

Eigentumszeichen

Die Güterwagen der sächsischen Eisenbahnen trugen 1864 folgende Eigentumsbezeichnungen:

Leipzig-Dresdener Eisenbahn	Leipzig-Dresden.
Löbau-Zittauer Eisenbahn	L. Z. E.
Sächsisch-Östliche Staatseisenbahnen	K. Sächs. Oestl. Sts. E. B.
Sächsisch-Westliche Staatseisenbahnen	K. Sächs. Westl. Sts. E. B.
Zittau-Reichenberger Eisenbahn	Z. R.

Das Verzeichnis der Eigentumsmerkmale von 1896 nennt für die sächsischen Eisenbahnen folgende Bezeichnungen:

Sächsische Staats-Eisenbahn	K. Sächs. Sts. E. B. und Krone
Zittau-Reichenberger Eisenbahn	Zittau-Reichenberg.

In Sachsen waren die Anschriften zur Ladekapazität gelb mit schwarzen Schatten, die Angaben zur Eigentumsbe-

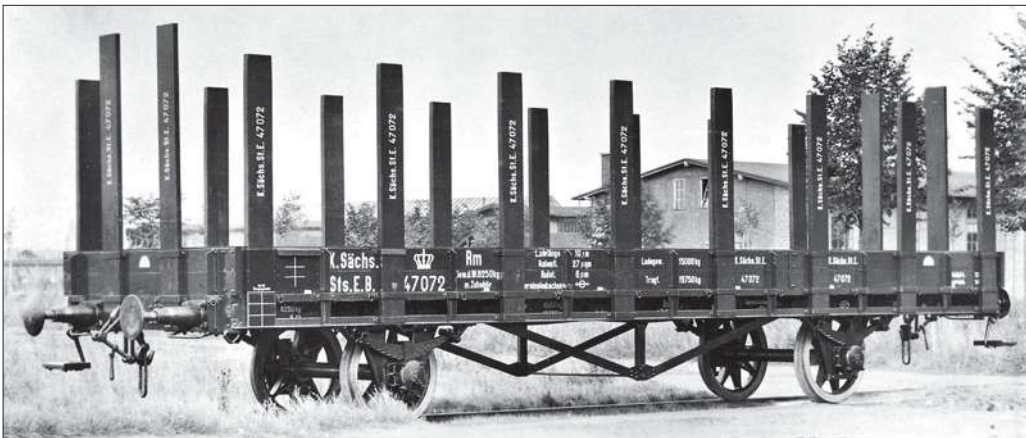
zeichnung und die Wagennummer an den grauen Wagen in dunkler (möglicherweise roter), an den übrigen in gelber Farbe ebenfalls mit schwarzen Schatten angebracht (siehe Bild oben Seite 13). Im Unterschied zu Preußen verwendeten die Sächsischen Staats-Eisenbahnen eine serifenbetonte Schrifttype.

Wagenkasten und „P. B.“ am Langträger. Auch in Sachsen hat man nach der Jahrhundertwende die preußischen Bestimmungen für die Bezeichnung der Güterwagen weitgehend angewendet.



Die sächsischen Güterwagen waren zusätzlich zu dem Schriftzug „K. Sächs. Sts. E. B.“ mit dieser königlichen Krone bezeichnet. (Zeichnung D. St. W. V.) (1:5)

Der Rungenwagen 47072 wurde 1912 an die sächsischen Staatseisenbahnen geliefert. Er zeigt mithin bereits die Anschriften gemäß den Vorschriften des Staatsbahnwagen-Verbandes. (Werkfoto 1912 Rastatt, Sammlung Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)



Serien- und Gattungsbezeichnung

In Sachsen wurden Gattungszeichen ab 1895 wie folgt verwendet:⁷⁵

Zeichen	Bauart
G	Bedeckte Güterwagen
GC	Bedeckte Güterwagen mit Personentransporteinrichtung
K	Kalkwagen
L	Langholzwagen
O	Offene Güterwagen
Pf	Pferdewagen
VG	Kleinviehwagen
VO	Offene hochbordige Güterwagen.

Thüringen

Die Eigentumsmerkmale der Güterwagen der thüringischen Eisenbahngesellschaften lauteten im Jahre 1864:

Thüringische Eisenbahnen	Th. E.
Werra-Eisenbahn	W. E.

Nach dem Übergang der thüringischen Eisenbahnen auf den preußischen Staat (KED Erfurt) im Jahre 1886 galten die

preußischen Vorschriften über Bezeichnung und Nummerung der Wagen auch hier.

Württemberg

Eigentumsbezeichnung

Die Güterwagen der Württembergischen Staatseisenbahnen waren 1864 mit der Abkürzung „K. W. St. E.“ bezeichnet. Außerdem führten sie die Bezeichnung „Württemberg“ an den Seiten- und Stirnwänden sowie an den Langträgern. Unter oder neben dem Eigentumsmerkmal waren Serienbuchstaben (siehe „Serien- und Gattungsbezeichnung“ Seite 68) und die Wagenummer angeschrieben.

Um 1896 trugen die Güterwagen der Württembergischen Staatseisenbahnen die Eigentumsbezeichnung „K. W. St. E.“ oder „Württemberg“ an den Seitenwänden und „Württemberg“ an den Langträgern. Schließlich wurde die abgekürzte Bahnbezeichnung ganz aufgegeben.

Mit Ausnahme des Schriftzuges „Württemberg“ waren die Anschriften ähnlich Musterzeichnung VI 9 der Preußischen Staatseisenbahnen ausgeführt.

Württemberg

Eigentumszeichen für württembergische Güterwagen (1:5)



Etwa 1906 erhielten die Württembergischen Staatseisenbahnen den Wagen 40300 der Gattung Omlq. Die Anschriften entsprechen bereits weitgehend den preußischen Vorschriften. (Werkfoto 1906 Nürnberg)

Serien- und Gattungsbezeichnung

In Württemberg wurden ab 1889 Serienbuchstaben (hier Litera genannt) verwendet:⁷⁶

Litera	Bauart
F	vierachsige bedeckte Güterwagen
G	vierachsige offene Güterwagen
GS	vierachsige Rungenwagen (Umbau aus Litera G, Rungen von Litera S)
H	zweiachsige bedeckte Güterwagen, auch Bierwagen, Küchenwagen, Pferdestallwagen, Tarierwagen
HS	zweiachsige großräumige bedeckte Güterwagen (Untergestell von Litera S)
J	zweiachsige offene Güterwagen mit 8 bis 10 t Tragfähigkeit, auch Cichorienwagen, Düngerwagen, Latrinenwagen, Salzwagen, Torfwagen

Litera	Bauart
K	zweiachsige eiserne Kohlenwagen, daraus abgeleitet: Tarierwagen
L	zweiachsige Langholzwagen
M	zweiachsige doppelbödige Viehwagen
N	zweiachsige Niederbordwagen, Kieswagen
O	zweiachsige offene Güterwagen mit 15 t Tragfähigkeit
OL	Langholz- und Bretterwagen (aus Litera O, Schemel von Litera L)
R	zweiachsige Kesseltransportwagen
S	zweiachsige Plattformwagen (Rungenwagen)
SS	vierachsige Plattformwagen (Schmalspurtransporteur für 1000 mm Spurweite)
SS	vierachsige Plattformwagen (Schmalspurtransporteur für 750 und 1000 mm Spurweite)
V	einbödige Viehwagen.

Länderbahnen von 1910 bis 1920

Entwicklung

Der 1909 gegründete Deutsche Staatsbahnwagenverband setzte die Tätigkeit des bisherigen Preußischen Staatsbahnwagenverbandes - nun ausgedehnt auf alle deutschen Staatseisenbahnen - fort. Er gab 1909 die bisherigen preußischen Vorschriften als „Güterwagenvorschriften“ neu heraus.⁷⁷ Sie waren ab 1. April 1909 für alle dem Verband angehörenden Verwaltungen verbindlich:

- Badische Staatseisenbahnen
- Bayerische Staatseisenbahnen
- Mecklenburgische Staatseisenbahnen
- Oldenburgische Staatseisenbahnen
- Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen
- Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen
- Sächsische Staatseisenbahnen
- Württembergische Staatseisenbahnen.

In § 6 der Güterwagenvorschriften wird die Bezeichnung der Wagen wie folgt geregelt:

- Alle Verbandswagen sind mit dem Eigentumsvermerk der Verwaltung versehen, der sie gehören oder in deren Park sie eingestellt sind.
- Die Verbandswagen sind ferner nach Bauart, Bestimmung, Ladegewicht, Länge und besonderen Eigenschaften übereinstimmend durch Anschrift lateinischer Buchstaben an der Langseite näher bezeichnet (Gattungszeichen).
- Die für bestimmte Güter besonders gebauten oder mit besonderer Einrichtung versehenen Wagen sind mit der Bezeichnung „Spezialwagen“ und, sofern sie nach bestimmten (Heimat-)Stationen zur Beladung stets wieder zurückkehren sollen, außerdem noch mit dem Namen der Station zu versehen (Stationswagen).

Damit waren erstmals für alle deutschen Länderbahnen ein-

heitliche Regelungen bezüglich der Bezeichnung von Güterwagen geschaffen. Gleichwohl hatte sich die preußische Bezeichnungsweise schon viel früher auch bei den anderen Verwaltungen als Standard durchgesetzt, waren doch die preußischen Güterwagen wegen ihrer großen Zahl allgegenwärtig.

Bezeichnung der Güterwagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes ab 1909

1. Hauptgattungszeichen

Zeichen	Bauart
G	Zwei- oder dreiachsige bedeckte Güterwagen
GG	Vierachsige bedeckte Güterwagen
H	Holzwagen (einzeln)
HH	Holzwagenpaar
K	Kalk- und Salzwagen mit Satteldach und Deckklappen
N	bedeckte Güterwagen mit Luftbremse oder -leitung, gültig ab 1. Februar 1911
O	Offene Güterwagen mit Wänden von mehr als 0,4 m Höhe
OO	Vierachsige offene Güterwagen mit Wänden von mehr als 0,4 m Höhe
R	Offene Wagen von mindestens 9,9 m Länge der Ladefläche mit und ohne Seitenwände und mit hölzernen hohen Rungen (Rungenwagen), gültig ab 1. April 1911
S	Zwei- oder dreiachsige offene Güterwagen mit Wänden bis 0,4 m Höhe oder ohne Wände (Schienen-, aber nicht Arbeitswagen)
SS	Vierachsige offene Güterwagen mit Wänden bis 0,4 m Höhe oder ohne Wände (Schienenwagen)
V	Bedeckte Viehwagen, welche wegen großer Seitenöffnungen zur Viehversendung besonders geeignet sind
VO	Offene, hochwändige Wagen
X	Arbeitswagen

2. Nebengattungszeichen (zusätzlich zu den Hauptgattungszeichen)

Zeichen	gültig für	Bedeutung
c	O	mit nicht mehr als 15 t Ladegewicht mit hölzernen Wänden mit mindestens 1,3 m, aber weniger als 1,9 m Höhe (Kokswagen)
e	V	mit Lattenwänden und zwei Böden versehen
f	G	mit Ständen für Luxusperde versehen
g	Ve	mit Zwischenböden für Gänsebeförderung versehen
	OI Oml	mit hohen festen Gatterwänden versehen (Gatterwagen)
i	G N	für den Personenverkehr geeignet mit Plattformen an den Stirnwänden
k	O	mit Kopfwänden versehen, die um einen oberen Zapfen drehbar sind und ein Abstürzen der Ladung auf Kippvorrichtung gestatten
l	O S	mindestens 8 m Länge der Ladefläche
	G	mit mindestens 24 qm Ladefläche
	SS	mit mehr als 12 m Länge der Ladefläche
m	alle	zwei- und dreiachsige Wagen mit mindestens 15 t, aber weniger als 20 t Ladegewicht
mm	alle	vierachsige Wagen mit mindestens 30 t Ladegewicht
n	G V VO	für zwei- und dreiachsige Wagen mit mindestens 20 t Ladegewicht
		mit Luftbremse oder Leitung, Dampfleitung oder sonstigen Einrichtungen, durch welche der Wagen zur Benutzung als Gepäckwagen oder in schnellfahrenden Zügen besonders geeignet erscheint
q	O	mit aushebbarer Kopfwand
Ru	SI Sml OI Oml	von mindestens 10 m Länge mit hohen hölzernen Rungen, gültig bis 31. März 1911
	H	mit mehreren eisernen Seitenrungen, gültig bis 31. März 1911
r	alle	in Zügen mit Personenbeförderung und in Güterzügen, deren Höchstgeschwindigkeit 45 km in der Stunde übersteigt, nicht zu verwenden wegen zu kurzen Radstandes oder zu geringer Achsstärke, oder weil der Wagen Schalengussräder hat, deren Nabe, Radscheibe und Radreifen aus einem Stück gegossen sind
r	H	mit eisernen Seitenrungen, gültig ab 1. April 1911
s	H	mit Kuppelstangen ausgerüstet
t	G O X	mit Trichtern, Boden- oder Seitenklappen versehen
u	X	untauglich zur Verwendung in Zügen des öffentlichen Verkehrs
(u)	O S SS H HH X	unbrauchbar für militärische Fahrzeuge
w	alle	zwei- und dreiachsige Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht
		vierachsige Wagen mit weniger als 20 t Ladegewicht
z	G O VO	mit gedichteten Seitenwänden und Bodenflächen, oder mit dichtschießenden Klappen vor den Luken, durch die der Wagen zu Getreide- (in loser Schüttung), Glassand-, Torfstreu-Sendungen und dergleichen geeignet gemacht ist
	Ve Vel	mit Einrichtungen zur Veränderung der Ladefläche
	H	mit Zinken auf den Wendeschemeln

Güterwagen mit zwei oder drei Achsen wiesen ohne einschränkende Nebengattungszeichen immer ein Ladegewicht von 10 000 kg auf, bei vierachsigen Wagen betrug es 20 000 kg. Abweichungen hiervon wurden durch die Nebengattungszeichen w (für weniger) und m bzw. mm (für mehr bzw. viel mehr) ausgedrückt.

Im Laufe der Zeit gab es einige Änderungen bei der Gattungsbezeichnung der Güterwagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes:

Die mit Luftbremse oder Luftleitung ausgerüsteten bedeckten Güterwagen (Gn, Gnm, Gnmi, Gnml, Gnwl) der Verbandsverwaltungen mussten spätestens ab 1. Februar 1911 das Hauptgattungszeichen N tragen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1911 wurde das neue Hauptgattungszeichen R eingeführt. Damit wurden die bisherigen SI-Ru, SmlRu, SmmIRu, OIRu und OmlRu versehen. Gleichzeitig entfiel das Nebengattungszeichen „Ru“; stattdessen wurde bei H-Wagen das Nebengattungszeichen r angeschrieben, wenn eiserne Seitenrungen vorhanden waren.

Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten ordnete mit der Verfügung vom 25. Juni 1915 die Bezeichnung der in Frage kommenden Güterwagen mit dem Transitzeichen an (siehe „Gemeinsame Bestimmungen“ Seite 60). Bereits am 13. August 1915 wurde jedoch vorgeschrieben, das Transitzeichen an vorhandenen Wagen sowie an bestimmten Wagen der Verbandsbauarten nicht anzubringen, weil zunächst geklärt werden sollte, wie die Einhaltung der geforderten Querschnittsmaße festzustellen war. Wegen des Krieges mussten die erforderlichen Arbeiten zurückgestellt werden. 1919 wurde angeordnet, auf die Anbringung des Zeichens zunächst ganz zu verzichten. Erst in seiner Sitzung vom 19. bis 21. September 1922 in Königsberg empfahl der Güterwagenausschuss die Anbringung des Transitzeichens an allen Güterwagen der Verbandsbauarten und älterer Bauarten, sofern diese die Querschnittsmaße einhalten. An Güterwagen, deren Bauzeichnungen nicht bekannt waren, sollte das Transitzeichen nicht angebracht werden.

Der Erlass VI 62 D 14597 des preußischen Ministers der öf-

fentlichen Arbeiten vom 14. Dezember 1916 schrieb vor, dass an einer Reihe von Güterwagen mit einem Ladegewicht von 15 t eine erhöhte Tragfähigkeitsangabe von 17 500 kg anzuschreiben war. Diese Maßnahme diente der besseren Ausnutzung der Wagenkapazität und war durch den hohen Transportbedarf im Krieg bedingt. Solche Wagen wurden zusätzlich unter dem geometrischen Ladegewichtszeichen mit einem stehenden weißen Kreuz gekennzeichnet, um die erhöhte Tragfähigkeit auch aus der Ferne erkennen zu können. 1919 wurde schließlich beschlossen, an allen Güterwagen mit Ausnahme der Gattungen K und O die Ladegewichtszeichen an den Stirnwänden fortzulassen.

Ausführung der Anschriften

Für die Ausführung der Anschriften an den Güterwagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes waren ab 1. Januar 1911 die „Vorschriften über den Anstrich und die Bezeichnung der Güterwagen“ (DS 270/1) verbindlich. In § 3 und den Anlagen dieser Vorschriften ist geregelt, welche Anschriften und Bezeichnungen an den Güterwagen – in Abhängigkeit von Gattung und Bauart – anzubringen waren: Nicht alle diese Anschriften waren für alle Wagengattungen vorgeschrieben. In den Anlagen zu den Vorschriften war geregelt, an welchen Wagengattungen und Stellen die Anschriften anzubringen waren.

An den Seitenwänden:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Militär-Transport • Ladelänge • Bodenfläche • Radstand • Vereinslenkachsen • Lenkachszeichen • Ladegewicht • Tragfähigkeit • Eigengewicht • Raster für Übergangszettel | <ul style="list-style-type: none"> • Doppelkreuz für Gestellungszeiten • Eigentumsmerkmal(e) • Wagennummer • Gattungszeichen • Spezialwagen • Heimatstation • Bremsbauart • Ladegewichtszeichen • Haftpflichtvermerke. |
|---|---|

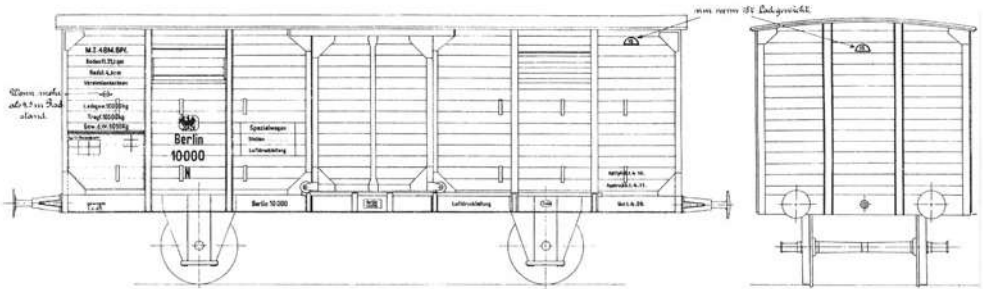
An den Stirnwänden:

- Ladegewichtszeichen
- Eigentumsdirektion
- Wagennummer

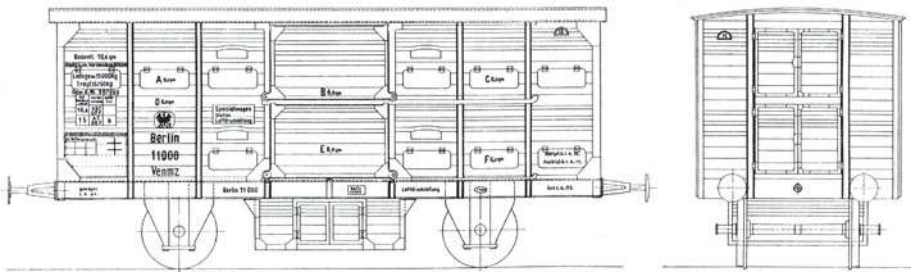
An den Langträgern:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Wiegevermerk • Eigentumsdirektion • Wagennummer • Bremsbauart | <ul style="list-style-type: none"> • lose Wagenteile • Untersuchungsdatum • Datum der nächsten Bremsuntersuchung. |
|--|--|

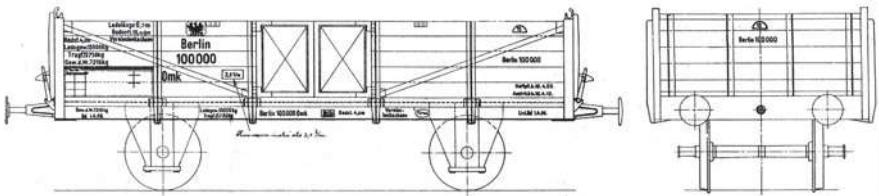
Beispiel für die Anschriften an gedeckten Güterwagen gemäß den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes



Beispiel für die Anschriften an Verschlagwagen gemäß den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes

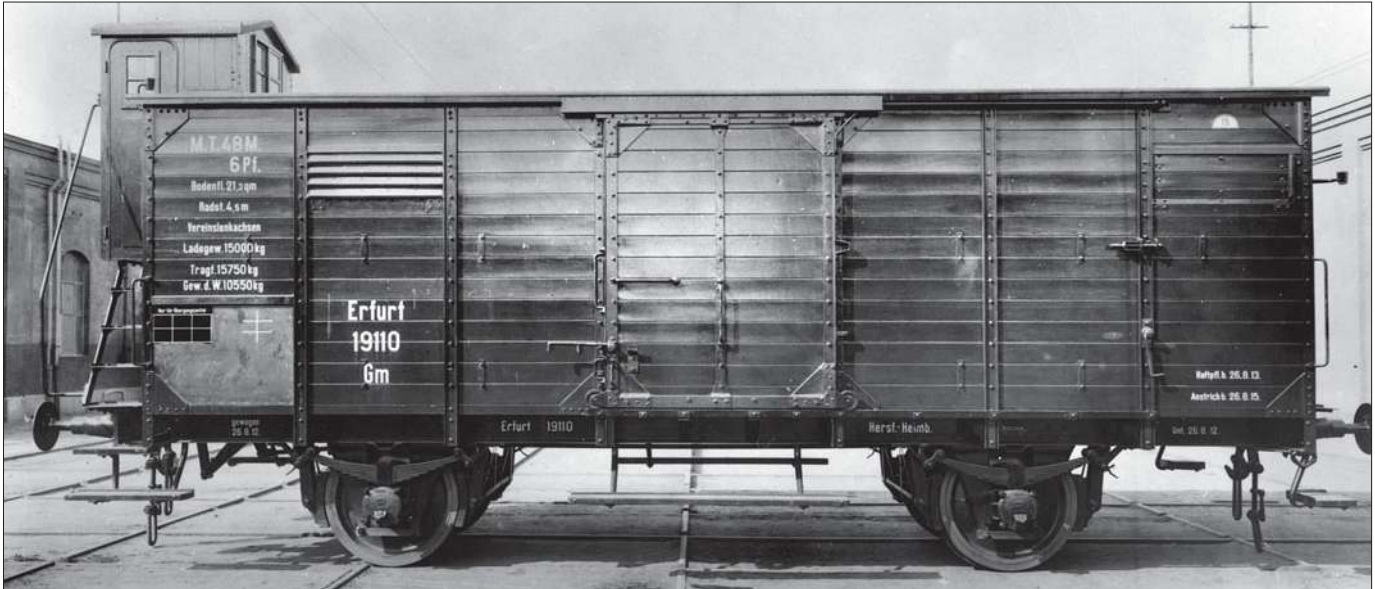


Beispiel für die Anschriften an offenen Güterwagen gemäß den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes



Für die Form der Buchstaben und Ziffern galt das Musterblatt IV 44 (3. und ab 1912 4. Auflage) der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. Die Anschriften waren in der Regel in weißer Farbe bei dunklem und in schwarzer bei hellem Untergrund anzubringen. Die Anschriften für Spezial-

wagen Stationswagen, Luftdruckbremse am Wagenkasten und die geometrischen Ladegewichtszeichen waren immer schwarz auf weißem Grund auszuführen. Die Bremsbezeichnung am Längsträger erhielt rote Farbe.



Dieses Bild zeigt einen Wagen der Hersfelder Kreisbahn, die Anschrift „Hersf.-Heimb.“ am Langträger weist ihn als solchen aus. Er ist bei der Direktion Erfurt in den Park der K. P. E. V. eingestellt und trägt als Privatbahnwagen kein Adlerschild. (Werkfoto 1912 Nürnberg)

Ein im Betrieb befindlicher Wagen sieht natürlich nicht mehr nagelneu aus. Der offene Güterwagen Cöln 59995 Omk[u] wurde etwa 1912 auf der Wagendrehscheibe bei MAN aufgenommen. Seine Anschriften entsprechen den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes. Bemerkenswert sind die zusätzlichen Kreideanschriften sowie die zahlreichen Zettelreste. (Werkfoto um 1912 Nürnberg)



Der für das 150-Jahr-Jubiläum hergerichtete gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart A2 wurde in Nürnberg ausgestellt. Seine Anschriften sind weitgehend authentisch rekonstruiert, nicht so gut gelungen sind der Zeilenabstand bei Bezirk und Wagennummer, das Gattungszeichen, das Ladegewichtszeichen, das Doppelkreuz für Kreideanschriften. Der Zettelhalter ist überflüssig. 1991 wurden Teile der Anschriften berichtigt, siehe Bild auf Seite 21 (Foto Nürnberg 1985 Hans Ulrich Diener)



Die Eigentumsbezeichnungen (Wappen, Adlerbilder) waren in Baden, Bayern und Preußen mehrfarbig. Sie wurden als Emailschilder oder Abziehbilder angebracht. Die in Mecklenburg, Oldenburg und Sachsen verwendeten Kronen waren hingegen einfarbig weiß bzw. schwarz und wurden wie die

ausgeschriebene Eigentumsbezeichnung mit Hilfe von Schablonen direkt am Wagenkasten angebracht. Das Wort „BADEN“ der badischen Güterwagen war jedoch in Verbindung mit dem farbigen Staatswappen auf dunklem Grund stets in gelber Farbe angeschrieben.

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

Augsburg
Ludwigshafen
München
Nürnberg
Regensburg
Würzburg

BADEN
Elsass-Lothringen
K.Sächs.Sts.E.B.
Meckl. Schwerin
Oldenburg
Württemberg

Nach den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes waren die Verbandsgüterwagen mit einer individuellen Eigentumsbezeichnung beschriftet. Die preußischen (links) und bayerischen Wagen (mitten) trugen Direktionsnamen, in Baden, Elsass-Lothringen, Mecklenburg, Oldenburg und Württemberg (rechts) waren die Landesnamen angeschrieben, in Sachsen befand sich die abgekürzte Bezeichnung der Bahnverwaltung (rechts Zeile 3) als Eigentumsmerkmal an den Güterwagen. Dieses Bild enthält die Schriftzüge in der seinerzeit gültigen Form nach Musterzeichnung IV 44 4. Auflage.

Außer den Wappen, Adlerbildern bzw. Kronen trugen die Güterwagen der dem Staatsbahnwagenverband angehörenden Verwaltungen folgende Bezeichnungen:

Eigentumsbezeichnungen der Güterwagen der Deutschen Länderbahnen im Staatsbahnwagenverband

Land	Wappen, Krone	Schriftzug
Baden	Wappen	BADEN
Bayern	Rautenwappen	Name einer Direktion
Elsaß-Lothringen	—	Elsass-Lothringen
Mecklenburg	Krone	Meckl. Schwerin
Oldenburg	Krone	Oldenburg
Preußen	Adler	Name einer Direktion
Preußen-Hessen	Adler+Löwe	Mainz
Sachsen	Krone	K. Sächs. Sts. E. B.
Württemberg	—	Württemberg.



Die Bezeichnung des im Februar 1918 an die Württembergischen Staatseisenbahnen gelieferten Omk[u] 43667 stimmt mit den Vorschriften des Staatsbahnwagen-Verbandes überein. (Werkfoto 1918 Rastatt, Sammlung Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

Besonderheiten in Bayern

1910 wurde in Bayern wieder die Anbringung des Staatswappens an allen bayerischen (einschließlich der pfälzischen) Wagen vorgeschrieben. Dieses Wappen erhielt eine neue Form, darüber befand sich die bayerische Königskrone, darunter der Schriftzug „K. Bay. Sts. B.“. In Übereinstimmung mit den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes befanden sich das Staatswappen sowie die

Anschriften über Eigentumsbezirk, Wagennummer und Gattung am Wagenkasten im zweiten Feld von links, bei Wagen ohne Kastenaufbau in der Mitte des Untergestells und bei Kesselwagen auf der Anschriftentafel oder am Kessel. In Bayern trugen auch die Privatwagen das bayerische Rautenwappen, während das jeweilige Eigentumszeichen an den Privatwagen bei den anderen Staatsbahnen nicht angebracht wurde.

Das bayerische Staatswappen wurde als Abziehbild in drei verschiedenen Größen hergestellt, sodass je nach Platzverhältnissen das größtmögliche angebracht werden konnte. Bei den Wagen mit hölzernen Wänden durfte das Wappen nicht unmittelbar an den Wänden angebracht werden, vielmehr waren sie auf achteckige, hochformatige Blechtafeln (folgendes Bild) zu übertragen, die zuvor in der Anstrichfarbe des Wagenkastens rotbraun, grün, weiß oder grau grundiert und mit einer schwarzen Linie eingefasst und dann lackiert wurden.



Nach einer rund fünfundzwanzig-jährigen Pause erhielten die bayerischen Güterwagen ab 1910 wieder ein Rautenwappen. Die Zeichnung zeigt eine Rekonstruktion dieses Wappens. Die Rauten hatten blaue Farbe auf weißem Grund, Krone und Schriftzug waren gelb, der Rand des Wappens und der Rand des Schildes für die Anbringung an hölzernen Wänden waren schwarz. An Wagenwänden aus Holz erhielt der Grund des Schildes die Farbe des Wagenkastens (hier rotbraun), bei Blechwänden wurde das Wappen nebst Krone und Schriftzug unmittel-

bar am Wagenkasten angebracht, die schwarze Randlinie des Schildes entfiel dann. (Rekonstruktion 1:5)

Gleichzeitig mit der Neubezeichnung der Güterwagen wurde auch eine neue Nummerierung und Aufteilung der Güterwagen auf verschiedene Bezirke verfügt. Dabei hat man in Bayern bereits dem später von der Deutschen Reichsbahn allgemein eingeführten Begriff des Gattungsbezirks vorgegriffen. In Bayern war bei den Bremsanschriften am Langträger zusätzlich die Angabe der letzten Bremsuntersuchung vorgeschrieben.

Der offene Güterwagen in Verbandsbauart München 65259 Ommk[u] trägt das Untersuchungsdatum 30.10.13. Als solcher ist er dem Gattungsbezirk München zugeordnet. Gut zu erkennen sind die vereinheitlichten Anschriften des Staatsbahnwagenverbandes. (Werkfoto 1913 Nürnberg)

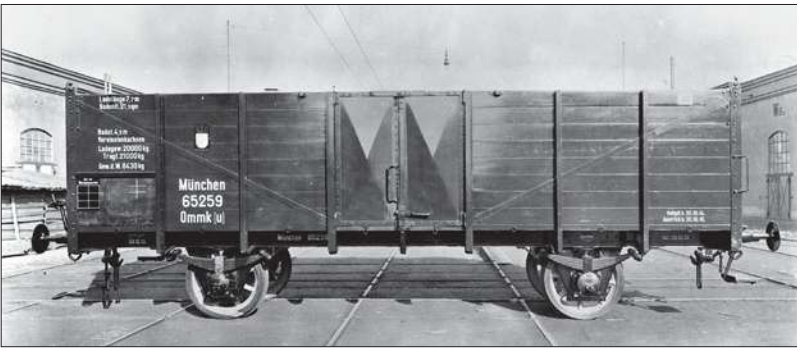
Gattungsbezirke der bayerischen Güterwagen (1910)

Wagenart	Bezirk
Freizügige Wagen des rechtsrheinischen Netzes:	
mit weniger als 15 t Ladegewicht	Regensburg
mit 15 t und mehr Ladegewicht und Radsätzen der Form 39	Augsburg
mit 15 t und mehr Ladegewicht und Radsätzen der Form 41	Nürnberg
Wagen der vormaligen Pfalzbahnen	Ludwigshafen
Stationswagen	Direktion, in deren Bezirk sie stationiert sind
Privatgüterwagen	Direktion, in deren Bezirk sie eingestellt sind
Freizügige Privatbahngüterwagen	Direktion, in deren Bezirk die Privatbahn ihren Sitz hat
Freizügige Güterwagen nach den Normalien des Staatsbahnwagenverbandes	München

Für die Nummerierung der bayerischen Güterwagen wurden folgende Nummernkreise festgelegt:⁷⁹

Nummernkreise der bayerischen Güterwagen nach Gattungen (1910)

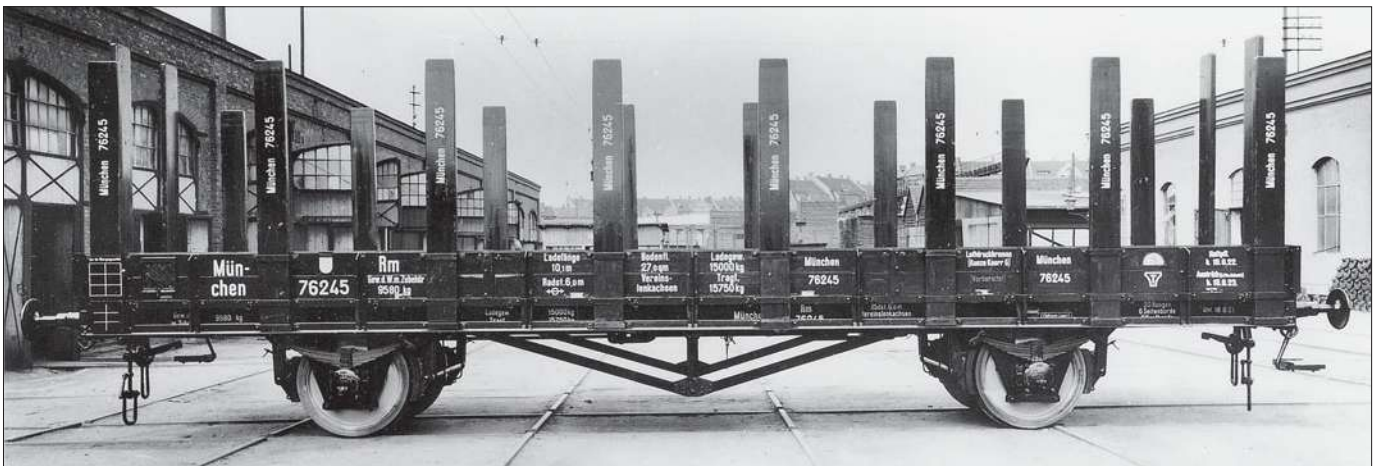
Wagengattung	Nummernkreis
G-Wagen	30 001 .. 44 000
N-Wagen	44 001 .. 48 000
V- und K-Wagen	48 001 .. 50 000
O-Wagen	50 001 .. 70 000
H-Wagen	70 001 .. 76 000
R-Wagen	76 001 .. 78 000
S-Wagen	78 001 .. 81 000
Wagen besonderer Bauart	81 001 .. 82 000
X-Wagen	82 001 .. 87 000
Güterwagen der Privatbahnen	90 001 .. 92 000
Bahnkesselwagen	500 000 .. 501 999
Privatkesselwagen	502 000 .. 504 999
übrige Privatwagen	600 000 .. 602 999
Bahndienstwagen	700 001 .. 702 000





Auch der gedeckte Güterwagen München 36343 Gm gehört der Verbandsbauart und damit dem Gattungsbezirk München an. Er wurde am 28. Oktober 1915 abgeliefert und trägt die Normalanschriften des D. St. W. V. (Werkfoto 1915 Nürnberg)

Erst 1921 wurde der Rungenwagen München 76245 Rm abgeliefert. Er besitzt deshalb als Hoheitszeichen das bayerische Staatswappen ohne Königskrone und mit dem kleinen Schriftzug „Bayern“ in gelber Schrift auf schwarzem Grund, der sich nun oberhalb des Wappens befindet. (Werkfoto 1921 Nürnberg)



Eigentumsbezeichnungen ab 1918

Nach Kriegsende entfielen mit Wirkung vom 11. November 1918 (Tag des Waffenstillstandsabkommens) die bisherigen Bezeichnungen „Kaiserlich“, „Königlich“ und „Großherzoglich“ in den Firmen der Eisenbahnverwaltungen. In diesem Zusammenhang wurde von den Verwaltungen auch Wert auf eine entsprechende Änderung der allgemeinen Eigentumsmerkmale gelegt. In Preußen entfiel deshalb der Güterwagenadler bzw. das preußisch-hessische Gemeinschaftswappen, stattdessen erhielten die Güterwagen

den aufschablonierten Schriftzug P. St. E. V. als Abkürzung für „Preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung“ bzw. Pr. u. H. St. E. . Die bayerischen Güterwagen behielten zwar das bayerische Rautenwappen, die Krone wurde entfernt, der Schriftzug „K. Bay. Sts. B.“ wurde durch „Bayern“ ersetzt. Bei den übrigen Länderbahnen entfielen die Wappen und Kronen ebenfalls und wurden ggf. durch die Landesbezeichnung Baden, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Sachsen bzw. Württemberg ersetzt, soweit diese nicht bereits vorhanden waren.



Die preußischen Güterwagen trugen nach dem Weltkrieg die allgemeine Eigentumsbezeichnung „P. St. E. V.“ anstelle des Adlerbildes. Der Wagen Magdeburg 55675 wurde im November 1920 an die Deutsche Reichsbahn geliefert und erhielt noch die alte Bezeichnung, weil der Arbeitsplan für die Umzeichnung als Reichsbahngüterwagen noch nicht fertiggestellt war. (Werkfoto 1920 Essen)

Der späteren Gattung O Halle gehört dieser bayerische Güterwagen München 58533 Onmk an. Er kam im Februar 1921 zur Deutschen Reichsbahn, wurde jedoch noch nach den Richtlinien des Staatsbahnwagen-Verbandes und der Bayerischen Staatsbahnen bezeichnet. (Werkfoto 1921 Nürnberg)



Deutsche Reichsbahn 1921 bis 1949

Umzeichnung der Güterwagen 1921

Nach dem Übergang der Ländereisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn durch den Staatsvertrag war es notwendig geworden, alle Lokomotiven, Reisezugwagen und Güterwagen möglichst bald umzuzeichnen und damit an die neuen politischen und Eigentumsverhältnisse anzupassen.

Eigentumsbezeichnung, Gattungsbezirk, Betriebsnummern

Als die Güterwagen der Ländereisenbahnen auf das Deutsche Reich übergingen, wurde als äußeres Kennzeichen der neuen Eigentumsverwaltung der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ und der Name eines Direktionsbezirkes allgemein eingeführt. Bereits mit Ministerialerlass vom 20. Juni 1921 wurde die Umzeichnung aller Güterwagen verfügt.⁸⁰ Der Ausschuss für die Umzeichnung der Reichsbahngüterwagen hatte drei verschiedene Vorschläge für die neue Bezeichnung erarbeitet:

- 1 Anschrift Deutsche Reichsbahn, Gattungsbuchstaben und Nummer (innerhalb jeder Gattung mit 101 beginnend)
- 2 Anschrift Deutsche Reichsbahn, Nummer (bestehend aus einer Gattungsziffer und einer laufenden Nummer)
- 3 Anschrift Deutsche Reichsbahn, Gattungsbezirk, Nummer (innerhalb jedes Gattungsbezirks mit 101 beginnend), Gattungsbuchstaben

Der erste Vorschlag wurde verworfen, weil es seinerzeit im internationalen Verkehr nicht üblich war, neben der Verwaltung und der Nummer auch noch Gattungsbuchstaben anzuschreiben. Dies wäre aber notwendig gewesen, um einen Reichsbahngüterwagen eindeutig zu identifizieren. Der zweite Vorschlag hätte dazu geführt, dass bei der Vielzahl vorhandener Güterwagen (rund 700 000 Stück) sechsstelligen und u. U. bei bestimmten Gattungen sogar siebenstelligen Wagennummern erforderlich werden. Außerdem wäre es

nicht möglich gewesen, mehr als 9 Wagengattungen festzulegen. Der Vorschlag wurde ebenfalls verworfen.

Beim dritten Vorschlag war es möglich, bestimmte Gattungen in einer Verwaltungsbezeichnung (dem Gattungsbezirk) zusammenzufassen und gleichzeitig Wagennummern mit nicht mehr als fünf Stellen zu verwenden. Die Gattungsbuchstaben dienten dann nur der nationalen Bezeichnung. Im internationalen Verkehr genügte die Angabe des Gattungsbezirks (anstelle von Deutsche Reichsbahn) und der Wagennummer, um einen Wagen eindeutig zu identifizieren und gleichzeitig eine Aussage über die allgemeine Gattung zu erhalten. Außerdem würde sich damit gegenüber der bisherigen Praxis der Wagenbezeichnung im nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr nichts ändern. Diesem Vorschlag stimmte deshalb der Reichsverkehrsminister zu. Alle reichsbahneigenen normalspurigen Güterwagen waren ab 1921 entsprechend zu bezeichnen.

Nur die Schmalspurgüterwagen und die Privatwagen wurden außer mit Deutsche Reichsbahn nach wie vor mit dem Namen der Direktionen bezeichnet, bei der sie eingestellt waren. Privatgüterwagen erhielten sechsstelligen Wagennummern von 500 000 bis 599 999.⁸¹ Innerhalb dieses Bereichs wurden jeder Direktion zusammenhängende Nummerngruppen zugeteilt, sodass Privatgüterwagennummern im Bereich der Deutschen Reichsbahn nur einmal vorkamen.

Die Idee des Gattungsbezirks war bereits in einfacher Form bei der Umzeichnung der bayerischen Güterwagen entstanden (siehe „Besonderheiten in Bayern“ Seite 91). Sie ermöglichte es nun, im gesamten Bereich der Deutschen Reichsbahn bestimmte Güterwagengattungen unter einem Städtenamen zusammenzufassen. Damit war ein prägnanter Begriff für die Bauart und den Verwendungszweck der Güterwagen gefunden. 1921 wurde ein umfangreicher „Arbeitsplan für die Umzeichnung der Güterwagen“ aufgestellt (siehe Abschnitt Umzeichnungsplan ff. auf Seite 209). Darin waren alle Einzelheiten geregelt.

Für die Reichsbahn-Güterwagen waren nach Anlage 2 (Die neuen Gattungszeichen der Reichsbahn-Güterwagen) der Anlage 11 zum „Arbeitsplan für die Umzeichnung und Bestandsaufnahme der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn“ 1921 folgende Gattungsbezirke vorgesehen.

Gattungsbezirke für Reichsbahn-Güterwagen (1921)

Gattungs- bezirk	Gattungs- zeichen*	Wagengattung, Verwendungszweck
Altona	V	Kleinviehwagen
Augsburg	S	zwei- oder dreiachsige Schienenwagen
Berlin**	Gk	Wärmeschutzwagen
Breslau	Om	20-t-Kohlenwagen neuer Bauart
Cassel**	G	bedeckte 15-t-Wagen neuer Bauart
Dresden	Gl	großräumige bedeckte Güterwagen
Elberfeld	K	Kalk- oder Salzwagen
Erfurt	X	Arbeitswagen
Essen	Om	20-t-Kohlenwagen neuer Bauart
Frankfurt	O	hölzerne 15-t-Kohlenwagen alter Bauart
Halle	O	hölzerne 15-t-Kohlenwagen neuer Bauart
Hannover	G	bedeckte 15-t-Wagen alter Bauart
Karlsruhe	Ow	Kohlenwagen alter Bauart unter 15 t
Kassel**	G	bedeckte 15-t-Wagen neuer Bauart
Kattowitz**	Om	20-t-Kohlenwagen neuer Bauart
Köln	SS	vier- oder mehrachsige Schienenwagen
Königsberg	Gs	bedeckte Umsetzwagen
Ludwigshafen	Om	20-t-Kohlenwagen alter Bauart
Magdeburg	Gw	bedeckte Güterwagen unter 15 t
Mainz	Ot	Selbstentladewagen
München	G	bedeckte 15-t-Wagen neuer Bauart
Münster	Oc	Kokswagen
Nürnberg	O	eiserne 15-t-Kohlenwagen neuer Bauart
Oldenburg	OO	vier- oder mehrachsige Kohlenwagen
Regensburg	H	Holzwagen
Schwerin	O	eiserne 15-t-Kohlenwagen alter Bauart
Stettin	G	bedeckte 15-t-Güterwagen alter Bauart
Stuttgart	R	Rungenwagen
Trier**	GG	vier- oder mehrachsige gedeckte Güterwagen***
Würzburg	O	hölzerne 15-t-Kohlenwagen alter Bauart

* ggf. um weitere Nebenzeichen erweitert

** Berlin wurde später auch für Versuchswagen des RZA Berlin verwendet, Cassel wurde 1926 in Kassel geändert, Kattowitz wurde nicht belegt, Trier wurde 1927 mit Fährbootwagen (Gf, Rf) belegt

*** vier- oder mehrachsige gedeckte Güterwagen wurden 1927 dem Bezirk Dresden zugeordnet.

Dieser Plan wurde mit geringfügigen Änderungen durchgeführt. Die Änderungen betreffen zum einen den Bezirk Kattowitz, der nach der Volksabstimmung in Oberschlesien nicht mehr verwendet werden konnte, weil Kattowitz nach der Gebietsabtretung nicht mehr zum Bereich der Deutschen Reichsbahn gehörte. Zum zweiten wurde der Gattungsbezirk Königsberg nur kurze Zeit für Umsetzwagen verwendet. Im Dezember 1923 teilte man diesem Bezirk die offenen 20-t-

Güterwagen der Austauschbauart zu. Die gedeckten Umsetzwagen erhielten die Bezeichnung der übrigen gedeckten Güterwagen mit dem Nebengattungszeichen „s“.

Im Februar 1927 erklärte sich die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft damit einverstanden, dass die anfangs noch dem Bezirk Dresden zugeordneten bedeckten Fährbootwagen dem Gattungsbezirk Trier zugeteilt werden. Die für Trier ursprünglich vorgesehenen vierachsigen gedeckten Güterwagen wurden mit Dresden bezeichnet.

Der Name der aus der ED Kattowitz hervorgegangenen Direktion Oppeln ist zunächst nicht als Gattungsbezirk verwendet worden, weil diese im ober-schlesischen Wirtschaftsgebiet eine Sonderstellung einnahm. Sie verwaltete gemeinsam mit der polnischen Eisenbahndirektion Kattowitz den Güterwagenpark der Oberschlesischen Eisenbahnen. Ihre Güterwagen waren deshalb mit der Eigentumsbezeichnung

Oberschlesien
Gorny Slask

versehen. Alle übrigen Anschriften stimmten mit denen der Reichsbahngüterwagen überein. Die Güterwagen der polnischen Direktion Kattowitz trugen die Eigentumsbezeichnung

Gorny Slask
Oberschlesien

sowie Anschriften in polnischer Sprache.

Auch die Eisenbahndirektion Saarbrücken gehörte nach dem Weltkrieg nicht zum Bereich der Deutschen Reichsbahn. Die Güterwagen der Saareisenbahnen (Eisenbahndirektion des Saargebiets in Saarbrücken) erhielten deshalb die Eigentumsbezeichnung

SAAR

Ansonsten waren auch sie wie die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn beschriftet.

Ab 1922 erfolgte die Umzeichnung der Güterwagen in bestimmten Ausbesserungswerkstätten nach dem vom Eisenbahnzentralamt Berlin aufgestellten Arbeitsplan. Sie dauerte nach anfänglichen Schwierigkeiten bis Mitte 1924. Die Privatwagen waren bis 1. Mai 1923 umzuzeichnen.

Umzuzeichnen waren mit wenigen Ausnahmen alle Güterwagen, die einer der ehemaligen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen gehört haben, sowie die Privatbahnwagen und Privatgüterwagen, die in den Wagenpark einer dieser Verwaltungen eingestellt waren. Nicht umgezeichnet werden durften die in den Übergabelisten der 150 000 Waffenstillstandswagen aufgeführten Fahrzeuge. Die Güterwagen mit einem Ladegewicht unter 10 t sollten ebenfalls nicht umgezeichnet, sondern ausgemustert und ggf. in Arbeits- oder Bahndienstwagen umgebaut oder als Dienstgüterwagen verwendet werden.

Die Wagennummern wurden so festgelegt, dass sie mindestens drei und höchstens fünf Stellen hatten. Sie begannen

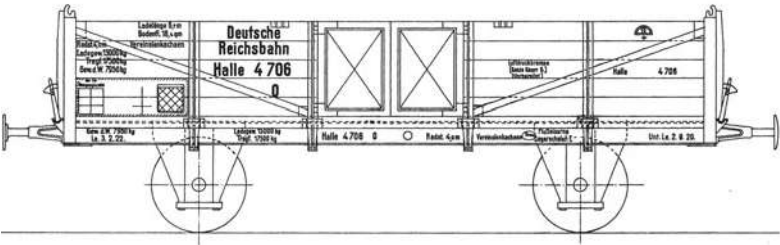
in der Regel bei jedem Gattungsbezirk mit 101 und endeten mit der Nummer, die sich aufgrund des Wagenbestandes ergab. Gattungen, deren Bestand 99 899 Wagen überschritt, erhielten zwei Gattungsbezirke.

Für neu gelieferte Güterwagen wurden Nummernreihen oberhalb der vergebenen Wagennummern freigehalten. Die Wagen der ab 1924 beschafften Austauschbauarten erhielten Nummern ab 80 001, sofern sie in bereits belegte Gattungsbezirke einzuordnen waren.

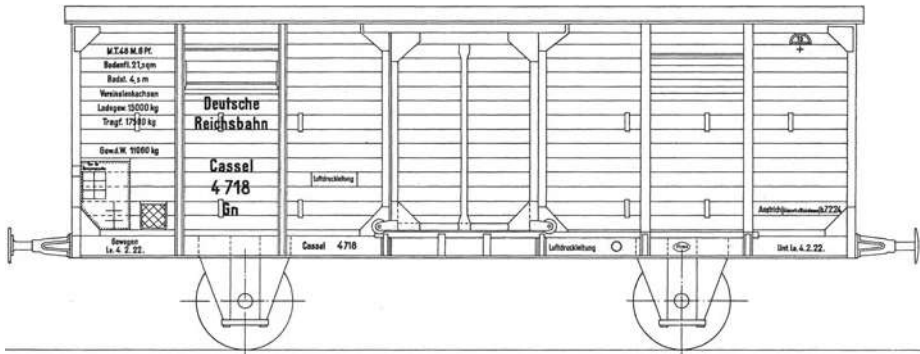
Bei der Umzeichnung wurden die alten Eigentumsbezeichnungen

und Wagennummern gelöscht. Der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“, der Name des Gattungsbezirks und die neue Wagennummer traten an deren Stelle. Für die Anordnung der Anschriften an den Güterwagen wurden insgesamt 11 Zeichnungen (für jede Bauart der 11 Musterzeichnungen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes eine) aufgestellt und dem Arbeitsplan als Anlage 5 beigelegt (Beispiele siehe folgende 2 Bilder). In Anlage 4 sind Art und Größenmaße für Identifizierungs- und Beheimatungsanschriften und die Bohrmarke dargestellt (siehe Bild, Seite 97 oben).

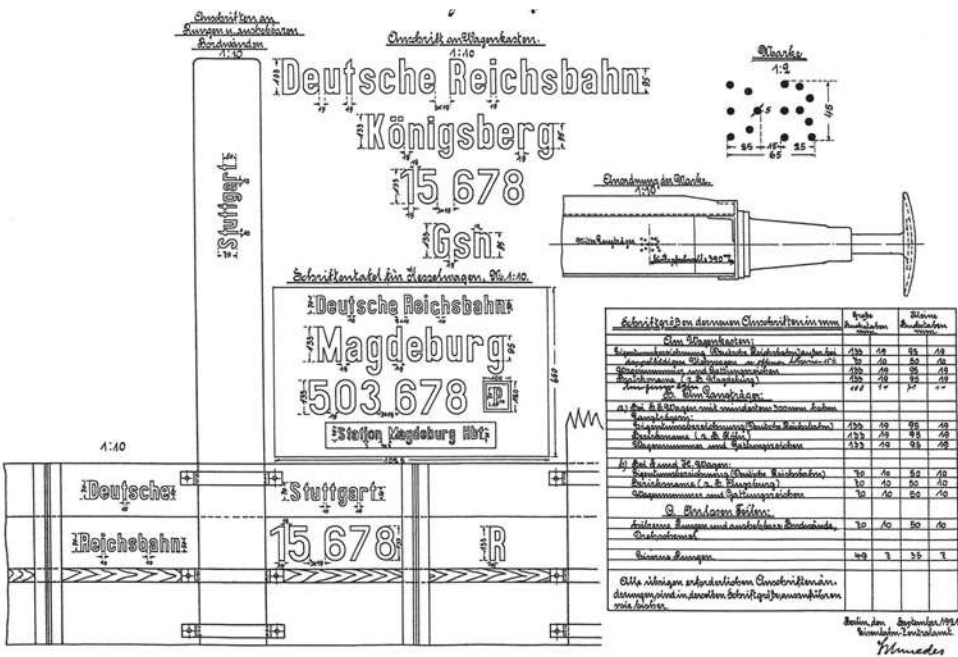
Offene 15t.Güterwagennach Bl. A1.



Die Anordnung der Anschriften für Reichsbahngüterwagen war in Übersichtszeichnungen, die dem Arbeitsplan für die Umzeichnung der Güterwagen als Anlage 5 beigelegt waren, dargestellt. Diese Zeichnung zeigt die Beschriftung eines offenen Güterwagens nach Musterzeichnung A 1 (Gattungsbezirk Halle), es fehlen allerdings die Eckstreifen zur Kennzeichnung der Druckluftbremse. (Zeichnung Deutsche Reichsbahn)



Diese Zeichnung zeigt die Beschriftung eines Güterwagens nach Musterzeichnung A 2 (Gattungsbezirke Cassel und München), es fehlen allerdings die Eckstreifen zur Kennzeichnung der Druckluftbremse. (Zeichnung Deutsche Reichsbahn)



Als Anlage 4 zum Arbeitsplan für die Umzeichnung der Güterwagen gab die Deutsche Reichsbahn 1921 diese Zeichnung heraus, aus der Einzelheiten zur Beschriftung der Reichsbahngüterwagen zu entnehmen sind. (Zeichnung Deutsche Reichsbahn)

Mit Verfügung des Reichsverkehrsministers wurde angeordnet, die Güterwagen unter der Anschrift „Deutsche Reichsbahn“ mit einem Adlerbild zu versehen.⁸² Der Adler sollte schwarz auf weißem Grunde in zwei Größen als Abziehbild hergestellt werden (Bild oben). Einige neu gelieferte Güterwagen wurden mit diesem Adlerbild versehen. Bei anderen wurde ein großer Ab-

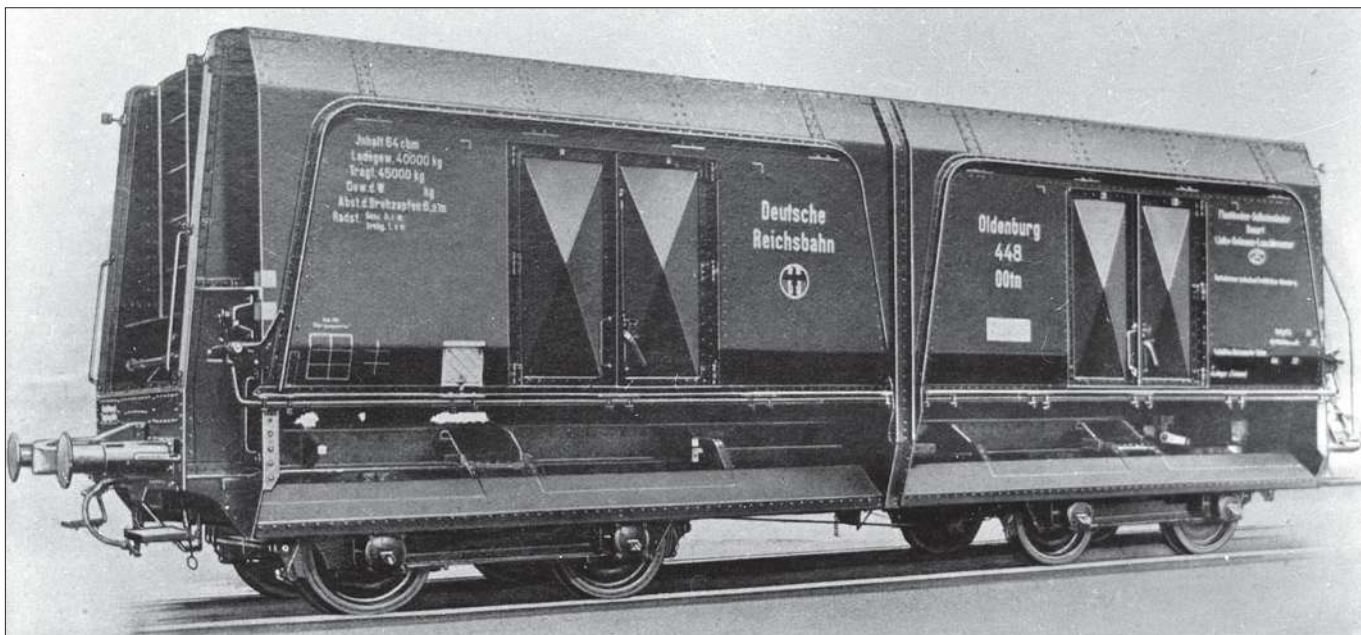
stand zwischen der Anschrift Deutsche Reichsbahn und dem Gattungsbezirk freigehalten, um den Raum für das Adlerbild freizuhalten (siehe Bild unten). Aus Kostengründen wurde jedoch alsbald von der Anbringung eines Adlers bei den Güterwagen „bis auf weiteres“ abgesehen.⁸³



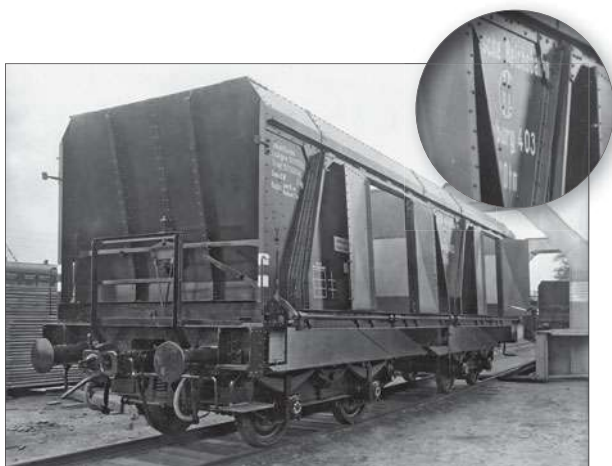
Nur wenige Güterwagen der Deutschen Reichsbahn erhielten den Adler als allgemeines Eigentumsmerkmal. Er war im Gegensatz zum Adler für Personenwagen ohne die Umschrift „Deutsche Reichsbahn“ ausgeführt. Der Grund des Bildes war weiß. (Rekonstruktion 1:10)



Im EAW Opladen fotografiert ist dieser offene Güterwagen des Gattungsbezirks Breslau, wie der Kreideanschrift am linken Ende zu entnehmen ist. Die Abnahme erfolgte am 8. Oktober 1924. Der Raum zwischen Deutsche Reichsbahn und Breslau ist für das Adlerbild freigehalten. Dass bei der Bezeichnung der Wagen auch Fehler vorkamen, ist auf diesem Bild der Tatsache zu entnehmen, dass das Nebengattungszeichen „n“ fehlt, obwohl der Wagen offensichtlich eine Kunze-Knorr-Bremse besitzt. (Foto 1924 Sammlung Schwemmer)



Schüttgutwagen der DRB Oldenburg 448 OOt auf einem Katalogbild mit Reichsbahnadler (Werkfoto 1923 Breslau)



Der um 1924 abgelieferte Großgüterwagen Oldenburg 403 OOt trägt in Wagenmitte unter der Anschrift „Deutsche Reichsbahn“ das nur kurzzeitig vorgeschriebene Adlerbild. Es ist leider nur schwach erkennbar. (Foto um 1923 Sammlung Schwemmer)



Am 27. September 1922 erhielt die Deutsche Reichsbahn diesen großräumigen gedeckten Güterwagen. Seine Anschriften sind bereits nach den Vorschriften des Arbeitsplanes für die Umzeichnung der Güterwagen ausgeführt. (Foto 1922)

Aufgrund der Bildung von Großstädten im Zuge der Verwaltungsreform entstand im September 1930 die Stadt Wuppertal, im April 1937 wurde die Stadt Hamburg aus den früher selbständigen Städten Hamburg, Altona und anderen Gemeinden gebildet. Dies führte zur Umzeichnung der Wagen der bisherigen Gattungsbezirke Elberfeld und Altona in Wuppertal bzw. Hamburg.

Mit der Einführung neuer Wagenbauarten, der Übernahme der Saareisenbahnen 1935, der Österreichischen Bundesbahnen 1938 sowie mit der Einverleibung von Teilen der polnischen Staatsbahnen 1939 kamen neue Gattungsbezirke hinzu (siehe Tabelle Seite 99). Der Gattungsbezirk Oldenburg wurde 1935

aufgehoben, die Großgüterwagen der Gattungen OOt und Kkt erhielten danach die Bezeichnung Saarbrücken.

1938 erhielt der anfangs für offene Güterwagen alter Bauarten verwendete Gattungsbezirk Karlsruhe eine neue Bedeutung: Alle gedeckten Verbandsgüterwagen der Bezirke München und Kassel, die mit Handbremse, Druckluftbremse und Einrichtung zur Beförderung von Mannschaften und Pferden für die Wehrmacht ausgerüstet waren, wurden dem Bezirk Karlsruhe zugeordnet. Folgende Tabelle enthält die Namen der seit 1930 eingeführten oder durch Umbenennung entstandenen Gattungsbezirke, die übrigen Gattungsbezirke (Tabelle auf Seite 95, außer Altona und Elberfeld) wurden weiterhin angewendet.

Neue Gattungsbezirke für Reichsbahn-Güterwagen (1930 bis 1945)

Bezirk	Jahr	Wagengattung	Gattungszeichen*	Anmerkung
Bremen	1943	gedeckte Güterwagen in Kriegsbauart	Gm	
Bromberg	1943	vierachsige gedeckte Güterwagen in Kriegsbauart	GGhs	
Danzig	1939	offene Güterwagen polnischer Bauarten	Om	
Graz	1943	offene Fahrzeugtransportwagen	Omm	
Hamburg	1937	Verschlagwagen	V	früher Altona
Heilbronn	1943	vierachsige Schienenwagen in Kriegsbauart	SSos	
Karlsruhe	1938	gedeckte Güterwagen für Mannschaftstransport	G	
Kattowitz	1943	vierachsige offene Güterwagen in Kriegsbauart	OO	
Klagenfurt	1943	hochwandige offene Wagen der Kriegsbauart	Ommu	
Leipzig	1943	großräumige gedeckte Güterwagen in Kriegsbauart	Glmms	
Linz	1938	abbordbare offene Wagen	Omm	
Marburg	1943	jugoslawische Wagen	Gu, O	
Oppeln	1935	gedeckte Schnellaufgüterwagen	Gs	
Posen	1939	gedeckte Güterwagen polnischer Bauarten	Gu	
Riga	1943	lettische Wagen	GG, OO	
Saarbrücken	1935	Fährbootwagen	Gf, Rf	
Saarbrücken	1935	Großraumgüterwagen	KKt, OOt	
Ulm	1943	Rungenwagen in Kriegsbauart	Rmms	
Villach	1938	hochwandige offene Wagen	Ommu	
Wien	1938	lange offene Mehrzweckwagen	Olm	österr. Bauart
Wuppertal	1930	Klappdeckelwagen	K	früher Elberfeld

* ggf. um weitere Nebenzeichen erweitert

Ab Oktober 1943 war es vorgeschrieben, dass Direktionskurzzeichen und Betriebsnummer der Güterwagen am Langträger neben oder unter dem Herstellerschild einzuschlagen sind, um bei vollständig ausgebrannten oder von fremden Verwaltungen

unberechtigt umgezeichneten Wagen noch eine Identifizierung zu ermöglichen.⁸⁴ Bei sehr hartem Baustoff konnte diese Kennzeichnung auch auf kleinen anzuschweißenden Blechschildern angebracht werden.⁸⁵



Ab 1935 gab es den Gattungsbezirk Saarbrücken, in den die Großgüterwagen des Bezirks Oldenburg sowie die Fährbootwagen des Bezirks Trier übernommen wurden. Hier sehen wir einen OOt mit Anschriften in der Schriftart gemäß DIN 1451. Anstelle der Anschriften zur Bodenfläche und Ladelänge ist hier (wie bei allen Großgüterwagen der Gattungen KKt und OOt) die Größe des Laderaums angeschrieben. Das Eigengewicht ist eingerahmt, darunter befindet sich zusätzlich das Bremsgewicht in Tonnen. (Werkfoto 1935 Spandau)

Gattungsbezeichnung

Gleichzeitig mit der Umzeichnung erhielten die Güterwagen abgeänderte Gattungszeichen gemäß den ab 1. April 1923 gültigen Güterwagenvorschriften. Folgende wesentlichen Änderungen traten dabei ein:

- Ersatz des Hauptgattungszeichens N durch Gn
- Ersatz des Hauptgattungszeichens VO durch Ov
- Neue Bedeutung der Nebengattungszeichen m und w: als normales Ladegewicht wurden nunmehr 15 t bei zwei- und dreiachsigen, 30 t bei vierachsigen Güterwagen angenommen, Abweichungen wurden durch m für 20 t und mehr (zwei- und dreiachsige Wagen), w für weniger als 15 bzw. 30 t ausgedrückt
- Neues Nebengattungszeichen n für Güterwagen mit Luftbremse oder Luftleitung
- Neues Nebengattungszeichen k für bedeckte Güterwagen mit Wärmeisolierung oder Kühleinrichtung

Für die als Gk bezeichneten Kühlwagen der Gattungsbezirke Berlin und Saarbrücken wurde im Oktober 1943 das neue Hauptgattungszeichen „T“ vorgeschrieben.⁸⁶ Lediglich die Wärmeschutzwagen mit geringeren Isoliereigenschaften behielten das alte Gattungszeichen Gk. Die Bedeutung „Fährbootwagen“ des bisherigen Nebenzeichens „f“ wurde dabei auf „b“ übertragen, weil „f“ an den Kühlwagen eine neue Bedeutung erhielt.

Schließlich bezeichnete die Deutsche Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone dringend benötigte Kesselwagen für Mineralöl 1946 mit dem Gattungszeichen ZM.

Nachstehende Tabellen enthalten alle Haupt- und Nebengattungszeichen der Deutschen Reichsbahn nach den Vorschriften des Arbeitsplans für die Umzeichnung der Güterwagen von 1921 (siehe Abschnitt Umzeichnung der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn 1921, Seite 209), ggf. mit den Änderungen bis 1949.

Hauptgattungszeichen (Gruppenzeichen, ab 1921)

Zeichen	Bedeutung
G	zwei- oder dreiachsiger bedeckter Güterwagen mit 15 t Ladegewicht
GG	vier- oder mehrachsiger bedeckter Güterwagen mit 30 t Ladegewicht
H	zwei- oder dreiachsiger Holzwagen mit mindestens 15 t Ladegewicht, eisernen Seitenrungen und Wendeschemeln mit Zinken
K	zwei- oder dreiachsiger Kalk- oder Salzwagen mit 15 t Ladegewicht, Satteldach und Deckklappen
O	zwei- oder dreiachsiger offener Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, Wänden von mehr als 40 cm Höhe und Einrichtung zum Kippen (Kohlenwagen)
OO	vier- oder mehrachsiger offener Güterwagen Kohlenwagen mit mindestens 30 t Ladegewicht, Wänden von mehr als 40 cm Höhe und Einrichtung zum Kippen
R	zwei- oder dreiachsiger Rungenwagen (großräumiger offener Güterwagen) mit 15 t Ladegewicht, mindestens 10 m Ladelänge, 40 cm hohen Wänden und langen hölzernen Rungen
S	zwei- oder dreiachsiger Schienenwagen mit 15 t Ladegewicht, aushebbaren Stirnwänden bis 40 cm Höhe, eisernen Seitenrungen und 13 m Ladelänge (langer offener Güterwagen)
SS	vier- oder mehrachsiger Schienenwagen (langer offener Güterwagen) mit mindestens 35 t Ladegewicht, eisernen Seitenrungen und 15 m Ladelänge
T	zwei- oder dreiachsiger Kühlwagen mit 15 t Ladegewicht (ab 1943)
TT	vierachsiger Kühlwagen mit 30 t Ladegewicht (ab 1943)
V	zwei- oder dreiachsiger bedeckter Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, Lattenwänden und zwei Böden mit Einrichtung zur Veränderung der Ladefläche (Kleinviehwagen)
X	zwei- oder dreiachsiger Arbeitswagen mit 15 t Ladegewicht, ohne Einrichtung zum Kippen.
XX	vier- oder mehrachsiger Arbeitswagen mit 30 t Ladegewicht, ohne Einrichtung zum Kippen.
ZM*	Kesselwagen für Mineralöl (ab 1946)

* nur sowjetische Besatzungszone

Nebenzeichen (ab 1921)

Zeichen	gültig für	Bedeutung
c	O	offener Güterwagen mit höchstens 15 t Ladegewicht und hölzernen Wänden von 130 bis 190 cm Höhe (Kokswagen)
g	V	Kleinviehwagen mit Zwischenböden für Gänse (Gänsewagen)
	O	offener Güterwagen mit hohen festen Gatterwänden (Gatterwagen)
i	G	bedeckter Güterwagen mit Plattformen an den Stirnwänden
k	G GG	bedeckter Güterwagen mit Kühleinrichtung (Kühlwagen)

Zeichen	gültig für	Bedeutung
k	S	zwei- oder dreiachsiger Schienenwagen mit einer Ladelänge unter 13 m
	SS	vierachsiger Schienenwagen mit einer Ladelänge unter 15 m
l	G	bedeckter Güterwagen mit mindestens 24 qm Ladefläche (großräumiger bedeckter Güterwagen)
	SS	vierachsiger Schienenwagen mit 18 m Ladelänge (bis 1927)
	SS	vierachsiger Schienenwagen mit einer Ladelänge über 15 m (ab 1927)
m	G O	zwei- oder dreiachsiger Güterwagen mit 20 t Ladegewicht
n	alle	Güterwagen mit Luftbremse oder Luftleitung (bis Januar 1927)
o	H	Holzwagen ohne eiserne Seitenrungen, nur paarweise verwendbar
	X XX	Arbeitswagen mit Wänden von mehr als 40 cm Höhe (bis 1927)
	X XX	Arbeitswagen mit festen Wänden von mehr als 40 cm Höhe (ab 1927)
p	O	offener Güterwagen mit mindestens 15 t Ladegewicht und Wänden bis 190 cm Höhe, ohne Einrichtung zum Kippen
	V	Kleinvihwagen ohne Einrichtung zur Veränderung der Ladefläche
r	alle	Güterwagen mit auswechselbaren Radsätzen zum Übergang auf russische Breitspur (Umsetzwagen) (ab 1927)
s	H	Holzwagen mit Kuppelstangen
	alle außer H	sonstige Güterwagen mit auswechselbaren Radsätzen zum Übergang auf russische Breitspur (Umsetzwagen) (bis 1927)
t	O X	Kohlenwagen und Arbeitswagen mit Trichtern, Bodenklappen oder geneigten Bodenflächen (Eselsrücken) zur Selbstentladung, ohne Einrichtung zum Kippen (Selbstentlader)
	S SS	Schienenwagen für Tiefladung (Tieflader)
v	G	bedeckter Güterwagen mit Türen an den Stirnwänden und besonderer Lüftung zur Viehbeförderung
	O	offener Güterwagen mit hölzernen Wänden von mehr als 190 cm Höhe, ohne Einrichtung zum Kippen
w	G H K O T V X	zwei- oder dreiachsiger Güterwagen mit einem Ladegewicht unter 15 t, ohne Einrichtung zum Kippen
	GG OO	vierachsiger bedeckter Güterwagen und vierachsiger Kohlenwagen mit einem Ladegewicht unter 30 t
	SS	vierachsiger Schienenwagen mit einem Ladegewicht unter 35 t

Grundsätzlich waren alle Nebenzeichen in alphabetischer Reihenfolge hinter dem Hauptgattungszeichen anzuschreiben. Eine Ausnahme machte nur der Buchstabe „n“, der immer als letzter angebracht war. Es war nämlich schon bei der Umzeichnung geplant, diesen Buchstaben wieder aufzugeben, sobald alle Güterwagen mit Luftbremse oder Luftleitung ausgerüstet waren. Durch Anordnung des „n“ als letztes Zeichen war seine Löschung möglich, ohne das Gattungszeichen neu anschreiben zu müssen. So sparsam hat man damals gewirtschaftet! Während sich bei den Hauptgattungszeichen (mit Ausnahme von T und ZM) keine weiteren Änderungen ergaben, sind bis 1946 neue Nebenzeichen sowie abweichende Bedeutungen bei bestehenden Nebenzeichen hinzugekommen. So wurde im April 1925 das zusätzliche Nebenzeichen „h“ beschlossen, mit dem ab diesem Zeitpunkt alle mit Dampfheiz-

leitung ausgerüsteten Güterwagen bezeichnet wurden. Solche Wagen wurden später zusätzlich mit der Anschrift „DI“ am Langträger vor dem Untersuchungsvermerk gekennzeichnet.⁸⁷ Mit der Einführung des Buchstaben „h“ scheint man auch den ursprünglichen Grundsatz teilweise aufgegeben zu haben, die Nebenzeichen in alphabetischer Reihenfolge anzuschreiben. So sind die Gattungszeichen Gkhs, Gmhs, Glmhs, später auch Glts usw. bekannt, bei denen bestimmte Nebengattungszeichen (k, l, m, t) eine höhere Priorität haben als andere (e, h, s). Im Januar 1927 wurde das Nebenzeichen „n“ aufgehoben, da die meisten Güterwagen nunmehr mit der Kunze-Knorr-Bremse oder mit Luftdruckleitung ausgerüstet waren.⁸⁸ Das Nebenzeichen „s“ für die Umsetzwagen wurde 1927 durch „r“ ersetzt. Die Umsetzwagen erhielten zur zusätzlichen Kennzeichnung mit Fernwirkung weißen Anstrich der Pufferhülsen.

Nebenzeichen ab 1927

Zeichen	gültig für	Bedeutung	eingeführt
a	SS	mit offenem Bremserstand, Bühnengeländer umlegbar	1938
b	G R T	Fährbootwagen	1943
c	O	mit hölzernen Wänden von 130 bis 190 cm Höhe	1921
e	alle	mit Leitung für elektrische Heizung	1926
f	G R	Fährbootwagen (bis 1943)	1926
	T	nur für Seefische	1943
	O OO	mit dreh- und kippbaren Kopfklappen zur Beförderung von Fahrzeugen	1944
g	T	nur für Gefriergut	1943

Zeichen	gültig für	Bedeutung	eingeführt
g	V	mit vier Böden	1921
gg	T	nur für Trockeneis und Gefriergut	1943
h	alle	mit Dampfheizleitung	1925
hh	alle	mit Dampfheizleitung und Dampfheizeinrichtung	1943
k	G	mit Isolierung oder Kühleinrichtung (Kühlwagen)	1921
	O	mit abnehmbaren Kübeln (Kübelwagen)	um 1938
	S	mit einer Ladelänge unter 13 m	1921
	SS	mit einer Ladelänge unter 15 m	1921
	T	mit Kältemaschinen (Maschinenkühlwagen)	1943
kk	G	mit Kältemaschinen (Maschinenkühlwagen)	vor 1943
l	G	mit mindestens 26 qm Ladefläche (großräumiger bedeckter Güterwagen)	1921
	O	mit mindestens 10 m Ladelänge	1938
	SS	mit mindestens 18 m Ladelänge	1921
ll	G	zur Leigeinheit kurzgekuppelt	1931
m	G O	mit 20 t Ladegewicht	1921
mm	O R	offener Wagen mit mehr als 20 t Ladegewicht	um 1938
n	T	nicht geeignet für Gefriergut	1943
o	R	ohne Rungen	1944
	SS	mit 49 t Ladegewicht, 17,95 m Ladelänge, 60 cm hohe umklappbaren Bordwänden, offenem Bremserstand, umklappbarem Bühnengeländer	1944
	T TT	ohne Fleischhaken	1943
	X XX	mit festen Wänden von mehr als 40 cm Höhe	1921
p	G	mit drei Achsen und 16 t Eigengewicht	1927
	O	ohne Einrichtung zum Kippen	1921
r	alle	für den Übergang auf Breitspurstrecken	1927
s	G R SS	für Züge bis 90 km/h geeignet	um 1932
	GG	für Züge bis 120 km/h geeignet	1943
	ZM*	für schwarzes Mineralöl	1946
t	G	mit Türen an den Stirnwänden	1927
	KK O OO	Selbstentladewagen	1921
	O OO	mit dreh- und kippbaren Kopfkappen zur Beförderung von Fahrzeugen	1943
	S SS	für Tiefladung (Tieflader), verschiedene Ladelängen	1921
	X XX	mit Bodenklappen, abklappbaren Seiten- und aushebbaren Stirnwänden	1921
trieb	GG	Gütertriebwagen	1931
u	G O	ungeeignet für die Beförderung von Mannschaften oder Fahrzeugen der Wehrmacht	1938
v	G	Stallungswagen, mit Begleiterabteil	1921
	T	mit elektrischen Ventilatoren	1943
w	G H K O T V X	mit einem Ladegewicht unter 15 t	1921
	GG OO	mit einem Ladegewicht unter 30 t	1921
	SS	mit einem Ladegewicht unter 35 t	1921
	ZM*	für weißes Mineralöl	1946
y	SS	mit 50 t Ladegewicht, 8,8 m (9,5 m) Ladelänge, offenem Bremserstand, umklappbarem Bühnengeländer, auswechselbaren Radsätzen für russische Breitspur	1943
ym	SS	mit mehr als 50 t Ladegewicht, 12,2 m (11,9 m) Ladelänge, sechssachsig, offenem Bremserstand, umklappbarem Bühnengeländer, auswechselbaren Radsätzen für russische Breitspur	1943
z	OOt	für Erzbeförderung	1938

* nur sowjetische Besatzungszone

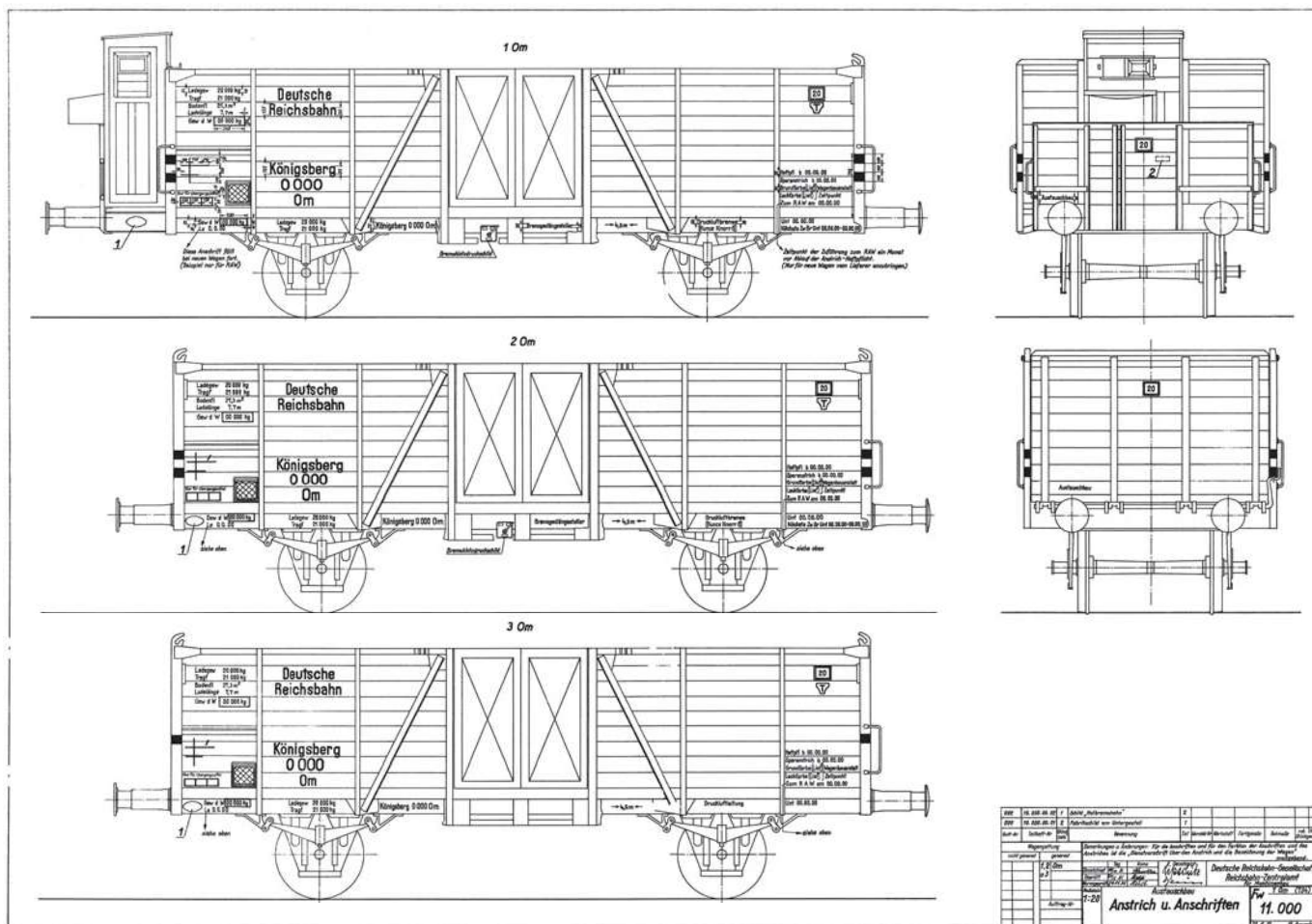
Ausführung der Anschriften

Die Vorschriften über Anstrich und Bezeichnung der Güterwagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes und der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen einschließlich der vorge-

schriebenen Schriftart gemäß Musterzeichnung IV 44 (4. Aufl.) wurden zunächst weiterhin angewendet. Diese Vorschriften hat die Deutsche Reichsbahn nicht neu herausgegeben. Stattdessen wurde mit der Einführung des Austauschbaus (1923) für

jede nach Austauschbauzeichnungen zu beschaffende Güterwagenbauart eine eigene Anschriftenzeichnung erstellt und regelmäßig aktualisiert. Diese Anschriftenzeichnungen waren und sind eine wichtige Informationsquelle für alle Fragen der Wagenbezeichnung (siehe folgendes Bild). Sie enthalten in über-

sichtlicher Form Angaben über Anbringungsorte, Schriftgrößen, Schriftarten und Farben sowie z. T. auch Inhalt der Anschriften. Bei Bildzeichen wird in den Anschriftenzeichnungen oft auch auf weitere Austauschbauzeichnungen verwiesen, die dann genaue Einzeldarstellungen beinhalten.



Die Deutsche Reichsbahn erstellte für jede im Austauschbau hergestellte Wagenbauart eine Anschriftenzeichnung. Ein Beispiel dafür zeigt dieses Bild für die offenen Güterwagen des Gattungsbezirks Königsberg. (Zeichnung Fw 734.11.000 [10. Ausgabe] 1932 Deutsche Reichsbahn)

1932 wurde die Norm DIN 1451 für Groteskschriften aufgestellt und nach und nach bei der Beschriftung der Güterwagen angewendet. Grundlage für die Form der Buchstaben und Ziffern gemäß Abschnitt 6.3 dieser Norm war dabei die Schrifttype, die für die Beschriftung der Wagen von der Reichsbahn bereits vorgeschrieben war. Die Buchstaben und Ziffern dieser Norm weichen daher nur geringfügig von den Vorschriften der preußischen Musterzeichnung IV 44 (4. Auflage) ab (siehe Beispiel rechts).

1234567890
1234567890

Bei der Aufstellung der DIN 1451 wurde die Form der Buchstaben und Ziffern nach Musterzeichnung IV 44 4. Auflage (obere Zeile) weitgehend übernommen, auffallende Unterschiede gab es bei den Ziffern in fetter Mittelschrift, wie sie dieser Gegenüberstellung entnommen werden können (untere Zeile).

Die Farben der Anschriften waren weiß, schwarz und rot. Die Schriftgrößen richteten sich ursprünglich nach dem Siebeneraster: 133, 70, 63 und 49 mm. Nach Einführung der DIN 1451 waren die Schriftgrößen gemäß der Normungszahlen der 20er-Reihe nach DIN 323 vorgeschrieben: 125, 70, 63 und 50 mm. Die Ausbesserungswerke und Waggonfabriken haben die Einführung der DIN 1451 allerdings nicht sofort vollzogen, weil wegen der erheblichen Kosten die vorhandenen Schriftschablonen nicht einfach verschrottet werden konnten. Deshalb sieht man auf vielen Fotos bis weit in die 30er-Jahre hinein noch Anschriften an Güterwagen, die nach den bis 1932 gültigen Mustern hergestellt wurden.

Schilder

An den Güterwagen wurden seit jeher außer den Anschriften auch Schilder angebracht, um den Lieferanten der Fahrzeuge leicht feststellen zu können; gleichzeitig konnten Hersteller auf angenehme Weise dezente Werbung für ihr Unternehmen betreiben (siehe unten Bild „Herstellerschild“).

Mit Einführung der durchgehenden Güterzugbremse in den 20er-Jahren war es notwendig geworden, zur Berechnung der Bremsgewichte den Klotzdruck der Druckluftbremse am Wagen anzuschreiben. Dazu wurden 1925 die sog. Bremsklotzdruckschilder eingeführt, die die notwendigen Angaben in roter Schrift auf weißem Grund enthielten.⁸⁹ Dazu dienten emaillierte Blechschilder an den Langträgern neben der Bremsanschrift (Bild unten „Klotzdruck 8 t“) oder über dem Umsteller für den Lastwechsel (Bild unten „8 t Klotzdruck 13 t / Umstell-Gewicht 15 t“). Diese Schilder entfielen, als zu Beginn der 30er-Jahre die Bremsgewichte selbst auf den Schildlagern des Lastwechsels angebracht wurden (Bild rechts „7 t 23 t / Bremsgewicht“).

Auch die Schildlager für die Betätigung des Bremsabsperrehahns (Druckluftbremse ein – aus) und die Zugartwechsel (Güterzug – Personenzug) waren in gleicher Weise wie die Lastwechsel als Gusschilder mit weißem Grund und roter Beschriftung ausgeführt. Die Umstellhebel waren bei den Bremsabsperrehähnen und beim Lastwechsel rot, beim Zugartwechsel gelb gestrichen.

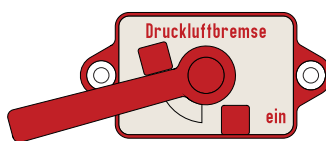


Herstellerschild (1:5)

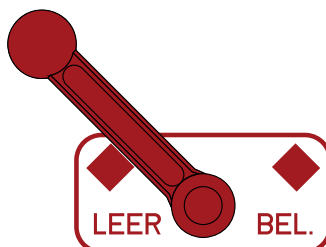
Klotzdruck 8^t

Klotzdruckschilder für Güterwagen mit Druckluftbremse, oben für alle Güterwagen und Güterzug-Gepäckwagen mit Einkammerbremse und einem Eigengewicht von 8,4 bis 9,39 t, unten für zweiachsige Güterwagen (Beispiel, 1:5)

8^t Klotzdruck 13^t
Umstell-15^t Gewicht



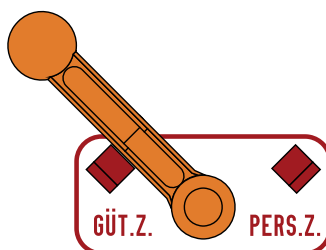
Schildlager für die Betätigung des Bremsabsperrehahns (1:5)



Schildlager für den Lastwechsel leer - beladen, ohne Brems- und Umstellgewichte (1:5)



Schildlager für die Bremsumstellung leer - beladen, mit Brems- und Umstellgewichten (1:5)



Schildlager für die Bremsumstellung Güterzug - Personenzug (1:5)

Weitere Schilder gab es noch für Druckluftbehälter, Kesseltype und Kesseluntersuchung bei den Privatkesselwagen (siehe Kapitel Bezeichnung von Privatgüterwagen, Abschnitt Deutsche Reichsbahn 1921-1949, Seite 174).

Weitere Entwicklung

Nach der großen Umzeichnungsaktion, die bis 1924 im Wesentlichen abgeschlossen war, waren im Laufe der 20er-, 30er- und 40er-Jahre einige, mehr oder weniger auffällige Erweiterungen und Änderungen bei den Anschriften der Güterwagen zu beobachten. Die Entwicklung ist in diesem Abschnitt nach Themengebieten und darin weitestgehend in chronologischer Folge dargestellt.

Anschriftenfeld

Im Anschriftenfeld waren die Anschriften zu Ladekapazität, Achsbauart und Achsstand, Lastgrenzen und Eigengewicht wie bisher vereinigt.

Nach den Staatsbahnwagenvorschriften war bis 1929 folgende Reihenfolge vorgeschrieben:

Bei gedeckten Güterwagen (G, V, K):

Bodenfl 20,0 qm
Achsst 5,0 m
Vereinslenkachsen
←⊖→

Ladegew 15000 kg
Tragf 17500 kg
Gew d W 8900 kg

Bei offenen Güterwagen (O, R):

Ladelaenge 8,7 m
Bodenfl 18,0 qm
Achsst 4,5 m
Vereinslenkachsen
←⊖→

Ladegew 20000 kg
Tragf 21000 kg
Gew d W 11100 kg

Bei Arbeitswagen (X):

Bodenfl 18,0 qm
Achsst 4,5 m
Vereinslenkachsen

←⊖→
Ladegew 15000 kg
Tragf 15750 kg
Gew d W 7500 kg

Bei Platzmangel in der Höhe (insbesondere bei R- und X-Wagen) wurde das Anschriftenfeld geteilt. Die Angaben befanden sich dann sinngemäß nebeneinander. Bei Flachwagen ohne Seitenwände (H- und S-Wagen) mussten alle Angaben des Anschriftenfeldes an den Langträgern nebeneinander angeschrieben werden.

Bei bestimmten Wagen der Gattungen G und Ov war über der Angabe der Bodenfläche bzw. Ladelänge noch die Transportkapazität für Militärtransporte angegeben:

M.T. 40 M oder 6 Pf

bzw.

M.T. 6 Pf

An den Großgüterwagen der Gattungen OOt und KKt war im Anschriftenfeld anstelle der Angaben zur Ladelänge und zur Bodenfläche der Laderaum wie folgt angeschrieben:

Inhalt 92 m³



An den Großgüterwagen der Gattungen OOt und KKt war im Anschriftenfeld anstelle der Angaben zur Ladelänge und zur Bodenfläche der Laderaum in der Form „Inhalt 92 m³“ angeschrieben. Weitere Anschriften an dem hier abgebildeten Wagen Oldenburg 2155 OOt weisen z. B. auf die Bauart der Achslager und der Kupplung hin. Das Bremsgewicht ist in der letzten Zeile des Anschriftenfeldes angegeben. (Foto 1930 Pressestelle der DRG)

Die Großgüterwagen mit Klappdeckeln trugen anfangs noch das Gattungszeichen OOt, später erhielten sie die Bezeichnung Kkt. Auch hier sind im Anschriftenfeld zusätzliche Angaben über den Laderaum und das Bremsgewicht enthalten. Eine weitere Anschrift in der rechten Wagenhälfte weist auf die Achslagerbauart (Gleitlager Bauart Peyinghaus



Aus den vorliegenden Fotos und den Anschriftenzeichnungen ist zu entnehmen, dass Mitte 1929 Änderungen in der Reihenfolge der Angaben im Anschriftenfeld erfolgt sind. Ab diesem Zeitpunkt sah das Anschriftenfeld an den Wagenkästen der neu abgelieferten Wagen wie folgt aus:

Bedeckte Güterwagen (G, V, K):

Ladegew	15 000 kg
Tragf	15 750 kg
Bodenfl	20,0 m²
Gew d W	9 500 kg

Offene Güterwagen (O, R):

Ladegew	15 000 kg
Tragf	15 750 kg
Bodenfl	20,0 m²
Ladelänge	8,4 m
Gew d W	8 500 kg

Arbeitswagen (X):

Ladegew	15 000 kg
Tragf	15 750 kg
Bodenfl	20,0 m²
Gew d W	8 500 kg

Damit waren die Angaben zum Ladegewicht und zur Tragfähigkeit grundsätzlich zuoberst anzuschreiben. Lediglich die Angaben zum Militärtransport waren an Wagen für die Truppenbeförderung noch darüber anzubringen. Sofern der Platz dafür ausreichte, waren die Anschriften im Blocksatz (also links- und rechtsbündig) angebracht.

Seit 1929 wird zudem die Zahlenangabe für das Eigengewicht eingerahmt.

Spätestens 1933 wurde auf die Anschrift „Vereinslenkachsen“ an den in Frage kommenden Güterwagen verzichtet, es war dann nur noch das 1905 eingeführte Lenkachszeichen am Langträger angebracht, sofern der Achsstand über 4,5 m lag. 1935 wurde zusätzlich zu den oben erwähnten Angaben im Anschriftenfeld auch die Anschrift der Wagenlänge (LüP 00,0 m) für sämtliche Güterwagen vorgeschrieben, um die Zuglängen leichter ermitteln zu können.⁹⁰ Sie wurde in der Regel über der Eigengewichtsangabe angebracht, Beispiel für G-, V- oder K-Wagen:

Ladegew	15 000 kg
Tragf	15 750 kg
Bodenfl	20,0 m²
LüP	9,8 m
Gew d W	9 500 kg

Ladegewichtszeichen

Die geometrischen Ladegewichtszeichen waren nach wie vor in der rechten oberen Ecke der Seitenwände und an den Stirnwänden in weißer Farbe mit schwarzem Doppelrand und schwarzer Zahl angeschrieben, wenn das Ladegewicht mehr als 10 t betrug (siehe Bild Seite 61). 1938 kam noch das Ladegewichtszeichen für 27,5 t hinzu, das für die Omm-Wagen des Gattungsbezirks Linz und Villach im Sonderverkehr vorgesehen wurde.⁹¹



Ladegewichtszeichen für 27,5 t (1:10)

Radstand, Achsstand, Drehzapfenabstand, Lenkachsen

1927 wurde das Wort „Radstand“ im Anschriftenfeld durch „Achsstand“ ersetzt.

Ab 1929 wurden die Anschriften über Achsstand und Vereinslenkachsen nur noch an den Langträgern angebracht, wobei für den Achsstand ein weiteres Bildzeichen wie folgt zur Anwendung kam:

→ 4,5 m ←

Die gleiche Form erhielt auch die Anschrift für den Drehzapfenabstand der Drehgestellwagen.

Bremsbauart

Die Angaben zur Bremsbauart erfolgten zunächst am Wagenkasten in einem weißen Feld mit schwarzer Umrandung und schwarzer Schrift z. B.:

Druckluftbremse
[Kunze Knorr G]

Mit der Abschaffung des Nebenzeichens „n“ im Jahre 1927 gab man auch die Anschriften über die Druckluftbremse am Wagenkasten auf. Die Bauart der Bremse war dann nur noch in roter Farbe am Langträger angeschrieben. Statt „Luftdruckbremse“ schrieb man fortan „Druckluftbremse“, z. B.:

Druckluftbremse [Kunze-Knorr G]

Ab Januar 1938 war dann folgende vereinfachte Form für die Anschrift der Bremsbauart vorgeschrieben, z. B.:

Kunze-Knorr-Bremse [G]

Mit Verfügung vom September 1930 wird Auftrag erteilt, die um 1918 eingeführte Kennzeichnung der Bremsbauarten an den Güterwagen durch Eckstreifen gemäß den Vorschriften des Internationalen Eisenbahnverbandes wie folgt zu ändern: „Die Kennzeichnung der mit der durchgehenden Bremse ausgerüsteten Güterwagen soll nach folgenden Grundsätzen erfolgen:^{92, 93}

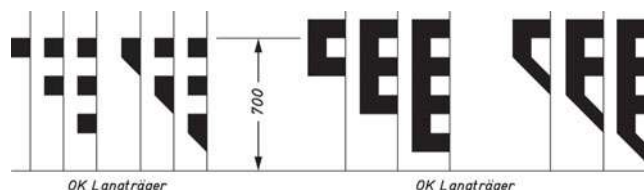
1. Die Wagen, die nur die Leitung besitzen, erhalten einen weißen Streifen.
2. Die Wagen, die eine zum internationalen Verkehr zugelassene durchgehende Güterzugbremse besitzen, erhalten zwei weiße Streifen.
3. Die Wagen, die eine zum internationalen Verkehr nicht zugelassene durchgehende Güterzugbremse besitzen, erhalten drei weiße Streifen.
4. Bei denjenigen Wagen, die gemäß 1 bis 3 ausgerüstet und noch mit einer Umstellvorrichtung auf Personenzugbetrieb versehen sind, wird der untere Streifen in Trapezform ausgebildet, die Spitze nach unten gerichtet.

Diese Bestimmung muß vor dem 1. Januar 1933 durchgeführt sein.“

Die Formulierung zu Punkt 4 der obigen Aufzählung ist missverständlich, weil Leitungswagen keine Umstellvorrichtung auf Personenzugbetrieb haben; richtig müsste sie lauten:⁹³

4. Bei denjenigen Wagen, die gemäß 1 eine an die Druckluftleitung angeschlossene Personenzugdruckluftbremse haben, die von der Leitung abgesperrt werden kann, wird der Streifen in Trapezform ausgebildet. Bei denjenigen Wagen, die gemäß 2 und 3 ausgerüstet sind, ... (weiter wie oben).

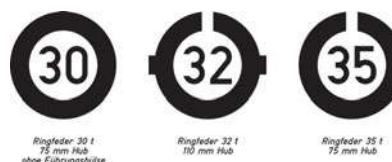
An den vier Ecksäulen der Wagenkästen bzw. an den vier Ecken der Untergestelle wurden diese Eckstreifen angebracht. Auf schwarzem und rotbraunem Anstrich waren sie weiß, bei weißem Anstrich (Gk-Wagen) wurden sie schwarz eingerahmt.



Diese Zeichnung zeigt die seit 1930 international gültigen Kennzeichen für die Druckluftbremse, die an den Ecksäulen der Wagenkästen bzw. an den Ecken des Untergestells angebracht waren. Das Maß 700 galt nur für Wagen mit ausreichend hohem Wagenkasten: links auf rotbraunem und schwarzem Anstrich (hier negativ dargestellt), in der Mitte und rechts auf weißem Anstrich. (1:40)

Ringfederpuffer

Mitte der 30er-Jahre führte die Deutsche Reichsbahn an bestimmten Güterwagen Ringfederpuffer mit größerer Endkraft ein. Auf den Pufferhülsen wurde dies durch eine entsprechende Anschrift in gelber bzw. bei Umsetzwagen, die ja weiße Pufferhülsen hatten, in schwarzer Farbe kenntlich gemacht.



Die mit Ringfederpuffer ausgerüsteten Fahrzeuge waren auf den Pufferhülsen durch diese Zeichen gekennzeichnet. Die im Ring eingeschriebene Zahl bedeutet die Endkraft der Pufferfeder in Tonnen. (1:10)

Heimatwagen

Die bisher noch als Spezialwagen bezeichneten Güterwagen, insbesondere die Om- und Arbeitswagen, verloren 1923 ihre Spezialwageneigenschaft. An diesen war bei der Umzeichnung die Anschrift „Spezialwagen“ nicht mehr anzubringen. Auch bei den Stationswagen, die durch ihre Bauart zur Beförderung bestimmter Güter besonders geeignet waren und ihre Beheimatung einem dringenden Verkehrsbedürfnis entsprach, entfiel die Anschrift „Spezialwagen“, sie waren nur noch als „Heimatwagen“ mit Angabe des Heimatbahnhofs unterhalb des Gattungszeichens zu bezeichnen.

Heimatwagen München Ost

Anschrift Heimatwagen mit Bahnhof
(Beispiel) für beheimatete Wagen (1:10)

3,7 t/m 3,7 t/m
18,0 t 6,0 t/m
20,0 t

Anschriftenbeispiele für Schwerwagen, links für Wagen mit einem Metergewicht über 3,6 t, mittlen für Wagen mit einer Achslast über 16 t, rechts mit einem Metergewicht über 4,5 t und einer Achslast über 18 t (1:5)

Schwerwagen

Wagen, deren Metergewicht mehr als 3,6 t/m betrug, erhielten eine entsprechende Anschrift in schwarzer Farbe auf weißem Grund in der Nähe des Gattungszeichens. Bis 1927 hatte die Grenze für diese Anschrift bei 3,1 t/m gelegen.⁹⁴ Bei der Kennzeichnung der Wagen mit großem Metergewicht 1929 wurde eine weitere Differenzierung eingeführt: Unterhalb der Anschrift für das Metergewicht (z. B. 3,7 t/m) wurde die Achslast angegeben, sofern sie 16 Tonnen überschritt. Die gesamte Anschrift wurde zusätzlich eingerahmt, wenn das Metergewicht 4,5 t/m oder die Achslast 18 Tonnen überschritt (Schwerwagen).

Fährbootwagen

An den seit 1926 vorhandenen Fährbootwagen für den deutsch-englischen Fährverkehr erschienen besondere Aufschriften, auch in französischer und englischer Sprache:

- Deutsch-englischer Fährverkehr
- Train Ferry Service between Germany-Great Britain
- Service de Ferry Boats entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Diese Wagen waren außerdem mit zusätzlichen Aufschriften versehen, die die Behandlung der Wagen im Fährbootverkehr betrafen, sowie solchen, die bei den britischen Eisenbahnen vorgeschrieben waren, wie Maßangaben in Fuß und Zoll. Sie erhielten zudem das neue Nebengattungszeichen „f“ mit der Bedeutung: Fährbootwagen.



Die Fährbootwagen für den deutsch-englischen Fährbootverkehr waren besonders reichlich in deutscher, französischer und englischer Sprache beschriftet. Dieser Wagen Saarbrücken 29653 wurde zwar erst 1950 fotografiert, wie man aus dem Wiegedatum am Langträger schließen kann. Der Wortlaut der Aufschriften auf den Türen hatte sich gegenüber der Reichsbahnzeit verändert. (Foto 1950)

Kühlwagen

Mit Indienststellung der ersten Reichsbahn-Kühlwagen 1925 boten sich die großen weißen Seitenwandflächen offensichtlich ganz besonders für eine zusätzliche Beschriftung an. Mit der Absicht einer verkehrswerbenden Wirkung trugen sie nämlich die auffallenden und weithin sichtbaren Schriftzüge „Kühlwagen“ oder „Seefische“ in roter oder schwarzer Farbe, Erstere vielfach mit zusätzlichen schwarzen Schatten und später über die ganze Länge der Wagenkastenseitenwände. Für diese Anschriften kamen oft besondere künstlerische Schriften zur An-

wendung, die sich erheblich von der verbreiteten Normschrift unterschieden.

Kühlwagen

Die Kühlwagen der Deutschen Reichsbahn erhielten eine auffällige Aufschrift über die ganze Seitenwand, um für den Kühlverkehr zu werben. Ein Beispiel für diese Werbung zeigt diese Zeichnung.



Die Kühlwagen für den ausschließlichen Transport von Seefischen trugen auf den Seitenwänden die große Aufschrift „Seefische“. (Werkfoto 1922 Görlitz, Reproduktion Philipp Schreiber, Sammlung Stefan Carstens)

Ein diagonalaler roter Schriftzug „Kühlwagen“ mit schwarzem Schatten zierte diesen im November 1935 gelieferten Kühlwagen Berlin 6 001 Gkhs. (Werkfoto 1935 München)



Stückgut-Schnellverkehr

Zu Beginn der 30er-Jahre stellte sich die Deutsche Reichsbahn die Aufgabe, den Stückgut-Verkehr zu beschleunigen, um ihn gegenüber dem immer bedeutender werdenden Straßengüterverkehr attraktiver zu machen. Das Ergebnis dieser Bemühungen war die Einführung des sog. Leichtgüterverkehrs (Leig), bei dem kleine und leichte Zügeinheiten schnell zwischen den Wirtschaftszentren und Bahnhöfen befördert werden konnten.

Zur Bildung dieser Züge wurden „Leig-Einheiten“ verwendet,

die aus paarweise gekuppelten großräumigen Güterwagen oder aus einem Güterwagen und einem umgebauten Güterzug-Gepäckwagen bestanden. Außerdem wurden Gütertriebwagen für den Leig-Verkehr in Dienst gestellt.

Als äußeres und weithin sichtbares Merkmal trugen die rotbraunen Wagen der Leig-Einheiten sowie die Gütertriebwagen zunächst auf den Schiebetüren, später über die ganze Wagenseitenwand die schwarze Aufschrift „Stückgut-Schnellverkehr“ auf weißem Grund mit schwarzem Rand oder in weißer Schrift direkt auf dem Wagenanstrich.



Dresden 11477 + 11478 Gll: Zur auffälligen Kennzeichnung der Leigeinheiten wurde die Anschrift Stückgut-Schnellverkehr zunächst auf den Schiebetüren angebracht. (Foto Osnabrück 1950 Rudolf Klitscher)



Die spätere Variante für die Kennzeichnung der Leigeinheiten in Form einer diagonalen Aufschrift über die Wagenseitenwand tragen die Wagen Leipzig 106 + 130 Gllmhs. (Foto Osnabrück 1949 Rudolf Klitscher)

Leigeinheiten und Gütertriebwagen wurden auf dem unteren Teil der Schiebetür des Wagens mit Zugführerabteil zusätzlich bezeichnet. Die Anschrift:

1410
II A Mannheim

in schwarzer Farbe auf weißem Grund mit schwarzem Rand bedeutet dabei: 10. Leigeinheit der Rbd Karlsruhe (Rbd-Nr. = 14), Reserve-Einheit A der Oberbetriebsleitung Süd (II), Heimatbahnhof Mannheim.

Schnelllaufgüterwagen

Im VPÜ/RIC (Verbands-Personenwagen-Übereinkommen/Regolamento Internazionale Carrozzi) von 1938 waren für Güter-

wagen, die im internationalen Verkehr in Personenzüge eingestellt werden können (Schnelllaufgüterwagen), besondere Bedingungen festgesetzt.⁹⁵ Darin heißt es u. a.:

„Wagen, die bestimmten „Bedingungen entsprechen, erhalten das unten dargestellte Zeichen „s“. Diese Wagen können ohne besondere Prüfung ihrer Bauart im internationalen Verkehr in Züge mit Geschwindigkeiten von mehr als 80 km/h, jedoch nicht über 100 km/h zugelassen werden. ...“ (siehe Bild auf Seite 111 links oben [S]).

„Das größte Ladegewicht, das der Wagen in den Zügen mit einer Geschwindigkeit über 80 km/h erhalten kann, muß unmittelbar neben dem Zeichen „s“ angebracht werden. Die Anschrift dieses Ladegewichtes ist nur erforderlich, wenn es vom Höchstladegewicht abweicht, das für den Umlauf in den Zügen mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h oder weniger zugelassen ist.“ (siehe Bild auf Seite 111 links oben [S 15,0 t]).



Wagen, die in schnellfahrende Züge eingestellt werden können, sollten nach RIC mit einem dieser Zeichen beschriftet werden. (1:10)

Diese Anschrift ist in Deutschland wegen der Kriegseignisse anscheinend zunächst nicht angebracht worden (eine Anschriftenzeichnung des Ghs Oppeln aus dem Jahre 1941 enthält diese Anschrift nicht). Erst nach dem Krieg (1948, siehe unten) wurde sie an den betreffenden Wagen nach und nach angeschrieben.

Sonstiges

Bei den Rungenwagen entfiel die bis 1923 übliche Anschrift der Wagennummer auf allen Rungen, lediglich der Name des Gattungsbezirks war noch an den Rungen anzubringen.

Am 6. Juni 1925 gab das Reichsbahnzentralamt Berlin bekannt, dass die Abkürzungspunkte bei den Angaben der Ladekapazität und des Eigengewichts wegzulassen sind. So wurde z. B. aus der Anschrift „Gew. d. W. 8950 kg“ die Bezeichnung „Gew d W 8950 kg“. Auch bei den Anschriften „gew“ für gewogen und „Unt“ für Untersuchung wurden die Abkürzungspunkte weggelassen.

Die im Austauschbau hergestellten Güterwagen waren ab 1926 durch die Aufschrift „Austauschbau“ über dem gewölbten Puffer jeder Stirnseite zu kennzeichnen.

Etwa zur selben Zeit begann man mit der Sonderkennzeichnung von Güterwagen, die eine elektrische Heizleitung besaßen. Außer dem neuen Nebengattungszeichen „e“ erhielten diese an den unteren Enden der vier Ecksäulen einen gelben rechteckigen Anstrich mit aufgesetztem Dreieck.

Wegen der zunehmenden Bedeutung des Erzverkehrs wurden die für Erzbeförderung geeigneten Großgüterwagen spätestens ab 1938 mit dem Nebengattungszeichen „z“ versehen.

Die von der Deutschen Reichsbahn übernommenen BBÖ-Güterwagen erhielten Bezeichnungen gemäß dem gültigen Reichsbahnplan mit den eingeführten Gattungsbezirken und Gattungszeichen. Sie wurden außerdem vielfach mit dem Buchstaben „Ö“ neben der Anschrift des Gattungsbezirks oder der Betriebsnummer gekennzeichnet, um auf die besondere Herkunft dieser Wagen und ggf. auf Bauart und Verwendungsbeschränkungen aufmerksam zu machen. Österreichische Wagen mit schwacher Zugvorrichtung (unter 65 t) wurden ab 1939 zusätzlich mit einem achtarmigen weißen Stern in der Nähe der Wagennummer versehen.

Die von den tschechoslowakischen Staatsbahnen 1938 übergebenen Güterwagen erhielten die Eigentums- und sonstigen Anschriften wie die Reichsbahngüterwagen.⁹⁶ Zusätzlich wurden sie je nach ihrer Bauart durch Anschreiben folgender Buchstaben hinter der Eigentumsbezeichnung neben der Anschrift „Deutsche Reichsbahn“ oder des Gattungsbezirks gekennzeichnet, um auf Unterschiede in der Bauart oder der Unterhaltung hinzuweisen.⁹⁷

Herkunftsbezeichnung der tschechischen Güterwagen

TD tschechische Wagen deutscher Bauart

TÖ tschechische Wagen österreichischer Bauart

TS tschechische Wagen tschechischer Bauart.

Kriegsmaßnahmen

Ab 1938 wurden an gedeckten Güterwagen, die für den Militär-/Wehrmachttransport (Mannschaften und Pferde) geeignet waren (zum Beispiel Gattungsbezirk Karlsruhe), wieder vermehrt Angaben zur entsprechenden Ladekapazität angeschrieben. Sie wurden in der schon früher üblichen Form über dem Anschriftenfeld angebracht:

MT 40 M 6 Pf

oder eingedeutscht:

WT 40 M 6 Pf

Für die Dauer des Krieges verfügte das Reichsverkehrsministerium im Mai 1942 und der Sonderausschuss Eisenbahnwagen (SAE) im Juni 1942 eine Vereinfachung der Anschriften an den Güterwagen. Demnach traten an die Stelle der Anschrift „Deutsche Reichsbahn“ die Buchstaben „DR“; der Gattungsbezirk sollte nur noch als Kurzzeichen vor der Wagennummer angeschrieben werden.⁹⁸ Die Anordnung, den Gattungsbezirk abgekürzt anzuschreiben, wurde jedoch Ende 1942 bereits wieder aufgehoben.

Abkürzungen der Gattungsbezirke für Güterwagen (1942)

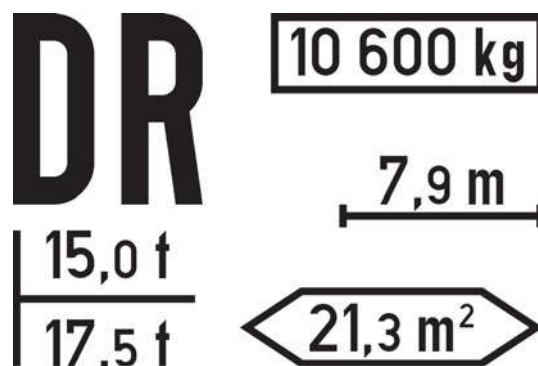
Gattungsbezirk	Abkürzung	Gattungszeichen*
Augsburg	Au	S St
Berlin	Bl	Gk T
Bremen	Bm	Gms
Breslau	Bsl	Om
Bromberg	Bbg	GGs
Danzig	Dz	O
Dresden	Dre	Gl Gill GG
Erfurt	Erf	X
Essen	Esn	Om
Frankfurt	Frt	O
Graz	Grz	Ommf
Halle	Hal	O
Hamburg	Hmb	V
Hannover	Han	G
Heilbronn	Hbr	SSos
Karlsruhe	Kar	G
Kassel	Ksl	G
Kattowitz	Ktz	OOs
Klagenfurt	Kgf	Ommu
Köln	Köl	SS SSt
Königsberg	Kbg	Om
Leipzig	Lpz	Glms

Gattungsbezirk	Abkürzung	Gattungszeichen*
Linz	Li	Omm
Ludwigshafen	Lu	Om Omp
Mainz	Mz	Ot
Magdeburg	Mag	Gw
München	Mü	G
Münster	Mst	Oc
Nürnberg	Nür	O Ok
Oppeln	Opp	Gs
Posen	Psn	G
Regensburg	Reg	H
Saarbrücken	Sbr	Gf Kkt OOt Rf Tf
Schwerin	Sch	O Op
Stettin	Stn	G Gv
Stuttgart	Stg	R
Ulm	Ulm	Rmms
Villach	Vil	Ommu
Wien	Wn	Olm
Wuppertal	Wt	K
Würzburg	Wüb	Op

* ggf. um weitere Nebenzeichen erweitert

Anstelle der bisherigen Anschriften für Ladegewicht, Tragfähigkeit, Bodenfläche, Ladelänge und Eigengewicht traten die vereinfachten Anschriften nach Blatt 37 des Internationalen Eisenbahnverbandes (siehe folgendes Bild). Das geometrische Tonnenzeichen an den Stirnwänden der

offenen Güterwagen entfiel. Die Anschrift „LüP“ sollte bei allen Güterwagen mit Ausnahme der SS-Wagen und der Plattformwagen mit außergewöhnlichen Abmessungen entfallen. Anschriften, die sowohl am Wagenkasten als auch am Langträger vorgeschrieben waren, waren nur noch an einer Stelle anzuschreiben, soweit dies betrieblich und verkehrlich möglich war. Die Bremsbauarten waren nur noch in abgekürzter Form anzuschreiben (z.B. Kkgbr statt Kunze-Knorr-Bremse [G]). Die losen Rungen der R-Wagen erhielten nur die Aufschrift „DR“, nicht mehr den Namen des Gattungsbezirks. An der Anschriftentafel war außerdem die Anschrift „Nur für Übergangszettel“ über dem Zettelraster fortzulassen. Der 1927 eingeführte weiße Anstrich der Pufferhülsen bei den für Umsetzverkehr geeigneten Güterwagen entfiel.

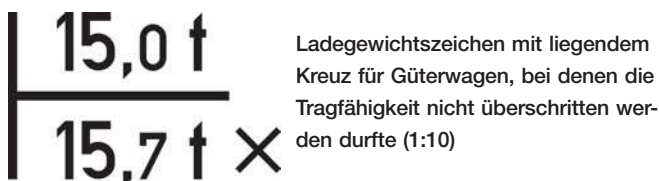


Ab 1942 war vorgeschrieben, die Anschriften an Güterwagen in vereinfachter Form anzubringen. Dieses Bild zeigt einige dieser Anschriften. (1:10)



Mit den ab 1942 vorgeschriebenen vereinfachten Anschriften wurde dieser offene Güterwagen des Gattungsbezirktes Linz abgeliefert. Das kurze Wort Linz wurde sogar noch durch Li abgekürzt. Bemerkenswert ist, dass hier weder die Ziffern noch die Buchstaben DR den damals gültigen Vorschriften entsprechen. Im Krieg wurden solche Abweichungen offensichtlich geduldet. Am rechten Wagenende erkennt man das Ladegewichtszeichen, das – ebenfalls als Vereinfachungsmaßnahme – nun mit weißer Schrift und weißem Doppelrand unmittelbar auf dem braunen Untergrund angebracht ist. (Foto um 1942/43)

Um die Ladekapazität der Güterwagen besser ausnutzen zu können, verfügte die Deutsche Reichsbahn am 21. März 1940, dass bestimmte Reichsbahngüterwagen im Inlandverkehr bis zu einer Tonne über die am Wagen angeschriebene Tragfähigkeit beladen werden dürfen. Wagen, für die diese Überladung nicht zulässig war, wurden ab 1942 durch ein liegendes Kreuz hinter der Tragfähigkeitsangabe gekennzeichnet.⁹⁹



Die Ommu-Wagen des Gattungsbezirks Villach und die Omm-Wagen des Bezirks Linz hatten bei Indienststellung in den ersten Baujahren die Anschriften „Ladegewicht 20,0 t, Tragfähigkeit 21,0 t“ erhalten. Diese Wagen besaßen Radsätze mit stärkeren Achsschenkeln, sodass sie eine Achslast von 20 t aufnehmen konnten. Deshalb erhielten sie an den Langträgern die zusätzliche Anschrift „20 t Radsätze“. Um die Ladekapazität dieser Güterwagen besser ausnutzen zu können, verfügte die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn am 13. Juni 1942 die Umzeichnung des Ladegewichtes in 24,5 t und der Tragfähigkeit in 25,5 t.

Für noch höhere Ladegewichte waren die Ommu-Wagen des Gattungsbezirks Klagenfurt und einige Versuchswagen des Bezirks Graz zugelassen: Sie erhielten die Anschriften „Ladegewicht 26,5 t“ und „Tragfähigkeit 27,5 t“.

1941 war es notwendig geworden, Güterwagen mit den russischen Fahrzeugumgrenzungen 1-P und 2-P besonders zu kennzeichnen, damit sie nicht versehentlich nach Strecken mit der deutschen Fahrzeugumgrenzung II nach Anlage F der BO gesendet werden. Zu diesem Zweck wurden bei Wagen nach 1-P ein Dreieck, bei Wagen nach 2-P zwei Dreiecke neben der Wagennummer angebracht.



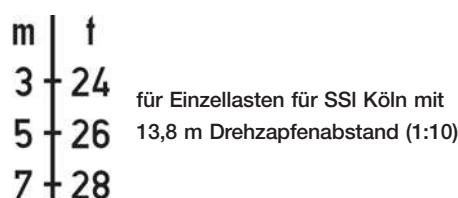
Kennzeichen für russische Güterwagen: das obere Dreieck alleine für Wagen nach Fahrzeugumgrenzung 1-P, beide Dreiecke für Wagen nach Fahrzeugumgrenzung 2-P (1:10)

Ab Dezember 1942 sollten die Anschriften an Güterwagen nur noch schabloniert und nicht mehr nachgezogen werden. Die Stege der Schablonen mussten dann so angebracht sein, dass die Lesbarkeit der Anschriften nicht litt.¹⁰⁰ Im Mai 1943 wurde letztere Anordnung wieder aufgehoben, die Stege waren wieder nachzuziehen.¹⁰¹

Im Betrieb hatte sich gezeigt, dass – besonders zur Zeit der Verdunkelung bei abgeblendeter Laterne das Anschriftenfeld bei den gedeckten Güterwagen durch das Zugbegleitperso-

nal usw. nicht immer einwandfrei abgelesen werden konnte, weil es im linken Seitenwandfeld möglichst weit oben angeschrieben war. Deshalb wurde Anfang 1943 verfügt, das Anschriftenfeld bei den G- und GI-Wagen tiefer zu setzen, sodass das Eigengewicht des Wagens auf das Brett über der Tafel für Kreideanschriften zu stehen kam. Die übrigen Anschriften (Bodenfläche, Tragfähigkeit und Ladegewicht) schlossen sich unmittelbar nach oben an.

Für die offenen, zur Verladung von Fahrzeugen geeigneten Güterwagen (Gattungen R, S, O, H, SS) wurde 1943 vorgeschrieben, die zulässigen Werte für Einzellasten einer bestimmten Länge in Wagenmitte anzugeben, um Überladungen zu vermeiden. Dazu diente die in Bild unten gezeigte Anschrift, sie war am Langträger rechts neben der dort befindlichen Ladegewichts- und Tragfähigkeitsanschrift anzubringen.¹⁰²



Die während des Krieges in den besetzten Gebieten erbeuteten Güterwagen wurden von der Deutschen Reichsbahn betrieben. Deshalb erhielten sie die Eigentums- und sonstigen Anschriften wie die Reichsbahngüterwagen. Zusätzlich wurden sie vielfach nach ihrem Herkunftsland durch Anschreiben folgender Buchstaben hinter der Eigentumsbezeichnung neben der Anschrift „Deutsche Reichsbahn“, „DR“ oder des Gattungsbezirks gekennzeichnet:

Herkunftsbezeichnung der erbeuteten Güterwagen

Pl	polnische Wagen
PH	luxemburgische Wagen (Prinz-Heinrich-Bahn)
Ru	russische Wagen

Diese Zusatzkennzeichnung wurde jedoch alsbald wieder aufgegeben.

Bei den Ommu-Wagen des Bezirks Klagenfurt wurde ab 1944 die Wagennummer unterstrichen, wenn sie verstärkte Seitenwände erhalten hatten, um Ausbauchungen unter dem Druck der Ladung zu verhindern.¹⁰³

Kriegsfolgen und Neubeginn

Nach Kriegsende bestand zunächst keine betriebliche Notwendigkeit, die Vorschriften über die Bezeichnung der Güterwagen zu ändern. Im Bereich der sowjetischen Besatzungszone wurden aber aus politischen Gründen alsbald die Gattungsbezirke, deren namengebende Stadt bzw. Direktion in den deutschen Ostgebieten lagen, durch andere Städtenamen ersetzt (siehe Tabelle Neue Gattungsbezirke ff auf Seite 114 oben); für die wenigen Wagen des Gattungsbezirks Bromberg, die im Gebiet der SBZ verblieben waren,

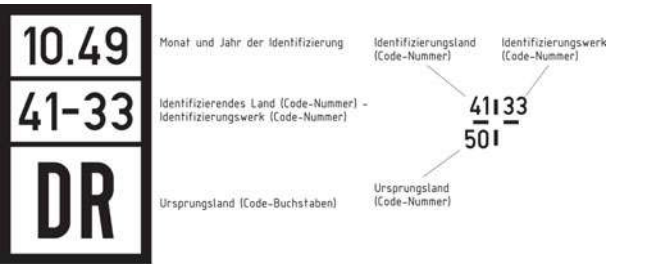
wurde kein Ersatzbezirk festgelegt, sie wurden stattdessen dem Bezirk Dresden zugeschlagen. Für neue Wagenbauarten wurden drei neue Gattungsbezirke eingeführt. In den westlichen Besatzungszonen wurden die bisherigen Gattungsbezirke beibehalten.

Neue Gattungsbezirke in der Sowjetischen Besatzungszone (ab 1946)

neuer Bezirk	alter Bezirk	Gattung
Bitterfeld	Breslau	Om
Dessau	Danzig	Om
Köthen	Königsberg	Om
Oschersleben	Oppeln	Gs
Potsdam	Posen	G
Stendal	Stettin	G Gv
Cottbus	-	Gm
Nordhausen	-	Gs
Rostock	-	Tnf

Nach dem Zweiten Weltkrieg war es notwendig geworden, die in ganz Europa verstreuten Reisezug- und Güterwagen zu identifizieren, um unter anderem 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) und 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.



Identifizierungszeichen (1:5)

Viele Fahrzeuge in den westlichen Besatzungszonen wurden unmittelbar nach Kriegsende von den Besatzern mit „Allied Forces“ oder „British“ bezeichnet. Dabei handelte es sich nicht um amtliche Anschriften, sie waren ab 1947 wieder zu entfernen.¹⁰⁴ In der amerikanischen Besatzungszone erhielten außerdem viele Güterwagen den Buchstaben X vor der Wagennummer. Dies diente der einfacheren Erkennung von Güterwagen im Schriftverkehr der amerikanischen Besatzungsbehörden,

hatte aber sonst keine weitere Bedeutung. Diese Kennzeichnung sollte ebenfalls ab 1947 wieder entfernt werden.¹⁰⁵

Die sowjetische Besatzungsmacht betrachtete zahlreiche Fahrzeuge als sog. Kriegsbeute und bezeichnete diese Wagen mit T oder T CCCP (T für Трофей = Trophäe) vor der Wagennummer und ggf. mit weiteren russischen Kennzeichen. Diese Anschriften waren ab 1950 zu löschen.¹⁰⁶

Erst nachdem die größten Schäden an den Gleisanlagen und am Wagenpark behoben waren, kümmerte man sich auch wieder um die Weiterentwicklung bei der Bezeichnung von Güterwagen. Dazu gehörte unter anderem die Überarbeitung der im Kriege erlassenen Vereinfachungsvorschriften. So wurde z. B. die 1942 weggefallene Anschrift „LüP“ mit RZA-Verfügung vom 17. September 1947 in den Westzonen wieder vorgeschrieben. Die Bremsbauart erschien wieder in ausgeschriebener Form am Langträger.

1948 ordnete die HVE Offenbach an, dass an den Güterwagen der Eisenbahnen in den westlichen Besatzungszonen das Zonenkennzeichen anzubringen ist.¹⁰⁷ Eine gleiche Anordnung ist auch für die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone getroffen worden. Die Anschrift des Zonenkennzeichens wurde mit der Wiedereinführung des RIV-Abkommens am 1. Januar 1948 erforderlich, um eine eindeutige Zuordnung der Reichsbahn-Güterwagen zu den Wagenparks der Bizone, der französischen bzw. der sowjetischen Besatzungszone zu ermöglichen, da ja alle Güterwagen der Reichsbahn in den vier Besatzungszonen immer noch das gemeinsame Eigentumszeichen „DR“ trugen. Das Zonenkennzeichen war wie folgt unter den oder in der Nähe der Buchstaben „DR“ bzw. (→ DR) anzuschreiben:

Brit-US-Zone
Zone Fr.
USSR-Zone

Nachdem die größten Schäden bei der Eisenbahninfrastruktur und dem Fahrzeugpark beseitigt waren, wurden auch wieder Güterwagenbauarten entwickelt, zum Teil fußten sie sogar auf Vorkriegsentwürfen. Zur Unterscheidung von den bisherigen Bauarten wurden für neuartige Konstruktionen auch neue Gattungsbezirke eingerichtet.

Neue Gattungsbezirke in den westlichen Besatzungszonen (ab 1948)

Bezirk	Jahr	Wagengattung	Gattungszeichen
Düsseldorf	1949	Hubschiebedachwagen	Kmmks
Duisburg	1948	hochwandige offene Wagen	Ommu
Göttingen	1948	Versuchsgüterwagen des RZA Göttingen	diverse
Offenbach	1948	Behältertragwagen	BT



Ab 1949 trugen die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn in den Besatzungszonen sog. Zonenkennzeichen. Bei den Güterwagen im Vereinigten Wirtschaftsgebiet (sog. Bizone) war unter den Buchstaben DR der Schriftzug „Brit-US-Zone“ angebracht. (Werkfoto 1949 Nürnberg)



Der gedeckte Güterwagen Leipzig 210 Glmghs gehörte zum Bestand der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE, Nachfolgerin der Deutschen Reichsbahn in der französischen Besatzungszone) und führte deshalb das Zonenzeichen Zone Fr. (Foto Osnabrück 1949 Rudolf Klitscher)



Der gedeckte Güterwagen des Gattungsbezirks Nordhausen entstammt einer Nachkriegslieferung an die Deutsche Reichsbahn in der Sowjetischen Besatzungszone. Der Wagen wurde nach 1948 aufgenommen und trägt das Zonenzeichen „USSR-Zone“, um ihn als dem Wagenpark der DR in der sowjetischen Besatzungszone zugehörig zu kennzeichnen. (Foto um 1949 Fritz Willke)

Außerdem war bestimmt worden, dass die am Stichtag 1. April 1948 im Bereich der Deutschen Reichsbahn befindlichen fremden Güterwagen das vorläufige Verwaltungszeichen (→ DR) erhalten. Dabei wurden auch die Güterwagen der amerikanischen Armee mit der Anschrift „US Army Transportation Corps“ (USTC) einbezogen. Bei Fremdwagen, die sich im Bereich der Südwestdeutschen Eisenbahnverwaltung befanden, lautete die Anschrift (→ Zone Fr. DR), bei DR- und Fremdwagen, die sich bei den Saarländischen Eisenbahnen (SEB) befanden, (→ Saar). Die so gekennzeichneten Wagen wurden intern „Pfeilwagen“ genannt.

Am 7. April 1948 ist ein Teil der USTC-Wagen in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn (Brit-US-Zone) übergegangen. Die bisherigen Anschriften „USTC“ und (→ DR) wurden gelöscht und durch die Eigentumsbezeichnung „DR“ mit Zonenkennzeichen ersetzt. Die amerikanischen Wagennummern blieben bestehen, jedoch wurde ein A hinzugesetzt, um die Wagen als amerikanische Bauart zu kennzeichnen (sog. DR-A-Wagen, siehe Seite 134 Bild oben).

Ab August 1948 erhielten die Güterwagen, die für Geschwindigkeiten bis 90 km/h geeignet waren und für die Einstellung in Reisezüge oder für schnellfahrende Züge im internationalen Verkehr bereitgehalten wurden (Nebenzeichen „s“), das Zeichen S im Rahmen (siehe Bild Seite 111 oben links) in den Westzonen hinter dem Gattungszeichen, in der Ostzone unter dem Transit- bzw. RIV-Zeichen, bei zulässigen Geschwindigkeiten bis 120 km/h wurde SS angeschrieben. Hinter dem Zeichen S bzw. SS wurde das bei diesen Geschwindigkeiten zulässige Ladegewicht eingetragen, wenn es von dem anderweitig angeschriebenen Ladegewicht abwich.

Am 3. Februar 1949 verfügte die HVE in Offenbach, dass die geometrischen Ladegewichtszeichen vom Standpunkt des Betriebes, des technischen Wagendienstes und des Verkehrs nicht mehr für erforderlich gehalten werden und künftig bei den Güterwagen in den westlichen Besatzungszonen wegfallen.¹⁰⁸ Bei den Güterwagen der Deutschen Reichsbahn in der DDR sind diese Zeichen erst nach 1953 entfallen.

Im Februar 1949 bestimmte das RZA Göttingen, dass – in Übereinstimmung mit dem RIV-Abkommen – Güterwagen, die allen Vorschriften des Abschnittes G des RIV entsprechen, in den westlichen Besatzungszonen das RIV-Zeichen erhalten. Das bisher angebrachte Transitzeichen konnte dann entfallen. Außerdem wurde angeordnet, dass das bisher nur bei offenen Güterwagen von außergewöhnlicher Länge vorgeschriebene Zeichen für die Ladelänge auch an allen anderen Güterwagen anzuschreiben ist.

Die Deutsche Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone blieb zunächst bei dem Transitzeichen und kennzeichnete ihre Güterwagen lediglich durch einen Kreisring ohne Kreuz in der Nähe der Wagennummer bei Wagen, die in das Ausland verkehren durften. Das RIV-Zeichen wurde hier erst ab 1950 angebracht.¹⁰⁹

Am 25. August 1949 hat schließlich das Eisenbahn-Zentralamt Göttingen die Entfeinerungsanordnungen des Reichsbahnzentralamtes Berlin für die Baugruppe 11 – Anstrich und Anschriften –, die zum Teil nur für die Dauer des Krieges galten, aufgehoben.

Im September 1949 wurde die Umbenennung der „Deutschen Reichsbahn“ in der amerikanischen und der britischen Besatzungszone (Vereinigtes Wirtschaftsgebiet, sog. „Bizone“) in „Deutsche Bundesbahn“ angeordnet.¹¹⁰ Im Oktober 1949 folgte mit einem Erlass des Bundesverkehrsministers die „Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen“ (das war die Bezeichnung der staatlichen Eisenbahnen in der französischen Besatzungszone und damit der dortige Rechtsnachfolger der Deutschen Reichsbahn) die Zusammenführung mit der Deutschen Bundesbahn in der Bizone. Hinsichtlich der Anschriften an den Güterwagen wirkten sich diese Änderungen allerdings zunächst nicht aus.

In der sowjetischen Besatzungszone blieb der Name „Deutsche Reichsbahn“ für die dortige Staatsbahn bestehen. Die weitere Entwicklung der Bezeichnung der Reichsbahn-Güterwagen ist im Abschnitt „Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1964“ ab Seite 117, die der bei der Bundesbahn vorhandenen Güterwagen in Abschnitt „Deutsche Bundesbahn 1964 bis 1993“ Seite 127 dargestellt.

Die Güterwagen der Eisenbahnen des Saarlandes (EdS) erhielten ab 1951 anstelle von „DR (→ Saar)“ nach und nach die Eigentumsbezeichnung „SAAR“. Die Entwicklung der übrigen Güterwagenbezeichnung im Saargebiet gestaltete sich ansonsten ähnlich wie bei der Deutschen Bundesbahn, wobei Einflüsse der französischen Staatseisenbahnen nicht zu übersehen sind.



Das RIV-Zeichen wurde ab 1949 an allen Güterwagen in den westlichen Besatzungszonen, ab 1950 auch in der sowjetischen Besatzungszone angebracht, die den RIV-Bestimmungen über den internationalen Güterwagenaustausch entsprachen. (1:5)

BESCHRIFTUNGEN (HO)

Gaßner

Jägerstraße 24
82024 Taufkirchen

Gesamtverzeichnis gegen Rückporto (1,65 €) Bitte Epoche(n) angeben (2 oder 3)!

www.gassner-beschriftungen.de

email@gassner-beschriftungen.de

BESCHRIFTUNGEN



Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1964

Umzeichnung der Güterwagen 1951

Eigentumsbezeichnung

Im Januar 1951 ordnete die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn in der DDR eine vollständig neue Kennzeichnung ihres Güterwagenparks an. Dabei sollte das bisherige Eigentumsmerkmal „DR USSR-Zone“ an gleicher Stelle ersetzt werden durch „DR“ mit der kreisförmigen Umschrift „Deutsche Demokratische Republik“.



Eigentumszeichen der Reichsbahngüterwagen – links Regelausführung bis 1955, rechts 1951 geplante Ausführung (1:20)

Nur wenige Güterwagen erhielten die Bezeichnung mit der Umschrift. Die Anordnung wurde wenig später widerrufen, es blieb bei „DR USSR-Zone“. Erst 1955 entfiel an den Reichsbahngüterwagen die Anschrift „USSR-Zone“, nachdem in West-Deutschland alle Güterwagen auf DB umgezeichnet worden waren. „DR“ war dann das alleinige Eigentumszeichen der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn in der DDR.



Eigentumszeichen der Reichsbahngüterwagen ab 1955 (1:10)

Betriebsnummern

Anstelle der Bezeichnung durch Gattungsbezirke trat 1951 eine solche mit Gattungsnummern, die Bestandteil der neuen Wagennummer wurden. Damit waren die Gattung und die Bauart alleine aus der Wagennummer ersichtlich. Der Wortlaut der Anweisung zur Umzeichnung der Güterwagen, Güterzuggepäckwagen und Dienstwagen vom 21. Mai 1951 ist im Anhang wiedergegeben.

Die neue Wagennummer bestand aus einer sechsstelligen Zahl, die durch zwei Bindestriche in drei zweistellige Gruppen zerlegt war, z. B. für einen gedeckten Güterwagen: 11-01-50.

Die ersten beiden Ziffern stellten die Gattungsnummer dar, die übrigen vier bildeten die Ordnungsnummer. Freizügige (bahneigene) Kesselwagen wurden abweichend davon durch eine siebenstelligen Wagennummer gekennzeichnet: Bei Kesselwagen für weiße Ware (Benzin, Benzol oder dergleichen)

wurde die Ziffer 7 der eigentlichen Wagennummer vorangesetzt, für schwarze Ware (Rohöl, Heizöl usw.) die Ziffer 8. Die Nummer lautet dann z. B. für einen Benzinkesselwagen: 7-50-23-45.

Folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die Zuordnung der Gattungsnummern zu den Güterwagengruppen.

Gattungsnummern und Gruppen der Reichsbahngüterwagen 1951:

Gattungsnummer	Gruppe	Bedeutung
00	alle	nur bedingt einsatzfähige Wagen
01 bis 17	G	gedeckte Wagen (ohne Leigeinheiten)
18 bis 19	T	Kühlwagen
20	Gll	Leigeinheiten
21 bis 22	K	Klappdeckelwagen
23	V	Verschlagwagen
25 bis 48	O	offene Wagen
50 bis 54	Z	bahneigene Kesselwagen
55 bis 59	[P]	Privatwagen
60 bis 63	R	Rungenwagen
64 bis 67	S	Schienenwagen
68	H	Schemelwagen
70 bis 79		Bahndienstwagen
80 bis 86		Dienstgüterwagen
88	Pwg	Güterzuggepäckwagen
89 bis 90	X	Arbeitswagen, Bahnhofswagen
91 bis 93		DR-Güterwagen nichtdeutscher Bauart
96 bis 99		Schmalspurgüterwagen

Die erste Ziffer der Ordnungsnummer konnte im Allgemeinen noch zur weiteren Differenzierung der Bezeichnung der Gattungen entsprechend den Nebengattungszeichen herangezogen werden, sodass die ersten drei Ziffern eine genauere Unterscheidung der Bauart ermöglichten.

Gattungsbezeichnung

Die Hauptgattungszeichen (Gruppenzeichen) wurden nicht geändert. Es kamen jedoch für die Kesselwagen, die bisher kein Gattungszeichen trugen, die Bezeichnungen Z bei zweiachsigen und ZZ bei vierachsigen Fahrzeugen hinzu. Bis 1955 wurde für Schwerlastwagen mit umlegbaren Stirn- und Seitenwänden das Gruppenzeichen RR eingeführt. Später kam das Gruppenzeichen M für gedeckte Güterwagen mit Einrichtungen zum Mannschaftstransport und BT für Behältertragwagen hinzu.

Damit ergibt sich die in Tabelle 62 dargestellte Bedeutung der Gruppenzeichen der Reichsbahngüterwagen ab 1953. Dabei gab es einige Verschiebungen und Verfeinerungen der Nummernzuordnung.

Gruppen und Gattungsnummern für Güterwagen der Deutschen Reichsbahn (ab 1953)

Gruppe	Gattungsnummer	Bedeutung
BT	91	Behältertragwagen*
G	01 bis 13, 20	zwei- und dreiachsige gedeckte Wagen mit 15 t Ladegewicht
GG	15 und 20	vierachsige gedeckte Wagen mit 30 t Ladegewicht
H	68	zweiachsige Drehschemelwagen mit 15 t Ladegewicht
K	21	zweiachsige Klappdeckelwagen mit 15 t Ladegewicht
KK	22	vierachsige Klappdeckelwagen mit mindestens 30 t Ladegewicht
M	06 und 07	zweiachsige gedeckte Wagen mit Ausrüstung für Mannschaftstransport**
O	25 bis 46, 48, 83	zweiachsige offene Wagen mit 15 t Ladegewicht
OO	47	vierachsige offene Wagen mit mindestens 30 t Ladegewicht
R	61 bis 63	zweiachsige Runnenwagen mit 15 t Ladegewicht, mind. 10,1 m Ladelänge, aushebbaren 40 cm hohe Stirn- und Seitenwänden
RR	60	sechsaachsige Schwerlastwagen mit 30 t Ladegewicht, Stirn- und Seitenwände umlegbar***
S	64	zweiachsige Runnenwagen mit 15 t Ladegewicht, 13 m Ladelänge, eisernen Runnen, aushebbaren bis 40 cm hohen Stirnwänden
SS	65 und 67	vier- und mehrachsige Runnenwagen mit mindestens 35 t Ladegewicht, 15 m Ladelänge, eisernen Runnen
T	18	zweiachsige Kühlwagen mit 15 t Ladegewicht
TT	19	vierachsige Kühlwagen
V	23	zweiachsige Verschlagwagen mit 15 t Ladegewicht und zwei Böden
X	89 und 90	zweiachsige Arbeitswagen mit 15 t Ladegewicht, nicht kippfähig
XX	90	vierachsige Arbeitswagen mit 15 t Ladegewicht
Z	50 bis 54	zwei- oder dreiachsige Kesselwagen mit 15 t Ladegewicht
ZZ	50 bis 54	vierachsige Kesselwagen

* Das Gruppenzeichen BT wurde nach 1958 eingeführt.

** Das Gattungszeichen M wurde zwischen 1953 und 1958 eingeführt.

*** Das Gruppenzeichen RR wurde 1955 eingeführt.

Bei den Nebenzeichen gab es einige Veränderungen gegenüber den früheren Reichsbahnregeln. Eine Übersicht über die ab 1951 gültigen Nebenzeichen enthält folgende Tabelle.

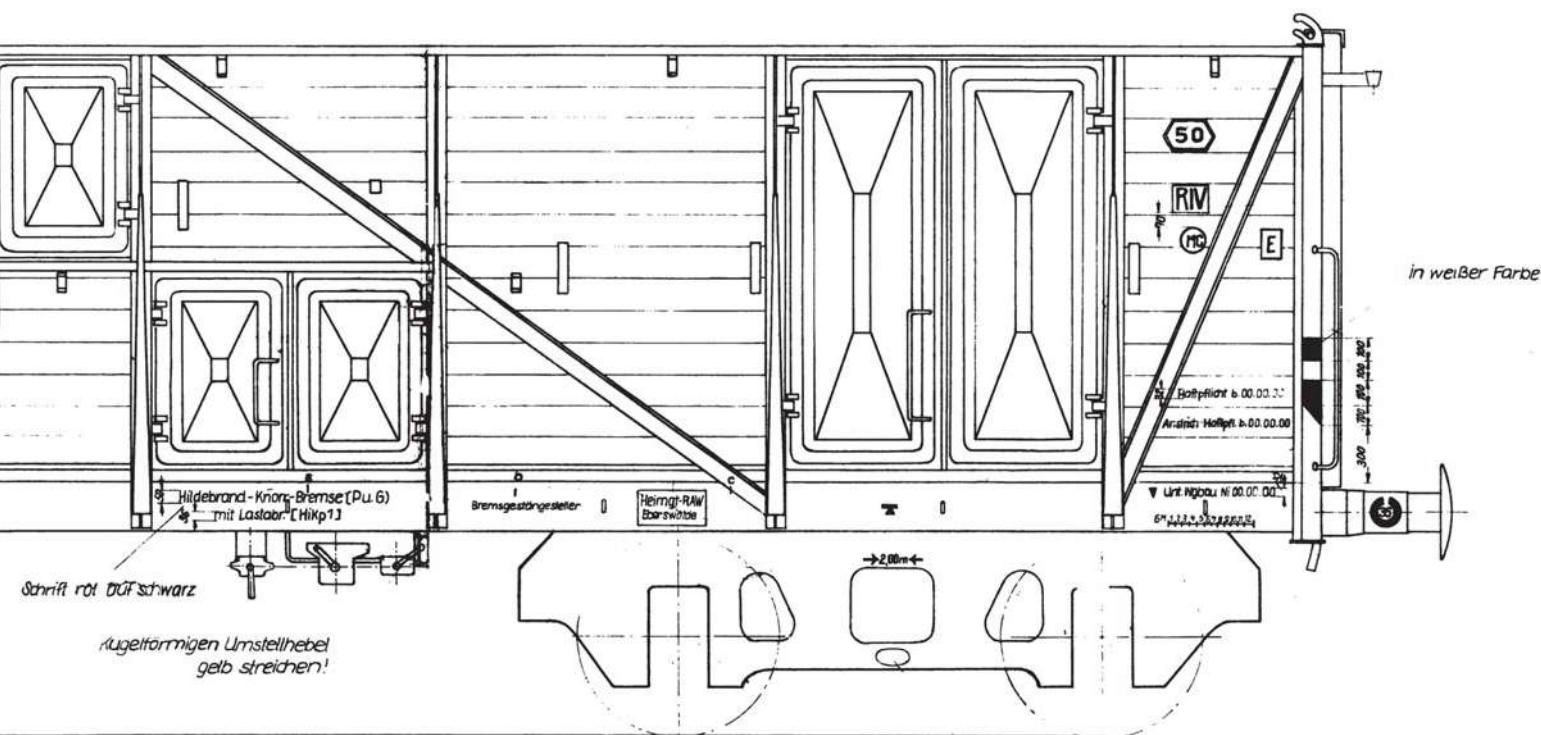
Nebenzeichen für Güterwagen der Deutschen Reichsbahn (ab 1951)^{111, 112}

Zeichen	Gültig für	Bedeutung
a	SS	mit offenem Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar
b	G R T	fähfähig (Fährbootwagen für den deutsch-englischen Fährverkehr)
	O	mit Behälteraufbauten*
c	O	mit hölzernen Wänden von 130 bis 190 cm Höhe
d	Z ZZ	mit Heizschlange oder Heizwanne
e	alle	mit Leitung für elektrische Heizung
ee	G	mit Leitung und Einrichtung für elektrische Heizung
f	G	mit Behältern für lebende Fische*
	T	nur für Seefische
	O OO	mit dreh- und kippbaren Kopfkappen zur Beförderung von Fahrzeugen
g	G	mit besonderer Einrichtung zur Beförderung von Gas in Stahlflaschen*
	V	mit vier Böden
	T	nur für Gefriergut
gg	T	nur für Trockeneis und Gefriergut
h	alle	mit Dampfheizleitung
hh	G GG Z ZZ	mit Leitung und Einrichtung für Dampfheizung
i	Z ZZ	mit innerer Auskleidung
k	G	mit geringen Isolationseigenschaften (Kühlwagen älterer Bauart)
	O	mit abnehmbaren Kübeln (Kübelwagen)

Zeichen	Gültig für	Bedeutung
k	OO	für Großbehälter
	S	Ladelänge unter 13 m
	SS	Ladelänge unter 15 m
	T TT	Kühlmaschinenwagen
kk	O	für Kleinbehälter
ko	Z	für Kohlenstaub*
kü	G	mit Rauchabzügen, als Küchenwagen verwendbar
kz	Z	Zementbehälterwagen, Entladung durch Druckluft
l	G	Ladefläche mindestens 26 m ²
	O	Ladelänge mindestens 10 m
	SS	Ladelänge 18 m*
ll	G	für Leigeinheit
m	G K O R S X	Ladegewicht 20 t
	GG KK OO RR SS XX	Ladegewicht 40 t
mm	K O R	Ladegewicht über 20 t
	GG KK OO RR XX	Ladegewicht über 40 t
n	T TT	nicht geeignet für Gefriergut
	O OO	mit niedrigen Bordwänden (40 bis 80 cm)
o	R	ohne Seiten- und Stirnwandungen
	T	ohne Fleischhaken
(o)	R	ohne Seiten- und Stirnwandungen und ohne Rungentaschen*
p	G	mit drei Achsen, Eigengewicht 16 t
	O	nicht kippfähig
q	alle	ohne durchgehende Zugvorrichtung
	alle **	nur beschränkt verwendbar, Ladegewicht herabgesetzt
r	G V O OO R Z ZZ	umsetzfähig zum Übergang auf Breitspur
s	G T R SSy Pwg	geeignet für Züge bis 100 km/h
	GG TT	geeignet für Züge bis 120 km/h
t	G GG	mit Stirwandtüren
	KK	mit Trichter oder Sattel (Selbstentladewagen)
	O	mit geneigtem Boden, Bodenklappen oder Trichter (Selbstentladewagen)
	OO	mit geneigtem Boden und Seitenklappen (Selbstentladewagen)
	X XX	mit Bodenklappen oder Trichter, abklappbaren Seitenwänden, aushebbaren Stirnwänden
	S SS	Tiefladewagen
trieb	GG	Gütertriebwagen
u	G O	ungeeignet zur Beförderung von Mannschaften oder Fahrzeugen
	O OO R X XX	mit festen Seiten- und Stirnwänden, ungeeignet für die Beförderung von Fahrzeugen*
v	G GG	mit Begleiterabteil (Stallungswagen)
	T	mit elektrischen Ventilatoren
w	G GG V O X	Ladegewicht unter 15 t
	OO	Ladegewicht unter 30 t
	SS	Ladegewicht unter 35 t
	Z ZZ	nur für Kraftstoffe zugelassen
x	G	mit festen Vorsatzwänden für Getreidetransport
y	SS	Ladegewicht 50 t, Ladelänge 8,8 bzw. 9,5 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar, umsetzfähig zu Übergang auf Breitspur
ym	RR	Ladegewicht 80 t, Ladelänge 14,39 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar, umsetzfähig zum Übergang auf Breitspur
	SS	Ladegewicht über 50 t, Ladelänge über 8,8 bzw. 9,5 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar, umsetzfähig zum Übergang auf Breitspur
z	O OO	für Erzbeförderung

* eingeführt zwischen 1951 und 1955

** bei Wagen mit Gattungsnummer 00 (Null Null)



Ausführung der Anschriften

Formal wurden bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR die bisherigen Anschriften aus der Zeit bis 1949 grundsätzlich beibehalten.

Für neu zu liefernde Güterwagen erstellten die Waggonbau-Unternehmen in der DDR die gewohnten Anschriftenzeichnungen, aus denen die Einzelheiten für Form, Inhalt, Farbe, Größe und Anordnung der Anschriften entnommen werden können (siehe Bild oben).

Die Anschriften wurden nach wie vor nach den Vorgaben der DIN 1451 in Mittel- und Engschrift mit Hilfe von Schablonen angebracht. Als Schriftgrößen wurden 250, 90, 80, 63, 60, 50, 49, 45, 40, 36, 32, 30 und 20 mm verwendet.

1962 wurde die DIN 1451 in der DDR durch die TGL 0-1451 abgelöst. Eine Änderung der Anschriftenform trat jedoch dadurch nicht ein, denn Eng-, Mittel- und Breitschrift (mit Hilfsnetz hergestellt) der DIN 1451 wurden ohne Modifikation direkt in die TGL 0-1451 übernommen. Ursache für diese Änderung war der politische Wille in der DDR, sich vom westdeutschen Normensystem unabhängig zu machen.

Bei den Bildzeichen, die vom RIV für die Güterwagen vorgeschrieben waren, richtete sich die Deutsche Reichsbahn grundsätzlich nach den Vorgaben des RIV, d. h. die Formen der Zeichen und die Schriftgrößen, zuweilen auch die Schriftform wurden abweichend von den bereits bekannten Anschriftenzeichnungen gestaltet.

Art, Form, Inhalt und Farbe der Anschriften

Ab 1953 waren folgende Anschriften an den Güterwagen der Deutschen Reichsbahn vorgeschrieben (Tabellen auf Seite 121 und 122):¹¹³

Grafische Zeichen und Anschriften an Wagenkastenseitenwänden bzw. Kessel und Anschriftentafeln (die Pos. verweist auf die Darstellung in den Bildern auf Seite 123)

Pos.	Inhalt
1	Eigenumsmerkmal
2	Gattungs- und Ordnungsnummer, Gattungszeichen
3	Zeichen für Ladegewicht und Tragfähigkeit *1
4, 7	Zeichen für Wagen, die in schnellfahrende Züge eingestellt werden können *1
5	RIV-Zeichen bei Güterwagen, die den Bestimmungen des RIV (Querschnitt und Bauart) entsprechen *1
6	Zeichen für Ladegewichte nach Streckenklasse (offener Raster) *1
8	MC-Zeichen bei Wagen, die den Bestimmungen des PPW entsprechen *1
9	Zeichen für Eigengewicht *1
10	Zeichen für Eigengewicht und Bremsgewicht der Handbremse *1
11	Zeichen für Wagen für verschiedene Spurweiten *1
12	Zeichen für Bodenfläche bei gedeckten Wagen und offenen Wagen mit Wänden
13	Zeichen bei Privatgüterwagen
14	Zeichen für Kesselwagen mit Schwallblechen
15	Zeichen für Ladelänge bei offenen Wagen *1
16	M-Zeichen bei Mietwagen *1
16	M(V)-Zeichen bei Mietwagen der volkseigenen Wirtschaft oder öffentlichen Verwaltung *1
17	Heimatswagen mit Heimatbahnhof bei beheimateten Wagen *1
18	Gesamtlänge *1
19	Zeichen für lose Wagenbestandteile *1

Pos.	Inhalt
20	Zeichen für Metergewicht und Achslast, wenn das Metergewicht 3,6 t/m übersteigt *1 (schwarz auf weiß)
20	Zeichen für Schwerwagen, wenn das Metergewicht 4,5 t oder die Achslast 18 t übersteigt *1 (schwarz auf weiß)
21	Anschriftenkreuz für Kreideanschriften
24	Raster für Übergangszettel
	• Anschrift „Deutsch-englischer Fährverkehr“ bei Fährbootwagen (auch englisch und französisch) • Anschrift „Kühlwagen“ oder „Seefische“ bei Kühlwagen (rot) • Datum des letzten Dachanstrichs bei gedeckten Güterwagen • Inhalt des Laderaumes bei Großraumgüterwagen (00,0 m³) • geometrisches Ladegewichtszeichen *1 • Haftpflicht für die Dachdecke • Haftpflicht für Stoffe, Bau und Anstrich *1 • Kennzeichnung der durchgehenden Bremse durch Eckstreifen *1 • Kennzeichnung der durchgehenden elektrischen Heizleitung durch Eckstreifen (gelb) • Kreisring bei Wagen, die nach fremden Bahnen verwendet werden können *1 • Kreuz im Kreisring bei Wagen, die nach fremden Bahnen nicht verwendet werden können *1 • Name des Einstellers bei Privatwagen • Zugelassenes Ladegut bei bahneigenen Behälterwagen und bei Privatgüterwagen

*1 Bei Wagen ohne Seitenwände und ohne Anschriftentafeln wurden diese Anschriften an den Langträgern angebracht.

Grafische Zeichen und Anschriften an Wagenkastenstirnwänden (siehe auch Bilder auf Seite 123)

Pos.	Inhalt
22	Stelltag für die nächste Untersuchung *2
23	Blitzpfeil bei Wagen, deren Tritte oder Leitern über 2000 mm über Schienenoberkante hinausragen
25	Zeichen für verstärkte Zugvorrichtung *2
	• Gattungs- und Ordnungsnummer bei abnehmbaren Stirnwänden (00-00-00) • Heimatwerkstätte (Raw ...) *2

*2 Bei Wagen ohne Stirnwände wurden diese Anschriften an den Kopfstücken angebracht.

Grafische Zeichen und Anschriften an den Langträgern (siehe auch Bilder auf Seite 124 oben)

Pos.	Inhalt
26	Zeichen für Bergverbot bei Wagen, die nicht oder nur beschränkt über Ablaufücken fahren dürfen
27	Eigentumsmerkmal, Gattungs- und Ordnungsnummer
28	P-Zeichen bei Privatwagen
29	Zeichen für Lastgrenzen für Ladegut mit bestimmter Länge

Pos.	Inhalt
29	Längenmarken für das Ladegut mit bestimmter Länge
30	Zeichen für Anhebestelle
31	Zeichen für Inhalt des Behälters bei Kesselwagen
32	Zeichen für Achsstand bzw. Drehzapfenabstand
33	Lenkachszeichen bei Wagen mit Achsstand über 4500 mm
34	Art und Wirkungsweise der durchgehenden Bremse
35	Heimat-RAW und Ortsangabe
36	Zeichen für Achslagerschalen mit Ölkeil
37	Zeichen für Wagen, deren Umgrenzung nicht der BO entspricht (gelb)
38	Zeichen für Winteröl
39	Zeichen für international tauschbare Teile
40	Zeitpunkt der letzten bahnamtlichen Untersuchung
40	Zeitpunkt der nächsten Untersuchung bei Wagen mit 1-jähriger Untersuchungsfrist
41	Schmierfrist und Zeitpunkt der letzten Schmierung bei Wagen mit Zeitschmierung
	• Anschrift „Bremsgestängesteller“ • größter Raddruck bei Verladung von Fahrzeugen über die Kopframpe ohne Abstützung • Zeitpunkt der letzten Achslageruntersuchung bei Wagen ohne Bremse

Grafische Zeichen auf den Pufferhülsen (siehe auch Bilder auf Seite 124)

Pos.	Inhalt
42	Zeichen für Ringfederpuffer und seine Endkraft (gelb bzw. schwarz)
43	Zeichen für Puffer mit Gummidruckstück
44	Zeichen für Puffer mit Gummischeibenfederung
	• Anstrich bei Wagen für den deutsch-sowjetischen Umsetzverkehr (weiß) • Ring bei Ringfederpuffern (gelb)

Die vorstehenden Zusammenstellungen geben einen Überblick über alle vorkommenden Anschriften und deren reguläre Anbringungsorte. Die Analyse von Anschriftenzeichnungen verschiedener Wagenbauarten und von Lichtbildern aus diesem Zeitraum legt aber nahe, dass die Regeln nicht durchgängig und einheitlich angewendet wurden. So finden sich oft Anschriften an den Langträgern, die nach der Zusammenstellung an den Wagenkasten gehören und umgekehrt. Die Ausbesserungswerke und Waggonhersteller hatten offensichtlich in gewissen Grenzen freie Hand.

Bei der Ausführung der mit grafischen Elementen versehenen Anschriften hat die Deutsche Reichsbahn sich hinsichtlich der Abmessungen grundsätzlich nach den Zeichnungen des RIV¹¹⁴ gerichtet, während die Deutsche Bundesbahn Zeichnungen mit abweichenden Abmessungen unter Einhaltung der Vorgaben des RIV aufgestellt hatte. So wendete zum Beispiel die DR bei den Anschriften zu den Lastgrenzen die Schriftgröße 60 mm gemäß RIV an, bei der DB war die Schrift 63 mm hoch.

Die Farbe der Anschriften war grundsätzlich weiß auf dunklen Flächen und schwarz auf hellen Flächen. Abweichungen sind in den vorstehenden Übersichten angegeben.

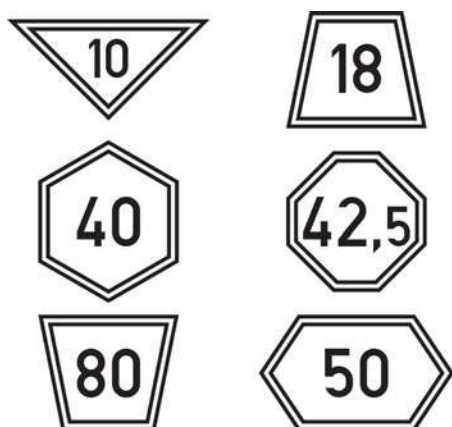
Die Bilder unten und auf Seite 124 zeigen die grafischen Zeichen und ausgewählte Anschriften an den Seiten- und Stirnwänden, Kesseln und Anschriftentafeln bzw. an den Langträgern der Reichsbahn-Güterwagen.

1	2	
3	4	5
6	7	8
9	10	11
12	13	14
15	16	17
18	19	20
21	22	23
	24	25

Grafische Zeichen für DR-Güterwagen an den Seiten- und Stirnwänden bzw. Kessel oder auf Anschriftentafeln (ab 1953); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 1, 2, 16 und 18), sind hier nicht aufgeführt. (1:10)

26		27	DR 00-00-00	28	
29		30		31	
32		33		34	Hildebrand-Knorr-Bremse [PuG] mit Lastabbr [Hikp1]
35		36		37	
38		39		40	Unt Dr 2.10.53 Nä Unt 1.10.54
41		42		43	
44					

Grafische Zeichen für DR-Güterwagen an den Langträgern und Pufferhülsen (ab 1953); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 27, 34 und 40), sind hier nicht aufgeführt. (1:10)



Neue geometrische Ladegewichtszeichen
(1:10)

Das RIV-Zeichen wurde bei den Güterwagen, die nach ihrer Bauart dem RIV entsprachen, ab 1950 angebracht.¹¹⁵ Das bisher verwendete Transit-Zeichen entfiel dann. Zusätzlich zum RIV-Zeichen wurde das MC-Zeichen angeschrieben, wenn Wagen auch mit den Bestimmungen der osteuropäischen Vereinbarung über den internationalen Austausch der Wagen (PPW) übereinstimmten.

Die Anschrift S bzw. SS mit Ladegewicht für schnelllaufende Güterwagen war anfangs unterhalb des RIV-Zeichens angebracht, ab 1955 befand sie sich unterhalb des Eigentumsmerkmals DR. Geometrische Ladegewichtszeichen wurden nach wie vor an den Güterwagen angebracht, es wurden sogar noch bislang unbekannte Zeichen hinzugefügt (Bild links). Erst 1954 sind diese Zeichen weggefallen.

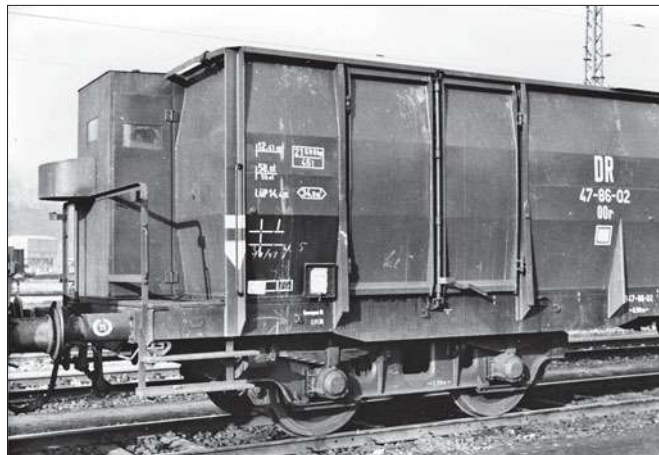
1954 wurde der offene Ladegewichtsraster eingeführt, der zu den Streckenklassen A, B und C die jeweils höchsten zulässigen Ladegewichte in Tabellenform angab. Er wurde zusätzlich zum bisher schon verwendeten Zeichen für Ladegewicht und Tragfähigkeit (liegendes T) angeschrieben.¹¹⁶

An dessen Stelle trat 1965 der geschlossene Lastgrenzraster, in dem für die Streckenklassen A, B, C, D, E und ggf. für die Geschwindigkeitsklassen 100 und 120 km/h die Werte für die Tragfähigkeit in Tabellenform eingetragen wurden (Seite 133, Pos. 9 und 11). Damit sind die Anschriften S und SS mit Ladegewicht entfallen. Die Anschrift des Ladegewichts war aber weiterhin notwendig, sie erfolgte zunächst noch im liegenden T, in dem die Angabe der Tragfähigkeit weggelassen wurde (Seite 133, Pos. 6). Später wurde das Ladegewicht in der Form 26.0 T angeschrieben (Seite 133, Pos. 8). Für die Berechnung dieses Ladegewichts wurde eine Achslast von 18 t zugrundegelegt.

Anstelle der Untersuchungsanschrift in der Form Unt Dr 00.00.00 wurde ab 1959 der REV-Raster angeschrieben. Zunächst bestand er aus einem Rahmen mit den Angaben REV, dem Kurzzeichen des Erhaltungswerks und dem Untersuchungsdatum. 1972 wurden diese Angaben um die Revisionsfrist in Jahren und ggf. um die Angabe der Zahl der Monate bei einer nachträglichen Verlängerung der Revisionsfrist erweitert (Seite 135, Pos. 43). Den Raster gab es in zwei verschiedenen Formen (dreizeilig oder einzeilig), die je nach dem zur Verfügung stehenden Platz verwendet wurden.

Ab 1963 war das Zeichen für die verstärkte Zugvorrichtung vorgeschrieben. Es wurde an den Kopfstücken neben dem Puffer mit flacher Stoßplatte angebracht. Güterwagen, für deren Bau Spezialstahl verwendet wurde, erhielten die Anschrift Sp in der Nähe der Untersuchungsanschrift (Seite 135, Pos. 48).

Bis 1964 war der Laderaum von Großraumgüterwagen in der einfachen Form 30,0 m³ angeschrieben, dann wurde diese Anschrift durch ein Symbol ersetzt (Seite 134, Pos. 22).



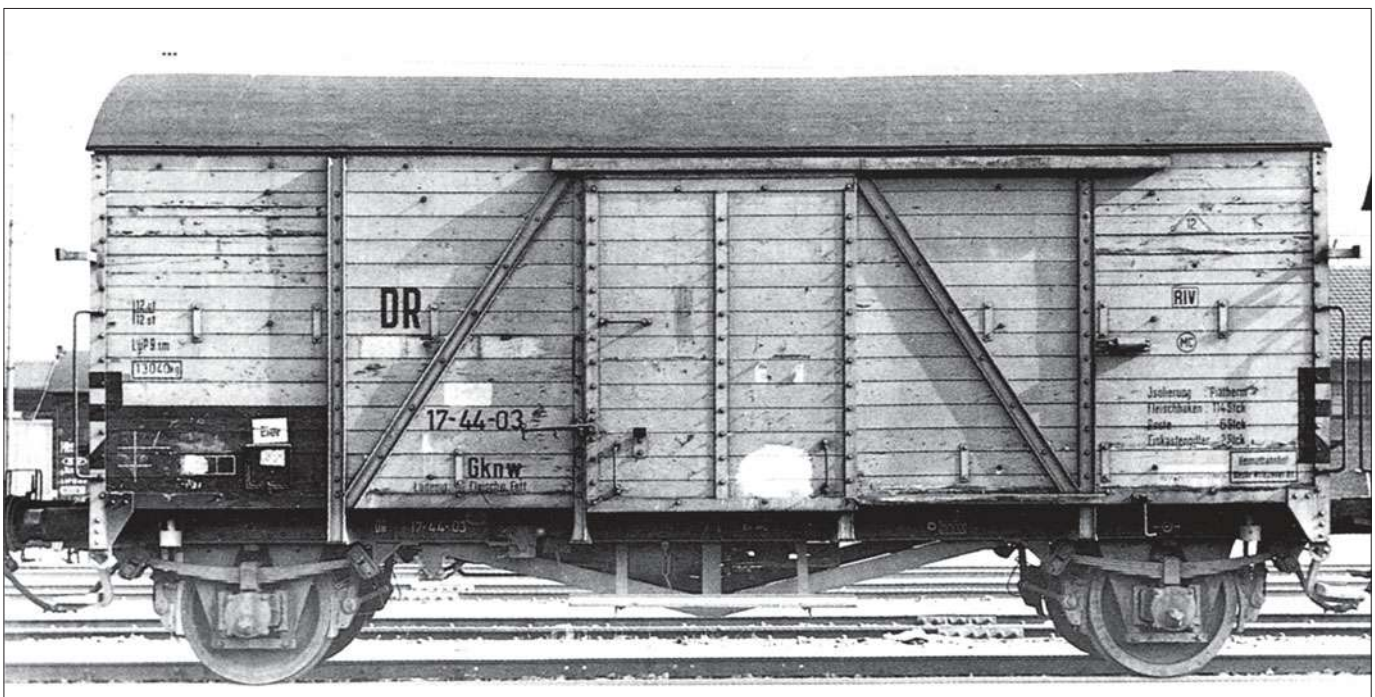
Anschriften am offenen Güterwagen DR 47-86-02 Foto Stuttgart 1956 Fritz Willke)



Flachwagen DR SSy 65-50-83 noch mit der Anschrift USSR-Zone (Werkfoto 1952 Görlitz, Sammlung Wolfgang Theurich)



Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn in der DDR wurden 1951 mit neuen Wagennummern beschriftet, die sich aus drei zweistelligen Zahlen, getrennt durch Bindestriche, zusammensetzten. Dieses Bild zeigt einen Klappdeckelwagen der Bauart Km-21 mit den entsprechenden Anschriften. (Foto Stuttgart 1955 Fritz Willke)



Um 1955 wurde dieser gedeckte Wagen mit isolierten Wänden der Bauart Gknw-17 fotografiert. Sein Wagenkasten ist weiß angestrichen. Die Anschriften zeigen das ab 1951 bei der DR vorgeschriebene Bild, das Ladegewichtszeichen (12 im Dreieck) befindet sich noch im rechten Seitenwandfeld, die Anschrift USSR-Zone ist bereits getilgt. (Foto Stuttgart 1955 Fritz Willke)



Aus dem Jahr 1960 stammt diese Aufnahme des Gls-12. Das Ladegewichtszeichen ist weggefallen, der geschlossene Lastgrenzraster ist am linken Waggenende zu sehen. Zusätzlich ist die Ladegewichtsangabe im liegenden T über dem Lastgrenzraster angeschrieben. (Foto Stuttgart 1960 Fritz Willke)

Als osteuropäisches Gegenstück zur EUROP-Vereinigung wurde 1963 die Organisation OPW gegründet (Общий Парк Грузовых Вагонов (ОПВ), Obschtschi Park Grusowych Wagonow, Gemeinsamer Güterwagenpark). Sie war eine auf der Grundlage eines 1963 unterzeichneten Abkommens zwischen den europäischen Eisenbahnverwaltungen der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen OSSHD (ОСЖД – Организация Сотрудничества Железных Дорог) über die Bildung und gemeinsame Nutzung des gemeinsamen Güterwagenparks der Mitgliedsländer des RGW geschaffene Einrichtung.¹¹⁷ Ab 1964 wurden die Güterwagen der osteuropäischen Eisenbahnverwaltungen, die in den gemeinsamen Wagenpark eingestellt waren, durch das Zeichen OPW an der Seitenwand und am Langträger gekennzeichnet (Bild rechts).



Zeichen OPW 1964 und 1983 (1:20)



Wegen des zum Teil schlechten Unterhaltungszustands musste um 1964 bei einigen Reichsbahngüterwagen die Beförderung beschränkt werden. Deshalb erhielten solche Wagen über dem Zettelhalter zusätzliche Anschriften: „Rz verboten“, wenn sie nicht in Reisezüge, „Gz 50 km/h“, wenn sie nur in Güterzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder „Hg 60 km/h“, wenn sie nur in Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eingestellt werden durften.¹¹⁸

Deutsche Reichsbahn 1964 bis 1993

Umzeichnung der Güterwagen 1964 und 1970

Im Jahr 1964 stellte die Deutsche Reichsbahn die Nummerierung der Güterwagen auf die internationalen Richtlinien um. Einzelheiten zu deren Systematik sind im Abschnitt Umzeichnung der Güterwagen ff. auf Seite 113 zu finden. Am 1. Oktober 1964 sollte die Umzeichnung auf die neuen Wagennummern anlässlich größerer Ausbesserungen im Raw beginnen. Sie sollte bis zum 1. November 1968 abgeschlossen sein. Die Anschriften an DR-Güterwagen erhielten damit beispielsweise für einen vierachsigen gedeckten Güterwagen (GG) mit einem Ladegewicht über 40 Tonnen (m), für eine Geschwindigkeit bis 100 km/h (s) und mit festen Vorsatzwänden für den Getreidetransport (x) an der Seitenwand nebenstehendes Bild:

Im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn wurde jedoch die internationale Gattungsbezeichnung noch nicht angewendet.

Die bisherigen Gattungszeichen waren in teilweise modifizierter Form weiterhin gültig.

Austauschverfahren	31 MC-RIV
Eigenumsmerkmal	50 DR
Wagennummer	199 3311-0
Gattungszeichen	GGmsx

bzw. am Langträger:	31-50-199 3311-0	
	MC RIV DR	GGmsx

Die Gruppenzeichen (siehe Tabelle Seite 118 oben) wurden nicht geändert. Bei den Nebenzeichen ergaben sich Änderungen gegenüber 1953. Sie sind in folgender Tabelle kursiv dargestellt. Weggefallene Bedeutungen sind durchgestrichen.

Nebenzeichen für Güterwagen der Deutschen Reichsbahn (1964)

Zeichen	Gültig für	Bedeutung
a	R RR SS	mit offenem Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar
a*	ZZ	bei freizügigen Kesselwagen: für Erd- und Heizöl
b	G R T	fährfähig (Fährbootwagen für den deutsch-englischen Fährverkehr)
	Θ	mit Behälteraufbauten
	O	beschränkt einsatzfähig (kein RIV- und MC-Zeichen), nicht kippfähig, ohne Seitentüren, je ein Wagen mit und ohne Druckluftbremse bilden eine Einheit
c	O	mit hölzernen Wänden von 130 bis 190 cm Höhe
d	ZZZ	mit Heizschlange oder Heizwanne
	Z ZZ	mit Behälter zur Be- und Entladung mit Druck- oder Sauganlage
e	alle	mit Leitung für elektrische Heizung
ee	G	mit Leitung und Einrichtung für elektrische Heizung
f	G	mit Behältern für lebende Fische
	T	nur für Seefische
	O OO	mit dreh- und kippbaren Kopfkappen zur Beförderung von Fahrzeugen
g	G	mit besonderer Einrichtung zur Beförderung von Gas in Stahlflaschen
	V	mit vier Böden
	T	nur für Gefriergut
gg	T	nur für Trockeneis und Gefriergut
gll	O	zwei zu einer Einheit kurzgekuppelte Wagen zur doppelstöckigen Verladung von Fahrzeugen
h	alle	mit Dampfheizung
	alle außer Z ZZ	mit Dampfheizung
	Z ZZ	Kessel mit Heizschlangen
hh	G GG M TT	mit Leitung und Einrichtung für Dampfheizung
i	Z ZZ	mit innerer Auskleidung
k	G	mit geringen Isolationseigenschaften (Kühlwagen älterer Bauart)
	G K	abklappbares Dach
	O OO	mit abnehmbaren Kübeln (Kübelwagen)
	ΘΘ	für Großbehälter
	S	Ladelänge unter 13 m
	SS	Ladelänge unter 15 m
	T TT	mit Kältemaschine (Kühlmaschinenwagen)
kf	Z	Feinsandbehälterwagen
kk	O	für Kleinbehälter
ko	TT	Kühlmaschinenwagen mit auswechselbaren Einzelaggregaten
	Z	für Kohlenstaub
kü	G	mit Rauchabzügen, als Küchenwagen verwendbar
kz	Z	Zementbehälterwagen, Entladung durch Druckluft
l	G	Ladefläche mindestens 26 m ²
	O	Ladelänge mindestens 10 m
	SS RR	Ladelänge 18 m
ll	G	für Leigeinheit (zwei zur Leigeinheit gekuppelte Wagen)
m	G K O R S X	Ladegewicht 20 t
	T	Ladegewicht 15 t
	GG KK OO RR SS XX	Ladegewicht 40 t
	TT	Ladegewicht 30 t
m**	G K O R S X	Ladegewicht über 20 bis 24,5 t
	GG KK OO RR SS XX	Ladegewicht über 40 bis 60 t
mm	G K O R S X	Ladegewicht über 20 t
	T	Ladegewicht über 15 t
	GG KK OO RR SS XX	Ladegewicht über 40 t
	TT	Ladegewicht über 30 t
mm**	G K O R S X	Ladegewicht über 24,5 t
	GG KK OO RR SS XX	Ladegewicht über 60 t

Zeichen	Gültig für	Bedeutung
n	T TT O OO	nicht geeignet für Gefriergut mit niedrigen Bordwänden (40 bis 80 cm)
o	H R S T	ohne Rungen und Drehschemel, verbreiterte Ladefläche, besondere Einrichtung für paarige Verladung von Pkw ohne Seiten- und Stirnwandungen ohne Ladeschwellen ohne Fleischhaken
(e)	R	ohne Seiten- und Stirnwandungen und ohne Rungentaschen
oo	R	ohne Seiten- und Stirnwandungen und ohne Rungentaschen
p	G O TT	mit drei Achsen, Eigengewicht 16 t nicht kippfähig Mannschaftswagen für Solekühlzüge
q	alle **	ohne durchgehende Zugvorrichtung nur beschränkt verwendbar, Ladegewicht herabgesetzt
r	G V O OO R	umsetzfähig zum Übergang auf Breitspur
rq	alle	mit Spurwechselradsätzen zum Übergang auf Breitspur
s	G M R T SS SSy Pw	geeignet für Züge bis 100 km/h
ss	alle GG SS	geeignet für Züge bis 120 km/h
t	G GG KK O OO S SS X XX	mit Stirnwandtüren mit Trichter oder Sattel (Selbstentladewagen) mit geneigtem Boden, Bodenklappen oder Trichter (Selbstentladewagen) mit geneigtem Boden und Seitenklappen (Selbstentladewagen) Tiefladewagen mit Bodenklappen oder Trichter, abklappbaren Seitenwänden, aushebbaren Stirnwänden
trieb	GG	Gütertriebwagen
u	G Ø O OO R S SS X XX	ungeeignet zur Beförderung von Mannschaften oder Fahrzeugen mit festen Seiten- oder Stirnwänden oder eisernem Boden, ungeeignet für die Beförderung von Fahrzeugen
v	G GG Ot OOt T TT	mit Begleiterabteil (Stallungswagen) mit Schotterverteiler mit elektrischen Ventilatoren
w	G GG O T V X OO SS TT Z ZZ	Ladegewicht unter 15 t Ladegewicht unter 30 t Ladegewicht unter 35 t Ladegewicht unter 30 t nur für Kraftstoffe zugelassen
w**	G K O R S X GG KK OO RR SS XX T TT	Ladegewicht unter 20 t Ladegewicht unter 40 t Ladegewicht unter 15 t Ladegewicht unter 30 t
x	G GG O OO	mit festen Vorsatzwänden für Getreidetransport Ladegewicht kann bei Beladung mit Braunkohle und Braunkohlenbriketts nicht voll ausgenutzt werden
y	SS	Ladegewicht 50 t, Ladelänge 8,8 bzw. 9,5 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar, umsetzbar zum Übergang auf Breitspur
y ***	RR	Ladegewicht 50 t, offener Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar, umsetzbar zum Übergang auf Breitspur
ym	SS	Ladegewicht über 50 t, Ladelänge über 8,8 bzw. 9,5 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar, umsetzfähig zum Übergang auf Breitspur
ym ***	RR	Ladegewicht 80 t, Ladelänge 14,39 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar, umsetzfähig zum Übergang auf Breitspur
z	GG O OO	mit verstellbarem Wagenboden, Trichtern für Bodenentladung für Erzbeförderung

* nur für Wagen mit neuer einheitlicher Wagennummer

** nur bei Wagen mit eingeklammertem Gattungszeichen

*** entfällt bei Wagen mit neuer internationaler Wagennummer

Da zwischenzeitlich die Ladegewichte der Güterwagen allgemein gestiegen waren, war man zudem bestrebt, die frühere Bedeutung der Nebenzeichen m, mm und w für die Ladegewichtsgrenzen bei zweiachsigen Güterwagen von 15 und 20 Tonnen umzustellen auf 20 bzw. 24,5 Tonnen. Das führte zu Änderungen der Gattungszeichen für zweiachsige gedeckte und offene Güterwagen, sinngemäß erfolgte die Umstellung auch für gedeckte und offene vierachsige Güterwagen, und zwar von 30 und 40 auf 40 bzw. 60 Tonnen.

Zuordnung der Ladegewichtsgrenzen zu den Nebenzeichen m und w

Gattungszeichen	Ladegewicht bis 1965	Ladegewicht ab 1965
Gw Ow	unter 15 t	unter 20 t
G O	15 t	20 t
Gm Om	20 t	über 20 t
Gmm Omm	über 20 t	über 24,5 t
GGw OOw	unter 30 t	unter 40 t
GG OO	30 t	40 t
GGm OOm	40 t	über 40 t
GGmm OOmm	über 40 t	über 60 t

Das geänderte Gattungszeichen wurde ab 1965 angeschrieben, und zwar rechts neben dem früheren Zeichen, letzteres wurde in Klammern gesetzt. So erhielt der vorstehend genannte Wagen folgende Anschrift:

Austauschverfahren
Eigentumsmerkmal
Wagennummer
Gattungszeichen

31 MC RIV
50 DR
199 3311-0
(GGmsx) GGsx

1970 stellte die Deutsche Reichsbahn schließlich auch die Gattungsbezeichnung auf die internationalen Regeln um (siehe Anhang Abschnitt Umzeichnung der Güterwagen ff. ab Seite 213). Ab 1. Juli 1974 war die Anwendung der „buchstabenmäßigen Kennzeichnung“ (gemeint ist die neue Gattungsbezeichnung) bei der Deutschen Reichsbahn verbindlich vorgeschrieben.¹¹⁹

An den Wagen waren dann sowohl das neue internationale als auch für eine Übergangszeit rechts davon das bisher gültige ungeänderte Gattungszeichen angeschrieben. Zur Unterscheidung wurde dem neuen Gattungszeichen eine

Kreisfläche vorangesetzt. Die Anschrift lautete dann in unserem Beispiel:

Austauschverfahren
Eigentumsmerkmal
Wagennummer
Gattungszeichen

31 MC RIV
50 DR
199 3311-0
.Gags-v GGmsx

Bedingt durch die Umzeichnung auf die international einheitlichen Wagennummern ist die Gattungsnummer, die sich seither in den ersten beiden Ziffern der früheren Wagennummer ausdrückte, weggefallen. Für die Unterhaltung der Wagen war diese Information aber nach wie vor erforderlich. Aus diesem Grund wurde ab 1966 die bisherige Gattungsnummer bei der Umzeichnung in einem ovalen Rahmen an der Stirnseite, nun als Leitzahl bezeichnet, in der Nähe der Anschrift des Stelltages angebracht. Dort entwickelte sie dann auch noch ein gewisses Eigenleben, denn sie wurde durch Dezimalstellen ergänzt, die bestimmte Bauarteinheiten dokumentierten.

St. 00.00.00 (‰)

00.0

Stelltagsanschrift mit Leitzahl, links das Datum, in der Mitte die Art der Untersuchung, rechts die Leitzahl (1:10)

In der international einheitlichen Wagennummer konnten nur 1000 Wagen untergebracht werden, ohne die ersten vier Stellen der „eigentlichen Wagennummer“ (in vorstehendem Beispiel die Zahlen 199 3), die die Gattung, die Nebenzeichen und eine Feinunterteilung der Gattung enthielten, zu ändern. Wagengattungen mit mehr als 1000 Wagen mussten daher weitere Nummernkreise in den ersten vier Stellen belegen (z. B. 199 4, 199 5 usw.). Um dennoch die Wagen einer einheitlichen Bauart schlüssig zu bezeichnen, wurde 1979 der Begriff der Gattungsschlüsselnummer eingeführt, die in der Regel aus vier Ziffern (5. bis 8. Stelle der Wagennummer) des jeweils niedrigsten Nummernkreises bestand (z. B. 1993). Die Gattungsschlüsselnummer wurde an jedem Güterwagen in einem Rechteck mit je zwei senkrechten Strichen in der Nähe der Wagennummer angeschrieben (siehe unten). Sie ersetzte die Leitzahl und zierte sogar noch lange – als offensichtliches Erkennungsmerkmal – die Reichsbahngüterwagen bei der DB AG.

1800

Gattungsschlüsselnummer (1:5)



Der offene Güterwagen 21 50 505 4388-2 der Bauart Ommu ist 1967 ebenfalls mit der international einheitlichen Wagennummer beschriftet. Er trägt noch das alte Gattungszeichen (Ommu) und ist deshalb nicht mit der Kreisfläche vor den Gattungsbuchstaben gekennzeichnet. Das Ladegewicht (28,0 T) ist über dem Lastgrenzraster angeschrieben. An den abnehmbaren Stirnwänden ist die vollständige Wagennummer wiederholt. (Foto Untertürkheim 1967 Fritz Willke)



Dieser Güterwagen trägt die international einheitliche Betriebsnummer 21 50 103 0378-6 sowie das herkömmliche Gattungszeichen Gm und folgerichtig nicht die Kreisfläche davor, den geschlossenen Lastgrenzraster und darüber die Anschrift für das Ladegewicht 20,0 T bei 18 t Achslast, an der Stirnseite neben der Stelltagsanschrift St 20.2.68 befindet sich die Leitzahl 05.3, am Kopfstück erkennen wir das Zeichen für die verstärkte Zugeinrichtung, auf der Pufferhülse die Angabe der Endkraft der Ringfederpuffer. (Foto Delitzsch 1965 Deutsche Reichsbahn)



Nachdem 1965 die Bedeutung der Nebenzeichen m und mm geändert worden war, erhielt dieser offene Schüttgutwagen 21 50 677 1685-8 das Gattungszeichen OOTu, zuvor hatte es OOMtu gelaute, wie es der in Klammern gesetzten Anschrift noch zu entnehmen ist. (Foto Delitzsch 1965 Deutsche Reichsbahn)

International einheitliche Kennzeichnung der Gattungen ab 1980

1979 hatten die OSShD und die UIC den Beschluss gefasst, die Nummerierung der Güterwagen im Hinblick auf neuere Entwicklungstendenzen und Erfordernisse anzupassen. Die wesentlichen Änderungen gegenüber vorher waren:

- Änderung und Erweiterung der Bedeutung des Codes für das Austauschverfahren
- Ersatz der Ziffer 0 als Kennzeichen der Privat- und Mietwagen an der 5. Stelle der Wagennummer durch die für die betreffende Wagengattung gültige Ziffer (z. B. 7 für Kesselwagen)

- Einführung des Gruppenzeichens Z für Kesselwagen anstelle Uh
- Aufhebung oder Änderung der Nebenzeichen r, rr, z, zz
- Einführung der Nebenzeichen kk, o, oo, p, pp.

Die Umzeichnung sollte im Januar 1980 beginnen und nach 5 Jahren abgeschlossen sein. Zur Kennzeichnung der umgezeichneten Fahrzeuge wurde die Kreisfläche, die bislang vor dem einheitlichen Gattungszeichen angeschrieben war, weggelassen.

Die ab 1980 international gültigen Regeln für die Bildung der Wagennummer, der Gruppenzeichen und der Kennbuchstaben sind in den Tabellen im Anhang ab S. 227 dargestellt.



Mit den seinerzeit aktuellsten Anschriften ist dieser geschlossene Schüttgutwagen 21 50 573 4020-4 Tdgs-y versehen: Das Gattungszeichen entspricht den internationalen Vorgaben und weist deshalb die Kreisfläche links davon auf. Auffallend ist hier der schwarz-gelbe Warnanstrich der vorspringenden Seilhakenkonsolen, Seilhaken und Schutzbügel sowie von Teilen des Schwenkdaches. (Foto Delitzsch 1975 Deutsche Reichsbahn)

Art, Form, Inhalt und Farbe der Anschriften

Die Anschriften und Zeichen an den Güterwagen haben aufgrund der technischen Weiterentwicklung und der zunehmenden Anforderungen an die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb zahlreiche Änderungen und Ergänzungen erfahren. Nicht alle diese Entwicklungen können hier mit Einführungs- und Abschaffungsdaten dargestellt werden, manche Zeichen hatten nur kurze Gültigkeit, andere eine sehr lange Lebensdauer. Die folgenden Übersichten geben die wichtigsten Anschriften und Zeichen wieder, die seit 1964 bis 1990 an den Güterwagen der Deutschen Reichsbahn anzutreffen waren, wobei nicht immer alle Zeichen wegen des langen Betrachtungszeitraums gleichzeitig vorkommen konnten. Von 1964 bis 1993 waren folgende Zeichen und Anschriften an den Güterwagen der Deutschen Reichsbahn in Gebrauch:¹²⁰

Grafische Zeichen und Anschriften an Wagenkastenseitenwänden bzw. Kessel und Anschriftentafeln (die Pos. verweist auf die Darstellung auf Seite 133 und 134 oben)

Pos.	Inhalt
1	OPW-Zeichen für Wagen, die dem gemeinsamen Güterwagenpark angehören
2	international einheitliche Wagennummer
2	Gattungszeichen *1
2	Gattungsschlüsselzahl *1
3	RIV-Zeichen bei Güterwagen, die den Bestimmungen des RIV (Querschnitt und Bauart) entsprechen *1
4	Eigenumsmerkmal *1
5	MC-Zeichen bei Wagen, die den Bestimmungen des PPW entsprechen *1
7	UIC-Zeichen für Standardgüterwagen lt. ORE *1
6, 8	Zeichen für Ladegewicht bei 18 t Achslast *1
9	Lastgrenzen (geschlossener Raster) bei Wagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h *1
10	Zeichen für Wagen für verschiedene Spurweiten *1
11	Lastgrenzen (geschlossener Raster) bei Wagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h *1
12	Lastgrenzen für Wagen, die in Zügen bis 100 bzw. 120 km/h lauffähig sind *1
13	Zeichen für Eigengewicht *1
14	Zeichen für Eigengewicht, Bremsgewicht der Handbremse *1
15	Zeichen für Wagen mit Spurwechselradsätzen *1
16	Zeichen für Ladefläche bei gedeckten Wagen und offenen Wagen mit Wänden
17	Zeichen bei Privatgüterwagen
18	Heimatwagen mit Bahnhof bei beheimateten Wagen *1
19	Zeichen für Ladelänge *1
20	Vereinbarungsraster *1
21	Zeichen für Kesselwagen mit Schwallblechen
22	Zeichen für Laderaum bei Schüttgutwagen
23	Zeichen für lose Wagenbestandteile *1

Pos.	Inhalt
24	Transportmittelnummer *2
25	Zeichen für Gesamtlänge *1
26	Raster für Übergangszettel
27	Zeichen für Schwerwagen, wenn das Metergewicht 4,5 t oder die Achslast 18 t übersteigt* (schwarz auf weiß) - Ankerzeichen für Fährbootwagen - Anschrift „Kühlwagen“ oder „Seefische“ bei Kühlwagen - Anschrift für Wagen, die nicht in Reisezüge eingestellt werden dürfen (Rz verboten) *1 - Anschrift für Wagen, die nur in Güterzüge mit höchstens 50 km/h eingestellt werden dürfen *1 (Gz 50 km/h) - Anschrift für Wagen, die nur in Züge mit höchstens 60 km/h eingestellt werden dürfen *1 (Hg 60 km/h) - G0-Raster für ausgeführte Arbeiten bei Bedarfsausbesserungen *1 - Kennzeichnung der durchgehenden Bremse durch Eckstreifen *1 - Kennzeichnung der durchgehenden elektrischen Heizleitung durch Eckstreifen (gelb) - M-Zeichen und Banderole für Kühlmaschinenwagen (blau) - Name des Einstellers bei Privatwagen oder des Mieters bei Mietwagen - St-Zeichen für Einheitsgüterwagen nach UIC *1 - Zugelassenes Ladegut bei bahneigenen Behälterwagen und bei Privatgüterwagen

- *1 Bei Wagen ohne Seitenwände und ohne Anschriftentafeln wurden diese Anschriften an den Langträgern angebracht.
- *2 Bei der Transportmittelnummer handelte es sich um eine Kennzeichnung der Behälterwagen der Deutschen Reichsbahn. Diese wurden unterschieden in Kesselwagen, Topfwagen und Staubgutwagen. In der Übersicht der Transportmittelnummern wurde diesen Wagenbauarten das Ladegut (gasförmig, flüssig oder staubförmig, gefährlich, ungefährlich) zugeordnet. Außerdem sind Gattungsschlüsselnummer, Dokumentationsnummer, Wagennummernbereich, Tragfähigkeit, Laderaum, Eigengewicht, Behälterwerkstoff, Auskleidung, Füll-, Entleerungs- und Sicherheitseinrichtungen, Heizung, Isolierung, Berechnungs-, Prüf- und Betriebsdruck der Behälter angegeben.

Grafische Zeichen und Anschriften an Wagenkastenstirnwänden (siehe auch Seite 134 oben)

Pos.	Inhalt
28	Stelltag für die nächste Untersuchung *3
28	Leitzahl *3
29	Blitzpfeil bei Wagen, deren Tritte oder Leitern über 2 m über Schienenoberkante hinausragen (gelb oder rot)
30	verstärkte Zugvorrichtung *3 Heimatwerkstätte (Raw ...) *3
*3	Bei Wagen ohne Stirnwände wurden diese Anschriften an den Kopfstücken angebracht.

Grafische Zeichen und Anschriften an den Langträgern und Pufferhülsen (siehe auch Seite 134 unten und 135 oben)

Pos.	Inhalt
31	Zeichen für Bergverbot bei Wagen, die nicht oder nur beschränkt über Ablaufrücken fahren dürfen
32	Betriebsnummer
33	P-Zeichen bei Privatwagen
34	Zeichen für Lastgrenzen für Ladegut mit bestimmter Länge
34	Längenmarken für das Ladegut mit bestimmter Länge
35	OPW-Zeichen für Wagen, die dem gemeinsamen Güterwagenpark angehören
36	Zeichen für Anhebestelle
37	Achsstand bzw. Drehzapfenabstand
38	Zeichen für Inhalt des Behälters bei Kesselwagen
39	Zeichen für den kleinsten befahrbaren Bodenhalmmesser
40	Zeichen für den größten befahrbaren Knickwinkel
41	Zeichen für den paarweisen Tausch der Federpakete
42	Zeichen für international tauschbare Teile
43	Ort und Zeitpunkt der letzten Untersuchung, ggf. Verlängerungsfrist
44	Zeichen für Funkenschutzbleche
45	Zeichen für Tragfähigkeit bei Wagen mit mehr als 4 Achsen

Pos.	Inhalt
46	G0-Raster für ausgeführte Arbeiten bei Bedarfsausbesserungen
47	Raster für Fristuntersuchungen
48	Zeichen für Spezialstahl
49	Bremsbauart
	• Anschrift „Bremsgestängesteller“
	• Bremsgewichte der durchgehenden Bremse (auf dem Schildlager des G-P-Wechsels)
	• Dreieckfläche bei Wagen, deren Umgrenzung nicht der BO entspricht (gelb)
	• Kurzzeichen der Heimatdirektion
	• Lenkachszeichen bei Wagen mit Achsstand über 4500 mm
	• Schmierfrist und Zeitpunkt der letzten Schmierung bei Wagen mit Zeitschmierung
	• Wiegedatum
	• Zeichen für die Endkraft der Ringfederpuffer (gelb, auf den Pufferhülsen)

Die Farbe der Anschriften war grundsätzlich weiß auf dunklen Flächen und schwarz auf hellen Flächen. Abweichungen sind in den vorstehenden Übersichten angegeben.

1	OPW	2	21 MC RIV 50 DR 140 4334-7 Gos 1404	3	RIV												
4	DR		5	MC													
6	15.ot		7	UIC													
8	62.ot	9	<table><tr><td></td><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td>S</td><td>17.ot</td><td>21.ot</td><td>25.ot</td></tr><tr><td>SS</td><td>17.ot</td><td>21.ot</td><td></td></tr></table>		A	B	C	S	17.ot	21.ot	25.ot	SS	17.ot	21.ot		10	E E
	A		B	C													
S	17.ot	21.ot	25.ot														
SS	17.ot	21.ot															
11	<table><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td>00.ot</td><td>00.ot</td><td>00.ot</td></tr></table>	A	B	C	00.ot	00.ot	00.ot	12	★ ★★								
A	B	C															
00.ot	00.ot	00.ot															

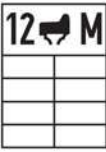
Grafische Zeichen für DR-Güterwagen an den Seiten- und Stirnwänden (1964 bis 1990); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 4 und 7), sind hier nicht aufgeführt (1:10) (Fortsetzung Seite 134)

13		14		15	
16		17		18	
19		20		21	
22		23		24	
25		26		27	
28		29		30	

Fortsetzung: Grafische Zeichen für DR-Güterwagen an den Seiten- und Stirnwänden (1964 bis 1993); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 4 und 7), sind hier nicht aufgeführt (1:10)

31		32		33	
34		35		36	
		37		38	
39		40		41	

Grafische Zeichen für DR-Güterwagen an den Langträgern (1964 bis 1993); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 32, 35 und 49), sind hier nicht aufgeführt. (1:10), (Fortsetzung Seite 135)

42	43	44
		
45	46	47
		
	48	49
		

Fortsetzung: Grafische Zeichen für DR-Güterwagen an den Langträgern (1964 bis 1993); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 32, 35, 48 und 49), sind hier nicht aufgeführt. (1:10)

Weitere Entwicklung

Mit der Umzeichnung der Güterwagen nach den internationalen Vorschriften von 1980 und den vorstehend aufgeführten Änderungen war die Entwicklung der Bezeichnung der Reichsbahngüterwagen im Wesentlichen abgeschlossen.

Bemerkenswert ist schließlich die Tatsache, dass die Deutsche Reichsbahn 1993 einen Teil ihrer Wagen in den westeuropäischen EUROP-Park einstellte, nachdem sich die osteuropäische Güterwagengemeinschaft OPW 1990 aufgelöst hatte und das Gebiet des DB-EUROP-Netzes auf das Netz der DR ausgeweitet wurde. Damit verschwanden die OPW-

Bezeichnungen, und es erschien das Austausch Kürzel RIV-EUROP und die Verwaltungszahl 80 erstmals auch an Güterwagen der Deutschen Reichsbahn. Insgesamt waren rund 41 000 Güterwagen umzuzeichnen.¹²¹ Außerdem war es notwendig geworden, bei vorhandenen Güterwagen im Hinblick auf die Vereinigung der beiden deutschen Staatsbahnen zahlreiche Wagennummern zu ändern, um Doppelbelegungen zu vermeiden. Damit wurde bereits 1993 begonnen.¹²²

Mit dem Übergang der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft im Jahre 1994 endet dieses Kapitel.

Deutsche Bundesbahn 1949 bis 1960

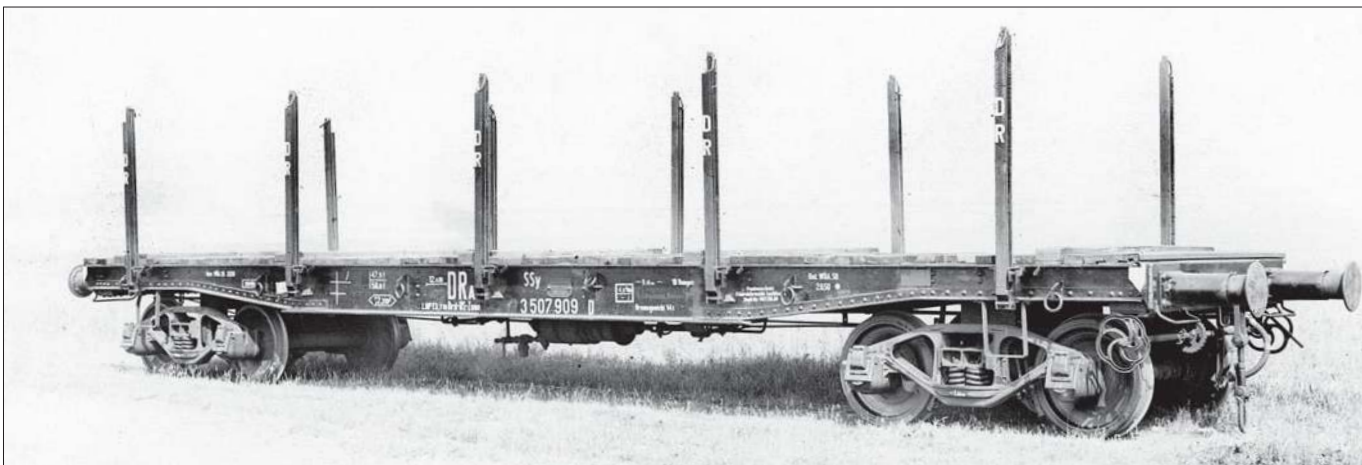
Umzeichnung der Güterwagen 1951

Seit dem 11. Oktober 1949 führte die Deutsche Reichsbahn in den westlichen Besatzungszonen den Namen „Deutsche Bundesbahn“. Bei den Anschriften an den Güterwagen wirkte sich diese Änderung jedoch zunächst nicht aus. Auch neue Güterwagen wurden noch mit den alten Eigentumsbezeichnungen (DR, Gattungsbezirk) in Dienst gestellt (siehe Bild rechts). Gleichzeitig machte man sich Gedanken, wie der Güterwagenpark der Deutschen Bundesbahn umzuzeichnen war.

Rund weitere 1000 Güterwagen der US-Army, die im Rahmen der Invasion 1944 nach Deutschland kamen, wurden im Mai 1949 von der DB erworben und erhielten 1950 deutsche Bezeichnungen, zunächst unter Beibehaltung der amerikanischen Wagennummer.¹²³ Ein Gattungsbezirk wurde ihnen nicht zugeteilt, stattdessen wurden sie mit dem Buchstaben A bezeichnet, der neben der Anschrift DR angebracht wurde (siehe Seite 136 oben).



Die Deutsche Bundesbahn führte mit der neuen Wagengattung BT (Behälter-Tragwagen) auch den neuen Gattungsbezirk „Offenbach“ ein. An dem hier abgebildeten Wagen sind die entsprechenden Anschriften gut zu erkennen. (Werkfoto 1951 Siegen, Besser)



Dieser Flachwagen der US-Army wurde von der DB angekauft und als DR A Brit-US-Zone SSy 3 507 909 bezeichnet. Die Bedeutung des Buchstaben D neben der Wagennummer ist unbekannt. (Foto 1950)



Noch 1953 wurden neue Wagen der DB wie dieser Gmhs 53 mit dem Eigentumszeichen DR Brit-US-Zone, aber bereits mit neuer Wagennummer und Gattungs- und Bauartbezeichnung abgeliefert. (Foto Minden 1953 DB, Bustorff)

Ein wesentlicher Impuls zur Bezeichnung der Güterwagen mit einer neuen Eigentumsbezeichnung war der Abschluss des EUROP-Abkommens zwischen Deutschland und Frankreich im Jahr 1951, wonach ausgewählte Regelgüterwagen der Gattungen G und O beider Länder freizügig eingesetzt werden sollten. Die in den gemeinsamen Wagenpark einzubringenden Güterwagen waren aufgrund dieses Übereinkommens ohnehin neu zu beschriften (EUROP-Rahmen, siehe Bild rechts).



Mit dem EUROP-Rahmen waren die Bundesbahngüterwagen, die in den gemeinsamen Wagenpark der EUROP-Güterwagengemeinschaft eingestellt waren, ab 1951 bezeichnet. (1:20)



Dieses Bild zeigt einen offenen Güterwagen der Bauart Ommru 33, der mit dem Zeichen der EUROP-Güterwagen versehen ist. (Foto Osnabrück 1951 Rudolf Klitscher)

Am 2. Mai 1951 verfügte die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, dass die Güter-, Dienstgüter- und Bahndienstwagen der DB sowie die bei der DB eingestellten Privatgüterwagen neue Anschriften erhalten:

„Gleichzeitig mit der Kennzeichnung von 50 000 Güterwagen für den EUROP-Park wird auch bei den übrigen Güter-, Dienstgüter- und Bahndienstwagen der DB sowie bei allen bei der DB eingestellten Privatgüterwagen das bisherige Eigentumsmerkmal „DR“ in „DB“ geändert. Außerdem hat es sich als notwendig erwiesen, den gesamten Güterwagenpark der DB neu zu nummern. Unter Fortfall der Gattungsbezirke, jedoch unter Beibehaltung der Gattungszeichen wird ein neues Nummernsystem eingeführt.“

DB Mit der Umzeichnung der Bundesbahn-Güterwagen ab 1951 wurde das neue Eigentumsmerkmal in Form der Buchstaben DB angebracht. (1:10)

Die Umzeichnung begann am 1. Juni 1951. Dabei konnten die Zonenkennzeichen gelöscht werden, weil die Buchstaben „DB“ die Zugehörigkeit der Wagen zur Deutschen Bundesbahn eindeutig anzeigten. Die bisher mit (→ DR) bezeichneten Fremdgüterwagen (Pfeilwagen) erhielten das Zeichen (→ DB), sie behielten jedoch noch ihre alten Eigentumsbezeichnungen, Nummern und Gattungsanschriften. Nicht umzuzeichnen waren nach der Verfügung die Wagen der US-Army mit dem Zeichen USA-X und die ehemals polnischen Wagen mit der Bezeichnung DR (PI). Bei Letzteren ging man noch davon aus, dass sie in absehbarer Zeit gegen deutsche Wagen aus Polen ausgetauscht werden würden.

Für die neue Nummerierung der Güterwagen wurde ein Nummernplan aufgestellt, in dem für die Güterwagen des öffentlichen Verkehrs jede Nummer nur einmal vorkam. Damit war jeder Wagen durch „DB“ und Wagennummer eindeutig identifizierbar.

Der Nummernplan für Güterwagen war so aufgebaut, dass die erste Stelle der nunmehr sechsstelligen Wagennummer die Zugehörigkeit zu einer Gruppe von Güterwagen bezeichnete.

Die Gruppennummern waren wie folgt aufgeteilt:

- 1 Wagen der G-Gruppe bis 15 t Ladegewicht
- 2 Wagen der G-Gruppe mit 20 t und mehr Ladegewicht
- 3 Wagen der T-, V- und K-Gruppen
- 4 Wagen der R- und X-Gruppen
- 5 Privatgüterwagen
- 6 Spezialwagen der O-Gruppe mit 15 t Ladegewicht
- 7 Wagen der O-Gruppe bis 20 t Ladegewicht
- 8 Wagen der O-Gruppe über 20 t Ladegewicht
- 9 Wagen der S- und H-Gruppen
- 0 Wagen der BT-Gruppe sowie EKW.

Um die Bauart der Güterwagen anstelle der bisherigen Gattungsbezirke zu bezeichnen, erfand man eine sog. „Bauartnummer“, die zweistellig war und hinter das Gattungszeichen gesetzt wurde (z. B. G 10, Gllmhs 37, Om 12).

Die Bauartnummern hatten folgende Bedeutung:

00 - 09	Wagen der Länderbauarten
10 - 19	Wagen der Verbandsbauart
20 - 29	Wagen der Austauschbauart
30 - 49	Wagen der geschweißten Bauart
50 - 99	Neubauwagen ab 1951.

Zweistellige Nummern unter 50 mit den Endziffern 9 wiesen in der Regel darauf hin, dass die Wagen nicht nach deutschen Zeichnungen gebaut waren. Diese Regel wurde allerdings durchbrochen, z. B. durch Tnos 39.

Die sog. DR-A-Wagen (das sind Wagen amerikanischer Bauart) erhielten als Bauartnummer nur die Zahlen 09 für zwei- und 49 für vierachsige Fahrzeuge. Da sie im Betrieb besonderen Vorschriften unterlagen, wurde am Fahrzeug die Bauartbezeichnung (z. B. Owp 09 oder SSy 49) unterstrichen.

G-, O-, S-, T- und X-Wagen fremder Bauart erhielten die Bauartnummer 19, R-, H- und V-Wagen fremder Bauart die Bauartnummer 18 und K-Wagen fremder Bauart die Bauartnummer 17. Die gedeckten und offenen Güterwagen tschechischer Bauart bekamen die Bauartnummer 39.

Die Güterwagen amerikanischer Bauart (hier DB 166 656 G 09) wurden wegen der im Betrieb notwendigen Sonderbehandlung durch Unterstreichung der Bauartbezeichnung gekennzeichnet. Neben Letzterer befindet sich das Zeichen für nicht gedichtete Wagen. (Foto Osnabrück 1950 Rudolf Klitscher)



Die Güterwagen der Deutschen Bundesbahn erhielten also im Rahmen der Umzeichnung:

Das Eigentumsmerkmal
die Wagennummer
die Bauartbezeichnung

DB
720 000
0m 12

Auch am Langträger der Güterwagen erschien diese Bezeichnung. Sie wurde anstelle der bisherigen Anschriften Gattungsbezirk, Nummer und Gattung etwa in Wagenmitte angebracht:

DB 720 000 0m 12

Die Versuchsgüterwagen wurden mit dreistelligen Wagennummern aus der Reihe 100 bis 999 bezeichnet, um sie von den übrigen Güterwagen gut unterscheiden zu können.

Ein Teil der noch vorhandenen Wärmeschutzwagen der Gattungen Gk und GGk wurde nun auch der T-Gruppe zugeordnet und erhielt die Bezeichnung Tko bzw. TTko. Die im Krieg beschafften offenen Güterwagen ohne Bordwände für Fahrzeugtransporte (Gattungszeichen im innerdienstlichen Verkehr F und Fmm) erhielten die Bezeichnung Xf bzw. Xfmm.

Die Anschrift für Schnellaufgüterwagen (Anschrift S bzw. SS mit Ladegewicht im Rahmen) wanderte in das Anschriftenfeld hinter die Angaben für Ladegewicht und Tragfähigkeit. Wagen, die im innerdeutschen Verkehr für Geschwindigkeiten bis 100 km/h zugelassen waren, erhielten das Nebenzeichen s. Die übrigen Anschriften der Güterwagen wurden bei dieser Aktion nicht geändert.

Übersichten über die ab 1951 verwendeten Gruppen- und Nebenzeichen enthalten folgende Tabellen.¹²⁴

Gruppenzeichen der DB-Güterwagen (1951 bis 1960)

Zeichen	Bedeutung*
BT	Behältertragwagen mit 2 Achsen und 18 t Ladegewicht
EKW	bahneigener Kesselwagen
G	gedeckter Güterwagen mit 2 oder 3 Achsen und 15 t Ladegewicht
GG	gedeckter Güterwagen mit 4 Achsen und mindestens 30 t Ladegewicht
H	Schemelwagen mit eisernen Seitenrungen, 2 Achsen und 15 t Ladegewicht
K	Wagen mit Schiebedach, kippfähig, oder mit Klappdeckeldach, 2 Achsen und 15 t Ladegewicht
KK	Wagen mit Klappdeckeldach, 4 Achsen und mindestens 30 t Ladegewicht
O	offener Güterwagen mit mind. 80 cm hohen Wänden, 2 Achsen und 15 t Ladegewicht, kippfähig
OO	offener Güterwagen mit mind. 80 cm hohen Wänden, 4 Achsen und mindestens 30 t Ladegewicht, nicht kippfähig
R	Rungenwagen mit aushebbaren oder abklappbaren Seitenwänden, 2 Achsen, 15 t Ladegewicht, mehr als 9,9 m Ladelänge
S	Flachwagen mit eisernen Rungen, aushebbaren Stirnwänden bis 40 cm hoch, 2 Achsen, 15 t Ladegewicht, mehr als 13 m Ladelänge
SS	Flachwagen mit eisernen Rungen, 4 oder mehr Achsen, 35 t Ladegewicht, mehr als 15 m Ladelänge
T	Kühlwagen mit 2 oder 3 Achsen und 15 t Ladegewicht
TT	Kühlwagen mit 4 Achsen und mindestens 30 t Ladegewicht
V	Wagen mit Lattenwänden, 2 Achsen und 15 t Ladegewicht
X	Offener Güterwagen mit bis zu 80 cm hohen Wänden, 2 Achsen und 15 t Ladegewicht
XX	Offener Güterwagen mit bis zu 80 cm hohen Wänden, 4 Achsen und mindestens 25 t Ladegewicht

* Abweichungen von den Bezugswerten wurden durch Nebenzeichen ausgedrückt.

Nebenzeichen der DB-Güterwagen (1951 bis 1960)

Zeichen	gültig für	Bedeutung	Zeichen	gültig für	Bedeutung
a	SS	mit offenem Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar	m	SS	Ladegewicht über 35 t
b	BT G R T	Fährbootwagen	mm	G K O R X	Ladegewicht über 20 t
c	O	mit hölzernen Wänden von 130 bis 190 cm	n	T	nicht geeignet für Gefriergut
d	K K K	eingerichtet für Druckluftentladung	o	H	ohne Rungen, nur paarweise verwendbar
e	alle	mit Leitung für elektrische Heizung		R S S k m	ohne Rungen
ee	alle	mit elektrischer Heizung und Heizleitung		T T T	ohne Fleischhaken
f	K K K	mit Stirnwandtüren (bei Wagen mit Schiebedach)		X X X	mit festen Wänden über 40 cm Höhe
	O	für Fahrzeugtransport	p	O	nicht kippfähig
	T	nur für Seefische	r	G K O R S T V	Umsetzwagen zum Übergang auf Breitspur
	X X X	ohne Bordwände (Flachwagen)	s	BT G G G K R T T T	im innerdeutschen Verkehr geeignet für Züge bis 100 km/h
ff	O	Einheit für doppelstöckige Verladung von Kraftfahrzeugen	ss	BT G G G K R T T T S S S	im innerdeutschen Verkehr geeignet für Züge bis 120 km/h
	T	nur für Seefische	t	G G G	mit Stirnwandtüren
	X X X	ohne Bordwände		K K K	mit Trichter oder Sattel (Selbstentladewagen)
g	G	mit Bodenklappen zur Entladung von Schüttgütern		O	mit geneigter Bodenfläche, Trichter oder Bodenklappen, nicht kippfähig (Selbstentladewagen)
	K	mit schiebbaren Seitenwänden,öffnungsfähigem Dach		OO	mit geneigter Bodenfläche oder Bodenklappen (Selbstentladewagen)
	T	nur für Gefriergut		S S S	Tiefadewagen
	V	mit vier Böden (Gänsewagen)		X X X	mit Bodenklappen oder Trichter, abklappbaren Seitenwänden, aushebbaren Stirnwänden
gg	T	nur für Trockeneis und Gefriergut	trieb	GG	Gütertriebwagen
h	alle	mit Dampfheizleitung	u	O	hub- und seitenkippfähig (Hubkipperwagen)
hh	G G G T	mit Dampfheizleitung und Dampfheizung	v	G G G	mit Begleiterabteil (Stallungswagen)
i	O	mit Mulden (Muldenkippwagen)		K	mit Innenanstrich für Lebensmittel
	SS	mit Niederflereinrichtung für Huckepackverkehr		O	mit hölzernen Wänden über 190 cm
k	G K K K	kranbar (Schiebedachwagen, mit Kran beladbar)		T	mit elektrischen Ventilatoren
	O O O	mit abnehmbaren Kübeln (Kübelwagen), Ladegewicht mind. 25 t	w	G H O S T V X	Ladegewicht unter 15 t
	S	Ladelänge unter 13 m		GG O O	Ladegewicht unter 30 t
	SS	Ladelänge unter 15 m		SS	Ladegewicht unter 35 t
	T T T	mit kleinem Isolierwert, nicht geeignet für Gefriergut	y	SS	Ladegewicht 50 t, Ladebreite mind. 2,83 m, Ladelänge 8,8 bzw. 9,5 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar, übergangsfähig auf Breitspur
kk	T	mit isoliertem Kessel für Flüssigkeiten, nicht geeignet für Gefriergut	yl	SS	Ladegewicht 50 t, Ladebreite mind. 2,83 m, Ladelänge über 8,8 bzw. 9,5 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar, übergangsfähig auf Breitspur
l	G	Ladefläche mindestens 26 m², mit Tonnendach			
	K	Ladefläche 33 m²	ym	SS	Ladegewicht 80 t, Ladelänge 11,2 bzw. 11,9 m, offener Bremserstand, Bühnengeländer abklappbar, übergangsfähig auf Breitspur für Erzbeförderung
	O	Ladelänge mindestens 10 m			
	R	Ladelänge mindestens 12 m			
	SS	Ladelänge 18 m (nicht bei SSyl)			
	V	Ladefläche 30,5 m² je Boden			
	X	Ladelänge mindestens 8 m			
ll	G	zur Leigeinheit kurzgekuppelte Wagen			
m	BT G K O R S X	Ladegewicht 20 t	z	O O O	

Die am 1. Juni 1951 begonnene Umzeichnung der ehemaligen Reichsbahngüterwagen wurde von Februar bis April 1952 unterbrochen. In dem Buch „Wagenkunde“ ist zur Umzeichnung der Bundesbahn-Güterwagen Folgendes vermerkt:¹²⁵ „Die neue Eigentumsbezeichnung DB erhalten aus besonderen Gründen bis auf weiteres nur folgende Wagen:

1. alle Neubaugüterwagen der DB
2. die für den EUROP-Park bestimmten DB-Güterwagen
3. die DR-A-Wagen
4. die Dienstgüterwagen
5. die Bahndienstwagen
6. die neu zu bauenden, neu einzustellenden und die vorhandenen Privatgüterwagen, wenn der Einsteller dies ausdrücklich wünscht
7. sonstige bis zum April 1952 umgezeichnete RIV-Wagen.

Alle übrigen Wagen behalten die Eigentumsbezeichnung DR mit dem Zonenzeichen Brit-US-Zone oder Zone Fr.“ Offensichtlich hatte es Schwierigkeiten beim Wagenübergang zwischen DB und DR gegeben, die dazu führten, dass Privatwagen, die bei der Deutschen Bundesbahn eingestellt waren, von der DR festgehalten wurden.¹²⁶ Außerdem hatte die Deutsche Reichsbahn die Annahme von bahneigenen Wagen, die mit dem Zeichen DB beschriftet waren, mit Hinweis auf das RIV verweigert.

Bei den 50 000 EUROP-Wagen war die Umzeichnung bis zum 1. Oktober 1951 abzuschließen. Die restlichen Wagen wurden erst im Zusammenhang mit einer planmäßigen Untersuchung in den Ausbesserungswerken umgezeichnet, was nach den seinerzeitigen Untersuchungsfristen mindestens bis 1954 gedauert hätte.

Schließlich wurde im Oktober 1954 angeordnet, dass nunmehr sämtliche Güterwagen mit dem Eigentumsmerkmal DB zu beschriften sind, also auch die bisher noch ausgenommenen Reichsbahngüterwagen.¹²⁷ Mitte November 1954 wurde mit den entsprechenden Arbeiten begonnen. Bis 1958 dürften sie dann bei allen Güter- und Dienstwagen der Deutschen Bundesbahn abgeschlossen gewesen sein.

Natürlich gab es bei der Umzeichnung verschiedene Übergangsstadien. So wurden nicht immer die neue Eigentumsbezeichnung und die neuen Bauart- und Wagennummern gleichzeitig angeschrieben. Es gibt z. B. ein Lichtbild eines Verschlagwagens mit der Anschrift:

DB Hamburg 80230 V

Umgekehrt gab es auch die Kombination alte Eigentumsbezeichnung/neue Bauart- und Wagennummer, z. B.:

DR
Brit-US-Zone
800 000
0m 21

Unmöglich ist jedoch die Kombination Gattungsbezirk und neue Wagen- oder Bauartnummer, wie man sie gelegentlich bei Modellbahnfahrzeugen antreffen kann.

Als im Jahr 1954 abzusehen war, dass Austauschvereinbarungen mit Polen, Bulgarien, Rumänien und der Tschechoslowakei über die noch im Park der DB vorhandenen Güterwagen der dortigen Staatsbahnen nicht mehr zustande kommen würden, ordnete die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn an, auch diese Fremdgüterwagen umzuzeichnen. Die Wagen erhielten dabei die Eigentumsbezeichnung „DR“ mit dem Zonenzeichen „Brit-US-Zone“ bzw. „Zone Fr“. Damit sie als Wagen fremden Ursprungs nach Herkunftsländern erkenntlich blieben, erhielten sie Bauartnummern von 90 bis 94 sowie besondere zusammenhängende Nummernreihen aus den für die verschiedenen Wagengruppen vorgesehenen Kontingenten. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass auch die bereits umgezeichneten Güterwagen der vier genannten Länder mit den Bauartnummern 17, 18 oder 19 nun nach diesem Schema umzuzeichnen waren. Ob sie dabei aber tatsächlich wieder das Zeichen „DR“ anstelle von „DB“ erhielten, ist unbekannt.

Nach der Umzeichnungsaktion für die DB-Güterwagen, gab es zunächst nur wenige Veränderungen in der Bezeichnungsweise. Die auffallenderen Änderungen bei den äußeren Anschriften sind im folgenden dargestellt. Erst die neue Bezeichnung und Nummerierung der Wagen nach internationalen Richtlinien ab 1964 brachte ein neues Bild bei den Anschriften an den Güterwagen, es ist in einem eigenen Abschnitt „Deutsche Bundesbahn ab 1960“, Seite 147 ff. beschrieben.

Untersuchungsschild

Für die permanente Dokumentation der Geschichte ihrer Güterwagen führte die Deutsche Bundesbahn 1950 das sogenannte Untersuchungsschild ein.¹²⁸ Es bestand aus einem Blechschild, das auf einer Wagenseite links von der Untersuchungsanschrift angeschweißt wurde. Auf dieses Blechschild wurden kleine Messingschilder genietet oder mit Kerbnägeln befestigt, die Angaben über die Wagennummer, die letzten Untersuchungen (Monat und Jahr, Ort, ausgeführte Schadgruppe) und über die Zukunftsplanung enthielten. Ein Beispiel zeigt das Bild unten.

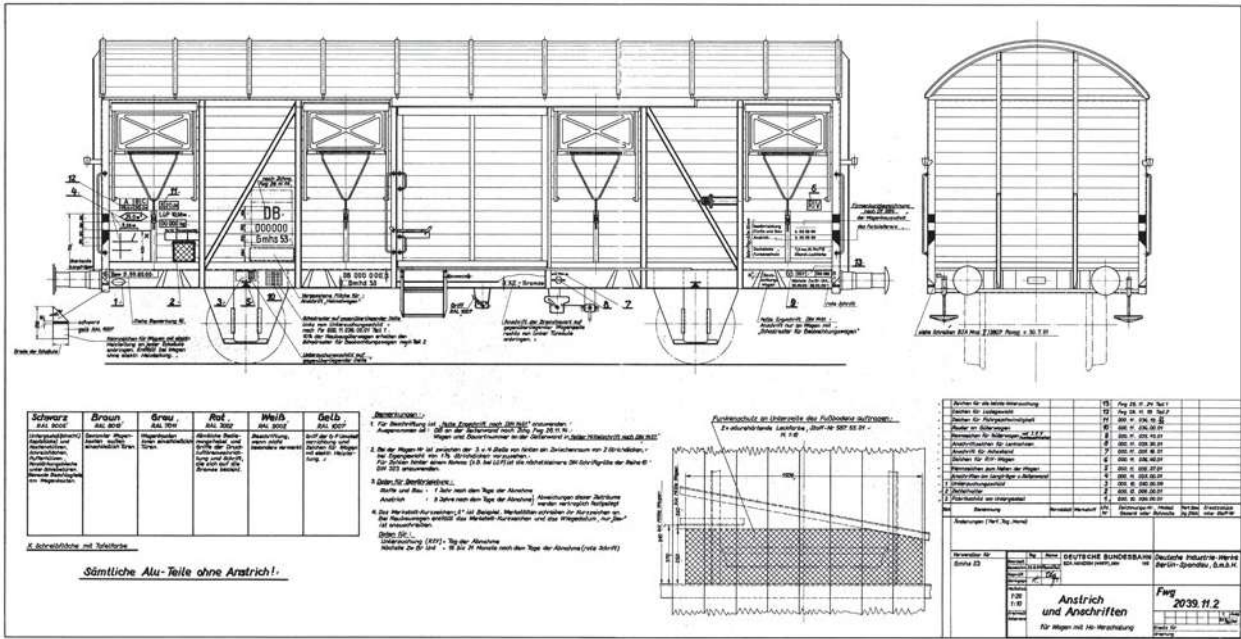
○ DB 715 307 ○	+		+	+		+
○ 10.49 Dui4 ⁵ / ₅₂ ○	+		+	+		+
○ 10.49 Dui4 ^A / ₅₈ ○	+		+	+		+
+	+	+		+	+	+
+		+	+		+	+

Untersuchungsschild (Beispiel für einen Om mit der Nummer 715 307, der im Oktober 1949 im EAW Duisburg eine G4 erhalten hatte, 1952 eine G5 erhalten sollte und für 1958 zur Ausmusterung geplant war).

Ausführung der Anschriften

Auch bei der Deutschen Bundesbahn wurden der Anstrich und die Anschriften in die einzelnen Bauarten einschlägigen Zeichnungen festgelegt. Ein Beispiel zeigt das Bild unten. Die Anschriften wurden nach DIN 1451 mit Hilfe von Schablonen angebracht, wobei grundsätzlich alle Buchstaben

und Ziffern in Engschrift auszuführen waren, nur die Wagennummer und die Bauartnummer am Wagenkasten waren in Mittelschrift anzuschreiben. Für das DB-Zeichen gab es eine Zeichnung mit Buchstaben, die von der Norm abwichen. Als Schriftgrößen wurden 160, 100, 63, 50, 32 und 22 mm verwendet.



Anstrich und Anschriften am gedeckten Güterwagen Gmhs 53 (Zeichnung Deutsche Industrie-Werke Berlin)

Art, Form, Inhalt und Farbe der Anschriften

Bezüglich der Anbringungsorte für die Anschriften änderte sich anlässlich der Umzeichnung der Reichsbahn- zu Bundes-

bahn-Güterwagen nichts. Bei Güterwagen mit Kastenbauten (G, K, O, R, T, V, X) waren die Regelanschriften und Bildzeichen wie folgt anzubringen (Tabellen Seite 141 und 142):

Grafische Zeichen und Anschriften an Wagenkastenseiten- und Stirnwänden bzw. Kessel und Anschriftentafeln (die Pos. verweist auf die Bilder auf Seite 142 und 143 oben)

Pos.	Inhalt	Pos.	Inhalt
1	Eigenumsmerkmal*	13	Zeichen bei Privatgüterwagen*
2	Wagennummer, Gattungszeichen und Bauartnummer*	14	Zeichen für Kesselwagen mit Schwallblechen
3	Zeichen für Ladegewicht/Tragfähigkeit*	15	Zeichen für Ladelänge*
4	Zeichen für Lastgrenzen für Wagen, die in schnellfahrende Züge bis 100 km/h eingestellt werden können*	16	Zeichen für Bereitschaftswagen
5	RIV-Zeichen bei Güterwagen, die den Bestimmungen des RIV (Querschnitt und Bauart) entsprechen*	17	Zeichen für beheimatete Wagen mit Bahnhof*
6	Zeichen für Ladegewichte (offener Lastgrenzraster)*	18	Zeichen für Gesamtlänge*
7	Lastgrenzen für Wagen, die in schnellfahrende Züge bis 120 km/h eingestellt werden können*	19	Zeichen für abgedichtete Wagen
8	Ankerzeichen für Fährbootwagen	20	Zeichen für Metergewicht und Achslast, wenn das Metergewicht 3,6 t übersteigt*
9	Zeichen für Eigengewicht*	20	Zeichen für Schwerwagen, wenn das Metergewicht 4,5 t oder die Achslast 18 t übersteigt*
10	Zeichen für Eigengewicht und Bremsgewicht der Handbremse*	21	Zeichen für lose Wagenbestandteile*
11	Zeichen für Wagen für verschiedene Spurweite*	22	Anschriftenkreuz für Kreideanschriften
12	Zeichen für Bodenfläche für Wagen, die zur Viehbeförderung geeignet sind	23	Blitzpfeil an Wagen, deren Tritte oder Leitern über 2000 mm über Schienenoberkante hinausragen (gelb)
		24	Raster für Übergangszettel

Pos.	Inhalt
25	EUROP-Kasten bei Wagen des EUROP-Parks • Anschrift „Kühlwagen“ oder „Seefische“ bei Kühlwagen • Anschriften über den Anstrich bei Wagen mit Anstricherneuerung* • Inhalt des Laderaumes • Haftpflichtanschriften für Stoffe, Bau und Anstrich bei neuen Wagen* • Kennzeichnung der durchgehenden Bremse durch Eckstreifen* • Kennzeichnung der durchgehenden elektrischen Heizleitung durch Eckstreifen (gelb) • Kennzeichnung der Isolierart durch Eckstreifen bei Kühlwagen (gelb) • Name des Einstellers bei Privatgüterwagen • St-Zeichen bei UIC-Standardwagen* • UIC-Zeichen bei Wagen nach UIC-Zeichnungen* • Zugelassenes Ladegut bei bahneigenen Behälterwagen und bei Privatgüterwagen

* Bei Wagen ohne Seitenwände und ohne Anschriftentafeln wurden diese Anschriften an den Langträgern angebracht.

Grafische Zeichen und Anschriften an den Langträgern (Pos. 3, 6, 9, 18 siehe Bild unten, übrige Pos. siehe Bilder auf Seite 143 unten und 144 oben)

Pos.	Inhalt
3	Zeichen für Ladegewicht/Tragfähigkeit bei O-, R- und X-Wagen
6	Zeichen für Ladegewichte bei O-, R- und X-Wagen
9	Zeichen für Eigengewicht bei O-, R- und X-Wagen
18	Anschrift Gesamtlänge bei O-, R- und X-Wagen
22	Zeichen für lose Wagenbestandteile
27	Anschrift Eigentumszeichen, Wagennummer, Gattungszeichen und Bauartnummer

Pos.	Inhalt
28	P-Zeichen für Privatwagen
29	Ladeschema für schwere Einzellasten
30	Zeichen für Anhebestelle
31	Zeichen für den Laderaum der bahneigenen Behälterwagen und Privatkesselwagen
32	Zeichen für Achsstand
33	Zeichen für einstellbare Achsen
34	Anschrift Bremsbauart (rot)
35	Anschrift Heimatwerkstätte für bei bestimmten AW beheimatete Wagen
36	Schadraster
37	Untersuchungsraster
37	Anschrift Datum der nächsten Bremsuntersuchung (rot)
38	Schmierfrist und Zeitpunkt der letzten Schmierung bei Wagen mit Zeitschmierung
39	Anschrift EUROP bei Wagen des EUROP-Parks
40	Zeichen für international austauschbare Teile (auch an losen Wagenteilen)
41	Zeichen für Ringfederpuffer und seine Endkraft (gelb)
42	Eigentumsmerkmal an losen Wagenteilen
	• Anschrift „Bremsgestängesteller“ (rot) • Anschrift Wiegedatum • Anschrift „Sp“ für Spezialstahl

Es wurden nur die Anschriften angebracht, die für die jeweilige Wagenbauart auch zutrafen. Aufgrund der unterschiedlichen Konstruktion der Langträger bei den verschiedenen Wagenbauarten war es nicht möglich, für alle Anschriften und Bildzeichen einheitliche Anbringungsorte und Reihenfolgen festzulegen. Bei Platzmangel wurden zusätzliche Blechtafeln für die Anschriften angebracht.

Die Farbe der Anschriften war grundsätzlich weiß auf dunklen Flächen und schwarz auf hellen Flächen. Abweichungen sind in den vorstehenden Übersichten angegeben.

1	DB		2	710 653 0m 12	
3	10,0 t ----- 10,5 t		4	S 00,0t	
5			6	RIV	
7	A B C ----- 18,0t 22,0t 26,0t		8	SS 00,0t S 00,0t	
9			10	Anchor	

9		10		11	
12		13		14	
15		16		17	
18		19			
20		21			
22		23			
		24			
		25			

Fortsetzung: Grafische Zeichen und Anschriften für DB-Güterwagen an den Seiten- und Stirnwänden (ab 1951); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 1, 2 und 18), sind hier nicht aufgeführt. (1:10)

26		27	DB 710 653 0m 12	28	
29		30		31	
		32		33	

Grafische Zeichen und Anschriften für DB-Güterwagen an den Langträgern und Pufferhülsen (ab 1951); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 27, 34, 35, 39 und 42), sind hier nicht aufgeführt. (1:10), (Fortsetzung Seite 144)

34	Hikg-Bremse	35	AW Schwetzingen	36	<table><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																																				
37	<table><tr><td>REV</td><td>Dst</td><td>18.12.53</td></tr></table> Nächste Zw Br Unt 18.3.55-18.9.55	REV	Dst	18.12.53	38	8M <table><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12													39	EUROP-									
REV	Dst	18.12.53																																							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																														
40		41		42	DB																																				

Fortsetzung: Grafische Zeichen und Anschriften für DB-Güterwagen an den Langträgern und Pufferhüllen (ab 1951); Anschriften, die nur aus Text bestehen (ausgenommen Pos. 27, 34, 35, 39 und 42), sind hier nicht aufgeführt. (1:10)

Der Kühlwagen DB 300 213 Tkroh 19 besitzt noch den eisengrauen Kriegsanstrich, aber bereits die zur frühen DB-Zeit aktuellen Anschriften. (Foto Stuttgart 1952 Fritz Willke)



Ein gutes Beispiel der ab 1951 gültigen Güterwagenbezeichnung bietet dieses Bild des Omm 52. Mit Ausnahme der Buchstaben DB, der Wagen- und der Bauartnummer am Wagenkasten sind alle Anschriften in fetter Engschrift nach DIN 1451 ausgeführt. Die Anschriften zur Bremsbauart über dem rechten Radsatz sind übrigens in schwarzer statt roter Farbe gehalten, was darauf schließen lässt, dass der Langträger dieses Wagens ausnahmsweise rotbraun wie der Wagenkasten gestrichen ist. (Werkfoto 1953 Braunschweig)





Die Regelschriften eines gedeckten Bundesbahn-Güterwagens sind auf diesem Bild des Gültels 50 gut zu erkennen. (Werkfoto 1954 Braunschweig)

Die Leigeinheit 218 218 + 218 219 Gllmghs 37 zeigt den Zustand der 50er-Jahre mit der werbewirksamen Anschrift für den Stückgut-Schnellverkehr in schwarz auf weißem Grund. (Foto Minden 1952 DB, Bustorff)



Weitere Entwicklung 1949 bis 1960

Ab September 1952 erhielten bestimmte Wagen mit schlechtem Erhaltungszustand das Zeichen für Bereitschaftswagen mit der Bedeutung: Wagen ist beschränkt verkehrstüchtig, aber betriebssicher, er soll nur in Zeiten knapper Wagenbestände eingesetzt werden (Bild unten).¹²⁹



Das Zeichen für Güterwagen des Bereitschaftsparkes erhielten vorwiegend Güterwagen älterer Bauart, die sich in schlechtem Erhaltungszustand befanden. (1:5)

Viele gedeckte Güterwagen waren aufgrund der mangelhaften Unterhaltung im Krieg nicht dicht und konnten für den Transport nässeempfindlicher Güter nicht verwendet werden.

Deshalb erhielten alle gedeckten Güterwagen Zeichen für die Dichtheit des Wagens unter der Bauartbezeichnung angeschrieben: Ein Ring bedeutete dabei gedichteter Wagen, zwei Ringe einwandfrei gedichteter Wagen, ein Ring mit Kreuz undichter Wagen (siehe hierzu das vorstehende Bild).

Ausgehend von der Entwicklung des Prototyps zum OOTz 50 (1952) erhielten für die Erzbeförderung geeignete Güterwagen nach und nach an den Seitenwänden weithin auffallende Anschriften.

Anschriften an Schüttgutwagen für den Erzverkehr

- | | |
|---------|---|
| Erz I | Wagen darf nur für Erzverkehr verwendet werden und ist 2,90 m hoch |
| Erz II | Wagen darf nur für Erzverkehr verwendet werden und ist 3,30 bis 3,52 m hoch |
| Erz III | Wagen darf nur für Erzverkehr verwendet werden und ist 3,98 m hoch |
| d | Wagen hat Drehgestelle. |

Erz III d

Anschrift für Erzwagen
(Beispiel, 1:20)

„Nächste Br2 ...“ bzw. „Nächste Br3 ...“ in roter Farbe angeschrieben.

REV	Har	18.12.54
-----	-----	----------

An OOt- und OOtZ-Wagen, die für den Transport von Stückkalk reserviert waren, wurde vereinzelt auch die Anschrift „Kalk“ in gleicher Größe angeschrieben.

Die an den deutschen Güterwagen übliche Anschrift des Untersuchungsdatums in der Form „Unt Dst 12.4.51“ wurde 1953 den Übergangsbestimmungen des RIV angeglichen, wonach nunmehr der Revisionsraster in der rechts oben dargestellten Form in weißer Farbe vorgeschrieben und ab 1. Januar 1956 für alle im internationalen Verkehr verwendeten Güterwagen verbindlich war. Ab 1957 wurde rechts neben dem REV-Raster die Art der letzten Bremsuntersuchung hinzugefügt, z. B. Br2, Br3 oder Br4.

Unterhalb der Untersuchungsanschrift war der Zeitraum bzw. das Datum für die nächste Zwischenbremsuntersuchung oder für die nächste Untersuchung angeschrieben. Bei Wagen mit dreijähriger Untersuchungsfrist lautete die Anschrift zum Beispiel „Nächste ZwBrUnt 12.7.52-12.1.53“ in roter Farbe, bei Wagen mit einjähriger Frist „Nächste Unt 12.4.52“ in weißer Farbe. Ab 1957 wurde stattdessen

Ab 1953 waren an den Güterwagen Ort und Datum der letzten Untersuchung (Revision) in Form des international vereinbarten REV-Rasters angeschrieben. (1:10)

Ab Ende 1953 wurde außerdem die Anschrift der Bremsbauart am Langträger wieder in abgekürzter Form (z. B. Kkg-Bremse) angebracht.¹³⁰

Im Jahr 1942 waren die Anschriften für Ladegewicht und Tragfähigkeit in Form eines liegenden T mit den beiden Zahlen eingeführt worden. 1953 begann man bei bestimmten Güterwagen damit, diese Anschriften zu ergänzen, um Wagen, die für höhere Achslasten geeignet waren, besser ausnutzen zu können. Zu diesem Zweck wurde für drei verschiedene Streckenklassen (A, B, C) ermittelt, welches Ladegewicht jeweils zulässig war. Diese Angaben wurden in Form eines offenen ABC-Rasters anstelle der bisherigen Anschriften über Ladegewicht und Tragfähigkeit im liegenden T angeschrieben (siehe Abschnitt „Kriegsmaßnahmen“ Seite 111).



Dieser 1958 aufgenommene Kühlwagen 301 704 der Bauart Tnhs 31 trägt noch die älteren Angaben zu Ladegewicht und Tragfähigkeit im liegenden T. Daneben ist die Angabe S mit Ladegewicht für den Einsatz in schnellfahrenden Zügen zu erkennen. Beide Anschriften waren bis 1959 durch den Lastgrenzraster zu ersetzen. (Foto Stuttgart 1958 Fritz Willke)

A	B	C
00,0 t	00,0 t	00,0 t

Um Ladegewichte für verschiedene Streckenklassen anschreiben zu können, wurde 1953 der offene ABC-Raster eingeführt. (1:10)

Unter dem Buchstaben A befindet sich das zulässige Ladegewicht für Strecken mit einer Achslast bis 16 t, B bezeichnet Strecken mit 18 t und C mit 20 t Achslast. Die Tragfähigkeiten bei verschiedenen Streckenklassen wurden dabei nicht mehr angeschrieben, sie errechneten sich aus dem Ladegewicht zuzüglich 5%.

Rechts vom liegenden T bzw. ABC-Raster waren bei schnellauffähigen Güterwagen zusätzlich die Ladegewichte im Rahmen angeschrieben, die bei 100 km/h (S) oder bei 120 km/h (SS) zulässig waren.

Mitte der 50er-Jahre kennzeichnete man die nach internationalen Grundsätzen gemäß UIC-Merkblatt standardisierten Güterwagen (Einheitsgüterwagen) durch die Buchstaben „St“ hinter dem RIV-Zeichen. Später wurde diese Bezeichnung um die Buchstaben UIC erweitert, wenn der Güterwagen nach den Zeichnungen des Forschungs- und Versuchsamtes des UIC gebaut war (Standardgüterwagen). Wagen, die ganz oder teilweise aus einem anderen als normalem Stahl gebaut waren, bekamen in der Nähe des REV-Rasters die Anschrift Sp als Abkürzung für Spezialstahl.

Am 1. Januar 1957 trat eine internationale Regelung in Kraft, wonach die Anschriften über die Lastgrenzen für verschiedene Streckenklassen und Höchstgeschwindigkeiten zusammenzufassen waren. Sie wurden im sog. geschlossenen ABC-Raster vereinigt (Beispiel siehe Bild oben rechts). Dabei traten an die Stelle der Ladegewichte die Werte für die Lastgrenzen, was der früheren Angabe der Tragfähigkeit entspricht. Diese Anschriften mussten an Güterwagen im internationalen Verkehr (also mit RIV-Zeichen) bis zum 31. Dezember 1959 angebracht sein.

1957 beschloss der internationale Eisenbahnverband (UIC), zum 1. Januar 1962 die dreistreifigen Bremskennzeichen an

A	B	C
19,5 t	23,5 t	25,5 t
S 19,5 t	23,5 t	

Ab 1960 mussten die Angaben der Lastgrenzen im internationalen Verkehr an den Güterwagen angeschrieben sein. (Beispiel, 1:10)

den Ecksäulen der Güterwagen aufzugeben. Entsprechend umgezeichnete Güterwagen sollten eine rote Umrahmung der Bremsgewichtszahlen (auf dem Schild der Bremsumstellrichtung G-P) erhalten, um damit zu kennzeichnen, dass das angeschriebene Bremsgewicht nicht für Gebirgsstrecken gilt. Die ein- und zweistreifigen Bremskennzeichen blieben jedoch weiterhin in Kraft. Sie hatten nun folgende Bedeutung:

Eckstreifen zur Kennzeichnung der Bremsbauart

ein Streifen:	Wagen hat nur eine Bremsluftleitung
zwei Streifen	Wagen hat eine im zwischenstaatlichen Verkehr zugelassene Güterzug-Druckluftbremse
ein Streifen mit auf der Spitze stehendem Dreieck	Wagen hat eine an die Druckluftleitung angeschlossene Personenzugbremse, die von der Leitung abgesperrt werden kann
zwei Streifen, unterer Streifen mit auf der Spitze stehendem Dreieck	Wagen hat eine im zwischenstaatlichen Verkehr zugelassene, mit Umstellrichtung G-P versehene Güterzug-Druckluftbremse.

1959 trat eine erneute Änderung bei der Anschrift der Bremsbauart am Langträger der Güterwagen ein: Die bisher abgekürzte Bezeichnung (z. B. Kkg-Bremse) wurde wieder ausgeschrieben, und zwar in der Form „Knorr-Bremse Kk-G“, „Knorr-Bremse Hik-G“, „Knorr-Bremse KE-GP“ oder „Westinghouse-Bremse W-G“. Ab 1966 war dann wieder eine abgekürzte Schreibweise, nun in der Form Kk-G, Hik-G, KE-GP bzw. W-G vorgeschrieben.

Deutsche Bundesbahn 1960 bis 1993

International einheitliche Kennzeichnung der Gattungen ab 1960

Eine international einheitliche Kennzeichnung war angesichts des zunehmenden internationalen Güterverkehrs wünschenswert geworden, um die Gattungen fremder Güterwagen richtig zu erkennen, um fehlerhafte Dispositionen über die Wagen zu vermeiden und damit die Möglichkeiten für ihre Wiederver-

wendung zu verbessern. Der 4. Ausschuss der UIC beschloss nach langwierigen Vorarbeiten auf seiner Sitzung vom 5. bis 9. Februar 1960 in Paris, dass bis zum 1. Juli 1964 die Anbringung einer neuen Buchstabenkennzeichnung an den Güterwagen beendet sein sollte.

An die Stelle der bisher verwendeten Gruppenzeichen sollten nun international einheitliche sog. Gattungsbuchstaben nach

UIC-Merkblatt 438 treten, die als Hauptmerkmal für die verschiedenen Güterwagengattungen folgende Bedeutung erhielten:

International einheitliche Gattungsbuchstaben für Güterwagen (1960)

Zeichen	Bedeutung
E	offene Wagen in Regelbauart, stirn- und seitenkipppbar
F	offene Wagen in Sonderbauart
G	gedeckte Wagen in Regelbauart mit 8 oder mehr Lüftungsöffnungen, Ladelänge mindestens 8 m
H	gedeckte Wagen in Sonderbauart
I	Kühlwagen mit mittlerer Isolierung
K	Flachwagen mit unabhängigen Achsen in Regelbauart, mit beweglichen Borden und mit Rungen, Ladelänge über 12 m
L	Flachwagen mit unabhängigen Achsen in Sonderbauart
R	Flachwagen mit Drehgestellen in Regelbauart, mit beweglichen Borden und mit Rungen, Ladelänge über 18 m
S	Flachwagen mit Drehgestellen in Sonderbauart
T	Wagen mitöffnungsfähigem Dach, Wandhöhe bis 1,7 m
U	sonstige Wagen und Sonderwagen für flüssige, gasförmige oder staubförmige Erzeugnisse

Bei zweiachsigen Wagen schlossen diese Zeichen ein Standard-Ladegewicht von 20 t, bei vierachsigen eines von 40 t, bei I-Wagen 15 bzw. 30 t ein. Abweichungen von den durch die Gattungsbuchstaben verschlüsselten Standardeigenschaften wurden auch bei der neuen Bezeichnungsweise durch Kennbuchstaben ausgedrückt. Sie hatten bei den verschiedenen Gattungen unterschiedliche Bedeutung. Die Bedeutung der Kennbuchstaben a bis s war international einheitlich, die Buchstaben t bis z konnten von den Eisenbahnverwaltungen nach eigenen Bedürfnissen verwendet werden. In den Wagenanschriften wurden die Kennbuchstaben immer in alphabetischer Reihenfolge angeschrieben, dabei trennte man die Buchstaben mit internationaler von denen mit nationaler Bedeutung durch Bindestrich. In den folgenden beiden Tabellen sind die Kennbuchstaben zusammengestellt, wie sie ab 1960 von der DB verwendet wurden.

International einheitliche Kennbuchstaben für Güterwagen (1960)

Zeichen	gültig für	Bedeutung
a	F H I T U	mit Drehgestellen
	L	mit drei Achsen
	S	mit sechs Achsen
aa	L	mit vier unabhängigen Achsen
	S	mit acht oder mehr Achsen
b	F H T U	großräumiger Wagen mit unabhängigen Achsen
	I	mit starker Isolierung
	L S	Großbehälter-Tragwagen

Zeichen	gültig für	Bedeutung
c	H T	mit Stirnwandtüren
	I	mit Fleischhaken
	L S	mit Drehschemel
	U	mit Druckluftentladung
cc	H	mit Stirnwandtüren und Inneneinrichtung, für Kraftfahrzeugbeförderung
d	E F U	mit Selbstentladung durch Schwerkraft
	H	mit Bodenklappen
	I	für Seefische
	L S	Tiefladewagen
e	H	mit zwei Böden
	I	mit elektrischer Luftumwälzung
	L S	Doppelstockwagen
	T	Wandhöhe über 1,7 m
	U	für Zement
ee	H	mit mehr als zwei Böden
f	F H I L S T U	geeignet für den Fährbootverkehr mit Großbritannien
g	G H T U	für Getreide
	H	für Frühgemüse
	I	Lastgrenze unter 15 t bei zweiachsigen Wagen
	E F G H K L T U	Lastgrenze unter 20 t bei zweiachsigen Wagen
	I	Lastgrenze unter 30 t bei Drehgestellwagen
	F H R S T U	Lastgrenze unter 40 t bei Drehgestellwagen
I	E	nicht seitenkipppbar
	G	mit weniger als acht Lüftungsöffnungen
	I	ohne Eiskästen
	K R	ohne Rungen
m	G	Ladelänge unter 8 m
	I	Ladefläche 19 bis 21 m² (nur bei Wagen mit unabhängigen Achsen)
	K	Ladelänge 9 bis 12 m
	R	Ladelänge 15 bis 18 m
mm	I	mit kleiner Ladefläche, ohne Einrichtung für Luftumwälzung, Lage der Eisluken lässt maschinelle Beladung nicht zu
	K	Ladelänge unter 9 m
	R	Ladelänge unter 15 m
	E	nicht stirnkipppbar
o	I	mit Eiskästen unter 3,5 m³
	K R	mit festen Borden
	I	ohne Fußbodenroste
	K R	ohne Borde
q	alle	mit elektrischer Heizleitung
qq	alle	mit elektrischer Heizleitung und Heizung
r	alle	mit Dampfheizleitung
rr	alle	mit Dampfheizleitung und Dampfheizung
s	alle	geeignet für Züge bis 100 km/h
ss	alle	geeignet für Züge bis 120 km/h

Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen – nationale Bedeutung (1960)

Zeichen	gültig für	Bedeutung
t	HT	mit öffnungsfähigen Wänden
	K L R S	mit stirnseitig lichter Beladebreite unter 2,45 m
v	F	Muldenkippwagen
	I	nur für Gefriergut
	S	mit Stirn- und Seitenborden und ohne Rungen
	U	mit Klappdeckeln
w	F	Kübelwagen
	I	nur für Trockeneis und Gefriergut
z	F	mit elektro-hydraulischer Kippvorrichtung

Aufgrund des UIC-Beschlusses begann die Deutsche Bundesbahn am 1. Juli 1960 mit der Umzeichnung der Güterwagen nach den neuen Richtlinien. Dabei wurde die bisherige Gattungsbezeichnung durch die neue Buchstabenkennzeichnung ersetzt. Ein DB-Güterwagen der Bauart Om 12 trug danach folgende Anschriften:

Das Eigentumsmerkmal
die Wagenummer
die Buchstabenkennzeichnung

DB
720 000
E-12 0m

Die bisherige Bauartnummer wurde wie bisher, nunmehr durch einen Bindestrich getrennt, hinter den neuen Gattungs- und Kennbuchstaben angeschrieben. Um den Bediensteten den Übergang von der alten zur neuen Bezeichnung zu erleichtern, brachte man das bisherige Gattungszeichen an den Seitenwänden oder Langträgern, etwas abgesetzt von obigen Anschriften an.



Anschriftenfeld am DB Gk1m-20, 152 202, bisheriges Gattungszeichen Gr (Foto Nürnberg 1964 Heinz Küneth)



Am 29. Juli 1960 war dieser Schüttgutwagen der Bauart Ktmm 65 bereits mit dem neuen international vereinbarten Gattungszeichen Ud versehen. Die bisherige Gattungsbezeichnung Ktmm befindet sich rechts daneben. (Werkfoto 1960 Aachen)



Ein weiteres Beispiel für die Bezeichnung der DB-Güterwagen ab 1960 zeigt dieses Bild des Idprs-32 (ehemals Tnfhs 32). Die Bananenwagen der Deutschen Bundesbahn waren zudem durch den diagonalen Schriftzug „Bananen“ in schwarzer Farbe über die Türen weithin sichtbar gekennzeichnet. Dieser 1962 fotografierte Wagen ist ebenfalls bereits mit dem international vereinbarten Gattungszeichen Idprs bezeichnet. (Foto Stuttgart 1962 Fritz Willke)

Im Jahr 1964 wurden die internationalen Vorschriften über die Gattungsbezeichnung der Güterwagen - im Zusammenhang mit der internationalen Nummerierung - in überarbeiteter Form herausgegeben. Dabei ergaben sich sowohl bei den Gattungs- wie bei den Kennbuchstaben Veränderungen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind die dann gültigen sowie die später hinzugekommenen Buchstaben mit ihrer jeweiligen Bedeutung in der Tabellen Tabellen

auf den Seiten 224 bis 226 im Anhang dargestellt. Erwähnenswert ist an dieser Stelle, dass die bei der Deutschen Bundesbahn ab 1960 als Fd bezeichneten offenen Wagen mit Selbstentladung als Ed und die als Ud bezeichneten Schüttgutwagen mit öffnungsfähigem Dach und Selbstentladung ab 1964 mit Td bezeichnet wurden. Bei den übrigen Wangengattungen sind keine derartigen Änderungen vorgenommen worden.

Dieser am 26. Mai 1964 untersuchte Wagen Gmms 40 trägt noch die nationale Gattungsbezeichnung, nachdem die 1960 begonnene Umzeichnung der Güterwagen zunächst nicht weitergeführt wurde. (Foto Frankfurt (M) 1964 Franz Burkhardt)



Am 1. Oktober 1964 wurde von der Deutschen Bundesbahn damit begonnen, die Güterwagen mit den neuen Wagennummern und den bereits früher beschlossenen und 1964 ergänzten oder geänderten Gattungsbezeichnungen zu versehen. Vor diesem neuen Gattungszeichen war eine Kreisfläche anzubringen, um zu kennzeichnen, dass das Gattungszeichen den internationalen Vorgaben entsprach. Ein DB-Güterwagen mit ausreichend hohen Seitenwänden erhielt dabei z. B. folgende Bezeichnung:

Austauschverfahren	21 RIV
Eigentumsmerkmal	80 DB
Wagennummer	514 0 059-4
Gattungszeichen und Bauartnummer	• Eo-u ⁰⁷¹ Ommu 56

Bemerkenswert ist dabei, dass die DB (wie die übrigen dem RIV angehörenden Verwaltungen) zwischen der 8. und 9. Stelle der Wagennummer einen zusätzlichen Zwischenraum

zur besseren Gliederung der Wagennummer vorsah, während die DR (wie alle dem PPW beigetretenen Eisenbahnen) diese Ziffern zusammenschrieb.

Am Langträger der Wagen mit Seitenwänden erschienen lediglich die zwölfstellige Wagennummer und die Abkürzung DB. Diese Abkürzung wurde ab Anfang 1972 nicht mehr angeschrieben.

Bei Güterwagen ohne Wände oder Borde wurden diese Anschriften an den Langträgern in abweichender Anordnung angebracht:

21 80 334 2 111-4
RIV DB • Kbs⁴⁴³ Rlmms 58

Es wurden bei diesen Wagen also auch noch die abgekürzten Bezeichnungen des Austauschverfahrens und der Eigentumsverwaltung sowie die Gattungs- und Bauartbezeichnungen an den Langträgern angeschrieben.



Im März 1967 wurde der Kühlwagen 11 80 802 4 930-3 der Bauart lbdlps 383 aufgenommen. Hier sind die ab Oktober 1968 verbindlichen Anschriften nach internationalem Schema zu sehen. Zusätzlich trägt der Wagen noch die alte Bauartbezeichnung Tnfs 38, um dem Betrieb die Umstellung auf die neue Bezeichnung zu erleichtern. Gut zu erkennen ist die schwarze Kreisfläche vor der Gattungsbezeichnung, die signalisierte, dass der Wagen bereits nach internationalen Richtlinien bezeichnet ist. (Foto Stuttgart 1967 Fritz Willke)

Die DB machte zusätzlich von der Möglichkeit Gebrauch, der Gattungsbezeichnung eine Bauartnummer hinzuzufügen, die als nunmehr dreistellige Zahl mit kleinerer Schrift und hochgestellt angeschrieben wurde. Diese Bauartnummern waren bereits seit dem 1. Januar 1964 gültig und traten

1966 bei den Wagenanschriften an die Stelle der bisherigen zweistelligen Bauartnummern der Güterwagen.

Die Bauartnummern für Güterwagen der Deutschen Bundesbahn waren 1966 wie folgt zugeordnet (siehe Seite 152 links).

Bauartnummern für DB-Güterwagen (1966)

Bauartnummer von	Bauartnummer bis	Bedeutung	Gattung
000	006	Schmalspur Güterwagen	
014	044	zweiachsige offene Güterwagen	E
058	072	zweiachsige offene Güterwagen	Eo, Ei, E-u
083	091	zweiachsige offene Selbstentladewagen	Ed
105	107	vierachsige offene Güterwagen	Ea, Fa
120	132	zweiachsige offene Güterwagen	F
138		vierachsige Kübelwagen	Fa-zz
146	173	vierachsige offene Selbstentladewagen	Fad
191	262	zweiachsige gedeckte Güterwagen	G
290	358	zweiachsige gedeckte Güterwagen	H
363	417	Kühlwagen	I
430	526	zweiachsige Rungenwagen	K, ohne Klps
530	550	Drehschemelwagen und Doppelstockwagen	Lc, Le
562	563	zweiachsige Flachwagen	Klps
568	569	zweiachsige Fährbootflachwagen	Lf
571	575	zweiachsige Containertragwagen (ab 1968)	Lg
576	598	Großbehältertragwagen	Lb
608	614	Huckepackwagen	L, S
630	633	zweiachsige Tiefladewagen	Ui
650	700	Drehgestellflachwagen	R
705	710	Drehgestellflachwagen	Sa
720	839	Drehgestell-Tiefladewagen	Uai, Uaai
840	905	zweiachsige Wagen mit öffnungsfähigem Dach	T, ohne Td
908	912	zweiachsige Behälterwagen	Uc
925	934	zweiachsige Selbstentladewagen mit öffnungsfähigem Dach	Td
940	941	vierachsige Wagen mit öffnungsfähigem Dach	Tak
945	946	vierachsige Behälterwagen	Uac
956	964	vierachsige Selbstentladewagen mit öffnungsfähigem Dach	Tad
980		Behälterwagen für flüssige oder gasförmige Güter	Uh

Die Deutsche Bundesbahn schrieb außerdem die bisherige Bauartbezeichnung (also Gattungszeichen und alte Bauartnummer) noch rechts neben dem neuen Anschriftenbild an, weil diese bis zum Abschluss der Umzeichnung vom Verkehrs- und vom Betriebsdienst zu verwenden waren. Außerdem sollte dies die Umstellung auf die neuen Bezeichnungen für die Bediensteten erleichtern.

Die neuen Anschriften waren bis zum 1. Oktober 1968 an allen Güterwagen der UIC- und OSShD-Verwaltungen anzubringen. Zu diesem Zeitpunkt entfielen bei der DB die bisherigen Bauartbezeichnungen der Güterwagen. Bezüglich der Anbringungsorte der Anschriften und Bildzeichen blieb bei der Umzeichnung alles beim Alten.

Internationales Nummernsystem für Güterwagen (1964)

Die Umzeichnungsaktion war noch gar nicht richtig angelaufen, als der geschäftsführende Ausschuss der UIC am 19. September 1960 beschloss, sie zu unterbrechen und bis zur Erarbeitung einer internationalen Verschlüsselung in der Wagennummer aufzuschieben. Die Deutsche Bundesbahn hat jedoch ihre Wagen anlässlich von Aufenthalten in Ausbesserungswerken meist weiter mit den neuen Gattungszeichen umgezeichnet. Auch neue Wagen wurden mit den 1960 eingeführten Gattungsbezeichnungen in Dienst gestellt. Nach den weiteren Arbeiten in der UIC und ab 1963 in Zusammenarbeit mit der OSShD wurde 1964 die Kodifizierung der Güterwagen nach einheitlichen Gesichtspunkten beschlossen. Dabei wurde neben der neuen Bezeichnung mit Gattungs- und Kennbuchstaben auch eine Neu Nummerierung des Wagenparks erforderlich. Diese sollte anhand einer zwölfstelligen Wagennummer Aussagen über folgende Merkmale enthalten:

- das Austauschverfahren (2 Stellen)
- die Eigentumsverwaltung (2 Stellen)
- den Gattungsschlüssel (4 Stellen)
- eine laufende Nummer (3 Stellen)
- eine Kontrollziffer (1 Stelle).

Das internationale Nummernsystem ist im Anhang, Abschnitt „Internationales Nummernsystem für Güterwagen ab 1964“ ab Seite 226 im Anhang beschrieben.

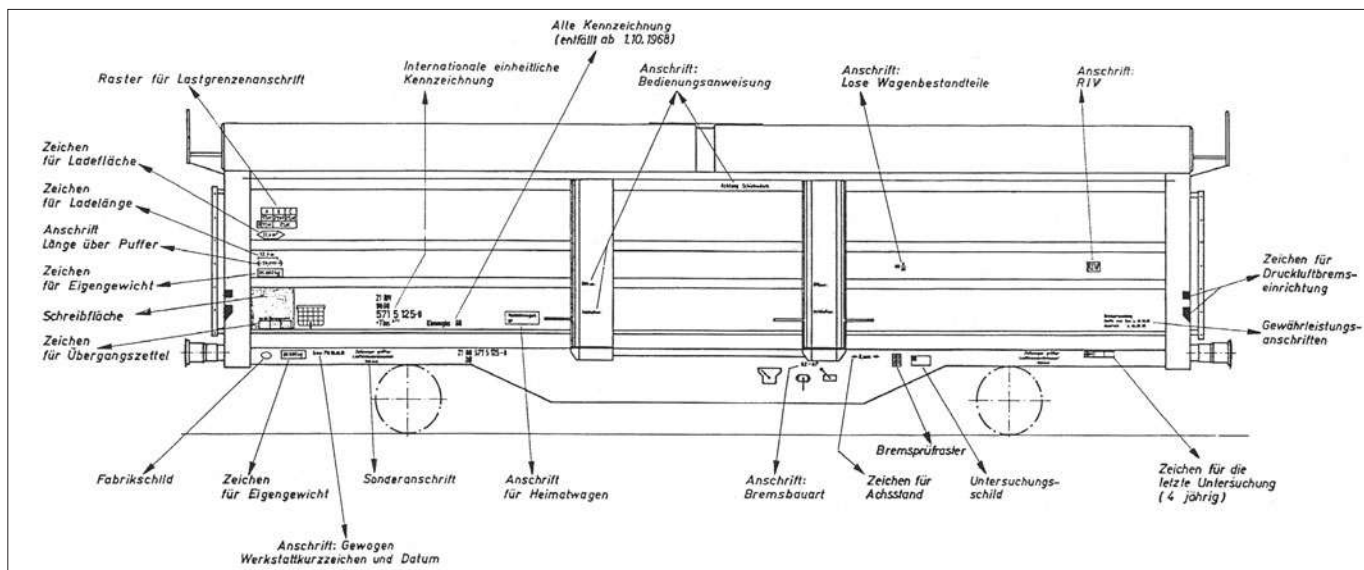
Weitere Entwicklung 1960 bis 1980

Im Laufe der Zeit gab es weitere mehr oder weniger auffällige Änderungen bei der Bezeichnung von Bundesbahn-Güterwagen. Eine Auflistung aller inzwischen geänderten oder hinzugekommenen Anschriften und Bildzeichen mit genauer Angabe des Einführungs- bzw. Aufhebungsdatums ist bei der Vielfalt aus Platzgründen nicht möglich. Im Folgenden beschränken wir uns deshalb auf die augenfälligeren Veränderungen im äußeren Erscheinungsbild der Güterwagen. Im Jahre 1963 entfiel das bisher vorgeschriebene Bildzeichen für das Vorhandensein von Lenkachsen an den Langträgern von Güterwagen (siehe Seite 62 rechts unten). Im September 1967 wurde die bisher in der Form „LÜP 00,0 m“ an den Güterwagen angeschriebene Länge über Puffer durch das Bildzeichen



ersetzt. Ab 1. Januar 1980 musste dieses Zeichen an allen im internationalen Verkehr eingesetzten Fahrzeugen angebracht sein.¹³¹

Ab 1. Januar 1970 durften im internationalen Verkehr nur noch Güterwagen eingesetzt werden, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h oder mehr geeignet waren. Außerdem erklärte sich die DB bereit, ab diesem Zeitpunkt keine Güterwagen mit Gleitachslagern mehr im RIV-Verkehr



Anschriften für Güterwagen der DB (1968)

zu verwenden. Deshalb waren bei letzteren Fahrzeugen das RIV-Zeichen zu durchkreuzen oder zu löschen und die Wagennummer entsprechend zu ändern (Austauschverfahren = 20). Um die Dienststellen und die verladende Wirtschaft auf diesen Umstand hinzuweisen, wurde vorgeschrieben, solche Wagen mit der Anschrift „Darf den Bereich der DB nicht verlassen“ in der Nähe der Wagennummer zu versehen. Dadurch sollten Fehlverladungen in das Ausland auf Wagen ohne RIV-Zeichen vermieden werden.¹³² Ab Juli 1986 war diese Anschrift nicht mehr anzubringen bzw. zu entfernen.¹³³ Bedingt durch die neue Kennzeichnung der Güterwagen nach den UIC-Richtlinien war die bisherige auffällige Bezeichnung „DB“ entfallen. Aus größerer Entfernung war nicht mehr zu erkennen, welche Bahnverwaltung am Wagen angeschrieben war. Deshalb ging die Deutsche Bundesbahn 1967 dazu über, das bisher bei Lokomotiven und Reisezugwagen verwendete DB-Zeichen nunmehr auch an den Güterwagen anzubringen.¹³⁴ Auf dunklem Grund wurde das Zeichen in weißer Farbe mit Trennrand, auf hellem Grund mit schwarzer Farbe ohne Trennrand angeschrieben, wobei die Buchstaben immer hell blieben. Im Jahr 1972 ordnete das BZA Minden an, die bislang in der Farbe grauweiß (RAL 9002) auszuführenden Anschriften in kieselgrauer Farbe (RAL 7032) anzubringen. Die bislang in roter Farbe angebrachte Anschrift der Bremsbauart war danach ebenfalls in Kieselgrau anzuschreiben.¹³⁵ Bereits 1975 wurde jedoch wieder weiße Farbe für diese Anschriften vorgeschrieben (nunmehr reinweiß RAL 9010).

Seit 1972 befand sich an den DB-Güterwagen im rechten Seitenwandfeld bzw. am Langträger ein Rahmen, in den bei Bedarf bestimmte Symbole für die Kennzeichnung technischer Einrichtungen und Sonderarbeiten an Güterwagen zum Zwecke der betrieblichen Überwachung eingetragen werden konnten (siehe Bild rechts). Diese Symbole hatten im Laufe der Zeit unterschiedliche Bedeutung, außerdem war Letztere bei gleichen Symbolen noch von der Wagenbauart abhängig.



Rahmen für technische Einrichtungen und Sonderarbeiten (Beispiel, 1:5)

1973 wurde damit begonnen, Anweisungen, Verbote und Warnungen mit Hilfe von Bildzeichen (Piktogrammen) an den Güterwagen anzubringen. Im Laufe der Zeit entstanden zahlreiche dieser Bildzeichen, zum Beispiel das Verbot des Fahrens über Gleisbremsen in Arbeitsstellung¹³⁶, des Verschiebens mit geöffneten Schiebewänden, Schiebepanen oder Rolldächern, des Aufenthalts im Bereich des Schwenkdaches, des Betretens der Leitern, den Hinweis auf die Automatikkupplung oder eine Profilüberschreitung. Inzwischen ist eine ganze Reihe weiterer Piktogramme zur Warnung der Rangier- und Ladebediensteten vor Gefahren rund um die Güterwagen hinzugekommen.

Mit Verfügung vom 29. November 1974 ordnete das BZA Minden an, an allen neuen und bestehenden Drehgestellgüterwagen das neue Zeichen für den kleinsten befahrbaren Bogenhalbmesser anzubringen (siehe S. 251, Pos. 92). Bis 31. Dezember 1980 waren die entsprechenden Arbeiten abzuschließen.¹³⁷

Die 1972 angeordnete Farbe Kieselgrau (RAL 7032) für die Anschriften der Güterwagen hatte zu erheblichen Beanstandungen der Betriebs- und der Verkehrsstellen geführt, weil der geringe Kontrast dieser Farbe insbesondere bei Nacht nicht für eine gute Lesbarkeit ausreichte. Deshalb wurde 1975 im Vorgriff auf die sonstigen Änderungen bei der Farbgebung der Güterwagen eine Umstellung dieser Anschriften

auf Reinweiß (RAL 9010) angeordnet. Bei Neubaugüterwagen, die mit Selbstklebefolien beschriftet wurden, war das Aufbrauchen noch vorhandener kieselgrauer Folien für einen Zeitraum von zwei Jahren zulässig. Es war jedoch zu vermeiden, dass ein Wagen Anschriften in zwei verschiedenen Farbtönen erhielt. Seit 1989 wurden die Anschriften an Güterwagen schließlich nur noch in der Farbe Verkehrsweiß (RAL 9016) angebracht.

Die Güterwagen, die mit der automatischen Mittelpufferkupplung vollausgerüstet sind, erhielten 1976 ein Warndreieck mit schwarzem Rand und schwarzem Kupplungssymbol auf gelbem Grund, um das Hineinragen der Kupplungsteile in den sog. „Berner Raum“ (am Wagenende freizuhaltender Raum für die Rangierbediensteten) zu kennzeichnen. Die für den Huckepackverkehr verwendeten Güterwagen der Bauarten Lgjs 571, Saas-z 703 und 704 und Sks-z 701 und 707 erhielten im Jahr 1976 Kennzeichen, mit denen eine Unterscheidung in Taschenwagen (P), Wippenwagen (W) und Containerwagen (C) möglich war. Diese Buchstaben wurden in einem Kreisring in schwarzer Farbe auf gelbem Grund angeschrieben.¹³⁸ 1979 trat an die Stelle des Rings ein Dreieck. 1986 kam noch der Buchstabe K für Känguruhwagen hinzu. Siehe hierzu S. 246/247, Pos. 47 bis 54.

Im Mai 1976 beschloss die RIV-Konferenz die ersatzlose Streichung des Zeichens „Sp“ für Wagen aus Spezialstahl zum 1. Januar 1977, mit dem Güterwagen seit Mitte der 50er-Jahre bezeichnet worden waren.

Auf der Konferenz des RIV vom 10. bis 14. Mai 1976 in Edinburgh wurde beschlossen, die bisher in englischen Maßeinheiten ausgeführten Angaben für Achsstand und Eigengewicht an Fährbootwagen ersatzlos zu streichen, nachdem im Bereich der British Railways nun ausschließlich metrische Maßeinheiten verwendet wurden. Im Verkehr mit der British Rail wurde seit dem 1. Januar 1977 nur noch das Ankerzeichen geführt.

Ab 1. Januar 1977 waren nach dem RIV nur noch Güterwagen mit durchgehender Hauptluftleitung (ohne Druckluftbremse) durch das einstreifige Bremskennzeichen an den Ecksäulen zu kennzeichnen. Bei den übrigen Güterwagen entfielen die bislang vorgeschriebenen Eckstreifen.¹³⁹

Die Anschrift des RIV-Zeichens an Wagen, deren Bauart den Bestimmungen des RIV-Abkommens entsprach, ist 1977 entfallen, weil die Angabe RIV hinter der Zahl für das Austauschverfahren als ausreichende Kennzeichnung angesehen wurde.

Die bisherigen Bezeichnungen „St“ für Einheitsgüterwagen und „St/UIC“ für Standardgüterwagen wurden mit Wirkung vom 1. Februar 1977 wie folgt ersetzt:

- Güterwagen, die den technischen Merkmalen der Einheitsgüterwagen gemäß UIC-Merkblatt 571-1 bis 571-4 entsprachen, erhielten das Zeichen „UIC“ anstelle von „St“
- Standardgüterwagen, die nach den Zeichnungen des Forschungs- und Versuchsamtes des Internationalen Eisenbahnverbandes (ORE) gebaut waren, erhielten das Zeichen „UIC St“ anstelle der zweizeiligen Anschrift „St/UIC“.

Diese Anschriften waren - wie die vorherigen - an jeder Seitenwand bzw. am Langträger rechts anzubringen. Die Umzeichnung vorhandener Wagen musste bis 31. Dezember 1982 abgeschlossen sein.¹⁴⁰



Zeichen für Einheitsgüterwagen (links) und Standardgüterwagen (rechts), bis 1977 (oben) und ab 1977 (unten) (1:10)

Für alle DB-Güterwagen des öffentlichen Verkehrs entfiel am 1. Januar 1978 die Anschrift „Gew“ (für Gewogen) mit Werkstattnummer und Wiegedatum am Langträger bzw. an der Seitenwand links. Lediglich für die Dienstgüter-, Bahndienst- und Privatgüterwagen blieb es weiterhin gültig, weil diese Gattungen noch nicht in der zentralen Kartei der DB erfasst waren.¹⁴¹

Eine sehr lange Lebensdauer war der schon zur Länderbahnzeit eingeführten Anschrift „Nur für Übergangszettel“ nebst Zettelastraster beschieden: Erst mit Verfügung vom 12. Juli 1979 wurde auf diese Anschriften verzichtet.¹⁴²

In der Sitzung des UIC-Ausschusses in Paris im Juni 1979 wurde beschlossen, neue Piktogramme bei den Drehgestellwagen mit Teleskophauben und Lademulden für Blechrollen einzuführen. Diese Piktogramme bedeuteten: „Fahrverbot für Wagen mit geöffneten Hauben“ bzw. „Stellung der Festlegearme für Coils“. Sie wurden für Neubauwagen ab 1. Januar 1980 als verbindlich vorgeschrieben. Gleichzeitig war die Anbringung des Ladeschemas für Coil-Transporte international vorgeschrieben worden.¹⁴³

Kennzeichen mit Fernwirkung an Güterwagen

Im April 1974 wurde angeordnet, dass Fad-Wagen mit hydraulisch betätigten Ladeklappen mit dem Buchstaben H in großer Schrift an einer Seitenwandklappe jeder Wagenseite zu kennzeichnen sind. Ein großes M bedeutete, dass der Wagen hydraulisch betätigte Ladeklappen mit magnetischer Auslösung besitzt. Fad-Wagen für den 4000-t-Zug,¹⁴⁴ die mit einer Aufnahme für die Mittelpufferkupplung ausgerüstet waren, erhielten vor diesen Zeichen eine große weiße Kreisfläche. Tads-Wagen für Schwefelkies wurden durch ein großes auf der Spitze stehendes Quadrat gekennzeichnet. Weitere derartige Zeichen mit Fernwirkung kamen 1995 hinzu. Diese sind im Anhang auf Seite 250, Pos. 80 bis 83 dargestellt.



Sonderzeichen für Güterwagen (1:50)

Es bedeutet dabei:

Kreis	Wagen mit Mittelpufferkupplung für den 4000-t-Zug
Buchstabe H	Schüttgutwagen mit hydraulischer Klappenbetätigung ¹⁴⁵
Buchstabe M	Schüttgutwagen mit Magnetbetätigung
Buchstabe F	Schüttgutwagen mit hydraulischer Klappenbetätigung und mit Funkbetätigung
Trapez	Wagen mit Festlegeeinrichtungen für Schmalbandcoils (ab 1982)
Buchstabe T	Wagen mit Festlegeeinrichtungen für Schmalbandcoils (ab 1987)
Quadrat	Wagen für den Schwefel-Kies-Verkehr.

International einheitliche Kennzeichnung der Gattungen ab 1980

Am 1. Januar 1980 trat zur leichteren und genaueren Identifizierung der Güterwagen eine neue Gattungskennzeichnung in Kraft. Gegenüber den bisherigen Bestimmungen wurde nunmehr verbindlich vorgeschrieben, dass alle Mitgliedsbahnen der UIC und der OSShD ihre Güterwagen einheitlich kennzeichnen. Die Einzelheiten hierzu sind im Anhang, Abschnitt „Internationale Kennzeichnung der Güterwagen ab 1980“ dargestellt.

Die seit 1964 an den umgezeichneten Güterwagen links vom Gattungszeichen angebrachte Kreisfläche wurde weggelassen, womit gleichzeitig gekennzeichnet war, dass der Wagen nach den geänderten Richtlinien von 1980 beschriftet ist.

Bei dieser Umbezeichnung wurden die Privatgüterwagen, die bisher mit der 0 in der 5. Stelle der Wagennummer bezeichnet waren, mit denen für die jeweilige Bauart gültigen Nummern nummeriert.

Die Umbeschriftung der Güterwagen sollte bis zum 31. Dezember 1986 abgeschlossen sein.



Die seit 1980 übliche Form der Anschriften an gedeckten Güterwagen ist auf diesem Bild zu erkennen. Der Hbbillns 305 besitzt ein sehr umfangreiches Lastgrenzraster mit Angaben für die Geschwindigkeitsklassen 90 km/h, 100 km/h und 120 km/h im internationalen Verkehr. Auf DB-Strecken sind bei 100 km/h höhere Lastgrenzen festgesetzt. Die Angaben zur Ladefläche, Lade- und Wagenlänge sowie zum Eigengewicht entsprechen den bisherigen Gepflogenheiten. Das Bremsgewicht der Handbremse ist rot eingrahmt, um zu kennzeichnen, dass die Handbremse nur vom Boden her bedient werden kann. Wegen der Bauart des Langträgers sind einige der dort vorgesehenen Anschriften an die Unterkante der Schiebewände verlegt. Bemerkenswert ist schließlich das orientrote DB-Zeichen von 1987. (Foto Nürnberg 1989 Hans Ulrich Diener)

Die ab 1980 international gültigen Regeln für die Bildung der Wagennummer, der Gruppenzeichen und der Kennbuchstaben sind in den Tabellen im Anhang, Abschnitt „Internationale Kennzeichnung der Güterwagen ab 1980“ (in den Tabellen von den Seiten 229-232) dargestellt. 1986 folgten weitere Änderungen, die sich zunächst nur an neu gelieferten Güterwagen auswirk-

ten, ab Sommer 1988 hat die Deutsche Bundesbahn dann auch ihre Bestandsfahrzeuge entsprechend umgezeichnet. Am auffälligsten war dabei die Einführung des Kennbuchstabens „n“ für Wagen mit erhöhten Lastgrenzen: über 30 t bei Wagen mit zwei Achsen, über 40 t bei Drei-, über 60 t bei Vierachsern und über 75 t bei Wagen mit sechs und mehr Achsen.

1989 folgte erneut eine Änderung in Bezug auf die Betriebsnummern: Dem 1980 freigewordenen Nummernbereich mit 0 an der 5. Stelle der Wagennummer wurden die Güterwagen mit öffnungsfähigem Dach zugeordnet, nachdem sich herausgestellt hatte, dass der Nummernbereich 5 für diese und die offenen Güterwagen der Regelbauart nicht ausreichte.¹⁴⁶ Aufgrund neuer Güterwagenbauarten und Ausmusterung älterer Güterwagen hatte sich der Plan für die Bauartnummern der Bundesbahngüterwagen kontinuierlich weiterentwickelt. Eine Zusammenstellung der seit 1988 gültigen Bauartnummern und deren Zuordnung zu den einzelnen Bauarten enthält folgende Tabelle.

Bauartnummern für DB-Güterwagen (1988)

Bauartnummer von	Bauartnummer bis	Bedeutung	Gattung
000	004	Schmalspurgüterwagen	
012	050	zweiachsige offene Güterwagen	E
051	052	vierachsige offene Güterwagen	Ea
061		zweiachsige offene Güterwagen	El-u, Eo-u
085	091	zweiachsige offene Güterwagen	Fc
106		vierachsige offene Güterwagen	Eaos
120	132	zweiachsige offene Güterwagen	F
150	186	vierachsige offene Güterwagen	Fad, Fal
205	257	zweiachsige gedeckte Güterwagen	G

Bauartnummer von	Bauartnummer bis	Bedeutung	Gattung
294	306	zweiachsige gedeckte Güterwagen	H
379	411	Kühlwagen	I
442	444	zweiachsige Rungenwagen	K
538	555	Doppelstockwagen	La
569		zweiachsige Fährbootflachwagen	Lfs
571	575	zweiachsige Containertragwagen	Lgjs
578	591	Tragwagen für pa-Behälter	Lbs
598	599	Großbehältertragwagen	Lgjs
608		Huckepackwagen	Laa
631	637	zweiachsige Tiefladewagen	Ui
650	689	Drehgestellflachwagen	R
690	699	Niederflurwagen	S
701	717	Drehgestellflachwagen	Sd, Saa, Sks
718		vierachsige Wagen mit Haubenverdeck	Sgs
719		Drehgestellwagen mit festen Rungen	Sps
720	839	Drehgestell-Tiefladewagen	Uai, Uaai
845	893	zweiachsige Wagen mit öffnungsfähigem Dach	T, ohne Td
899	900	sechssachsige Wagen mit Haubenverdeck	Sahimms
908	909	zweiachsige Behälterwagen	Ucs
925	934	zweiachsige Selbstentladewagen	Td
946	947	vierachsige Behälterwagen	Uac
959	968	vierachsige Selbstentladewagen	Tad, Tal
999		Behälterwagen für flüssige oder gasförmige Güter	Us



Der Schiebedachwagen Tms 851 DB 01 80 075 8 071-7 wurde 1997 aufgenommen, zeigte aber noch die Anschriften, wie sie ab 1980 vorgeschrieben waren. Gut zu sehen sind die umfangreichen, mehrsprachigen Bedienungshinweise rechts unter dem Dach. (Foto Nürnberg 1997 Hans Ulrich Diener)

Weitere Entwicklung 1980 bis 1993

Im Jahr 1981 wurde die bisherige DIN 1451 zurückgezogen und in überarbeiteter Form unter dem Titel „Serifenlose Linear-Antiqua“ neu herausgegeben. Dabei wurden die Buchstaben und Ziffern als „Schrift für den Straßenverkehr“ oder als „Schablonenschrift für Gravieren und andere Verfahren“ neu gezeichnet und im Teil 2 bzw. Teil 4 der DIN 1451 veröffentlicht. Die Konstruktionsprinzipien behielt man zwar bei, das Verhältnis der Buchstabenbreite zur Strichstärke wurde jedoch gegenüber der früheren Eng- und Mittelschrift teilweise abgeändert. Auch die Form einiger Buchstaben und Ziffern änderte sich.

Die Deutsche Bundesbahn hat die neuen Schriftformen der DIN 1451 zunächst jedoch nicht für die Beschriftung ihrer Fahrzeuge übernommen, sondern 1982 eine eigene Norm mit der Bezeichnung BN 11009 (BN = Bundesbahn-Norm) aufgestellt, die genau die Vorschriften der alten DIN 1451 für die Eng- und Mittelschrift enthielt.

In den Anschriftenzeichnungen wurde der Hinweis auf DIN 1451 nach und nach durch BN 11009 ersetzt. Damit wurde erreicht, dass die zahlreich vorhandenen Anschriftensablonen und die vorrätigen Anschriftenübertragungsbilder nach alter Norm weiter verwendet werden konnten. Eine Umstellung auf die neue Normschrift bei den Fahrzeuganschriften hätte hingegen sehr hohe Kosten verursacht.

Später sah man dennoch Wagen, an denen die neuen Formen der Normschrift nach DIN 1451 von 1980 bzw. 1987 zu finden waren. Dies lag in erster Linie daran, dass die Hersteller der Selbstklebilder oder Schriftschablonen für andere Auftraggeber nun bereits nach den neuen Normen arbeiteten und gelegentlich solche Bilder auch an die Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn bzw. an die Wagenbauanstalten lieferten.

Im Februar 1980 wurde angeordnet, dass künftig die Anschrift „Br2“ neben dem Untersuchungsraster nicht mehr anzuschreiben ist.¹⁴⁷ Gleichzeitig entfielen die Kennzeichen und Hinweise auf die Bremshandräder, Letztere waren dann nur noch narzissengelb (RAL 1007, später goldgelb RAL 1004) zu streichen.

Nach HVB-Verfügung vom 30. März 1982 war im Rahmen der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge die Kennzeichnung der Güterwagen, die auch für 90 km/h mit der Lastgrenze des Normalregimes geeignet sind, und deren Lastgrenzraster dies bis dahin nicht auswies, einzuleiten. Zu diesem Zweck wurde das Lastgrenzraster bei Bedarf um die Zahl 90 erweitert und entsprechend an den Güterwagen angeschrieben.¹⁴⁸

1982 wurden 40 Wagen der Bauart Shimms 708, die mit besonderen Festlegeeinrichtungen für Schmalbandcoils ausgerüstet waren, durch eine weiße Trapezfläche in der rechten Hälfte der Wagenseite in auffälliger Form gekennzeichnet. Ab 1987 erhielten solche Wagen stattdessen das Zeichen T in gleicher Größe.

Im August 1983 wurden die bisherigen Werkstättenkurzzeichen im REV-Raster und bei anderen Anschriften, die sich auf die Abnahme und Instandhaltung der Güterwagen

beziehen, durch neue Abkürzungen ersetzt.¹⁴⁹ Waren die Werkstättenkurzzeichen bisher Abkürzungen des jeweiligen Ortsnamens (z. B. Har für Harburg), so enthielten die neuen Bezeichnungen eine Codierung der Direktion, des Ortsnamens und zusätzlich den Buchstaben X als Kennzeichen für AW. Das AW Hamburg-Harburg hatte nun die Bezeichnung AHARX (A für BD Hamburg, HAR für Harburg und X für AW). Im REV-Raster und bei anderen Untersuchungsanschriften gibt es als Werkstättenkurzzeichen auch eine dreistellige Zahl statt der Abkürzung. Hierbei handelt es sich um Wagen, die in Privatwerken untersucht worden waren.

Seit 1985 trugen Wagen, die nicht allen Vorschriften des RIV entsprachen, den „Vereinbarungsraster“ an den Seitenwänden oder Langträgern. Aus dieser Anschrift ging hervor, bei welchen ausländischen Bahnverwaltungen diese Wagen auf Grund besonderer Vereinbarungen mit der Eigentumsbahn verkehren durften. Handelte es sich dabei um Privatwagen, die dort mit kommerziellen Einschränkungen zugelassen waren, so befand sich neben dem Vereinbarungsraster ein achtermiger Stern (siehe Seite 185 rechts).

Wagen, bei denen wegen ihrer Bauart (z. B. steifes Unterstell, Einfachschaken) die Tragfedern immer paarweise auszutauschen sind, wurden ab 1985 mit einem besonderen Zeichen versehen, um die Arbeit des für die Wagenunterhaltung zuständigen Personals zu erleichtern.¹⁵⁰ An Wagen, bei denen zwischen Rahmen und Drehgestellen bzw. Radsätzen bauartbedingt ein höherer elektrischer Widerstand als 0,15 Ω bestand, musste eine elektrisch leitende Verbindung vorhanden sein, 1986 wurde zu deren Kennzeichnung das Symbol für Erdleitungsverbindung vorgeschrieben.¹⁵¹

Im Juli 1986 wurde angeordnet, die seit 1970 vorgeschriebene Bezeichnung von nicht RIV-fähigen Güterwagen durch die Anschrift „Darf den Bereich der DB nicht verlassen“ nicht mehr anzubringen bzw. zu entfernen.¹⁵²

Im Hinblick auf die weitere Beschleunigung des internationalen Güterverkehrs erhielten ab 1986 alle nicht S- oder SS-fähigen Güterwagen, die lauffechnisch für Geschwindigkeiten von 100 km/h oder 120 km/h geeignet sind, eine Zusatzkennzeichnung vor oder hinter dem Lastgrenzraster bzw. dem Vereinbarungsraster in Form von einem bzw. zwei fünfarmigen Sternen (siehe Anhang S. 244, Pos. 21 bis 23).

Mit der Einführung eines neuen Farbkonzepts bei den Reisezugwagen 1987 erschien auch ein farbiges DB-Zeichen an den Fahrzeugen der DB. Es zeigte reinweiße Buchstaben auf orientrotem Grund, ggf. mit weißem Trennrand für rote Flächen. Auch neue Güterwagen wurden mit diesem Zeichen ausgestattet.¹⁵³

Güterwagen, die DB-intern auf bestimmten LZB-Strecken für 120 km/h zugelassen werden konnten, aber nicht mit zwei Sternen gemäß UIC versehen werden durften, wurden ab 1990 durch eine weiße Kreisfläche über oder unter dem Lastgrenzraster gekennzeichnet.



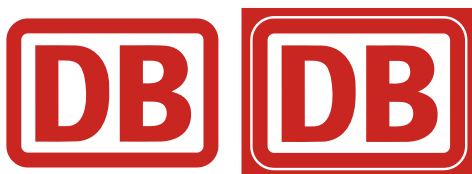
Auch ein Güterwagen: Das Drehgestell für den „RoadRailer“ der Uss 982 DB 81 80 950 0 002-7 ist weitestgehend nach den Regeln der DB beschriftet, die Ziffern der Wagen- und Bauartnummer sind bereits nach DIN 1451, Teil 2, Schriftform A ausgeführt. Die Kreisfläche vor dem Gattungszeichen ist überflüssig. (Foto Kranichstein 1994 Hans Ulrich Diener)

Deutsche Bahn AG

Eigentumsbezeichnung

Als Eigentumsbezeichnung für die Güterwagen galt auch nach der Gründung der Deutschen Bahn AG das DB-Zeichen. Es wurde aber 1993 aus dem bekannten DB-Zeichen von Prof. Ege durch Kurt Weidemann weiterentwickelt zu einer moderneren und dynamischeren Form. Das Ergebnis war ein DB-Zeichen, das sich hauptsächlich durch den Tausch der Farben (rot für die Buchstaben, weiß für den Untergrund) vom herkömmlichen Zeichen unterschied. Die Buchstaben DB wurden verschlankt und ohne Serifen ausgeführt. Dieses Zeichen wurde ab 1994 recht zügig an den vorhandenen Güterwagen der DR und DB angebracht. Bei Wagen mit rotem Grundanstrich wurde das Zeichen mit einem Trennrand versehen.

Am 1. Januar 1999 nahm das Unternehmen DB Cargo AG seine Geschäftstätigkeit auf. Es war aus dem Unternehmensbereich Güterverkehr der DB AG hervorgegangen, der zuvor bereits als Geschäftsbereich DB Cargo firmierte. Der Schriftzug DB Cargo erschien in auffallend großen Lettern an den Güterwagen. Insbesondere Neubauwagen, Umbauwagen und solche, die den neuen Anstrich in Verkehrsrot RAL 3020 erhielten, wurden damit ausgerüstet. Bei diesem Zeichen ist aufgefallen, dass in manchen Werken die Typographie der Anschrift beim Erstellen der Schablonen nicht wie vorgeschrieben angewendet worden war, was zu erheblich von der Vorgabe abweichenden Anschriften führte.



Eigentumszeichen der Deutschen Bahn AG ab 1994, links für nicht rote, rechts mit Trennrand für rote Güterwagen (Rekonstruktion, 1:20 für Symbolhöhe 400 mm)



Eigentumszeichen DB Cargo für Güterwagen der DB ab 1997 (Rekonstruktion)

Zum 1. Januar 2000 wurde die DB Cargo AG aufgrund einer stärkeren internationalen Ausrichtung in Railion AG umbenannt. Der Schriftzug DB Cargo an den Güterwagen wurde nach und nach durch das Zeichen Railion abgelöst. Dieses Zeichen entwickelte dann, bedingt durch die Beteiligungspolitik der DB AG und anderer europäischer Eisenbahnen und Logistikkonzerne¹⁵⁴, eine Eigendynamik mit folgenden Varianten (Schriftzug verkehrsweiß, Quadrat kobaltblau):



Eigentumszeichen Railion Ausführung 1 ab 2000 (Rekonstruktion)



Eigentumszeichen Railion Ausführung 2 ab 2002 (Rekonstruktion)



Eigentumszeichen RAILION DB Logistics ab 2006 (Rekonstruktion)

Die nächste Umbenennung des Güterverkehrsunternehmens der Deutschen Bahn erfolgte 2009, der Name lautete dann DB Schenker Rail AG.



Eigentumszeichen DB Schenker ab 2008 (Rekonstruktion)

Nachdem zahlreiche Unternehmen, die am Logistikmarkt als Wettbewerber zur Deutschen Bahn auftraten, ihre Transporte nicht unter dem Namen eines Konkurrenzunternehmens abwickeln wollten, führte u. a. der damit verbundene Auftragsrückgang zur erneuten Umbenennung der Güterverkehrssparte in DB Cargo zum 1. Januar 2016. Als Eigentumszeichen gilt seitdem wieder das Zeichen der DB AG (Seite 158 links unten).¹⁵⁵ Trotz der Umbenennung des Unternehmens, können 2016 noch neu lackierte Güterwagen der Gattung Hccrs angetroffen werden, die den Schriftzug DB Schenker tragen, allerdings mit einer den Unternehmensrichtlinien widersprechenden Schriftart (Mittelschrift DIN 1451 anstelle von DB-Type).



Eigentumszeichen DB Schenker an einem Wagen der DB Cargo 2016 (Rekonstruktion)



Flachwagen mit Plane Kijls 450 der DBAG, 41 80 338 4 091-3 mit einfachem DB-Zeichen (Foto Mannheim 2002 Hans Ulrich Diener)



Schüttgutwagen Falns 121 der DB Cargo, 82 80 664 6 292-4 (Foto Mannheim 1999 Hans Ulrich Diener)



Flachwagen mit Plane Kijls 450 der Railion AG,
41 80 338 4 091-3 mit Railion-Zeichen Ausführung 1
(Foto Mannheim 2002 Hans Ulrich Diener)



Offener Güterwagen Eaos-x 075 der Railion AG,
31 80 536 0 160-1 mit Railion-Zeichen Ausführung 2
(Foto Mannheim 2004 Hans Ulrich Diener)



Flachwagen mit Plane Rilns 655 der Railion AG,
31 80 355 3 981-1 mit Railion-DB-Logistics-Zeichen
(Foto Bebra 2007 Rudolf Ossig)



Schüttgutwagen Falns 121 der DB Schenker Rail
AG, 81 80 6646 194-3 (Foto Koblenz-Lützel 2014
Armin Schwarz)

Betriebsnummer, Landeskennzeichen, Halter

Seit 2004 bedeutet die Zahl 80 an der 3. und 4. Stelle der Wagennummer nicht mehr „Deutsche Bahn AG“, sondern „Deutschland“, und der Fahrzeugnummer wird anstelle des bisherigen Bahnkurzzeichens DB der Buchstabe D (für Deutschland) und hinter einem Bindestrich das Kurzzeichen des Fahrzeughalters (DB) hinzugefügt. Gleichzeitig wurde die Schreibweise der eigentlichen Betriebsnummer (Stellen 5 bis 11) gruppiert in 4 + 3 Stellen geändert. Damit sah die typische Betriebsnummer eines Güterwagens der Deutschen Bahn AG wie im Bild unten aus.



Anschriftenfeld an der Einheit aus
zwei gedeckten Wagen Hiirrs-tt
324, 42 80 2940 001-0 nach den
seit 2004 gültigen Regeln mit
Landes- und Einstellercode (Foto
2006 Roeland de Jong)

Seit Januar 2007 wird die Registrierung von Eisenbahnfahrzeugen beim EBA durchgeführt.¹⁵⁶ Die Aufnahme in das dafür eingerichtete nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR) war zunächst nur für Fahrzeuge verpflichtend, die nach dem 1. Januar 2007 eine Inbetriebnahmegenehmigung erhielten, sowie bei Halterwechsel oder Stilllegung. Bestandsfahrzeuge konnten die seitherige Bezeichnung beibehalten.

An Wagen, die den Bestimmungen des immer noch gültigen RIV entsprachen, wurde weiterhin die Anschrift „RIV“ neben bzw. unter der Zahl für das Austauschverfahren angebracht. 2009 trat an dessen Stelle die Anschrift „TEN-RIV“ bei Wagen, die auch mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI Wagen und TSI Betrieb) übereinstimmten.

Gattungsbezeichnung

1994 wurden außer den bislang üblichen Gattungsbezeichnungen für Einzelwagen auch für Gelenkwagen und Wageneinheiten Gattungszeichen festgelegt. Dabei wurden die Gattungsbuchstaben wie bei Einzelfahrzeugen verwendet. Für die jeweiligen Bezugswagen waren einheitlich Ladelängen zwischen 22 und 27 m zugrundegelegt worden, wobei man sich aber fragt, was eine Festlegung von Ladelängen bei einem Gelenkwagen oder einer Wageneinheit aus Kühl- oder Kesselwagen eigentlich bedeuten soll... Gelenkwagen und Wageneinheiten wurden mit unterschiedlichen Kennbuchstaben (z. B. r bzw. rr) bezeichnet. Die übrigen Eigenschaften wurden mit den bekannten Kennbuchstaben der Einzelfahrzeuge gekennzeichnet. Eine Zusammenstellung der gültigen Gattungs- und Kennbuchstaben für Einzelwagen, Gelenkwagen und Wageneinheiten ab 1994 enthält Abschnitt „Internationale Kennzeichnung der Güterwagen ab 1980“ im Anhang.

Nach dem Zusammenschluss der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG waren zahlreiche Reichsbahngüterwagen in den gemeinsamen Güterwagenpark aufgenommen worden, die im Gegensatz zu den Bundesbahngüterwagen die Gattungsschlüsselzahl

als Bauartmerkmal trugen. Diese Wagen erhielten nun zusätzlich auch eine dreistellige Bauartnummer nach DB-Schema, die Gattungsschlüsselzahl - nun Gattungskennzahl genannt - wurde aber aus praktischen Gründen am Wagen noch beibehalten; sie sollte erst später getilgt werden.

Eine Übersicht über die ab 1994 gültigen Gattungs- und Kennbuchstaben enthält Abschnitt „Internationale Kennzeichnung der Güterwagen ab 1994“ im Anhang.

Lastgrenzraster

Ab Mitte der 90er-Jahre ist in den – zum Teil immer größer und weniger übersichtlich werdenden – Lastgrenzrastern und Vereinbarungsrastern die Dimension der Gewichtsangaben (t) nicht mehr angeschrieben. Damit sahen sie wie folgt aus:

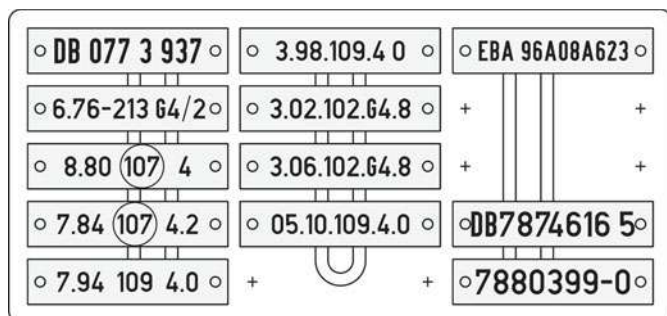
	A	B	C	D	
S	63,0	75,0	87,0	102,0	★ ★ ★
SS	00,0				

DB ÜBB	D
100	30,0

Lastgrenzraster (oben) und Vereinbarungsraster (unten) (Beispiele 1:20)

EBA-Kennnummer

Da die Zulassung der Schienenfahrzeuge nicht von dem formal privaten Bahnunternehmen Deutsche Bahn AG wahrgenommen werden konnte, musste sich eine staatliche Einrichtung – das Eisenbahn-Bundesamt – darum kümmern. Als Kennzeichen für die Zulassung von Güterwagen wurde die sogenannte EBA-Kennnummer eingeführt, aus der Jahr und Monat der Antragstellung zur Zulassung, eine fortlaufende Nummerierung der Anträge, die Bauartenfolge je Antragstellung und fortlaufende Nummern hervorgingen. Diese Informationen wurden auf einem Messingschild eingeprägt, das auf dem Untersuchungsschild angenietet wurde.



Untersuchungsschild am Zaces 33 80 787 4 616-5 mit EBA-Schild „EBA96A08A623“ oben rechts; oben links die ursprüngliche Fahrzeugnummer, darunter und in der Mitte Daten, Orte und Arten der ausgeführten Untersuchungen, unten rechts (von unten nach oben) die weiteren Betriebsnummern

Weitere Anschriften

In der europäischen Norm DIN EN 15877-1 wurden 2009 viele Kennzeichnungen der Güterwagen zusammengefasst, ein Teil davon war bereits zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn für Güterwagen vorgeschrieben, andere kamen im Laufe der Zeit hinzu. Die neueren Kennzeichen werden nachfolgend aufgelistet.¹⁵⁷ Sie sind im Anhang, Abschnitt „Internationale Kennzeichnung der Güterwagen ab 2009“ ab Seite 237 dargestellt.

Kanaltunnel

Mit der Aufnahme des Verkehrs zwischen dem europäischen Festland und Großbritannien im Jahre 1994 wurde eine Kennzeichnung der hierfür eingerichteten Wagen erforderlich. Sie wurden einerseits durch die Kennbuchstaben f oder ff beim Gattungsbuchstaben bezeichnet und erhielten zusätzlich das Kanaltunnelzeichen. Wagen mit den Kennbuchstaben fff dürfen nach Großbritannien nicht durch den Kanaltunnel verkehren.

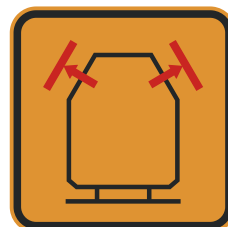


Zeichen für Kanaltunnel (1:10)

Lademaßüberschreitung, Wagenbegrenzungslinien

Mit der vermehrten Verwendung von großräumigen Güterwagen, die bereits konstruktiv die Grenzen des internationalen Lademaßes überschritten, wurde das Zeichen für Lademaßüberschreitung für die betreffenden Wagen vorgeschrieben (folgendes Bild). Außerdem hatte sich gezeigt, dass die Kennzeichnung der kinematischen Begrenzungslinie der Wagen aus Sicherheitsgründen für den internationalen Verkehr notwendig war, weil verschiedene Bahnverwaltungen in Europa unterschiedliche Profile des lichten Raums anwendeten. Das Zeichen für Begrenzungslinie wurde eingeführt, wobei die Angaben G1, G2, GA, GB oder GC die jeweilige Begrenzungslinie des Fahrzeuges bezeichneten. Rechts neben diesem Eintrag konnten noch abweichende Angaben für die Wagenaufbauten (G1, G2, GB1, GB2 usw.) und für den unteren Bereich (Gl1, Gl2, Gl3 usw.) eingetragen werden (Bild ganz unten).

Zeichen für Lademaßüberschreitung (1:10)



Zeichen für Begrenzungslinie G1 (1:10)

Laderaum

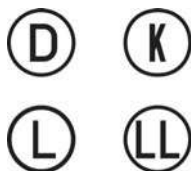
Das von der Deutschen Reichsbahn verwendete Bildzeichen aus einem stilisierten perspektivisch gezeichneten Quader mit der Angabe des Laderaums in Kubikmetern wurde modifiziert und löste an den ehemaligen Bundesbahn-Schüttgutwagen die bisherige einfache Anschrift „75,0 m³“ ab (folgendes Bild).



Zeichen für Laderaum
(1:10)

Scheibenbremsen, Bremsklotzsohlen

Für Scheibenbremsen, Verbundstoff-Bremsklotzsohlen mit hohem, mittlerem und niedrigem Reibwert wurden Kennzeichen eingeführt, die in der Nähe der Anschrift für die Bremsbauart angebracht wurden (folgendes Bild).



Kennzeichen für Scheibenbremsen (D), Verbundstoff-Bremsklotzsohlen mit hohem (K), mittlerem (L) und niedrigem Reibwert (LL) (1:10)

Kennzeichen mit Fernwirkung an Güterwagen

Seit 1995 wurden weitere Sonderzeichen mit großer Fernwirkung an bestimmten Güterwagen angebracht, die wiederum besondere Eigenschaften dieser Wagen signalisierten (Bild unten).



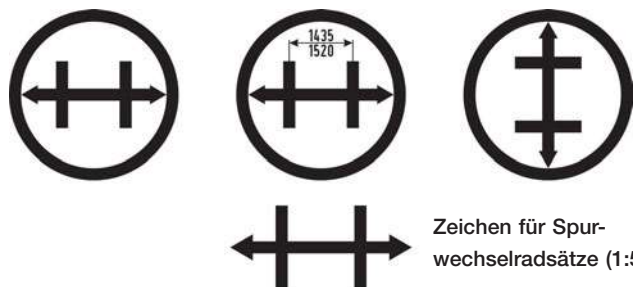
Sonderzeichen für Güterwagen (1:20)

Es bedeutete dabei:

Kreisringfläche	Wagen mit Radsatzlast über 22,5 t
Buchstabe U	Wagen mit Muldenauskleidung
Buchstaben TU	Wagen mit Festlegeeinrichtungen für Schmalbandcoils und Muldenauskleidung
Buchstaben TTU	Wagen mit stufenlos verstellbarer Festlegeeinrichtungen für Schmalbandcoils und Muldenauskleidung.

Spurwechselradsätze

Für die Kennzeichnung von Spurwechselradsätzen wurden nachstehende Zeichen eingeführt. Diese Zeichen werden zusammen mit dem Übergangszeichen E für die Breitspurstrecken in Spanien und Portugal (1668 mm), Finnland (1524 mm) und Russland (1520 mm) angebracht (folgendes Bild).



Zeichen für Spurwechselradsätze (1:5)

Es bedeutete dabei:

oben links	Wechselradsätze für Spurweite 1520 mm
oben mitten	Wechselradsätze für Spurweite 1520 mm, Nennspurweite = 1435 mm
oben rechts	Wechselradsätze für Nennspurweite 1435 oder 1668 mm
unten	Wechselradsätze, Nennspurweite = 1520 mm

Warn- und Verbotsszeichen

Aufgrund von Unfällen durch Berührung mit der Fahrleitung wurde ein besonderes Bildzeichen eingeführt, das in einem Dreieck vor der Gefahr der Hochspannung warnt und in einer Kreisringfläche ein Symbol für das Verbot des Besteigens der Wagen zeigte (Bild Seite 163 links oben). Dieses Bildzeichen musste 1995 in kurzer Frist an allen in Frage kommenden Wagen angebracht werden.¹⁵⁸ Zunächst war der Hintergrund des Bildzeichens weiß, später wurde aufgrund internationaler Regelungen auf blau umgestellt.



Warnzeichen Gefahr durch Fahrdraht, Verbot Wagen zu besteigen (1:10)

Wirkung der Feststellbremse

Nach Einführung von Verbundstoff-Bremsklotzsohlen mit geringeren Reibwerten musste ab 2008 an bestimmten Wagen ein Kennzeichen angebracht werden, aus dem die Wirkung der Feststellbremse bei Abstellung in Neigungen hervorging (Bild unten). Dieses Zeichen wird verwendet, wenn die größte zulässige Neigung kleiner als 4 % ist.



Zeichen für die größte Neigung für die Wirkung der Feststellbremse (1:10)

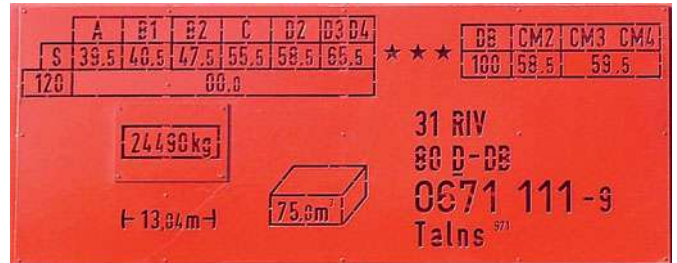
Schriftarten

Nachdem noch lange Zeit die Anschriften an Güterwagen gemäß den Normen DIN 1451 von 1952, BN 11010 bzw. TGL 0-1451 ausgeführt worden waren, setzten sich bei der Deutschen Bahn AG die Schriftarten nach DIN 1451 von 1987 Teil 2, Schriftformen A und B, und Teil 4, Schriftformen G und H nach und nach durch. Grundsätzlich ist aber festzustellen, dass diese Schriftarten nicht mehr so einheitlich angewendet wurden, wie das zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn der Fall war. Mitunter werden sogar auch andere Schriften verwendet, was unter anderem auf die vermehrte Lieferung von Güterwagen aus dem Ausland und auf die Ausbesserung von Güterwagen in privaten in- und ausländischen Werken zurückzuführen ist. Zuweilen wirkt die Beschriftung insbesondere wegen der Verwendung unterschiedlicher Typen in einer Anschrift oder durch handschriftliche Zusätze wenig ästhetisch. Eine besondere Technik hat man sich bei den Schüttgutwagen, die vorwiegend für die Beförderung von Kalk verwendet werden, einfallen lassen: Hier werden die Anschriften mit Hilfe von Laserstrahlen aus Blechtafeln herausgeschnitten, da diese Wagen sehr schnell verschmutzten und die Anschriften

dadurch unleserlich wurden. Bei diesem Verfahren entstehen zwangsläufig Stege, um die Inseln der Buchstaben zu halten. Eine Herausforderung dürfte die nachträgliche Änderung von Betriebsnummern oder Gewichtsangaben sein.



Ungewöhnlich bezeichnet ist dieser einstöckige Wagen für Kraftfahrzeuge im Syltverkehr mit der eigentlichen Bezeichnung Sdoorss 991: Er trägt eine Betriebsnummer nach den Regeln der Reisezugwagen 65 80 980 4 007-9 und das selbst für Reisezugwagen ungewöhnliche Gattungszeichen DD, welches ja für doppelstöckige Gepäckwagen gilt. Der Buchstabe H hinter der Betriebsnummer bezeichnet den 8. Teil einer achteiligen Wageneinheit. (Foto Berlin 2000 Dietmar Lehmann)



Ausgeschnittene Anschriften an einem Schüttgutwagen der Schenker Rail Talns 971, 31 80 0671 111-9 (Foto Lintorf 2008 Bernd Bastisch)



Durch Kalkbeförderung verschmutzter Schüttgutwagen Talns 968, 83 80 066 5 012-4 mit ausgeschnittenen „Anschriften“ (Foto Bebra 2005 Rudolf Ossig)

In diesem Kapitel wurde die Entwicklung der Bezeichnung von Güterwagen bei den deutschen Staatseisenbahnen in groben Zügen dargestellt.

Es ist zu beobachten, dass im Laufe der Zeit die Anzahl und der Umfang der Anschriften zugenommen hat. Insbesondere die Anschriften der Lastgrenzen haben in den letzten Jahren erhebliche Erweiterungen erfahren, und man kann sich fragen, ob die Unübersichtlichkeit dieser Anschriften der Lesbarkeit und Anwendung überhaupt noch zuträglich ist. Weiter gibt es heute eine Vielzahl von Bedienungsanleitungen und Warnzeichen, die viele Güterwagen „zieren“. Sicherlich sind solche Anschriften not-

wendig, aber wegen ihrer inflationären Menge leidet deren Wirkung.

Nicht alles, was zur Bezeichnung moderner Güterwagen zu sagen ist, konnte in diesem Kapitel berücksichtigt werden. Dies ist zum einen in dem nicht unbeschränkt zur Verfügung stehenden Raum dieser Schrift begründet, zum anderen in der Tatsache, dass gerade bei neueren Entwicklungen bei der Bezeichnung bis hin zu neuen Bildzeichen und Schriftarten zur Zeit vieles im Fluss ist. Der geneigte Leser möge deshalb verzeihen, wenn er trotz der Informationen in diesem Kapitel ausgerechnet auf seine präzise Frage keine konkrete Antwort findet.

BEZEICHNUNG von PRIVATGÜTERWAGEN



Länderbahnen

Zu Beginn des hier betrachteten Zeitraums war der Begriff des Privatgüterwagens noch nicht so deutlich abgegrenzt, wie wir es in diesem Buch machen. Erst mit dem verstärkten Aufkommen privater Unternehmen als Wagenbesitzer kann man von einer Unterscheidung zwischen Staatsbahngüterwagen und Privatgüterwagen sprechen. Die ersten Privatgüterwagen unterschieden sich hinsichtlich ihrer Bezeichnung somit nur unwesentlich von den Staatsbahngüterwagen.

Als Privatgüterwagen kamen in erster Linie Güterwagenbauarten in Frage, die für die Beförderung bestimmter Ladegüter oder für die Art der Beladung oder Entladung besonders eingerichtet waren und von den staatlichen Eisenbahnen wegen dieser Eigenschaften nicht vorgehalten wurden. Dazu zählten offene Güterwagen, Wärmeschutzwagen und Kesselwagen für flüssige und gasförmige Ladegüter.

Die Privatgüterwagen trugen das Eigentumszeichen der einstellenden Bahn. In Preußen durfte der heraldische Adler an den Privatgüterwagen nicht angebracht werden, es war nur der Name der einstellenden Eisenbahndirektion angeschrieben.

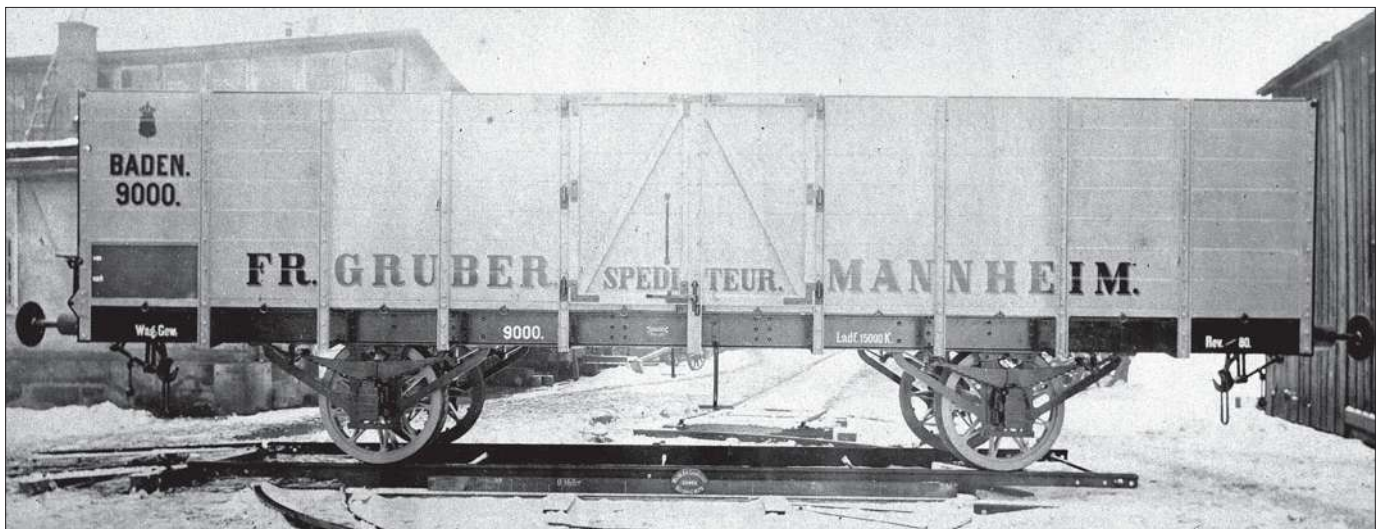
Die Nummerierung der Privatgüterwagen folgte zunächst

den individuellen Nummernplänen der Eisenbahnverwaltungen. Erst 1897 wurde mit einer Vereinheitlichung der Wagennummern begonnen, wonach bei vielen Verwaltungen für Privatgüterwagen die 502- und 600-Tausender Nummernkreise zu verwenden waren. Ab 1908 wurden die Privatgüterwagen zusätzlich mit dem P-Zeichen hinter der Wagennummer gekennzeichnet.

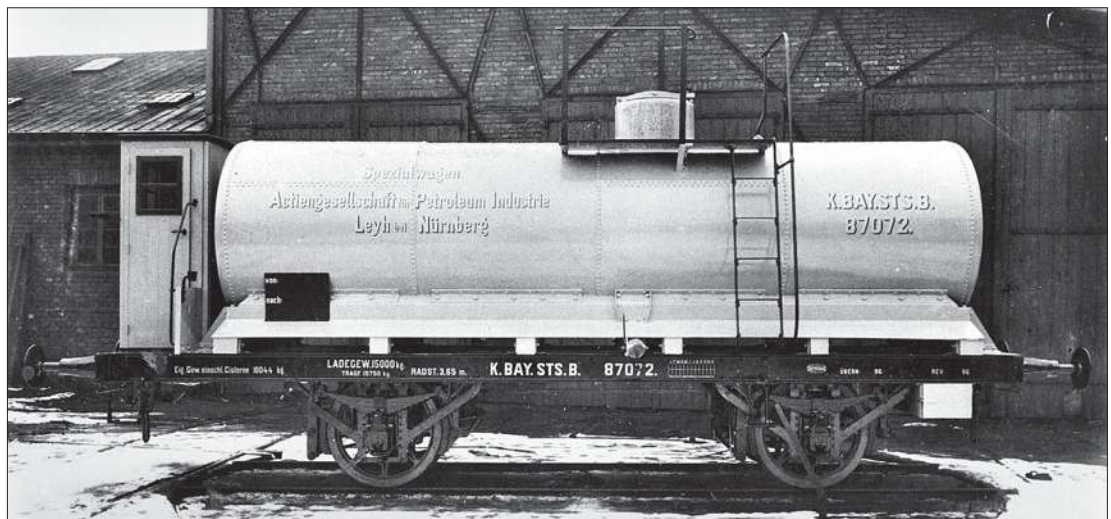
Die Nutzung der Außenflächen der Privatgüterwagen für Werbezwecke war nicht verbreitet. In den 90er-Jahren des 19. Jahrhunderts gab es aber auch Privatgüterwagen, die außer den amtlich vorgeschriebenen Anschriften Außenwerbung zeigten. Die folgenden Bilder geben Beispiele für Wagen mit und ohne Werbung.



Zeichen für Privatgüterwagen (1:5)



Offener Güterwagen Baden 9000 der Fa. Fr. Gruber Spediteur Mannheim (Werkfoto 1879 Nürnberg)



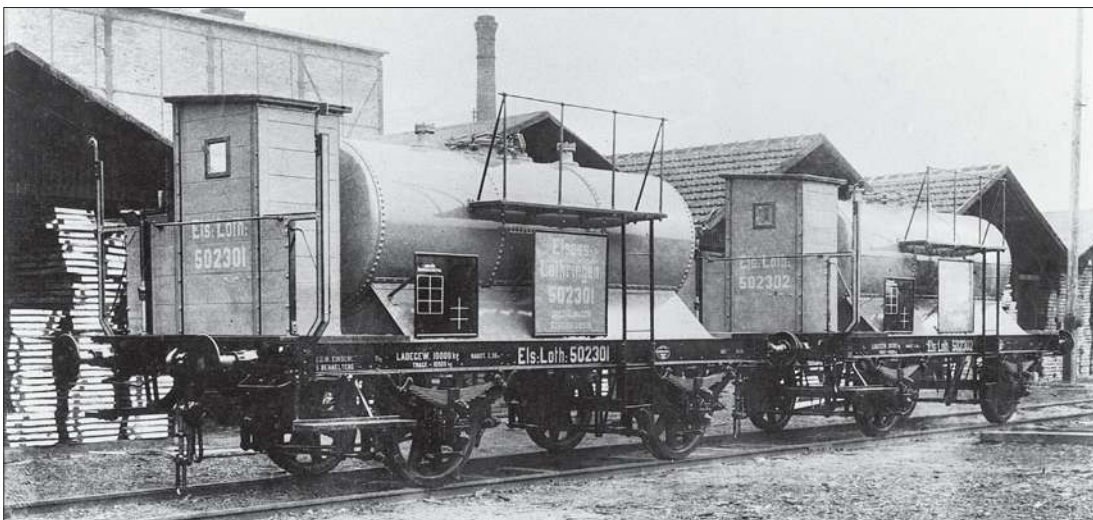
Petroleumkesselwagen Bayern 87072 der Actiengesellschaft für Petroleum-Industrie Leyhen bei Nürnberg (Werkfoto 1896 Nürnberg)



Bierkühlwagen Bayern 85425 der Freiherrlich von Tucherschen Brauerei Nürnberg (Werkfoto 1893 Nürnberg)



Spirituskesselwagen Bayern 502 070 der Spiritfabrik G. C. Krausser Nürnberg (Werkfoto 1897 Nürnberg)



Kesselwagen Elsass-Lothringen 502 301 und 502 302 (Werkfoto 1905 Mombach)



Offener Güterwagen Halle Omk 1900 der Niederlausitzer Glashüttenwerke Müller, Hoffmann & Co (Werkfoto 1900 Görlitz)



Chemiekesselwagen Magdeburg 502 095
der Chemischen Fabrik Aue bei Zeitz
(Werkfoto 1902 Werdau)



Spirituskesselwagen Sachsen 502 378 von Robert
Quaas, Inhaber von H. Bartels, Spritfabrik, Dresden-
Neustadt (Werkfoto 1903 Werdau)

Mineralölkesselwagen Württemberg
502 140 von Zeller und Gmelin, Mine-
ralöl-Raffinerie Eislingen; das Zeichen
für Privatgüterwagen ist noch nicht
angebracht. (Werkfoto 1907 Nürnberg)



Die Anschriften mit Bahnverwaltung, Wagennummer, P-Zeichen, Zettelraster und Doppelkreuz sind auf einer schwarzen Fläche am Kessel oder auf einer freistehenden Tafel im linksliegenden Drittel des Wagens mit den Abmessungen 1900 x 650 mm² angebracht, die schwarze Fläche bzw. das Firmenschild im rechten Drittel ist für den Namen und die Anschrift des Einstellers vorgesehen, die Abmessungen sind 1400 x 450 mm².

Am Langträger befinden sich die für alle Güterwagen vorgeschriebenen Anschriften, hinzu kommen der Rauminhalt des Behälters in Litern, das P-Zeichen hinter der Wagennummer, das Zeichen Bz bei Kesselwagen, die für Benzin geeignet sind, das Eigentümerschild (nur für Leihwagen).

1913 wurde die Größe der Anschriftentafel für Kesselwagen auf 2200 x 650 mm² erweitert, um dort auch die Angaben über das Ladegut und ggf. die Last in Tonnen je Meter anzuschreiben, wenn letztere 3,1 t/m überschreitet.¹⁶⁰



Tafel für amtliche Anschriften an Kesselwagen 1913 (1:25)

Mineralölkesselwagen Regensburg
502 331 der Benzinwerke Regensburg
GmbH (Foto 1920 Nürnberg)



Bierkühlwagen Mecklenburg-
Schwerin 600 042 der Vereins-
brauerei Mecklenburgischer
Wirte GmbH Lübz (Werkfoto
um 1905 Wismar)





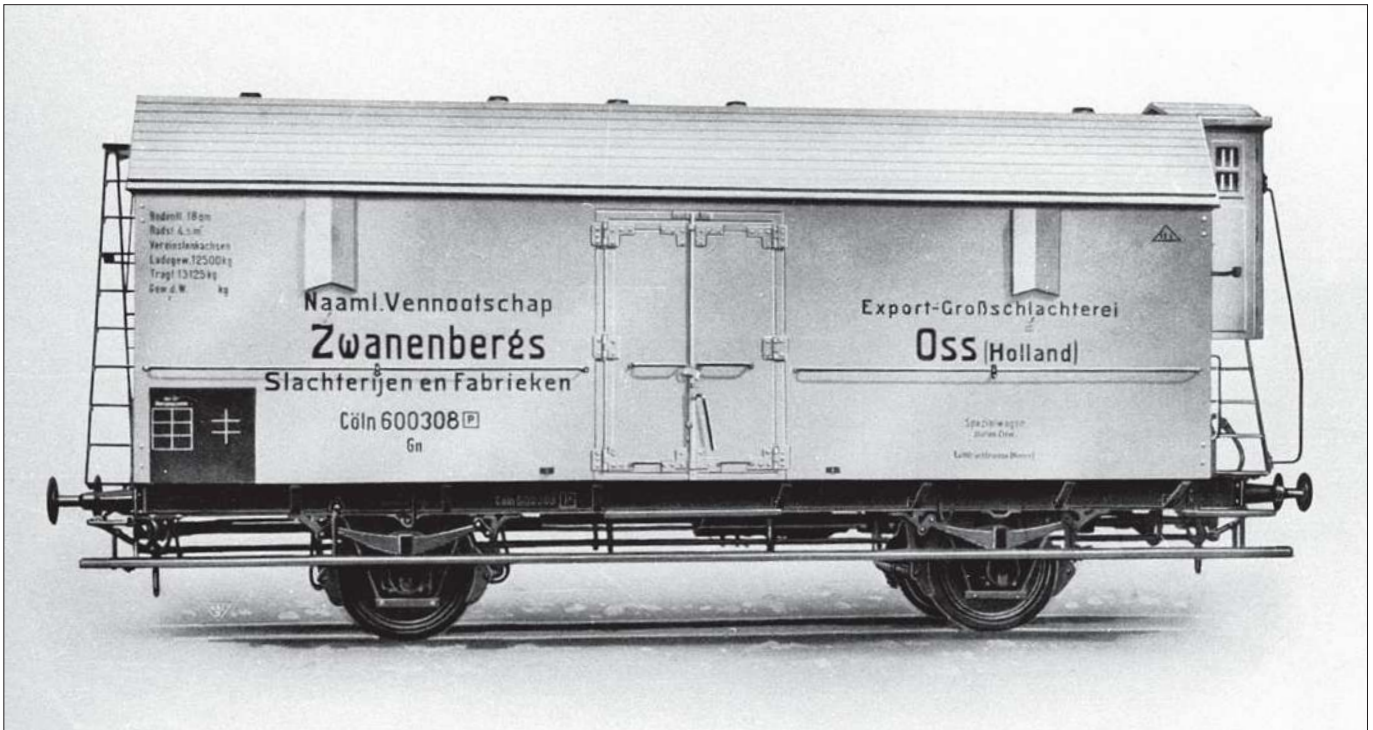
Weinkesselwagen Würzburg 503 305 der Deutschen Weinkesselgesellschaft Kitzingen a. Main (Werkfoto 1919 Nürnberg)



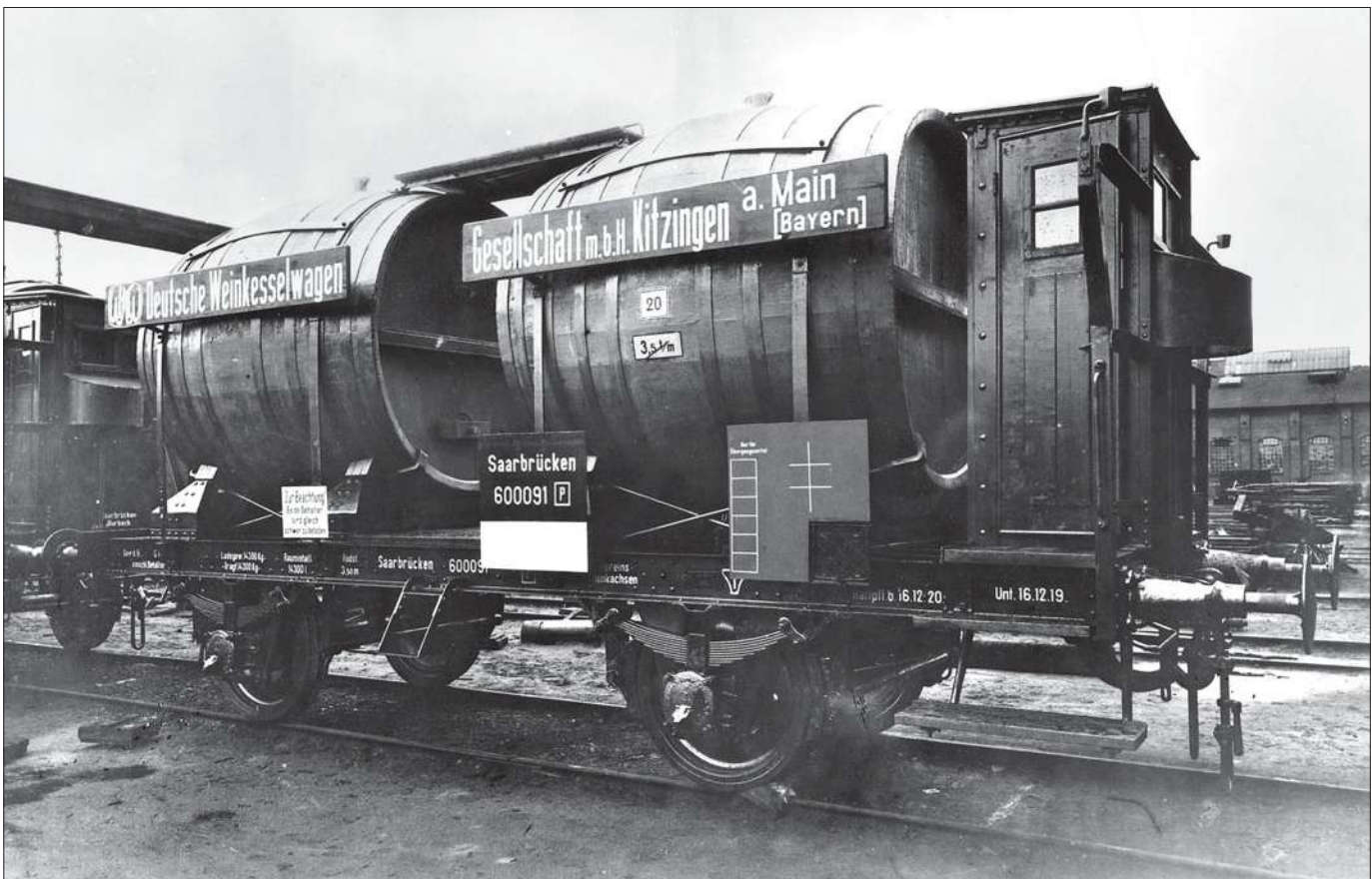
Mineralölkesselwagen Altona 505 211 der Kaiserlich Deutschen Marine (Werkfoto 1917 Görlitz)



Mineralölkesselwagen Berlin 504 739 von H. Wertheim Söhne, Mineralschmieröle, Berlin-Wannsee (Werkfoto 1916 Nürnberg)



Fleischkühlwagen Cöln 600 308 der Naaml. Vennootschap Zwaneberg Slachterijen Fabrieken Exportschlachtere Oss (Holland)
(Werkfoto um 1912 Wismar)



Weinkesselwagen Saarbrücken 600 091 der Deutschen Weinkesselgesellschaft Kitzingen a. Main (Werkfoto 1919 Nürnberg)



Mineralölkesselwagen Sachsen 505 088 der Inspektion der Kraftfahrtruppen, Betriebsstoff-Abteilung (Bekraft) Berlin (Werkfoto 1918 Görlitz)



Bierkühlwagen Württemberg 600 093 der Benediktiner Brauerei M. Leibinger Ravensburg (Werkfoto um 1905 Esslingen)

Deutsche Reichsbahn 1920 bis 1949

Die Vorschriften des Staatsbahnwagenverbandes galten weiterhin für die bei der Deutschen Reichsbahn eingestellten Privatgüterwagen. Der einzige Unterschied bestand in der neuen Eigentumsbezeichnung und ggf. in einer neuen Wagennummer. Erstere lautete künftig „Deutsche Reichsbahn“ und wurde oberhalb des Namens der einstellenden Reichsbahndirektion angeschrieben. Bei den ehemals bayerischen und preußischen Direktionen sowie in Oldenburg beschränkte sich die Änderung auf diesen Zusatz über dem bereits vorhandenen Namen des Bezirks. Bei den Wagen der anderen Verwaltungen (Baden, Mecklenburg-Schwerin, Sachsen, Württemberg) entfiel die bisherige Verwaltungsbezeichnung, stattdessen wurden „Deutsche Reichsbahn“ und der Name der jeweiligen Generaldirektion (Karlsruhe, Schwerin, Dresden bzw. Stuttgart) angebracht.

Wagennummern wurden nunmehr gemäß RIV nur aus der 500-Tausenderreihe verwendet, von denen bestimmte Nummerngruppen den einzelnen Reichsbahndirektionen und den



Tafel für amtliche Anschriften an Kesselwagen 1922 (1:25)

übrigen dem deutschen Eisenbahnverkehrsverband angehörenden Eisenbahnen zugeteilt waren.¹⁶¹

Bis 1933 waren zahlreiche Änderungen an diesem Nummernplan erforderlich geworden, weil die Zahl der Privatgüterwagen zugenommen hatte und deshalb weitere Nummerngruppen bei einzelnen Direktionen freigegeben werden mussten (Berlin, Karlsruhe, Oldenburg). Einzelne Direktionen waren zudem weggefallen (Kattowitz), andere umbenannt (Wuppertal) oder aufgelöst (Magdeburg) worden.¹⁶²

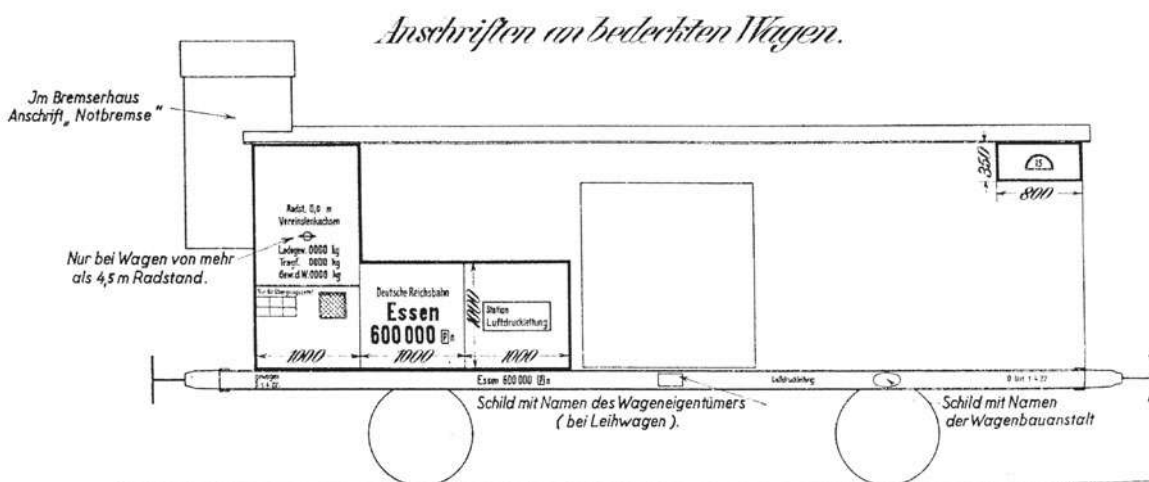
Betriebsnummern für Privatgüterwagen bei der Deutschen Reichsbahn und im Saargebiet 1922 und 1933

Nummernreihe			Direktion 1922	Direktion 1933
500 000	–	510 999	ED Essen	Rbd Essen
511 000	–	511 999	EGD Schwerin	Rbd Schwerin
512 000	–	513 999	EGD Stuttgart	Rbd Stuttgart
514 000	–	515 999	ED Ludwigshafen (Rhein)	Rbd Ludwigshafen (Rhein)
516 000	–	522 999	ED München	Rbd München
523 000	–	523 999	ED Oldenburg	Rbd Oldenburg
524 000	–	528 999	ED Altona	Rbd Altona
529 000	–	531 999	ED Berlin	Rbd Berlin
532 000	–	532 999	ED Osten in Berlin (Zoolog. Garten)	Rbd Osten in Frankfurt (Oder)
533 000	–	534 999	ED Breslau	Rbd Breslau
535 000	–	535 999	ED Cassel	Rbd Cassel
536 000	–	540 999	ED Köln	Rbd Köln
541 000	–	543 999	ED Elberfeld	Rbd Wuppertal
544 000	–	544 999	ED Erfurt	Rbd Erfurt
545 000	–	547 999	EGD Karlsruhe	Rbd Karlsruhe
548 000	–	555 999	EGD Dresden	Rbd Dresden
556 000	–	557 999	ED Frankfurt (Main)	Rbd Frankfurt (Main)
558 000	–	563 999	ED Halle (Saale)	Rbd Halle (Saale)
564 000	–	566 999	ED Hannover	Rbd Magdeburg
567 000	–	572 999	ED Kattowitz	unbesetzt (Vorratnummern)
573 000	–	573 999	ED Königsberg	Rbd Königsberg
574 000	–	576 999	ED Magdeburg	Rbd Magdeburg
577 000	–	578 999	ED Mainz	Rbd Mainz
579 000	–	579 999	ED Münster	Rbd Münster
580 000	–	580 999	ED des Saargebiets, Saarbrücken	ED des Saargebiets, Saarbrücken
581 000	–	581 999	ED Stettin	Rbd Stettin
582 000	–	582 999	ED Trier	Rbd Trier
583 000	–	583 999	Braunschweigische Landeseisenbahn-Ges.	ebenso

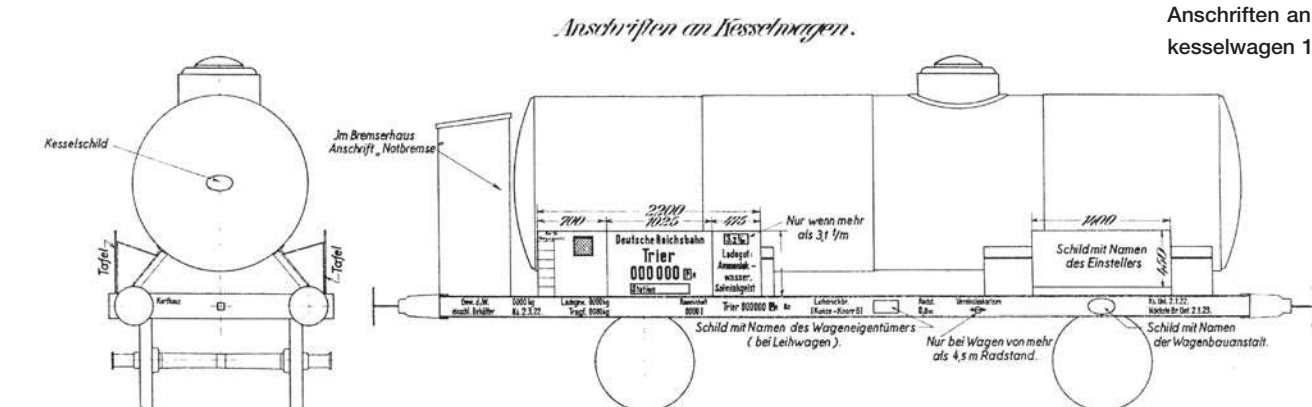
Nummernreihe			Direktion 1922	Direktion 1933
584 000	–	584 999	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Ges.	ebenso
585 000	–	585 999	Lokalbahn-Aktiengesellschaft München	ebenso
586 000	–	586 999	Lübeck-Büchener Eisenbahn-Ges.	ebenso
587 000	–	587 999	Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Ges.	ebenso
588 000	–	589 999	unbesetzt (Vorratnummern)	Rbd Oldenburg
590 000	–	590 999	unbesetzt (Vorratnummern)	Rbd Karlsruhe
591 000	–	591 999	unbesetzt (Vorratnummern)	Rbd Berlin
592 000	–	592 999	unbesetzt (Vorratnummern)	Rbd Köln
593 000	–	593 999	unbesetzt (Vorratnummern)	Rbd Mainz
594 000	–	599 999	unbesetzt (Vorratnummern)	unbesetzt (Vorratnummern)

Die in den Wagenpark der Reichsbahndirektion Oppeln eingestellten Privatgüterwagen trugen die Bahnbezeichnung Oberschlesien/Gorny Slask und die Nummern von 500 000 bis 505 000. Letztere sind unabhängig von dem Nummernplan der Privatgüterwagen der DRB zu sehen, da Oberschlesien/Gorny Slask als eigene Bahnverwaltung galt. 1935 wurde angeordnet, dass die Wagennummern 900 000

bis 920 000 für besondere Zwecke freizuhalten sind und nicht besetzt werden dürfen.¹⁶³ Ab 1939 wurden diese und weitere Wagennummern aus dem 900 000er Bereich für alle Privatgüterwagen, die der Wehrmacht gehörten und zur Tarnung von eigens dafür eingerichteten Organisationen in den Wagenpark der DRB eingestellt wurden (Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft, Ölvereine, Ferntransport), verwendet.



Anschriften an bedeckten Privatgüterwagen 1922



Anschriften an Privatkesselwagen 1922

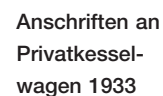


Bierwagen DRB München 518 959 der Ersten Kulmbacher Actienbrauerei (Werkfoto 1925 Nürnberg)

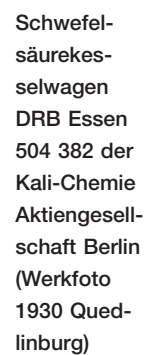


Kesselwagen für Natronlauge und Glycerin DRB Elberfeld 542 136 von Henkel & Cie GmbH Düsseldorf-Reisholz mit auffälliger Persil-Werbung (Werkfoto 1925 Derendorf)

Anschriften an be-
deckten Privatgüter-
wagen 1933



Anschriften an
Privatkessel-
wagen 1933





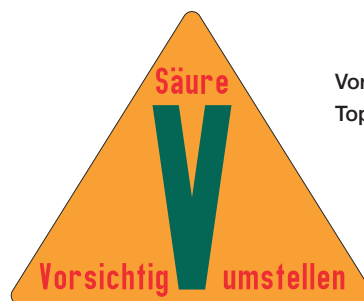
Privater Schüttgutwagen DRB Hannover 587 761 der Reichswerke Hermann Göring, Salzgitter (Werkfoto 1942 Wien)

Für einen Jahresbetrag von 20 RM konnte die Anbringung von Werbeanschriften an Privatbehälterwagen und von 30 RM an allen anderen Privatgüterwagen von der Reichsbahndirektion genehmigt werden. Die dafür verwendbaren Flächen waren genau vorgeschrieben. Die für amtliche Anschriften vorgesehenen Stellen mussten freigehalten werden. Eine Fläche von 1400 x 450 mm² für die Angabe der Firma und des Sitzes des Einstellers war vorgeschrieben, Kosten hierfür wurden nicht berechnet. Werbeanschriften an den Stirnseiten der Wagen waren nicht zulässig. Wagen, die wegen ihres Ladegutes (z. B. Säure) besonders vorsichtig bewegt werden mussten (Vorsichtswagen), waren durch eine feste Anschrift

Vorsichtig rangieren!

zu beschriften. Vier- und mehrachsige Kesselwagen mussten ebenfalls, und zwar an den Stirnseiten des Kessels bzw. des Bremsenhauses, mit dieser Anschrift versehen werden.¹⁶⁴

An den Topfwagen konnten gelb emaillierte Vorsichtsschilder an den Längs- und Stirnseiten angebracht werden.



Vorsichtsschild für Topfwagen (1:10)

Kesselwagen mit Kesseln von mehr als 3,5 m Länge für leichtflüssige Güter ohne Schwallbleche erhielten die rote Anschrift:

Zur Beachtung!
Der Wagen darf nur mit vollständig gefülltem oder leerem Kessel befördert werden.

Alle Kesselwagen mussten am Langträger die Anschrift über den Rauminhalt des Kessels in Litern oder Hektolitern führen:

Die Abteilungen sind so zu füllen, daß die Räder gleichmäßig belastet werden.

Bei Kesselwagen für verdichtete und verflüssigte Gase mussten die Behälter mit den Worten „Entzündlich und giftig“, „Giftig“ oder „Entzündlich“ in roter Farbe in einem weißen Rechteck beschriftet sein.

Im Juni 1942 ordnete das Reichswirtschaftsministerium im Rahmen der Mineralölbewirtschaftung an, dass vermietete Mineralölkesselwagen außer mit der Anschrift des Einstellers auch mit dem Namen und der Anschrift der jeweils verfügbaren Wirtschaftsstelle zu versehen sind, um deren Einsatz besser zu steuern. Diese Anschrift war oberhalb des Einstellerschildes am Kessel anzubringen.^{165,166}



Alle diese Bezeichnungen waren in weißer Farbe über dem Nummernschild am Kessel anzubringen.

- Ⓐ △ H Treibgas

Kennzeichen für Mineralölkesselwagen (1:20)

Kesselwagen
für brennbare
Flüssigkeiten
(weiße Ware)
DRB Posen
926 076 des
Ölvereins 2
(Werkfoto 1943
Wien)



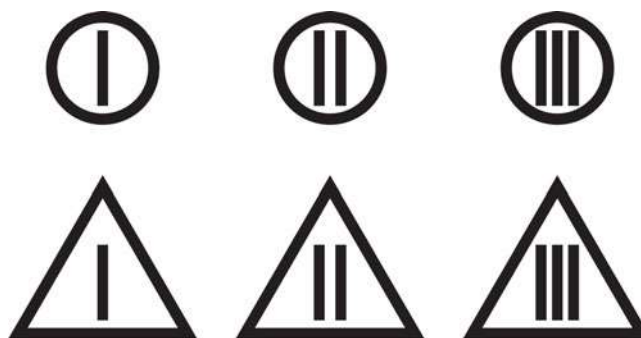
Nach dem Krieg war in der sowjetischen Besatzungszone ein besonders großer Bedarf für die Beförderung von Mineralölen entstanden. Die Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs in der sowjetischen Besatzungszone (der Nachfolger der Hauptverwaltung der DRB in der SBZ) hatte deshalb auf Veranlassung der Besatzungsmacht die Regulierung des Einsatzes aller Privatkesselwagen, die für die Beförderung von Mineralölen, flüssigen Treib- und Brennstoffen, Steinkohlen- und Braunkohlenteerölen bestimmt waren, durch eine Kesselwagenleitstelle eingerichtet. Im Rahmen dieser Maßnahmen wurden die betroffenen Kesselwagen mit dem Gattungszeichen ZM und mit den Nebenzeichen w für weiße und s für schwarze Mineralöle gekennzeichnet.¹⁶⁷ Die Kesselwagen für weiße Mineralöle ZMw wurden in drei Kategorien unterteilt:

- I Wagen für technische Benzine, Benzol und Fahrbenzin
- II Wagen für Petroleum, Dieselmotoren und Kogasin
- III Wagen für Schmieröle.

Bei den Kesselwagen für schwarze Mineralöle ZMs gab es folgende Unterteilung:

- I Wagen für Heiz- und Braunkohlenteeröle
- II Wagen für Rohöle
- III Wagen für Bitumen, Paraffine.

Die Kategorienummern wurden an den Kesselwagen in die bereits 1942 eingeführten Zeichen für weiße bzw. schwarze Ware eingetragen.



Kennzeichen für Mineralölkesselwagen für weiße (oben)
bzw. schwarze Öle (unten) (1:10)

Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1993

Der Privatgüterwagenpark setzte sich im Bereich der Deutschen Reichsbahn in der DDR aus zwei Kategorien zusammen: Es gab einerseits die nach wie vor in den Wagenpark der Reichsbahn eingestellten Privatwagen der Wirtschaftsunternehmen; dabei handelte es sich „in den meisten Fällen um Kesselwagen für die Beförderung von Säuren, Laugen

usw., aber auch um Wagen der Gattungen G und O, bei denen durch besondere technische Einrichtungen das Be- und Entladen erleichtert wird.“¹⁶⁸. Zum anderen waren zahlreiche Kesselwagen vorhanden, die aus früheren Beständen der Wehrmacht oder des Reichswirtschaftsministeriums stammten. Letztere waren quasi Staatseigentum, wurden seit 1948

von der Deutschen Reichsbahn treuhänderisch verwaltet und freizügig – d. h. im öffentlichen Verkehr – verwendet oder für die Beförderung von Mineralölen, Kraftstoffen, Gasen usw. an volkseigene und private Wirtschaftsbetriebe vermietet (Mietwagen).

Wegen der Gemeinsamkeiten werden in diesem Abschnitt die Privatgüterwagen und die freizügig eingesetzten Kesselwagen behandelt. Ohnehin wurde im Wagendienst nicht mehr zwischen bahneigenen und privateigenen Güterwagen unterschieden, nachdem nach einem Ministerratsbeschluss der Privatwagen in seiner bisherigen Form nicht mehr existierte, d. h. Privateigentümer von Wagen über ihre Wagen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der bahneigenen Kesselwagenleitstelle verfügen durften.¹⁶⁹

Im Rahmen der Umzeichnung der Güterwagen 1951 erhielten die Privatgüterwagen und die freizügigen Kesselwagen neue Betriebsnummern. Diese Betriebsnummern wurden aus dem Nummernbereich 50-01-01 bis 59-99-99 gewählt und entsprachen damit nach wie vor der RIV-Vorgabe, wonach Privatgüterwagen mit der Ziffer 5 beginnende Wagennummern tragen sollen.

Zur Unterscheidung der freizügigen Kesselwagen von den Privatkesselwagen wurde den Nummern der ersteren die Ziffer 7 mit Bindestrich vorangestellt, also zum Beispiel:

7-50-01-76
Z

Später (um 1954) wurden die bahneigenen Kesselwagen noch in solche für helle Flüssigkeiten (Benzin, Benzol und dergleichen) und solche für schwarze Flüssigkeiten (Rohöl, Heizöl usw.) unterschieden.¹⁷⁰ Letztere erhielten dann anstelle der Ziffer 7 die 8 vorangestellt, zum Beispiel:

8-56-01-79
ZZq

Kesselwagen trugen bei den deutschen Eisenbahnen bislang kein Gattungszeichen (ausgenommen nur die ZM-Wagen für Mineralöle, siehe Tabelle Hauptgattungszeichen S. 100). Nachdem die Deutsche Reichsbahn in die Treuhänderschaft staatseigener Kesselwagen kam, musste auch diesen ein Gattungszeichen zugeordnet werden. Man entschied sich für den noch freien Buchstaben Z (mit der Bedeutung Zisternenwagen). Dieser wurde ab 1951 an allen zwei- und dreachsigen Kesselwagen angeschrieben, bei vier- und mehrachsigen Wagen lautete das Gattungszeichen ZZ. Dem Gattungszeichen wurden wie bei den anderen Güterwagen die Nebenzeichen s für schwarzes und w für weißes Mineralöl hinzugefügt (siehe Tabelle Nebenzeichen S. 101/102).

Mietwagen waren Wagen (ausgenommen Kessel- und Topfwagen), die von den Rbd zur Benutzung an volkseigene Betriebe oder Private gegen Entgelt zeitweilig überlassen wurden. Diese Wagen wurden an den Seitenwänden durch Schilder mit folgendem Wortlaut auf weißem Grund mit roter

Schrift gekennzeichnet:

Mietwagen ...
Heimatbahnhof ...
Verf. der Rbd ... vom ...

Außerdem wurde hinter der Wagennummer ein „M“ angeschrieben. Bei Wagen, die an die volkseigene Wirtschaft oder an öffentliche Verwaltungen überlassen wurden, wurde hinter der Anschrift „Mietwagen“ und hinter dem Zeichen „M“ neben der Wagennummer ein „(V)“ hinzugesetzt.¹⁷¹ Die vorstehenden Regelungen für Mietwagen scheinen bis 1958 weggefallen zu sein, denn dann heißt es:

„Mietwagen sind Güterwagen, die von der DR an Dritte vermietet sind. An Stelle der Einstelleranschrift tragen sie die Anschrift des Mieters mit dem Zusatz „Vermietet an ...“. Auch diese Wagen tragen hinter der Wagennummer das Zeichen P.“¹⁷² Da diese Wagen als Privatgüterwagen galten, wurde die führende Ziffer 7 oder 8 gelöscht.

Bei den freizügigen Kesselwagen der Deutschen Reichsbahn wurde das P-Zeichen nicht angebracht, die Einstellertafel wurde nicht beschriftet oder ganz weggelassen.

Die Werbung von Wirtschaftsunternehmen an Privatgüterwagen war bei der Deutschen Reichsbahn grundsätzlich gestattet. Die einschlägigen Bestimmungen dazu lauteten:¹⁷³

„Dem Einsteller eines Privatwagens kann gestattet werden, am Wagen Werbeanschriften, die seinen Geschäftsbetrieb betreffen, anzubringen. Dazu gehört auch, wenn er seine Firma in einem größeren Ausmaß als 0,45 m Höhe und 1,40 m Breite anschreibt, wenn er außer der Firma einen Zusatz oder die Hausmarke anbringt oder wenn er den Wagen in einem anderen Farbton anstreicht, als von der DR allgemein eingeführt ist; signalroter Anstrich ist unzulässig. Anschriften auf dem Kesselmantel (Firma, Schutzmarke und dergleichen) sind ungeachtet ihrer Größe gebührenpflichtig.“

Außer den für Staatsbahn-Güterwagen vorgesehenen Anschriften waren für Kesselwagen noch folgende Anschriften vorgeschrieben:¹⁷⁴

- Ladegut (z. B. Chlor)
- Heizungsbauart bei Kesselwagen mit Heizschlangen (z. B. H 12/100, siehe Seite 182 Bild unten)
- Betriebsdruck der Heizung bei Kesselwagen mit Heizschlangen
- Prüfdruck und Füllgewicht bei Druckgaskesselwagen
- Datum der letzten und nächsten inneren Untersuchung und der Wasserdruckprüfung
- Zeichen für Schwallbleche
- „Alu-Kessel“ bei Kesselwagen mit Aluminium-Kessel
- „Vorsichtig rangieren“ bei vier- und mehrachsigen Kesselwagen.

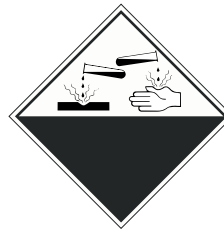
1975 wurde für Kessel- und Behälterwagen, in denen gefährliche Güter transportiert werden, international eine zusätzliche Kennzeichnung vorgeschrieben. Außer der bisherigen Ladegutanschrift war auf jeder Längsseite dieser Wa-

gen eine rechteckige orangefarbene Tafel mit schwarzem Rand anzubringen, die mit zwei Zahlen zu beschriften war (Gefahrentafel, siehe Anhang S. 252, Pos. 104):

1. Nummer der Gefahr (Kemler-Zahl)
2. Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (UN-Nummer).

Gleichzeitig waren Warnungen vor den Gefahren des Gutes durch sog. Gefahrzettel verlangt worden, die durch eine meist bildliche Darstellung in einem auf der Spitze stehenden Quadrat erfolgten.

Eine Zusammenstellung aller Gefahrzettel ist im weltweiten Netz zu finden.¹⁷⁵



Beispiele für Gefahrzettel: links Ätzende Stoffe, rechts Entzündliche Gase bei Berührung mit Wasser

Die weitere Entwicklung bei den Privatgüterwagen verlief wie bei den Reichsbahngüterwagen. Einzelheiten dazu enthalten die Abschnitte Deutsche Reichsbahn 1949 bis 1964, Seite 117 ff. und Deutsche Reichsbahn 1964 bis 1993, Seite 125 ff.



Niederbordwagen
DR 58-22-47 Xu,
vermietet an VEB
Niet- u. Schweiß-
werk Zwickau,
Heimatbahnhof
Leipzig-Stötteritz
(Foto 1959 Leipzig
Joachim Claus)



Teerkesselwagen
DR 52-81-78 Z,
ohne Mieter- oder
Einstelleranschrift
(Foto Delitzsch
1965 Deutsche
Reichsbahn)



Druckgaskesselwagen DR 54-16-33 ZZ, vermietet an VEB Leunawerke Walter Ulbricht, Ladegut Propan, roter Erkennungstreifen in Kesselmitte (Foto 1960, Sammlung Hermann Heless)



Freizügiger Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten DR 7-50-74-76 ZZwr (Foto 1962 Hof [Saale] Joachim Claus)

Deutsche Bundesbahn

Die Bezeichnung der bei der Deutschen Bundesbahn eingestellten Privatgüterwagen unterschied sich nicht wesentlich von der der Deutschen Reichsbahn. Das Eigentumszeichen wurde von DR (Brit-US-Zone) bzw. DR (Zone Fr) in DB geändert, und die Wagen erhielten neue Betriebsnummern nach folgendem Nummernplan:¹⁷⁶

Nummernreihe	Direktion
500 000 – 509 999	BD Essen
510 000 – 510 999	BD Köln
511 000 – 511 999	frei
512 000 – 513 999	BD Stuttgart
514 000 – 514 499	BD Frankfurt (Main)
514 500 – 514 999	frei

Nummernreihe	Direktion
515 000 – 515 499	BD Augsburg
515 500 – 515 999	frei
516 000 – 517 999	BD München
518 000 – 518 999	frei
519 000 – 519 999	BD Regensburg
520 000 – 520 099	BD Frankfurt (Main)
520 100 – 520 999	frei
521 000 – 521 999	BD Nürnberg
522 000 – 523 999	frei
524 000 – 524 999	BD Karlsruhe
525 000 – 525 999	BD Münster
526 000 – 528 999	frei
529 000 – 529 999	BD Saarbrücken
530 000 – 534 999	frei
535 000 – 535 999	BD Kassel
536 000 – 542 999	BD Köln
543 000 – 544 999	BD Wuppertal
545 000 – 545 999	frei
546 000 – 547 999	BD Karlsruhe
548 000 – 549 999	frei
550 000 – 554 999	US-Streitkräfte
555 000 – 555 999	Britische Streitkräfte
556 000 – 559 099	BD Frankfurt (Main)
559 100 – 563 999	frei
564 000 – 569 999	BD Hannover
570 000 – 573 999	frei
574 000 – 575 999	BD Hamburg
576 000 – 578 999	BD Mainz
579 000 – 599 999	BD Hamburg

Die Anschriften an den Privatgüterwagen waren bei der Deutschen Bundesbahn in technischen Vorschriften geregelt.¹⁷⁷ Dort wird festgestellt, dass die Anschriften der bahn-eigenen Güterwagen auch an den Privatgüterwagen vorhanden sein müssen. Außerdem waren anzuschreiben:

- Ladegut
- Name und Anschrift des Einstellers
- Heimatbahnhof
- Zeichen für Inhalt des Behälters in Litern oder Hektolitern (bei Behälter-wagen)
- Höhe des Betriebsdrucks in atü (ab 1978 in bar) (bei Behältern, die mit Druck entleert werden)
- Monat und Jahr der nächsten Druckbehälterprüfung (bei Behältern, die mit Druck entleert werden)
- Größter Betriebsüberdruck der Heizung (bei Behältern mit Heizung)
- Zeichen für Schwallbleche
- Zeichen für Kesselauskleidung
- Inhalt des begleitenden Raumes in Litern (bei Fischwagen)
- Behälterschilder (bei Behälterwagen)
- Schild mit Namen des Eigentümers (bei Leihwagen)
- Anschrift „Vorsichtig rangieren“
- Schilder oder Anschriften mit besonderen Anweisungen (falls erforderlich).

Gemeinsames Kennzeichen aller Privatgüterwagen war wie schon zu Zeiten der Länderbahnen und der Deutschen Reichsbahn der Buchstabe P im rechteckigen Rahmen hinter der Betriebsnummer.



Zeichen für Privatgüterwagen (1:5)

An gedeckten und anderen Wagen mit Seitenwänden waren die Anschriften an den Seitenwänden und den Langträgern nach (Seite 185, Bild oben) anzubringen. Für Kesselwagen und andere Wagen ohne Seitenwände waren für die dienstlichen Anschriften und für die Anschrift des Einstellers eine oder zwei senkrecht stehende Blechtafeln gemäß Seite 185 Bild unten vorgeschrieben. Die Tafel mit den dienstlichen Angaben hatte die äußeren Abmessungen 2000 x 650 mm², wenn für die Einstellerangaben eine eigene Einstellertafel vorgesehen war. Deren Abmessungen betrugen 1400 x 450 mm². Wenn die Einstellertafel fehlte, war die andere Tafel 2000 x 750 mm² groß, womit Platz für die Anschrift des Einstellers oberhalb des DB-Zeichens geschaffen wurde.

An Druckgaskesselwagen, die der wahlweisen Beförderung verschiedener Druckgase dienten, waren für die Ladegutbezeichnungen und Lastgrenzen Klapptafeln auf der Anschriftentafel neben der Betriebsnummer anzubringen (siehe Seite 186, Bild oben).

Bei Kesselwagen mit mehreren vollständig voneinander getrennten Abteilungen sowie an Topfwagen und an anderen Wagen mit mehreren Behältern war auf einem besonderen Schild folgende Anschrift in roter Farbe anzubringen:

Zur Beachtung!
Die Behälter sind so zu füllen,
daß die Räder gleichmäßig
belastet werden.

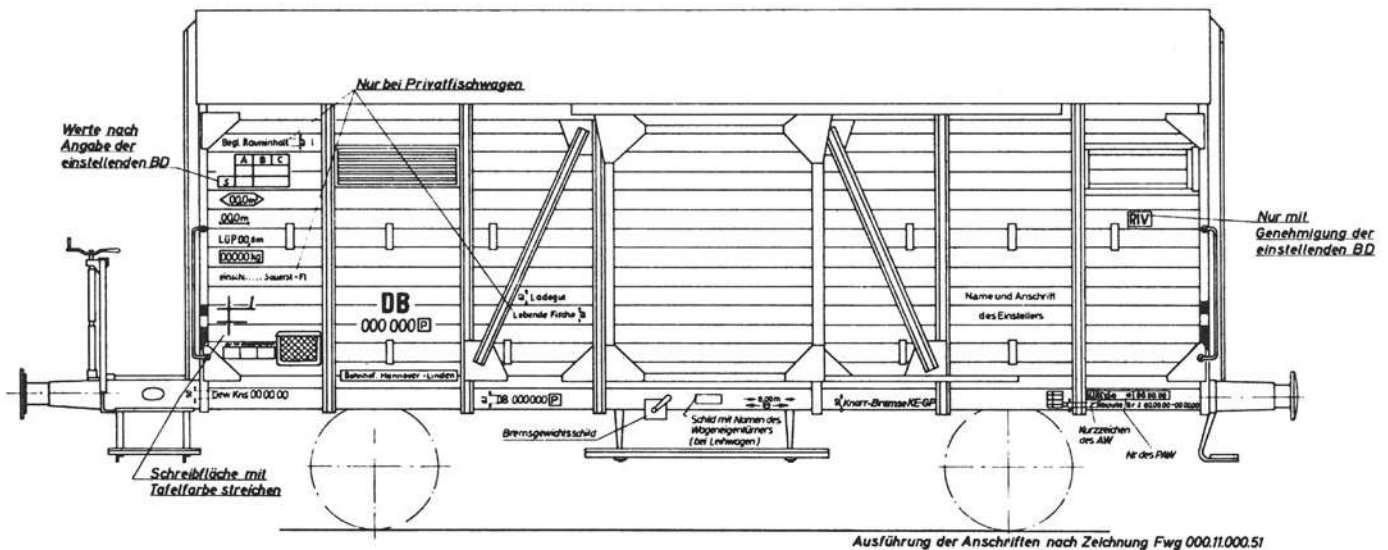
Bei Topfwagen und anderen Wagen mit abnehmbaren Behältern war die Zahl der Behälter am Wagen anzuschreiben, bei Topfwagen außerdem:

Brauchbare Töpfe ... Stück

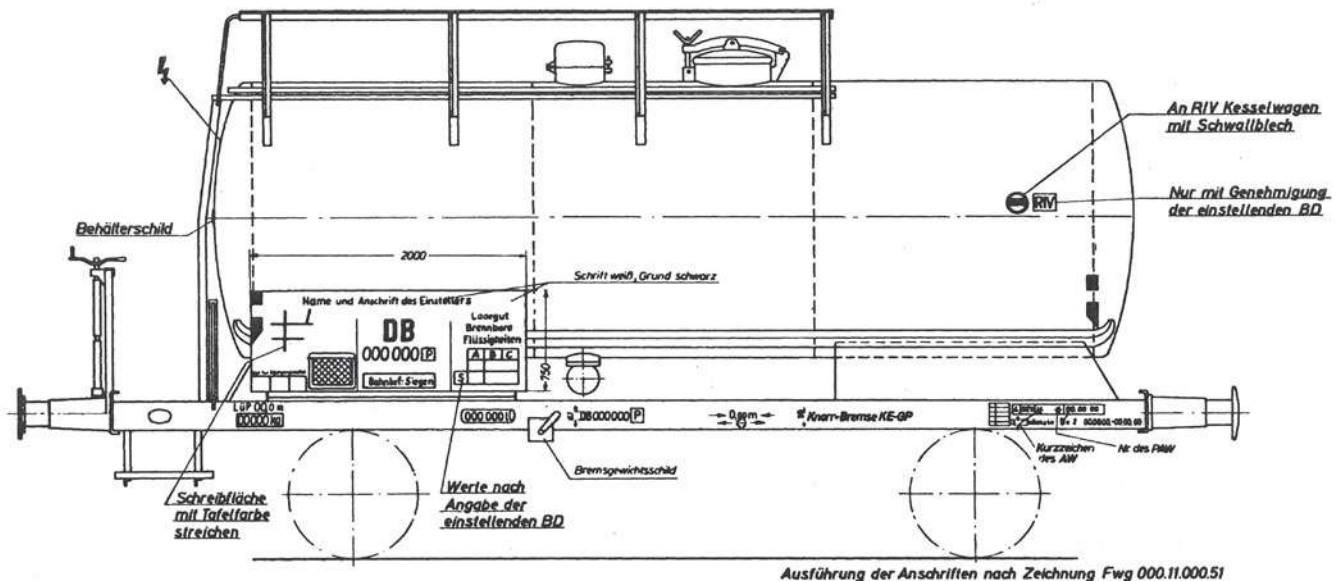
Topfwagen mit Steinzeugtöpfen, Druckgaskesselwagen und Kesselwagen mit innen emaillierten Behältern erhielten an den Wagenlängsseiten die Anschrift:

Vorsichtig rangieren

Mit Genehmigung der einstellenden Direktion durften an den Seitenwänden oder an den Behältern Firmenzeichen und Werbeanschriften angebracht werden, die den Geschäftsbetrieb des Einstellers oder den des Mieters des Wagens betrafen. Dafür durften nur die Flächen benutzt werden, die



Anschriften an gedeckten Privatgüterwagen bei der Deutschen Bundesbahn 1963



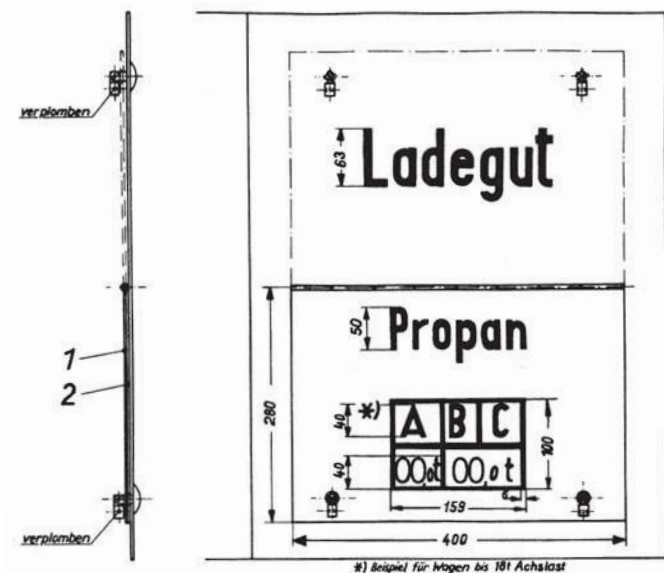
Anschriften an Privatkesselwagen bei der Deutschen Bundesbahn 1963

nicht für dienstliche Anschriften benötigt wurden. An den Stirnflächen der Wagen und Behälter durften keine dementsprechenden Anschriften und Bilder angebracht werden. Es war auch nicht gestattet, auf dem Wagendach besondere Dachschilder anzubringen, dagegen durften die Dächer mit Anschriften oder Bildern bemalt werden. Die Möglichkeiten der Werbung wurden insbesondere von Mineralölfirmen und

Teilnehmern am Kühlverkehr gerne genutzt, Werbeanschriften waren entsprechend verbreitet. Eine Darstellung dieser Anschriften ist an dieser Stelle wegen ihrer Vielzahl nicht möglich. Weiterführende Literatur zum Thema Werbung der Mineralölfirmen kann empfohlen werden.¹⁷⁸ Dauerhafte Metallschilder an den Behältern enthielten Angaben zum Hersteller, Baujahr Rauminhalt, Prüfdruck usw., sie

dienten der Überwachung und dem Nachweis der regelmäßig durchzuführenden Druckprüfungen.

Bei Leihwagen waren am Langträger in Wagenmitte Schilder mit dem Namen des Eigentümers vorgeschrieben, die zum Unterschied von den Fabrikschildern der Waggonhersteller rechteckig waren.



Klapptafel für Druckgaskesselwagen mit Angaben zum Ladegut und zugehörigem Raster für Lastgrenzen

Gefahrentafel

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1975 ist für die Kessel- und Behälterwagen, in denen gefährliche Güter transportiert werden, international eine zusätzliche Kennzeichnung vorgeschrieben worden. Zusätzlich zu der bisherigen Ladegut-

anschrift war auf jeder Längsseite dieser Wagen eine rechteckige orangefarbene Tafel mit schwarzem Rand anzubringen, die mit zwei Zahlen zu beschriften war (Gefahrentafel, siehe Anhang S. 252, lfd. Nr. 104):

1. Nummer der Gefahr (Kemler-Zahl)
2. Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (UN-Nummer).

Die Bedeutung der Kemler-Zahl und der UN-Nummer kann der einschlägigen Literatur entnommen werden.¹⁷⁹

Gleichzeitig waren Warnungen vor den Gefahren des Gutes durch sog. Gefahrzettel verlangt worden, die durch eine meist bildliche Darstellung in einem auf der Spitze stehenden Quadrat erfolgten (siehe Bild auf Seite 182 oben rechts).

Zwangsbelüftung

Zur Vermeidung von Unfällen mit Kesselwagen, bei denen durch Öffnen des Bodenventils ohne Belüftung des Kessels der Kessel zerstört wurde, wurde das Bodenventil mit dem Belüftungsventil gekoppelt, sodass sie nur gleichzeitig geöffnet werden konnten. So eingerichtete Kesselwagen wurden mit einer senkrecht um die Kesselmitte führenden Bauchbinde in weißer Farbe und mit einer weißen Aufschrift „Belüftungsventil mit Bodenventil gekoppelt“ in blauem Feld versehen. Später wurde die Aufschrift durch ein Bildzeichen mit nach untenweisendem schwarzem Winkel auf weißer Fläche ersetzt, der Streifen in Kesselmitte entfiel (siehe Anhang S. 249, lfd. Nr. 74 und 75).

Dichtungsgruppe

Zur deutlichen Kennzeichnung der Dichtungsgruppe, z. B. der Domdeckel-, der Blockflansch-, der Ventilsitzdichtung des Bodenventils sowie der tankseitigen Dichtungen der Auslaufarmaturen wurde 1992 eine Kennzeichnung eingeführt (siehe Anhang S. 249, lfd. Nr. 76). Dafür wurden die Dichtungsgruppen 1 bis 9 vorgegeben.¹⁸⁰

Gedeckter Privatgüterwagen für Obst und Gemüse DB 514 959 der Transfesa España (Foto Frankfurt (M) 1965 Franz Burkhardt)





Kesselwagen für Wein, nasse Schlempe und Obstsäfte DB 536 001 der Firma Robert Metzger & Co (Foto Frankfurt [M] 1966 Franz Burkhardt)

Nach Einführung der international einheitlichen Wagennummer 1964 waren Privatgüterwagen an der Ziffer 0 an der fünften Stelle der Wagennummer und dem P-Zeichen hinter der Wagennummer zu erkennen. Folgendes Bild zeigt dies am Beispiel eines Kühlwagens der Interfrigo:

INTERFRIGO

11 RIV-IF
80 DB
082 4 569-8P
•lcs

Anschrift der Wagennummer eines Privatgüterwagens der Interfrigo (1:20)

1980 erhielten die Privatgüterwagen neue Betriebsnummern, die nun der Bauart entsprechend mit den Ziffern 1 bis 9

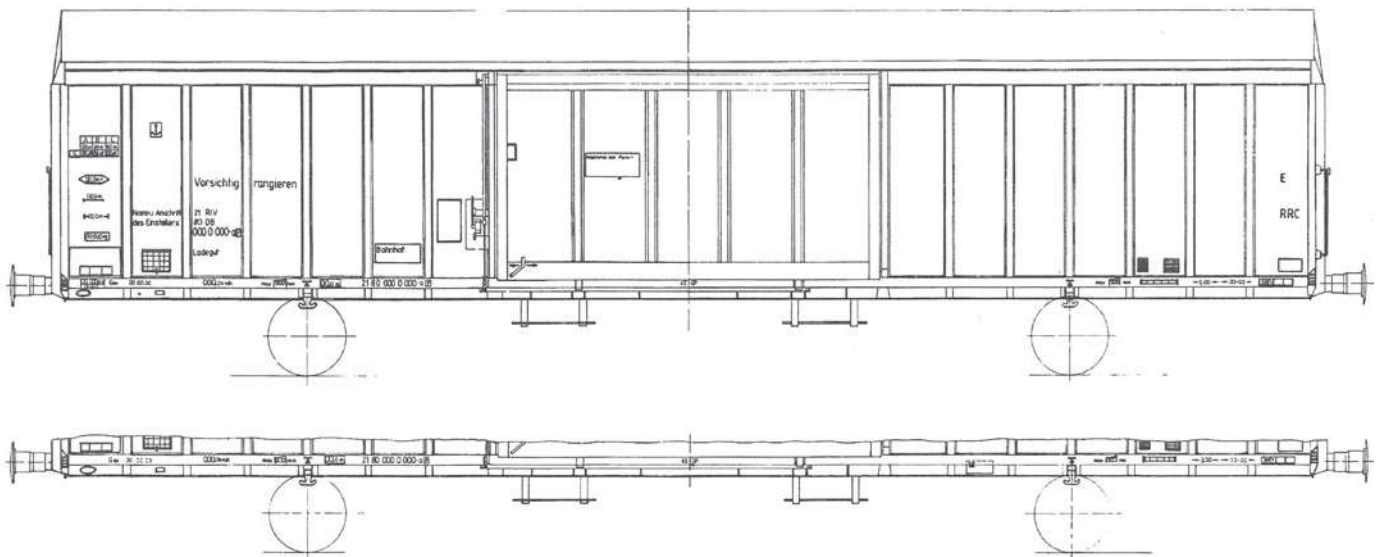
an der fünften Stelle der Wagennummer vergeben wurden. Privatgüterwagen waren dann nur noch anhand der Kennzahlen für das Austauschverfahren (03, 04, 13, 14, 23, 24, 33, 34, 43, 44, 83, 84) und nach wie vor anhand des P-Zeichens identifizierbar. Ein gedeckter Güterwagen der Bauart Habis 6 der Transwaggon GmbH war dann beispielsweise so bezeichnet (der Stern bedeutet, dass der Wagen im internationalen Verkehr nur mit kommerziellen Einschränkungen verwendet werden kann):

33 RIV *
80 DB
275 5 165-8P
Habis 6

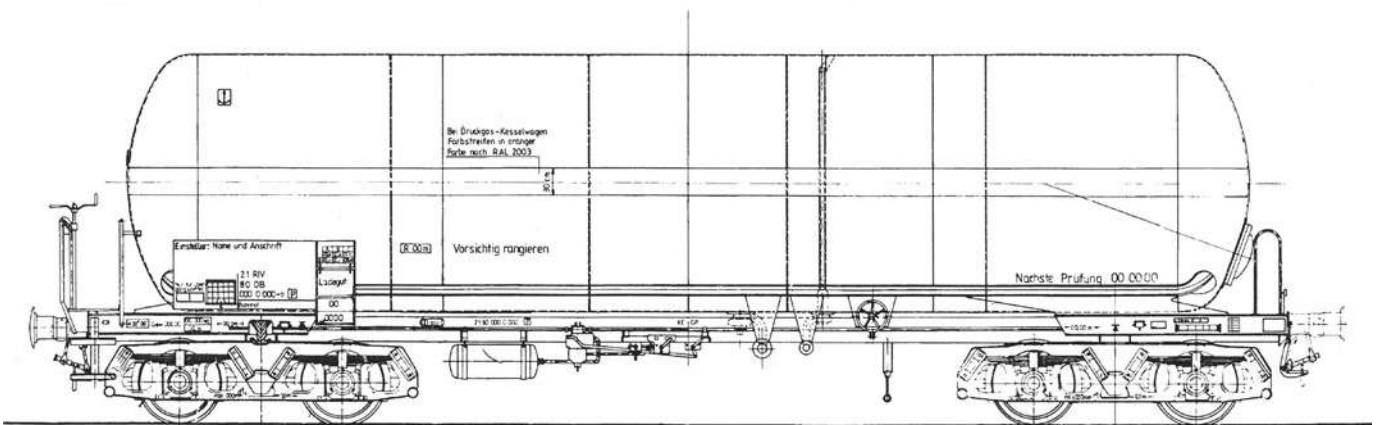
Anschrift der Wagennummer an einem Privatgüterwagen mit kommerziellen Einschränkungen (1:20)



Privatkesselwagen für Methanol DB 23 80 700 4 034-6 der Hoechst AG, die Firma ist auf der Anschriftentafel fälschlich als „Höchst AG“ angeschrieben (Foto Höchst 1994 Hans Ulrich Diener)



Anschriften an bedeckten Privatgüterwagen bei der Deutschen Bundesbahn 1978



Anschriften an Privatkesselwagen bei der Deutschen Bundesbahn 1978

Gedeckter Privatgüterwagen
für Obst und Gemüse DB
514 959 der Transfesa (Foto
Einsiedlerhof 1992 Hans Ul-
rich Diener)





Gedeckter Privatgüterwagen für Trockeneis DB 23 80 154 0 031-6 Gbs-uv 254 der BASF-Tochter TV-Kohlensäure (Foto Nürnberg 1994 Hans Ulrich Diener)

Werkwagen

Nachdem bereits 1980 mit dem Austauschverfahren 10 der Begriff „Werkwagen“ für Privatgüterwagen, die nur zwischen Privatwerken verkehrten, aber über öffentliche Bahnstrecken befördert wurden, eingeführt wurde, wollte man um 1990 diese Wagen analog zu den Privatgüterwagen mit dem Buchstaben W im Rechteck kennzeichnen. Dieses Verfahren

hat sich nicht durchgesetzt, die Wagen erhielten stattdessen das P-Zeichen.



Zeichen für Werkwagen (1:20)



Kübelwagen DB 10 80 601 7 164-3 der Ruhmkohle AG mit dem Kennzeichen W für Werkwagen (Foto Duisburg-Ruhrort 2003 Thomas Losh)

Auch nach der Privatisierung der Deutschen Staatsbahnen gibt es noch den Begriff Privatgüterwagen, obwohl nun eigentlich alle Güterwagen Privateigentum sind. Die Definition lautete daher folgendermaßen: „Privatgüterwagen sind Güterwagen, dessen Halter den Wagen bei einem EVU (= Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen) eingestellt hat.“¹⁸¹

Auch diese Definition ist zwischenzeitlich überholt, da Privatgüterwagen nunmehr im nationalen Fahrzeugregister beim Eisenbahn-Bundesamt registriert werden und der Begriff „einstellendes EVU“ aufgegeben ist.

Ab 2004 wurde bei der Anschrift der Betriebsnummer der Privatgüterwagen neben dem Länderkennzeichen 80 D die Abkürzung des Halters durch einen Bindestrich getrennt angeschrieben. Eine Übersicht über diese Abkürzungen (sog. VKM = Vehicle Keeper Marking - Fahrzeughalterkennzeichen) ist in regelmäßig aktualisierter Form im weltweiten Netz verfügbar.¹⁸²

45
80 D-EXRA
2909 241-8
Hccrrs³³²

Anschrift an einem in Deutschland registrierten Privatgüterwagen der Firma Express Wagons A. S. mit Angabe des Halterkennzeichens (1:20)

Die Tendenz, alle möglichen Sicherheitsmerkmale, -hinweise und -vorschriften außen an Privatgüterwagen und insbesondere an Kesselwagen zu dokumentieren, setzte sich bei der Deutschen Bahn AG fort.

Neue Bauartmerkmale

Zu den bekannten Anschriften kamen für bei der Deutschen Bahn AG eingestellte Privatkesselwagen noch folgende hinzu:

- Zeichen für Entlüftungsstützen (siehe Anhang S. 249, Pos. 77)
- Zeichen für Vakuumisolierung (siehe Anhang S. 249, Pos. 78)
- Zeichen für Tankcode, Sondervorschriften, Nächste Prüfung (siehe Anhang S. 250, Pos. 79)

Entfallende Zeichen

Es kamen aber nicht nur neue Kennzeichen hinzu, ein bekanntes, bereits 1908 eingeführtes Zeichen für Privatgüterwagen, das P im Rahmen, soll „künftig“ entfallen.¹⁸³ Inzwischen ist bei vielen neueren Privatgüterwagen dieses nicht mehr angebracht.

Schüttgutwagen D-WASCO
37 80 9326 045-3 Uacns der
Wascosa AG (Foto 31.05.2015
Wuhlheide Michael Böhn)



Schüttgutwagen D-WLE
88 80 6770 035-9 Fans der WLE
(Foto 21.04.2016 Wuhlheide
Michael Böhn)



BEZEICHNUNG von DIENSTWAGEN



Länderbahnen

Zu Zeiten der deutschen Länderbahnen entstanden Dienstwagen zumeist aus altbrauchbaren Wagen, die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr verwendet werden konnten. Selbst Wagen für ganz bestimmte Zwecke wie Schneepflüge, Sprengwagen, Turmwagen usw. wurden meistens nicht neu beschafft, sondern durch Herrichtung oder Umbau aus Reisezug- oder Güterwagen gewonnen. Lediglich Kranwagen wurden neu beschafft.

Den Dienstwagen wurde bei den Länderbahnen keine besondere Aufmerksamkeit gegeben; in den Wagenverzeichnissen sind sie zwar mit Gattungsbezeichnung, Verwendungszweck, Abmessungen und vereinzelt auch mit Wagennummern aufgeführt, aber weitergehende Einzelheiten sind häufig nicht dokumentiert.

Deshalb sind Informationen über die Anschriften und Schilder an den Dienstwagen der Länderbahnen sehr rar. Anschriftenzeichnungen liegen nicht vor, einzige brauchbare Quellen sind Lichtbilder der Fahrzeuge. Aber auch hier wird schnell klar, dass solche Lichtbilder – wenn überhaupt –

nur für Dienstwagen existieren, die von Wagenbauanstalten neu gebaut wurden. Die aus älteren Wagen hergerichteten Dienstwagen sind nur äußerst selten aufgenommen worden. Grundsätzlich kann man aber davon ausgehen, dass Dienstwagen analog zu den Reisezug- bzw. Güterwagen der jeweiligen Verwaltung beschriftet und beschildert worden sind: Eigentumsmerkmal, ggf. Eigentumsbezirk, Betriebsnummer, Ladegewicht und Tragfähigkeit, Achsstand, Eigengewicht, Untersuchungsdatum. Eine Besonderheit war natürlich die Gattungsbezeichnung, die entweder voll ausgeschrieben war oder lediglich durch den Buchstaben X (ggf. mit Nebengattungszeichen) benannt wurde. Bei Wagen mit mechanischen Einrichtungen kamen möglicherweise noch weitere Anschriften hinzu, die Bedienungshinweise, Belastungswerte oder Ähnliches enthielten.

Die folgenden Abschnitte geben eine Übersicht über die bei den Länderbahnverwaltungen verwendeten Gattungsbezeichnungen der Dienstgüterwagen und Anhaltspunkte für die Einreihung der Wagen in bestimmte Nummernkreise.

Preußen

Für die preußischen Dienstwagen sind folgende Gattungen bekannt:¹⁸⁴

Achsenbeförderungswagen	Kranbeiwagen
Arztwagen	Kranbelastungswagen
Beförderungswagen für Schmalspurwagen	Krankenwagen
Beleuchtungswagen	Kranschutzwagen
Bremswagen	Kranwagen
Brückenprüfungswagen	Latrinewagen
Dampfspritzenwagen	Lokomotivtransportwagen
Dungwagen	Mannschaftswagen
Eichungsbeiwagen	Oberleitungsuntersuchungswagen
Eichungswagen	Ölwagen
Fäkalienwagen	Petroleumwagen
Gasteerwagen	Profilwagen
Gaswagen	Revisionswagen
Gaswasserwagen	Schneepflugwagen
Gerätewagen	Schneesleuder
Gerüstwagen	Sprengwagen
Gewichtsbeiwagen	Streckenuntersuchungswagen
Gewichtswagen	Teerölwagen
Heizkesselwagen	Trajektwagen
Hilfsgerätewagen	Tunnelprüfungswagen
Hilfsmastwagen	Versuchswagen
Hilfswagen für Heißläufer	Wagen für Hilfsdrehgestelle
Kalkschlammwagen	Wasserwagen
Kohlenwasserstoffwagen	Werkzeugwagen

Mit Ausnahme der Arzt-, Kranken-, Revisions- und Versuchswagen erhielten die Dienstwagen Betriebsnummern aus dem Bereich 700 001 bis 702 000, in jeder Direktion unabhängig voneinander. Eine bestimmte Zuordnung der Gattungen zu Nummernbereichen war nicht vorgesehen, so war z. B. die Nummer 700 001 wie folgt belegt: Mannschaftswagen in Berlin, Breslau, Danzig, Frankfurt, Königsberg, Magdeburg, Posen, Stettin; Beleuchtungswagen in Altona, Cassel, Hannover, Köln; Gaswagen in Hannover; Gerätewagen in Bromberg, Elberfeld, Essen, Münster; Heizkesselwagen in Magdeburg. Zur eindeutigen Identifizierung eines Dienstwagens gehörte also wie bei den Reisezug- und Güterwagen immer die Angabe des Direktionsnamens und der Betriebsnummer.

Arztwagen waren nach dem Verzeichnis der Wagen für besondere Zwecke durchnummeriert.¹⁸⁵ Zur Unterscheidung von anderen Wagen trugen sie Betriebsnummern von 1 bis 102, denen bis 1906 eine Null und dann 2 Nullen vorangestellt waren.

Die Kranken- und Revisionswagen waren innerhalb der Direktionen in deren jeweiligen Plänen nummeriert. Die Versuchswagen waren der KED Berlin zugeordnet und trugen die Nummern 91 bis 95 bis 1912, 3978 bis 3984 bis 1915 und 8951 bis 8967 ab 1921.

Grundsätzlich folgte die Bezeichnung der Dienstwagen den Gegebenheiten für die Reisezug- bzw. Güterwagen, zusätz-

lich war die Gattungsbezeichnung an den Seitenwänden bei Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart etwa in Fahrzeugmitte angeschrieben, z. B.

Beleuchtungswagen
für
Tunneluntersuchung

Bei Bahndienstwagen der Güterwagenbauart und Dienstgüterwagen befand sich die Gattungsbezeichnung im linksliegenden Drittel der Seitenwand unterhalb der Wagennummer, z. B.:

Elberfeld
700 001
Gerätewagen

Zusätzlich wurde der Name der Heimatdienststelle angeschrieben.

Baden

Die Gattungen der Dienstwagen in Baden waren folgende:¹⁸⁶

Arbeitswagen	Materialwagen
Arztwagen	Schlackenwagen
Bahnarbeiterwagen	Tarierwagen
Bahndienstwagen für Trajektverkehr	Tunnelbeiwagen
Gaswagen	Tunnelwagen
Gerätewagen	Überladewagen
Heizwagen	Untersuchungswagen
Kesselwagen	Versuchswagen
Kranbeiwagen	Wagenkranen
Kranwagen	Werkzeugwagen für Gewichtswagen
Mannschaftswagen	Zisternenwagen

Folgende Betriebsnummern für badische Dienstwagen sind bekannt:

Gattung	Gruppe	Betriebsnummern
Arztwagen	69	901 bis 905, 2610, 2615, 2619, 2627
Mannschaftswagen	70	906, 908, 910, 912, 914 und 916
Gerätewagen	71	907, 909, 911, 913, 915 und 917
Eichwagen	90, 91a	352-355/403/769-770, 786-787, 801-802
Werkzeugwagen	91b, 91c	282, 286-288, 291, 298, 1072-1073, 1089
Gaswagen	89-89b	887-888/359-361, 563, 565-567, 767, 771-772
Kranwagen	94-96b	2-4, 7-12, 16-33

Alle anderen Dienstwagen trugen vermutlich Nummern, die sie vor der Herrichtung oder dem Umbau aus älteren Reisezug- und Güterwagen getragen hatten.

Bayern

In Bayern waren 1894 die Dienstwagen unter dem Begriff „Wagen für besondere Zwecke“ aufgeführt.^{187, 188}

Dienstwagen der Generaldirektion	Theerwagen
Fäkalienwagen	Torfwagen
Fettgaswagen	Transporteurwagen
Schneepflüge	Transporteure für Schmalspur
Tarirwagen	

Die Dienstwagen der Generaldirektion waren für Bereisungszwecke der leitenden Beamten vorgesehen und trugen Nummern aus dem Plan für Salonwagen, die Transporteure für Schmalspur (Rollböcke) waren im Nummernkreis der Schmalspurwagen untergebracht, die übrigen Dienstwagen erhielten die Nummern 82 201 bis 85 000 aus dem Kreis der Güterwagen.

1913 war der Park der Dienstwagen erheblich erweitert, folgende Gattungen wurden verwendet:

Bremswagen	Kranwagen
Dienstkohlenwagen	Magazinswagen
Dienstwagen der Generaldirektion	Mannschaftswagen
Eichungsbeiwagen	Rollschemel
Eichungswagen	Schneepflüge
Fäkalienwagen	Teerwagen
Feuerlöschwagen	Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge
Gaswagen	Turmwagen
Heizwagen	Unratabfuhrwagen
Hilfsgeräthewagen	Versuchswagen
Kalkschlammwagen	

Mit Ausnahme der Dienstwagen und der Rollschemel waren alle Dienstwagen im Nummernkreis 700 001 bis 700 799 untergebracht.

Elsass-Lothringen

Im Wagenverzeichnis von 1899 lassen sich folgende Dienstwagengattungen ermitteln:¹⁸⁹

Arbeitswagen	Kalkwasserwagen
Bockwagen	Leuchtgaswagen
Desinfektionswagen	Profilwagen
Drehkranwagen	Revisionswagen
Expeditionswagen	Schneepflüge
Fäkalienwagen	Tarierwagen
Gemülewagen	Tunnelbeleuchtungswagen
Gewichtswagen	Tunneluntersuchungswagen
Hilfswagen	

Für die Betriebsnummern gab es keinen besonderen Plan. Vielmehr behielten die Dienstwagen die Nummern der Wagen, aus denen sie hergerichtet worden waren.

Mecklenburg

Die Dienstwagen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn waren wie folgt eingeteilt:¹⁹⁰

Arbeitswagen	Kranschutzwagen
Bahnsalonwagen	Kranwagen
Belastungswagen	Mannschaftswagen
Gaswagen	Revisionswagen
Hilfsgeräthewagen	Versandwagen für Langholzladekräne
Krankenwagen	

Die Dienstwagen waren mit den Betriebsnummern bezeichnet, die die Wagen bereits vor ihrer Herrichtung aus Reisezug- bzw. Güterwagen getragen hatten.

Oldenburg

Die Dienstwagen der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen waren wie folgt eingeteilt:¹⁹¹

Beleuchtungswagen	Kranschutzwagen
Erdwagen	Kranwagen
Gaswagen	Magazinswagen
Gewichtsbeiwagen	Revisionswagen
Gewichtswagen	Torfwagen
Jauchewagen	Umladewagen
Hilfsgeräthewagen	Wasserwagen
Hilfsmannschaftswagen	Werkstättenwagen
Hilfswasserwagen	

Die Dienstwagen (ausgenommen Behälter- und Revisionswagen) waren 1899 mit den Betriebsnummern bezeichnet, die die Wagen bereits vor ihrer Herrichtung aus Reisezug- bzw. Güterwagen getragen hatten, 1914 waren sie den Nummernkreisen 54 001 bis 54 499, 419 001 bis 419 999, 459 001 bis 459 999 zugeordnet. Nur die Dienstwagen mit Behältern (Gaswagen, Jauchewagen, Wasserwagen) hatten Nummern aus der Reihe 500 000 bis 500 299. Als Hauptgattungszeichen ist für alle Dienstwagen der Buchstabe X angegeben. Die Revisionswagen hatten Betriebsnummern aus dem Plan für Reisezugwagen.

Sachsen

Bei den Dienstwagen der Sächsischen Staatseisenbahnen sind folgende Gattungen bekannt:^{192,193}

Bauwagen	Kranwagen
Chlorzinkwagen	Leuchtgaswagen
Gewichtswagen für Brückenprüfungen	Profilwagen
Gewichtswagen für Gleisbrückenwagenprüfungen	Schneepflüge
Gewichtswagen für Kranprüfungen	Schneeräumer (System Marin)
Heizkesselwagen	Wagen mit Brückenprüfungsapparaten
Krankenwagen	Wagen für Schmalspurlokomotiven
	Werkzeugwagen

Die Bauwagen waren mit dem Gattungsbuchstaben X bezeichnet. Die Betriebsnummern der Dienstwagen richteten sich nach den Nummern der ursprünglichen Wagen. Der Krankenwagen besaß die Nummer 4800. Chlorzink- und Leuchtgaswagen erhielten die Nummern 500 000 bis 500 031, Kranwagen trugen die Nummern 1 bis 5, Schneepflüge die Nummern 1 bis 17, der Schneeräumer (System Marin) hatte keine Nummer.

Württemberg

Gattungen der Dienstwagen in Württemberg waren:^{194, 195}

Arbeitswagen	Latrinenwagen
Brückenprüfungswagen	Magazins- und Überfuhrwagen
Düngerwagen	Revisionswagen
Gaswagen	Schlacken- und Schuttwagen
Gefangenen- und Krankenwagen	Schneepflüge
Gewichtswagen	Schwellenwagen
Heizwagen	Tarierwagen
Hilfswagen	Torfwagen
Kesseltransportwagen	Trajektwagen
Kehrichtwagen	Überladewagen
Kieswagen	Wagen für elektrische Beleuchtung
Kranüberprüfungswagen	Wagen für Schmalspurbetriebsmittel
Kranwagen	Wagen für Stellwerkschlosser
Küchenwagen	Wasserwagen
Latrinenpumpen	Werkzeugwagen

Die Betriebsnummern der Arbeitswagen lagen 1911 im Bereich 62 001 bis 63 558, die der übrigen Dienstwagen im Bereich 90 001 bis 92 105.

Deutscher Staatsbahnwagenverband

Nach den ab 1909 geltenden Güterwagenvorschriften des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes zählten zu den Dienstwagen zumindest die folgenden Gattungen:^{196, 197}

Arbeitswagen	Hilfsgerätewagen
Gaswagen	Kranschutzwagen
Gerätewagen	Kranwagen
Gewichtswagen	Mannschaftswagen
Heizwagen	Profilwagen

Diese Aufzählung ist nicht vollständig, die bei den einzelnen Länderbahnen vorhandenen Dienstwagen dürften ihre bisherigen Gattungsbezeichnungen (siehe oben) weitestgehend beibehalten haben.

Arbeitswagen, die nicht in Güterzügen laufen durften, wurden mit dem Hauptgattungszeichen Xu und ggf. mit weiteren Nebengattungszeichen beschriftet. Als Arbeitswagen wurden aber nicht nur die Dienstgüterwagen bezeichnet sondern auch solche, die in Güterzügen laufen durften, letztere wurden mit X, X(u) und ggf. weiteren Nebengattungszeichen versehen, wobei (u) bedeutete, dass der Wagen für militärische Fahrzeugtransporte unbrauchbar war.

Für die Nummerierung galt – mit wenigen Ausnahmen – das in Preußen eingeführte System, wonach die Dienstwagen mit Nummern im Bereich 700 000 bis 799 999 versehen wurden.

Deutsche Reichsbahn 1921 bis 1952

Im Jahr 1925 veranlasste die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Umzeichnung auch ihrer Bahndienst- und Dienstgüterwagen, nachdem die Umzeichnung der Reisezug- und der Güterwagen im Wesentlichen abgeschlossen war. Die „Anweisung für die Bestandskontrolle und Umzeichnung der Bahndienstwagen der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ ist im Anhang wiedergegeben. Sie war sinngemäß nicht nur für die Wagen der Gruppenverwaltung Bayern gültig, sondern für alle Direktionen. In Punkt I, Absatz 2 dieser Anweisung und in § 2 Absatz 5 der Güterwagenvorschriften wurden die Gattungen der Dienstwagen wie folgt definiert:¹⁹⁸

Arztwagen	Fahrleitungsprüfungswagen
Aschewagen	Feuerlöschwagen
Beleuchtungswagen	Gaswagen
Bergbremswagen	Gaswasserwagen
Brückenprüfungswagen	Gerätewagen
Chlorzink- und Säurewagen	Gerüstwagen
Dienstgutwagen	Gießereiwagen
Eichgerätefahrzeuge	Gleiskranwagen*
Eichfahrzeuge	Gleisverlegungswagen*
Entseuchungswagen*	Heizkesselwagen

Heizwagen*	schotterung)
Hilfsgerätewagen	Sprengwagen (zur Unkrautbekämpfung)
Jauche- und Dungwagen	Teerwagen
Kalkschlammwagen	Turmwagen
Kraftwerkwagen	Überführungswagen für den Fährverkehr*
Kranbelastungswagen	Überführungswagen für Triebwagenzüge*
Kranschutzwagen	Umrisswagen
Kranwagen	Unterrichtswagen
Lokomobilwagen	Versuchswagen
Mannschaftswagen	Wagen für Hilfsdrehgestelle und Radsätze
Müllwagen	Wagen für Schmalspurfahrzeuge
Ölwagen	Wagen für Transformatoren
Sandstrahlgebläsewagen*	Wasserwagen
Schlackenwagen	Werkzeugwagen
Schneepflüge	Wiederherstellungswagen
Schneescheleudern	
Schuttwagen	
Schweißgerätewagen*	
Selbstentladewagen (zur Gleisbe-	

* Diese Gattungsbezeichnungen sind nicht in den Güterwagenvorschriften von 1927 erwähnt, aber in den Güterwagenvorschriften von 1935 zusätzlich angegeben.

An den Dienstwagen konnten durchaus auch andere Bezeichnungen verwendet werden, zum Teil mit Ergänzungen (Dienstkohlenwagen, Gleisbaukranwagen, Luftschutzwagen, Mannschaftswagen für Stellwerksbauzug, Schotterwagen, Weichenkranwagen o. ä.), die in der Regel die Gattungsbezeichnungen präzisieren.

Die Güterwagenvorschriften bestimmen für die Bezeichnung der Bahndienstwagen Folgendes:

Die Bahndienstwagen tragen folgende Anschriften:

-
- a) die Anschrift „Deutsche Reichsbahn“
 - b) den Namen der Reichsbahndirektion, zu deren Bezirk der Wagen gehört
 - c) eine Nummer aus der Reihe 700 000 bis 799 999
 - d) die Gattungsbezeichnung, z. B. Müllwagen
 - e) Name und Sitz der Dienststelle, der der Wagen zugeteilt ist
-

Demnach sah das Anschriftenbild beispielsweise an einem Müllwagen der Rbd München wie folgt aus:

Deutsche Reichsbahn München 702 173 Müllwagen

des Bw München Hbf

Alle anderen Anschriften waren weitestgehend identisch mit denen der regulären Wagen.

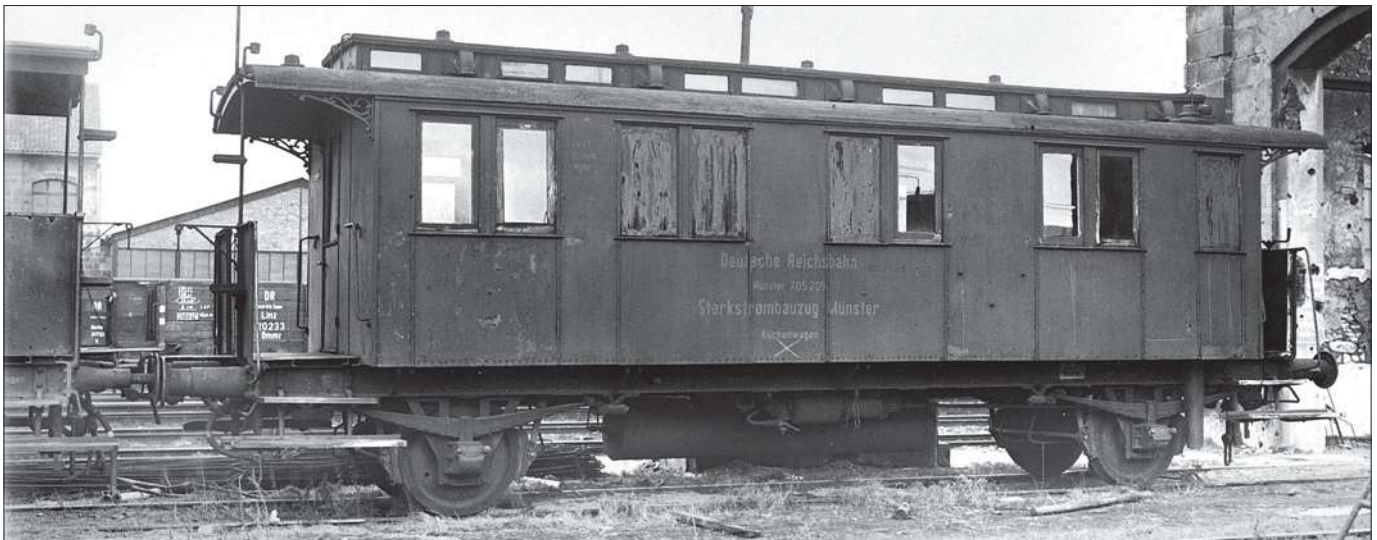
Es gab auch Dienstwagen mit Betriebsnummern aus dem Bereich der 800-Tausender. Dabei handelte es sich um Kran- und Kranschutzwagen, die im Rahmen der 1933 aufgelegten Reinhardt-Programme¹⁹⁹ vom Deutschen Reich direkt beschafft und von der Deutschen Reichsbahn betrieben wurden. Zur Unterscheidung von den bahneigenen Dienstwagen erhielten diese Wagen die abweichenden Wagennummern.



Hilfsdrehgestellwagen Berlin 700 151
des Bw Berlin Schles. Bhf (Foto 1931
Tempelhof Sammlung Hermann Hoyer)

Werkzeuggerätewagen
Berlin 702 403 des Eisen-
bahnausbesserungswerks
Tempelhof (Foto Tempel-
hof um 1935 Sammlung
Hermann Hoyer)





Küchenwagen Münster 705 209 des Starkstrombauzuges Münster (Foto Osnabrück 1948 Rudolf Klitscher)



Ölwagen der Deutschen Reichsbahn Dresden 700 464, Betriebsstoffhauptlager Dresden-Friedrichstadt (Werkfoto 1935 Deutz)

Deutsche Reichsbahn 1952 bis 1993

1952 bis 1967

Die Wagennummern der Bahndienst- und Dienstgüterwagen wurden im Rahmen der Umzeichnung der Reisezugwagen (1958) bzw. Güterwagen (1952) wie folgt zugeteilt:²⁰⁰

Bahndienstwagen (Reisezugwagenbauart)	800-101 bis 998-899
Bahndienstwagen (Güterwagenbauart)	71-10-01 bis 79-89-99
Dienstgüterwagen	81-10-01 bis 85-89-99

Betriebsnummern der Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart der Deutschen Reichsbahn 1958

Ursprüngliche Bauart der Bahndienstwagen	Betriebsnummern	Ursprüngliche Bauart der Bahndienstwagen	Betriebsnummern
Sonderwagen fremder oder unbekannter Bauart	ab 800-101	Abteilwagen 4-achsig der Einheitsbauart	ab 844-101
Sonderwagen der Länderbauarten Pr und Meck	ab 802-101	Abteilwagen 2-/3-achsig fremder oder unbekannter Bauart	ab 850-101
Sonderwagen der Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old	ab 803-101	Abteilwagen 2-/3-achsig der Länderbauarten Pr und Meck	ab 852-101
Sonderwagen der Einheitsbauart	ab 804-101	Abteilwagen 2-/3-achsig der Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old	ab 853-101
Sonderwagen der DR-Bauart	ab 805-101	Abteilwagen 2-/3-achsig der Einheitsbauart	ab 854-101
Doppelstockwagen oder Wagen der Doppelstockzüge	ab 815-101	Gepäckwagen 4-achsig fremder oder unbekannter Bauart	ab 860-101
Durchgangswagen 4-achsig fremder oder unbekannter Bauart	ab 820-101	Gepäckwagen 4-achsig der Länderbauarten Pr und Meck	ab 862-101
Durchgangswagen 4-achsig der Privatbahnbauart	ab 821-101	Gepäckwagen 4-achsig der Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old	ab 863-101
Durchgangswagen 4-achsig der Länderbauarten Pr und Meck	ab 822-101	Gepäckwagen 4-achsig der Einheitsbauart	ab 864-101
Durchgangswagen 4-achsig der Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old	ab 823-101	Gepäckwagen 4-achsig der DR-Bauart	ab 865-101
Durchgangswagen 4-achsig der Einheitsbauart	ab 824-101	Gepäckwagen 2-/3-achsig fremder oder unbekannter Bauart	ab 870-101
Durchgangswagen 4-achsig der DR-Bauart	ab 825-101	Gepäckwagen 2-/3-achsig der Privatbahnbauart	ab 871-101
Durchgangswagen 2-/3-achsig fremder oder unbekannter Bauart	ab 830-101	Gepäckwagen 2-/3-achsig der Länderbauarten Pr und Meck	ab 872-101
Durchgangswagen 2-/3-achsig der Privatbahnbauart	ab 831-101	Gepäckwagen 2-/3-achsig der Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old	ab 873-101
Durchgangswagen 2-/3-achsig der Länderbauarten Pr und Meck	ab 832-101	Gepäckwagen 2-/3-achsig der Einheitsbauart	ab 874-101
Durchgangswagen 2-/3-achsig der Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old	ab 833-101	Schmalspurwagen 2-achsig 1000 mm	ab 908-101
Durchgangswagen 2-/3-achsig der Einheitsbauart	ab 834-101	Schmalspurwagen 4-achsig 1000 mm	ab 909-101
Durchgangswagen 2-/3-achsig der DR-Bauart	ab 835-101	Schmalspurwagen 600 mm	ab 968-101
Abteilwagen 4-achsig fremder oder unbekannter Bauart	ab 840-101	Schmalspurwagen 750 mm	ab 978-101
Abteilwagen 4-achsig der Länderbauarten Pr und Meck	ab 842-101	Schmalspurwagen 900 mm	ab 998-101
Abteilwagen 4-achsig der Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old	ab 843-101		

Betriebsnummern der Bahndienstwagen der Güterwagenbauart der Deutschen Reichsbahn 1952 ²⁰¹

Wagengattung	Betriebsnummern	
	4-achsig	2-achsig
Mannschaftswagen einschl Küchen-, Wasch-, Wohn-, Büro-, Kultur-, Geräte-, Werkstatt- und Hilfsgerätewagen für Lokkolonnen, Derutra und Volkspolizei	ab 71-10-01	ab 71-14-01
VP-Begleitwagen		ab 71-19-01
Mannschaftswagen für Bauzüge, Arbeitszüge und Hilfszüge	ab 73-10-01	ab 73-14-01
Wagen der Reichsbahn-Bau-Union	ab 74-15-01	
Gerätewagen, Werkstattwagen, Werkzeugwagen, Wiederherstellungswagen, Beleuchtungs- und Kraftwerkswagen, Schweißgeräte-, Sandstrahlgebläse-, Turm-, Umriss-, Feuerlösch-, Entseuchungs-, Gerüst-, Bergbrems- und Überführungswagen	ab 75-10-01	ab 75-14-01
Prüf-, Mess-, Arzt-, Unterrichts-, Versuchs-, Brückenprüfungs-, Fahrleitungsprüf- und Streckenbereisungswagen	ab 77-10-01	ab 77-14-01
Sprengwagen zur Unkrautvertilgung		ab 77-16-01
Wagen für Hilfsdrehgestelle und Radsätze		ab 77-17-01
Wagen für Umformer		ab 77-18-01
Heizkesselwagen (Güterwagenbauart)	ab 78-12-01	ab 78-13-01
Kranwagen, Gleiskranwagen, Weichenkranwagen		ab 79-10-01
Kranschutzwagen, Begleitwagen, Gleisverlegungswagen		ab 79-11-01
Schneeschieberräder		ab 79-12-01
Klimaschneepflüge		ab 79-13-01
Schneepflüge		ab 79-14-01

Wagengattung	Betriebsnummern	
	4-achsig	2-achsig
Eichfahrzeuge		ab 79-15-01
Eichgerätfahrzeuge		ab 79-16-01
Kranbelastungswagen.		ab 79-17-01
Handbetriebene Krane		ab 79-18-01
Bettungsreinigungsmaschinen, Gleiskrane, Weichenkrane usw.		ab 79-19-01

Betriebsnummern der Dienstgüterwagen der Deutschen Reichsbahn 1952

Wagengattung	Betriebsnummern	
	4-achsig	2-achsig
Dienstgutwagen der Bauarten GG, OO, SS bzw. G, V, K	ab 81-10-01	ab 81-12-01
Dienstgutwagen der Bauarten H, R, S, O		ab 81-14-01
Dienstgutwagen der Bauart O aus Stahl für Schlacke		ab 81-16-01
Dienstgutwagen der Bauart O aus Holz für Müll und Schutt		ab 81-18-01
Kesselwagen (Öl-, Teer-, Chlorzink-, Säure-, und Jauchewagen)		ab 82-10-01
Kohlenstaubwagen		ab 82-14-01
Behälter- und Zementwagen		ab 82-15-01
Gaskessel- und Gaswagen		ab 82-17-01
Schotterwagen mit Seitenentladung		ab 83-10-01
Schotterwagen mit Bodenentladung		ab 83-15-01
Wagen für Schmalspurfahrzeuge		ab 84-10-01
Wasser-, Karbidschlamm- und Kalkschlammwagen.		ab 85-10-01

Bei den Bahndienst- und Dienstgüterwagen (ausgenommen Heizkesselwagen der Güterwagenbauart) kennzeichnete die erste Ziffer der Ordnungsnummer (das ist die 3. Stelle der Wagennummer) die Einstell-Reichsbahndirektion wie folgt:

1 Rbd Berlin	5 Rbd Greifswald
2 Rbd Cottbus	6 Rbd Halle
3 Rbd Dresden	7 Rbd Magdeburg
4 Rbd Erfurt	8 Rbd Schwerin

Die 5. und 6. Stelle bildeten die laufende Nummer. Soweit die Bahndienst- und Dienstgüterwagen den Bauarten der öffentlich verwendeten Güterwagen entsprachen, wurde die Gattungsnummer der entsprechenden Bauart in Klam-

mern unter die Wagennummer der Bahndienst- oder Dienstgüterwagen gesetzt, z. B. Gerüstwagen der Rbd Magdeburg aus G-Wagen der Gattungsnummer 05:

DR
75-74-83
(05)

Dienstgüterwagen der Rbd Dresden aus K-Wagen der Gattungsnummer 21:

DR
81-32-03
(21)

Stoffwagen DR 81-33-16 des Oberbauwerks Wülknitz, früher Stallungswagen (Foto Aue 1965 Günter Meyer)





Dienstgüterwagen DR 83-45-18 der Zentralen Beschaffungsstelle Berlin (Foto Delitzsch 1964 Deutsche Reichsbahn)

1967 bis 1993

Die DR führte zum 1. Januar 1967 die zwölfstellige Wagennummer für ihre Dienstwagen nach UIC-Standard ein.

60 50 99-68 300-1

Dienst

Bei den Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart wurde als Kennzeichen des Austauschverfahrens die Zahl 60 verwendet, gefolgt von der Zahl 50 als Wagen der Deutschen Reichsbahn. In der 5. und 6. Stelle folgte grundsätzlich die Zahl 99.

Aus der 7. und 8. Stelle konnte der Verwendungszweck des Wagens und aus der 9. Stelle die Eigentumsdirektion nach vorstehend erwähntem Schema entnommen werden²⁰². Die Stellen 10 und 11 repräsentierten die laufende Nummer des Wagens.

Alle Dienstwagen auf Reisezugwagenbasis erhielten die Gattungsbezeichnung Dienst (vierachsig), Diensta (dreiachsig) oder Dienstaa (zweiachsig). Die genauere Angabe des Verwendungszwecks und der Einsatzdienststelle erfolgte am Wagenkasten in der Regel rechts neben der Hauptanschrift. Ausgenommen von dieser Regelung waren lediglich die Wagen der K(atastrophen)-Züge, bei denen auf eine Nennung des Verwendungszwecks vermutlich aus Geheimhaltungsgründen verzichtet wurde.

Bei den Bahndienstwagen der Güterwagenbauart und den Dienstgüterwagen wurde als Kennzeichen für das Austauschverfahren die Zahl 30 verwendet, gefolgt von der Zahl 50 für die Deutsche Reichsbahn.

30

50 DR

949 3431-5

Eichfahrzeug

Beiwagen

1980 wurde die Zahl 30 für das Austauschverfahren durch 40 für Bahndienstwagen mit Einzelachsen und 80 für Bahndienstwagen mit Drehgestellen ersetzt.

Für zwei- und dreiaxlige Wagen wurden in der 5. und 6. Stelle die Nummern 94 und 95 und für vier- und mehrachsige Fahrzeuge die Nummern 97 und 98 festgelegt. Die Direktion konnte der 7. Stelle entnommen werden. Die Ziffer 0 in der 7. Stelle war Fahrzeugen vorbehalten, die direkt dem Verkehrsministerium unterstanden. Die 8. Stelle verwies auf die ursprüngliche Bauart des Fahrzeuges.

Für Sonderfahrzeuge (Kranwagen, Eich-, Schneeräumfahrzeuge und Baumaschinen) wich das Schema geringfügig ab. Hier wurde die Achszahl in der 5. bis 7. Stelle verschlüsselt (949 für zweiachsige, 979 für vier- und mehrachsige). Die Direktionsnummer wanderte in die 8. Stelle.

Damit ergibt sich folgende Übersicht:
 Struktur der Betriebsnummern für Bahndienstwagen der Güterwagenbauart und Dienstgüterwagen der Deutschen Reichsbahn 1980

1.+ 2. Stelle	3.+ 4. Stelle	5.+ 6. Stelle	7. Stelle	8. Stelle	Austauschverfahren	Achsen	Direktion
30 40 80	50	94 95 97 98	1 2 3 4 5 6 7 8 0 9	1 2 3 4 5 6 7 8	Binnenverkehr* Binnenverkehr** Binnenverkehr**	Einzelachsen Drehgestelle 2 und 3 2 und 3 4 und mehr 4 und mehr	Berlin Cottbus Dresden Erfurt Greifswald Halle Magdeburg Schwerin Verkehrsministerium Sonderfahrzeuge Berlin Cottbus Dresden Erfurt Greifswald Halle Magdeburg Schwerin

* bis 1980
 ** ab 1980

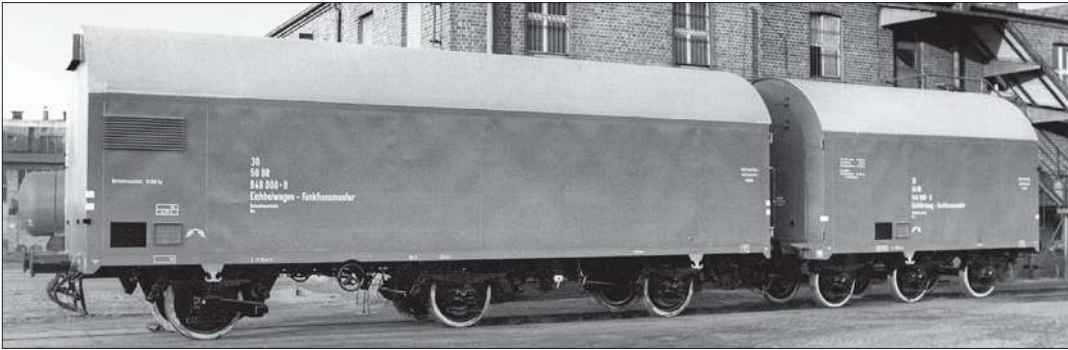
Die Wagen mit den Nummern:

DR 30-50-979 6015-0
DR 30-50-976 5011-6

sind ein Kranwagen und ein zugehöriger Auslegerwagen der

Rbd Halle. Beim Kranwagen steht die Ziffer 6 für Rbd Halle an der 8. und beim Auslegerwagen an der 7. Stelle.
 Nach Umstellung auf die international einheitliche Wagennummer wurden zur Kennzeichnung der Ursprungsbauart anstelle der alten Gattungsnummern die Gattungsschlüsselzahlen wie bei Güterwagen angeschrieben.

Funktionsmuster eines Eichfahrzeuges und eines Eichbeiwagens der Deutschen Reichsbahn mit unvollständiger Betriebsnummer (30 50 949 000-0) (Foto Delitzsch 1976 Deutsche Reichsbahn)



1950 bis 1967

In § 47 der Güterwagenvorschriften wurden die Gattungen der Bahndienstwagen wie folgt definiert:²⁰³

Arztwagen	Messbeiwagen*
Beleuchtungswagen	Messwagen
Bergbremswagen	Sandstrahlgebläsewagen
Brückenprüfungswagen	Schienenschleifwagen*
Eichwagen	Schneepflüge
Eichgerätewagen	Schneeschildern
Entseuchungswagen	Schweißgerätewagen
Feuerlöschwagen	Sprengwagen (zur Unkrautvertilgung)
Gerätewagen	Stellwerkwagen
Gerüstwagen	Turmwagen
Gleisverlegungswagen	Überführungswagen (für den
Gleiskranwagen	Fährverkehr)*
Heizwagen	Überführungswagen (für
Hilfsgerätewagen	Triebwagenzüge)*
Kraftwerkswagen	Umrisswagen
Kranbelastungswagen	Unterrichtswagen
Kranschutzwagen	Werkzeugwagen
Kranwagen	Weichenkranwagen
Mannschaftswagen	Wiederherstellungswagen*
Maschinenwagen (für	
Schienenschleifzüge)*	

* Diese Gattungsbezeichnungen sind nicht in der Güterwagenvorschrift von 1952 enthalten, aber anhand von Anschriftenzeichnungen oder anderen Quellen nachweisbar.

Zu den Bahndienstwagen gehörten auch die Bauzugwagen, die je nach Ausstattung oder Verwendung wie folgt unterteilt werden:

Baustoffwagen	Mannschaftswagen
Führerwagen	Rottenführerwagen
Gerätewagen	Stangenwagen
Kohlenwagen	Trockenwagen
Küchenwagen	Waschwagen

In § 47 der Güterwagenvorschriften sind die Gattungen der Dienstgüterwagen wie folgt definiert:

Aschewagen	Lokomobilwagen
Chlorwagen	Müllwagen
Dienstgutwagen	Ölwagen
Dienstkohlenwagen	Säurewagen
Dungwagen	Schlackenwagen
Gaswagen	Schotterwagen
Gaswasserwagen	Teerwagen
Jauchewagen	Wagen für Hilfsdrehgestelle
Kalkschlammwagen	Wagen für Radsätze
Kohlenstaubbehälterwagen	Wagen für Schmalspurfahrzeuge

Wagen für Umformer
Wasserwagen

Weichenbeförderungswagen
Zementbehälterwagen

Die genannten Gattungsbezeichnungen wurden jeweils an den Wagen angeschrieben.

Für Dienstgüterwagen wurde innerhalb jeder Heimdirektion eine Nummer von 1000 bis 4999 festgelegt, für Bahndienstwagen galt der Bereich von 5000 bis 9999. Innerhalb dieser Grobeinteilung wurden die einzelnen Wagengattungen wie folgt mit Betriebsnummern versehen.²⁰⁴

Betriebsnummern für Bahndienst- und Dienstgüterwagen der Deutschen Bundesbahn 1951:

Nummernreihe	Wagengattung
1000 bis 1399	Dienstgut- und Dienstkohlenwagen
1400 bis 1799	Gas-, Gaswasser-, Kalkschlamm-, Schutt- und Sandwagen
1800 bis 2399	Müll-, Asche- und Schuttwagen
2400 bis 2799	Schotterwagen
2800 bis 2999	Spreng-, Öl-, Sauerstoff- und Wasserwagen
3000 bis 3199	Fäkalien- und Dungwagen
3200 bis 2999	Kraftstoff- und Ölkesselwagen
4000 bis 4999	sonstige Dienstgüterwagen
5000 bis 5199	Messwagen der Bundesbahnzentralämter
5400 bis 5599	Unterrichts- und Testwagen
5600 bis 5799	Hilfsgeräte- und Hilfszugwagen
5800 bis 5899	Dienstwagen der D-Zugwagenbauart
5900 bis 5999	frei
6000 bis 6199	Eich- und Eichgerätefahrzeuge
6200 bis 6399	Brücken-, Fahrleitungs-, Tunnelprüf-, Umriss-, Schutz-, Turm- und Gerüstwagen
6400 bis 6599	Schneepflüge, Schneeschildern
6600 bis 6799	Kranfahrzeuge einschließlich Kranschutzwagen
6800 bis 6999	Weichenkran-, Gleiskran-, und Gleisverlegekranwagen einschl. Kranschutzwagen
7000 bis 7199	Heizkesselwagen, Feuerlöschwagen
7200 bis 7499	frei
7500 bis 7699	Bauzugführer-, Rottenführer- und Bürowagen
7700 bis 8199	Mannschaftswagen
8200 bis 8399	Küchen-, Küchenbei-, Vorrats-, Wasch-, Trocken-, Geräte- und Gerätebeiwagen
8400 bis 8699	Werkstatt-, Maschinen-, Werkzeug- und Modellwagen
8700 bis 8899	Oberbauschweißgerätewagen
8900 bis 9199	Beleuchtungs- und Kraftwerkswagen
9200 bis 9399	Kraftstellwerkswagen, Fernmeldewagen
9400 bis 9599	frei
9600 bis 9999	sonstige Bahndienstwagen

Innerhalb dieser Nummernreihen haben die Direktionen von Fall zu Fall eine feinere Unterteilung getroffen, die die verschiedenen Bauarten einer Wagengruppe gegeneinander zusätzlich abgrenzten.

So wurden in vielen Direktionen die Hilfszuggerätewagen als 5600 bis 5699 eingereiht, während die Hilfszugmannschaftswagen 5700 bis 5799 bekamen. Auch für den Bereich 6000 bis 6199 gab es verschiedene Unterteilungen: Häufig waren die Eichfahrzeuge in 6000 bis 6099 und die Eichgerätewagen in 6100 bis 6199 eingereiht. Manche Direktionen vergaben die Nummern paarweise (6000 Eichfahrzeug, 6001 Eichgerätewagen usw.). Vereinzelt wurde auch nur der Bereich 6000 kleiner eingeteilt. Die freien Bereiche wurden von verschiedenen Direktionen mit Wagen besetzt, die auch unter 9600 bis 9999 oder andere Nummernbereiche hätten fallen können.

Die Hauptanschrift an einem Bahndienstwagen (Güterwagenbauart) der Deutschen Bundesbahn bestand aus dem

Eigentumszeichen DB, dem Namen der Eigentumsdirektion, der Wagennummer, der Bezeichnung der Heimatdienststelle und ggf. der Einsatzdienststelle. Sie sah bei einem Wohn-Schlafwagen in den 50er- und 60er-Jahren beispielsweise wie folgt aus:

DB
Hannover 8041
 Wohn-Schlafwagen
 Heimatdienstst.
 Bww. Bremen
 Einsatzdienststelle
 Flm. Bremen



Sauerstoffwagen DB Hannover 2912 (Foto Osnabrück um 1953 Rudolf Klitscher)



Gerätewagen DB Mainz 8282 (Foto Frankfurt [M] 1965 Franz Burkhardt)



Schotterwagen der Deutschen Bundesbahn Frankfurt 2478, Neubaufahrplan 1.1.1968 Güter-WV (Foto Frankfurt [M] 1966 Franz Burkhardt)

Die Bahndienstwagen für Elektrifizierungsvorhaben (EIV) waren abweichend davon nummeriert, sie erhielten meist eine sechsstellige Nummer, aufgeteilt in zwei Dreiergruppen: Die ersten beiden Ziffern verschlüsselten den Verwendungszweck des Wagens, die dritte Ziffer war immer 9 und kennzeichnete EIV-Wagen. Die zweite Dreiergruppe war eine fortlaufende Nummer.

1967 bis 1993

Im Zuge der Umstellung der Reisezug- und Güterwagen auf die international einheitliche Wagennummer wurden ab 1967 auch die Betriebsnummern der Dienstwagen geändert (sog. Kodifizierung). Zum 1. Januar 1968 wurden die meisten Dienstgüterwagen sowie die international eingesetzten Mess-, Messbei- und Heizwagen umgezeichnet. Ab Juli 1971 erhielten auch die Bahndienstwagen die neuen Betriebsnummern.

Die neuen 12-stelligen Betriebsnummern wurden auf die gleiche Weise wie die Nummern der Reisezug- bzw. Güterwagen gebildet, wobei für die Dienstwagen der Personenwagenbauart grundsätzlich die Zahl 99 an der 5. und 6. Stelle der Nummer zu verwenden war. Bei den Dienstwagen der Güterwagenbauart lauteten die Zahlen für die 5. und 6. Stelle: 94, 95, 97.

Es ergab sich, dass die kodifizierte Wagennummer über den Einzelwagen in Bezug auf seine Verwendungsmöglichkeit als Bahndienstwagen wenig aussagte, weil die betrieblichen Merkmale in dem weitgespannten internationalen Rahmen der Vereinbarungen allein bestimmend waren. Hinzu kam, dass die für den innerdienstlichen Verkehr eingesetzten Bahndienstwagen von untergeordneter Bedeutung blieben. Die neue Wagennummer lässt über die Verwendungsmöglichkeit und Wagengattung keine Aussage zu. Aus diesem Grund hat die Deutsche Bundesbahn bei der Umzeichnung zusätzlich eine dreistellige Bauartnummer angeschrieben, die zusammen mit der Gattungsbezeichnung eine weitere Unterscheidung nach Bauart und Verwendungszweck sowie bei den Bahndienstwagen auch über die Ursprungsbauart ermöglichte. Das Schema wurde allerdings im Lauf der Zeit häufig durchbrochen.

Bahndienstwagen der Personenwagenbauart

Das allgemeine Kennzeichen dieser Wagen war die Zahl 99 in der 5. und 6. Stelle der Fahrzeugnummer. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Struktur dieser Nummer:

Struktur der Betriebsnummern für Bahndienstwagen der Personenwagenbauart der Deutschen Bundesbahn 1967

1.+2. Stelle	3.+4. Stelle	5.+6. Stelle	7.+8. Stelle	Austauschverfahren	Höchstgeschwindigkeit	Klima/Heizung
51				RIC/PPW-fähig		nicht klimatisiert
60				Binnenverkehr		nicht klimatisiert
61				RIC/PPW-fähig		klimatisiert
63				RIC/PPW-fähig		

1.+2. Stelle	3.+4. Stelle	5.+6. Stelle	7.+8. Stelle	Austauschverfahren	Höchstgeschwindigkeit	Klima/Heizung
80		99				
			03		bis 120 km/h	1000 V
			11		bis 120 km/h	1000 V, Dampf
			13		bis 120 km/h	3000 V, Dampf
			20		bis 120 km/h	Dampf
			27, 28, 29		bis 120 km/h	Eigenheizung
			43		121 bis 140 km/h	1000 V, Dampf
			60		121 bis 140 km/h	Dampf
			69		121 bis 140 km/h	Eigenheizung

Die 9. bis 11. Stelle beinhaltet die laufende Nummer des Wagens, die 12. Stelle ist die Kontrollziffer, die genauso wie bei den Reisezug- und den Güterwagen gebildet wird (siehe Tabelle „Berechnung der Kontrollziffer“ auf Seite 227)

Die Betriebsnummer eines Bahndienstwagens der Personenwagenbauart lautete beispielsweise:

51 80 99-03 001-8

Es handelt sich hier um einen RIC/PPW-fähigen Wagen der Deutschen Bundesbahn mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 120 km/h, nicht klimatisiert, mit elektrischer Heizung für 1000 V Heizspannung und ohne Dampfheizung.

Bahndienstwagen der Güterwagenbauart und Dienstgüterwagen

Die Zahl 30 in der 1. und 2. Stelle bezeichnete die Wagen für innerdienstliche Zwecke, die Zahl 80 in der 3. und 4. Stelle war das Kennzeichen für die Wagen der Deutschen Bundesbahn. Die 5. bis 8. Stelle wurden zur Kennzeichnung der Achsenzahl, der Höchstgeschwindigkeit und der Ursprungsbauart des Fahrzeuges herangezogen (siehe die beiden folgenden Tabellen: Nummernplan ...).



Anschrift am Aufenthaltswagen 455, DB 60 80 99-28 301-2; die Anschrift „Leihwagen“ weist darauf hin, dass dieser Wagen vom AW Limburg für den leihweisen Austausch gegen auszubessernde Wagen bereitgehalten wird. (Foto Limburg 1977 Johannes Glöckner)

Nummernplan für Bahndienstwagen der Güterwagenbauart der Deutschen Bundesbahn 1971

5. bis 8. Stelle	Laufwerk	Höchstgeschwindigkeit	Ursprungsbauart
945 0 bis 945 9	2- und 3-achsig	unter 100 km/h	Güt, Pwg
946 0 bis 946 9	2- und 3-achsig	unter 100 km/h	Tender
947 0 bis 947 4	2- und 3-achsig	unter 100 km/h	Kranwagen
947 5 bis 947 9	2- und 3-achsig	unter 100 km/h	sonst. Wagenarten
955 0 bis 955 9	2- und 3-achsig	ab 100 km/h	Güt, Pwg
956 0 bis 956 9	2- und 3-achsig	ab 100 km/h	Tender
957 0 bis 957 4	2- und 3-achsig	ab 100 km/h	Kranwagen
957 5 bis 957 9	2- und 3-achsig	ab 100 km/h	sonst. Wagenarten
973 0 bis 973 4	4- und mehrachsig	unter 100 km/h	Güt, Pwg
973 5 bis 973 9	4- und mehrachsig	unter 100 km/h	Tender
974 0 bis 974 2	4- und mehrachsig	unter 100 km/h	Kranwagen
974 3 bis 974 9	4- und mehrachsig	unter 100 km/h	sonst. Wagenarten

5. bis 8. Stelle	Laufwerk	Höchstgeschwindigkeit	Ursprungsbauart
978 0 bis 978 4	4- und mehrachsige	ab 100 km/h	Güt, Pwg
978 5 bis 978 9	4- und mehrachsige	ab 100 km/h	Tender
979 0 bis 979 4	4- und mehrachsige	ab 100 km/h	Kranwagen
979 5 bis 979 9	4- und mehrachsige	ab 100 km/h	sonst. Wagenarten

Die 9. bis 11. Stelle beinhaltet die laufende Nummer des Wagens, die 12. Stelle ist die Kontrollziffer, die genauso wie bei den Reisezug- und den Güterwagen gebildet wird (siehe Tabelle „Berechnung der Kontrollziffer“ auf Seite 227).

Die Betriebsnummer eines Bahndienstwagens, der nicht der Personenwagenbauart angehört, lautet beispielsweise:

30 80 945 0 001-1

Es handelt sich hier um einen Wagen der Deutschen Bundesbahn mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 100 km/h, 2- oder 3-achsige, aus einem Güterwagen oder Güterzuggepäckwagen hergerichtet.

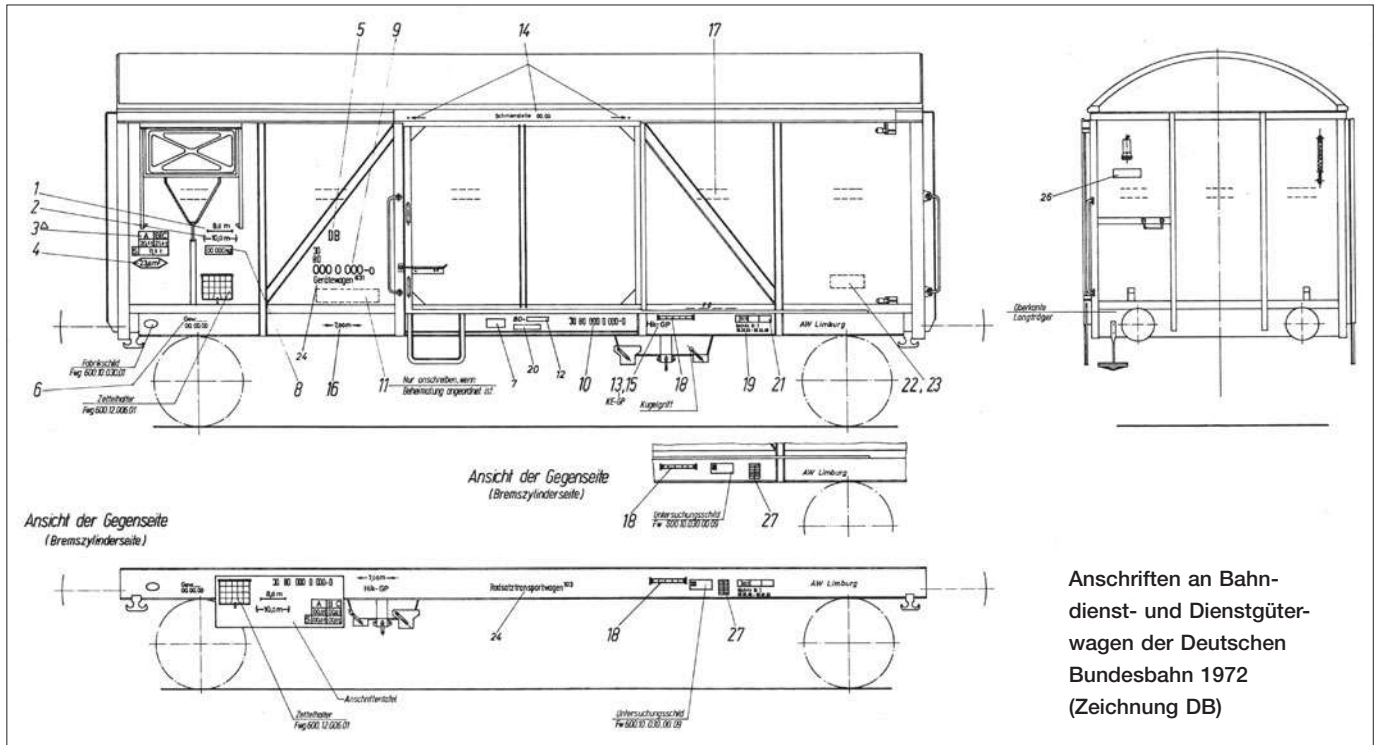
Nummernplan für Dienstgüterwagen der Deutschen Bundesbahn 1968

5. bis 8. Stelle	Laufwerk	Höchstgeschwindigkeit	Ursprungsbauart
941 0 bis 941 2	2- und 3-achsige	bis 65 km/h	gedeckte Wagen
941 3 bis 941 4	2- und 3-achsige	bis 80 km/h	gedeckte Wagen
941 5 bis 951 7	2- und 3-achsige	bis 65 km/h	offene Wagen
941 8 bis 941 9	2- und 3-achsige	bis 80 km/h	offene Wagen
942 0 bis 942 2	2- und 3-achsige	bis 65 km/h	Flachwagen
942 3 bis 942 4	2- und 3-achsige	bis 80 km/h	Flachwagen
942 5 bis 942 7	2- und 3-achsige	bis 65 km/h	Schotterwagen
942 8 bis 942 9	2- und 3-achsige	bis 80 km/h	Schotterwagen
943 0 bis 943 2	2- und 3-achsige	bis 65 km/h	Kesselwagen
943 3 bis 943 4	2- und 3-achsige	bis 80 km/h	Kesselwagen
943 5 bis 943 7	2- und 3-achsige	bis 65 km/h	sonstige Wagenarten
943 8 bis 943 9	2- und 3-achsige	bis 80 km/h	sonstige Wagenarten
951 0 bis 951 4	2- und 3-achsige	über 80 km/h	gedeckte Wagen
951 5 bis 951 9	2- und 3-achsige	über 80 km/h	offene Wagen
952 0 bis 952 4	2- und 3-achsige	über 80 km/h	Flachwagen
952 5 bis 952 9	2- und 3-achsige	über 80 km/h	Schotterwagen
953 0 bis 953 4	2- und 3-achsige	über 80 km/h	Kesselwagen
953 5 bis 953 9	2- und 3-achsige	über 80 km/h	sonstige Wagenarten
971 0 bis 971 0	4- und mehrachsige	bis 65 km/h	gedeckte Wagen
971 1 bis 971 2	4- und mehrachsige	bis 80 km/h	gedeckte Wagen
971 3 bis 971 3	4- und mehrachsige	bis 65 km/h	offene Wagen
971 4 bis 971 5	4- und mehrachsige	bis 80 km/h	offene Wagen
971 6 bis 971 6	4- und mehrachsige	bis 65 km/h	Flachwagen
971 7 bis 971 8	4- und mehrachsige	bis 80 km/h	Flachwagen
971 9 bis 971 9	4- und mehrachsige	bis 65 km/h	Schotterwagen
972 0 bis 972 1	4- und mehrachsige	bis 80 km/h	Schotterwagen
972 2 bis 972 2	4- und mehrachsige	bis 65 km/h	Kesselwagen
972 3 bis 972 4	4- und mehrachsige	bis 80 km/h	Kesselwagen
972 5 bis 972 5	4- und mehrachsige	bis 65 km/h	sonstige Wagenarten
972 6 bis 972 7	4- und mehrachsige	bis 80 km/h	sonstige Wagenarten
976 0 bis 976 2	4- und mehrachsige	über 80 km/h	gedeckte Wagen
976 3 bis 976 5	4- und mehrachsige	über 80 km/h	offene Wagen
976 6 bis 976 8	4- und mehrachsige	über 80 km/h	Flachwagen
976 9 bis 977 1	4- und mehrachsige	über 80 km/h	Schotterwagen
977 2 bis 977 4	4- und mehrachsige	über 80 km/h	Kesselwagen
977 5 bis 977 7	4- und mehrachsige	über 80 km/h	sonstige Wagenarten

Die 9. bis 11. Stelle beinhaltet die laufende Nummer des Wagens, die 12. Stelle ist die Kontrollziffer, die genauso wie bei den Reisezug- und den Güterwagen gebildet wird (siehe Tabelle „Berechnung der Kontrollziffer“ auf Seite 227). Die Betriebsnummer eines Dienstgüterwagens lautete beispielsweise:

30 80 941 0 001-0

Es handelt sich also um einen Dienstgüterwagen der Deutschen Bundesbahn mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 65 km/h, zwei- oder dreiachsig, aus einem gedeckten Güterwagen hergerichtet.



Dungwagen DB 30 80 942 2 681-6 der Viehwagenwäsche Essen Nord (Foto Essen um 1985 Benno Wiesmüller)

Ab 1. Januar 1980 wurde bei den Wagen der Güterwagenbauart in den ersten beiden Stellen der Wagennummer (bisher 30) ein Unterschied zwischen Wagen mit Einzelachsen (40) und Drehgestellen (80) gemacht. Die Betriebsnummer eines Dienstgüterwagens lautete beispielsweise:

80 80 976 0 001-5

Es handelt sich also um einen Dienstgüterwagen der Deutschen Bundesbahn mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h, mit Drehgestellen, aus einem gedeckten Güterwagen hergerichtet.

Deutsche Bahn AG

Mit Gründung der Deutschen Bahn AG gingen alle vorhandenen Dienstwagen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn zunächst ohne Änderungen der Anschriften in den Bestand der neuen Gesellschaft (Geschäftsbereich Traktion und Werke) über. Mit einer gewissen Verzögerung wegen der vorrangigen Umzeichnung der Lokomotiven, Trieb-, Reisezug- und Güterwagen erhielten dann auch die Dienstwagen zumindest das neue Eigentumszeichen der DB AG. Erst nach und nach wurden die Betriebsnummern auf den Eigentümercode 80 anstelle von 50 bei den Reichsbahnwagen umgestellt. Dabei war es erforderlich, für zahlreiche Wagen neue Nummern festzulegen, um potentielle Doppelbelegungen zu vermeiden. Diese Umzeichnung verlief sehr schleppend, sodass sogar noch im Jahr 2000 Dienstwagen mit den alten Reichsbahnnummern anzutreffen waren. Hinzu kam, dass viele Dienstwagen als entbehrlich angesehen und ausgemustert wurden, andere gingen in den Bestand von Tochtergesellschaften und Privatunternehmen über. Sie werden bei Bedarf von diesen Unternehmen selbst eingesetzt oder vom DB Netz angemietet. Mittlerweile verfügt die Deutsche Bahn AG nur noch über eine vergleichsweise geringe Zahl von eigenen Bahndienstwagen in folgenden Gattungen:

Gattung	Eigentümer
Auslegerschutzwagen	DB Netz Notfalltechnik
Fahrleitungsmontagewagen	DB Netz Instandhaltung
Hilfszugwagen	DB Netz Notfalltechnik
Gegengewichtswagen	DB Netz Notfalltechnik
Gleismesswagen	DB Netz Instandhaltung
Kranmannschaftswagen	DB Netz Notfalltechnik
Kranwagen	DB Netz Notfalltechnik
Messwagen	DB Systemtechnik
Oberleitungsbauwagen	DB Netz Instandhaltung
Schneepflüge	DB Netz Notfalltechnik
Schneeschiebemaschinen	DB Netz Notfalltechnik
Tunnelhilfszugwagen	DB Netz Notfalltechnik

Von diesen Wagen sind die Neubaufahrzeuge gemäß UIC-Kodex 438-4 bezeichnet (siehe Anhang, Abschnitt „Internationale Bezeichnung der Spezialfahrzeuge“, Seite 240). Das betrifft die Krane Kirow KRC 1200 (5. bis 8. Stelle der

Wagennummer: 9471), die dazugehörigen Gegengewichtswagen (9377) und Auslegerschutzwagen (9570) sowie die neuen Hilfszug-, Tunnelhilfszug- und Kranmannschaftswagen (9370). Die Altbaufahrzeuge (Einheitshilfsgerätewagen, DR-Standard-Hilfszug, Schneeschiebemaschinen, Schneepflüge) haben bisher ihre alten Wagennummern behalten.



Hilfszugwagen der DBAG 90 80 9370 010-6 (später berichtigt in 99 80 9370 010-7) der Netz Notfalltechnik (Foto Frankfurt [O] 2014 Sven Lehmann)



Kranwagen EGK 300/5, Nr. 97 82 31 501 17-9 D-SBAU des privaten Bahnbauunternehmens Schweerbau mit der Betriebsnummer nach dem Schema für die Nummerierung nach dem Nummernschlüssel für Nebenfahrzeuge der DB AG²⁰⁵ (Foto Reinheim 2015)

ANHANG

Umzeichnung der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn 1921

Für die Umzeichnung der Güterwagen hat das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin einen umfangreichen und sehr ausführlichen Arbeitsplan erstellt, der hier mit seinen für die Neuzeichnung wesentlichen Informationen wiedergegeben wird:

Arbeitsplan

für die Umzeichnung und Bestandsaufnahme der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn

1. Umzeichnungswerkstätten

Die Umzeichnung der Güterwagen, 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 mit überwachen kann.

2. Umzuzeichnende Wagen

Umzuzeichnen sind die Güterwagen, die einer der ehemaligen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen gehört haben, sowie die Privatbahnwagen und Privatwagen, die in den Wagenpark einer dieser Verwaltungen eingestellt waren.

Nicht umzuzeichnen sind:

- a) Privatbahnwagen, die nicht in den Wagenpark einer der Verwaltungen eingestellt waren
- b) Privatwagen, die nicht in den Wagenpark einer der Verwaltungen eingestellt waren
- c) Bahndienstwagen
- d) Schmalspurwagen
- e) beladene Güterwagen
- f) bedeckte Güterwagen mit den Gattungszeichen Ni,

Nci, Ndi, Nwl usw., die bestimmten Bahnhöfen zugeteilt sind und in Personenzügen als Gepäckbeiwagen, Postbeiwagen, Schutzwagen, Leichenwagen, usw. verwendet werden.*

- g) die in den Übergabelisten der 150 000 Waffenstillstandswagen aufgeführten Wagen**

Abgeordnete Wagen sind erst nach der Aufbordnung (Vergl. Anl. 1) umzuzeichnen.

Bei offenen 20-t-Wagen mit nachträglich aufgebautem Dach (Gmm) ist zunächst das Dach abzubauen und dann die Umzeichnung vorzunehmen.

Vor der Umzeichnung zweifelhafter Wagen ist das Eigentum der Wagen nach den vom E. Z. A. ausgegebenen Bestimmungen festzustellen. (Vergl. für die Werkstätten des unbesetzten Gebiets Anl. 2 und des besetzten Gebiets Anl. 3)

* In Zweifelsfällen ist bei der Heimatstation oder der zuständigen Eisenbahndirektion anzufragen, ob der Wagen für die vorgenannten Zwecke bestimmt ist.

** Derartige Wagen sind sofort dem Eisenbahn-Zentralamt, Dez. 74, 731, zu melden und bis zum Eingang einer Verfügung aufzustellen. Die Übergabelisten werden den Umzeichnungswerkstätten besonders übersandt.

3. Vornahme und Beginn der Umzeichnung

Die Umzeichnung wird vorgenommen:

1. in der Zeit bis 31. Dezember 1921 nur bei den Wagen, die in den Umzeichnungswerkstätten einen neuen Anstrich erhalten.
2. In der Zeit vom 1. Januar 1922 bis 31. März 1922 bei den Wagen, die in den Umzeichnungswerkstätten in geschlossenen Räumen untersucht und wiederhergestellt werden.
3. Vom 1. April 1922 an bei allen Wagen, die den Umzeichnungswerkstätten zulaufen.

Dieser Zeitpunkt kann je nach der Witterungslage hinausgeschoben werden.

Die Inbetriebnahme der Wagen darf durch die Umzeichnung im allgemeinen nicht verzögert werden.

Der Tag des Beginns der Umzeichnung (zu 1) wird besonders bekanntgegeben.

4. Art der Umzeichnung

Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn und die Privatbahnwagen*, die umzuzeichnen sind, erhalten:

1. Die neue Anschrift: Deutsche Reichsbahn
2. einen neuen Bezirksnamen, z. B. Berlin oder München oder Stuttgart
3. eine neue Nummer
4. ein neues Gattungszeichen
5. die Marke DR (vergl. Anlage 4) in einem Langträger

Die Privatwagen erhalten:

1. die neue Anschrift: „Deutsche Reichsbahn“
2. den Namen der Einstellungsdirektion, z. B. Stuttgart (statt bisher „Württemberg“), Frankfurt wie bisher Frankfurt.
3. Die Nummern werden nicht geändert.
4. Gattungszeichen besitzen diese Wagen nicht.
5. Die Marke wird in den Langträgern nicht eingebohrt.

Die Anschriften bei den Güterwagen nach Musterblatt A 1 bis A 11 sind nach den Angaben auf Anlage 4 und 5 anzubringen. Bei Wagen abweichender Bauart sind die Anschriften möglichst in entsprechender Weise, wie auf den Anlagen angegeben, auszuführen. Die Marke DR ist genau an der in Anl. 4 angegebenen Stelle einzubohren. **

* Die abgekürzte Bezeichnung der Privatbahn an jeder Stirnwand und an den Langträgern der Privatbahnwagen (vergl. § 15 der Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen) bleibt bestehen.

** Die von den Wagenbauanstalten neu anzuliefernden Wagen nach Blatt A 2 und A 10 werden mit Adlerschildern versehen.

5. Besondere gleichzeitig mit der Umzeichnung vorzunehmende Arbeiten

a) Aufschreibungen

(...)

b) Neufeststellung des Eigengewichtes

Bei allen umzuzeichnenden Wagen ist das Eigengewicht neu festzustellen.

c) Nachprüfung der an den Wagen verbleibenden Anschriften

Zu beseitigen sind:

1. die Bezeichnung „Spezialwagen“
2. die alten Wappenschilder
3. die Blechschilder oder Gußschilder mit dem Eigentumsmerkmal und der alten Wagennummer (Nummernschild) auf den Langträgern der Wagen. Die Fabrikschilder der Wagenbauanstalten sind an den Wagen zu belassen.

6. Verantwortlicher Beamter

(...)

7. Arbeitergruppen in den Umzeichnungswerkstätten

(...)

8. Werkzeuge, Vorrichtungen und Farben

Für die Umzeichnung sind erforderlich:

1. Rote Deckanstrichfarbe für alle Wagen mit Ausnahme der Kühlwagen
2. Weiße Deckanstrichfarbe für Kühlwagen (nur Wagen mit doppelter Wandverschalung)
3. Schwarze Deckanstrichfarbe für die Langträger
4. Anschriftenfarbe (schwarz und weiß).

(...)

Weiter sind erforderlich und, soweit nötig, von den Werkstätten zu beschaffen:

Abbrennlampen, Pinsel, Bohrmaschinen, Bohrer und Schablonen.

Letztere können von dem Eisenbahn-Werkstättenamt Delitzsch angefordert oder von Privatwerken gekauft werden. Zur Herstellung der Marke DR wird zweckmäßig eine Blechschablone (Bohrschablone, Ankörn- oder Vorzeichenschablone) verwendet.

9. Bekanntgabe der umzuzeichnenden Wagen an den verantwortlichen Beamten und Vorgehen bei der Aufnahme im allgemeinen

(...)

10. Feststellung der neuen Bezeichnung

Der verantwortliche Beamte ermittelt die neue Gattungsbezeichnung an Hand:

- der alten Gattungsbezeichnung,
- der „Übersicht der neuen Gattungszeichen (Anlage 11^{Anl.2}) sowie, wenn erforderlich, durch Nachmessen des Wagens.

Weiter stellt er nach Anlage 11 den neuen Bezirksnamen fest. Alsdann entnimmt er dem vorbereiteten Nummernplan (vergl. Absatz 5 und Anlage 9) die nächste freie Nummer und trägt den alten und neuen Bezirksnamen, die alte und neue Nummer und das neue Gattungszeichen in den Anschriftenzettel (vergl. Anl.12) ein. Diesen klemmt er in den Zettelhalter des Wagens oder klebt ihn an der Wagenwand an.

(...)

11. Prüfung und Berichtigung der verbleibenden Anschriften

Der verantwortliche Beamte prüft die verbleibenden Anschriften, ob sie den gegebenen Vorschriften (vergl. Anl. 10) entsprechen und schreibt etwa erforderliche Änderungen mit Kreide am Wagen oder bei den neu zu streichenden Wagen auf dem Anschriftenzettel an. (Vergl. Absatz 5c.)

12. Entfernen der alten und Anbringen der neuen Anschriften

Nummehr werden, sofern nicht der ganze Wagen einen neuen Anstrich erhält, die zu entfernenden Anschriften, sowie die Eigengewichtsanschrift von der Malergruppe an Wagenkasten, Rungen und Trägern durch Abbrennen bzw. Abkratzen entfernt und die Stellen mit Deckanstrich versehen. Nach dem Trocknen werden die neuen Anschriften und an-

gegebenen Änderungen mit Schablonen aufgetragen und die Zusammenhänge hergestellt. Ein Übermalen der Anschriften ist nicht erforderlich.

(...)

13. Anbringen der Marke DR

Während die Wiederherstellungsarbeiten vorgenommen werden, ist an den bereits mit Anschriftenzetteln versehenen bzw. umgezeichneten Wagen die Marke DR an einem Langträger mit Bohrmaschine (Preßluft oder elektrisch) genau an der in Anlage 4 bezeichneten Stelle einzubohren. Der Abstand von 320 mm von der Kopfschwelle bis Mitte Marke DR muß stets eingehalten und nachgeprüft werden.

14. Ausfüllen der Aufnahmezettel

(...)

15. Ausfüllen der Bestandskarten

(...)

16. Feststellen des Eigengewichts

Bevor ein umgezeichneter Wagen die Werkstätte verläßt, muß sein Eigengewicht neu festgestellt werden und die Eigengewichtsanschrift und der Wiegetag neu angebracht werden.

17. Nachprüfung der Anschriften und Bescheinigung der Richtigkeit

(...)

18. Freigabe des Wagens

(...)

19. Versendung der Bestandskarten

(...)

20. Aufbewahrung der Aufnahmezettel

(...)

Hierzu 12 Anlagen:

1. Anweisung für die Aufbordnung der F-Wagen
2. Behandlung zweifelhafter Wagen im unbesetzten Gebiet
3. Behandlung zweifelhafter Wagen im besetzten Gebiet
4. Art und Größenmaße der Anschriften und der Marke
5. Anschriften für sämtliche Wagengattungen (Zeichnungen)
6. Aufnahmezettel
7. Bestandskarte
8. Zusammenstellung der Nummernreihen
9. Nummernplan der Umzeichnungswerkstätte
10. Auszug aus den Vorschriften über Anstrich und Bezeichnung der Wagen und Anweisung für Ausfüllung des Aufnahmezettels und der Bestandskarte
11. Anweisung für die Aufschreibung und Meldung der Reichsbahn-Güterwagen während der Umzeichnung mit 2 Anlagen
12. Anschriftenzettel

Umzeichnung der Bahndienstwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1925

Nachstehend ist die „Anweisung für die Bestandskontrolle und Umzeichnung der Bahndienstwagen der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ wiedergegeben. Diese Anweisung wurde zwar von der Gruppenverwaltung herausgegeben, muss aber sinngemäß im gleichen Wortlaut auch an alle anderen Direktionen der Deutschen Reichsbahn verbreitet worden sein:

Anweisung

für die Bestandskontrolle und Umzeichnung der Bahndienstwagen der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

I. Bestandskontrolle

- 1.) Die Kontrolle über die Bahndienstwagen der Reichs-

bahndirektionen im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern führt das MA aus.

- 2.) Bahndienstwagen sind: Arztwagen, Beleuchtungs- und Kraftwerkswagen, Bergbremswagen, Brückenprüfungswagen, Chlorzink- und Säurewagen, Dienstgutwagen (d. s. Wagen mit besonderen Einrichtungen zur Beförderung von Dienstgütern zwischen Eisenbahndienststellen), Eichfahrzeuge (d. s. Fahrzeuge, die mit den zu ihrer Ausrüstung gehörenden Schienenstücken, Rollgewichten oder Gewichtsstücken zusammen als Probelast verwendet und als solche beglaubigt werden), Eichgerätefahrzeuge (d. s. Fahrzeuge, die mit Werkzeugen und Werkzeugmaschinen ausgerüstet sind, gleichzeitig als Aufenthaltsraum für Schlosser dienen und mitunter auch einige Zusatz-

gewichte enthalten, oder Fahrzeuge, die nur mit Gewichtsstücken im Gesamtgewicht von 1 500 – 10 000 kg ausgerüstet sind, die als Zusatzlast bei schweren Gleiswagen, bei denen das Eichfahrzeug nicht ausreicht, verwendet werden), Feuerlöschwagen, Gaswagen, Gaswasserwagen, Hilfsgerätewagen, Gerüstwagen, Gießereiwagen, Heizkesselwagen, Jauchewagen, Kalkschlammwagen, Kranwagen (fahrbare Krane, die als Bestandteile maschineller Anlagen z. B. Bekohlungsanlagen, anzusehen sind, gehören nicht zu den Bahndienstwagen), Kranbelastungswagen, Kranschutzwagen, Lokomobilwagen, Mannschaftswagen für Arbeits- und Hilfszüge, Müll-, Schutt-, Asche- und Schlackenwagen, Ölwagen, Prüfungswagen für elektrische Bahnen, Selbstentlader zur Gleisbeschotterung, Schneepflüge und Schneeschleudern, Teerwagen, Umrißwagen, Unterrichtswagen, Versuchswagen, Wagen für Hilfsdrehgestelle und Radsätze, Wagen für Schmalspurfahrzeuge, Wasserwagen, Werkzeugwagen.

- 3.) Sämtliche Dienststellen melden sofort den derzeitigen Bestand an Bahndienstwagen nach Nummer, Verwendungszweck, bisheriger und neuer Gattungsbezeichnung (vergl. Ziffer 2) an das MA, das die neuen Nummern und Gattungszeichen den Umzeichnungswerkstätten bekanntzugeben hat.
- 4.) Nach vollzogener Umzeichnung melden die Umzeichnungswerkstätten dem MA den Vollzug unter Benützung der für die Umzeichnung für Güterwagen vorgeschriebenen Bestandskarten. Für das Grundbuch wichtige, im Vordruck der Bestandskarte nicht enthaltene Angaben über Sondereinrichtungen sind besonders, nötigenfalls auf einem Beiblatt nachzutragen. Neben der neuen Wagennummer ist die Nummer des bildlichen Wagenverzeichnisses in Klammern beizufügen. Trifft dies nicht zu, so ist auf der Bestandskarte: „Wagenskizze nicht vorhanden“ einzutragen. Die Umzeichnungswerkstätte hat außerdem eine Abschrift der Bestandskarte der Reichsbahndirektion, zu deren Bezirk der Wagen gehört, zu übersenden.
- 5.) Änderungen im Bestande der Bahndienstwagen (Zugang oder Abgang) sind von den Dienststellen, denen die Wagen zugeteilt sind, von Fall zu Fall unaufgefordert dem MA mitzuteilen.
- 6.) Die jährliche Bestandsnachweisungen der Bahndienstwagen werden vom MA der Güterwagenkartei des EZA übermittelt.

II. Umzeichnung der Bahndienstwagen

- 1.) Die Bahndienstwagen erhalten folgende Anschriften:
 - a) Die Anschrift „Deutsche Reichsbahn“, wenn sie in ihrer Bauart und ihrem Außenanstrich den Güterwagen entsprechen. An den Bahndienstwagen, die in

ihrer Bauart und ihrem Außenanstrich den Personenwagen entsprechen, wie Arztwagen, Unterrichtswagen, Versuchswagen usw. ist das für Personenwagen bestimmte Adlerbild mit der Umschrift „Deutsche Reichsbahn“ nach den für Personenwagen gegebenen Vorschriften anzubringen.

- b) den Namen der Reichsbahndirektion, zu deren Bezirk der Wagen gehört;
 - c) eine Nummer aus der Reihe 700 000 bis 799 999;
 - d) die Gattungsbezeichnung nach I Ziff 2 z. B. „Gaswagen“;
 - e) Name und Sitz der Dienststelle (Bahnhof, Betriebswerk, Ausbesserungswerkstätte usw.), der der Wagen zugeteilt ist;
 - f) Marke „DR“ an der rechten Seite des Langträgers.
- 2.) Für die Größe und Anordnung der Anschriften und der Marke DR an den Bahndienstwagen sind die Vorschriften für die Umzeichnung der Personen- und Güterwagen sinngemäß anzuwenden. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn sie durch die Bauart der Wagen bedingt sind. In Zweifelsfällen ist beim MA anzufragen.
 - 3.) Die Bahndienstwagen sind zur Umzeichnung den in der Adresse bezeichneten EAW zuzuführen.

(Anmerkungen des Verfassers: MA ist die Abkürzung des Maschinen-Konstruktions-Amtes der Gruppenverwaltung Bayern; die Adressen der Umzeichnungswerkstätten liegen leider nicht vor.)

Umzeichnung der Güterwagen, Güterzuggepäckwagen und Dienstwagen der Deutschen Reichsbahn 1951

Mit Verfügung GD (V/IV) 45 M 23 – Fava 1/51 vom 21. Mai 1951 ordnete der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn die Umzeichnung der Güterwagen, Güterzuggepäckwagen und Dienstwagen der Deutschen Reichsbahn an. Die zugehörige Anweisung im Wortlaut folgt hier:

Betrifft: Erteilung und Anbringung einer neuen Wagennummer für alle Güterwagen, Güterzuggepäckwagen, Bahndienstwagen der Personen- und Güterwagenbauart und Dienstgüterwagen

Mit sofortiger Wirkung wird die Vfg. GD (IV 43/53) Fen 1/39 vom 28.12.50 betreffs Neubezeichnung aller Güterwagen mit ihren Anlagen 1 bis 4 aufgehoben.

Die Anbringung der neuen Wagennummer erfolgt nur in den Heimat-RAW'en nach Einführung der Betriebsbücher für Güterwagen. Hierzu erfolgt besondere Anweisung durch die GDR Abt. V.

- 1.) Die neue Betriebsnummer erhalten alle Wagen, die Eigentum der DR in der DDR sind und die Anschrift DR USSR-Zone tragen.
- 2.) Pfeilwagen, Kennzeichen (→DR) USSR-Zone werden nicht umgezeichnet, sie behalten ihre Nummer und das abgekürzte Zeichen ihres Heimatlandes.
- 3.) Wagen original sowjetischer Bauart behalten ihre Nummern, ausgenommen davon sind die Kesselwagen, die Eigentum der DR in der DDR sind, diese erhalten eine neue Wagennummer.

Die Neu Nummerierung erfolgt in Anlehnung an die Nummerierung der Güterwagen in den RIV-Ländern und an die Nummerierung der Lokomotiven.

Die neue Nummer besteht aus einer zweistelligen Gattungsnummer und einer vierstelligen Ordnungsnummer.

Jeweils zwei Ziffern werden durch Bindestriche von der Breite einer Zahl getrennt,

z. B. **21-81-37**
Gattungs-Nr. Ordnungs-Nr.

Die Gattungsnummern ersetzen die bisherigen Gattungsbezirksbezeichnungen. Die Gattungsnummern sind nach Gruppen geordnet.

Gruppe	I	Gedckte Wagen	01 - 25
	II	Offene Wagen	26 - 49
	III	Kesselwagen	50 - 54

Gruppe	IV	Privatgüterwagen ohne Kesselwagen	55 - 59
	V	R, H, S u. SS-Wagen	60 - 69
	VI	Bahndienstwagen	70 - 79
	VII	Dienstgüterwagen	80 - 86
	VIII	Güterzuggepäckwagen	88
	IX	Arbeitswagen	89
	X	Schmalspurgüterwagen	96 - 99

Die einzelnen Gattungsnummern sind den Rbd'en und RAW'en bereits durch die Dienstanweisung (Buchform DIN A 6) über die Beheimatung der Güterwagen bekannt.

Die Ordnungsnummern bestehen aus 4 Ziffern. Die erste Ziffer der Ordnungszahl kennzeichnet im allgemeinen die weitere Unterteilung der betreffenden Gattung entsprechend dem Gattungszeichen. Bei einzelnen Gattungsnummern mußte die Kennzeichnung bis auf die zweite Ziffer der Ordnungs-Nr. erweitert werden.

Bei Privatgüterwagen, Bahndienstwagen, Dienstgüterwagen und Güterzuggepäckwagen kennzeichnet die erste Ziffer der Ordnungs-Nr. die Einstell-RBD und die zweite Ziffer die Gattungsaufteilung. Die Ordnungsnummern beginnen grundsätzlich mit 01-01.

Die jedem RAW zugeteilten Nummern gehen aus der Anlage „Nummernaufteilung“ hervor.

Bei der Umnummerierung werden die alte Nummer und die Gattungsbezirksbezeichnung gelöscht und die neue Nummer nach Zchnng. Fwg (48) 11.00.04 angebracht.

Die in der Zchnng. angegebene Anordnung des Eigentumsmerkmals kommt noch nicht zur Einführung. Es bleibt also an den Wagen entgegen der Zchnng. die Anschrift DR USSR-Zone bestehen.

Jedes Heimat-Raw ist für die richtige Umnummerierung der ihm zugeteilten Wagen verantwortlich. Die Umnummerierung darf nur im Heimat-Raw des Wagens vorgenommen werden.

Eine Umnummerierung derjenigen Wagen, die nicht in den Heimat-Raw'en aufgearbeitet und untersucht werden, erfolgt derart, daß diese Wagen nach Aufarbeitung ohne Löschung der Nummer und des Gattungsbezirks mit Begleitschein dem Heimat-Raw zugeführt werden. Dieses RAW legt das Betriebsbuch an und gibt dem Wagen die neue Nummer, überprüft gleichzeitig die ausgeführte Arbeit und übernimmt damit auch die Verantwortung für zeichnungsgemäßen Bauzustand und Richtigkeit aller Anschriften, sowie für die weitere laufende Unterhaltung gemäß DV 984. Der umnummerierte Güterwagen muß also am Langträger das Kurzzeichen des Heimat-RAW haben, auch wenn die Untersuchung von einem anderen RAW ausgeführt wurde.

Durch die Einführung des Betriebsbuches für jeden Güterwagen erübrigt sich die listenmäßige Erfassung, wie sie in der aufgehobenen Vfg. GD (IV 43/53) Fen 1/50 vorgeschrieben wurde.

Um einen Überblick über die Durchführung der Umzeichnung zu erhalten, hat jedes Heimat-RAW einmal im Monat für den Vormonat Bericht zu geben, welche Ordnungs-Nr. der einzelnen Gattungs-Nr. bereits belegt worden sind.

Der Bericht ist in 3-facher Ausfertigung an GDR Abt. V zu senden mit Durchschlag an Abt. IV und Abt. III. Der Bericht ist in Kurzform zu fassen,

z. B. RAW 7. Oktober (Zwickau) Nummern belegt bis (...)

Die RAW'en werden besonders verpflichtet, nur Wagen umzuzeichnen, bei denen eindeutig feststeht, welche neue Gattungs-Nr. die richtige ist. In allen Zweifelsfällen ist vorher die GDR Abt. V gem. Vfg. 53.2 Kp 1 vom Dez. 50 zu verständigen. Hierbei wird nochmals darauf hingewiesen, daß heute viele Güterwagen unrichtige Gattungsbezirksnamen tragen.

Es wurden u. a. Ulmer Wg in Stuttgarter umgezeichnet, diese Wagen müssen wieder Ulmer werden.

Die Wagen der Austauschbauart erhalten bei allen Gattungs-Nr. als erste Ziffer der Ordnungs-Nr. die Zahl 8. Eine Ausnahme bilden die Wagen der Gattungs-Nr., die nur Austauschbauart sind, wie z. B. Om Köthen Gattungs-Nr. 41. Hier beginnen die Ordnungs-Nr. laufend mit 01-01.

Die DR-Wagen nichtdeutscher Bauart sind in die Gattungs-Nr. der entsprechenden deutschen Bauart einzugliedern. Sie erhalten zur Kennzeichnung als erste Ziffer der Ordnungs-Nr. die Zahl 9.

Bei Privatgüterwagen, Bahndienstwagen, Dienstgüterwagen, Güterzuggepäckwagen und Schmalspurwagen hat die Umzeichnung unter Beachtung der Richtlinien in engster Zusammenarbeit mit den Einstell-RBD'en zu erfolgen. Es wird Aufgabe der RAW'e sein, Wagen der Erhaltungsgruppen A - D bei den Bahndienst- und Dienstgüterwagen der Erhaltungsgruppen E - K zu ersetzen.

Anlage zur Vfg. GD (V/IV) 43 M 28 – Fava 1/51 vom 21. Mai 1951

Gattungs- zeichen	Gattungsbezirk	Bauart und Einrichtungen	Neue Betriebs- nummer ab	Heimat- RAW
<i>Gruppe I</i>				
G	Potsdam	<i>Gedckte Güterwagen</i> je nach Bauart einordnen in 03, 04, 05		
Gw Gwh	Magdeburg	Länderbauart, Ladegewicht 10 t, ausmusterungsreife Gattung	02-01-01	Potsdam
	Magdeburg	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	02-95-01	Potsdam
G	Hannover Stendal	Länderbauart, flaches Dach, Ladegew. 15 t, Tragf. 15,75 t	03-01-01	Potsdam
	Hannover Stendal	dto. mit Heizleitung	03-50-01	Potsdam
Gwwhs	Stendal	Länderbauart, flaches Dach, Ladegew 5 t, 3 Achsen, Stallungswagen, Stände für 4 oder 6 Pferde u Begleiterrraum, Dampfheizleitung	03-70-01	Potsdam
Gbh	Saarbrücken	geschweißte und Sonderbauart, Ladegew 15 t, Fährbootwagen, mit Dampfheizleitung	03-75-01	Potsdam
G	Stendal Hannover	Wagen fremder Bauart	03-90-01	Potsdam
	Stendal Hannover	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	03-95-01	Potsdam
G	Kassel	Verbandsbauart, flaches Dach, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t	04-01-01	7. Oktober
	Kassel	dto. mit Heizleitung	04-50-01	7. Oktober
	Kassel	Austauschbauart, Tonnendach, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t	04-80-01	7. Oktober
	Kassel	dto., aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	04-95-01	7. Oktober
G	München	Verbandsbauart, flaches Dach, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t, für Personenbeförderung geeignet	05-01-01	Eberswalde
	München	dto. mit Heizleitung	05-50-01	Eberswalde
	München Karlsruhe	Wagen fremder Bauart	05-90-01	Eberswalde
	München	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	05-95-01	Eberswalde
G	Nordhausen	geschweißte Bauart, Tonnendach, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t, Sonderbauart für Züge bis 90 km/h	06-01-01	Potsdam
G	Oschersleben	geschweißte Bauart, geeignet für Züge bis 90 km/h	07-01-01	Jena
	Oschersleben	dto. mit Heizleitung	07-50-01	Jena
	Oschersleben	dto. mit Heizeinrichtung	07-55-01	Jena
	Oschersleben	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	07-95-01	Jena
G	Karlsruhe	Verbandsbauart, flaches Dach, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t, für Personenbeförderung geeignet	05-35-01	Magdeburg
	Karlsruhe	dto. mit Heizleitung	05-56-01	Magdeburg
Gmhs	Bremen	geschweißte Bauart, Tonnendach, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t	11-01-01	Jena

Gattungs- zeichen	Gattungsbezirk	Bauart und Einrichtungen	Neue Betriebs- nummer ab	Heimat- RAW
Gmhs	Bremen	dto., Versuchswagen	11-70-01	Jena
Gl	Dresden	Länder- und Verbandsbauart, Nummernbereich 101 - 31999	12-01-01	Dresden
	Dresden	geschweißte Bauart, Nummernbereich 32000 - 35000 + 79000	12-60-01	Dresden
	Dresden	Austauschbauart, Nummernbereich 80000	12-80-01	Dresden
	Dresden	Wagen fremder Bauart	12-90-01	Dresden
	Dresden	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	12-95-01	Dresden
Glt	Dresden	Stimwandtüren, Ladegewicht 15 t	13-01-01	Dresden
	Dresden	dto., Nummernbereich 40000 - 41000 + 78000	13-60-01	Dresden
	Dresden	Austauschbauart, Nummernbereich 80000	13-80-01	Dresden
	Dresden	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	13-95-01	Dresden
Gm	Cottbus	werden wieder zurückgebaut zu Om Bitterfeld, Essen, je nach Gattung einordnen in 35, 36, 37		
GGhs	Dresden	geschweißte Bauart, Tonnendach, Ladegewicht 15 t, Ladefläche 41,7 qm, Dampfheizleitung, geeignet für Züge bis 120 km/h	15-01-01	7. Oktober
GG	-	großräumig, Ladegewicht 50 t (nur 3 Wagen vorhanden)	15-20-01	7. Oktober
GGwehs	Dresden	geschweißte Bauart, Tonnendach, Ladegewicht 3,5 t, Dampfheizleitung, Leitung für elektrische Heizung, geeignet für Züge bis 120 km/h	15-70-01	7. Oktober
Gk	Berlin	Länder- und Verbandsbauart, ältere Kühlwagen, die ihrer Bauart nach nicht als vollwertige Kühlwagen angesehen werden können	17-01-01	Berlin
	Berlin	dto. mit Heizleitung	17-50-01	Berlin
	Berlin	dto. mit Heizeinrichtung	17-55-01	Berlin
	Berlin	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	17-95-01	Berlin
Tn	Berlin	Kühlwagen, gegen Wärme und Kälte einfach abgedichtet, für Kühlgut, mit Fleischhaken	18-01-01	Berlin
Tno	Berlin	dto. ohne Fleischhaken	18-10-01	Berlin
Tnv	Berlin	Kühlwagen, mit Fleischhaken und elektrischen Ventilatoren	18-20-01	Berlin
Tnb		Fährbootkühlwagen mit Fleischhaken und Luftumwälzer	18-20-01	Berlin
Tnbo		dto. ohne Fleischhaken	18-20-01	Berlin
Tnf	Rostock	Seefischkühlwagen, Tonnendach, Zinkblechverkleidung	18-30-01	Berlin
Tn	Berlin	Fleischkühlwagen, Tonnendach, Baujahr 1951	18-35-01	Berlin
T	Berlin	Kühlwagen, gegen Wärme und Kälte stark abgedichtet, für Kühl- und Gefriergut, mit Behältern für Wasser- und Trockeneis, mit Fleischhaken	18-40-01	Berlin
To	Berlin	dto., ohne Fleischhaken	18-45-01	Berlin
Tg	Berlin	Tiefkühlwagen, gegen Wärme und Kälte stark abgedichtet, für Gefriergut, ohne Fleischhaken	18-50-01	Berlin
Tgg	Berlin	dto., mit Spezialeinrichtung zur Beförderung von Trockeneis, ohne Fleischhaken	18-53-01	Berlin
Tk	Berlin	Kühlmaschinenwagen mit Fleischhaken	18-55-01	Berlin
T	Berlin	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	18-95-01	Berlin
TT	Berlin	Kühlwagen gegen Wärme und Kälte stark abgedichtet, für Gefriergut, mit Behältern für Wasser- und Trockeneis, Fleischhaken, Dampfheizleitung, geeignet für Züge bis 120 km/h	19-01-01	Berlin
Ttk	Berlin	Kühlmaschinenwagen mit Fleischhaken, Dampfheizleitung, geeignet für Züge bis 120 km/h	19-20-01	Berlin
Gll	Dresden	Leigeeinheiten, 2 zu einer Leigeeinheit kurzgekuppelte Wagen	20-01-01	Halberstadt
K	Wuppertal	Klappdeckelwagen, Länder- und Verbandsbauart, Ladegewicht 15 t	21-01-01	Dresden
Km	-	Klappdeckelwagen, geschweißte Bauart, Ladegewicht 20t	21-50-01	Dresden
Kmm	Wuppertal	Kalitransportwagen der Villacher und Klagenfurter Bauart	21-70-01	Dresden
K	Wuppertal	Klappdeckelwagen, Einheitsbauart, Nummern 13000 - 16566 und Austauschbauart Nummernbereich 80000 - 81056	21-80-01	Dresden
	Wuppertal	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	21-95-01	Dresden
KKt	Saarbrücken	Großgüterwagen, Sonderbauart, Ladegewicht mindestens 30 t, Einrichtung zur Selbstentladung, Trichter oder Sattel	22-01-01	7. Oktober
V	Hamburg	Verschlagwagen, alle Bauarten, mit zwei Böden, Einrichtung zum Teilen der Ladefläche	23-01-01	Dresden

Gattungs- zeichen	Gattungsbezirk	Bauart und Einrichtungen	Neue Betriebs- nummer ab	Heimat- RAW
Gruppe II		Offene Güterwagen		
O	Frankfurt	Länderbauart, kippfähig, abbordbar, Wände unter 130 cm	26-01-01	Cottbus
	Frankfurt	Wagen fremder Bauart	26-90-01	Cottbus
	Frankfurt	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	26-95-01	Cottbus
Op	Würzburg	Länderbauart, nicht kippfähig, nicht abbordbar, Wände unter 130 cm	27-01-01	Malchin
	Würzburg	Wagen fremder Bauart	27-90-01	Malchin
	Würzburg	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	27-95-01	Malchin
Oc	Münster	Länderbauart, kippfähig, Wände 130 bis 190 cm hoch	28-01-01	7. Oktober
Ocp	Münster	Länderbauart, nicht kippfähig, Wände 130 bis 190 cm hoch	28-40-01	7. Oktober
	Münster	Wagen fremder Bauart	28-90-01	7. Oktober
	Münster	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	28-95-01	7. Oktober
O	Halle	Verbandsbauart, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t, kippfähig, abbordbar, hölzerne Wände 100 cm hoch	29-01-01	Grunewald
	Halle	dto., Austauschbauart	29-60-01	Grunewald
	Halle	Wagen fremder Bauart	29-90-01	Grunewald
	Halle	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	29-95-01	Grunewald
O	Schwerin	Länderbauart, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 15,75 t, eiserne Wände über 130 cm hoch	30-01-01	Magdeburg
	Schwerin	Wagen fremder Bauart	30-90-01	Magdeburg
	Schwerin	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	30-95-01	Magdeburg
O	Nürnberg	Verbandsbauart, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t, kippfähig, eiserne Wände über 130 cm hoch	31-01-01	Magdeburg
	Nürnberg	Wagen fremder Bauart	31-90-01	Magdeburg
	Nürnberg	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	31-95-01	Magdeburg
OI	Wien	Länderbauart, Ladegewicht 15 t, Tragfähigkeit 17,5 t, kippfähig, abbordbar, hölzerne Wände 80 bis 90 cm hoch	32-01-01	Jena
	Wien	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen, frühere R- oder S-Wagen ohne Runghalter, Ladegewicht 15 t, Ladelänge über 10 m, mit festen, klappbaren oder aushebbaren Wänden 80 bis 90 cm hoch	32-10-01	Jena
Oml	Wien	Sonderbauart, abbordbar, hölzerne Wände 100 cm hoch	32-40-01	Jena
Oml	Wien	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen, frühere R- oder S-Wagen ohne Runghalter, Ladegewicht 20 t, Ladelänge über 10 m, mit festen, klappbaren oder aushebbaren Wänden 80 bis 90 cm hoch	32-50-01	Jena
Om	Ludwigshafen	französische Bauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, Wände über 100 cm hoch	33-01-01	7. Oktober
	Ludwigshafen	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	33-95-01	7. Oktober
	Ludwigshafen	Länderbauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, Wände über 100 cm hoch	35-01-01	7. Oktober
	Ludwigshafen	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen der Bezirke Essen und Bitterfeld außer Einheits- und geschweißte Bauart	35-30-01	7. Oktober
Omp	Ludwigshafen	Länderbauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, nicht kippfähig, Wände über 100 cm hoch	35-50-01	7. Oktober
	Ludwigshafen	Wagen fremder Bauart	35-90-01	7. Oktober
	Ludwigshafen	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	35-95-01	7. Oktober
Om	Essen	Verbandsbauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, kippfähig, Wände 155 cm hoch	36-01-01	Cottbus
	Essen	geschweißte Bauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, kippfähig, Ladelänge 7,8 m, Wände 155 cm hoch	36-60-01	Cottbus
	Essen	geschweißte Bauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, kippfähig, Ladelänge 6,2 m, Wände 155 cm hoch	36-65-01	Cottbus
Om	-	geschweißte Bauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, kippfähig, Wände 155 cm hoch, Achsstand 6 m	36-70-01	Cottbus
Om	Essen	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	36-95-01	Cottbus
Om	Bitterfeld	Verbandsbauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, kippfähig, Wände 155 cm hoch, Nummern bis 80000	37-01-01	Eberswalde

Gattungs- zeichen	Gattungsbezirk	Bauart und Einrichtungen	Neue Betriebs- nummer ab	Heimat- RAW
Om	Bitterfeld	Austauschbauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, kippfähig, Wände 155 cm hoch, Nummern ab 80001	37-80-01	Berlin
	Bitterfeld	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	37-95-01	Berlin
Om	Dessau	alle Bauarten, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, kippfähig, Wände 155 cm hoch, mit Westinghouse-G-Bremse	38-01-01	Berlin
	Dessau	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	38-95-01	Berlin
Om	Köthen	Austauschbauart, Ladegewicht 20 t, Tragfähigkeit 21 t, kippfähig, Wände 155 cm hoch	41-01-01	Blankenburg
	Köthen	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	41-95-01	Blankenburg
Omm	Linz	geschweißte Bauart für Kipper, Ladegewicht 24,5 t, Tragfähigkeit 25,5 t, Wände 100 cm hoch, Achsstand 6 m	42-01-01	Eberswalde
	Linz	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	42-95-01	Eberswalde
Omm	Villach	geschweißte Bauart für Kipper, Ladegewicht 24,5 t, Tragfähigkeit 25,5 t, nicht abbordbar, Wände 155 cm hoch, Achsstand 6 m	43-01-01	Dresden
Ommr	Villach	dto., Umsetzwagen	43-60-01	Dresden
	Villach	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	43-95-01	Dresden
Omm	Klagenfurt	geschweißte Bauart für Kipper, Ladegewicht 26,5 t, Tragfähigkeit 27,5 t, nicht abbordbar, Wände 155 cm hoch, Achsstand 6 m	44-01-01	Chemnitz
Ommr	Klagenfurt	dto., Umsetzwagen	44-60-01	Chemnitz
	Klagenfurt	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	44-95-01	Chemnitz
Otw	Mainz	Selbstentladewagen Sonderbauart, Ladegewicht unter 15 t	45-01-01	Magdeburg
Ot	Mainz	Selbstentladewagen Sonderbauart, Ladegewicht 15 t	45-10-01	Magdeburg
Otm	Mainz	Selbstentladewagen Sonderbauart, Ladegewicht 20 t	45-40-01	Magdeburg
Otmn	Mainz	Selbstentladewagen Sonderbauart, Ladegewicht 25,5 t	45-60-01	Magdeburg
	Mainz	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	45-95-01	Magdeburg
Ok	Nürnberg	Kübelwagen, geschweißte und Sonderbauart, Ladegewicht über 20 t, mit 2 oder drei abnehmbaren Kübeln	46-01-01	Magdeburg
Okk	Erfurt	dto., Trägerfahrzeug für Kleinbehälter	46-20-01	Wittenberge
OO	Saarbrücken	Großgüterwagen, Sonderbauart, Ladegewicht mindestens 30 t, ohne Einrichtung zur Selbstentladung	47-01-01	7. Oktober
OOt	Saarbrücken	Großgüterwagen, Sonderbauart, Ladegewicht mindestens 30 t, mit Einrichtung zur Selbstentladung	47-40-01	7. Oktober
OOk	Nürnberg	Versuchswagen	47-50-01	7. Oktober
	Saarbrücken	Wagen fremder Bauart und aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	47-90-01	7. Oktober
On	-	Ladegewicht 15 t, Ladelänge 10 m, mit Wänden 40 bis 80 cm hoch, Wände fest, klappbar oder aushebbar	49-01-01	7. Oktober
Onm	-	Ladegewicht 20 t, Ladelänge 10 m, mit Wänden 40 bis 80 cm hoch, Wände fest, klappbar oder aushebbar	49-30-01	7. Oktober
Onl	-	frühere R- oder S-Wagen ohne Rungenhalter, mit festen, klappbaren oder aushebbaren Wänden 40 bis 80 cm hoch, Ladelänge über 10 m	49-50-01	7. Oktober
	-	Wagen fremder Bauart	49-90-01	7. Oktober
Gruppe III		Kesselwagen Aufteilung erfolgt durch Nachtrag	50-01-01	
Gruppe IV		Privatgüterwagen Aufteilung erfolgt durch Nachtrag	55-01-01	
Gruppe V		Sonstige Güterwagen		
R	Stuttgart	Rungenwagen, hölzerne Rungen, Stim- und Seitenwände 40 cm hoch und aushebbar, Ladelänge mindestens 9,9 m, Nummernbereich 36001 bis 49610, 49661 bis 49758, 49801 bis 49900	61-01-01	Magdeburg

Gattungs- zeichen	Gattungsbezirk	Bauart und Einrichtungen	Neue Betriebs- nummer ab	Heimat- RAW
Rr	Stuttgart	Rungenwagen, hölzerne Rungen, Stim- und Seitenwände 40 cm hoch und aushebbar, Ladelänge mindestens 9,9 m, Nummernbereich 101 bis 35999, 49611 bis 49660, 49759 bis 49800, 49901 bis 49999, 51017 bis 51200, 52351 bis 52500, 53057 bis 53999 (die R-Wagen aus diesem Nummernbereich werden Ro-Wagen mit der Gattungsnummer 63)	61-01-01	Magdeburg
Rm Rmr	Stuttgart	Rungenwagen, hölzerne Rungen, Stim- und Seitenwände 40 cm hoch und aushebbar, Ladelänge mindestens 9,9 m, Nummernbereich 60001 bis 79167	61-40-01	Magdeburg
Rms Rmrs	Stuttgart	Rungenwagen, hölzerne Rungen, Stim- und Seitenwände 40 cm hoch und aushebbar, Ladelänge mindestens 9,9 m, Nummernbereich 60001 bis 79167	61-60-01	Magdeburg
R Rr Rrs	Stuttgart	Rungenwagen, Austauschbauart, Nummernbereich 80000 bis 87600	61-80-01	Magdeburg
	Stuttgart	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen ohne Bauartänderungen	61-95-01	Magdeburg
Rmms	Ulm	Rungenwagen, Ladegewicht 24,5 t, Ladelänge 10,58 m, eiserne Seiten- und Stirnwände 50 cm hoch	62-01-01	Dresden
	Ulm	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen	62-95-01	Dresden
Rbh	Saarbrücken	Fährboot-Rungenwagen, Sonderbauart, Ladegewicht 15 t, Ladelänge 10,72 m, Stirn- und Seitenwände 40 cm hoch und aushebbar	62-70-01	Dresden
Ro	Stuttgart	Wagen ohne Rungen	63-01-01	Magdeburg
	Stuttgart	Wagen fremder Bauart	63-90-01	Magdeburg
	Stuttgart	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen ohne Bauartänderungen	63-95-01	Magdeburg
Sk	Augsburg	Schienenwagen, Länderbauart, Ladegewicht 15 t, Ladelänge unter 13 m, mit eisernen Rungen, aushebbaren Stirnwänden	64-01-01	Potsdam
S	Augsburg	Schienenwagen, Länder- und Verbandsbauart, Ladegewicht 15 t, Ladelänge 13 m, Stirnwände bis 40 cm hoch	64-20-01	Potsdam
Sm	Augsburg	Schienenwagen, Austauschbauart, Ladegewicht 20 t, Ladelänge 13 m, Stirnwände bis 40 cm hoch	64-40-01	Potsdam
St	Augsburg	Tiefladewagen, Sonderbauart, Ladegew 15 t	64-60-01	Potsdam
	Augsburg	Wagen fremder Bauart	64-90-01	Potsdam
	Augsburg	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen ohne Bauartänderung	64-95-01	Potsdam
SS	Köln	Schienenwagen, Länder- und Verbandsbauart, Ladegewicht 35 t, Ladelänge 15 m	65-01-01	Tempelhof
SSk	Köln	Schienenwagen, Länderbauart, Ladegewicht 35 t, Ladelänge unter 13 m	65-01-01	Tempelhof
SSw	Köln	Schienenwagen, Länderbauart, Ladegewicht unter 35 t, Ladelänge 13 m	65-01-01	Tempelhof
SSkw	Köln	Schienenwagen, Länderbauart, Ladegewicht unter 35 t, Ladelänge unter 13 m	65-01-01	7. Oktober
SSI	Köln	Schienenwagen, Austauschbauart, Ladegewicht 35 t, Ladelänge 18 m	65-80-01	7. Oktober
SSla	Köln	Schienenwagen, geschweißte Bauart, Ladegewicht 40 t, Ladelänge 18 m, mit offenem Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar	65-80-01	7. Oktober
SSy	Köln	Schwerlastwagen, geschweißte Bauart, Ladegewicht 46 bis 50 t, Ladelänge 8,8 m, mit offenem Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar, verstellbare Ladeschwellen, Umsetzwagen	65-40-01	7. Oktober
SSys	Köln	dto., geeignet für Züge bis 90 km/h	65-40-01	7. Oktober
SSyms	Köln	dto., Ladegewicht 80 t, Ladelänge 11,2 m, geeignet für Züge bis 90 km/h	65-60-01	7. Oktober
SSt	Köln	Tiefladewagen, Sonderbauart, Ladegewicht mindestens 35 t	66-60-01	Berlin
H	Regensburg	Schemelwagen, Länder- und Verbandsbauart, Ladegewicht 15 t	68-01-01	Jena
	Regensburg	Schemelwagen, Austauschbauart, Ladegewicht 15 t	68-80-01	Jena
	Regensburg	Wagen fremder Bauart	68-90-01	Jena
	Regensburg	aus der Sowjetunion zurückgekommene Wagen ohne Bauartänderung (alle anderen H-Wagen aus der Sowjetunion werden zu On-Wagen)	68-95-01	Jena
Gruppe VI		Bahndienstwagen	70 bis 79	
		RBD-Kennzeichnung durch die erste Ziffer der Ordnungsnummer, z. B.:		
		Berlin	70-10-01	
		Cottbus	70-20-01	

Gattungs- zeichen	Gattungsbezirk	Bauart und Einrichtungen	Neue Betriebs- nummer ab	Heimat- RAW
<i>Gruppe VI</i>		<i>Bahndienstwagen</i>	<i>70 bis 79</i>	
		Dresden	70-30-01	
		Erfurt	70-40-01	
		Greifswald	70-50-01	
		Halle	70-60-01	
		Magdeburg	70-70-01	
		Schwerin	70-80-01	
		Aufteilung der einzelnen Arten erfolgt durch Nachtrag		
<i>Gruppe VII</i>		<i>Dienstgüterwagen</i>	<i>80 bis 86</i>	
		RBD-Kennzeichnung durch die erste Ziffer der Ordnungsnummer, z. B.:		
		Berlin	80-10-01	
		Cottbus	80-20-01	
		Dresden	80-30-01	
		Erfurt	80-40-01	
		Greifswald	80-50-01	
		Halle	80-60-01	
		Magdeburg	80-70-01	
		Schwerin	80-80-01	
		Aufteilung der einzelnen Arten erfolgt durch Nachtrag		
<i>Gruppe VIII</i>		<i>Güterzuggepäckwagen</i>		
Pwg		Güterzuggepäckwagen, Länderbauart, Ordnungsnummern 118 001 bis 124 036, 126 401 bis 132 996	88-10-01	Halberstadt
		Kennzeichnung der RBD wie bei Bahndienstwagen		
Pwgs		Güterzuggepäckwagen, Ordnungsnummern 124 037 bis 124 907, 180 001 bis 184 500	88-18-01	Halberstadt
<i>Gruppe IX</i>		<i>Arbeitswagen</i>		
X	Erfurt	Ladegewicht 15 t, nicht kippfähig, Wände bis 40 cm hoch	89-01-01	Malchin
XX	Erfurt	Ladegewicht 30 t, nicht kippfähig, Wände bis 40 cm hoch	89-90-01	7. Oktober
<i>Gruppe X</i>		<i>Schmalspurwagen</i>		
	MPSB	600 mm	96-01-01	Friedland
	DR Dresden	750 mm	97-01-01	Chemnitz
	PLB	750 mm	97-40-01	Friedland
	PK	750 mm	97-50-01	Perleberg
	KRSB Burg	750 mm	97-60-01	Perleberg
	ILK	750 mm	97-70-01	Friedland
	TB	750 mm	97-38-01	Chemnitz
	RSM	750 mm	97-75-01	Friedland
	KKP	750 mm	97-77-01	Friedland
	DR Schwerin	900 mm	98-01-01	Perleberg
	NVE	1000 mm	99-01-01	Chemnitz
	DR Erfurt	1000 mm	99-20-01	Chemnitz
	PLB	1000 mm	99-30-01	Perleberg
	DR Dresden	1000 mm	99-40-01	Chemnitz
	Spreewaldbahn	1000 mm	99-50-01	Chemnitz
	GMW	1000 mm	99-60-01	Chemnitz
	GHE	1000 mm	99-70-01	Chemnitz
	MEW	1000 mm	99-80-01	Chemnitz

Umzeichnung der Güter- und Dienstwagen der Deutschen Bundesbahn 1951

Für die Umzeichnung der Güter- und Dienstwagen hat das Eisenbahn-Zentralamt Minden am 5. Mai 1951 eine umfangreiche Anweisung herausgegeben, die sich auf die Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn 22.223 Fkwg 77 vom 2. Mai 1951 bezieht. Der wesentliche Inhalt dieser Anweisung ist im Folgenden dargestellt:

Betr: Neue Anschriften an den Güter-, Dienstgüter- und Bahndienstwagen der DB, sowie an den bei der DB eingestellten Privatgüterwagen

Bezug: Verfügung der HVB 22.223 Fkwg 77 vom 2. Mai 1951

Gleichzeitig mit der Kennzeichnung von 50 000 Güterwagen für den EUROP-Park (Gemeinschaftspark der SNCF und der DB) wird auch bei den übrigen Güter-, Dienstgüter- und Bahndienstwagen der DB, sowie bei allen bei der DB eingestellten Privatgüterwagen das bisherige

Eigentumsmerkmal „DR“ in „DB“ geändert.

Außerdem hat es sich als notwendig erwiesen, den gesamten Güterwagenpark der DB neu zu nummern. Unter Fortfall der Gattungsbezirke, jedoch unter Beibehaltung der Gattungszeichen wird ein neues Nummernsystem eingeführt. Geändert werden demgemäß die Anschriften an allen Wagen mit dem jetzigen Eigentumsmerkmal

DR, DR-A, DR (Ö), DR (Ru), DR (TÖ), oder DR (TS)
und dem Zonenzeichen

Brit-US-Zone oder Zone Fr.

An fremden Wagen mit dem Zeichen (→DR) und dem Zonenkennzeichen Brit-US-Zone oder Zone Fr wird das Zonenkennzeichen gelöscht und das Eigentumsmerkmal (→DR) in (→DB) geändert.

Bei bundesbahneigenen losen Wagenbestandteilen ist das bisherige Eigentumsmerkmal „DR“, sofern es nicht eingepreßt ist, gleichzeitig in „DB“ umzuändern.

Nicht geändert werden die Anschriften an:

Wagen mit dem Kennzeichen DR (Pl) (Polen), und

Wagen der US-Army mit dem Kennzeichen USA-X.

Für die Änderung der Anschriften an Reisezugwagen, Privatgüterwagen und DR-A-Kesselwagen werden besondere Anweisungen gegeben. Für neue Anschriften an Lademitteln, Kleinbehältern und sonstigen Geräten ergehen ebenfalls noch besondere Richtlinien.

A. Eigentumsmerkmal

Das Eigentumsmerkmal der Deutschen Bundesbahn wird in abgekürzter Form angeschrieben und durch die Buchstaben „DB“ ausgedrückt. Für Güterwagen, Bahndienst und Privatgüterwagen ist die Größe der Buchstaben mit 160 mm Höhe festgelegt. Die weiteren Abmessungen können aus

der Anlage 4 bzw 5 entnommen werden. Die Schriftgröße des Eigentumsmerkmals am Untergestell und an den losen Wagenbestandteilen ist sinngemäß aus den bisherigen Anschriftenzeichnungen zu entnehmen. Die Zonenkennzeichen Brit-US-Zone oder Zone Fr sind zu löschen.

B. Nummernsystem

1) Allgemeines

In dem neuen Nummernsystem werden Gattungsbezirke an den Güterwagen des öffentlichen Verkehrs nicht mehr verwendet. Nur bei den Dienstgüter- und Bahndienstwagen, wo der Direktionsname nicht die Bedeutung des Gattungsbezirks besitzt, sondern die Heimatdirektion angibt, wird der Name der Einstelldirektion beibehalten.

Alle Güterwagen des öffentlichen Verkehrs und Privatgüterwagen erhalten bei der DB in Zukunft eine 6-stellige Wagennummer, die Wagen des öffentlichen Verkehrs außerdem das Gattungszeichen mit einer Bauartnummer. Jede 6-stellige Wagennummer kommt im Gegensatz zum bisherigen System nur einmal im gesamten Wagenpark vor, und kennzeichnet in Verbindung mit „DB“ eindeutig jeden deutschen Güterwagen, was von besonderer Bedeutung für den internationalen Verkehr ist.

Dienstgüter- und Bahndienstwagen erhalten zum Unterschied der Nummerung der Wagen des öffentlichen Verkehrs nur eine 4-stellige Nummer in Verbindung mit dem Direktionsnamen, so daß hierdurch eine Verwechslung ausgeschlossen wird.

2) Wagennummer

Die 6-stellige Wagennummer setzt sich zusammen aus Gruppennummer und Ordnungsnummer innerhalb der betreffenden Gruppe. Die Bezeichnung einer oder mehrerer Güterwagengruppen nach GWV I, Anlage 1I, Ausgabe 1949, wird in Zukunft in der 6-stelligen Wagennummer durch die erste Ziffer, nämlich die Gruppennummer, angegeben. Die letzten 5 Stellen, also die Ordnungsnummer, geben die lfd Nr des Wagens innerhalb der betreffenden Gruppe an.

Die für die Gruppennummern zur Verfügung stehenden ersten Ziffern 1 – 9 und 0 der Wagennummer sind folgendermaßen aufgeteilt:

Gruppennummer	für
1	Wagen der G-Gruppe bis 15 t Ladegewicht
2	Wagen der G-Gruppe mit 20 t und mehr Ladegewicht
3	Wagen der T-Gruppe
	Wagen der V-Gruppe
	Wagen der K-Gruppe
4	Wagen der R-Gruppe

	Wagen der X-Gruppe
5	bei der DB eingestellte Privatwagen (internationale Regelung)
6	alle Spezialwagen der O-Gruppe O-Wagen mit 15 t Ladegewicht
7	Wagen der O-Gruppe mit 20 t Ladegewicht
8	Wagen der O-Gruppe über 20 t Ladegewicht
9	Wagen der S-Gruppe Wagen der H-Gruppe
0	Wagen der BT-Gruppe

Innerhalb des Zahlenbereiches der einzelnen Gruppen sind die Wagen nach ihrem Alter und nach den Bauarten eingeordnet. Dadurch sollen in Zukunft bei planmäßiger Ausmusterung in möglichst kurzen Zeiträumen ganze Nummernbereiche frei werden. Diese Nummernbereiche stehen dann später zur Nummerung von Neubauten wieder zur Verfügung.

3) Bauartnummern

Zur Unterscheidung verkehrlicher und technischer Merkmale wird in Zukunft das Gattungszeichen durch eine 2-stellige Bauartnummer, die hinter das Gattungszeichen geschrieben wird, ergänzt. Die Bauartnummern sind 2-stellig, damit innerhalb jeder Gruppennummer 100 Bauarten unterschieden werden können. Die Zahlen sind folgendermaßen aufgeteilt:

Bauartnummern

00 - 09	für Wagen der Länderbauarten
10 - 19	für Wagen der Verbandsbauart
20 - 29	für Wagen der Austauschbauart
30 - 49	für Wagen der geschweißten Bauart
50 - 99	für Neubauwagen ab 1951

4) Bauartbezeichnung

Gattungszeichen in Verbindung mit der Bauartnummer ersetzt den bisherigen Gattungsbezirk und stellt die Bauartbezeichnung dar.

Beispiel: Ein offener Wagen, der Austauschbauart mit 20 t Ladegewicht, dem Gattungszeichen Om und dem Gattungsbezirk Königsberg erhält die Bauartbezeichnung Om 21.

5) Wagengattungsnummer

Es wird zu prüfen, ob es möglich ist, aus der Gruppennummer in Verbindung mit der Bauartnummer eine neue Wagengattungsnummer zu bilden und einzuführen, die hauptsächlich der technische Dienst zur Kennzeichnung im Merkbuch bei Zeichnungen, Ersatzstücken usw. verwendet. Zunächst bleiben jedoch die alten Wagengattungsnummern, die in dem Verzeichnis der Wagengattungsnummern enthalten sind, für Zeichnungen und Ersatzstücke bestehen.

C. Aufteilung der Nummern

1) Wagennummer

a) Wagen des öffentlichen Verkehrs

Die neuen Wagennummern sind dem Alter der Bauarten entsprechend aufgeteilt. Da die Güterwagenkartei nicht vollständig ist, sind die vorhandenen alten Wagennummern nicht alle bekannt, außer bei den Güterwagen der Gattungsbezirke Bremen und Duisburg.

Die beabsichtigte feste Nummernzuteilung für jeden Wagen konnte daher nur für diese Wagen durchgeführt werden. Die anderen Wagen sind bei der Nummernaufteilung in bestimmte Zahlenbereiche eingegliedert, wobei man in den meisten Fällen auf die Gattungsbezirke zurückgreifen kann, sofern nicht grundsätzliche Bauartunterschiede oder verschiedene verkehrliche Verwendungszwecke vorhanden sind. Nach Möglichkeit ist für eine Bauart immer eine neue Dezimale gewählt worden, so daß z. B. bei G-Wagen München (Verbandsbauart) und Kassel (Austauschbauart) die Zahlenbereiche mit 110 000 bzw. 150 000 beginnen. Die genaue Aufstellung ist aus der Anlage 1 zu ersehen.

b) Dienstgüter- und Bahndienstwagen

Dienstgüter- und Bahndienstwagen (s. hierzu GWV I) werden, da sie nur für den innerdienstlichen Verkehr verwendet werden, nicht mit einer 6-stelligen, sondern mit einer 4-stelligen Nummer gekennzeichnet. Jede Eisenbahndirektion kann die Nummer 1 000 bis 4 999 für Dienstgüterwagen und die Nummern 5 000 bis 9 999 für Bahndienstwagen aufteilen. Dabei ist der Einheitlichkeit wegen folgendes zu berücksichtigen:

Nummernbereich bei den Dienstgüterwagen:

Asche- und Sandwagen	1000 bis 1999
Schotterwagen	2000 bis 2999
Behälterwagen	3000 bis 4999

Nummernbereich bei den Bahndienstwagen:

Hilfszug- und Gerätewagen	5000 bis 5999
Kranwagen und Heizwagen	6000 bis 6999
Bauzugwagen	7000 bis 7999
Eich- und Eichgerätefahrzeuge	8000 bis 8999
Sonstige Bahndienstwagen	9000 bis 9999

2) Bauartnummer

Eine Bauartnummer erhalten nur die Wagen des öffentlichen Verkehrs. Die Aufstellung der einzelnen Nummern ist in Anlage 2 für die gedeckten und Anlage 3 für die offenen Güterwagen festgelegt.

Die 2-stelligen Nummern mit den Endziffern 9 weisen darauf hin, daß es sich um Wagen handelt, die nicht nach deutschen Zeichnungen gebaut worden sind. So hat z. B. der Gm-Wagen tschechischer Bauart die Bauartnummer 39 oder alle zweiachsigen DR-A-Wagen die Bauartnummer 09 und alle vierachsigen DR-A-Wagen die Bauartnummer 49.

D. Anschriften am Wagen

1) Form der neuen Anschriften

a) EUROP-Wagen

Die Anschriften für Wagen des EUROP-Parkes sind im Beispiel aus der Anlage 4 zu ersehen. Die Schriftgrößen und Reihenabstände sind einzuhalten. Am Untergestell werden die Kennzeichen nicht im Rahmen zusammengestellt, sondern hier gelten sinngemäß die bisherigen Anschriftenzeichnungen. Die Bezeichnung EUROP und DB ist bei den derzeitigen Wagen des EUROP-Parkes am Langträger nicht anzuschreiben.

b) Übrige Wagen außer DR-A-Wagen

Für alle übrigen Güterwagen gilt das Anschriftenbild nach Anlage 5 als Beispiel. Es sind hier die gleichen Schriftgrößen und Reihenabstände wie bei EUROP-Wagen zu verwenden, jedoch ohne die Bezeichnung EUROP und ohne die Umrandung.

c) Die DR-A-Wagen erhalten, da sie im Betriebe besonderen Vorschriften (FV) unterliegen, als Bauartnummer nur die Zahlen 09 und 49. Die gesamte Bauartbezeichnung (z B Owp 09 oder SSy 49) wird im Anschriftenbild gemäß Anlage 5a unterstrichen, um dadurch für den Betriebsdienst die amerikanischen Wagen auffällig zu kennzeichnen.

d) Dienstgüter- und Bahndienstwagen

Für Dienstgüter- und Bahndienstwagen gelten die Anschriftenbilder der Anlage 6 bzw 7 als Beispiele.

2) Anordnung der neuen Anschriften

Die Anschriftenfelder an der Seitenwand bei den Gruppen G, V, K und O (ohne Spezialwagen) sind in den Anlagen 8 und 9 festgelegt. Für die Gruppen R, S, H, X und BT gelten sinngemäß die bisherigen Anschriftenzeichnungen. Für die Spezialwagen der Gruppen T, K, O und S werden die betreffenden Skizzen nur den an der Erhaltung beteiligten Sonder-EAW zugesandt. Die Änderungen der Anschriften am Untergestell sind in allen Güterwagen sinngemäß nach den bisherigen Zeichnungen durchzuführen.

3) Änderung sonstiger Anschriften

Von den übrigen Anschriften sind die in folgendem angeführten zu ändern:

a) Gruppenzeichen

Die Wagen mit den Gattungszeichen Gk und GGk erhalten bei ihrer Umzeichnung die Gruppenzeichen T bzw. TT. Die F- und Fmm-Wagen erhalten grundsätzlich das Gruppenzeichen X.

b) Nebenzeichen

Die in Gruppe T übernommenen Gk- und GGk-Wagen erhalten das Nebenzeichen „ko“ (Tko, TTko). Alle DR-A-XX-Wagen erhalten das Nebenzeichen „o“ (XXo). Die sogenannten F-Wagen erhalten nach der Eingrup-

pierung in die X-Gruppe das Nebenzeichen „f“ (Xf). Die Wagen des Gattungsbezirkes Oppeln und Dresden erhalten das Nebenzeichen „m“, wenn sie folgende Bauartmerkmale aufweisen:

Blatttragfeder, 7-lagig, 1400 mm lang, oder

Blatttragfeder, 9-lagig, 1650 mm lang.

Die entsprechenden Ladegewichte und Tragfähigkeiten sind bei diesen Wagen zu berichtigen in 20 t bzw 21 t. Es ist darauf zu achten, daß die Tragfähigkeit bei den Wagen Oppeln und Dresden mit 1800 mm langen Federn nicht geändert werden darf.

Es ist ebenfalls darauf zu achten, daß die noch nicht umbezeichneten Wagen des Gattungsbezirkes Stuttgart mit dem Gattungszeichen Rs entsprechend der Verfügung des EZA Göttingen, 2832 Fuv vom 17.9.1947, zusätzlich das Nebenzeichen „m“ erhalten. Die hiermit im Zusammenhang stehenden Ladegewichts- und Tragfähigkeitsangaben sind zu ändern.

Alle Wagen mit dem Nebenzeichen „s“ sind in Zukunft bis 100 km/h zugelassen. Bei Wagen, die gemäß RIV das [S 00,0 t] hinter dem Gattungszeichen tragen, wird dieses Zeichen gelöscht und das Nebenzeichen „s“ als zum Gattungszeichen gehörig angeschrieben. Das Zeichen [S 00,0 t] mit dem für diese Geschwindigkeit zulässigen Ladegewicht wird in Zukunft gemäß Anlage 10 hinter das Zeichen Ladegewicht-Tragfähigkeit geschrieben.

c) Sonstige Änderungen

Die Anschriften über Ladegewicht und Tragfähigkeit sind bei den DR-A-SSy-Wagen zu ändern in 50 t Ladegewicht und 52 t Tragfähigkeit.

E. Zuteilung der Nummern an die EAW

1) EUROP-Park

Die gedeckten 10 000 Wagen des Gattungsbezirkes Bremen, die in den EUROP-Park eingereiht werden sollen, sind nummernmäßig in den Listen 1a und 1b der Anlage 11 verzeichnet. Die offenen 20 000 Wagen des Gattungsbezirkes Duisburg, die für den EUROP-Wagenpark zu kennzeichnen sind, sind in der Liste 2 dieser Anlage zusammengestellt. Mit Hilfe dieser Liste kann jedes EAW die EUROP-Wagen umzeichnen, bei dem Wagen mit diesen Nummern zulaufen, da diese neuen Wagennummern nicht bestimmten EAW, sondern bestimmten Wagen zugeteilt sind.

Die offenen Wagen der Gattungsbezirke Villach, Königsberg, Essen und Breslau werden nur zum Teil als EUROP-Wagen gekennzeichnet (insgesamt 20 000 Wagen). Da nicht alle vorhandenen Wagennummern bekannt sind, sind 20 000 Wagen dieser Gattungsbezirke wie folgt zu behandeln:

- 10 000 Wagen des Gattungsbezirkes „Villach“ erhalten Nummer 810 000 - 819 999
- 2 500 Wagen des Gattungsbezirkes „Königsberg“ erhalten Nummer 760 000 - 762 499
- 7 500 Wagen des Gattungsbezirkes „Essen u Breslau“ erhalten Nummer 720 000 - 727 499.

Bei der Auswahl der für den EUROP-Park bestimmten Wagen der Gattungsbezirke Duisburg und Villach ist zu beachten, daß diese Wagen Radsätze der Bauart 68 besitzen (s auch Telegrammbrief EZA 2808 Fkwg 12/50 vom 21.4.51). Es können Wagen mit und ohne Handbremse umgezeichnet werden. Bei der Auswahl der für den EUROP-Park bestimmten 2 500 Wagen des Gattungsbezirkes Königsberg ist darauf zu achten, daß nur Wagen mit Handbremse ausgewählt werden. Bei der Auswahl der für den EUROP-Park bestimmten 7 500 Wagen der Gattungsbezirke Essen und Breslau sind folgende Punkte gewissenhaft zu beachten:

- a) Für den EUROP-Park sind nur 2 Om-Wagen (mit Druckluftbremse, ohne Handbremse) aus den Baujahren 1921 - 1938 auszuwählen.
- b) Es sind nur Wagen umzuzeichnen, die nach der Sonderarbeit Nr 5 eine 13-lagige Tragfeder erhalten haben. Keinesfalls darf ein Wagen für den EUROP-Park umgezeichnet werden, der noch eine 11-lagige Feder hat.
- c) Es sind nur Wagen umzuzeichnen, die eine Sicherung gegen das Hochklettern der Kopfklappen nach Sonderarbeit Nr 11 haben.
- d) Es sind nur Wagen mit Türsicherungen auszuwählen.
- e) Aus der Nummernreihe Breslau 97 562 - 98 021 (geschweißte Bauart mit Hohlträgern) sind nur Wagen zu nehmen, bei denen die Achshaltergleitbacken nach der Sonderarbeit Nr 13 verlängert worden sind.
- f) Im allgemeinen sind nur Wagen mit einwandfreiem Untergestell und Wagenkasten zu nehmen. Hierbei sind die Wagen mit nach Sonderarbeit Nr 46 verstärkten Rungen zu bevorzugen.

2) Übriger Wagenpark

Die übrigen Wagen werden von sämtlichen EAW umgezeichnet. Da die bisherigen Wagennummern nicht vollständig bekannt sind, werden den einzelnen EAW Nummernbereiche für die einzelnen Wagengattungen zugeteilt (Anlage 12). Diese Nummern sind von den EAW bei Zulauf der betreffenden Wagen fortlaufend zu verwenden. Wenn die Wagennummern der einzelnen EAW vorzeitig verbraucht sind, können bei Bedarf weitere Wagennummern vom BZA Minden angefordert werden.

F. Durchführung der Umzeichnung

Die Umzeichnung der Wagen des EUROP-Parkes muß bis zum 1.10.51 durchgeführt sein. Alle übrigen Wagen sollen jeweils beim ersten Zulauf zum EAW umgezeichnet werden, so daß der größte Teil der Wagen bis zum 1. Mai 1954 umgezeichnet sein dürfte. Die für die Neubeschriftung erforderlichen Schablonen beschafft die ED Stuttgart und verteilt diese sofort. Die Belieferung der EAW beginnt etwa am 11. Mai 1951. Für das Anschriftenbild Anlage 4 sind folgende Teil-Schablonen vorgesehen:

(...)

Die Teile 2 bis 5 sind nicht nur für die Beschriftung der EU-

ROP-Wagen, sondern auch für die übrigen Wagen verwendbar. Die Schablonen sind so gefertigt, daß sich der einzuhaltende Zeilenabstand durch das Anlegen des oberen Schablonenrandes an die Grundlinie der vorher schablonierten Anschrift, bzw Rahmen unter EUROP, ergibt. Beim Anschreiben der Wagennummern ist zu beachten, daß zwischen der 3. und 4. Zahl von hinten ein Zwischenraum von zwei Strichdicken vorhanden sein muß, ebenso zwischen Gattungszeichen und Bauartnummer. Für die Bauartnummern sind ebenfalls die Schablonen Teil 3 und 3a zu verwenden.

Zukünftig ist zur Beschriftung der Seitenwände aller Güterwagen nur noch das Eigentumsmerkmal DB in der angegebenen Abmessung (Anlage 4 und 5), für Wagennummern, Gattungszeichen und Bauartnummern nur noch die 100 mm hohe Schrift zu verwenden. Andere Schrifthöhen (z B 125 mm hohe Zahlen und Buchstaben) sowie andere Schriftarten entgegen der in Anlage 4 und 5 angegebenen dürfen für diese Anschriften nicht verwendet werden. Anschriftenzeichnungen werden von uns dahingehend berichtigt werden.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß bei Übermalung alter Anschriften diese nach einer längeren Zeit durchschlagen. Um einwandfreie und dauerhafte Kennzeichnung der Güterwagen zu erhalten, ist es unbedingt erforderlich, die alten zu ändernden Anschriften sowohl an den Seitenwänden als auch an den Untergestellen durch abbrennen oder Abbeizmittel zu entfernen. Die neue Anschrift darf nur auf den neuen braunen bzw schwarzen Farbton geschrieben werden.

Verantwortlich für die einwandfreie Durchführung dieser Umzeichnungsarbeit ist in der Vfg der HVB angegebene Sonderbeauftragte.

G. Meldung der umgezeichneten Wagen

Die von den EAW umgezeichneten Wagen sind listenmäßig in doppelter Ausfertigung – je einmal besonders dem Hauptwagenamt Frankfurt/Main und dem EZA Minden (Westf), Dez 28 – wöchentlich zu melden. Hierzu ist die Einteilung nach Anlage 13 zu verwenden. Die Meldelisten sind nach Wagengattungen getrennt aufzustellen.

Bei der Meldung ist besonders auf den weißen Punkt hinter dem Untersuchungsdatum zu achten. Fehlt dieser Punkt, so ist eine Bestandskarte über den betreffenden Wagen entsprechend Verfügung des Hauptwagenamts auszufüllen und umgehend an das Hauptwagenamt zu senden.

H. Sonstiges

Während der Durchführung der Umzeichnung der Güterwagen ist beim EZA Minden (Westf) der Arbeitsanteil 2812 mit dem Ruf Nummer 1310 eingerichtet. Wir bitten, sich gegebenenfalls an diese Stelle zu wenden.

Anlage 1: Verteilung der Güterwagennummern der DB

Anlage 2: Gegenüberstellung der alten und neuen Bezeichnung für G-, T-, K-, V-Wagen

Anlage 3: Gegenüberstellung der alten und neuen Bezeichnung für O-, R-, S-, H-, X-Wagen

- Anlage 4: Anschrift für DB-Güterwagen des EUROP-Parkes
 Anlage 5: Anschrift für DB-Güterwagen ausgenommen Dienstgüterwagen
 Anlage 5a: Anschrift für DB-Güterwagen amerikanischer Bauart
 Anlage 6: Anschrift für Dienstgüterwagen
 Anlage 7: Anschrift für Bahndienstwagen
 Anlage 8: Anordnung der neuen Anschriften an DB-Güterwagen der G-, V- und K-Gruppe
 Anlage 9: Anordnung der neuen Anschriften an DB-Güterwagen der O-Gruppe

- Anlage 10: Zeichen für Fahrgeschwindigkeit und des dafür zugelassenen Ladegewichts an Güterwagen
 Anlage 11: Verzeichnis der alten und neuen Wagennummern für den EUROP-Park,
 Listen 1a und 1b: Gedeckte Wagen (früherer Gattungsbezirk Bremen)
 Liste 2: Offene Wagen (früherer Gattungsbezirk Duisburg)
 Anlage 12: Aufteilung der Güterwagennummern auf die EAW.
 Anlage 13: Meldeliste

Internationale Bezeichnung der Güterwagen 1964

Internationale Gattungszeichen

Im Jahr 1964 wurden die internationalen Vorschriften über die Gattungsbezeichnung der Güterwagen – im Zusammenhang mit der internationalen Nummerierung (siehe Abschnitt „Internationales Nummernsystem für Güterwagen ab 1964“, Seite 230) in überarbeiteter Form herausgegeben. Dabei ergaben sich sowohl bei den Gattungs- wie bei den Kennbuchstaben Veränderungen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind die dann gültigen sowie die später hinzugekommenen Buchstaben mit ihrer jeweiligen Bedeutung in den beiden folgenden Tabellen dargestellt (Änderungen gegenüber 1960 in kursiv, vgl. Abschnitt „International einheitliche Kennzeichnung der Gattungen ab 1960“, ab Seite 147).

International einheitliche Gattungsbuchstaben für Güterwagen (ab 1964)

Zeichen	Bedeutung
E	offene Wagen in Regelbauart stirn- und seitenkipppbar, mit zwei Achsen oder Drehgestellen (ab 1968), Ladelänge mindestens 7,7 m; bei Wagen mit Drehgestellen mindestens 12 m (ab 1968)
F	offene Wagen in Sonderbauart
G	gedeckte Wagen in Regelbauart mit zwei Achsen oder Drehgestellen (ab 1968), mit 8 oder mehr Lüftungsöffnungen, Ladelänge mindestens 9 m; bei Wagen mit Drehgestellen Ladelänge mindestens 15 m (ab 1968)
H	gedeckte Wagen in Sonderbauart

Zeichen	Bedeutung
I	Kühlwagen mit mittlerer Isolierung, Fußbodenrosten, Eiskästen mit mindestens 3,5 m³, Ladefläche 19 m²
K	Flachwagen in Regelbauart mit zwei Achsen, mit beweglichen Borden und mit Rungen, Ladelänge über 12 m
L	Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Achsen
O	Offen-/Flach-Mehrzweckwagen in Regelbauart mit unabhängigen Achsen, mit beweglichen Borden und mit Rungen, Ladelänge über 12 m
R	Flachwagen in Regelbauart mit zwei zweiachsigen Drehgestellen, mit beweglichen Stirnwänden und mit Rungen, Ladelänge über 18 m
S	Flachwagen in Sonderbauart mit zwei zweiachsigen Drehgestellen
T	Wagen mit zwei Achsen: mitöffnungsfähigem Dach, Türhöhe bis 1,9 m
U	sonstige Wagen und Sonderwagen, für flüssige, gasförmige oder staubförmige Erzeugnisse <i>Wagen in Sonderbauart, die nicht unter die Gruppen F H L oder S fallen (ab 1975)</i> <i>a) für flüssige, staubförmige oder gasförmige Güter</i> <i>b) Tiefladewagen mit Einzelachsen Ladegewicht ab 20 t, mit Drehgestellen ab 40 t</i>

In den Gattungsbuchstaben verbarg sich nach wie vor die Standardeigenschaft des Ladegewichts bei den zweiachsigen Wagen mit 20 t und bei den Wagen mit Drehgestellen mit 40 t, lediglich die Kühlwagen (Buchstabe I) hatten ein Standardladegewicht von 15 bzw. 30 t.

International einheitliche Kennbuchstaben für Güterwagen (ab 1964), internationale Bedeutung

Zeichen	gültig für	Bedeutung	Zeichen	gültig für	Bedeutung
a	E F G H I T U	mit Drehgestellen	aa	L	mit vier unabhängigen Achsen
a	L O	mit drei Achsen		S	mit acht oder mehr Achsen
a	S	mit sechs Achsen		U	mit sechs oder mehr Achsen (ab 1971)

Zeichen	gültig für	Bedeutung	Zeichen	gültig für	Bedeutung
b	F G H T	großräumiger Wagen (nur bei Wagen mit unabhängigen Achsen)		E F G H K L O T U	Lastgrenze unter 20 t bei zweiachsigen Wagen
	F	Rauminhalt über 45 m ³ (ab 1965)		I	Lastgrenze unter 30 t bei Drehgestellwagen
	G H	Rauminhalt über 70 m ³ (ab 1967)		E F G H R S T U	Lastgrenze unter 40 t bei Drehgestellwagen
	I	Ladefläche mindestens 22 m ² (nur bei Wagen mit unabhängigen Achsen)	I	E	nicht seitenkippsicher
	K	mit langen Rungen		G	mit weniger als acht Lüftungsöffnungen
	L S	Großbehälter-Tragwagen		I	ohne Eiskästen
	T	Rauminhalt über 60 m ³ (ab 1967)		K L O R S	ohne Rungen
	Fa Ta	Ladelänge über 18 m (ab 1975)	m	E	Ladelänge unter 7,7 m bei zweiachsigen Wagen
bb	I	Ladefläche über 27 m ² (nur bei Wagen mit unabhängigen Achsen, ab 1966)		E	Ladelänge unter 12 m bei Drehgestellwagen (ab 1967)
c	H T	mit Stirnwandtüren		G	Ladelänge bei zweiachsigen Wagen unter 9 m
	I	mit Fleischhaken		G	Ladelänge unter 15 m bei Drehgestellwagen
	L S	mit Drehschemel		I	Ladefläche bei Wagen mit unabhängigen Achsen unter 19 m ²
	U	mit Druckluft- oder Luftstoßentladung		la	Ladefläche bei Wagen mit Drehgestellen unter 39 m ² (ab 1977)
cc	H	mit Stirnwandtüren und Inneneinrichtung, für Kraftfahrzeugbeförderung		K O	Ladelänge 9 bis 12 m
d	E F T U	mit Selbstentladung durch Schwerkraft		R S	Ladelänge 15 bis 18 m
	H	mit Bodenklappen		Sa	Ladelänge 18 bis unter 22 m (ab 1977)
	I	für Seefische	mm	K O	Ladelänge unter 9 m
	L S	für den Transport von Straßenfahrzeugen, mit einer Ladeebene (ab 1966)		R S	Ladelänge unter 15 m
e	H	mit zwei Böden		Sa	Ladelänge unter 18 m (ab 1977)
	I	mit elektrischer Luftumwälzung	o *2)	E	nicht sturmsicher
	L S	Doppelstockwagen für Kraftfahrzeuge		I	mit Eiskästen unter 3,5 m ³
	R	mit abklappbaren Seitenwänden (ab 1971)		K	mit festen Böden
	T *1)	Türhöhe über 1,9 m		R	mit festen Stirnwänden (bis 1971)
	U	für Zement		R	mit festen Stirnwänden unter 2 m Höhe (ab 1971)
ee	H	mit mehr als zwei Böden	oo	R	mit festen Stirnwänden von 2 m und mehr (ab 1971)
f	F H I L O S T U	geeignet für den Fährbootverkehr mit Großbritannien	p	I	ohne Fußbodenroste
		für Getreide		K L S	ohne Borde
g	G H T U	Kühlmaschinenwagen		R	ohne Stirnborde
	I	eingerrichtet für die Beförderung von Containern (ab 1971)	q	alle	mit elektrischer Heizleitung
	K L	eingerrichtet für die Beförderung von Containern bis 60 Fuß (ab 1971)	qq	alle	mit elektrischer Heizleitung und Heizung
	R S	eingerrichtet für die Beförderung von Containern bis 80 Fuß (ab 1971)	r	alle	mit Dampfheizleitung
gg	R S	eingerrichtet für die Beförderung von Containern bis 80 Fuß (ab 1971)	rr	alle	mit Dampfheizleitung und Dampfheizung
h	G H *3)	für Frühlumüse	s	alle	geeignet für Züge bis 100 km/h
	I	mit starker Isolierung	ss	alle	geeignet für Züge bis 120 km/h
	L R S T	für Verladung von Blechrollen, Achse horizontal (ab 1971)			
	U	für flüssige oder gasförmige Güter			
hh	L R S T	für Verladung von Blechrollen, Achse vertikal (ab 1971)			
i	H T	mit öfFnungsfähigen Seitenwänden			
	R S	mit beweglicher Abdeckung und festen Stirnwänden (ab 1971)			
	U	mit Tiefladebühne			
j	K L R S T	mit Stoßdämpfer (ab 1971)			
k *4)	I	Lastgrenze unter 15 t bei zweiachsigen Wagen			

- *1) Der Kennbuchstabe e wird nicht an Wagen mit öfFnungsfähigem Dach (T) angebracht, die bereits die Kennbuchstaben b, d oder i tragen.
- *2) Der Kennbuchstabe o wird nicht an Wagen angebracht, die bereits die Kennbuchstaben g oder l tragen.
- *3) Der Kennbuchstabe h gilt nur für Wagen der Gattungen G und H, die zusätzliche Lüftungsöffnungen in Fußbodenhöhe haben.
- *4) Die Gewichtsangaben entsprechen den Lasten, die der betreffende Wagen unter Berücksichtigung seiner Konstruktionsmerkmale aufnehmen kann.

Zusätzlich zu den international einheitlichen Kennbuchstaben konnten die Verwaltungen die Buchstaben t bis z beliebig für interne Zwecke verwenden. Dabei durften die mit den Kennbuchstaben t bis w gekennzeichneten Eigenschaften die Wiederverwendbarkeit der Wagen nicht einschränken, Wagen mit eingeschränkter Wiederverwendbarkeit mußten einen Kennbuchstaben von x bis z tragen.

International einheitliche Kennbuchstaben für Güterwagen (1964), nationale Bedeutung (DR)

Zeichen	gültig für	Bedeutung
t	Hkr Gbld	mit Sondereinrichtungen für Mannschaftstransporte
u	E G K R	für Militärtransporte ungeeignet
v	G H	mit Dachluken
	E T	nicht geeignet für Be- und Entladung mit Kran
w	U	für flüssige Brenn- und Treibstoffe
x	Uc	für Kohlenstaubtransporte geeignet
y	Uc	Chemiebehälterwagen
z	K L R S	mit umlegbarem Bühnengeländer

International einheitliche Kennbuchstaben für Güterwagen (ab 1964), nationale Bedeutung (DB)

Zeichen	gültig für	Bedeutung
t	K L R S	mit stirnseitig lichter Beladebreite unter 2,45 m
tt	H	mit verriegelbaren Trennwänden (ab 1971)
u	E F T	mit hydraulischer Kippvorrichtung
	G H I K L T	mit Dampfheizung (ab 1977)
	R	mit festen Seitenwänden (bis 1971)
	T	mit Klappdeckeldach
v	alle	mit elektrischer Heizleitung für 1000 bzw. 1500 V
vv	alle	mit elektrischer Heizleitung und Heizung für 1000 bzw. 1500 V
w	alle	mit besonderer Funkenschutzeinrichtung (ab 1977)
ww	alle	mit Funkenschutzblechen gemäß UIC-Merkblatt 543 (ab 1977)
z	F	Muldenkippwagen
	H	Wagen für Leigeinheit
	L S	Niederflurwagen für Huckepackverkehr
	T	Wagen wird als Td oder Tdg eingesetzt (ab 1971)
zz	F	Kübelwagen

Internationales Nummernsystem für Güterwagen ab 1964

Die international einheitliche Wagennummer besteht aus 11 Ziffern zuzüglich einer durch Bindestrich abgetrennten Kontrollziffer. Die erste Stelle der Bezeichnung für das Austauschverfahren gab Auskunft über den zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen für den Wagen gültigen Mietsatz. Es bedeutete:

Erste Stelle des numerischen Bezeichnung für das Austauschverfahren

- | | |
|---|---|
| 0 | gemeinschaftlich betriebener Wagenpark, normaler Mietsatz |
| 1 | gemeinschaftlich betriebener Wagenpark, Sondermiete |
| 2 | nicht gemeinschaftlich betriebener Wagenpark, normaler Mietsatz |
| 3 | nicht gemeinschaftlich betriebener Wagenpark, Sondermiete |

Die zweite Stelle der Bezeichnung für das Austauschverfahren kennzeichnete Übergangsmöglichkeiten, Spurweite und Spurweiten-Wechselmöglichkeiten:

Zweite Stelle des numerischen Bezeichnung für das Austauschverfahren

- | | |
|---|---|
| 0 | Wagen des Binnenverkehrs |
| 1 | RIV-Wagen mit unveränderlicher Spurweite |
| 2 | RIV-Wagen mit Achswechsellmöglichkeit für die Spurweiten 1435 und 1524 mm (Spanien) |
| 3 | RIV-Wagen mit Spurwechselradsätzen für die Spurweiten 1435 und 1524 mm (Spanien) |
| 4 | RIV-Wagen mit Achswechsellmöglichkeit für die Spurweiten 1435 und 1672 mm (Sowjetunion) |
| 5 | RIV-Wagen mit Spurwechselradsätzen für die Spurweiten 1435 und 1672 mm (Sowjetunion) |
| 6 | RIV-Wagen für die Spurweiten 1435, 1524 und 1672 mm (Spanien und Sowjetunion) |
| 7 | PPW-Wagen mit unveränderlicher Spurweite |
| 8 | PPW-Wagen mit Achswechsellmöglichkeit für die Spurweiten 1435 und 1524 mm (Spanien) |
| 9 | PPW-Wagen mit Spurwechselradsätzen für die Spurweiten 1435 und 1524 mm (Spanien) |

Die beiden Stellen für die Bezeichnung der Eigentumsverwaltung (3. und 4. Stelle der Wagennummer) wurden in Deutschland wie folgt belegt:

Dritte und vierte Stelle der international einheitlichen Wagennummer (Verwaltung)

- | | |
|----|---------------------------|
| 50 | Deutsche Reichsbahn |
| 68 | Ahaus-Alstädter Eisenbahn |
| 80 | Deutsche Bundesbahn. |

Die ersten beiden Stellen des Gattungsschlüssels (5. und 6. Stelle der Wagennummer) geben Auskunft über bestimmte Gattungsmerkmale und spiegeln die mit den Gattungsbuchstaben bezeichneten Eigenschaften wieder. Die erste Stelle hat folgende Bedeutung (siehe folgende Tabelle).

Internationale Verschlüsselung der Wagengattungen (1964)

Ziffer	Bedeutung
0	Privatgüterwagen
1	gedeckte Güterwagen der Regelbauart (G)
2	gedeckte Güterwagen der Sonderbauart (H)

Ziffer	Bedeutung
3	Flachwagen der Regelbauart (K, O, R)
4	Flachwagen der Sonderbauart (L, S)
5	offene Wagen der Regelbauart und Wagen mit öffnungsfähigem Dach (E, T)
6	offene Wagen der Sonderbauart (F)
7	bahneigene Kesselwagen (Uh)
8	bahneigene Kühlwagen (I)
9	sonstige Güterwagen (U), Dienstgüterwagen, Bahndienstwagen, Versuchswagen, Güterzuggepäckwagen

In der zweiten Stelle des Gattungsschlüssels sind Angaben über die Achsenzahl sowie bestimmte Baumerkmale der Güterwagen codiert. Sie repräsentiert die Informationen, die bereits in den Kennbuchstaben enthalten sind, in numerischer Form. Die dritte und vierte Stelle des Gattungsschlüssels gibt Auf-

schluß über die besonderen Eigenschaften des Wagens, wobei die Festlegung dieser Codezahlen auf Grund deren Vielfalt bei den Bahnverwaltungen unterschiedlich erfolgte.

Die nächsten drei Stellen (9. bis 11. Stelle der Wagennummer) beinhalten schließlich die laufende Nummer der Wagen innerhalb des jeweiligen Gattung. Da sich hier nur maximal 1000 Wagen unterbringen lassen, sind bei stückzahlstarken Wagengattungen mehrere Serien von 1000 Nummern vorgesehen (bei Gklm-Wagen z. B. 1116 bis 1146).

Für Kontrollzwecke wird an die so gebildete elfstellige Wagennummer – durch Bindestrich getrennt – eine Selbstkontrollziffer angehängt, die sich nach einem bestimmten Verfahren aus den Ziffern der Wagennummer errechnet und der automatischen Fehlererkennung und ggf. Fehlerkorrektur bei der Übermittlung von Wagennummern dient.

Beispiel: **31 80 068 9 266-1**

Nummer	3	1	8	0	0	6	8	9	2	6	6	–	?
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	= 6	= 1	= 16	= 0	= 0	= 6	= 16	= 9	= 4	= 6	= 12		
Quersumme	6	+1	+1+6	+0	+0	+6	+1+6	+9	+4	+6	+1+2	=	49
Subtrahieren	Nächst höhere Zehnerzahl – Quersumme										50-49	=	1
Ergebnis	3	1	8	0	0	6	8	9	2	6	6	–	1

Internationale Kennzeichnung der Güterwagen ab 1980

Es hatte sich gezeigt, dass die international einheitliche Kennzeichnung aufgrund der Weiterentwicklung der Technik, der Bauart der Güterwagen und der verkehrlichen Anforderungen das bisherige System fortgeschrieben werden musste. 1980 wurde deshalb ein neues Nummernsystem in Kraft gesetzt, das durch die folgenden Änderungen gekennzeichnet war:

Für Kesselwagen mit Behälter aus Metall zum Transport von flüssigen und gasförmigen Gütern wurde der neue Gattungsbuchstabe Z eingeführt. Weiter wurden mehrere neue Kennbuchstaben vorgesehen, durch die eine genauere Unterscheidung zwischen den einzelnen Güterwagenbauarten möglich werden sollte. Bei einigen Kennbuchstaben änderte sich auch die Bedeutung (siehe Tabelle „Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen (ab 1980), internationale Bedeutung“ ab Seite 230).

Die Gattungszeichen wurden in den Gattungskennzahlen (5. bis 8. Stelle der Wagennummer, bisher Gattungsschlüssel genannt) verschlüsselt wiedergegeben.

Die fünfte Stelle der Wagennummer verschlüsselte nach wie vor die Wagengattung. Das bisherige Schema wurde beibehalten, lediglich die Ziffer 0 für Privatwagen entfiel, weil diese Wagen nun entsprechend ihrer Bauart in die jeweiligen Nummernkreise der bahneigenen Güterwagen einbezogen wurden.

Für das Austauschverfahren (1. und 2. Stelle der Wagennummer, siehe Tabelle Internationale Kennzahlen ff. auf Seite 228 f.) wurden gleichzeitig neue Kennzahlen festgesetzt, die nunmehr erkennen ließen, ob der so bezeichnete Wagen

- dem RIV/PPW-, dem RIV- oder dem PPW-Übereinkommen unterliegt
- einem gemeinschaftlich betriebenen Wagenpark (z. B. EUROP, OPW, INTERFRIGO) angehört
- nur im Binnen- oder auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden darf
- bahneigen, privat oder vermietet ist
- 2- und 3-achsig ist oder Drehgestelle hat
- nur für eine feste oder für verschiedene Spurweiten geeignet ist

Im Übrigen blieben die Bezeichnungsprinzipien mit Gattungszeichen und elfstelliger Wagennummer mit Kontrollziffer gleich. Die seit 1964 an den umgezeichneten Güterwagen vor dem Gattungszeichen angebrachte Kreisfläche wurde weggelassen, womit gleichzeitig gekennzeichnet war, dass der Wagen nach den neuen Richtlinien von 1980 beschriftet ist.

Die Umbeschriftung der Güterwagen sollte bis zum 31. Dezember 1986 abgeschlossen sein.

1988 wurde der Kennbuchstabe n für Wagen mit höheren Mindestlastgrenzen eingeführt, die Buchstaben I und II ka-

men zur Kennzeichnung von Transportschutzeinrichtungen hinzu. Letztere lösten bei der DB die nationalen Kennbuchstaben t und tt ab. Die Umbezeichnung der betroffenen Wagen war bis 31. Dezember 1992 abzuschließen.

Internationale Kennzahlen für das Austauschverfahren für Güter- und Dienstwagen (1980)

Zahl	Übereinkommen *1	Gemeinschaftsbetrieb	Eigentum	Laufwerk	Spurweite	Bemerkungen
01	RIV/PPW	ja	bahneigen	Einzelachsen	fest	
02	RIV/PPW	ja	bahneigen	Einzelachsen	verschieden	
03	RIV/PPW	ja	privat	Einzelachsen	fest	
04	RIV/PPW	ja	privat	Einzelachsen	verschieden	
05	RIV/PPW	ja	vermietet	Einzelachsen	fest	
06	RIV/PPW	ja	vermietet	Einzelachsen	verschieden	
07	PPW	ja	bahneigen	Einzelachsen	fest	
08	PPW	ja	bahneigen	Einzelachsen	verschieden	
10	RIV/PPW	ja	privat	*2	fest	Werkwagen
11	RIV/PPW	ja	bahneigen	Drehgestelle	fest	
12	RIV/PPW	ja	bahneigen	Drehgestelle	verschieden	
13	RIV/PPW	ja	privat	Drehgestelle	fest	
14	RIV/PPW	ja	privat	Drehgestelle	verschieden	
15	RIV/PPW	ja	vermietet	Drehgestelle	fest	
16	RIV/PPW	ja	vermietet	Drehgestelle	verschieden	
17	PPW	ja	bahneigen	Drehgestelle	fest	
18	PPW	ja	bahneigen	Drehgestelle	verschieden	
21	RIV/PPW	nein	bahneigen	Einzelachsen	fest	
22	RIV/PPW	nein	bahneigen	Einzelachsen	verschieden	
23	RIV/PPW	nein	privat	Einzelachsen	fest	
24	RIV/PPW	nein	privat	Einzelachsen	verschieden	
25	RIV/PPW	nein	vermietet	Einzelachsen	fest	
26	RIV/PPW	nein	vermietet	Einzelachsen	verschieden	
27	PPW	nein	bahneigen	Einzelachsen	fest	
28	PPW	nein	bahneigen	Einzelachsen	verschieden	
29	PPW	nein	privat	Einzelachsen	fest	
31	RIV/PPW	nein	bahneigen	Drehgestelle	fest	
32	RIV/PPW	nein	bahneigen	Drehgestelle	verschieden	
33	RIV/PPW	nein	privat	Drehgestelle	fest	
34	RIV/PPW	nein	privat	Drehgestelle	verschieden	
35	RIV/PPW	nein	vermietet	Drehgestelle	fest	
36	RIV/PPW	nein	vermietet	Drehgestelle	verschieden	
37	PPW	nein	bahneigen	Drehgestelle	fest	
38	PPW	nein	bahneigen	Drehgestelle	verschieden	
39	PPW	nein	privat	Drehgestelle	fest	
40	-	nein	bahneigen	Einzelachsen	fest	Dienstwagen
41	-	Sonderv.	bahneigen	Einzelachsen	*3	
42	-	nein	bahneigen	Einzelachsen	*3	Binnenverkehr
43	-	Sonderv.	privat	Einzelachsen	*3	
44	-	nein	privat	Einzelachsen	*3	Binnenverkehr
45	-	Sonderv.	vermietet	Einzelachsen	*3	
46	-	nein	vermietet	Einzelachsen	*3	Binnenverkehr
47	PPW	nein	vermietet	Einzelachsen	fest	
48	PPW	nein	vermietet	Einzelachsen	verschieden	
49	PPW	nein	privat	Einzelachsen	verschieden	
80	-	nein	bahneigen	Drehgestelle	fest	Dienstwagen
81	-	Sonderv.	bahneigen	Drehgestelle	*2	

Zahl	Übereinkommen *1	Gemeinschaftsbetrieb	Eigentum	Laufwerk	Spurweite	Bemerkungen
82	-	nein	bahneigen	Drehgestelle	*2	Binnenverkehr
83	-	Sonderv.	privat	Drehgestelle	*2	
84	-	nein	privat	Drehgestelle	*2	Binnenverkehr
85	-	Sonderv.	vermietet	Drehgestelle	*2	
86	-	nein	vermietet	Drehgestelle	*2	Binnenverkehr
87	PPW	nein	vermietet	Drehgestelle	fest	
88	PPW	nein	vermietet	Drehgestelle	verschieden	
89	PPW	nein	privat	Drehgestelle	verschieden	

*1 Mit RIV/PPW bezeichnete Kennzahlen sind auch für Wagen gültig, die nur dem RIV unterliegen.

*2 2- und 3-achsig oder mit Drehgestellen

*3 mit fester oder veränderbarer Spurweite

Internationale Verschlüsselung der Wagengattungen (ab 1980)

Ziffer	Bedeutung	Gattungs- buchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladellänge bzw. Ladefläche
0	Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T) (ab 1988)				
1	gedeckte Güterwagen der Regelbauart (G)	I	Kühlwagen mit mittlerer Isolierung, mit Luftumwälzung durch Windmotor, mit Fußbodenrosten und Eiskästen von 3,5 m ³ oder mehr Inhalt		
2	gedeckte Güterwagen der Sonderbauart (H)				
3	Flachwagen der Regelbauart (K O R)				
4	Flachwagen der Sonderbauart (L S)				
5	offene Wagen der Regelbauart und Wagen mit öffnungsfähigem Dach (E T)				
6	offene Wagen der Sonderbauart (F)	K	Flachwagen in Regelbauart mit klappbaren Borden und kurzen Rungen		
7	Kesselwagen (Z)				
8	Kühlwagen (I)				
9	sonstige Güterwagen (U), Dienstgüterwagen, Bahndienstwagen, Versuchswagen, Güterzuggepäckwagen	L	Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Achsen		

Internationale Gattungsbuchstaben für Güterwagen (1980)

Gattungs- buchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladellänge bzw. Ladefläche	Gattungs- buchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladellänge bzw. Ladefläche
E	Offene Wagen in Regelbauart, stirn- und seitenklappbar, mit flachem Boden			O	Offener Flach-Mehrzweckwagen mit klappbaren Borden und Rungen		
	zweiachsig	25 t	ab 7,7 m				
	mit Drehgestellen	50 t	ab 12,0 m	R	Drehgestell-Flachwagen in Regelbauart mit klappbaren Stirnborden und Rungen		
						50 t	18 bis unter 22 m
F	Offene Wagen in Sonderbauart			S	Drehgestell-Flachwagen in Sonderbauart		
	zwei- oder dreiachsig	25 t			vierachsig	50 t	ab 18 m
	mit Drehgestellen	50 t			sechs- oder mehrachsig	60 t	ab 22 m
G	Gedekte Wagen in Regelbauart, mit acht oder mehr Lüftungsöffnungen			T	Wagen mit öffnungsfähigem Dach		
	zweiachsig	25 t	9 bis unter 12 m				
	mit Drehgestellen	50 t	15 bis unter 18 m			50 t	15 bis unter 18 m
H	Gedekte Wagen in Sonderbauart			U	Sonderwagen, die nicht unter die Gattungen F, H, L, S, oder Z fallen		
	zweiachsig	25 t	9 bis unter 12 m			25 t	
	mit Drehgestellen	50 t	15 bis unter 18 m			50 t	

Gattungsbuchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladelänge bzw. Ladefläche
Z	Kesselwagen mit Behälter aus Metall, für den Transport von flüssigen oder gasförmigen Erzeugnissen		
	zwei- oder dreiachsig	25 t	
	mit Drehgestellen	50 t	

Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen (ab 1980), internationale Bedeutung

Kennbuchstabe	gültig für	Bedeutung
a	EFGHITUZ LO S	mit zweiachsigen Drehgestellen mit drei Achsen mit zwei dreiachsigen Drehgestellen
aa	EFGHTUZ I L S	mit sechs oder mehr Achsen, Lastgrenze C ab 60 t mit sechs oder mehr Achsen mit vier Einzelachsen mit acht oder mehr Achsen
b	Wagen mit Einzelachsen: F G H I T Drehgestellwagen: GT H K LS	Rauminhalt ab 45 m ³ Ladelänge ab 12 m, Laderaum ab 70 m ³ Ladelänge ab 12 bis unter 14 m, Laderaum ab 70 m ³ Ladefläche ab 22 bis unter 27 m ² Ladelänge ab 12 m Ladelänge ab 18 m Ladelänge ab 18 bis unter 22 m mit langen Rungen Tragwagen für pa-Mittelcontainer
bb	Wagen mit Einzelachsen: H I Drehgestellwagen: H E F	Ladelänge ab 14 m Ladefläche über 27 m ² Ladelänge ab 22 m mit Entladeklappen im Wagenboden mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, hochliegend*
c	HT I LS UZ	mit Stirnwandtüren mit Fleischhaken mit Drehschemel mit Entladung durch Druckluft oder Luftstöße
cc	F	mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, tiefliegend*

Kennbuchstabe	gültig für	Bedeutung
	H	mit Stirnwandtüren und Inneneinrichtung zum Transport von Kraftfahrzeugen
d	H I LS	mit Bodenklappen für Seefische für den Transport von Straßenfahrzeugen, mit einer Ladeebene
	TU	mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, hochliegend*
dd	TU	mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, tiefliegend*
e	H I LS R T Z	mit zwei Böden mit elektrischer Luftumwälzung Doppelstockwagen für Kraftfahrzeuge mit abklappbaren Seitenborden lichte Türhöhe über 1,9 m mit Heizeinrichtung
ee	H	mit mehr als zwei Böden
f	FHILOSTUZ	für den Fährbootverkehr mit Großbritannien geeignet
g	GHTU I KLR S	für Getreide Kühlmaschinenwagen für die Beförderung von Containern für die Beförderung von Containern bis 60 Fuß
	Z	für den Transport von verdichteten, verflüssigten oder unter Druck gelösten Gasen
gg	I S	mit Flüssiggas gekühlt für die Beförderung von Containern bis 80 Fuß
h	GH I LRST	für Frühgemüse mit starker Isolierung für den Transport von Blechrollen, Achse horizontal
hh	LRST	für den Transport von Blechrollen, Achse vertikal
i	HT I	mit öffnungsfähigen Seitenwänden von Kältemaschinen eines Begleitwagens gespeist
	KLRS	mit beweglicher Abdeckung und festen Stirnwänden
	U Z	mit Tiefladebühne mit nichtmetallischem Behälter
ii	I	technischer Begleitwagen für Kühlwagen und Kühlzüge
j	KLRSTZ	mit Stoßdämpfer
k	Wagen mit zwei oder drei Einzelachsen: EFGHKLOTUZ I	Lastgrenze C unter 20 t Lastgrenze C unter 15 t

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
	Wagen mit vier Einzelachsen:	
	L	Lastgrenze C unter 40 t
k	Drehgestellwagen vierachsig:	
	EFGHRSTUZ	Lastgrenze C unter 40 t
	I	Lastgrenze C unter 30 t
	Drehgestellwagen 6- und mehrachsig:	
	EFGHSTUZ	Lastgrenze C unter 50 t
kk	Wagen mit zwei oder drei Einzelachsen:	
	EFGHKLLaOTUZ	Lastgrenze C 20 bis unter 25 t
	Wagen mit vier Einzelachsen:	
	L	Lastgrenze C 40 bis unter 50 t
	Drehgestellwagen vierachsig:	
	EFGHLRSTUZ	Lastgrenze C 40 bis unter 50 t
	Drehgestellwagen 6- und mehrachsig:	
	EFGHSTUZ	Lastgrenze C 50 bis unter 60 t
I	E	nicht seitenkipppbar
	FTU	mit schlagartiger Schwerkraftentladung, gleichzeitig, zweiseitig, hochliegend*
	G	mit weniger als acht Lüftungsöffnungen
	H	mit Transportschutzeinrichtung Daberkow (ab 1988 anstelle von t)
	I	ohne Eiskästen (Wärmeschutzwagen)
	KLORS	ohne Rungen
II	FTU	mit schlagartiger Schwerkraftentladung, gleichzeitig, zweiseitig, tiefliegend*
	H	mit verriegelbaren Trennwänden (ab 1988 anstelle von tt)
m	Wagen mit zwei oder drei Einzelachsen:	
	E	Ladelänge unter 7,7 m
	GHT	Ladelänge unter 9 m
	I	Ladefläche unter 19 m ²
	KOL	Ladelänge ab 9 bis unter 12 m
	Wagen mit drei oder vier Einzelachsen:	
	L	Ladelänge ab 18 bis unter 22 m
	Drehgestellwagen vierachsig:	
	E	Ladelänge unter 12 m
	GHT	Ladelänge unter 15 m
	I	Ladefläche unter 39 m ²
	R	Ladelänge ab 15 bis unter 18 m
	S	Ladelänge ab 15 bis unter 18 m
	Drehgestellwagen 6- und mehrachsig:	
	S	Ladelänge ab 18 bis unter 22 m

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
mm	Wagen mit zwei Einzelachsen:	
	KO	Ladelänge unter 9 m
	L	Ladelänge unter 9 m
	Wagen mit drei Einzelachsen:	
	KO	Ladelänge unter 9 m
	L	Ladelänge unter 18 m
	Drehgestellwagen vierachsig:	
	L	Ladelänge unter 18 m
	R	Ladelänge unter 15 m
	S	Ladelänge unter 15 m
	Drehgestellwagen 6- und mehrachsig:	
	S	Ladelänge unter 18 m
n	Wagen zweiachsig:	(ab 1986)
	EFGKLOTUZ	Lastgrenze C über 30 t
	H	Lastgrenze C über 28 t
	I	Lastgrenze C über 25 t
	Wagen dreiachsig:	(ab 1986)
	FLOUZ	Lastgrenze C über 40 t
	Wagen vierachsig:	(ab 1986)
	EFGHLRSTUZ	Lastgrenze C über 60 t
	I	Lastgrenze C über 40 t
	Wagen 6- oder mehrachsig:	(ab 1986)
	L	Lastgrenze C über 60 t
	Wagen 6- oder mehrachsig:	(ab 1986)
	EFGHRSTUZ	Lastgrenze C über 75 t
	E	nicht stirnkipppbar
	FTU	mit schlagartiger Schwerkraftentladung, mittig, hochliegend*
	GH	Ladelänge unter 12 m und Laderaum ab 70 m ³
	I	mit Eiskästen unter 3,5 m ³
	K	mit festen Borden
	R	mit festen Stirnwänden unter 2 m Höhe
	S	mit drei zweiachsigen Drehgestellen (Gelenkwagen)
oo	FTU	mit schlagartiger Schwerkraftentladung, mittig, tiefliegend*
	R	mit festen Stirnwänden ab 2 m Höhe
p	FTU	mit dosierbarer Schwerkraftentladung, mittig, hochliegend*
	I	ohne Fußbodenroste
	K L S	ohne Borde
	R	ohne Stirnwände
pp	FTU	mit dosierbarer Schwerkraftentladung, mittig, tiefliegend*

Kennbuchstabe	gültig für	Bedeutung
q	K R alle	mit abnehmbaren Borden mit elektrischer Heizleitung für alle zugelassenen Stromarten
qq	alle	mit elektrischer Heizleitung und Heizeinrichtung für alle zugelassenen Stromarten
s	alle	geeignet für Züge bis 100 km/h
ss	alle	geeignet für Züge bis 120 km/h

* hochliegend: mindestens 700 mm über SOK, tiefliegend: weniger als 700 mm über SOK

Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen (ab 1980), nationale Bedeutung (DR)

Kennbuchstabe	gültig für	Bedeutung
t	G	mit Sondereinrichtung für Mannschaften
u	S	mit abklappbaren Bordwänden (ab 1990)
v	G H T	mit Ladeöffnungen im Dach für Be- und Entladung durch Kran nicht geeignet
w	U	für Zement
x	Z	für flüssige Brenn- und Treibstoffe
y	Ea U	mit Ganzstahlboden für Kohlestaub
z	T U Z	mit Innenauskleidung
zz	G I F	mit Dampfheizleitung mit Dampfheizleitung und Dampfheizeinrichtung

Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen (ab 1980), nationale Bedeutung (DB)

Kennbuchstabe	gültig für	Bedeutung
t	H	mit Transportschutzeinrichtung Daberkow (1988 durch I ersetzt)
	I	mit Transportschutzeinrichtung Daberkow (bis 1986)
	l	mit Coolvent-Einrichtung (ab 1986)
	L	stirnseitig lichte Beladebreite unter 2,45 m
	R	mit festen hohen Rungen an Stirnseite und in Wagenmitte (ab 1988)
	S	mit Festlegeeinrichtung für Schmalbandcoils (ab 1988)
tt	H	mit verriegelbaren Trennwänden (1988 durch II ersetzt)
u	E F S G H I K L T	mit hydraulischer Kippeinrichtung mit Dampfheizleitung
v	alle	mit elektrischer Heizleitung für 1000 bzw. 1500 V
vv	alle	mit elektrischer Heizleitung und Heizeinrichtung für 1000 bzw. 1500 V
w	G H S	mit durchgehender Funkenschutzabdeckung
ww	alle	mit Funkenschutzblechen nach UIC-Merkblatt 543
x	H	mit zwei verstärkten verriegelbaren Trennwänden (ab 1988)
y	alle	für 160 km/h (ab 1991)
z	F	Muldenkippwagen
	H	für Leigeinheiten
	I	mit Coolvent-Einrichtung (ab 1986)
	T	als Td oder Tdg eingesetzt
zz	F	Kübelwagen

Internationale Kennzeichnung der Güterwagen ab 1994

Internationale Gattungsbuchstaben für Güterwagen (1994)

Gattungsbuchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladelänge bzw. Ladefläche
E	Offene Wagen in Regelbauart, stirn- und seitenkipppbar mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	ab 7,7 m
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	ab 12,0 m
	mit sechs oder mehr Radsätzen	60 bis 75 t	ab 12,0 m

Gattungsbuchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladelänge bzw. Ladefläche
F	Offene Wagen in Sonderbauart mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	
	mit drei Radsätzen	25 bis 40 t	
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	
	mit sechs oder mehr Radsätzen	60 bis 75 t	

Gattungs- buchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladelänge bzw. Ladefläche
G	Gedeckte Wagen in Regelbauart, mit wenigstens acht Lüftungsöffnungen		
	mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	9 bis unter 12 m
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	15 bis unter 18 m
	mit sechs oder mehr Radsätzen	60 bis 75 t	15 bis unter 18 m
H	Gedeckte Wagen in Sonderbauart		
	mit zwei Radsätzen	25 bis 28 t	9 bis unter 12 m
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	15 bis unter 18 m
	mit sechs oder mehr Radsätzen	60 bis 75 t	15 bis unter 18 m
I	Wagen mit Temperaturbeeinflussung, Kühlwagen mit thermischer Isolierung der Klasse IN, mit Luftumwälzung durch Windmotor, mit Fußbodenrost und Eiskästen von 3,5 m³ oder mehr Inhalt		
	mit zwei Radsätzen	15 bis 25 t	19 bis unter 22 m²
	mit vier Radsätzen	30 bis 40 t	ab 39 m²
K	Flachwagen in Regelbauart mit klappbaren Borden und kurzen Rungen		
	mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	ab 12 m
L	Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Achsen		
	mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	ab 12 m
	mit drei Radsätzen	25 bis 40 t	ab 22 m
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	ab 22 m
O	Offener Flach-/Mehrzweckwagen mit klappbaren Borden und Rungen		
	mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	ab 12 m
	mit drei Radsätzen	25 bis 40 t	ab 12 m
R	Flachwagen in Regelbauart mit klappbaren Stirnborden und Rungen		
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	18 bis unter 22 m
S	Drehgestell-Flachwagen in Sonderbauart		
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	ab 18 m
	mit sechs oder mehr Radsätzen	60 bis 75 t	ab 22 m
T	Wagen mit öffnungsfähigem Dach		
	mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	9 bis unter 12 m
	mit drei Radsätzen	50 bis 60 t	15 bis unter 18 m
	mit vier Radsätzen	60 bis 75 t	15 bis unter 18 m
U	Sonderwagen, die nicht unter die Gattungen F, H, L, S, T oder Z fallen		
	mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	
	mit drei Radsätzen	25 bis 40 t	
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	
	mit sechs oder mehr Radsätzen		

Gattungs- buchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladelänge bzw. Ladefläche
	Radsätzen	60 bis 75 t	
Z	Kesselwagen mit Behälter aus Metall, für den Transport von flüssigen oder gasförmigen Erzeugnissen		
	mit zwei Radsätzen	25 bis 30 t	
	mit drei Radsätzen	25 bis 40 t	
	mit vier Radsätzen	50 bis 60 t	
	mit sechs oder mehr Radsätzen	60 bis 75 t	

Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen (ab 1994), internationale Bedeutung (Änderungen nach 1994 kursiv)

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
a	E F G H I T U Z	mit vier Radsätzen
	L O	mit drei Radsätzen
	S	mit 2 dreiachsigen Drehgestellen
aa	E F G H T U Z	mit sechs oder mehr Radsätzen, Lastgrenze C ab 60 t
	L	mit vier Einzelradsätzen
	S	mit acht oder mehr Radsätzen
b	Wagen mit Einzelachsen:	
	F	Rauminhalt über 45 m³
	G	Ladelänge ab 12 m, Laderaum ab 70 m³
	H	Ladelänge ab 12 bis unter 14 m, Laderaum ab 70 m³
	I	Ladefläche ab 22 bis unter 27 m²
	K	mit langen Rungen
	L	Tragwagen für pa-Mittelcontainer
	T	Ladelänge ab 12 m
	Drehgestellwagen:	
	G T	Ladelänge ab 18 m
	H	Ladelänge ab 18 bis unter 22 m
	I	Ladefläche 22 bis 27 m²
	R	Ladelänge ab 22 m
	S	Tragwagen für pa-Mittelcontainer
bb	Wagen mit Einzelachsen:	
	H	Ladelänge ab 14 m
	I	Ladefläche über 27 m²
	Drehgestellwagen:	
	H	Ladelänge ab 22 m
c	E	mit Entladeklappen im Wagenboden
	F	mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, hochliegend*

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung	Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
c	H T I L S U Z	mit Stirwandtüren mit Fleischhaken mit Drehschemel mit Entladung durch Druckluft oder Luftstöße	hh	L R S T	für den Transport von Blechrol- len, Achse vertikal
cc	F	mit dosierbarer Schwerkraftent- ladung, wahlweise zweiseitig, tiefliegend*	i	H T I	mitöffnungsfähigen Seitenwänden von Kältemaschinen eines Begleitwagens gespeist
	H	mit Stirwandtüren und Innenein- richtung zum Transport von Kfz		K L R S	mit beweglicher Abdeckung und festen Stirnwänden
d	H I L S	mit Bodenklappen (bis 2006) für Seefische für den Transport von Straßen- fahrzeugen, mit einer Ladeebene		U	für Güter, deren Verladung auf Regelgüterwagen das Lademaß überschreiten würden
	T U	mit dosierbarer Schwerkraftent- ladung, wahlweise zweiseitig, hochliegend*	ii	Z I H L S	mit nichtmetallischem Behälter technischer Begleitwagen mit hochfestenöffnungsfähigen Seiten-/Schiebewänden (ab 2004)
dd	T U	mit dosierbarer Schwerkraftent- ladung, wahlweise zweiseitig, tiefliegend*	j	K L R S T Z	mit Stoßdämpfer
e	H I L S	mit zwei Böden mit elektrischer Luftumwälzung Doppelstockwagen für Kraftfahr- zeuge	k	Wagen mit 2 oder 3 Radätzen: E F G H K L O T U Z I Lastgrenze C unter 20 t Lastgrenze C unter 15 t	
	R T Z	mit abklappbaren Seitenborden lichte Türhöhe über 1,9 m mit Heizeinrichtung		Wagen mit vier Radsätzen: E F G H L R S T U Z I Lastgrenze C unter 40 t Lastgrenze C unter 30 t	
ee	H	mit mehr als zwei Böden		Wagen mit sechs oder mehr Radsätzen: E F G H S T U Z Lastgrenze C unter 50 t	
f	F H I L O S T U Z	für den Fährbootverkehr mit Groß- britannien geeignet (bis 1997)	kk	Wagen mit 2 oder 3 Radätzen: E F G H K L O T U Z Lastgrenze C 20 bis unter 25 t	
	F H I L O S T U Z	für den Verkehr mit Großbritannien- en geeignet (ab 1997)		Wagen mit vier Radsätzen: E F G H L R S T U Z Lastgrenze C 40 bis unter 50 t	
ff	F H I L O S T U Z	für den Verkehr mit Großbritannien- en mittels Kanaltunnel geeignet (ab 1997)		Wagen mit sechs oder mehr Radsätzen: E F G H S T U Z Lastgrenze C 50 bis unter 60 t	
fff	F H I L O S T U Z	für den Verkehr mit Großbritannien- en mittels Fährboot geeignet (ab 1997)	I	E F T U	nicht seitenklippbar mit schlagartiger Schwerkraft- entladung, gleichzeitig, zweisei- tig, hochliegend*
g	G H T U I K L R S	für Getreide Kühlmaschinenwagen für die Beförderung von Containern über 80 Fuß		G H	mit weniger als 8 Lüftungsöffnungen mit Transportschutzeinrichtung Daberkow
	Z	für den Transport von verdich- teten, verflüssigten oder unter Druck gelösten Gasen		I	ohne Eiskästen (Wärmeschutz- wagen)
gg	I S	mit Flüssiggas gekühlt für die Beförderung von Containern bis 80 Fuß	II	K L O R S F T U	ohne Rungen mit schlagartiger Schwerkraft- entladung, gleichzeitig, zweisei- tig, tiefliegend*
h	G H I	für Frühgemüse mit thermischer Isolierung der Klasse IR		H	mit verriegelbaren Trennwänden
	L R S T	für den Transport von Blechrol- len, Achse horizontal	m	Wagen mit zwei Radätzen: E G H T I Ladelänge unter 7,7 m Ladelänge unter 9 m Ladefläche unter 19 m ²	

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung	Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
m	K O L	Ladelänge ab 9 bis unter 12 m Ladelänge ab 9 bis unter 12 m	o	E F T U G H	nicht stirnklippbar mit schlagartiger Schwerkraft- entladung, mittig, hochliegend* Ladelänge unter 12 m und Laderaum ab 70 m ³
	Wagen mit drei Radsätzen:			I K R	mit Eiskästen unter 3,5 m ³ mit festen Borden mit festen Stirnwänden unter 2 m Höhe
	E	Ladelänge unter 7,7 m		S	mit drei zweiachsigen Drehge- stellen (Gelenkwagen)
	G H T	Ladelänge unter 9 m	oo	F T U	mit schlagartiger Schwerkraft- entladung, mittig, tiefliegend*
	I	Ladefläche unter 19 m ²		R	mit festen Stirnwänden ab 2 m Höhe
	K O	Ladelänge ab 9 bis unter 12 m	p	F T U	mit dosierbarer Schwerkraftent- ladung, mittig, hochliegend*
	L	Ladelänge ab 18 bis unter 22 m		I K L S	ohne Fußbodenroste ohne Borde
	Wagen mit vier Radsätzen:			R	ohne Stirnbord
	E	Ladelänge unter 12 m	pp	F T U	mit dosierbarer Schwerkraftent- ladung, mittig, tiefliegend*
	G H T	Ladelänge unter 15 m		K R	mit abnehmbaren Borden
	I	Ladefläche unter 39 m ²	q	alle	mit elektrischer Heizleitung für alle zugelassenen Stromarten
	L	Ladelänge ab 18 bis unter 22 m	qq	alle	mit elektrischer Heizleitung und Heizeinrichtung für alle zugelas- senen Stromarten
	R	Ladelänge ab 15 bis unter 18 m	s	alle	geeignet für Züge bis 100 km/h
	S	Ladelänge ab 15 bis unter 18 m	ss	alle	geeignet für Züge bis 120 km/h
	Wagen mit sechs oder mehr Radsätzen:		* hochliegend: mindestens 700 mm über SOK, tiefliegend: weniger als 700 mm über SOK		
	S	Ladelänge ab 18 bis unter 22 m			
mm	Wagen mit zwei Radsätzen:				
	K O	Ladelänge unter 9 m			
	L	Ladelänge unter 9 m			
	Wagen mit drei Radsätzen:				
	K O	Ladelänge unter 9 m			
	L	Ladelänge unter 18 m			
	Wagen mit vier Radsätzen:				
	L	Ladelänge unter 18 m			
	R	Ladelänge unter 15 m			
	S	Ladelänge unter 15 m			
	Wagen mit sechs oder mehr Radsätzen:				
	S	Ladelänge unter 18 m			
n	Wagen mit zwei Radsätzen:				
	E F G K L O T U Z	Lastgrenze C über 30 t			
	H	Lastgrenze C über 28 t			
	I	Lastgrenze C über 25 t			
	Wagen mit drei Radsätzen:				
	F L O U Z	Lastgrenze C über 40 t			
	Wagen mit vier Radsätzen:				
	E F G H L R S T U Z	Lastgrenze C über 60 t			
	I	Lastgrenze C über 40 t			
	Wagen mit vier oder mehr Radsätzen:				
	L	Lastgrenze C über 60 t			
	Wagen mit sechs oder mehr Radsätzen:				
	E F G H S T U Z	Lastgrenze C über 75 t			

Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen (ab 1994), nationale Bedeutung (DB AG) (Änderungen nach 1994 kursiv)

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
t	E	mit erhöhten festen Stirnwänden (ab 2000)
	H I	mit Transportschutzeinrichtung Daberkow (bis 30. Juni 1994)
	K	nur für Radsatzbeförderung (ab 2000)
	L	stirnseitig lichte Beladebreite unter 2,45 m
	R	mit festen hohen Rungen an Stirnseite und in Wagenmitte (bis 1999)
	Roo	mit tiefergelegten Rungenta- schen und variablen Rungenab- ständen (ab 1996)

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
t	Sah	Ladungssicherung für Coils gegen Querverschub (ab 2000)
	Shi	mit Festlegeeinrichtung für ungebündelte Schmalbandcoils
tt	H	mit verriegelbaren Trennwänden (bis 30. Juni 1994)
	H	mit je einer verriegelbaren Trennwand (ab 1997)
	Shi	mit stufenlos verstellbarer Festlegeeinrichtung für gebündelte Schmalbandcoils
u	G H I K L T	mit Dampfheizleitung (bis 1997)
	G H	mit Dampfheizleitung (ab 1997)
	R	Ladelänge 20,7 m
	Sa	klappbare Stirn- und Seitenborde
	Shi	mit Muldenauskleidung durch gewebeverstärkte Gummimatten (ab 1997)
	Slps	für überbreite Bleche
v	alle	mit elektrischer Heizleitung für 1000 bzw. 1500 V (bis 1995)
	T(a)dg	nur für Lebensmittel (Zucker)
w	G H S	mit durchgehender Funken-schutzabdeckung
	R	mit nachbearbeiteten Container-Aufsetzzapfen (ab 1997)
ww	H T	mit Funkenschutzblechen nach UIC-Merkblatt 543 (bis 2004)
	H	mit Funkenschutzblechen nach UIC-Merkblatt 543 (ab 2004)
x	E	mit Stahlfußboden
	Fal	mit luftsparender pneumatischer Steuerung der Entladeklappen (ab 2000)
	Fc	nur für Kohle (ab 2005)
	H	mit zwei verstärkten verriegelbaren Trennwänden
	K	für Einsatz im Baudienst (ab 1995)
	Sa	mit Drehrahmen für ACTS-Behälter (ab 1997)
	Snps	nur für Rohre und Stahlprodukte (ab 1997)
z	F	Muldenkippwagen
	G H	mit Dampfheizleitung (bei ehem. DR-Wagen, ab 1998)
	Fal	mit auf 3,5 m über SOK gekürzten Bordwänden (ab 2000)
	I	mit Coolvent-Einrichtung
	Rns	Ladelänge 21 m (ab 2000)
	T	als Td oder Tdg eingesetzt

1994 wurde für Gelenkwagen und Wageneinheiten – das sind Wagen, die aus mehreren Einzelwagen oder Wagenelementen bestehen, die mittels Drehgestellen oder fester Kupplung im Betrieb nicht lösbar miteinander verbunden sind – eine eigene Kennzeichnung im Rahmen der allgemeinen Kennzeichnung eingeführt. Grundsätzlich wurden dabei die Gattungsbuchstaben wie in Tabelle „Internationale Gattungsbuchstaben für Güterwagen (1994)“ auf Seite 232 verwendet. Als einheitliches Kriterium für die Bauart dieser Fahrzeuge wurde lediglich die Ladelänge von 22 bis 27 m festgelegt, Abweichungen wurden durch Kennbuchstaben ausgedrückt. Allerdings muss man sich fragen, ob die Angabe einer Ladelänge bei Kühl- oder Kesselgelenkwagen bzw. -Wageneinheiten als Bezugswagen wirklich sinnvoll ist. Bei Gelenkwagen oder Wageneinheiten der Gattung H wäre wohl die Angabe der Ladelängen wie bei Einzelwagen, bei I die Angabe einer Ladefläche wie bei Einzelwagen sinnvoll gewesen, bei Gelenkwagen oder Wageneinheiten der Gattungen U und Z die Angabe eines Ladegewichts oder eines Ladevolumens.

Mit Ausnahme der in folgender Tabelle aufgeführten Kennbuchstaben wurden für Wageneinheiten und Gelenkwagen die für Einzelwagen gültigen Kennbuchstaben (siehe Tabellen auf den Seiten 233 bis 236) verwendet. Bemerkenswert ist dabei die Tatsache, dass sich auf diese Weise einige Kennbuchstaben widersprechen.

Internationale Kennbuchstaben für Gelenkwagen und Wageneinheiten (1994)

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
a	F H I T U Z	mit Drehgestellen
	L	Gelenkwagen
aa	L	Wageneinheit
e	F H T U	mit 3 Elementen
ee	F H I T U	mit 4 oder mehr Elementen
g	S	für Großcontainer bis 60 Fuß
gg	S	für Großcontainer über 60 Fuß
m	F H I S T U Z	Ladelänge mit 2 Elementen ab 27 m
	L	Ladelänge mit 2 Elementen ab 18 bis 22 m
mm	F H I S T U Z	Ladelänge mit 2 Elementen unter 22 m
	L	Ladelänge mit 2 Elementen unter 18 m
o	L S	mit 3 Elementen
oo	I	mit 3 Elementen
	L S	mit 4 oder mehr Elementen
r	F H I T U Z	Gelenkwagen
	L	Ladelänge mit 2 Elementen ab 27 m
rr	F H I T U Z	Wageneinheit

Internationale Kennzeichnung der Güterwagen ab 2009

Die internationale Kennzeichnung durch Gattungs- und Kennbuchstaben unterliegt einem ständigen Wandel, der dazu führt, dass seit 1992 regelmäßig aktualisierte Ausgaben der UIC-Vorschrift 438-2 erscheinen, in denen diese Änderungen berücksichtigt sind. Auch die nationalen Kennbuchstaben sind einem ständigen Wandel unterworfen.

Es würde zu weit führen, diese Änderungen Jahr für Jahr an dieser Stelle zu dokumentieren. Es folgen hier deshalb die Regeln, wie sie ab 2009 gültig sind und auch heute noch im Wesentlichen angewendet werden.

Internationale Gattungsbuchstaben für Güterwagen (2009)

Gattungs- buchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladelänge bzw. Ladefläche
E	Offene Wagen in Regelbauart, stirn- und seitenkipper mit 2 Radsätzen mit 4 Radsätzen mit 6 und mehr Radsätzen	25 bis 30 t 50 bis 60 t 60 bis 75 t	ab 7,7 m ab 12 m ab 12 m
F	Offene Wagen in Sonderbauart mit 2 Radsätzen mit 3 Radsätzen mit 4 Radsätzen mit 6 und mehr Radsätzen Gelenkwagen oder Wagen- einheit mit 2 Elementen	25 bis 30 t 25 bis 40 t 50 bis 60 t 60 bis 75 t	22 bis unter 27 m
G	Gedeckte Wagen in Regelbauart, mit 8 oder mehr Lüftungsöffnungen mit 2 Radsätzen mit 4 Radsätzen mit 6 und mehr Radsätzen	25 bis 30 t 50 bis 60 t 60 bis 75 t	9 bis unter 12 m 15 bis unter 18 m 15 bis unter 18 m
H	Gedeckte Wagen in Sonderbauart mit 2 Radsätzen mit 4 Radsätzen mit 6 und mehr Radsätzen Gelenkwagen oder Wagen- einheit mit 2 Elementen	25 bis 28 t 50 bis 60 t 60 bis 75 t	9 bis unter 12 m 15 bis unter 18 m 15 bis unter 18 m 22 bis unter 27 m

Gattungs- buchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C	Ladelänge bzw.
I	Kühlwagen mit thermischer Isolierung der Klasse IN, mit Luftumwälzung durch Windmotor, mit Fußbodenrost und Eiskästen von 3,5 m³ oder mehr mit 2 Radsätzen mit 4 Radsätzen Gelenkwagen oder Wagen- einheit mit 2 Elementen	15 bis 25 t 30 bis 40 t	19 bis unter 22 m² bis unter 39 m² 22 bis unter 27 m
K	Flachwagen in Regelbauart mit klappbaren Borden und kurzen Rungen mit 2 Radsätzen	25 bis 30 t	ab 12 m
L	Flachwagen in Sonderbauart mit 2 unabhängigen Radsätzen Gelenkwagen oder Wagen- einheit mit 2 Elementen		25 bis 30 t ab 12 m 22 bis unter 27 m
O	Gemischter Offen-Flachwagen mit klappbaren Borden und Rungen mit 2 Radsätzen mit 3 Radsätzen	25 bis 30 t 25 bis 40 t	ab 12 m ab 12 m
R	Drehgestell-Flachwagen in Regelbauart mit klappbaren Stirnborden und Rungen mit 4 Radsätzen	50 bis 60 t	18 bis unter 22 m
S	Drehgestell-Flachwagen in Sonderbauart mit 4 Radsätzen mit 6 und mehr Radsätzen Gelenkwagen oder Wagen- einheit mit 2 Elementen	50 bis 60 t 60 bis 75 t	ab 18 m ab 22 m 22 bis unter 27 m
T	Wagen mitöffnungsfähigem Dach mit 2 Radsätzen mit 4 Radsätzen mit 6 und mehr Radsätzen Gelenkwagen oder Wagen- einheit mit 2 Elementen	25 bis 30 t 50 bis 60 t 60 bis 75 t	9 bis unter 12 m 15 bis unter 18 m 15 bis unter 18 m 22 bis unter 27 m

Gattungsbuchstabe	Bedeutung	Lastgrenze C mindestens	Ladelänge bzw. Ladefläche	Kennbuchstabe	gültig für	Rs*	Bedeutung
U	Sonderwagen, die nicht unter die Gattungen F, H, L, S, oder Z fallen			c	F		mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, hochliegend
	mit 2 Radsätzen	25 bis 30 t			HT		mit Stirnwandtüren
	mit 3 Radsätzen	25 bis 40 t			I		mit Fleischhaken
	mit 4 Radsätzen	50 bis 60 t			LS		mit Drehschemel
	mit 6 und mehr Radsätzen	60 bis 75 t			UZ		mit Entladung unter Druck
	Gelenkwagen oder Wageneinheit mit 2 Elementen		22 bis unter 27 m	cc	F		mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, tiefliegend
Z	Kesselwagen mit Behälter aus Metall, für flüssige oder gasförmige Erzeugnisse				H		mit Stirnwandtüren, für Kraftfahrzeuge
	mit 2 Radsätzen	25 bis 30 t		d	I		für Seefische
	mit 3 Radsätzen	25 bis 40 t			LS		ohne obere Ladeebene, für Kraftfahrzeuge
	mit 4 Radsätzen	50 bis 60 t			TU		mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, hochliegend
	mit 6 und mehr Radsätzen	60 bis 75 t					mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, tiefliegend
	Gelenkwagen oder Wageneinheit mit 2 Elementen		22 bis unter 27 m	dd	TU		Gelenkwagen oder Wageneinheit mit 3 Elementen
Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen (2009), internationale Bedeutung				e	FHTU		mit elektrischer Lüftung
Kennbuchstabe	gültig für	Rs*	Bedeutung		LS		mit Ladeebenen für Kraftfahrzeuge
a	EF G HITUZ FH ITUZ		Einzelwagen mit 4 Radsätzen Gelenkwagen, Wageneinheit mit Drehgestellen	ee	FH ITU		mit klappbaren Seitenborden mit Heizeinrichtung
	L		Gelenkwagen	f	FHILOSTUZ		Gelenkwagen, Wageneinheit mit 4 oder mehr Elementen
	O		mit 3 Radsätzen	ff	FHILOSTUZ		für den Verkehr mit Großbritannien
	S		mit 6 Radsätzen				für den Verkehr mit Großbritannien (Kanalunnel)
aa	EF G HTUZ		mit 6 oder mehr Radsätzen	fff	FHILOSTUZ		für den Verkehr mit Großbritannien (Fähre)
	L		Wageneinheit	g	GHTU		für Getreide
	S		mit 8 oder mehr Radsätzen		I		mit Kühlmaschine
b	F	4	Laderaum über 45 m³		KLR		für Container eingerichtet
	G	2	Ladelänge ab 12 m, Laderaum bis 70 m³		S		für Container bis 60'
	G	4	Ladelänge ab 18 m		Z		für verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase
	H	2	Ladelänge 12m bis unter < 14 m, Laderaum ab 70 m³	gg	I		mit Flüssiggas gekühlt
	H	≥ 4	Ladelänge 18m bis unter 22 m		S		für Container über 60'
	I	2	Ladefläche 22 m² bis 27 m²	h	GH		für Frühgemüse
	K		mit langen Rungen		LRST		für Blechrollen, liegend verladen
	LS		für pa-Mittelcontainer	hh	LRST		für Blechrollen, stehend verladen
	R		Ladelänge ab 22 m	i	HT		mit öffnungsfähigen Seitenwänden
	T	2	Ladelänge bis 12m		KLRS		mit beweglicher Abdeckung, festen Stirnwänden
	T	4	Ladelänge bis 18m				
bb	H	2	Ladelänge bis 14m				
	H	≥ 4	Ladelänge bis 22m				
	I	2	Ladefläche über 27 m²				
c	E		mit Entladeklappen im Wagenboden				

Kennbuch- stabe	gültig für	Rs*	Bedeutung
i	U		für Güter mit Lademaßüber- schreitung
	Z		mit nicht metallischem Behälter
ii	HLS		mit hochfesten öffnungsfähi- gen Seitenwänden
j	LRSTZ		mit Stoßdämpfereinrichtung
k	EFGHKLOT	2	Lastgrenze unter 20 t
	EGFHRSTUZ	4	Lastgrenze unter 40 t
	EGFHSTUZ	≥ 6	Lastgrenze unter 50 t
	I	2	Lastgrenze unter 15 t
	I	4	Lastgrenze unter 30 t
	UZ	2, 3	Lastgrenze unter 20 t
kk	EGHKLOT	2	Lastgrenze 20 t bis unter 25 t
	EFGHRTUZ	4	Lastgrenze 40 t, bis unter 50 t
	EGFHTUZ	≥ 6	Lastgrenze 50 t, bis unter 60 t
	UZ	2, 3	Lastgrenze 20 t, bis unter 25 t
l	E		nicht seitenkipppbar
	FTU		mit schlagartiger Schwer- kraftentladung, gleichzeitig zweiseitig, hochliegend
	G		weniger als 8 Lüftungsklappen
	H		mit beweglichen Trennwänden
	I		ohne Eiskästen
	KLORS		ohne Rungen
ll	FTU		mit schlagartiger Schwer- kraftentladung, gleichzeitig zweiseitig, tiefliegend
	H		mit verriegelbaren Trennwänden
m	E	2	Ladelänge bis unter 7,7 m
	E	≥ 4	Ladelänge bis unter 12 m
	FHI	*	Ladelänge ab 27 m
	GHT	2	Ladelänge bis unter 9 m
	G	4	Ladelänge bis unter 9 m
	G	≥ 6	Ladelänge bis unter 15 m
	H	≥ 4	Ladelänge bis unter 15 m
	I	2	Ladefläche bis unter 19 m²
	I	4	Ladefläche bis unter 39 m²
	KLO	2	Ladelänge 9 m bis unter 12 m
	L	*	Ladelänge 18 m bis unter 22 m
	RS	4	Ladelänge 15 m bis unter 18 m
	STUZ	*	Ladelänge ab 27 m
	S	≥ 6	Ladelänge 18 m bis unter 22 m
	T	≥ 4	Ladelänge bis unter 15 m
mm	FHI	*	Ladelänge bis unter 22 m
	KLO	2	Ladelänge bis unter 9 m
	L	*	Ladelänge bis unter 18 m
	RS	4	Ladelänge bis unter 15 m
	STUZ	*	Ladelänge bis 22 m
	S	≥ 6	Ladelänge bis unter 18 m
n	EFGKLOTUZ	2	Lastgrenze über 30 t
	H	2	Lastgrenze über 28 t
	I	2	Lastgrenze über 25 t
	FOUZ	3	Lastgrenze über 40 t

Kennbuch- stabe	gültig für	Rs*	Bedeutung
n	EFGHRSTUZ	4	Lastgrenze über 60 t
	EFGHSTUZ	≥ 6	Lastgrenze über 75 t
	I	4	Lastgrenze über 40 t
o	E		nicht stirnkipppbar
	FTU		mit schlagartiger Schwer- kraftentladung, mittig, hochliegend
	GH	2	Ladelänge bis unter 12 m, Laderaum ab 70 m³
	I		mit Eiskästen bis unter 3,5 m³
	K		mit festen Borden
	LSZ		Gelenkwagen, Wageneinheit mit 3 Elementen
	R		mit festen Stirnwänden bis unter 2 m
oo	FTU		mit schlagartiger Schwer- kraftentladung, mittig, tiefliegend
	I		Gelenkwagen, Wageneinheit mit 3 Elementen
	LSZ		Gelenkwagen, Wageneinheit mit 4 oder mehr Elementen
	R		mit festen Stirnwänden ab 2 m
p	FTU		mit dosierbarer Schwerkraft- entladung, mittig, hochlie- gend
	I		ohne Fußbodenrost
	KL S		ohne Borde
	R		ohne Stirnborde
pp	FTU		mit dosierbarer Schwerkraft- entladung, mittig, tiefliegend
	K R		mit abnehmbaren Borden
q	alle		mit elektrischer Heizleitung
qq	alle		mit elektrischer Heizleitung und Heizeinrichtung
r	FHISTUZ		Gelenkwagen
	L	**	Ladelänge bis 27 m
rr	FHISTUZ		Wageneinheit
s	alle		geeignet für Züge bis 100 km/h
ss	alle		geeignet für Züge bis 120 km/h

* Rs = Zahl der Radsätze

** bei Gelenkwagen oder Wageneinheiten mit 2 Elementen

Internationale Kennbuchstaben für Güterwagen (2009), nationale Bedeutung (Deutschland)

Kennbuch- stabe	gültig für	Bedeutung
t	Ealos Roos	mit erhöhten festen Stirnwänden tiefergelegte Rungentaschen, varia- ble Rungenabstände

Kennbuchstabe	gültig für	Bedeutung
t	Sahmms Sahlmmps Shimmns	mit Ladungssicherung für Coils mit Festlegeeinrichtung für gebündelte Schmalbandcoils
tt	Hbis Hbins Hirrs Himrs Shimmns	mit Überschreitung Profil G2, mit einer verriegelbaren Trennwand pro Wagen mit stufenlos verstellbarer Festlegeeinrichtung für gebündelte Schmalbandcoils
u	Rs Samms Sahimms Shimmns Slps	Ladelänge 20,7 m mit klappbaren Stirn- und Seitenborden mit Auskleidung der Mulde mit Gummimatten für überbreite Bleche
v	Tdgs Tadgs	nur für Lebensmittel
w	Rgs	mit nachbearbeiteten Containeraufsetzzapfen
ww	Hbis	mit Funkenschutz nach UIC-Merkblatt 543

Kennbuchstabe	gültig für	Bedeutung
x	E Fal	mit Stahlfußboden mit luftsparender pneumatischer Klappensteuerung
	Fcs Hbills	nur für Kohle mit 2 verstärkten verriegelbaren Trennwänden
	Kls Snps Talns Tamns	vorrangig für den Baudienst nur für Rohre und Stahlprodukte nur für Salz nur für Kaliumchlorid
y	Falns Rils	für Kalkstein für Drahtrollen
	Td Tad Tao Uaoo	mit besonderem Innenanstrich
z	F Falns Rns Tdgs	Muldenkippwagen mit gekürzten Bordwänden Ladelänge 21 m als Tds oder Tdgs verwendbar
zz	Fb	Kübelwagen

Internationale Bezeichnung der Spezialfahrzeuge

Die Dienstwagen der DB AG werden seit 2004 als Spezialfahrzeuge gemäß der Vorschrift UIC 438-4 wie folgt bezeichnet:

99 80 9591 001-9

(fiktives Beispiel für eine nicht selbstfahrende Schneeschleuder, einstellbar in Züge bis 100 km/h, mit der Ordnungsnummer 001)

Die ersten beiden Stellen sind mit der „99“ fest vergeben. Die dritte und vierte Stelle geben Auskunft über das Land, in dem das betreffende Fahrzeug registriert ist. Diese rich-

ten sich nach den bereits bekannten Codes, wie sie auch für Reisezug- und Güterwagen sowie Lokomotiven Anwendung finden. Für in Deutschland registrierte Fahrzeuge ist dies die Zahl „80“.

Die folgenden vier Stellen geben Auskunft über wichtige technische Merkmale sowie Typ und Untertyp des jeweiligen Fahrzeugs. Die fünfte Stelle ist mit der Ziffer „9“ fest belegt. Die sechste Stelle gibt Auskunft über die zulässige Höchstgeschwindigkeit und ob ein Einstellen in Züge (evtl. mit Restriktionen, z. B. Schutzwagen, nur am Zugende usw.) zulässig ist.

Technisches Merkmal „Untertyp“ (sechste Stelle der Fahrzeugnummer)

Klassifizierung			≥ 100 km/h	Geschwindigkeit Eigenfahrt	
				< 100 km/h	0 km/h
einstellbar in Züge mit Geschwindigkeit	≥ 100 km/h	selbstfahrend	1	2	3
	< 100 km/h bzw. mit Restriktionen	nicht selbstfahrend		4	
nicht in Züge einstellbar		selbstfahrend		6	5
		nicht selbstfahrend			7
selbstfahrendes Zweiegefahrzeug in Züge einstellbar				8	
selbstfahrendes Zweiegefahrzeug in Züge nicht einstellbar				9	
nicht selbstfahrendes Zweiegefahrzeug					0

Die siebte Stelle gibt Aufschluss über den Typ und in Kombination mit der achten Stelle auch über den Untertyp des Fahrzeugs.

7. Stelle	Typ	8. Stelle	Untertyp
1	Unterbau und Oberbau	1	Gleisumbaumaschine
		2	Weichenumbaumaschine
		3	Planumverbesserungsmaschine
		4	Bettungsreinigungsmaschine
		5	Erdbaumaschine
		6	ebenso
		7	- frei -
		8	- frei -
		9	Schienenkrane (nicht für Notfälle)
		0	Andere
2	Gleis	1	Hochleistungs-Gleisstopfmaschine
		2	Gleisstopfmaschine
		3	Stopfmaschine/Stabilisator
		4	Weichenstopfmaschine
		5	Planiermaschine
		6	Stabilisator
		7	Schleif- und Schweißmaschine
		8	Multifunktionsmaschine
		9	Gleisinspektionsfahrzeug
		0	Andere
3	Oberleitung	1	Turmtriebwagen (TVT)
		2	Fahrleitungstrommelmaschine
		3	Maststellmaschine
		4	Trommelwagen
		5	Fahrleitungsspannmaschine
		6	Personenhub-/Gerüstfahrzeug
		7	Reinigungsmaschine
		8	Fahrdrahtschmiermaschine
		9	Fahrleitungsinpektionsfahrzeug
		0	Andere
4	Bauwerke	1	Brückenlegemaschine
		2	Brückenuntersuchungsfahrzeug
		3	Tunneluntersuchungsfahrzeug
		4	Luftaufbereitungsfahrzeug
		5	Belüftungsmaschine
		6	Personenhub-/Gerüstfahrzeug
		7	Tunnelbeleuchtungsfahrzeug
		8	- frei -
		9	- frei -
		0	Andere
5	Heben, Laden, Entladen und Transport für verschiedene Maßnahmen	1	Be-/Entladen, Transport von Schienen
		2	Be-/Entladen, Transport von Schotter, Kies usw.
		3	ebenso
		4	ebenso
		5	Be-/Entladen, Transport von Schwellen
		6	ebenso
		7	ebenso
		8	Be-/Entladen, Transport von Weichen

7. Stelle	Typ	8. Stelle	Untertyp
5		9	Be-/Entladen, Transport sonstiger Materialien
		0	Andere
6	Meßfahrzeuge	1	Infrastruktur-/Planungsmessfahrzeug
		2	Gleismessfahrzeug
		3	Oberleitungsmessfahrzeug
		4	Profilmessfahrzeug
		5	Signalmessfahrzeug
		6	Funkmessfahrzeug
		7	- frei -
		8	- frei -
		9	- frei -
		0	Andere
7	Hilfsfahrzeuge	1	Notfallkran
		2	Hilfstraktionsfahrzeug
		3	Tunnelrettungszug
		4	Rettungsfahrzeug
		5	Löschfahrzeug
		6	Sanitätsfahrzeug
		7	Gerätefahrzeug
		8	- frei -
		9	- frei -
		0	Andere
8	Traktions-, Transport- und Energiefahrzeuge	1	Traktionsfahrzeug
		2	ebenso
		3	Transportfahrzeug
		4	Energieversorgungsfahrzeug
		5	Draisine/Gleiskraftfahrzeug
		6	ebenso
		7	Betonierzug
		8	- frei -
		9	- frei -
		0	Andere
9	Umweltfahrzeuge	1	Schneeschilder
		2	Schneepflug
		3	Schneekehrmaschine
		4	Enteisungsmaschine
		5	Unkrautbeseitigungsmaschine
		6	Schienen-Reinigungsfahrzeug
		7	- frei -
		8	- frei -
		9	- frei -
		0	Andere
0	Zweiwegefahrzeuge	1	Zweiwegefahrzeuge Kategorie 1
		2	ebenso
		3	Zweiwegefahrzeuge Kategorie 2
		4	ebenso
		5	Zweiwegefahrzeuge Kategorie 3
		6	ebenso
		7	Zweiwegefahrzeuge Kategorie 4
		8	ebenso
		9	- frei -
		0	Andere

Die neunte bis elfte Stelle dienen schließlich der fortlaufenden Numerierung der Fahrzeuge.
Die zwölfte Stelle ist die obligatorische Selbstkontrollziffer, wie sie auch bei den Güter- und Reisezugwagen sowie den Lokomotiven vorkommt. Diese wird auch bei den Spezialfahrzeugen nach dem bekannten Schema berechnet.

Übersicht über Anschriften und Zeichen an Güterwagen

In diesem Abschnitt werden möglichst viele der seit Ende der achtziger Jahre verwendeten Anschriften und Bildzeichen an Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bahn AG dargestellt und erläutert, soweit sie sich nicht selbst erklären. Aufgrund der Vielzahl der vorkommenden Anschriften erhebt diese Zusammenstellung jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Anschriften sind nach ihrem jeweiligen Inhalt in verschiedenen Gruppen wie folgt zusammengefasst:

1 Identifizierung und Übergangsfähigkeit

2 Ladekapazität

3 Abmessungen

4 Bauart

5 Beschränkungen

6 Unterhaltung

7 Sonstiges.

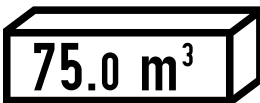
Wenn nichts anderes angegeben ist, sind die Anschriften und Zeichen im Maßstab 1:10 dargestellt.

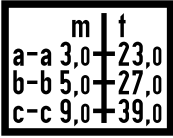
Identifizierung und Übergangsfähigkeit

Pos.	Inhalt	Bedeutung
1		Eigenschaftsmerkmal der Deutschen Bundesbahn bis 1993 (1:20 für Symbolbreite 400 mm)
2		Eigenschaftsmerkmal der Deutschen Reichsbahn bis 1993 (1:20)
3		Wagen ist Eigentum der Deutschen Bahn AG oder einer Tochtergesellschaft ab 1994 (1:20 für Symbolbreite 567 mm)
4		Wagen ist Eigentum der Deutschen Bundesbahn oder Privater und bei der Deutschen Bundesbahn eingestellt (bis 1993) bzw. Eigentum der Deutschen Bahn AG oder Privater und bei der Deutschen Bahn AG eingestellt (ab 1994 bis 2004)
5		Wagen ist Eigentum der Deutschen Reichsbahn oder Privater und bei der Deutschen Reichsbahn eingestellt (bis 1993)
6		Wagen ist in Deutschland registriert, Eigentümer ist die Deutsche Bahn AG (ab 2004)

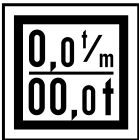
Pos.	Inhalt	Bedeutung
7	D-EXRA	Wagen ist in Deutschland registriert, Eigentümer ist hier Express Wagons A. S. (Beispiel)
8		Wagen entspricht den technischen Bestimmungen des RIV
9		Wagen entspricht den technischen Bestimmungen des PPW
10	RIV-EUROP	Wagen des EUROP-Parks
11	 	Wagen des OPW-Parks (1:20)
12	RIV-IF	Wagen des INTERFRIGO-Parks
13	EUROFIMA	Wagen wurde von der EUROFIMA übereignet und vermietet
14		Wagen ist nicht RIV-fähig, darf aber aufgrund von Sondervereinbarungen auf den Strecken der bezeichneten Verwaltungen verkehren (Beispiel)
15	21 80 123 4 567-2	International einheitliche Wagennummer (Beispiel, 1:40)
16	Gbs ²⁶²	Gattungszeichen und Bauartnummer (Beispiel)
17		Gattungsschlüsselzahl, Gattungskennzahl (Beispiel)
18		Privatwagen
19		Werkwagen

Ladepazität

Pos.	Inhalt	Bedeutung																
20	<table><tr><td></td><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td></td><td>20,0t</td><td>24,0t</td><td>28,0t</td></tr><tr><td>S</td><td>20,0t</td><td>24,0t</td><td></td></tr><tr><td>SS</td><td colspan="3">20,0t</td></tr></table>		A	B	C		20,0t	24,0t	28,0t	S	20,0t	24,0t		SS	20,0t			Lastgrenzen im internationalen Verkehr (Beispiel, 1:20)
	A	B	C															
	20,0t	24,0t	28,0t															
S	20,0t	24,0t																
SS	20,0t																	
21	★	Lastgrenzen für Wagen, die in Zügen bis 100 km/h lauffähig sind, wobei die Bremse den Anforderungen des S-Verkehrs nicht voll genügt																
22	★★	Lastgrenzen für Wagen, die in Zügen bis 120 km/h lauffähig sind, wobei die Bremse den Anforderungen des SS-Verkehrs nicht voll genügt; ab 2007: Lastgrenzen für Wagen, die in Zügen bis 120 km/h lauffähig sind und die „vor Inkrafttreten der CR TSI RST Freight Wagon (31.01.2007) gebaut wurden“, wobei die Bremse den Anforderungen des SS-Verkehrs nicht voll genügt																
23	★★★	Lastgrenzen für Wagen, die in Zügen bis 120 km/h lauffähig sind und die „seit Inkrafttreten der CR TSI RST Freight Wagon (31.01.2007) gebaut wurden und mit einer automatischen Lastabbremsung ausgestattet sind“ , wobei die Bremse den Anforderungen des SS-Verkehrs nicht voll genügt (ab 2007)																
24	<table><tr><td>DB</td><td>C</td><td>D</td></tr><tr><td>100</td><td>26,0t</td><td>28,5t</td></tr></table>	DB	C	D	100	26,0t	28,5t	Wagen entspricht nicht allen Bedingungen des UIC für den SS-Verkehr, darf aber im Binnenverkehr der bezeichneten Eisenbahnen mit den angegebenen Lastgrenzen bis 100 km/h laufen (Beispiel, 1:20)										
DB	C	D																
100	26,0t	28,5t																
25		Inhalt der Ladefläche (Beispiel)																
26		Länge der Ladefläche (Beispiel)																
27	86,0 m³	Laderaum bei Selbstentladewagen (Beispiel DB)																
28		Laderaum bei Selbstentladewagen (Beispiel DR)																
29		Laderaum bei Selbstentladewagen (Beispiel DB AG)																
30		Fassungsvermögen bei Behälterwagen (Beispiel)																

Pos.	Inhalt	Bedeutung
31		Zulässige Belastung des Wagens mit Einzellasten (Beispiel)
32		Marken zur Kennzeichnung für die Lagerung der Einzellasten
33		Fußboden- und Kopfstückbelastung (Beispiel) 5,0 t = höchstzulässige Radlast ohne Unterlagen 11,0 t = höchstzulässige Achslast ohne Abstützung des Kopfstücks

Abmessungen

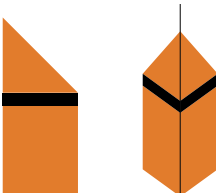
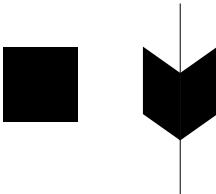
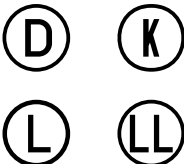
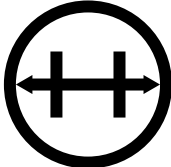
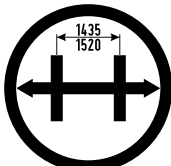
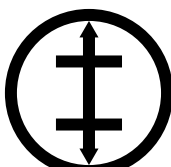
Pos.	Inhalt	Bedeutung
34		Wagengesamtlänge über Puffer oder Kupplung (Beispiel)
35		Eigengewicht (Beispiel)
36		Eigengewicht und Bremsgewicht der Handbremse, Handbremse vom Bremserstand bedienbar (Beispiel)
37		Eigengewicht und Bremsgewicht der Handbremse, Handbremse vom Gleisbett bedienbar (Beispiel)
38		Metergewicht und Achslast bei Wagen über 3,6 t/m
39		Metergewicht und Achslast bei Schwerwagen (Wagen mit Metergewicht über 4,5 t oder Achslast über 18 t)

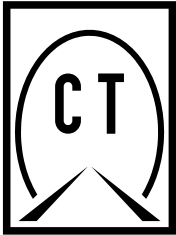
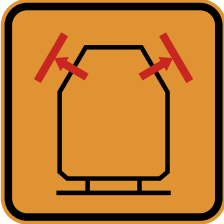
Pos.	Inhalt	Bedeutung
40		Achsstand bzw. Drehgestellabstand (Beispiel)
41		Höhe der Ladefläche über SOK (Beispiel)
42		Tragfähigkeit ist größer als die größte angeschriebene Lastgrenze C (Beispiel)

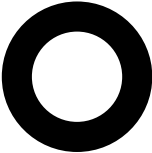
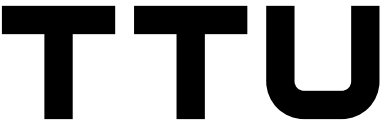
Bauart

Pos.	Inhalt	Bedeutung
43	RRC	Wagen zum Transport leicht verderblicher Lebensmittel
44	UIC	UIC-Einheitsgüterwagen nach den Merkblättern UIC 571-1 bis 4
45	UIC St	UIC-Standardgüterwagen nach Zeichnungen des ORE
46	Sp	Wagenbauteile bestehen aus Spezialstahl
47		Tragwagen für Transportbehälter
48		Taschenwagen für Wechselbehälter
49		Känguruwagen für Sattelanhänger

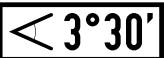
Pos.	Inhalt	Bedeutung
50		Taschenwagen für Sattelanhänger
51		Taschenwagen für Sattelanhänger und Lastanhänger
52		Roadrailerwagen
53		Transrailerwagen
54		Wippenwagen
55		Fährbootwagen für den Verkehr nach Großbritannien
56		Wagen kann auf Spurweiten der iberischen Halbinsel übergehen
57		Wagen kann in Länder mit Spurweite 1520 mm übergehen (außer Finnland)
58		Wagen kann auf Spurweite Finnlands übergehen

Pos.	Inhalt	Bedeutung
59		Kessel hat Schwallbleche
60		Wagen hat international austauschbare Ersatzteile
61		Wagen hat elektrische Heizleitung (Beispiel) (diese Zeichen sind über Eck am unteren Ende der Wagenkastenecken angebracht, sodass sie sowohl in der Seiten- als auch in der Stirnsicht sichtbar sind)
62		Wagen ist nur mit Hauptluftleitung, jedoch nicht mit Druckluftbremse ausgerüstet (diese Zeichen sind über Eck an den Wagenkastenecken oder den Ecken des Untergestells angebracht, sodass sie sowohl in der Seiten- als auch in der Stirnsicht sichtbar sind)
63	KE-GP	Bremsbauart (Beispiel)
64		Zeichen für Scheibenbremse (D), Zeichen für Verbundstoffbremsklotzsohlen mit hohem (K), mittlerem (L) und niedrigem (LL) Reibwert
65		Spurwechselradsätze für Spurweite 1520 mm (1:5)
66		Spurwechselradsätze für Spurweite 1520 mm, Nennspurweite 1435 mm (1:5)
67		Spurwechselradsätze für Spurweite 1520 mm, Nennspurweite 1435 oder 1668 mm (1:5)
68		Spurwechselradsätze für Spurweite 1520 mm, Nennspurweite 1520 mm (1:5)

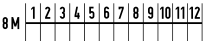
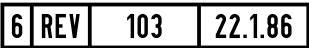
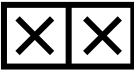
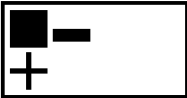
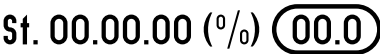
Pos.	Inhalt	Bedeutung
69		Größte Neigung für Wirkung der Handbremse
70		größter Messkreisdurchmesser des Laufrades (Beispiel)
71		Wagen kann den Kanaltunnel befahren
72		Wagenumriss überschreitet das Lademaß (Beispiel)
73		Wagen hält die kinematische Begrenzungslinie ein (Beispiel)
74		Kessel hat mit dem Bodenventil gekoppeltes Belüftungsventil (1:20)
75		Kessel hat mit dem Bodenventil gekoppeltes Belüftungsventil (1:20)
76		Kessel hat Dichtungen der angegebenen Dichtungsgruppe (Beispiele, 1:20)
77		Kessel hat Entlüftungsstutzen (1:20)
78		Kessel hat Vakuumisolierung (1:20)

Pos.	Inhalt	Bedeutung
79		Zeichen für Tankcode, Sondervorschriften, Nächste Prüfung (Beispiele, 1:20)
80		Wagen mit Radsatzlast über 22,5 t (1:20)
81		Wagen mit Muldenauskleidung (1:20)
82		Wagen mit Festlegeeinrichtungen für Schmalbandcoils und Muldenauskleidung (1:20)
83		Wagen mit stufenlos verstellbaren Festlegeeinrichtungen für Schmalbandcoils und Muldenauskleidung (1:20)
84		Wagen hat Steifkupplung
85		Wagen hat Langhubstoßdämpfer
86		Wagen hat Erdleitungsverbindung (1:2)
87		Drehgestell der Bauart 661, 664, 887 ist augenscheinlich rissfrei
88		Drehgestell der Bauart 661, 664, 887 hat Grundcheck erhalten

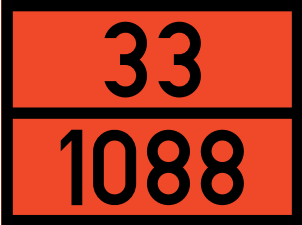
Beschränkungen

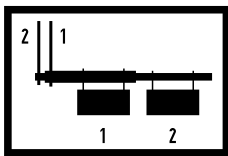
Pos.	Inhalt	Bedeutung
89		Wagen darf Ablaufberge mit Ausrundungsradius unter einem bestimmten Wert nicht befahren (Beispiel)
90		Drehgestellwagen mit Abstand der inneren Radsätze über 14 m, die Ablaufberge befahren dürfen (Beispiel)
91		Wagen darf Ablaufberge nicht befahren
92		Kleinst zulässiger Bogenhalbmesser (Beispiel)
93		Höchstzulässiger Knickwinkel beim Befahren von Fahren (Beispiel)
94		Höchstgeschwindigkeit in km/h (Beispiel)

Unterhaltung

Pos.	Inhalt	Bedeutung
95		Datum der letzten Achslagerschmierung (Beispiel)
96		Revisionsfrist, -werkstätte und -datum (Beispiel)
97		Zeichen für Anhebestelle (Beispiel)
98		Federpakete dürfen nur paarweise getauscht werden
99		Wagen hat Funkenschutzbleche für Transport gefährlicher Stoffe
100		Zeichen für technische Einrichtungen und Sonderarbeiten (Beispiel)
100		Anschrift für Stelltage, Art der nächsten Untersuchung, Leitzahl

Sonstiges

Pos.	Inhalt	Bedeutung
102		Warnung vor elektrischen Fahrleitungen
103		Warnung vor elektrischen Fahrleitungen, hochsteigen verboten
104		Wagen befördert gefährliche Stoffe (Beispiel) 33 = Kennzeichnung der Gefahr (Kemler-Zahl) 1088 = Kennzeichnung des Stoffes (UN-Nummer)
105		Gefahrzettel (Beispiel)
106		Beheimateter Wagen, Heimatbahnhof (Beispiel)
107		Zahl der losen Wagenbestandteile (Beispiel)
108		Kennzeichen für den Ort des Handbremsrades der Feststellbremse

Pos.	Inhalt	Bedeutung																																
109		Betätigungsschema für Entladeklappen (Beispiel)																																
110	<table border="1"><thead><tr><th>Mulde</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th></tr></thead><tbody><tr><td>∅ min mm</td><td>400</td><td>400</td><td>400</td><td>400</td><td>400</td><td>400</td><td>400</td></tr><tr><td>∅ max mm</td><td>1500</td><td>1500</td><td>1500</td><td>1500</td><td>1500</td><td>1500</td><td>1500</td></tr><tr><td>Gew max t</td><td>13</td><td>13</td><td>13</td><td>20</td><td>13</td><td>13</td><td>13</td></tr></tbody></table>	Mulde	1	2	3	4	5	6	7	∅ min mm	400	400	400	400	400	400	400	∅ max mm	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	Gew max t	13	13	13	20	13	13	13	Ladeschema für den Coiltransport (Beispiel) (1:20)
Mulde	1	2	3	4	5	6	7																											
∅ min mm	400	400	400	400	400	400	400																											
∅ max mm	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500																											
Gew max t	13	13	13	20	13	13	13																											
111		Verbot des Aufenthalts im Bereich des Schwenkdachs (Es gibt zahlreiche weitere Bildzeichen für Verbote, sie können hier nicht dargestellt werden.)																																
112		Warnung vor den Gefahren durch die automatische Kupplung (Es gibt zahlreiche weitere Bildzeichen für Warnungen, sie können hier nicht dargestellt werden.)																																
113		Anweisung: Wagen muss durch ein Triebfahrzeug beigestellt werden und darf nicht ablaufen																																

Abkürzungen

Im vorliegenden Werk mussten zahlreiche Abkürzungen verwendet werden, die entweder nicht allgemein gebräuchlich oder nur im Eisenbahnwesen üblich sind. In der folgenden Aufstellung sind diese Abkürzungen mit ihrer ausgeschriebenen Bedeutung zusammengestellt. Eventuelle Abkür-

zungspunkte wurden dabei weggelassen. Die für die Bezeichnung von Güterwagen verwendeten Abkürzungen sind nicht aufgenommen, weil sie an anderen Stellen in diesem Buch erklärt sind.

Abkürzung	Bedeutung
AW	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
AW	Ausbesserungswerk
BBÖ	Österreichische Bundesbahnen
BD	Bundesbahndirektion
BN	Bundesbahn-Norm
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BZA	Bundesbahnzentralamt
DB	Deutsche Bundesbahn
DDR	Deutsche Demokratische Republik
Dereges	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Derutra	Deutsch-Russische Transportgesellschaft
Dessart	Deutsche sehr schwere Artillerie
DIN	Deutsche Industrie-Norm
DR	Deutsche Reichsbahn
DRB	Deutsche Reichsbahn
DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
DS	Drucksache
D St W V	Deutscher Staatsbahn-Wagenverband
DV	Drucksachen-Verzeichnis, Dienstvorschrift
DW	Deutsche Wehrmacht
DZW	Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs
EA	Eisenbahnabteilungen
EAW	Eisenbahnausbesserungswerk
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
ED	Eisenbahndirektion
EdS	Eisenbahnen des Saarlandes
EGD	Eisenbahngeneraldirektion
EZA	Eisenbahnzentralamt
GBL	Geschäftsbereich Ladungsverkehr
HV	Hauptverwaltung
HVB	Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
HVDR	Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn
HVE	Hauptverwaltung der Eisenbahnen
HW	Hauptwagenamt
IEV	Internationaler Eisenbahnverband
K Bay Sts B	Königlich Bayerische Staatsbahn
KED	Königliche Eisenbahndirektion
KPEV	Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung
K Sächs Sts E B	Königlich Sächsische Staatseisenbahnen
K W St E	Königlich Württembergische Staatseisenbahnen
LHW	Linke-Hoffmann-Werke
LZB	Linienzugbeeinflussung
MA	Maschinen-Konstruktions-Amt (Gruppenverwaltung Bayern)
MAN	Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg
MC (MS)	Международные Сообщения - Internationaler Verkehr (Zeichen für Güterwagen, die nach dem PPW für den internationalen Verkehr zugelassen sind)
MdöA	Ministerium der öffentlichen Arbeiten
MT	Mannschaftstransport
NCS	Natural Color System
NME	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn
NVR	National Vehicle Register - Nationales Fahrzeugregister

Abkürzung	Bedeutung
OPW	Общий Парк Грузовых Вагонов (ОПВ) , Obschtschij Park Grusowych Wagonow - Gemeinsamer Güterwagenpark der europäischen sozialistischen Länder
ORE	Office des Recherches et d'Essais - Forschungs- und Versuchsamt
OSShD	Организация Сотрудничества Железных Дорог - Organizazija Sotrudnitschestwa Shelesnych Dorog - Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (in Osteuropa und Asien)
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires - Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
PPW	Prawila Polsowanij Wagonami - Vorschriften über die Benutzung von Wagen
P St E V	Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung
RAL	Reichsausschuß für Lieferbedingungen
Raw RAW	Reichsbahnausbesserungswerk
Rbd RBD	Reichsbahndirektion
REV	Revision
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe
RIC	Regolamento Internazionale Carrozzi - Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Personenwagen im internationalen Verkehr
RIV	Regolamento Internazionale Veicoli - Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr - Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (ab 2000)
RVM	Reichsverkehrsministerium
RZA	Reichsbahnzentralamt
SAE	Sonderausschuss Eisenbahnwagen
SBZ	Sowjetische Besatzungszone
SEB	Saarländische Eisenbahnen
SOK	Schienenoberkante
TE	Technische Einheit im Eisenbahnwesen
TEN	Trans European Network - Transeuropäisches Netz
TGL	Technische Güte- und Lieferbedingungen
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
TZA	Technisches Zentralamt
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer - Internationaler Eisenbahnverband
Unt	Untersuchung
USSR	Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken
USTC	United States Transportation Corps - Transport-Einheit der Armee der Vereinigten Staaten von Amerika
VDEV	Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen
VMEV	Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen
VPÜ	Verbands-Personenwagen-Übereinkommen (RIC)
WT	Wehrmachtstransport
ZA	Zentralstelle Absatz
ZT	Zentralstelle Technik
ZW	Zentraler Werstattendienst

Literatur

Für die Forschungen auf dem Gebiet „Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen“ wurde die in folgender Zusammenstellung aufgeführte Literatur benutzt. Außerdem lagen dem Verfasser zahlreiche amtliche Verfügungen und Anordnungen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn vor, deren Aufzählung den Raum für das Literaturverzeichnis sprengen würde. Das Verzeichnis ist chronologisch nach Erscheinungsjahren geordnet.

Verzeichniß der Eigenthums-Merkmale und des Farben-Anstrichs der Güterwagen deutscher und anschließender außerdeutscher Eisenbahnen. Zum vorzugsweisen Gebrauche bei der Wagen-Rapportirung. Nach amtlichen Unterlagen zusammengestellt von der Zentral-Wagen-Kontrolle deutscher Eisenbahnen. Erfurt, im October 1864

Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, gültig ab 1. April 1875, in Centralblatt für das Deutsche Reich 1875

Locomotiven und Wagen der Kgl. priv. bayer. Ostbahnen, 1875

Verzeichniß und Zeichnungen der Personen- und Güterwagen der kgl. bayr. Staatsbahnen, aufgestellt 1. Mai 1876

Verzeichniß und Zeichnungen der Personen- und Güterwagen der kgl. bayr. Staatsbahnen, aufgestellt 1. Juni 1877

Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, gültig ab 1. Juli 1878, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1878

Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands, gültig ab 1. Oktober 1878, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1878

Fortschritte der Technik des deutschen Eisenbahnwesens in den letzten Jahren, Vierte Abtheilung, Wiesbaden 1878

Ignaz Brosius, R. Koch: Die Schule für den äußeren Eisenbahn-Betrieb: Handbuch für Eisenbahnbeamte u. Studierende techn. Anstalten, Band 2, Wiesbaden 1882

Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen, gültig ab 1. August 1883, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1883

Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, gültig ab 1. April 1886, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1886

Bestimmungen betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, gültig ab 1. April 1887, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1887

Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preussischen Staatsbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen, gültig ab 1. Oktober 1887, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1887

Königliche Eisenbahn-Direktion: Zusammenstellung der Vorschriften über den Anstrich, die Bezeichnung und Nummerierung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, Magdeburg o. J. (um 1888)

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen: Illustriertes Wagenpark-Verzeichnis, Stand 1. April 1889, ergänzt 1. Februar 1894 und 1. April 1896, Stuttgart 1889

Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, gültig ab 1. Januar 1893, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1892

Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, gültig ab 1. Januar 1893, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1892

Königlich Bayerische Staatseisenbahnen: Grundlagen für die Bezeichnung und Umnummerierung des bayerischen Wagenparks, April 1893

Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preussischen Staatsbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen, gültig ab 1. Januar 1893, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1892

Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen und der in Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen sowie die im Bereiche der Sächsischen Staatseisenbahnen verkehrenden Bahnpostwagen, aufgestellt 1895, Band II: Vollspurige Güterwagen und Privatgüterwagen, Dresden 1895

Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preussischen Staatsbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen (Staatsbahn-Wagen-Vorschriften), gültig ab 1. April 1895, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1895

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthums-Merkmale der Eisenbahn-Güterwagen der Vereinsbahnen sowie folgender Nicht-Vereinsbahnen: ..., Berlin, im April 1896

Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen (Staatsbahn-Wagen-Vorschriften), gültig vom 1. April 1899, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1899

Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen (Staatsbahn-Wagen-Vorschriften), gültig vom 1. April 1902, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1902

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, gültig ab 1. Mai 1905, Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1905

Preußische Staatseisenbahnverwaltung: Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen nebst einem Anhang, Nr. 270. Gültig vom 1. Mai 1905. Ausgabe 1905. Berlin, im März 1905

Niederschriften 42 bis 54 über die Beratungen des Ausschusses für Güterwagen (1907 bis 1910)

Verkehrsministerialblatt für das Königreich Bayern, Eisenbahndienstlicher Teil, München, Jahrgänge 1908 bis 1914

Mitteilungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts, Berlin, Jahrgänge 1908 bis 1918

Niederschriften 1 bis 20 über die Beratungen des Güterwagenausschusses des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes (1909 bis 1920)

Deutscher Staatsbahnwagenverband: Güterwagenvorschriften, Gültig vom 1. April 1909, Berlin 1909

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen. Berlin, im Juni 1910

Niederschriften 55 bis 62 über die Beratungen des Güterwagenausschusses der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft (1910 bis 1914)

Niederschrift 3 über die Beratungen des Güterwagenausschusses des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes, 1910

Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen: Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen, Nr. 270/1. Gültig vom 1. Januar 1911. Ausgabe 1911. Berlin, im November 1910

Deutscher Staatsbahnwagenverband: Vorschriften über den Anstrich und die Bezeichnung der Güterwagen (G. A. V.), Gültig vom 1. Januar 1911, Ausgabe 1910, Berlin 1910

Deutscher Staatsbahnwagenverband: Güterwagenvorschriften, Gültig vom 1. April 1911, Berlin 1911

Deutscher Staatsbahnwagenverband: Gemeinsame Bestimmungen für die Herstellung von Verbandswagen, Ausgabe 1912

Königlich Bayerische Staatseisenbahnen: Grundlagen für die Bezeichnung und Umnummerierung der Hauptbahn-Güterwagen, nach dem Stande vom Juni 1912, o. O. u. J. (München, um 1912)

Königlich Bayerische Staatseisenbahnen: Güterwagenvorschriften des deutschen Staatsbahnwagenverbandes nebst Ausführungsbestimmungen für die K. Bayerischen Staatseisenbahnen (rechts- und linksrheinisch), Gültig vom 1. November 1913, München 1913

Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen: Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen. Gültig vom 1. November 1914. Ausgabe 1914. Berlin, 1914

Modrzejewski: Der praktische Eisenbahnwerkstättenbeamte, Lehr- und Prüfungsbuch für Eisenbahnwerkmeister und Werkführer, 2. Auflage, Berlin 1919

Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamtes, Berlin, Jahrgänge 1919 bis 1926

Niederschrift 2 über die Sitzung des Ausschusses für Anstrichverfahren und Zusammensetzung der Anstrichstoffe für Fahrzeuge am 11./12. August 1920 in Meißen, hierin insbesondere Anlage 4: Merkblatt für den Anstrich der Güterwagen (einschließlich Verzeichnis der Einheitsfarben)

Niederschrift 21 über die Beratungen des Deutschen Güterwagenausschusses (1921)

Umzeichnung der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, in Eisenbahn-Nachrichtenblatt des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, Nr. 126, München den 12. Oktober 1921

Deutsche Reichsbahn: Arbeitsplan für die Umzeichnung und Bestandsaufnahme der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, Berlin o. J. (um 1921)

Deutsche Reichsbahn: Niederschriften über die 22. bis 26. Beratung des Güterwagenausschusses (1921 bis 1923)

F. Behnke: Eisenbahnwagenbau, Berlin 1922

H. Kliffmüller: Güterwagenanschriften, in Der Eisenbahnfachmann (1922) 22, S. 589ff.

Deutsche Reichsbahn: Güterwagenvorschriften, gültig vom 1. April 1923

Deutsche Reichsbahn: Güterwagenvorschriften, gültig vom 1. August 1927

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Dienstvorschriften für die Beförderung von Schwerfahrzeugen, Gültig vom 1.3.1929, Breslau 1929

Deutsche Reichsbahn: Güterwagenvorschriften, gültig vom 1. Dezember 1931

Willy Köhler: Der Privatgüterwagenverkehr, Essen 1933

Deutsche Reichsbahn: Merkblatt für den Anstrich der Kühlwagen, DS 974 43, aufgestellt durch die RBD Dresden, genehmigt mit HV-Verfügung 37 Stwf 121 II vom 28.2.1934

Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen: Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Bereiche des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VWÜ), Gültig vom 1. Januar 1935 an, DS 517, Berlin 1934

Deutsche Reichsbahn: Merkblatt für den Anstrich der Güterwagen, DS 974 42, aufgestellt durch die RBD Dresden, genehmigt mit HV-Verfügung 37 Stwf 162 vom 1.8.1935

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstriche und Anschriften, Vorschriften, Erläuterungen, Anlagen, gültig vom 1. Oktober 1935 ab, Ausgabe Saarbrücken 1935 und folgende

Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen: Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereiche des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VPÜ), Gültig vom 1. Oktober 1938 an, DS 304, Berlin 1938

Deutsche Reichsbahn: Güterwagenvorschriften, gültig vom 15. August 1938 an

F. Kreutz: Der Reichsbahn-Wagenmeister und -Wagenwerkmeister, sechste verbesserte und erweiterte Auflage, Berlin o. J. (um 1938)

Deutsche Reichsbahn, Technische Vorschriften für den Bau von Privatgüterwagen, gültig vom 1. Dezember 1929 an, Ausgabe 1940 (DV 950), Berlin 1940

Jahrbuch für Lackierbetriebe, Hannover, Ausgaben 1939, 1940, 1941, 1942

Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstriche und Anschriften, Hannover 1941

Deutsche Reichsbahn: Merkblatt für den Anstrich der Güterwagen, DS 919 154, XII.41, in Taschenbuch für Lackierbetriebe 1943

Deutsche Reichsbahn: Wagenkunde, Leipzig 1943

Das interessante ABC, in Miniaturbahnen 1 (1948/49) 6

Heinrich Lehmann, Wilhelm Kevepütz: Der Wagenmeister, Köln und Stade 1949

Otto Oelßner: Die Behandlung der amerikanischen Güterwagen im Verkehr und Betrieb, in Der Eisenbahnfachmann 24 (1950) 5

Taschenbuch für Lackierbetriebe, 1951

Deutsche Bundesbahn: Handbuch für Umzeichnung der Güterwagen, DV 999 41, aufgestellt vom EZA Minden Dez 28, 1951

Karl Raab, Wilhelm Stelter: Neue Kennzeichen und Nummern an deutschen Güterwagen, in Der Eisenbahnfachmann 25 (1951) 16, 17

Die neue Güterwagenbeschriftung der DB, in Miniaturbahnen 3 (1951) 13

Deutsche Bundesbahn: Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn, Wagen (Regelspur), gültig vom 1. November 1951 an, DS 939d Teil A, Düsseldorf 1952

Deutsche Bundesbahn: Güterwagenvorschriften, gültig vom 15. Oktober 1952 an, DS 754, München 1952

Hans Köhler: Gattungen und Einteilung der Wagen bei der Deutschen Reichsbahn, in Der Modelleisenbahner 1 (1952) 4

Joh. Friedrich: Bremskennzeichnung an Güterwagen, in Miniaturbahnen 4 (1952) 10

Taschenbuch für Lackierbetriebe, 1953

Gattungsbezirke und Gattungsnummern der Güterwagen, in Der Modelleisenbahner 2 (1953) 5

Höer: Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, Leipzig 1953

Werner Ohme: Die Aufgaben des Wagenmeisters, Leipzig 1953

Werner Ohme: Einführung in die Wagenarten der Deutschen Reichsbahn, Leipzig 1954

Wagenkunde, Starnberg 1954

Deutsche Bundesbahn: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Bundesbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 12 (G): Anstrich und Anschriften der Güterwagen, Gültig vom 1. Oktober 1954 an (DS 984)

Bahnamtliches ABC, in Miniaturbahnen 6 (1954), S. 226, 13 (1955) 7

Einteilung der Güter- und Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn, in Der Modelleisenbahner 4 (1955) 4

Heinz Lehmann: Wagenmeister, Technischer Wagendienst, 2. Auflage, Darmstadt 1957

Höer: Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, Leipzig 1958

Werner Deinert, Werner Ohme: Wagenkunde, Leipzig 1959

Internationaler Güterwagenverband: Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV), Ausgabe Pau, Gültig vom 1. Januar 1958 an, Bern 1958

Neuordnung über Ladegewicht- und Tragfähigkeit-Angaben bei Güterwagen, in Miniaturbahnen 11 (1959) 14

Peter Sonns: Neue internationale Gattungszeichen für Güterwagen, in Miniaturbahnen 12 (1960) 13

Zeichen und Anschriften an Schienenfahrzeugen, Band 121 der Eisenbahn-Lehrbücherei, 1. Auflage, Starnberg 1961

Deutsche Bundesbahn: Technische Vorschriften für den Bau und die Abnahme von Privatgüterwagen (TVP), gültig vom 1. Januar 1963 an, DV 950, Minden 1962

Deutsche Bundesbahn: DB-Kundenbrief diverse Ausgaben von 1963 bis 1989

Internationaler Güterwagenverband: Satzungen, Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV), Ausgabe Florenz, Gültig vom 1. Januar 1963 an, Bern 1963

Deutsche Reichsbahn: Entwurf der Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügig-ortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen, DV 997, Zwickau o. J. (um 1963)

Eberhard von Olshausen: Das neue Kennzeichnungssystem für die Güterwagen, in Die Bundesbahn (1964) 23

Die neue international vereinheitlichte Kennzeichnung von Güterwagen, in DB-Kundenbrief 12/1964

Die Umzeichnung der Güterwagen läuft an ..., in DB-Kundenbrief 4/1965

Zeichen und Anschriften an Schienenfahrzeugen, Band 121 der Eisenbahn-Lehrbücherei, 2. Auflage, Starnberg 1965

Neue internationale Güterwagen-Kennzeichnung, in Miniaturbahnen 17 (1965) 10, S. 458, 11

Eberhard von Olshausen: Die internationale Einheitskennzeichnung der Güterwagen, in Glasers Annalen 89 (1965) 11

Die einheitliche Kennzeichnung der Güterwagen, in Sonderdruck zu DB-Kundenbrief 7/1966

Werner Deinert: Eisenbahnwagen, Berlin 1966

DB HW: Rundschreiben WI 1 Vw (Aaa), Güterwagen der Deutschen Bundesbahn, Abschnitt I, Gattungsbuchstaben nach den UIC-Grundsätzen (Auszug aus Anhang I der neuen GWV I – D 753 – gültig vom 1.10.1968 an), in Anlage zum Rundschreiben der HW vom 21. Juli 1967

Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügig-ortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen, gültig ab 1. Januar 1968, DV 997, Leipzig 1968

VVB Lacke und Farben Berlin: Farbkarte nach Farbbregister TGL 21196, Berlin 1968

Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter im DBB: Kennzeichnung der Güterwagen, Stand 1. Januar 1970, Frankfurt (Main) 1970

Die einheitliche Kennzeichnung der Güterwagen, in Sonderdruck zu DB-Kundenbrief 6/1971

VEB Farben- und Lackfabrik Leipzig: Auswahlreihen zum Farbbregister nach TGL 21196, Leipzig 1972

Internationaler Güterwagenverband: Satzungen, Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV), Ausgabe Wien, Gültig vom 1. Januar 1972 an, Bern 1972

Einführung in den technischen Wagendienst, Regensburg 1972

Deutsche Bundesbahn: Kurzbeschreibung Meßwagen Dienststüm313, Minden 1973

Güterwagen-Handbuch, 1974

Heyneck: Güterwagen-Kennzeichnung und Anschriften, Vortrag vor Bundesbahn-Baureferendaren, Stand Mai 1974, Minden 1974

Gottfried Köhler: Die 12stellige Güterwagennummer, in Der Modelleisenbahner 4/1975

VVB Lacke und Farben: Farbblock nach Farbbregister TGL 21196, Ausgabe 1977, Aue 1976

Deutsche Bundesbahn: Merkblatt Anschriften an Güter- und Reisezugwagen, Stand Juni 1977, DS 129/650, Karlsruhe 1977

Deutsche Bundesbahn: Merkblatt Anschriften an Güter- und Reisezugwagen, Stand Juni 1978, DS 129/650, Karlsruhe 1978

Deutsche Bundesbahn: Technische Vorschriften für den Bau von Güterwagen, Gemeinsame Bestimmungen (TVG 1), Gültig vom 1. April 1978 an, DV 950/1, Minden 1978

Deutsche Bundesbahn: Kurzbeschreibung Unterrichtswagen Dienstm³⁴⁰, Minden 1978

Farbgebung der Güterwagen, in DB Deine Bahn 1/1979

Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und geräte sowie Container, gültig ab 1. September 1979, DV 997, Berlin 1979

Die einheitliche Kennzeichnung der Güterwagen, in Sonderdruck zu DB-Kundenbrief Nr. 1/1980

Ingrid Westphal: Neuregelung der Kennzeichnung der Güterwagen ab 1. Januar 1980, in Eisenbahnpraxis 2/1980

Kennzeichnung der DB-Güterwagen, Stand Januar 1980, in Sonderdruck zu DB Kundenbrief Nr. 4/1980

Deutsche Bundesbahn: Kurzbeschreibung Fahrleitungsmeßwagen Dienstm³¹¹, Minden 1981

Deutsche Bundesbahn: Bundesbahn-Normen, Groteskschriften BN 11009, München August 1982

Wolfgang Diener: Städtenamen an Güterwagen, in Eisenbahn-Magazin 15 (1982) 8

Hermann Hoyer: Die Farbgebung der Wagendächer damals und heute, in Miniaturbahnen 37 (1985) 12, S. 47 ff.

Helmut Behrends, Wolfgang Hensel, Gerhard Wiedau: Güterwagen deutscher Eisenbahnen, Bezeichnungen und An-

schriften an Güterwagen von 1920 bis heute, in Modelleisenbahner 34 (1985) 7

Deutsche Bundesbahn: Merkblatt Anschriften an Güter- und Reisezugwagen, Stand Januar 1986, DS 129/6 50, 1986

VEB Kombinat Lacke und Farben Leipzig: Farbkarte nach Farbbregister TGL 21196, Ausgabe 1987, Leipzig 1987

Autorenkollektiv: Güterwagen, Vorschriften und technische Merkmale, 2. Auflage, Berlin 1987

Neue Güterwagen-Kennzeichnung und -Nummern (Stand 18.11.1988), in DB Kundenbrief Nr. 1/1989

Kupplung, Rundschreiben für Wagenfreunde, Ausgaben 1 bis 91, Reinheim 1987 bis 2015

Wolfgang Diener: Anstrich, Beschilderung und Anschriften an Reisezugwagen, Soest 1987

Neue Güterwagen-Kennzeichnung und -Nummern (Stand 18.11.1988), in DB Kundenbrief Nr. 1/1989

Stefan Carstens, Rudolf Ossig: Güterwagen Band 1, Gedeckte Wagen, Nürnberg 1988

Hermann Heless: „Sterne“ im Anschriftenfeld der Güterwagen, Eisenbahn - Modelleisenbahn 3/1988, Wien 1988

Heinz R. Kurz: Die Triebwagen der Reichsbahn-Bauarten, Freiburg 1988

Güterwagen-Correspondenz, verschiedene Ausgaben, Langst-Kierst 1988 bis 2015

Internationaler Eisenbahnverband: Übereinkommen über die Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr, RIV, Ausgabe vom 1. Januar 1989

Deutsche Bundesbahn: Liste der kennzeichnungspflichtigen Stoffe in numerischer Reihung, Stand 01.01.1990, DS 423/II 02, Minden 1989

Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und geräte sowie Container, gültig ab 1. Oktober 1990, DV 997, Berlin 1990

Stefan Carstens, Hans Ulrich Diener: Güterwagen Band 2, Gedeckte Wagen, Sonderbauarten, Nürnberg 1990

DB Cargo AG: Die Güterwagen der Bahn, Mainz 2001

Internationaler Eisenbahnverband: Kennzeichnung der Spezialfahrzeuge, 438-4, 1. Ausgabe vom 1. Januar 2004

DB Schenker: Unsere Güterwagen, Mainz 2009

Stefan Carstens, Paul Scheller, Harald Westermann: Güterwagen Band 6, Bestände und Bauteile – Güterzuggepäckwagen, Fürstenfeldbruck 2011

DIN EN 15877-1 Bahnanwendungen – Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen, Teil 1 – Güterwagen, Dezember 2012

Stefan Carstens, Per Topp Nielsen, Gerhard Fleddermann: Güterwagen, DB AG, DB Cargo, Railion, DB Schenker Rail, Fürstenfeldbruck 2014

Stefan Carstens, Harald Westermann: Güterwagen Band 7, Kes-

selwagen für brennbare Flüssigkeiten, Fürstenfeldbruck 2014

OTIF: Einheitliche technische Vorschriften zur Fahrzeugnummer und entsprechende Kennbuchstaben, Kennzeichnung von Eisenbahnfahrzeugen, ETV Kennzeichnung 2015, Anwendbar ab 1.1.2015

Stefan Carstens, Mineralöl-Kesselwagen, Fürstenfeldbruck 2015

Rail Cargo Austria: Güterwagen und innovative Transport- und Umschlagslösungen der Rail Cargo Group, Wien 2015

DB Cargo: Railways, Das Kundenmagazin von DB Cargo, 1/2016, Frankfurt (M) März 2016

Texte zu den Bildern auf den Seiten 59, 165, 191

Seite 59: Milchwagen Deutsche Reichsbahn Berlin 1484 Gkn (Werkfoto 1923 Nürnberg)

Seite 165: Privater Bierwagen Deutsche Reichsbahn Hannover 564 091 P der Felsenkeller-Brauerei Gebr. Uekermann in

Herford (Werkfoto 1930 Hz [P.W.])

Seite 191: Elektrischer Vorheizwagen DB Stuttgart 8240 des Bww Stuttgart (Foto Stuttgart 1957 Fritz Willke)

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.

Aachen	Waggonfabrik Talbot, Aachen	Niesky	Christoph & Unmack, Niesky; VEB Waggon-, Holz- und StahlbauNiesky OL; VEB Waggonbau Niesky; Waggonbau Niesky GmbH; WBN Waggonbau Niesky GmbH; DB Waggonbau Niesky GmbH
Braunschweig	Linke-Hofmann-Busch, Braunschweig	Nürnberg	Klett Comp. Nürnberg; Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Nürnberg
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	Quedlinburg	Waggonfabrik Quedlinburg
Derendorf	Gebrüder Schöndorff, Düsseldorf-Derendorf	Rastatt	Badische Waggonfabrik Rastatt AG, Rastatt; Waggonfabrik AG, Rastatt
Essen	Lokomotiv- und Waggonbaufabrik Krupp, Essen	Salzgitter	Linke-Hofmann-Busch GmbH, Salzgitter-Watenstedt
Esslingen	Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen	Siegen	Siegener Eisenbahnbedarf AG SEAG, Dreis-Tiefenbach
Görlitz	Waggon- und Maschinenfabrik AG, Görlitz; VEB Waggonbau Görlitz; Waggonbau Görlitz GmbH, Görlitz; Bombardier Transportation, Görlitz; Sammlung Wolfgang Theurich, Görlitz	Spandau	Orenstein & Koppel AG, Berlin-Spandau; Maschinenbau und Bahnbedarf Aktiengesellschaft, vormals Orenstein & Koppel, Berlin-Spandau
Gotha	Gothaer Waggonfabrik AG, Gotha	Werdau	Sächsische Waggonfabrik GmbH, Werdau; VEB Waggonbau Werdau
Mombach	Gebr. Gastell Waggonfabrik, Mombach; Vereinigte Westdeutsche Waggonfabrik AG, Mainz-Mombach	Wien	Simmering-Graz-Pauker AG, Wien
München	Jos. Rathgeber, München; Waggonfabrik J. Rathgeber AG, München-Moosach	Wismar	Waggonfabrik Wismar

- 1 Manson/Protzen, Bahndienstwagen und Dienstgüterwagen – Typenprogramm und Bewirtschaftung – in Elsners Taschenbuch für Eisenbahntechnik 1987, S. 219 ff.
- 2 Verzeichniß der Eigenthums-Merkmale und des Farben-Anstrichs der Güterwagen deutscher und anschließender außerdeutscher Eisenbahnen. Zum vorzugsweisen Gebrauche bei der Wagen-Rapportierung. Nach amtlichen Unterlagen zusammengestellt von der Zentral-Wagen-Kontrolle deutscher Eisenbahnen. Erfurt, im October 1864
- 3 Fortschritte der Technik des deutschen Eisenbahnwesens in den letzten Jahren, Vierte Abtheilung, Wiesbaden 1878, S. 336
- 4 Wolfgang Diener, Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen, Fürstenfeldbruck 2014, S. 18
- 5 Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Alphabetisches Verzeichniß der Eigenthums-Merkmale der Eisenbahn-Güterwagen der Vereinsbahnen sowie folgender Nicht-Vereinsbahnen: ..., Berlin, im April 1896
- 6 Eisenbahn-Nachrichten-Blatt 1897, Nr. 379
- 7 Preußische Staatseisenbahnverwaltung, Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen nebst einem Anhang. Gültig vom 1. Mai 1905. Ausgabe 1905. Berlin, im März 1905
- 8 Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen. Berlin, im Juni 1910
- 9 Niederschriften 1 bis 20 über die Beratungen des Güterwagenausschusses des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes (1909 bis 1920)
- 10 Deutscher Staatsbahnwagenverband, Vorschriften über den Anstrich und die Bezeichnung der Güterwagen (G.A.V.), Gültig vom 1. Januar 1911, Ausgabe 1910, Berlin 1910
- 11 Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen, Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen. Gültig vom 1. Januar 1911. Ausgabe 1911. Berlin, im November 1910
- 12 Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen, Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen. Gültig vom 1. November 1914. Ausgabe 1914. Berlin, 1914
- 13 Schreiben EZA 27.307/14 vom 22. Januar 1915
- 14 Deutscher Staatsbahnwagenverband, Gemeinsame Bestimmungen für die Herstellung von Verbandswagen, Ausgabe 1912
- 15 Verfügung MdöA VI.62.D.2484 vom 6. Februar 1914, in Mitteilungen des EZA 1914, S. 8
- 16 Deutscher Staatsbahnwagenverband: Güterwagenaus-schuß, Niederschrift 3 der Sitzung vom 20. bis 22. Januar 1910
- 7 Modrze: Der praktische Eisenbahnwerkstättenbeamte, 2. Auflage, Berlin 1919, S. 32f.
- 18 Deutscher Staatsbahnwagenverband, Technische Vorschriften für den Bau von Privatgüterwagen, Ausgabe 1910, S. 8
- 19 Jens Freese, Die Reisezugwagen der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Freiburg 2001, S. 70
- 20 Niederschrift 2 über die Sitzung des Ausschusses für Anstrichverfahren und Zusammensetzung der Anstrichstoffe für Fahrzeuge am 11./12. August 1920 in Meißen, hierin insbesondere Anlage 4: Merkblatt für den Anstrich der Güterwagen (einschließlich Verzeichnis der Einheitsfarben)
- 21 Verfügung DRB HV 30.D.11446 vom 17. November 1924 und Schreiben DRB GB vom 4. März 1925
- 22 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbeserungswerken, Teilheft 8: Anstriche und Anschriften, gültig vom 1. Oktober 1935 ab, Saarbrücken 1935
- 23 Heinz R. Kurz, Die Triebwagen der Reichsbahn-Bauarten, Freiburg 1988, Seite 186
- 24 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, Verfügung 30 Fava 18 vom 14. Mai 1934
- 25 Jahrbuch für Lackierbetriebe 1941, S. 245

- 26 Deutsche Reichsbahn, Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstriche und Anschriften, Hannover 1941
- 27 Jahrbuch für Lackierbetriebe 1943, S. 346
- 28 DRB, RZA Berlin, Entfeinerung bei der Unterhaltung der Güterwagen, Anordnung Nr. 6 vom 3. Dezember 1942
- 29 DRB, RZA Berlin, Entfeinerung bei der Unterhaltung der Güterwagen, Anordnung Nr. 5 vom 16. Dezember 1942
- 30 DRB, RZA Berlin, Entfeinerung in der Unterhaltung der Güterwagen, Anordnung Nr. 42 vom 14. Juli 1942
- 31 Verfügungen Reichsverkehrsministerium 30 Fkwp 819 vom 25. Oktober 1944, 30 Fkwp 813 vom 28. Oktober 1944 und Fava 34 vom 29. Oktober 1944
- 32 Deutsche Reichsbahn, Technische Vorschriften für den Bau von Privatgüterwagen, Gültig vom 1. Dezember 1929 an, Ausgabe 1940, S. 6
- 33 Willy Köhler, Der Privatgüterwagenverkehr, Essen 1933, S. 24 ff.
- 34 Deutsche Reichsbahn, Rbd Regensburg, Verfügung 23 Mm 2 Fwgp vom 4. Oktober 1939; Deutsche Reichsbahn, RZA Berlin, Verfügung 2933 Fkwpan vom 14. November 1939
- 35 Zeichnung DRB Fwg 38.11.1 (4. Ausgabe) vom 4. November 1938
- 36 Um Missverständnisse zu vermeiden, sind hier die Hilfsbezeichnungen angegeben, wie sie 1961 vom RAL eingeführt wurden; sie wurden von der DR nicht angewendet.
- 37 Zeichnung DR 0751.11 Niesky 44010-11.001 (7. Ausgabe) vom 18.07.1958
- 38 Deutsche Reichsbahn, Entwurf der Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügig ortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen, DV 997, Zwickau o. J. (um 1963)
- 39 Werner Deinert, Eisenbahnwagen, Berlin 1971, S. 435
- 40 Zeichnung DR Fw 0600.11.003.00.30 (2. Ausgabe) vom 30. August 1968
- 41 Deutsche Reichsbahn, Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügigortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen, Gültig ab 1. Januar 1968, DV 997, Leipzig 1968
- 42 Deutsche Reichsbahn, Dienstvorschrift für den Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge, Baumaschinen und – geräte sowie Container, Gültig ab 1. September 1979, DV 997, Berlin 1979
- 43 Betriebliche Mitteilungen der Rbd Berlin, Sonderdruck vom 15. Februar 1974
- 44 Deutsche Reichsbahn, Entwurf der Dienstvorschrift für die Erhaltung der Schienenfahrzeuge in den Reichsbahnausbesserungswerken, Korrosionsschutz der Schienenfahrzeuge einschließlich der freizügigortsveränderlichen Krane, Oberbau- und Baumaschinen, DV 997, Zwickau o. J. (um 1963)
- 45 Axel Polnik, Dienstfahrzeuge (1), Fürstenfeldbruck 2000, S. 41f.
- 46 Deutsche Bundesbahn, Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Bundesbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 12 (G): Anstrich und Anschriften der Güterwagen, Gültig vom 1. Oktober 1954 an (DV 984)
- 47 HVB-Verfügung 49 Hadf 31 vom 2. Februar 1977
- 48 Zahlreiche Anschriften-Teilzeichnungen der Gruppe 11 wurden ab 1975 ohne sonstige Änderungen auf die neue Farbe umgestellt.
- 49 BZA Minden, Konstruktionsinformationen Güterwagen „D“ Güterwagen allgemein, Nr. 8/77 4. Ausgabe vom 1. April 1977
- 50 Schreiben BZA Minden 491.4914 Fwgct/K 40.00 vom 16. April 1982 an ZW Mainz
- 51 ZW Mainz 27.2703 - Wava 23, Übersicht über die Anstricharten von Güterwagen der DB, aufgestellt März 1984
- 52 Die Wagen der Bauart Sgss-y 703 wurden von Kombiwaggon als Privatwagen in den Park der DB eingestellt.
- 53 Deutsche Bundesbahn, Technische Vorschriften für den Bau und die Abnahme von Privatgüterwagen, Gültig vom 1. Januar 1963 an, DS 950, Minden 1962, S. 12

- 54 Deutsche Bundesbahn, Technische Vorschriften für den Bau von Güterwagen, Gültig vom 1. April 1978 an, DS 950/I, Minden 1978, S. 20
- 55 Stefan Carstens, Mineralöl-Kesselwagen, Fürstenfeldbruck 2015
- 56 Zeichnungen Westhofen Wg. N. 96/11 (1. Ausgabe) Juli 1962 und Elze K 159.11.00 (1. Ausgabe) Juli 1964
- 57 Zeichnung DB Ftm 68.11.403 (1. Ausgabe) vom 21. Oktober 1954
- 58 Zeichnung DB Fwd 000.11.000.002 (1. Ausgabe) vom 21. April 1972
- 59 Deutsche Bundesbahn, Verfügung 49 Had/F 31 vom 8. Januar 1976
- 60 Zeichnung DB Fwb 340.11.000.001 vom Mai 1978
- 61 Zeichnung DB Fwd 269.0.11.000.001 (1. Ausgabe) vom Januar 1982
- 62 Wolfgang Diener, Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen, Fürstenfeldbruck 2014, S. 92
- 63 Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Ladungsverkehr: Farbgebung für Wagen des Ladungsverkehrs, Mainz, 1. September 1995
- 64 Anlage 11 zum Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV), Ausgabe vom 1. Januar 2016, Anschriften und Zeichen an Güterwagen, S. 65
- 65 Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, gültig ab 1. April 1875, in Centralblatt für das Deutsche Reich 1875, S. 57
- 66 Verzeichniß der Eigenthums-Merkmale und des Farben-Anstrichs der Güterwagen deutscher und anschließender außerdeutscher Eisenbahnen. Zum vorzugsweisen Gebrauche bei der Wagen-Rapportirung. Nach amtlichen Unterlagen zusammengestellt von der Zentral-Wagen-Kontrolle deutscher Eisenbahnen. Erfurt, im October 1864
- 67 Vorschriften für die gegenseitige Wagenbenutzung der Preussischen Staatsbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen, gültig ab 1. Oktober 1887, in Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1887, S. 305
- 68 Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen, Fürstenfeldbruck 2014, S. 127
- 69 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts, Nr. 1110 vom 15. Oktober 1908
- 70 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts, Nr. 509 vom 12. Mai 1908
- 71 Königlich Bayerische Staatseisenbahnen: Grundlagen für die Bezeichnung und Umnummerierung der Hauptbahn-Güterwagen, nach dem Stande vom Juni 1912, S. 3
- 72 Locomotiven und Wagen der Kgl. priv. bayer. Ostbahnen, 1875
- 73 Verzeichnis und Zeichnungen der Personen- und Güterwagen der kgl. bayr. Staatsbahnen, Aufgestellt 1. Mai 1876, S. 35f.
- 74 Königlich Bayerische Staatseisenbahnen: Grundlagen für die Bezeichnung und Umnummerierung des bayerischen Wagenparkes, April 1893
- 75 Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen und der in Staatsverwaltung stehenden Privatgüterwagen sowie die im Bereiche der Sächsischen Staatseisenbahnen verkehrenden Bahnpostwagen, aufgestellt 1895
- 76 Königlich Württembergische Staatseisenbahnen, Illustriertes Wagenpark-Verzeichnis, Stuttgart 1889
- 77 Deutscher Staatsbahnwagenverband: Güterwagenvorschriften, Gültig vom 1. April 1909, Berlin 1909
- 78 Mitteilungen des Eisenbahnzentralamts 1910: Nr. 667, Az. 27 366/- vom 26. September 1910
- 79 Königlich Bayerische Staatseisenbahnen: Grundlagen für die Bezeichnung und Umnummerierung der Hauptbahn-Güterwagen, nach dem Stande vom Juni 1912, S. 4
- 80 RVM EA: Erlaß E VII 73.1254 vom 20. Juni 1921
- 81 Es gab anfangs die Idee, auch die Privatgüterwagen in einem Gattungsbezirk (z. B. Frankfurt) zusammenzufassen, sie wurde aber verworfen.
- 82 RVM EA: E.VII.73.D.22318 vom 15. Oktober 1922 und E.VII.73.D.12971 vom 18. Juni 1923
- 83 RVM EA: E. 73.D.3265 vom 26. März 1924
- 84 RVM: EA Verfügung 30 Fen 131 vom 28. Oktober 1943, in DRB Rbd Nürnberg: 22 M 18 Fen 2 vom 5. November 1943

- 85 RVM: EA Verfügung 30 Fen 131 vom 5. Januar 1944, in DRB Rbd Nürnberg: 22 M 18 Fen 1 vom 14. Januar 1944
- 86 DRB HWA: Verfügung WH 3 147 Vwvk vom 20. Oktober 1943
- 87 Der Reichsbahn-Wagenmeister und -Wagenwerkmeister, Berlin 1938, S. 231
- 88 DRG HV: 30.D.471 vom 19. Januar 1927
- 89 DRG HV: Verfügung 30.D.6466 vom 10. Mai 1925
- 90 DRB HV: Verfügung 30 Fen 22 vom 13. Mai 1935
- 91 DRB RZA: Dez 28 vom 23. Februar 1938
- 92 DRB HV: 30.Fkb.83 vom 6. September 1930, in Eisenbahntechnik (1931) 1, S. 9f.
- 93 Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen: Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Bereiche des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VWÜ), Gültig vom 1. Januar 1935 an, DS 517, Berlin 1934, S. 157
- 94 DRG: Dienstvorschriften für die Beförderung von Schwerfahrzeugen, Gültig vom 1.3.1929, S. 5f.
- 95 Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen: Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereiche des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VPÜ), Gültig vom 1. Oktober 1938 an, DS 304, Berlin 1938, S. 37
- 96 RVM EA: Verfügungen 38 W Sudetenland 2 vom 15. Dezember 1938 und 30 Fkwg 510 vom 21. Dezember 1938
- 97 DRB RZA: Verfügung 2832 Favag 6/38 vom 5. April 1939
- 98 RVM EA: Erlaß 30 Fen 124 vom 29. Mai 1942, SAE: Anordnung 24 vom 1. Juni 1942, und DRB RZA HW: Nr WD 140 Vw 19 vom 13. Juni 1942
- 99 DRB HV: Verfügung 7 Wg 4 Vw vom 6. Oktober 1942
- 100 DRB RZA Berlin: Entfeinerung in der Erhaltung der Güterwagen, Anordnung Nr. 6 vom 3. Dezember 1942
- 101 DRB RZA Berlin: Entfeinerung in der Erhaltung der Güterwagen, Anordnung Nr. 36 vom 19. Mai 1943
- 102 RVM EA: Erlaß 30 A Fkwg 711 vom 7. Januar 1943, in DRB RZA Berlin 2839 Fkwgxr vom 6. März 1943
- 103 DRB Rbd Wien: Mitteilung 22 BI 23 Bwt vom 14. Februar 1944
- 104 DRB Rbd Nürnberg: Mitteilung 22 M 18 Fkw vom 1. Februar 1947
- 105 DRB RZA Göttingen: Verfügung 2832 Fuw vom 20. Juni 1947
- 106 DRB Generaldirektor: Verfügung GD (42/45) M 24 Blwa vom 13. Mai 1950
- 107 DRB HVE: Verfügung 22.223 Fav 25 vom 16. März 1948
- 108 DRB HV: Verfügung 22.222 Fuwg vom 3. Februar 1949, in Wagenmeister 1949, S. 33 u. 36
- 109 DR: Verfügung 33 G 5 Vwi vom 4. April 1950, in Bekanntmachungen der Rbd Dresden 1950, Nr. 184
- 110 Bahndienstfernschreiben Nr. 13 vom 6. September 1949, 20:30 Uhr
- 111 Walter Hör: Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, Leipzig 1953, S. 53 ff.
- 112 Werner Ohme: Einführung in die Wagenarten der Deutschen Reichsbahn, Leipzig 1954, S.159 ff.
- 113 Walter Hör: Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, Leipzig 1953, S. 53 ff.
- 114 Internationaler Güterwagenverband: Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV), Ausgabe Pau, Gültig vom 1. Januar 1958 an, Bern 1958
- 115 DR: 33 G 5 Vwi vom 4. April 1950, in Bekanntmachungen der Rbd Dresden Nr. 1/1950, Nr. 184
- 116 Zeichnung DR Fw 750 Niesky 44.001-11.001 vom 1. April 1954
- 117 Quellen https://de.wikipedia.org/wiki/Gemeinsamer_Güterwagenpark und <http://www.sh1.org/ossd/>, zuletzt abgefragt am 29. Mai 2016
- 118 Reiner Preuß: Änderung der Nebenzeichen an Güterwagen, in Der Modelleisenbahner 7/1965, S. 214
- 119 Ingrid Westphal: Neuregelung der Kennzeichnung der Güterwagen ab 1. Januar 1980, Eisenbahnpraxis 2/1980, S. 72

- 120 Werner Deinert: Eisenbahnwagen, Berlin 1967, S. 359 ff., und Eisenbahnwagen, Berlin 1971, S. 340, Anschriftenzeichnungen der Gruppe 11 der Deutschen Reichsbahn von 1964 bis 1989
- 121 BD Nürnberg: Mitteilung G 2.202 Gwg (LWV/I) vom 10. September 1993
- 122 DB ZA Mainz: Schreiben Gk 41.02 Gwg (DB/DR) vom 29. September 1992
- 123 DB HV: Verfügung 22.225 Fkwg4 vom 4. Mai 1949
- 124 DB EZA Minden: Verfügung 2812 Fw 4/51 vom 5. Juli 1951
- 125 Wagenkunde, Starnberg 1954
- 126 ED Hamburg: Verfügung 7 Wg 11 Vwb vom 22. Juli 1952
- 127 DB HV: Verfügung 22.223 Fae 1 vom 25. Oktober 1954
- 128 DB: Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Bundesbahn-Ausbesserungswerken, Hauptheft (G) Güterwagen, Vorschriften, gültig vom 1. Juni 1953 an, DV 984, S. 12
- 129 DB HV: Verfügung 22.222 Fwug 184 vom 23.8.1952
- 130 DB BZA Minden: Verfügung 3806 Fkbn 23/1 vom 29. September 1953
- 131 DB ZW: Fernschreiben an AW 19. April 1979
- 132 DB BZA Minden: Verfügung 28A 2816 Fwgas/A 1/29 vom 14. August 1969
- 133 DB ZT Mainz: Verfügung M 32.01 Fwg/U - 17/86 vom 9. Juli 1986
- 134 DB HV: 22.224 Fwg/K 120 vom 6. Juli 1967
- 135 DB BZA Minden: Schreiben 28A/2823 Fwgas/A 1/13 an AW Paderborn vom 17. März 1972
- 136 DB BZA Minden: Schreiben an ZW vom 30. August 1979
- 137 DB ZW: Verfügung an AW vom 1. Juni 1979
- 138 DB: Zeichnung Fwg 000.11.051.119 (1. Ausgabe) vom 5. April 1976
- 139 DB BZA Minden: Verfügung 28A.2850 Fwgaz/A 5/74 vom 16. September 1976
- 140 DB BZA Minden: Verfügung vom 16. August 1977
- 141 DB BZA Minden: Verfügung vom 10. Januar 1978
- 142 DB BZA Minden: Schreiben an ZW 26. Juni 1979, Verfügung ZW an AW 12. Juli 1979
- 143 DB BZA Minden: Schreiben an ZW 14. Dezember 1979
- 144 Erzzug für Lasten bis 4000 t, gebildet aus Fad-Wagen mit verstärkter Zugeinrichtung
- 145 DB ZW: Verfügung 13.132 Fwg/U-1- vom 17. April 1974
- 146 Neue Güterwagen-Kennzeichnung und -Nummern (Stand 18.11.1988), in DB Kundenbrief Nr. 1/1989, S. 10
- 147 DB BZA Minden: Schreiben 28A.2850 Fwgsch/A 3/77 vom 16.01.1981 an ZW
- 148 DB ZW: Schreiben vom 12. Juli 1982 an AW
- 149 DB ZW: Schreiben Dir (52).521 Oa vom 1. August 1983
- 150 DB ZT: Schreiben M 32.M 3201 Fwg/U-10/85 vom 13. Mai 1985 an AW
- 151 DB BZA Minden: Schreiben 45.4532 Fwgasch 3/76 vom 13. August 1986 an ZT und ZP Mainz
- 152 DB ZT: Schreiben M 32.01 Fwg/U - 17/86 vom 9. Juli 1986)
- 153 Vergleiche „Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen“, Seite 174 links oben
- 154 DB ZT: Schreiben M 31.02 Fwg/U vom 2. Februar 1989
- 155 Die Geschichte der Güterverkehrssparte der DBAG ist dargestellt in: https://de.wikipedia.org/wiki/DB_Cargo, zuletzt abgefragt am 30. Mai 2016.
- 156 DB Cargo: Railways, Das Kundenmagazin von DB Cargo, 1/2016, Frankfurt (M) März 2016, S. 9
- 157 <http://www.dybas.de/dybas/index/f/fahrzeugnummer.html>, zuletzt abgefragt am 30. Mai 2016
- 158 DIN EN 15877-1 Bahnanwendungen – Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen, Teil 1 – Güterwagen, Dezember 2012

- 159 DBAG GBL Minden: Schreiben LGT 51 Bu vom 20. Oktober 1995
- 160 Reichseisenbahnamt: Schreiben vom 27. Januar 1911
- 161 Niederschrift 11 der Güterwagenausschußsitzung vom 23. bis 25. April 1913, Anlage 10
- 162 Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts (1922), Berlin, lfd. Nr 291 (Umzeichnung der Privatgüterwagen), Geschäftsnummer 74.407, V./W. 1551 vom 20. Mai 1922
- 163 Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband, Vorschriften für die Behandlung von Privatgüterwagen (DS 617), gültig vom 1. April 1933 an
- 164 Verfügung DRG HV 73a.30 Fewdv 21 vom 6. September 1935
- 165 Deutsche Reichsbahn, Technische Vorschriften für den Bau von Privatgüterwagen, gültig vom 1. Dezember 1929 an, Ausgabe 1940, S. 7
- 166 Erlaß RWM II Min Oel 17771/42 vom 26. Juni 1942
- 167 Amtsblatt Nürnberg 1942, S. 286 ff.
- 168 DZVV HV DR: HV 11 Vwp 1292 vom 4. Mai 1946 (Bundesarchiv Signatur DM 1/54)
- 169 Deinert: Eisenbahnwagen, Berlin 1967, S. 513
- 170 Deutsche Reichsbahn: 33 G 10 Vwpe vom 29. Juni 1950, in Bekanntmachungen der Rbd Dresden 1950, Nr. 468
- 171 Werner Deinert: Eisenbahnwagen, Berlin 1967, S. 357
- 172 Walter Höer: Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, Leipzig 1953, S. 67
- 173 Walter Höer: Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, Leipzig 1958, S. 166
- 174 Deutsche Reichsbahn: 33 G 10 Vwpe vom 29. Juni 1950, in Bekanntmachungen der Rbd Dresden 1950, Nr. 383
- 175 Helmut Riebold: Kesselwagen – Betriebseinsatz und Instandhaltung, in Schienenfahrzeuge 1/65, S. 13
- 176 <http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/pictograms.html>, zuletzt abgefragt am 31. Mai 2016
- 177 Deutsche Bundesbahn: Privatgüterwagenvorschriften, DS 774, 1960, S. 37
- 178 Deutsche Bundesbahn: Technische Vorschriften für den Bau und die Abnahme von Privatgüterwagen (TVP), gültig vom 1. Januar 1963 an, DV 950, Minden 1962 Deutsche Bundesbahn: Technische Vorschriften für den Bau von Güterwagen, Gemeinsame Bestimmungen TVG 1), Gültig vom 1. April 1978 an, DV 950/1, Minden 1978
- 179 Stefan Carstens: Mineralöl-Kesselwagen, Fürstenfeldbruck 2015
- 180 Deutsche Bundesbahn: Liste der kennzeichnungspflichtigen Stoffe in numerischer Reihung, Stand 01.01.1990, DS 423/II 02, Minden 1989, S. 1 bis 87
- 181 Güterwagen-Correspondenz Nr. 27 - 2/1992, S. 34 f.
- 182 Anlage 11 zum Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV), Anschriften und Zeichen an Güterwagen, S. 65
- 183 <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-VKM-publiclist-74.pdf>, zuletzt geprüft am 31. Mai 2016
- 184 Anlage 11 zum allgemeinen Vertrag für die Verwendung
- 185 Zusammenstellung der im Bereiche der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen vorhandenen (...) -Wagen, 2. Personenwagen und 6. Bahndienst- und X-Wagen, Berlin 1920
- 186 Verzeichnis der Personen- und Gepäckwagen für besondere Zwecke sämtlicher Direktionen der Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung, Bestand am 31. März 1906
- 187 Großherzogl. Badische Staatseisenbahnen: Verzeichnis der Personal-, Eilgut-, Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen, Stand am 1. Januar 1916
- 188 Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen: Verzeichniss und Zeichnungen der Personen- und Güterwagen, aufgestellt 31. März 1894, München 1894
- 189 Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Verzeichnis des Güterwagen-Parkes der Kgl. Bayerischen Staats-Eisenbahnen, Berlin November 1894
- 190 Kaiserliche General-Direktion: Verzeichniss I der Personen- und Gepäckwagen bzw. Verzeichniss II der bedeckten-offenen Güterwagen für Haupt- und vollspurige Nebenbahnen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Bestand vom 1. April 1899, Strassburg 1899

- 191 Großherzogliche General-Eisenbahndirektion: Bildliches Verzeichnis des Wagenparkes, Band I Personen- und Gepäckwagen, Schwerin 1910, Band II Güterwagen, Schwerin 1912
- 192 Oldenburgische Staats-Eisenbahnen: Wagenverzeichnis, I. Theil: Personen-, Gepäck- und Postwagen bzw. II. Theil: Güter- und Privatwagen, Bestand vom 1. Januar 1899, Oldenburg 1899; Oldenburgische Staats-Eisenbahnen: Wagenverzeichnis, II. Theil: Güter- und Privatwagen, Bestand vom 1. April 1914, Oldenburg 1914
- 193 Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen ..., Band I. Vollspurige Personen-, Zugführer-, Gepäckbeiwagen und Eilgutwagen, aufgestellt 1895
- 194 Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen ..., Band II. Vollspurige Güterwagen und Privatgüterwagen, aufgestellt 1895
- 195 Königlich Württembergische Staatseisenbahnen: Illustriertes Wagenpark-Verzeichnis, Stuttgart 1889
- 196 K. Württ. Staatseisenbahnen: Bildliches Verzeichnis der Wagen, Teil III. Arbeits- und Bahndienstwagen, Stand am 1. April 1911
- 197 K. Bayerische Staatseisenbahnen: Güterwagenvorschriften des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes nebst Ausführungsbestimmungen für die K. Bayerischen Staatseisenbahnen, Gültig vom 1. November 1913, Ausgabe 1913, München 1913
- 198 Deutscher Staatswagenverband: Güterwagenvorschriften, Gültig vom 1. April 1911, Ausgabe 1911, Berlin 1911
- 199 Deutsche Reichsbahn: Güterwagenvorschriften, Gültig vom 1. August 1927, München 1927
- 200 Programme zur Arbeitsbeschaffung durch Siedlungsprojekte, Wohnungsbau, Straßen- und Autobahnbau (benannt nach Fritz Reinhardt, 1933 bis 1945 Staatssekretär im Reichsfinanzministerium)
- 201 Walter Höer: Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, Leipzig 1958
- 202 Deutsche Reichsbahn: Güterwagenvorschriften, Teil I Güterwagendienst im Binnenverkehr, Gültig vom 1. Januar 1952 an, DV 754, Dresden 1952, S. 69 bis 71
- 203 siehe z. B. <http://www.bahndienstwagen-online.de/bahn/BDW/BDW/verwendzweck.html>, zuletzt abgefragt am 30. Mai 2016
- 204 Deutsche Bundesbahn, Güterwagenvorschriften, Teil I Güterwagendienst im Binnenverkehr, Gültig vom 1. Oktober 1952 an, DV 754, München 1952
- 205 Verfügung DB, EZA Minden, 2812 Fuw 4/51 vom 5. Juli 1951
- 206 Deutsche Bahn AG: Nebenfahrzeuge, Bauart und Instandhaltung (RiL 931.0000 A03), gültig ab 15. April 2008; Grundsätze
- 207 Eberhard von Olshausen: Das neue Kennzeichnungssystem für die Güterwagen, in Die Bundesbahn (1964) 23; DB HW: Rundschreiben WI 1 Vw (Aaa), Güterwagen der Deutschen Bundesbahn, Abschnitt I, Gattungsbuchstaben nach den UIC-Grundsätzen (Auszug aus Anhang I der neuen GWV I – D 753 – gültig vom 1.10.1968 an), in Anlage zum Rundschreiben der HW vom 21. Juli 1967
- 208 Kennzeichnung der DB-Güterwagen, Stand Januar 1980, in Sonderdruck zu DB Kundenbrief Nr. 4/1980
- 209 Neue Güterwagen-Kennzeichnung und -Nummern (Stand 18.11.1988), in DB Kundenbrief Nr. 1/1989
- 210 Quelle: DB-Schenker: Unsere Güterwagen, Mainz 2009
- 211 DB-Schenker, Unsere Güterwagen, Mainz 2009 (mit Korrekturen offensichtlicher Fehler durch den Verfasser)
- 212 DB-Schenker, Unsere Güterwagen, Mainz 2009 (mit Korrekturen offensichtlicher Fehler durch den Verfasser)
- 213 Internationaler Eisenbahnverband: Kennzeichnung der Spezialfahrzeuge, 438-4, 1. Ausgabe vom 1. Januar 2004; OTIF: Einheitliche technische Vorschriften zur Fahrzeugnummer und entsprechende Kennbuchstaben, Kennzeichnung von Eisenbahnfahrzeugen, ETV Kennzeichnung 2015, Anwendbar ab 1.1.2015
- 214 DIN EN 15877-1 Bahnanwendungen – Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen, Teil 1 – Güterwagen, Dezember 2012, S. 26

Stichwortverzeichnis

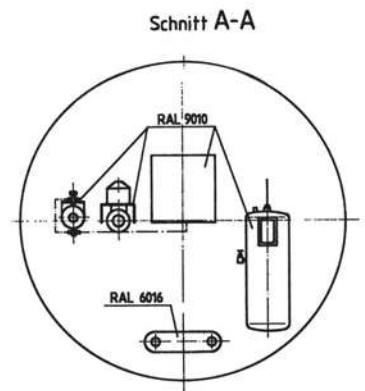
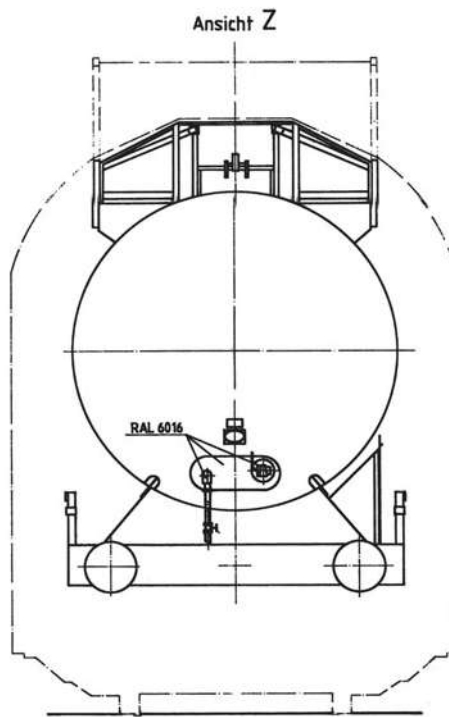
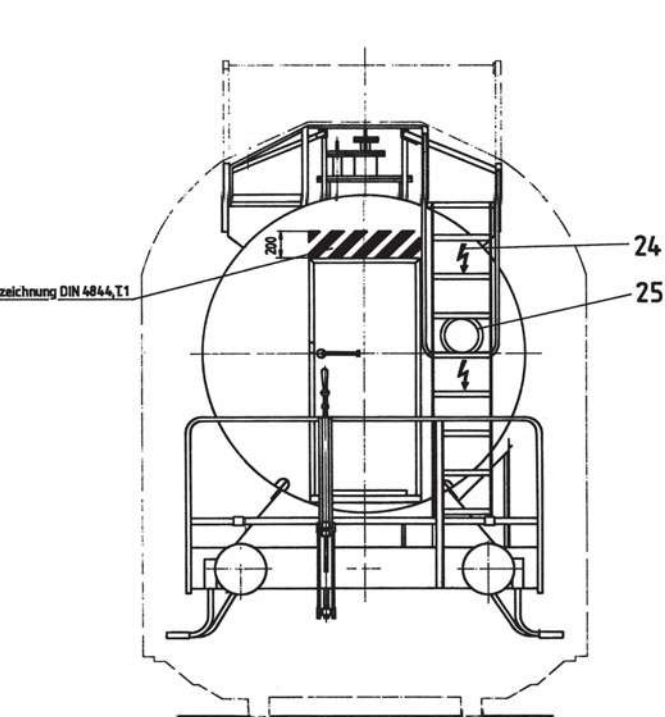
Zum Thema „Anstrich“

Abort	15, 28, 36	Eilgutwagen	18, 19
Abortwände	15, 21, 28	Einheitsfarben	27, 28, 29
Absperrhähne	15, 20, 21, 28, 30, 51	Einheitskesselwagen	44
Achsbuchsen	10, 15, 21	Eisenteile	10, 15, 20, 21, 22, 27, 28, 30
Achsen	22	Farbband, Farbbänderole	36, 40, 52
Aluminium	35, 49	Farbkarte, Farbtonkarte	28, 29, 30
Anbauteile	49	Farbregister	6, 36
Auslöseventil	15, 20, 21, 28, 30	Farbstoffe	9
Austauschbauzeichnungen	31	Flachwagen	10, 49, 53
Bahndienstwagen	6, 24, 25, 33, 34, 40, 41, 53	Füllventile	15, 21
Behälter, Behälterwagen	6, 20, 22, 33, 35, 37, 44, 52	Fußböden	15, 21, 27, 28, 30, 36, 43
Behelfspersonenwagen	15, 32	Fußtritte	10, 15, 21
Belastungswagen	53	Gasbehälter	10
Bergbremswagen	53	Gegengewichtswagen	53, 56
Bierwagen	11, 13, 19	Gegenüberstellung	19, 31, 37
Blechdächer	28, 32, 43	Gepäckraum	15, 21, 28, 36
Blechverkleidung	15	Gepäckwagen	5, 6, 10, 15, 20, 21, 26, 28, 31, 32, 36, 44
Bodenfläche	11	Gerätewagen	6
Bremsabsperrrhähne	52	Griffe	15, 20, 21, 28, 30, 32, 36, 37, 43, 51, 52
Bremsbauart	22, 30, 44, 46	Großbehälter,	
Bremse	10, 20, 22, 29, 49	Großcontainer	46, 44
Bremserhaus, Bremserstand	15, 20, 33, 35, 39, 43	Gütertriebwagen	31
Bremsgehänge	30	Güterwagendecken	31
Bremsgestänge	37, 43	Güterzuggepäckwagen	5, 20, 26, 28, 31, 32, 36, 44
Bremshandräder	49, 51	Handbremse	48, 49, 52
Bremsteile	21, 30	Haupthähne	15, 21
Bremsumsteller,		Haus-Haus-Verkehr	44
Bremsumstelleinrichtung	36, 49, 51	Heimatstation	15
Bundeswehr	53	Heizkesselwagen	30
Dach, Dächer	14, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 40, 41, 43, 45, 46, 48, 50, 51, 53, 55	Heizleitung	26, 27, 28
Dachbezüge	30, 31	Heizölwagen	53
Dachdecke	27, 43, 46	Hilfsgerätewagen,	
Dampfheizeinrichtung	21	Hilfszugwagen	20, 56
Decken	15, 21, 27, 28, 35, 36	Holzteile, Holzverkleidung	15, 27
Deckenmasse	23, 24	Holzwagen	21, 28, 30
Deckleisten	10, 15	Hundeabteil	21
Dienstabteil	6, 15	Innenanstrich	32, 35, 36, 39, 40, 49, 50, 54
Dienstgüterwagen	6, 24, 33, 40, 53, 54, 56	Inter-Cargo-Express	51
Dienstraum	28	Kanten	10, 15, 20, 21, 53
Dienstvorschrift	14, 15, 20, 30, 31, 35, 42	Kastenrungen	21
Dienstwagen	1, 4, 5, 6, 7, 24, 33, 40, 42, 53, 56	Kastenstützen	30, 52
Drehgestelle	15, 28, 36, 37, 43, 48, 49, 51, 54	Kessel Kesselwagen	6, 20, 22, 32, 33, 35, 36, 37, 39, 44, 46, 48, 49, 52, 53, 56
Drehgestellwagen	20	Klimaschneepflüge	53
Drehschemel	21, 27, 28, 30, 43	Kopfschwellen	13, 16, 21
Druckgaskesselwagen	37, 40, 52	Kopfstück	48
Druckluftbehälter	43	Kranmannschaftswagen	56
Druckluftbremse	26, 29, 43	Kranschutzwagen	53, 56
Eckwinkel	10, 15, 21	Kranwagen	6, 24, 25, 33, 40, 41, 53, 56, 57
Eichfahrzeug, Eichwagen,		Kreisfläche	10
Eichgerätewagen	6, 56	Kriegsgüterwagen	31

Bildzeichen	59, 62, 103, 107, 121, 141, 142, 152, 153, 162, 164, 186	Einzellasten	113, 142
Bizone	114, 115, 116	Einzelwagen	160, 203
BN 11009	157	Eisenbahn-Bundesamt	161
Bodenfläche	62, 65, 77, 80, 83, 88, 99, 105, 112, 113, 121, 139, 141	Erdleitungsverbindung	157
Bogenhalbmesser	153	Erzbeförderung, Erzverkehr	102, 111, 119, 129, 139, 145
Bremsanschriften	92, 104	EUROP	127, 135, 136, 137, 140, 142
Bremsbauart	63, 73, 88, 107, 114, 133, 142, 144, 146, 147, 153, 162	Fabrikschild	66, 67, 68, 69, 72
Bremsbezeichnung	89	Fährbootwagen,	
Bremse	62, 73, 97, 101, 107, 112, 122, 132, 133, 142, 146, 147	Fährverkehr	95, 99, 100, 101, 108, 118, 122, 128, 132, 139, 141, 154
Bremsgewicht	99, 105, 106, 121, 132, 141, 147, 155	Fahrzeugtransport	139
Bremskennzeichen	147, 154	Fahrzeugumgrenzung	113
Bremsklotzsohlen	162, 163	Farbgebung	153
Bremsuntersuchung	88, 89, 92, 142, 146	Fernwirkung	63, 101, 154, 162
British	114, 154	Festlegeeinrichtungen	155, 157, 162
Brit-US-Zone	114, 115, 116, 136, 140, 183	Feststellbremse	163
Dampfheizleitung	101, 102, 118, 128, 139, 148	Fremdgüterwagen	137, 140
DB Cargo	158, 159	Gasbehälter, Gasinhalt	62
DB-Zeichen	141, 153, 155, 158, 159, 184	Gattung	69, 80, 85, 88, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 111, 114, 115, 117, 130, 135, 136, 138, 140, 152, 156, 159, 192, 207
Deutsche Demokratische Republik	117	Gattungsbezeichnung	63, 66, 67, 68, 69, 87, 100, 104, 117, 127, 130, 149, 150, 151, 160, 191, 192, 195, 199, 203
Dichtheit	145	Gattungsbezirke	92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 111, 113, 114, 117, 135, 136, 137, 138, 140
Dienstgüterwagen	95, 117, 140, 191, 192, 194, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 204, 205, 206, 207	Gattungsbuchstaben	94, 130, 147, 148, 160, 161, 193
DIN 1451	75, 99, 103, 104, 121, 141, 144, 157, 158, 159, 163	Gattungskennzahl	161
Direktion, Direktionsbezirk	66, 68, 90, 91, 92, 94, 95, 113, 157, 174, 183, 184, 192, 199, 200	Gattungsnummer	117, 118, 119, 130, 198
DR-A-Wagen	116, 137, 140	Gattungsschlüssel	130, 132, 152, 160, 161
Drehgestelle	62, 145, 200	Gefahrentafel, Gefahrzettel	182, 186
Drehgestellwagen	62, 107, 148, 154, 156	Gelenkwagen	160
Drehzapfenabstand	107, 113, 122, 133	Gepäckwagen	62, 68, 70, 87, 104, 109, 163, 197
Dreieck	61, 111, 113, 126, 147, 154, 162, 179	Gesamtlänge	121, 132, 141, 142
Druckluftbremse	63, 73, 96, 98, 104, 107, 128, 147, 154	Gesamtradstand	62
EBA	160, 161	Gewährleistung	73
EBA-Kennnummer	161	Gleitlager	106
Eckstreifen	63, 96, 107, 122, 132, 142, 147, 154	Gorny Slask	95, 175
Eigengewicht	60, 62, 65, 66, 67, 68, 69, 77, 83, 88, 99, 102, 104, 106, 112, 113, 119, 121, 129, 132, 141, 142, 154, 155, 191	Großgüterwagen	98, 99, 105, 106, 111
Eigentumsbezeichnung	60, 63, 64, 65, 67, 68, 75, 77, 81, 82, 83, 84, 85, 91, 93, 94, 95, 111, 113, 116, 117, 136, 140, 158, 174	Gruppenzeichen	100, 117, 118, 127, 131, 138, 147, 155
Eigentumsdirektion	64, 67, 68, 73, 88, 89, 91, 191, 199, 202	Gütertriebwagen	102, 109, 110, 119, 129, 139
Eigentumsmerkmale	64, 73, 76, 78, 82, 83, 84, 85, 93	Güterwagenbauart	103, 192, 196, 197, 198, 199, 200, 202, 203, 204, 207
Eigentumsvermerk	86	Haftpflicht	122
Eigentumsverwaltung	62, 94, 151, 152	Halter	160, 190
Einheitsgüterwagen	132, 147, 154	Handbremse	77, 98, 121, 132, 141, 155
Einsteller	140, 181	Hauptgattungszeichen	69, 70, 80, 86, 87, 100, 101, 117, 193, 194
		Hauptluftleitung	154
		Heimatbahnhof	110, 121, 169, 181, 182, 184
		Heimatwagen	73, 107, 108, 121, 132, 141
		Heizleitung	111, 122, 132, 139, 142, 148
		Herkunftsland	113, 114
		Herstellerschild	99, 104

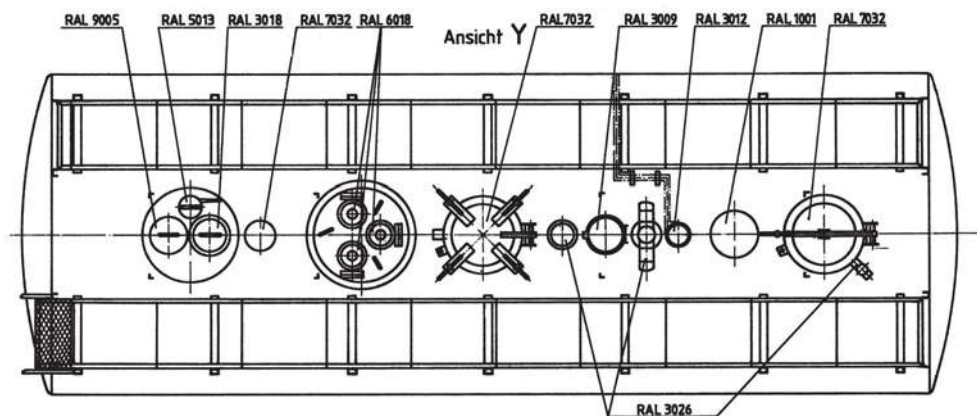
Höchstgeschwindigkeit	87, 127, 132, 152, 157, 203, 204, 205, 206, 207	Lenkachsen	62, 107, 152
Hoheitszeichen	93	Lenkachszeichen	88, 106, 122, 133
Identifizierung	59, 89, 99, 114, 155, 192	Löwe	66
International einheitliche		Luftbremse	70, 87, 100, 101
Kennzeichnung	131, 147, 155	Luftdruckbremse	62, 73, 89, 107
Kanaltunnel	161	Luftdruckleitung	62, 73, 87, 100, 101
Kemler-Zahl	182, 186	LZB-Strecken	157
Kennbuchstaben	131, 148, 149, 150, 152, 155, 160, 161	Mannschaftstransport	99, 117, 118
Kesselwagen	91, 100, 117, 118, 121, 122, 128, 131, 132, 133, 138, 141, 160, 165, 167, 169, 170, 174, 176, 178, 179, 180, 181, 183, 184, 186, 187, 190, 198, 205	Metergewicht	62, 108, 122, 132, 141
Kesselwagenleitstelle	180, 181	Mietwagen	121, 131, 132, 181
Klotzdruckschilder	104	Militärtransporte	62, 65, 66, 73, 105, 106
Kontrollziffer	152, 157, 204, 205, 206	Mineralölkesselwagen	168, 170, 171, 173, 179, 180
Kreideanschriften	60, 65, 66, 67, 68, 71, 73, 77, 81, 90, 113, 122, 141	Mittelachse	61, 62
Kreisfläche	61, 73, 130, 131, 151, 154, 155, 157, 158	Mittelpufferkupplung	154, 155
Kreuz	88, 113, 114, 116, 122, 145	Nächste ZwBrUnt	146
Kriegsmaßnahmen	111	Nebengattungszeichen	70, 87, 95, 97, 100, 101, 108, 111, 117, 191, 194
Krone	63, 64, 65, 75, 81, 82, 83, 84, 91, 92, 93	Nebenzeichen	95, 99, 100, 101, 112, 116, 118, 127, 128, 130, 131, 138, 139, 180, 181
Kühlwagen	100, 102, 109, 117, 118, 122, 128, 132, 138, 142, 144, 146, 148, 151, 152, 156, 169, 187	Neubauwagen	137, 154, 158
Ladefläche	70, 86, 87, 100, 101, 102, 119, 128, 129, 132, 139, 148, 155	Normungszahlenreihe	103
Ladegewicht	60, 61, 62, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 77, 80, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 95, 100, 101, 102, 106, 110, 112, 113, 116, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 137, 138, 139, 141, 142, 146, 147, 148, 169, 191	Nummern	92, 137, 152, 174, 175, 183, 193, 201, 204, 205
Ladegut	122, 132, 133, 142, 170, 181, 183, 184, 186	Nur für Übergangszettel	112, 154
Ladekapazität	59, 71, 75, 77, 84, 104, 111, 113	Oberschlesien	95, 175
Ladelänge	67, 68, 69, 70, 80, 88, 99, 100, 101, 102, 105, 106, 112, 116, 118, 119, 121, 128, 129, 132, 138, 139, 141, 148	OPW	127, 132, 133, 135
Lademaßüberschreitung	161	Ordnungsnummer	60, 61, 62, 117, 121, 122, 198
Laderaum	105, 106, 125, 132, 142, 162, 169	OSShD	127, 131, 152, 155
Länderkennzeichen	160, 190	Österreich	61, 111
Länge über Puffer	106, 112, 114, 152	Personenbeförderung	87
Lastgrenzen	104, 113, 122, 132, 133, 141, 147, 148, 155, 157, 164, 186	Personenwagenbauart	203, 204, 205
Lastgrenzraster	125, 127, 131, 141, 142, 146, 155, 157, 161	Pfeilwagen	116, 137
Lastwechsel	104	Piktogramme	59, 153, 154
Leigeneinheit	102, 109, 110, 119, 128, 139, 145	Planen	89, 159, 160
Leitungswagen	73, 107	Polen	137, 140
		Privatbahn,	
		Privatbahngüterwagen	73, 78, 92
		Privatgüterwagen	62, 68, 92, 94, 95, 122, 132, 137, 140, 142, 154, 155, 165, 169, 174, 175, 177, 178, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190,
		Privatwagen	62, 91, 92, 94, 95, 117, 121, 122, 132, 133, 137, 140, 141, 142, 157, 180, 181, 190
		Pufferhülse	131
		P-Zeichen	62, 121, 122, 132, 133, 141, 142, 165, 168, 169, 170, 179, 181, 184, 187, 189, 190
		Radsätze	113, 144, 197
		Radstand	61, 62, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 77, 88, 89, 107
		Rahmen	62, 116, 125, 130, 136, 138, 147, 153, 157, 179, 180, 181, 184, 190, 195, 196, 203
		Railion	159, 160

Rauminhalt	170, 179, 185	Übergangsfähigkeit	59
Revision	60, 61, 146	Übernahmedatum	77
Revisionsraster	125, 146, 147, 157	UIC	131, 132, 142, 147, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 157, 199, 207
Ringfederpuffer	107, 122, 131, 133, 142	Umsetzverkehr	112, 122
RIV	114, 115, 116, 121, 122, 124, 127, 128, 130, 132, 135, 140, 141, 146, 147, 151, 152, 153, 154, 157, 160, 174, 181	Umsetzwagen	95, 101, 107, 139
RIV-Zeichen	115, 116, 121, 124, 132, 141, 147, 153, 154	Untersuchung	62, 73, 111, 122, 125, 130, 132, 133, 140, 142, 146, 157, 181
Saar	95, 116, 174	Untersuchungsschilder	59, 140, 161
Schablonen	59, 91, 113, 121, 141, 158	Untersuchungswerkstätte	73
Schatten	73, 84, 109	USA-X	137
Scheibenbremsen	162	USSR, USSR-Zone	114, 115, 117, 125
Schenker	159, 160, 163	USTC, USTC-Wagen	116
Schilder	59, 104, 181, 184, 186, 191	Vakuumisolierung	190
Schildlager	104, 133	Verbandsgüterwagen	91, 98
Schmalspurwagen	62, 94, 117, 152, 156, 193, 197	Verbotszeichen	162
Schmierraster	62, 77	Vereinbarungsraster	132, 157, 161
Schmierung	62, 77, 122, 133, 142	Vereinfachung der Anschriften	111
Schriftarten	74, 80, 83, 99, 102, 103, 159, 163, 164	Vereinslenkachsen	62, 88, 89, 105, 106, 107
Schriftform	75, 121, 158	Versuchsgüterwagen	114, 138
Schrifttype	74, 77, 80, 83, 84, 103	Verwaltungszeichen	116
Schüttgutwagen	98, 131, 132, 145, 149, 150, 155, 159, 160, 162, 163, 178	Vorsichtswagen	178
Schwerlastwagen	117, 118	Wagenbegrenzung	161
Schwerwagen	108, 122, 132, 141	Wagendecken	89
Serien- und Gattungsbezeichnung	63, 78, 85, 86	Wagenecken	61, 63
Serienbezeichnung	78, 80	Wageneinheiten	160, 163
Serienbuchstaben	60, 63, 77, 82, 85, 86	Wagenlänge	62, 106, 155
Sonderarbeiten	153	Wagenteile	65, 71, 77, 88
Spezialstahl	125, 133, 147, 154	Wappen	59, 63, 66, 75, 77, 81, 91, 92, 93
Spezialwagen	61, 62, 68, 69, 71, 73, 86, 88, 89, 107, 137, 169	Wärmeschutzwagen	95, 100, 138, 165
Spurwechselradsätze	162	Warnzeichen	162, 163, 164
Standardgüterwagen	132, 147, 154	Werbung	104, 109, 165, 176, 181, 185
Stationswagen	71, 73, 86, 89, 92, 107	Werkstätten	60, 62
Stelltag	122, 132	Werkstättenkurzzeichen	157
Sterne	111, 157, 187	Werkwagen	189
Streckenklassen	121, 125, 146, 147	Wiededatum	77, 108, 133, 142, 154
Stückgut-Schnellverkehr	109, 110, 145	Zone Fr	114, 115, 116, 140, 183
Südwestdeutsche Eisenbahnen	115, 116	Zonenkennzeichen	114, 115, 116, 137
Tankcode	190	Zugartwechsel	104
TEN-RIV	160	Zwangsbelüftung	186
Tragfähigkeit	61, 62, 66, 67, 68, 69, 72, 73, 77, 83, 86, 88, 89, 106, 112, 113, 121, 125, 132, 133, 138, 141, 142, 146, 147, 191		
Transitwagen	62		
Transitzeichen	62, 87, 116		
Trapezfläche	157		
Trophäe	114		
Tschechoslowakei	140		
TSI	160		



Bemerkungen:

Beschriftung in fetter Engschrift BN 11009, wenn keine Einzelteilzeichnungen vorliegen (Schrifthöhe je nach Platzverhältnissen)



RAL 0019	RAL 3000	RAL 9010	RAL 7032	ohne Anstrich	RAL 1007
Untergestell einschließlich Beschlagteile, Bühnengeländer, Leiter, Zug- u. Stoßeinrichtung, Laufwerk, Zeichen u. Beschriftung, wenn die Farbe nicht besonders vermerkt ist (bei hellem Grund)	Griffe: der Luftabsperreinrichtung, der Lösevorrichtung, der Kurbel des Lastwechsels, Zeichen u. Beschriftung, wenn die Farbe nicht besonders vermerkt ist (bei hellem Grund)	Zeichen u. Beschriftung, wenn die Farbe nicht besonders vermerkt ist (bei dunklem Grund) Tank innen	Tank außen	Trittraste, Gitterraste	Handkurbel der G-P Umstellvorrichtung (Kugelgriff)

Anstrich: Neubau: Technische Fertigungsbedingungen TL 918 300/2 (Anstrich von Güterwagen)
Unterhaltung: DS 984, Teilheft 12 (G), Anlagen und Arbeitsanweisung der ZW

Verwendbar für BdW 800 (Übungs-kassetwagen)		BZA Minden/W den 01. 1984		7Fwb 800. 0.11.000.001	
		Ausgabe 01 Datum 12.83			
		Maße ohne Toleranzangabe		Maßstab 1:20	
		Datum Name			
		Bearb. 12.83		Anstrich	
		Gepr. 01.84		Anstrich	
		Norm. 02.84		Anstrich	
				Anstrich und Anschriften	
				Blatt 01 01 Bl.	
Zust.	Änderung	Datum	Name	Urspr.	Erst u.

Der letzte Band der Trilogie über den Anstrich und die Bezeichnung von Schienenfahrzeugen ist der Band über Güter- und Bahndienstwagen. Wie bei den anderen Bänden werden auch hier Farbgebung und Beschriftung dieser Fahrzeuge anhand amtlicher Unterlagen und offizieller Quellen der Bahnverwaltungen behandelt. Dabei sind nicht nur die staatlichen Eisenbahnen der Länder, des Deutschen Reichs, der DDR und der Bundesrepublik Deutschland, sondern auch die früheren, später verstaatlichten Privateisenbahnen und die Deutsche Bahn AG berücksichtigt. Dabei werden auch die Vorschriften für Privatgüterwagen eingehend behandelt. Mit aufgenommen sind schließlich die Dienstwagen der Verwaltungen. Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung des Anstrichs und der Anschriften über den gesamten Zeitraum von 1864 bis heute. Außerdem werden die Gattungszeichen der Güter- und Dienstwagen in verschiedenen Epochen der Eisenbahngeschichte dargestellt, Güterwagen mit den typischen Anschriften gezeigt und die gebräuchlichen Anschriften tabellarisch aufgelistet. Ein Abkürzungs- und ein Literaturverzeichnis sowie ein Sachregister ergänzen das Werk.



Mecklenburg-Schwerin



Kühlwagen

railion

ISBN 978-3-8375-1650-0



€ 39,95 [D]

MIBA
DIE EISENBahn IM MODELL

KLARTEXT