

Das Anschreiben von Zugnummern am Führerhaus oder an anderen dafür nicht vorgesehenen Stellen wird untersagt. Zum Anschreiben der Zugnummer ist ein Schild zu verwenden, das nach Muster des Bw Treuchtlingen an der vorderen und hinteren Pufferbohle über der Zughakenführung angebracht ist, an der Handstange des Führerhauses eingehängt und nach Anfahrt der Lok an den Zug abgenommen werden kann. [...] Die BD München wird beauftragt, Einzelheiten hierzu [...] bekanntzugeben. Minden, den 19.9.1955 gez. Witte

„Minden locuta, causa finita“: Wie einst ein Machtwort des Vatikans (Roma locuta) Streitfälle in der katholischen Kirche definitiv beendete (causa finita), so schaffte auch Friedrich Witte als Bauartdezernent im Bundesbahn-Zentralamt mit diesem hier zitierten Schreiben Klarheit: Schluss mit den auf Puffertellern, Führerhaus oder sonstwo angeschriebenen Zugnummern! Und warum das Ganze? Ein dem Zugförderungsdezernat vorgelegter Reisebericht vom 6.2.1956 gibt Auskunft:

„Das Anschreiben der Zugnummer auf Tafeln über dem Zughaken soll den Zweck haben, innerhalb des Bahnhofes den Stellwerken, Rangierbediensteten usw. neben der fernmündlichen Verständigung noch augenscheinlich die Lokfahrt anzuzeigen. Der Bahnhof Würzburg z.B. führt hierzu aus, daß sich diese Maßnahme besonders bei Lokbündelungen vor den Stellwerken gut bewährt hätte. Hierdurch wäre es möglich, die Lokfahrt vom Bw zu den Zügen und umgekehrt flüssiger zu gestalten. Es könnte somit das wiederholte Halten vor den Stellwerken zur mündlichen Verständigung zwischen Lokpersonal und Stellwerk oder Rangierbediensteten weitestgehend eingeschränkt werden.

Beobachtungen haben gezeigt, daß die Zugnummern meistens nicht angeschrieben waren. Sind aber die Nummern angeschrieben, so können auch bei günstigen Lichtverhältnissen Zweifel auftreten, wenn sie nicht sorgfältig geschrieben waren. Wird die Aufnahme der Zugnummer noch von ungünstigem Wetter beinflusst (wie Regen, Schnee, Nebel usw.), oder es herrscht Dunkelheit, so ist das sichere Erkennen der Zugnummer ohne Zweifel in Frage gestellt. [...]

Die Tafeln finden vorwiegend Verwendung bei Lok der südlicheren Dienststellen; sie sind vorn und hinten

Zugnummernschild an der Pufferbohle

Minden, 19.9.1955 gez. Witte

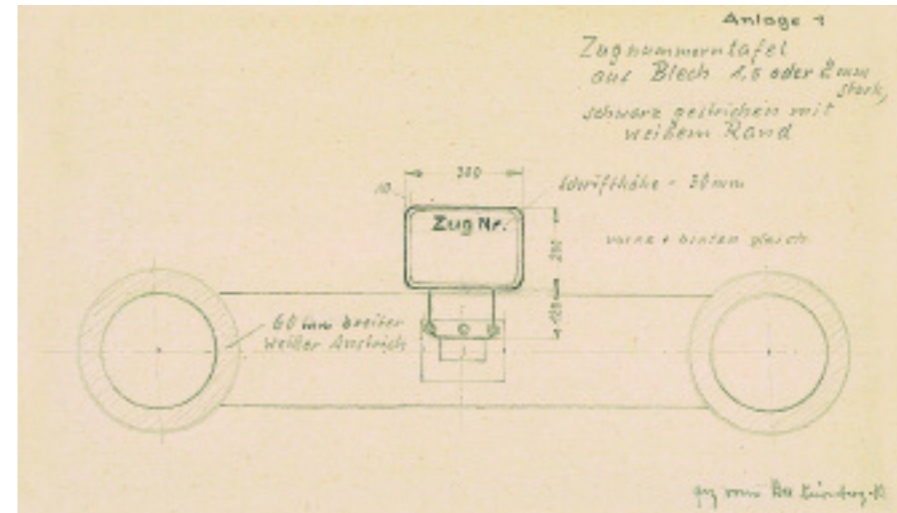
Ein vergleichsweise winziges Detail der Dampflok beschäftigte seinerzeit das Bundesbahn-Zentralamt in Minden und mit dessen Bauartdezernenten keinen Geringeren als Friedrich Witte. Der Sache auf den Grund gegangen ist Michael Meinhold.



Oben: Das Titelbild des Bundesbahn-Kalenders 1959 zeigt das Zugnummernschild an 01 095, zum Aufnahmezeitpunkt bezeichnenderweise (s. Haupttext) beim Bw Würzburg beheimatet.

Ohne weiße Umrandung: Zugnummernschild an 78 1001, einem von Witte abgesetzten Umbau aus 38 2919.

VORBILD + MODELL



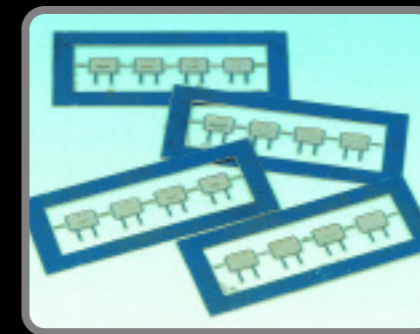
Die im Bw Nürnberg Hbf angefertigte Skizze aus der BZA-Akte zum Thema „Zugnummernschilder“. Mit dem Schild wurden übrigens nicht nur Dampflokomotiven, sondern auch einige E 10 und E 50 ausgerüstet. „Auch bei diesen Lok ließ sich der Eindruck gewinnen, daß man dem anfänglichen Zweck der Zugnummernschilder keine Bedeutung mehr beimißt, denn es wurde ... kein Zugnummernschild mit der Aufschrift der Zugnummer vorgefunden“, vermerkt hierzu die Akte. Archiv Michael Meinhold

über dem Zughaken angeordnet, schwarz gestrichen und weiß umrandert. Die beiliegende Skizze gibt ihre Größenverhältnisse wieder. [...]

Diese oben abgebildete Skizze ist Bestandteil einer stetig anwachsenden Akte, in der immer wieder die gar nicht oder nicht richtig beschrifteten Schilder („Das Lokpersonal müßte deshalb zum deutlichen und gewissenhaften Anschreiben der Zugnummern angehalten werden“) moniert werden. Ein weiterer Reisebericht hält am 9.2.1959 fest, „daß die Zugnummer ... zu rd. 99 %

nicht angeschrieben wird. Soweit Zugnummern angeschrieben waren, stammten diese häufig von Dienstleistungen der Lok vor mehreren Tagen.“ Da mittlerweile auf größeren Bahnhöfen Wechselsprechanlagen für die Verständigung zwischen Lok- und Stellwerkspersonal vorhanden oder geplant seien und auf kleineren Bahnhöfen die Stellwerksbeamten aus Loktype, Uhrzeit und Erfahrung wüssten, welche Lok welchen Zug zu fahren habe, werden die Nummernschilder lediglich für Sonderzug-Lokomotiven empfohlen,

„damit das Betriebspersonal die abweichend vom Regelbetrieb eingesetzten Dampflok erkennt“. Am 5.10.1959 schließlich moniert der Berichterstatter u.a. die von den Schildern an der vorderen Pufferbohle ausgehende Unfallgefahr beim Reinigen der Rauchkammer oder bei Arbeiten am Innenzylinder und kommt zu dem Schluss, „... daß die Zugnummernschilder nicht im mindesten ihren gedachten Zweck erfüllen. Ich beantrage daher ihren Abbau.“ Wann dies dann genau geschah, geht aus der Akte nicht hervor. mm



Ab sofort sind die neuen Zugnummernschilder für je 2,75 Euro zzgl. Porto erhältlich.

Rechts: 23 047 wird vom Schild auf dem vordere Pufferträger geziert.



Zugnummernschilder in H0

Derzeit bietet kein einschlägiger Hersteller von Modellbahnbeschriftungen diese unscheinbaren Tafeln an. Wir haben uns daher entschlossen, dieses Detail der Dampflok in Neusilber zu ätzen. Je Ätzblech sind insgesamt vier Schilder im Rahmen, sodass es bei Ausrüstung jeweils beider Pufferträger für zwei Maschinen reicht.

Die Bleche werden – möglichst mit einer Spritzpistole – mattschwarz eingefärbt und erst nach Trocknen der Farbschicht aus dem Ätzrahmen gelöst. Danach wird die erhabene Umrandung nebst dem Schriftzug „Zug-Nr.“ auf sehr feinem Schmirgelleinen, einer feinen Feile oder – wer es gern hochglänzend haben möchte – auf Papier hin und her bewegt, bis die Kontur einwandfrei erkennbar ist.

Was die Beschriftung der Tafeln angeht, kann man versuchen mit sehr dünner Strichstärke eine Zugnummer mehr oder weniger lesbar aufzutragen. Überzeugender ist es jedoch, wenn man das Schild einfach leer lässt, denn – so entnehmen wir es Michael Meinholds Bericht – warum sollten wir es uns schwerer machen als die Altvorderen der großen Eisenbahn? MK