

# Warum ein Lokomotivverzeichnis?

Die Betriebsnummern von Lokomotiven üben schon lange einen ganz besonderen Reiz aus, sind sie doch die Identität, so etwas wie der „Name“ einer jeden Maschine. Kaum ein Eisenbahnfreund, der nicht die wichtigsten Baureihen kennt und diesen nicht zumindest im Geiste ein Bild und bestimmte wichtige Merkmale zuordnen kann. Aber auch mit einzelnen Betriebsnummern verbinden viele Menschen bestimmte Vorstellungen – häufig auch persönliche Erinnerungen. Wer erinnert sich nicht an persönliche Begegnungen mit einzelnen Lokomotiven, wenn so bekannte Nummern wie z.B. „01 150“ oder „18 201“ genannt werden? Aber auch ein eher „handfestes“ Interesse gibt es an den Betriebsnummern der Lokomotiven – erwähnt seien hier die Schildersammler, bei denen zahlreiche Lokschilder von häufig auch seltenen Maschinen, die schon längst den Weg allen alten Eisens gegangen sind, überlebt haben. Und selbst für Nachgüsse von Schildern scheint ein nicht unerheblicher Markt zu existieren – das Interesse an den Lokomotivnummern ist also offensichtlich relativ groß.

Immer wieder stößt man auf einzelne Lokomotivnummern: Beim Blick ins Familienfotoalbum, in dem auf einem Bild eine Lokomotive im Hintergrund zu sehen ist. Oder bei einem Film im Fernsehen, der vielleicht in den 50er Jahren gedreht worden war. Und fast schon unwillkürlich stellt sich einem die Frage: „Was mag wohl aus dieser Lokomotive geworden sein? Wie lange war sie noch im Einsatz, wann wurde sie ausgemustert?“ Für die meisten Lokomotiven können diese Fragen beantwortet werden, doch die Antwort zu finden, ist nicht immer ganz einfach. Meist sind solche Informationen auf die verschiedensten Quellen verteilt, die man auch erst einmal finden muss. Nicht selten kann man sich „dunkel“ erinnern – über die Lokomotive habe ich doch mal was gelesen. Aber wo? In einem Sonderheft, in einer regulären Zeitschrift, in einem Buch oder auf einer Internetseite? Und schon beginnt die Suche, bei der man auf viele interessante und längst vergessene Artikel stößt – nur der gesuchte ist halt nicht darunter ...

Speziell für denjenigen, der die wichtigsten Informationen zum Lebenslauf einer jeden Lokomotive sucht, ist diese neue, von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG e.V.) herausgegebene Reihe gedacht. Die ersten vier Bände werden die Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn (nach Einführung des neuen Nummernplans von 1925), der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn der DDR behandeln – weitere Bände zu anderen Bahnen sollen folgen. Neben den Fahrzeuglisten, in denen für jede Maschine ihr „Lebenslauf“ angegeben wird, gibt es zu jeder Baureihe eine kurze Erläuterung mit den wichtigsten technischen Daten sowie Fotos, die die Maschinen im Portrait zeigen. Dabei wurde auf die Aus-

wahl aussagekräftiger Aufnahmen Wert gelegt – schon bekannte Aufnahmen in guter Qualität (insbesondere von den DLA-Fotografen) wurden daher weniger guten aber unveröffentlichten Fotografien vorgezogen.

Die in diesem Buch veröffentlichten Informationen wurden in jahrelanger Arbeit zusammengetragen – den „Grundstein“ zu legen half dabei ganz besonders Oskar Pieper, dem ich daher zu großem Dank verpflichtet bin. Im Laufe der Zeit war es häufig möglich, noch existierende Zweifelsfälle zu klären, tauchten doch immer wieder neue Informationen auf, die mir von zahlreichen Korrespondenzpartnern dankenswerterweise zur Verfügung gestellt wurden. Ganz besonders bedanken möchte ich mich außerdem bei Klaus Sykora, Wolfgang Fiegenbaum und Paul Spencer, die das Manuskript zu diesem Buch korrektur gelesen und durch ihre zahlreichen konstruktiven Anmerkungen wesentlich zum Gelingen des Projektes beigetragen haben.

## Die Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn

Nach Gründung des Deutschen Reiches 1871 beabsichtigte Otto von Bismarck in seiner Funktion als Reichskanzler die im Besitz der vormals selbstständigen deutschen Bundesstaaten befindlichen Eisenbahnen (die später so genannten „Länderbahnen“) in das Eigentum des Reiches zu überführen und in einer einzigen „Reichseisenbahn“ zusammenzufassen. Diesen Bemühungen war allerdings kein Erfolg beschieden – erst nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg wurden aufgrund von Vorgaben in der „Weimarer Verfassung“ vom 11. August 1919 mit Wirkung zum 1. April 1920 die Reichseisenbahnen gegründet, in die die Bahnen der Länder Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg-Schwerin, Hessen und Oldenburg eingebracht wurden.

Da die Reichseisenbahnen einen wesentlichen Anteil der im Versailler Vertrag geregelten Reparationszahlungen übernehmen sollten, wurden sie 1924 in die privatwirtschaftlich organisierte „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ (DRG) überführt. Erst 1937 wurde sie wieder eine Reichsbehörde und in „Deutsche Reichsbahn“ (DRB) umbenannt.

Der Lokomotivpark der jungen Reichseisenbahnen bestand naturgemäß zunächst aus den von den Länderbahnen übernommenen Fahrzeugen, die später durch zahlreiche Neubauten – den so genannten „Einheitslokomotiven“ – ergänzt und zum Teil abgelöst wurden. Außerdem wurden später weitere Maschinen von übernommenen Bahnen in den Bestand integriert: Zunächst wurden einige kleinere Privatbahnen übernommen, wobei „klein“ eigentlich das falsche Attribut für solche Bahnen wie die Lübeck-Büchener Eisenbahn ist, doch

in Relation zur Größe der Reichsbahn als durchaus richtig angesehen werden muss. Dem gegenüber steht die ab 1938 erfolgte Integration ganzer Staatsbahnen wie die der Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) oder der Polnischen Staatsbahnen (PKP) aufgrund von Annexionen und kriegerischen Auseinandersetzungen.

## Lokomotiven der Länderbahnen

Nach dem Übergang der Länderbahnen auf die „Reichseisenbahnen“ bzw. die Deutsche Reichsbahn begann man mit den Planungen zur einheitlichen Nummerierung der Lokomotiven. Jede Länderbahn hatte für ihre Maschinen ein eigenes Bezeichnungssystem verwendet, so dass ein Übergang von Lokomotiven der einen ehemaligen Länderbahn zu einer anderen immer mit Schwierigkeiten verbunden war. Aus diesem Grund war von der Reichsbahn ein Nummernschema entworfen worden, welches Lokomotiven ähnlicher Bauart einer eindeutigen Baureihennummer zuordnete und Unterbauarten durch die Vergaben von Ordnungsnummern in unterschiedlichen Nummernbereichen unterschied.

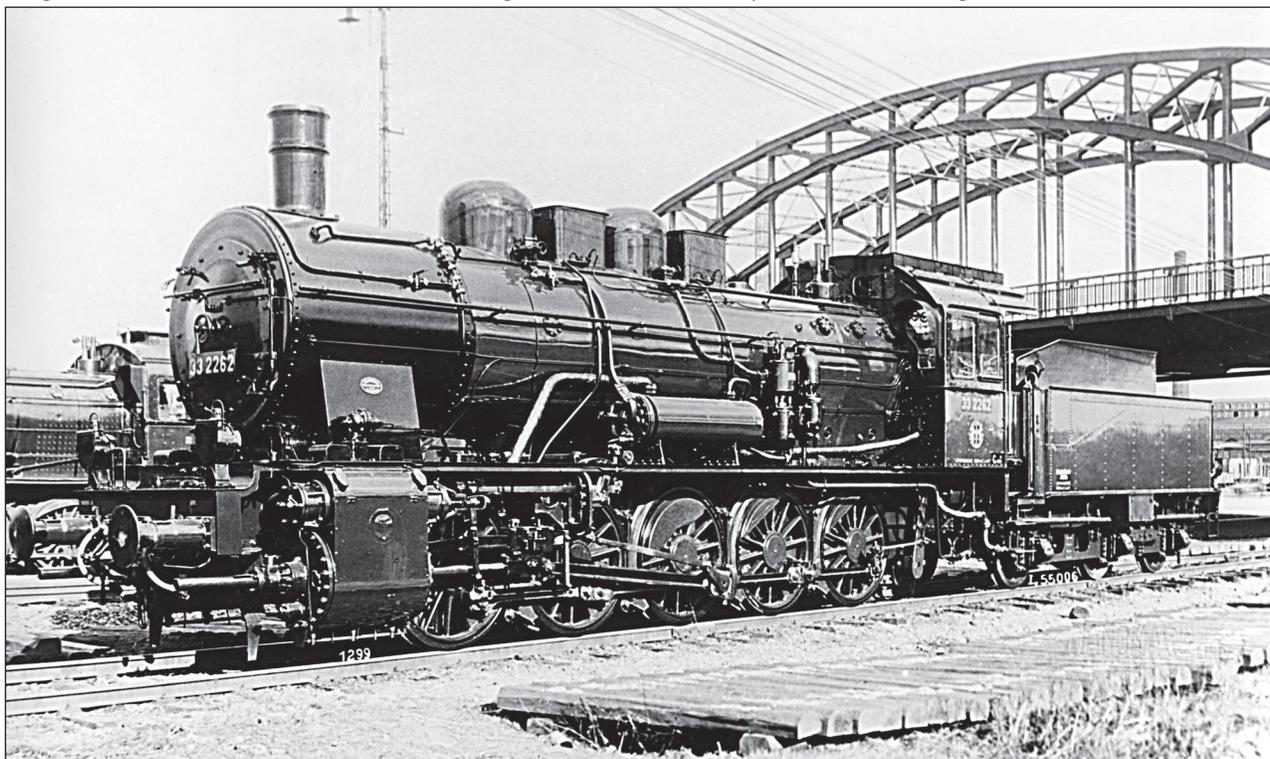
Im Laufe des Jahres 1922 erfolgte die Inventarisierung des vorhandenen Lokomotivparks, so dass im Januar 1923 vom Eisenbahn-Zentralamt der „Plan für die Umzeichnung der Reichsbahn-Dampflokomotiven, 1. Aufstellung“ vorgelegt werden konnte. Dieser als „1. vorläufiger Umzeichnungsplan“ bezeichneten Aufstellung folgte am 25. Juli 1923 der „2. vorläufige Um-

zeichnungsplan“, der sich von dem ersten im Wesentlichen durch geänderte Baureihennummern unterschied. Der zwischen September 1925 und Februar 1926 aufgestellte endgültige Umzeichnungsplan – meist auch als „Endgültiger Umzeichnungsplan 1925“ bezeichnet – enthielt nicht nur zahlreiche kleinere Korrekturen, sondern berücksichtigte auch die seit 1922 erfolgten Ausmusterungen und Indienststellungen. Doch auch dieser Plan war nicht fehlerfrei, so dass in den Jahren 1926/27 in den „Mitteilungen des Eisenbahnzentralamtes“ noch mehrere Korrekturseiten veröffentlicht wurden. Die Umzeichnung der Länderbahnlokomotiven begann im Jahr 1926.

Für die Recherchen zu dieser Buchreihe lag dem Autor ein Exemplar des „1. vorläufigen Umzeichnungsplanes“ vor.<sup>1</sup> Ob noch ein Exemplar des „2. vorläufigen Umzeichnungsplanes“ existiert, ist leider nicht bekannt.<sup>2</sup> Auch Fritz Schadow hatte Daten aus dem „2. vorläufigen Umzeichnungsplan“ veröffentlicht, doch da er sich auf die Angabe von Abweichungen zum Endgültigen Plan beschränkt hatte, konnten diese Angaben nur eingeschränkt verwendet werden. Die in den nachfolgenden Übersichten angegebenen Daten aus diesem 2. vorläufigen Plan müssen daher mit einer gewissen Vorsicht betrachtet werden: Sie wurden zwar nach bestem Wissen aus den vorhandenen Quellen extrahiert, doch ob

- 1 Aus der Sammlung des DLA-Fotografen Werner Hubert.
- 2 Für die nachfolgenden Übersichten musste daher auf Aufzeichnungen von Oskar Pieper zurückgegriffen werden, nach dessen Aussagen Carl Bellingrod ein solches Stück besessen haben soll.

Nachdem im Januar 1923 der „Erste vorläufige Umzeichnungsplan“ für die Lokomotiven der Reichsbahn fertiggestellt worden war, wurden die zahlreichen von der Lokomotivindustrie neu gebauten Lokomotiven mit Betriebsnummern nach diesem Plan ausgeliefert – so wie die in Hannover-Linden festgehaltene 33 2262, die später in 57 3262 umgezeichnet wurde.



sie wirklich in allen Fällen mit den Angaben in dem offiziellen Dokument übereinstimmen (insbesondere bei den in den 20er Jahren neu gebauten Lokomotiven) ist nicht immer sicher.

Wie bereits angedeutet, war der wichtigste Unterschied zwischen dem ersten und zweiten vorläufigen Umzeichnungsplan die unterschiedliche Zuordnung der Lokomotiven zu den verschiedenen Baureihen. Während z.B. im zweiten Plan die Baureihen 01 bis 11 für später zu beschaffende Neubau-Schnellzuglokomotiven vorgesehen waren, war im ersten Plan die Umzeichnung der preußischen S 10 in die Baureihe 01 vorgesehen. Aber auch die preußische P 8 wurde nicht als Personenzuglokomotive eingereiht, sondern fand sich mit der Baureihenbezeichnung 16 unter den Schnellzuglokomotiven wieder. Merkwürdig ist allerdings, dass in dem erhalten gebliebenen Exemplar des „1. vorläufigen Umzeichnungsplans“ die Baureihen der Tenderlokomotiven mit den Angaben im zweiten vorläufigen bzw. im endgültigen Plan übereinstimmen. Dies widerspricht nicht nur anderen Quellen, die auch für die Tenderlokomotiven abweichende Baureihenbezeichnungen nennen, sondern auch den überlieferten Bilddokumenten, nach denen die neu gebauten T 20 als Br 77 und noch nicht als Br 95 abgeliefert wurden. Obwohl somit die Angaben zu den Tenderlokomotiven in dem erhalten gebliebenen Exemplar des ersten vorläufigen Umzeichnungsplans zweifelhaft sind (und die Vermutung nahe liegt, dass dieser Teil bereits aus dem zweiten vorl. Umzeichnungsplan) stammt, wurden diese Angaben aufgrund fehlender alternativer Primärquellen in der genannten Form wiedergegeben.

Um die Konfusion aufgrund der verschiedenen Baureihenbezeichnungen in den beiden verschiedenen vorläufigen Plänen gering zu halten, wird in diesem Buch meist nur von „dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923“ gesprochen – und dabei auf die Baureihenbezeichnungen nach dem zweiten vorläufigen bzw. dem endgültigen Plan Bezug genommen. Detaillierte Angaben zu den Unterschieden zwischen den beiden vorläufigen und dem endgültigen Plan finden sich jedoch in den nachfolgenden Kapiteln über die einzelnen Länderbahnen.

## Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen

Keimzelle des badischen Eisenbahnnetzes war die 1840 eröffnete Strecke von Mannheim nach Heidelberg, die ein Bestandteil der im Laufe der Jahre eröffneten so genannten „Badischen Hauptbahn“ war, welche das Großherzogtum Baden in Nord-Süd-Richtung durchzog. Die wohl bekanntesten badischen Eisenbahnstrecken waren aber sicherlich die bis 1873 eröffnete „Schwarzwaldbahn“ sowie die 1887 in Betrieb genommene „Höllentalbahn“. Die ersten Strecken der badischen Hauptbahn waren in 1600 mm-Breitspur ausgeführt worden. Da aber in allen angrenzenden Ländern die Bahnen in Normalspur angelegt wurden, baute man 1854/55 alle bis dahin eröffneten Strecken auf Normalspur um.

Die Bezeichnung der Staatsbahn in Baden lautete zunächst „Großherzoglich Badische Eisenbahn“; mit der Inbetriebnahme weiterer Strecken wurde dieser 1849 in „Großherzoglich Badische Eisenbahnen“ geändert. Seit 1862 lautete die Bezeichnung „Großherzoglich Badische Staats-Eisenbahnen“, 1909 noch einmal geändert

Die badische VIIc 512 trägt bereits die Anschrift „Deutsche Reichsbahn“ und „R.B.D. Karlsruhe“ am Führerhaus – warum sie aber als VIIa beschriftet worden ist, bleibt rätselhaft.



Bad. Gattung	1. vorl. Plan	2. vorl. Plan	Endgültiger Umzeichnungsplan
IIId	10 401-403, 451-454	14 401-403, 451-454	-
IVf	14 201-203, 211-222, 231-242, 251-258	18 201-203, 211-222, 231-242, 251-258	18 201, 211-217, 231-238, 251-256
IVh	14 301-303, 311-319, 321-328	18 301-303, 311-319, 321-328	18 301-303, 311-319, 321-328
IIc	27 1101-1106	36 1101-1106	-
IIa	27 7201-7203, 7211- 7214, 7221-7223	36 7301-7303, 7311- 7314, 7321-7323	-
IIb	27 7231-7235	36 7331-7335	-
IIc	27 7251, 7261-7270, 7271, 7281-7282	36 7351, 7361-7370, 7371, 7381-7382	-
P8	16 2786-2825	38 3786-3825	38 3793-3832
IVe	29 7001-7012, 7021-7025, 7031- 7040, 7041-7055, 7061-7080	38 7001-7012, 7021-7025, 7031- 7040, 7041-7055, 7061-7080	38 7001-7007, 7021-7025, 7031- 7034, 7041-7046, 7061-7073
VIIId	48 901-926	53 901-926	-
VIIa, VIIc	48 8501-8599	53 8501-8599	53 8501-8503, 8508-8512, 8514-8523, 8525-8528, 8534, 8539-8542, 8550-8552, 8556- 8565, 8580-8587, 8597-8598
VIIId	48 8601-8665	53 8601-8665	-
VIIIc	50 6101-6119	55 6101-6119	-
VIIIe	51 701-739, 751-776, 781-785	56 701-739, 751-776, 781-785	56 701-709, 711-738, 751-776, 781-785
G12	53 201-225, 231-272, 281-303, 311-318	58 201-225, 231-272, 281-303, 311-318	58 201-225, 231-272, 281-303, 311-318
Ig	70 101-105, 111-125	70 101-105, 111-125	70 101-105, 111-125
IVd	71 7001-7005	71 7001-7005	-
VIb	75 101-114, 121-136, 141-161, 171-179, 181-195, 201-216, 221-233, 241-258, 261-280	75 101-114, 121-136, 141-161, 171-179, 181-195, 201-216, 221-233, 241-258, 261-302	75 101-114, 121-136, 141-161, 171-179, 181-195, 201-216, 221-233, 241-258, 261-302
VIc	75 401-409, 411-441, 451- 464, 471-473. 481-483, 491- 494, 1001-1023, 1101-1120	75 401-409, 411-441, 451- 464, 471-473. 481-483, 491- 494, 1001-1023, 1101-1120	75 401-409, 411-441, 451- 464, 471-473. 481-483, 491- 494, 1001-1023, 1101-1120
Ib	88 7501-7503	88 7501-7503	88 7501-7503
Ie	88 7511-7515, 7521-7522, 7531-7534, 7541-7549, 7551-7557, 7561-7563	88 7511-7515, 7521-7522, 7531-7534, 7541-7549, 7551-7557, 7561-7563	88 7511-7515, 7521-7522, 7531-7532, 7541-7548, 7551-7555, 7561-7563
Xa	89 501-506	89 501-506	-
IXa	89 8301-8307	89 8301-8307	89 8301-8302
Xb	92 201-232, 241-251, 261- 266, 271, 281-320	92 201-232, 241-251, 261- 266, 271, 281-320	92 201-232, 241-251, 261- 266, 271, 281-320
IXb	97 201-204, 251-253	97 201-204, 251-253	97 201-204, 251-253

Die Umzeichnung der Lokomotivgattungen der Badischen Staatseisenbahnen.

in „Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen“. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und der Abdankung des Großherzogs wurde bis zur Übernahme durch die Reichsbahn der Name „Badische Staatseisenbahnen“ verwendet. In den Fahrzeuglisten dieser Veröffentlichung wird die Bahn einheitlich mit „Grh. Bad. St.-Eb.“ abgekürzt, auch wenn Fahrzeuge erst nach 1918 beschafft worden sind, das „Großherzoglich“ also aus dem Namen bereits gestrichen worden war.

Die Lokomotiven der Badischen Staatseisenbahnen wurden in Gattungs-Familien eingeteilt, die mit rö-

mischen Ziffern bezeichnet wurden. Untergattungen wurden durch kleine arabische Buchstaben gekennzeichnet. Zu den bekanntesten badischen Lokomotivgattungen dürften die 2C1-Schnellzuglokomotiven der Gattung IVh (DRB-Br 18<sup>3</sup>) sowie die sogar auf der Berliner Stadtbahn eingesetzten 1C1-Tenderlokomotiven der Gattung VIc (Br 75<sup>4,10-11</sup>) gehört haben. Bei der badischen Staatsbahn trugen die Lokomotiven neben der Gattungsbezeichnung und der Betriebsnummer noch das großherzogliche Wappen und den Schriftzug „BADEN“ in Großbuchstaben.



Nur wenige Jahre war die R4/4 mit ihrer bayerischen Betriebsnummer 4180 im Einsatz bevor sie in 92 2037 umgezeichnet wurde (Foto: R. Kallmünzer).

## Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen

Nachdem in Bayern mit der „Ludwigseisenbahn Nürnberg-Fürth“ 1835 die erste deutsche Eisenbahn eröffnet worden war, begannen mehrere private Gesellschaften mit der Planung von weiteren Eisenbahnstrecken. Bis auf die München-Augsburger Eisenbahngesellschaft, die ihre Bahn 1840 eröffnen konnte, kamen alle anderen Gesellschaften bald in finanzielle Schwierigkeiten, so dass der bayerische Staat die Ausführung der geplanten Bahnen übernahm. So entstanden die „Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen“, die das Land zunächst mit einem Hauptbahnnetz und später auch mit einem dichten Vizinal- bzw. Lokalbahnnetz überspannten.

Am 1. Januar 1875 übernahm die Staatsbahn die privat finanzierte „Königlich privilegierte Aktiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen“ und integrierte deren Fahrzeuge in ihren Fahrzeugpark. Anders war dagegen die Situation bei der zum 1. Januar 1909 übernommenen Pfalzbahn, deren Fahrzeuge ihre alten Betriebsnummern und Gattungsbezeichnungen behielten.

Die Lokomotiven der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen trugen das Kürzel „K. Bay. Sts. B.“ als Eigentums Kennzeichnung am Führerhaus; außerdem waren die Gattungsbezeichnung und zunächst der Name, später die Betriebsnummer am Fahrzeug angebracht. Die bekanntesten Fahrzeuge der „K. Bay. Sts. B.“, die nach Ende des Ersten Weltkrieges nur noch „Bayerische

Staatseisenbahnen“ hießen, dürften die Schnellzuglokomotiven der Gattung S3/6 gewesen sein, doch auch die zahlreichen Lokalbahnlokomotiven wie z.B. der „Glaskasten“ (Br 98<sup>3</sup>) erlangten einen großen Bekanntheitsgrad auch außerhalb Bayerns.

Nicht als Staatsbahnen waren die in der Pfalz gelegenen Eisenbahnen erbaut worden. Die Pfalz war 1815 auf dem Wiener Kongress als Ausgleich für an Österreich abgetretene Gebiete dem Königreich Bayern zugesprochen worden. Da die links des Rheins gelegene Pfalz – um Verwechslungen mit der Oberpfalz zu vermeiden auch als „Rheinpfalz“ bezeichnet – keine direkte Verbindung mit dem bayerischen Kernland hatte, und man möglicherweise auch eine spätere Abtrennung von Bayern fürchtete, wurden die Eisenbahnen in der Pfalz durch private Gesellschaften erbaut und betrieben. Diese hatten 1870 Verwaltung und Betrieb in den „Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen“ zusammengeschlossen, blieben aber formell selbstständig. Erst nach Auslaufen der Konzession wurde die „Pfalzbahn“ 1909 verstaatlicht und in die Königlich Bayerische Staatsbahn eingegliedert. Dabei behielt die Verwaltung der pfälzischen Strecken aber noch eine gewisse Autarkie – so wurden z. B. die alten pfälzischen Betriebsnummern und Gattungsbezeichnungen beibehalten.

Bay. Gattung	1. vorl. Plan	2. vorl. Plan	Endgültiger Umzeichnungsplan
P 3' (Pfalz)	10 101-112	14 101-112	14 101-105
P 3 <sup>II</sup> (Pfalz)	10 121	14 121	-
S 2/5	10 131-132	14 131-132	-
S 2/5	10 141-150	14 141-150	14 141-145
P 4 (Pfalz)	10 161-171	14 151-161	14 151-161
S 2/6	11 001	15 001	15 001
CV	13 301-326	17 301-326	17 301-322
S 3/5N	13 401-420	17 401-420	17 401-420
S 3/5H	13 501-524	17 501-524	17 501-524
S 3/6	14 401-447, 451-463, 471-480	18 401-447, 451-463, 471-480	18 401-434, 441-458, 461-508
P 1' (Pfalz)	25 7401-7402	34 7401-7402	-
P 1 <sup>III</sup> (Pfalz)	25 7411-7415	34 7411-7415	-
B IX	25 7421-7440	34 7421-7440	-
P 1 <sup>II</sup> (Pfalz)	25 7451	34 7451	-
B VI	25 7461-7462	34 7461-7462	-
B X	25 7501-7513	34 7501-7513	-
P 2' (Pfalz)	26 7001-7020	35 7001-7020	-
B XI Zw	27 701-738	36 701-731	36 701-708
B XI Vbd	27 751-850	36 751-850	36 751-826
P 2/4 H	27 861	36 861	36 861
P 3/5 N	29 001-013	38 001-013	38 001-013
P 3/5 H	15 001-080	38 401-480	38 401-480
G 3/3 (Pfalz)	48 501-504	53 501-504	-
G 2' (Pfalz)	48 7801-7821	53 7801-7821	-
C III	48 7831-7868, 7871-7990	53 7831-7868, 7871-7990	-
G 2 <sup>II</sup> (Pfalz)	48 7991-8009	53 7991-8009	-
C IV Zw.	48 8011-8080	53 8011-8080	53 8011-8076
C IV Verb.	48 8081-8170	53 8081-8170	53 8081-8168
C VI	49 1301-1359	54 1301-1359	54 1301-1364
G 3/4N	49 1401-1427	54 1401-1427	54 1401-1432
G 3/4H	30 001-225	54 1501-1725	54 1501-1725
G 5 (Pfalz)	50 5901-5922	55 5901-5922	55 5901-5922
G 3 (Pfalz)	50 7001-7006	55 7001-7006	-
BBI	50 7101	55 7101	-
G 4 <sup>II</sup> (Pfalz)	50 7102	55 7102	-
G 4' (Pfalz)	50 7201-7215	55 7201-7215	55 7201-7215
E I	51 301-353	56 301-353	-
G 4/5N	51 401-404	56 401-404	56 401-404
G 4/5H	32 001-009, 101-234, 301-325	56 801-809, 901-1034, 1101-1125	56 801-809, 901-1035, 1101-1125
G 5/5	52 501-508, 511-550	57 501-507, 511-590	57 501-507, 511-590
Pt 2/3	70 001-097	70 001-097	70 001-097
DIX	70 7101-7155	70 7101-7155	70 7101-7154
Pt 2/4H	71 201-212	71 201-212	71 201-212
Pt 2/4N	72 101-102	72 101-102	72 101-102
P 2 <sup>II</sup> (Pfalz)	73 001-028	73 001-028	73 001-028
DXII	73 031-124	73 031-124	73 031-124
Pt 2/5N	73 131-139	73 131-139	73 131-139
Pt 2/5H	73 201	73 201	73 201

Bay. Gattung	1. vorl. Plan	2. vorl. Plan	Endgültiger Umzeichnungsplan
T 5 (Pfalz)	77 001-012	77 001-012	77 001-012
Pt 3/6 (z.T. Pfalz)	77 101-129	77 101-129	77 101-129
T2' (Pfalz)	88 7001-7003	88 7001-7002	-
DI	88 7011-7017	88 7011-7017	-
DIV Ostb.	88 7021-7026	88 7021-7026	-
DIV	88 7101-7232	88 7101-7232	88 7101-7201
T 1 (Pfalz)	88 7301-7331	88 7301-7331	88 7301-7321
T 3 (Pfalz)	89 101-121	89 101-121	89 101-121
DII	89 601-670	89 601-670	89 601-670
R 3/3	89 701-717, 801-890	89 701-717, 801-890	89 701-717, 801-890
DV	89 8101-8110	89 8101-8110	89 8101-8110
R4/4 (z.T. Pfalz)	92 2001-2040	92 2001-2049	92 2001-2049
T5 (Pfalz)	94 001-004	94 001-004	94 001-004
Gt2x4/4	96 001-025	96 001-025	96 001-025
PtzL 3/4	97 101-104	97 101-104	97 101-104
PtL2/2	98 301-306, 311-352, 361-383	98 301-306, 311-352, 361-383	98 301-322
T 4'' (Pfalz)	98 401-403	98 401-403	98 401-403
DXI	98 411-423, 431-556	98 411-423, 431-556	98 411-423, 431-556
PtL3/4	98 561-568	98 561-568	98 561-568
T 4' (Pfalz)	98 571-577	98 571-577	98 651-657
DVIII	98 581-588, 591-609	98 591-609	98 661-669, 671-679, 681-688
BBII	98 701-731	98 701-731	98 701-731
GtL4/4	98 801-853	98 801-853	98 801-900
DVI	98 7501-7545	98 7501-7545	98 7501-7526
DVII	98 7601-7614, 7621-7681	98 7601-7614, 7621-7681	98 7601-7614, 7621-7681
PtL3/3	98 7691-7692	98 7691-7692	98 7691-7692
DX	98 7701-7709	98 7701-7709	98 7701-7709
L2 (Pfalz)	99 001-005	99 001-005	99 001-005
Pts 2/2 (Pfalz)	99 011	99 011	99 011
LE	99 071-075	99 071-075	99 071-075
L1 / Pts 3/3N (Pfalz)	99 081-093	99 081-093	99 081-093
Pts 3/3H (Pfalz)	99 101-103	99 101-103	99 101-103
Pts 3/4	99 131-133	99 131-133	99 131-133
Gts 4/4	99 151	99 151	99 151
Gts 2x3/3	99 201	99 201	99 201

Die Umzeichnung der Lokomotivgattungen der Bayerischen Staatseisenbahnen.

## Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn

Die erste Eisenbahnstrecke, die das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin tangierte, war die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Von Hagenow ausgehend erschloss daraufhin die private „Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft“ das Großherzogtum in nördlicher und nordöstlicher Richtung. Eine weitere Strecke in Ost-West-Richtung wurde von der staatlichen „Friedrich-Franz-Bahn“ gebaut. Mit dieser wurde die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft vereinigt, nachdem sie

1873 verstaatlicht worden war. Die neue Gesellschaft nannte sich nun „Großherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn“. Doch nach nur zwei Jahren musste sich der Staat aufgrund finanzieller Probleme von seiner Bahn wieder trennen, die nun als „Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft“ (MFFE) firmierte. Aufgrund zahlreicher in der Zwischenzeit entstandener weiterer Privatbahnen und der damit verbundenen Schwierigkeiten wurden die MFFE sowie die neu ent-

MFFE-Gattung	1. vorl. Plan	2. vorl. Plan	Endgültiger Umzeichnungsplan
P2	25 7201-7204	34 7201-7204	-
P3 <sup>1</sup>	25 7301-7318, 7351-7366	34 7301-7318, 7351-7366	34 7301-7308, 7351-7364
P3 <sup>2</sup>	25 7370-7377	34 7370-7377	-
P4 <sup>2</sup>	27 607-626, 651-662	36 601-626 (?), 651-662	36 601-620, 651-662
P4 <sup>1</sup>	27 601-606	36 7201-7203	-
P8	16 575-577, 751-752, 792-793, 1023, 1026, 1118, 2667-2669	38 1575-1577, 1751-1752, 1792-1793, 2023, 2026, 2118, 3667-3669	38 1573-1575, 1750-1751, 1791-1792, 2023, 2026, 2119, 3674-3676
G4	48 401-405, 451	53 401-405, 451	-
G3	48 7701-7705	53 7701-7705	-
G5 <sup>4</sup>	49 1201-1204	54 1201-1204	54 1201-1203
G7 <sup>2</sup>	50 5701-5705	55 5701-5705	55 5701-5705
G8 <sup>1</sup>	50 5801-5810, 5851-5852	55 5801-5810, 5851-5852	55 5801-5810, 5851-5852
G7 <sup>3</sup>	51 201-205	56 201-205	56 201-205
T3a	89 8001-8045	89 8001-8045	89 8001-8022
T3b	89 8051-8069	89 8051-8069	89 8051-8068
T4	91 1901-1950	91 1901-1950	91 1901-1950
T7	99 301-303	99 301-305	99 301-303

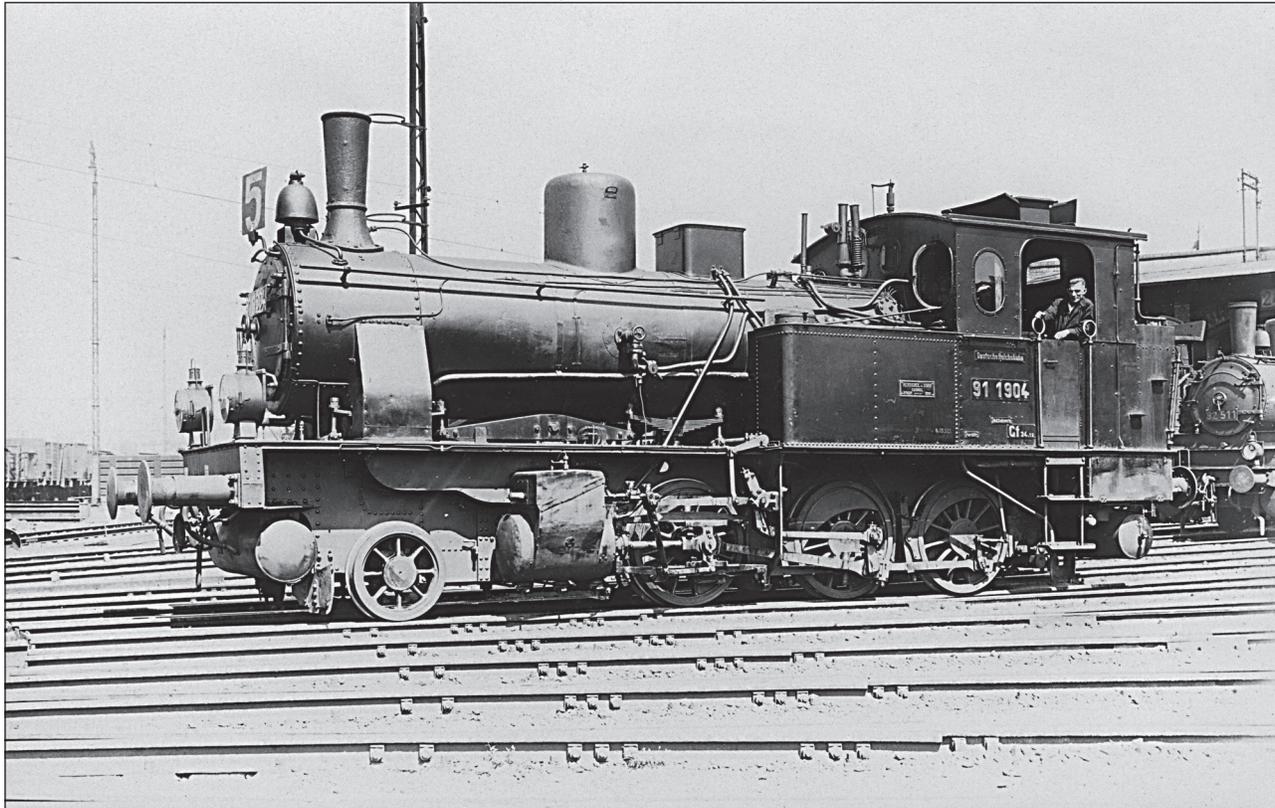
Die Umzeichnung der Lokomotivgattungen der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

standenen Privatbahnen ab 1890 erneut verstaatlicht und der Name der Bahn in „Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn“ geändert.

Bei den Lokomotivbeschaffungen griffen die mecklenburgischen Bahnen zumeist auf bewährte Bauarten

zurück, insbesondere Lokomotivbauarten der Preussischen Staatsbahnen wurden immer wieder von der MFFE beschafft. Einzige echte Neuentwicklung für die MFFE war die Tenderlokomotiv-Gattung T4 (Reichsbahn-Br 91<sup>19</sup>).

Die bekanntesten Lokomotiven der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn waren die der Gattung T4, später Reichsbahn-Baureihe 91<sup>19</sup>. Im Jahr 1933 war 91 1904 als Rangierlok im Bw Leipzig West tätig (Foto: W. Hubert).



## Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn

Erst im Jahre 1867 wurde die erste Eisenbahnstrecke im Kernland des Großherzogtums Oldenburg eröffnet; Gründe für diesen späten Eintritt ins Eisenbahnzeitalter waren die ausgeprägte Agrarstruktur des Großherzogtums und Schwierigkeiten bei den Verhandlungen mit dem Königreich Hannover betreffs des Anschlusses an Bahnen der Hannöverschen Staatsbahnen.

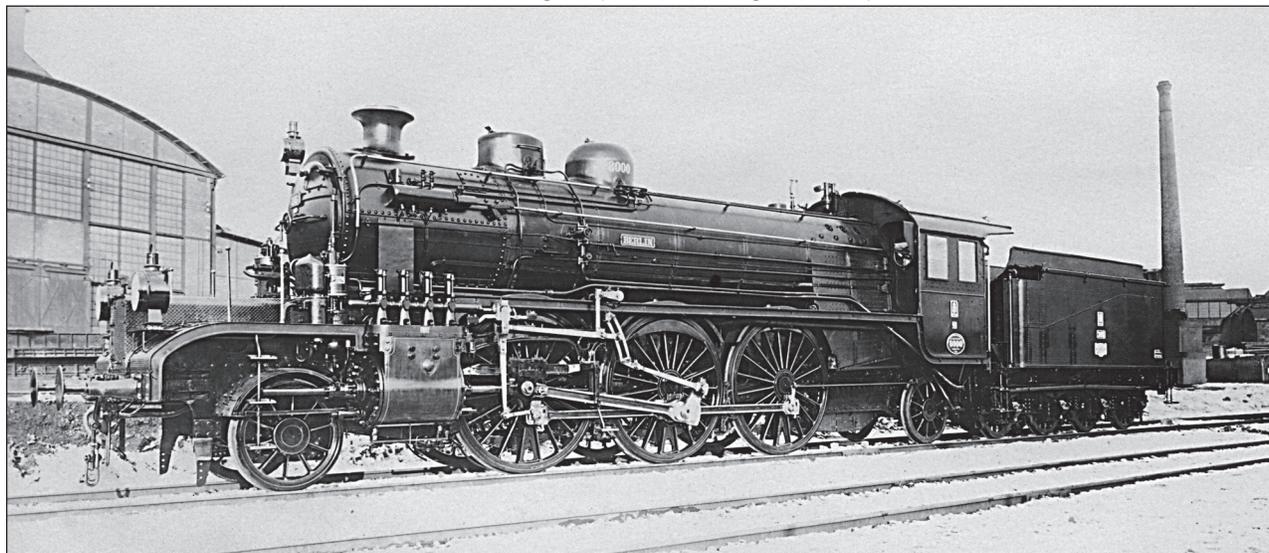
Die „Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn“ (GOE) beschaffte zunächst speziell für ihr Betriebsprofil geeignete leichte und robuste Konstruktionen. Ab etwa Mitte der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts ging

man mehr und mehr dazu über, auf bewährte Konstruktionen der Preußischen Staatsbahn zurückzugreifen, welche aber häufig leicht modifiziert wurden – insbesondere erwähnt werden muss in diesem Zusammenhang die Ausrüstung zahlreicher Lokomotiven mit der Lentz-Ventilsteuerung. Zu den bekanntesten Lokomotiven der GOE dürften die drei Maschinen der Gattung S 10 zählen (DRB-Br 16<sup>o</sup>): Bei der Neubeschaffung von Schnellzuglokomotiven hatten die Bauarten anderer Bahnen einen zu hohen Achsdruck, so dass eine Neukonstruktion nach Vorgaben der Bahn nötig wurde.

GOE-Gattung	1. vorl. Plan	2. vorl. Plan	Endgültiger Umzeichnungsplan
S 3	09 1801-1806	13 1801-1806	13 1801-1806
S 5 <sup>2</sup>	09 1851-1861	13 1851-1861	13 1851-1861
S 10	12 001-003	16 001-003	16 001-003
P 3 <sup>2</sup>	24 7001-7007	33 7001-7007	-
P 4 <sup>1</sup>	27 1201-1219	36 1201-1219	36 1201-1219
P 4 <sup>2</sup>	27 1251-1258	36 1251-1258	36 1251-1258
P 8	16 2384-2388	38 3384-3388	38 3390-3394
G 1	46 7001-7019	51 7001-7019	
G 4 <sup>2</sup>	48 1001-1011, 1051-1058	53 1001-1011, 1051-1058	53 1001-1003, 1051-1058
G 7 <sup>1</sup>	50 6201-6213	55 6201-6213	55 6201-6213
G 8 <sup>2</sup>	31 276-280	56 2276-2280	56 2276-2280
T 5 <sup>1</sup>	71 401-420	71 401-420	71 401-420
T 13 <sup>1</sup>	92 401-404	92 401-404	92 401-404
T 13	92 590-593, 611-612, 911-914	92 590-593, 611-612, 911-914	92 585-588, 606-607, 910-913
T 2	98 101-138	98 101-138	98 101-137
T 3	98 201-215	98 201-215	-
T 1 <sup>2</sup>	98 7401-7406	98 7401-7406	98 7401-7405
B	99 021-023	99 021-023	99 021-023

Die Umzeichnung der Lokomotivgattungen der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn.

Die oldenburgische S 10 Nr. 266 mit dem Namen „BERLIN“ fiel insbesondere durch die weit hinter die Pufferbohle zurückversetzte Rauchkammer sowie die Lentz-Ventilsteuerung auf (Foto: Hanomag-Werkfoto).



## Preußische Staatsbahn / Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung

Die Preußische Staatsbahn war die mit Abstand größte Bahn, die 1920 in der Deutschen Reichsbahn aufging. Von den anderen Länderbahnen unterschied sie sich nicht nur in ihrer Entwicklung, sondern auch durch ihre Organisationsstruktur.

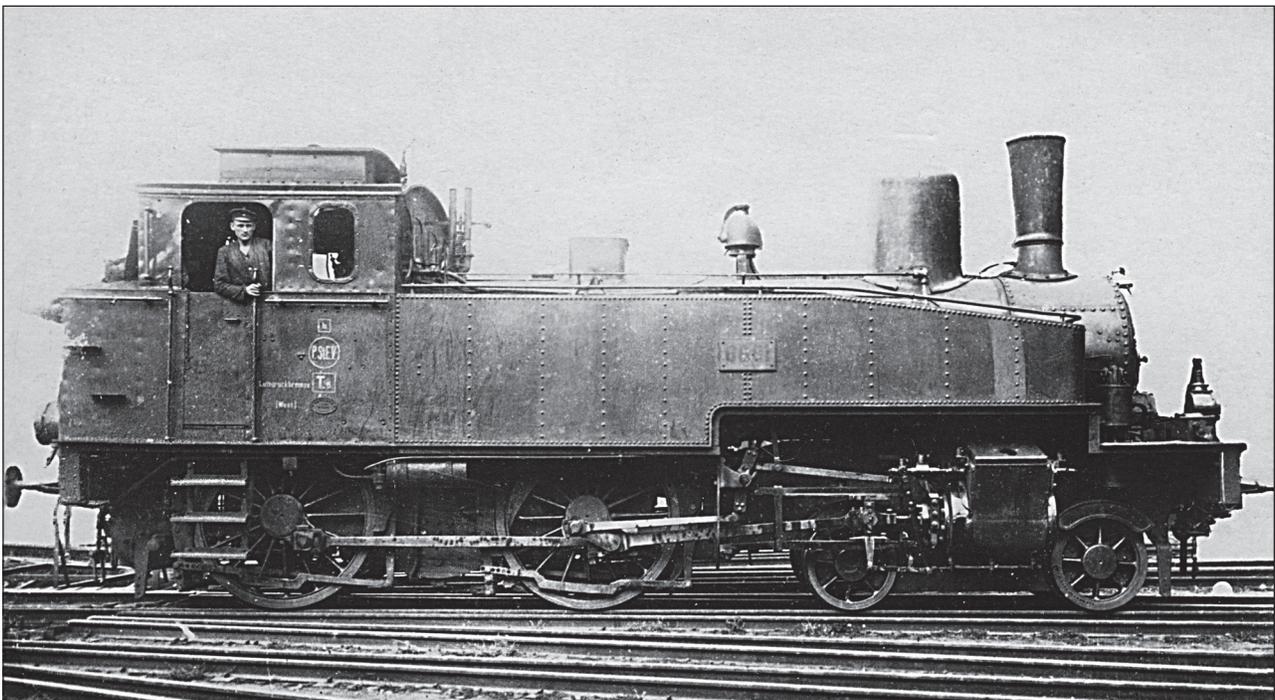
Im Königreich Preußen waren die ersten Eisenbahnen als Privatbahnen entstanden, die mit teilweise zwar umfangreichen, aber immer regional begrenzten Streckennetzen die bestehenden Verkehrsbedürfnisse befriedigten. Fand sich in bestimmten Gebieten kein privates Kapital für einen Bahnbau, wurden die Strecken vom Staat Preußen gebaut und als Staatsbahn betrieben – bekanntestes Beispiel hierfür ist die „Königliche Ostbahn“. Aber auch in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratene Privatunternehmen wurden gelegentlich durch den Staat übernommen – ebenso wie durch kriegerische Handlungen in preußischen Besitz gefallene Bahnen wie die Hannöversche Staatsbahn. Alle diese Staatsbahnen waren zunächst relativ autark und bildeten daher auch kein zusammenhängendes Netz. Erst durch ein im Jahr 1880 verabschiedetes Gesetz wurde die Verwaltung der Bahnen vereinheitlicht und so genannte Eisenbahndirektionen eingeführt, deren Streckennetz in den darauf folgenden Jahren insbesondere durch die verstärkt betriebene Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen stark anwuchs. Die „Königlichen Eisenbahn-Direktionen“ (KED) waren dem „Ministerium der öffentlichen Arbeiten“ unterstellt, welches die höchste Entscheidungsinstanz innehatte. Aus heutiger Sicht ist es übrigens erstaunlich, dass sogar der von den

Direktionen in die Wege geleitete Verkauf einzelner ausgemusterter (Schrott-) Lokomotiven erst noch vom Ministerium genehmigt werden musste – offensichtlich waren die Entscheidungsfreiheiten bei den Direktionen doch recht eingeschränkt.

Als Eigentumsmerkmal war an den preußischen Lokomotiven ein rundes Schild mit dem preußischen Adler sowie der Abkürzung „K.P.E.V.“, welche für „Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung“ stand, angebracht worden. Tatsächlich hat es eine solche Organisation nie gegeben – die Verwaltung erfolgte ausschließlich durch das Ministerium sowie die Direktionen. Die Lokomotiven der „Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz“, die 1897 durch die Eingliederung der dem Großherzogtums Hessen-Darmstadt gehörenden Eisenbahnen in die Preußische Staatsbahn entstanden war, trugen als Eigentumszeichnung das preußische und das hessische Wappen sowie den Schriftzug „K. P. u. G. H. St. E.“.

Die preußischen Lokomotivgattungen erlangten besonders durch ihre hohen Stückzahlen einen ganz besonderen Bekanntheitsgrad: Über 3 000 gebaute P 8 oder rund 6 000 G 8/G 8<sup>1</sup> sind Größenordnungen, die sonst kaum bei einer anderen Bahn zu finden sind. Folglich war nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn der Löwenanteil des Fahrzeugparks preußischer Herkunft, und auch die letzten Länderbahnmaschinen, die von DB und DR noch in den 70er Jahren eingesetzt wurden, waren preußischen Ursprungs.

Nach dem Ende der Monarchie in Preußen trugen die preußischen Lokomotiven als Eigentumsmerkmal ein rundes Schild mit der Abkürzung „P. St. E. V.“ am Führerhaus. Eine Reichsbahnnummer erhielt die abgebildete „Posen 6681 T5<sup>2</sup>“ übrigens nicht mehr.



KPEV-Gattung	1. vorl. Plan	2. vorl. Plan	Endgültiger Umzeichnungsplan
S1	08 7001-7004	12 7001-7004	-
S3	09 001-458	13 001-458	13 001-028
S4	09 501-544	13 501-544	13 501-504
S5 <sup>2</sup>	09 601-647, 651-904	13 601-647, 651-904	13 651-850
S6	09 1001-1442	13 1001-1442	13 1001-1286
S9	10 001-002, 031-081	14 001-002, 031-081	14 001-002, 031
S10	13 001-127	17 001-127	17 001-135
S10 <sup>2</sup>	13 201-292	17 201-292	17 201-296
S10 <sup>1</sup>	01 001-208	17 1001-1209	17 1001-1209
P3 <sup>1</sup>	25 7001-7012	34 7001-7012	-
P3 <sup>2</sup>	25 7101-7134	34 7101-7134	-
P4	27 001-002	36 001-002	36 001
P4 <sup>2</sup>	27 003-540	36 003-540	36 002-438
P4 <sup>1</sup>	27 7001-7168	36 7001-7168	36 7001-7009
P6	28 001-151	37 001-150	37 001-163
P8	16 001-574, 578-750, 753-791, 794-1022, 1024-1025, 1027-1117, 1119-2383, 2389-2666, 2670-2785	38 1001-1574, 1578-1750, 1753-1791, 1794-2022, 2024- 2025, 2027-2117, 2119-3383, 3389-3666, 3670-3785	38 1001-1572, 1576-1749, 1752- 1790, 1793-2022, 2024-2025, 2027-2118, 2120-3389, 3395- 3673, 3677-3792, 3951-4030
P10	17 001-010	39 001-022	39 001-022
G4 <sup>2</sup>	48 001-297	53 001-297	53 001-025
G4 <sup>3</sup>	48 301-337	53 301-337	53 301-327
G3	48 7001-7522	53 7001-7522	53 7001-7157
G4 <sup>1</sup>	48 7601-7692	53 7601-7692	56 7601-7617
G5 <sup>1</sup>	49 001-193	54 001-193	54 001-071
G5 <sup>2</sup>	49 201-517	54 201-517	54 201-386
G5 <sup>3</sup>	49 601-708	54 601-708	54 601-671
G5 <sup>4</sup>	49 801-1156	54 801-1156	54 801-1092
G7 <sup>1</sup>	50 001-680	55 001-680	55 001-660
G7 <sup>2</sup>	50 701-1533	55 701-1533	55 701-1392
G8	50 1601-2281	55 1601-2281	55 1601-2256
G9	50 2301-2432	55 2301-2432	55 2301-2433
G8 <sup>1</sup>	50 2501-5667	55 2501-5667	55 2501-5622
G7 <sup>3</sup>	51 001-004	56 001-004	56 001-005
G8 <sup>3</sup>	51 101-185	56 101-185	56 101-185
G8 <sup>2</sup>	31 001-275, 281-485	56 2001-2275, 2281- 2485, 2551-2687	56 2001-2275, 2281- 2485, 2551-2687
G10	33 001-1739, 1892-2100	57 1001-1394, 1396-2740, 2892-3100, 3102-3251	57 1001-2725, 2892- 3100, 3101-3251
G12 <sup>1</sup>	53 001-015	58 001-015	58 001-015
G12	34 201-1343	58 1001-2143	58 1001-2143
T4 <sup>2</sup>	69 7001-7003	69 7001-7003	-
T4 <sup>1</sup>	70 7001-7038	70 7001-7038	-
T5 <sup>1</sup>	71 001-116	71 001-116	71 001-026
T5 <sup>2</sup>	72 001-016	72 001-016	72 001-002
T11	74 001-369	74 001-369	74 001-358
T12	74 401-1296	74 401-1296	74 401-1300
T10	76 001-011	76 001-011	76 001-011
T18	78 001-144, 165-281	78 001-145, 166-282, 351-401	78 001-145, 166-282, 351-401

KPEV-Gattung	1. vorl. Plan	2. vorl. Plan	Endgültiger Umzeichnungsplan
T 8	89 001-080	89 001-080	89 001-078
T 3	89 7001-7745	89 7001-7745	89 7001-7511
T 7	89 7801-7937	89 7801-7937	89 7801-7868
T 9 <sup>1</sup>	90 001-328	90 001-328	90 001-231
T 9 (Bauart Efd.)	90 351-363	90 351-363	-
T 9 <sup>2</sup>	91 001-205	91 001-205	91 001-115
T 9 <sup>3</sup>	91 301-1773	91 301-1773	91 301-1805
T 13 <sup>1</sup>	92 405-413	92 405-413	92 405-413
T 13	92 501-589, 594-610, 613-910, 915-964	92 501-589, 594-610, 613-910, 915-964	92 501-584, 589-605, 608- 909, 1001-1072
T 14	93 001-405	93 001-405	93 001-406
T 14 <sup>1</sup>	93 406-698, 719-739	93 406-698, 719-739, 851-1017	93 501-794, 815-835, 851-1017
T 16	94 201-462	94 201-462	94 201-467
T 16 <sup>1</sup>	94 501-1390	94 501-1390, 1501-1584	94 501-1377, 1501-1584
T 15	94 7001-7022	94 7001-7022	-
T 26	97 001-034	97 001-034	97 001-030
T 28	97 401	97 401	97 401
T 33	99 031-032, 041-045, 051-052, 061-063	99 031-032, 041-045, 051-052, 061-063	99 031-032, 041-045, 051-052, 061-063
T 35	99 141	99 141	-
T 37	99 401-408	99 401-408	99 401-408
T 38	99 411-421	99 411-421	99 411-421
T 39	99 431-435	99 431-435	99 431-435
T 31	99 7101-7102, 7401-7404	99 7101-7102, 7401-7404	99 7102
T 31 <sup>1</sup>	99 7411-7413	99 7411-7413	-

Die Umzeichnung der Lokomotivgattungen der Preußischen Staatsbahn

Verwirrung stiften kann dieses Foto einer Lokomotive mit der Betriebsnummer 70 7007: Die „Erfurt 6411 T4<sup>1</sup>“ war zwar noch im vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 mit dieser Nummer enthalten, wurde aber um 1924 ausgemustert und danach als Werklok im RAW Meiningen eingesetzt. Dort beschriftete man sie im Jahr 1933 nur für dieses Foto mit der vorläufigen Reichsbahnnummer „70 7007“. Ein bisschen Spaß muss sein ...! Auf dem Originalabzug kann man übrigens noch deutlich die waagerechten Kreidestriche unter den frischen Anschriften sehen (Foto: W. Hubert).

