Uwe Beyreuther

# Die Schilder der E 11 und E 42

## *Versuch einer Darstellung zur Entwicklung der Beschilderungen der ersten Neubau-Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn für den Zeitraum 1960 bis 1993.*

Dritte Änderung/Ergänzung vom 30.Dezember 2023

Foto: Gerhard Wagner, Nachlass: Dieter Beyreuther (†), Sammlung: Uwe Beyreuther

## Vorwort – sowie einige Worte eigener Sache

Es liegt nun schon fast 30 Jahre zurück, dass ich von meinem Vater mein allererstes Lokschild geschenkt bekam. Es war ein Pockauer Schild der 242 010-7, geprägt vom über 20 Jahre währenden Betriebseinsatz bei Wind und Wetter. Das Besondere an dem Schild ist aber nicht, dass es den Grundstock meiner Lokschildersammlung darstellt, sondern, dass die Lok auch eine „alte Bekannte“ meines alten Herren war, denn in den Jahren 1965/1966 war sie, noch als E 42 010, im Bw Zwickau beheimatet und in dieser Zeit eine seiner Stammloks. Erst im Sommer 1991 kehrte sie nach Zwickau zurück.

Als sich im Laufe der Jahre meine Sammlung von Schildern der Baureihen E 11 / 211 und E 42 / 242 – auch dank vieler Schildersammlerkollegen - vergrößerte, kam dann irgendwann der Gedanke auf, die großen, wie auch die kleineren Unterschiede, von welchen es mehr gibt, als man meint, in einem »Aufsatz mit Bildern« darzustellen. Von den ersten Gedanken dazu bis zur Umsetzung hat es leider länger gedauert als erhofft, aber nun ist es geschafft.
Mein besonderer Dank geht an Daniel Berg für seine wertvollen Hinweise, Ergänzungen und Fotos. Ein ganz großes Dankeschön geht auch Tobias Richter, der mich mit vielen Bildern von Innenschildern unterstützte. Ohne diese Hilfen hätte die Dokumentation im nachfolgenden Umfang nicht entstehen können.

Zwei Anmerkungen in eigener Sache mögen mir gestattet sein.

Ich werde in meinem Aufsatz bewusst auf den Begriff „Holzroller“ verzichten, dies hat zwei Gründe. Weder im Sprachgebrauch meines Vaters, welcher als Lokführer auf den E 11 seit Mai 1963 und den E 42 seit Mai 1965 gefahren ist, noch bei zahlreich geführten Gesprächen mit seinen ebenso erfahrenen Lokführerkollegen spielte dieser Name eine Rolle. Oft erhielt ich bei meinen Nachfragen die Antwort, dass es sich dabei wohl nur um eine „Nachwendewortschöpfung“ handelt. Der zweite Grund liegt darin begründet, dass ich die Lokomotiven der Baureihe E 251 / 251, welche auch oft als „großer Holzroller“ bezeichnet werden, hier nicht behandeln werde.

Wohl wissend, dass ich mit meiner Auffassung bei einigen Schildersammlern möglicherweise »gegen den Strom schwimmen werde«, verzichte ich dennoch und dies ganz konsequent und bewusst auf die Bezeichnung „DR(o)“. Diese Bezeichnung ist für den betrachteten Zeitraum 1960 – 1993 nicht nur unkorrekt, sondern historisch betrachtet auch falsch.

Ostfriesland, im Dezember 2023

Uwe Beyreuther

# Inhalt


Prolog – der Weg zu den Lokomotiven der Baureihen E 11 und E 42 3

Kurzer geschichtlicher Abriss zum Lokomotivbau in Hennigsdorf 3

Lokschilder der Baureihe E 11 5
- A) Probelokomotiven 5
- B) 1. Lieferserie 5
- C) 2. Lieferserie 8
- D) 1970 – aus den E 11 wird die BR 211 – die Pockauer Schilder 9
- E) 3. und 4. Lieferserie 10
- F) 211 056-7 – ex E 11 004 11
- G) 5. Lieferserie 12
- H) 6. Lieferserie 13

Lokschilder der Baureihe E 42 14
- A) Baumusterlokomotiven E 42 001 und 002 14
- B) 1. Lieferserie 14
- C) 2. Lieferserie 17
- D) 3. Lieferserie 18
- E) 4. Lieferserie 18
- F) 5. Lieferserie 19
- G) 6. Lieferserie 19
- H) 7. Lieferserie 20
- I) 1970 – aus der E 42 wird die Baureihe 242 – die Pockauer Schilder 20
- J) 8. Lieferserie 23
- K) 9. Lieferserie 23
- L) 10. Lieferserie 25
- M) 11. Lieferserie 25
- N) 12. Lieferserie 25
- O) Die letzte (13.) Lieferserie 26

Lokschilder der Umbauten – die Unterbaureihen 211.1, 211.8 und 242.3 27
- A) Unterbaureihe 211.1 27
- B) Unterbaureihe 211.8 27
- C) Unterbaureihe 242.3 28

Lokschilder nach 1992 34
- A) Baureihe 109 34
- B) Baureihe 142 35

Fabrikschilder 38

Drehgestell-Schilder 45

Innenschilder 46
- A) Geschwindigkeitsschilder 46
- B) Loknummernschilder 46
- C) Warnschilder 48

Das »besondere« Schild 50

Ein ganz besonderer Satz Lokschilder 52

Es gibt nichts, was es nicht gibt! 54

Fazit – Nachwort 55

Abkürzungen 56

Quellen - Bilder und Zeichnungen 57

## Prolog – der Weg zu den Lokomotiven der Baureihen E 11 und E 42

Ende der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts konnte die Deutsche Reichsbahn, bei einer Länge ihres elektrifizierten Streckennetzes von rund 250 km, lediglich auf 85 wiederaufgearbeitete Altbau-Elektrolokomotiven (vor allem der Baureihen E 04, E 44 und E 94) zurückgreifen. Obgleich die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte im mitteldeutschen Raum zu Beginn der sechziger Jahre nicht als Schwerpunktaufgabe betrachtet wurde, gab es aber dennoch Planungen dafür. So sah beispielsweise eine bereits aus dem Jahr 1953 stammende Planungsabsicht (Ministerratsbeschluss) die Streckenelektrifizierung von etwa 1000 km, unter anderem der Strecken zwischen Leipzig – Werdau – Zwickau – Glauchau – Chemnitz – Dresden sowie zwischen Halle/Leipzig – Großkorbetha – Großheringen – Erfurt (- Eisenach), vor. Auch wenn diese Planungen sehr ambitioniert waren und nicht den wirtschaftlichen Möglichkeiten der DDR entsprachen, begann man konsequenterweise doch mit der Entwicklung neuer Elektrolokomotiven. Bereits im Jahre 1955 erhielt der VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke »Hans Beimler« Hennigsdorf (LEW) durch die staatlichen Stellen einen entsprechenden Auftrag dafür. Ging man anfänglich noch davon aus, für die Konstruktion der elektrischen Ausrüstung Lizenzen westlicher Firmen erwerben zu können, musste man spätestens Ende 1956 erkennen, dass es nicht dazu kommen wird. Eigeninitiative war gefragt!

Aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen der in Hennigsdorf, für die Polnischen Staatsbahn (PKP), gebauten Elektrolokomotiven E 04 und E 05 wurden für die Deutsche Reichsbahn Lokomotiven der Baureihen E 11 sowie E 42 entwickelt, welche sich beide grundsätzlich nur durch verschiedene Getriebeuntersetzungen und damit einhergehend in ihrer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (E 11) bzw. 100 km/h (E 42) unterscheiden. Die offizielle Fertigstellung der beiden Probemaschinen E 11 001 und E 11 002 bei LEW datiert auf den 30. Dezember 1960. Die erste Maschine der Güterzugbaureihe, die E 42 002, wurde der Reichsbahn im Januar 1963 übergeben. Die Indienststellung der E 42 001 fand hingegen erst im April 1963 statt. Für weitergehende (technische) Details zu den Maschinen verweise ich gern auf die einschlägige Fachliteratur.

## Kurzer geschichtlicher Abriss zum Lokomotivbau in Hennigsdorf

Die Geschichte des Lokomotivbau in Hennigsdorf reicht zurück in das Jahr 1914. In diesem Jahr eröffnete die AEG, deren Hauptsitz sich zu dieser Zeit noch in Berlin-Wedding befand, in Hennigsdorf einen Zweigbetrieb. Nach Übernahme der Berliner Borsig-Werke durch AEG wurde 1935 die komplette Lokomotivproduktion, nun als „Borsig Lokomotiv-Werke GmbH“ (BLW) firmierend, nach Hennigsdorf verlagert. Aus Hennigsdorfer Produktion stammen u.a. die heute noch existierenden Dampflokomotiven: 03 204 (Baujahr 1936), 41 231 (Baujahr 1939), 03 1010 (Baujahr

1940) und 44 1106 (Baujahr 1942). Da die Herstellung von Elektrolokomotiven in Hennigsdorf bereits vor mehr als 100 Jahren ihren Anfang nahm, sollen als namhafte Beispiele dafür auch einige erhaltene Maschinen benannt werden: E 71 30 (Baujahr 1921), E 95 02 (Baujahr 1927), E 91 99 (Baujahr 1929), E 04 01 (Baujahr 1932), E 60 10 (Baujahr 1932), E 44 507 (Baujahr 1934), E 18 19 (Baujahr 1936), E 93 07 (Baujahr 1937), E 19 01 (Baujahr 1938) sowie E 94 059 (Baujahr 1942).

Nach Ende des 2. Weltkrieges wurde das durch einen anglo-amerikanischen Bombenangriff am 18. März 1945 weitgehend in Trümmern liegende Werk durch die sowjetische Besatzungsmacht beschlagnahmt und in den Besitz der UdSSR überführt. 1947 erfolgte die Rückgabe der Fabriken. Der nunmehr volkseigene Betrieb firmierte als „VEM - Vereinigung Volkseigener Betriebe des Elektro-Maschinenbaues - Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Hennigsdorf (Osthavelland)“. Beginnend ab Dezember 1948 wurden in Hennigsdorf wieder Lokomotiven gebaut. Dampflokomotiven, wie die „Nachkriegslieferungen“ der BR 44 (44 1232 – 44 1240), wurden ebenso wie die 1954 gebauten Neubaulokomotiven 65 1001 und 65 1002 mit weitergeführten Borsig / BLW Fabriknummern geliefert. Die Lok 65 1002 trägt mit der FN 16352 die höchste und gleichzeitig letzte Fabriknummer von Borsig / BLW. Ab 1949 wurde auch die Produktion von elektrischen Lokomotiven (mit Fortführung der AEG-Fabriknummern) wieder aufgenommen. Bis ins Jahr 1951 wurden ausschließlich 80t Tagebaulokomotiven als Reparationsleistungen in die UdSSR (FN 6513 bis FN 6641) geliefert. Da die letzte, im Jahr 1945, vergebene AEG-FN die Nr. 6427 war, gilt die Belegung der FN 6428 bis 6512 bis dato als ungeklärt. 1951 wurde der Betrieb in „VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke »Hans Beimler« Hennigsdorf (LEW) umbenannt. Im Zeitraum Dezember 1954 bis März 1958 wurden für die Polnischen Staatsbahn (PKP) 25 vierachsige elektrische Lokomotiven Typ E 04 sowie 34 sechsachsige elektrische Lokomotiven Typ E 05 produziert. Mit der Indienstellung der E11 001 (FN 8958) am 19. Januar 1961 begannen die Lieferungen von LEW Elektrolokomotiven an die Deutsche Reichsbahn, die mit der Übergabe von 112 040-1 (FN 21336) ausgangs des Jahres 1991 ihr Ende fanden. Geliefert wurden an die Deutsche Reichsbahn insgesamt 1355 elektrische Lokomotiven der Baureihen E 11/211, E 42/242, E 251, 250, 243, 252 und 212/112.

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass LEW ab 1964 auch dieselhydraulische Lokomotiven der Baureihen V 60 / 106 bzw.105 und V 100 / 110 an die Deutsche Reichsbahn lieferte. Für die Folgejahre bis 1996 vermerkt die Chronik des Werkes weitere Umbenennungen: 1970 wird das Hennigsdorfer Werk zum Stammbetrieb des Kombinat VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke und 1990 wird das Kombinat in die „Lokomotivbau Elektrotechnische Werke GmbH“ umgewandelt. 1992 erfolgte der Zusammenschluss von LEW und AEG zur "AEG Schienenfahrzeuge GmbH, Hennigsdorf" (unter Fortführung der LEW Fabriknummern) und nach der Liquidierung der AEG gehörte das Werk nun zu „ABB Daimler-Benz Transportation Adtranz“. Am 24. Mai 1998 endete mit der Ablieferung der 145 010 (FN 22304) an die DB AG der Lokomotivbau in Hennigsdorf.

# Lokschilder der Baureihe E 11

## A) Probelokomotiven (FN 8958 und 8959)

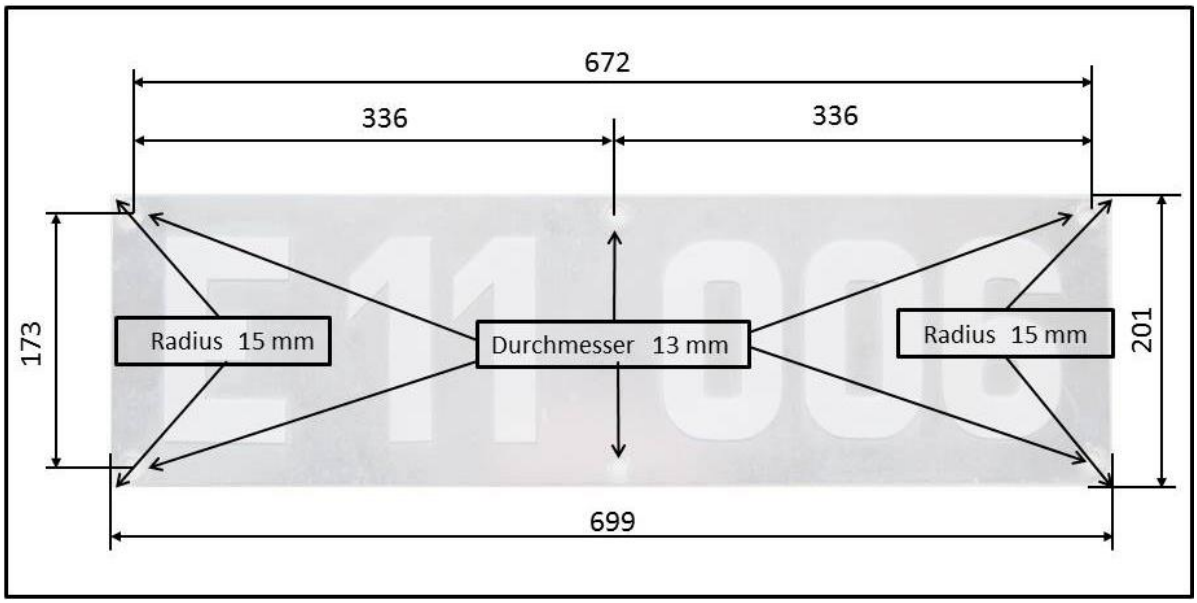
Die beiden Probelokomotiven E 11 001 und 002 erhielten Lokschilder mit breiten, sogenannten Dessauer Ziffern. Die Grundplatten mit einer Materialstärke von 3mm und den Abmessungen 700 mm x 200 mm verfügen über sechs Befestigungsbohrungen mit einem Durchmesser von 7 mm. Diese Bohrungen liegen jeweils 337 mm (in der Breite) bzw. 176 mm (in der Höhe) auseinander. Die abgerundeten Ecken haben einen Radius von 11 mm. Die Aluminiumziffern waren, mit Ausnahme der Ziffer „0“, welche eine Höhe von 137 mm hatten, jeweils 140 mm hoch. Die Strichstärke beträgt bei allen Ziffern 28 mm. Obgleich die Dessauer Ziffern den breiten DRG-Ziffern sehr ähnlich waren, unterscheiden sie sich doch in der Vernietung deutlich, sie wurden mittels zwei Nieten mittig auf dem Strich durchgenietet auf der Grundplatte befestigt, das „E“ wurde mit drei Nieten angenietet. Die Nietenden auf der Rückseite schließen plan mit der Grundplatte ab.

Schild der 2. Probelokomotive E 11 002 (LEW 8959 / 1960), deutlich erkennbar sind die, an die Dessauer Schilder der Baureihe E 44 erinnernden, kleinen Bohrungen von nur 7 mm Durchmesser.

## B) 1. Lieferserie (FN 9894 – 9911)

Die zwischen Oktober 1962 und April 1963 (*) gelieferten Maschinen der ersten Serie (E 11 003 bis E 11 020) erhielten ebenfalls Lokschilder mit breiten Ziffern. Die Grundplatten haben eine Materialstärke von 3 mm, aber geänderte Abmessungen von 699 mm x 201 mm. Die sechs Befestigungsbohrungen haben einen Durchmesser von 13 mm und die abgerundeten Ecken einen Radius von 15 mm (siehe Zeichnung). Die verwendeten Aluminiumziffern erfuhren gegenüber den Schildern der Probeloks keine Änderungen.

(*) E 11 014 wurde erst am 07. November 1963 und E 11 010 sogar erst am 20. Juni 1964 von der Reichsbahn übernommen. Grund dafür soll ein Auffahrunfall der zwei Lokomotiven während ihrer Abnahmeuntersuchung im Raw Dessau gewesen sein. Inzwischen haben mich Informationen erreicht, die diese These erhärten, auch ein Bild der mit abgeknickter Pufferbohle abgestellten E 11 014 existiert (siehe EK Special 94, Seite 31).




Analog zu den Schildern der wiederaufgebauten Altbau-Elektrolokomotiven der Baureihen E 04, E 05, E 17, E 18, E 21, E 44, E 77, E 94 und E 95 sind auch bei den Schildern E 11 001 bis E 11 020 die seitlichen Abstände der Nietungen nicht gleichförmig, was einen weiteren Unterschied zu den DRG-Schildern darstellt.

Schild von E 11 007 (LEW 9898 / 1962), gut sichtbar der relativ geringe seitliche Abstand zwischen den Ziffern.

Schild von E 11 011 (LEW 9902 / 1962), deutlich erkennbar der größere seitliche Abstand zwischen den Ziffern.

Schild von E 11 020 (LEW 9911 / 1962), die „Letzte“ mit breiten Ziffern.

Nachdem seit dem letzten Update weitere Schilder der 1. Lieferserie den Weg in meine Sammlung fanden, entdeckte ich ein zusätzliches Merkmal dieser Schilder. Der Hintergrund ist mir jedoch noch nicht klar.
Rückseitig wurden in den Schildern neben der rechten oberen Bohrung Buchstaben eingeschlagen. So findet man auf der Rückseite von E 11 011 an dieser Stelle ein „C“, das Schild von E 11 015 zeigt an dieser Stelle ein eingeschlagenes „G“, auf der Rückseite von E 11 017 findet man ein „I“ und auf der Rückseite von E 11 020 zeigt sich dort ein „M“. „Prognostisch“ bleibt also festzustellen, dass mutmaßlich beginnend ab dem Schild von E 11 009, mit einem „A, die Schilder so markiert wurden. Weshalb dies geschah und weshalb nicht beginnend ab E 11 003, bleibt (bisher) leider unklar.

Stempelung „C“ auf der Rückseite von E 11 011

Stempelung „G“ auf der Rückseite von E 11 015

Stempelung „I“ auf der Rückseite von E 11 017

Stempelung „M“ auf der Rückseite von E 11 020

C) <u>2. Lieferserie (FN 9932 – 9948 und 10511 – 10515)</u>

Die Fortsetzung der Serienlieferung mit den Maschinen ab E 11 021 begann im Juli 1963 und endete mit der Übernahme von E 11 042 im Oktober 1963. Wesentliche Änderung (aus Sicht des Lokschildersammlers) ist die Verwendung von Aluminiumziffern nach TGL 0-1451. Bei einer Strichstärke von 20 mm beträgt die Höhe der 2,5 mm dicken Ziffern 140 mm. Dabei haben die Bogenenden der Ziffern 2, 3, 5, 6 und 9 einen waagerechten Abschluss. Die angegossenen Nietzapfen mit 8 mm Durchmesser befinden sich mittig auf dem Strich mit einem Abstand von 120 mm. Für die Ziffern 4 und 7 ergibt sich daraus die Besonderheit, dass obere und untere Befestigungsniete nicht auf einer Linie liegen, die Nietenden auf der Rückseite schließen ebenfalls plan mit der Grundplatte ab. Eine weitere Änderung, welche nicht zwingend ins Auge fällt, betrifft die Abmessungen der Grundplatte, welche bei diesen Schildern 699 x 210 mm betragen, die abgerundeten Ecken haben einen Radius von 12,5 mm. Der seitliche Abstand zwischen den Befestigungs-bohrungen beträgt nun jeweils 332 mm, der vertikale Abstand weiter 173 mm.

Schild der E 11 034 (LEW 9945 / 1963) mit nachträglicher Durchnietung (oben) an der ersten Ziffer 1

Im März 1966 beschloss der Ministerrat der DDR den Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn verstärkt durch eine „Verdieselung“ des Fahrzeugparks umzusetzen. Aus diesem Grunde beschaffte die DR bis Mai 1970 keine weiteren Maschinen der Baureihe E 11.

D) <u>1970 – aus den E 11 wird die Baureihe 211 – die Pockauer Schilder</u>

Mit der Einführung der computerlesbaren Fahrzeugnummern mussten, für die vor 1970 bereits vorhandenen Maschinen, Lokschilder neu angefertigt werden. Zwecks Abgrenzung zum neuen Nummernsystem der DB erhielten bei der Reichsbahn die Elektrolokomotiven eine „2“ vor die alte Baureihennummer vorangestellt, die sogenannte Kontrollziffer wurde, optisch durch einen Bindestrich getrennt, als zusätzliche (siebente) Ziffer ergänzt. So entstand zB. aus E 11 015 die 211 015-3. Da diese Ziffernkombination auf den „alten“ Grundplatten nicht unterzubringen war, wurden neue 841 x 200 mm große Grundplatten mit einer Materialstärke von 3 mm angefertigt. Die abgerundeten Ecken haben einen Radius von 18 mm. Die Abstände der Befestigungsbohrlöcher blieben gegenüber den Schildern von E 11 001 bis E 11 020 bzw. E 11 021 bis E 11 042 unverändert. Als Ziffern fanden wieder die bereits erwähnten Aluminiumziffern nach TGL 0-1451 Anwendung, jedoch für die Ziffern 2, 3, 5, 6 und 9 in geänderter Form, bei welcher die Bogenenden in einem spitzen Winkel zur Waagerechten enden. Die Nietzapfenenden auf der Rückseite stehen ca. 2 mm über der Grundplatte.

Pockauer Platte 211 015-3 (LEW 9906 / 1962), deutlich erkennbar die weiter innenliegenden äußeren Befestigungsbohrlöcher

Rückseite von 211 015-3 mit den ca. 2 mm überstehenden Nietzapfenenden

Im direkten Vergleich zwischen einer Pockauer Platte der 1. und der 2. Lieferserie wird bei 211 026-0 (LEW 9937 / 1963) der geringe seitliche Abstand der Bohrlöcher erkennbar.

Rückseite von 211 026-0, gut sichtbar die Abdrücke der Gummiringe um die Befestigungslöcher, welche nun auch wegen der überstehenden Nietzapfenenden notwendig waren.

## E) 3. und 4. Lieferserie (FN 12788 – 12792, 13133 – 13136 und 13615 - 13618)

Nach einer Pause von über 6 ½ Jahren konnte die Reichsbahn im Mai 1970 wieder eine kleine Serie von neun elektrischen Schnellzuglokomotiven übernehmen. Geliefert wurden die Loks bereits mit neuer Beschilderung als 211 043-5 bis 211 051-8. Die LEW-Werkschilder unterscheiden sich zu den Pockauer Schildern in folgenden Punkten:

- Abmessung der Grundplatte 841 x 210 mm,
- Verwendung von Ziffern 2, 3, 5, 6, und 9 bei denen die Bogenende in der Waagerechten enden,

- Nietzapfendurchmesser von 6 mm und
- Nietzapfenenden schließen plan mit der Grundplatte ab.

Das erste LEW-Werkschild einer BR 211, der rechtsseitig durchgenietet angebrachte Bindestrich ist kein Alleinstellungsmerkmal dieses Schildes. Das gleiche Detail ist für 211 045-0 bis 211 047-6 sowie für das erste LEW-Werkschild der BR 242 – 242 174-1 (siehe dort) belegt, was so deutlich für eine originale LEW-Werkarbeit spricht.

Rückseite von 211 043-5 (LEW 12788 / 1970).

Nach einer Lieferpause von ~ 17 Monaten wurden im Dezember 1971 und Januar 1972 nochmals vier Maschinen geliefert – 211 052-6 bis 211 055-9. Unterschiede zu den Schildern der 3. Lieferserie sind nicht bekannt.

F) 211 056-7 – ex E 11 004 (FN 9895)

Am 29. August 1969 wurde E 11 004 bei einem Unfall schwer beschädigt. Da die Schnellzugmaschinen der Baureihe E 11 knapp waren, wurde die Lok nicht ausgemustert, sondern im Raw Dessau in den Jahren 1971/72 mit einem neuen Fahrzeugteil (der aktuellen Lieferserie) sowie erneuerter elektrischer Ausrüstung, ausgeführt entsprechend der Lieferserie 1971/72, wieder aufgebaut. Die neue elektrische Ausrüstung gilt auch als Begründung dafür, dass die Maschine am 28. Juni 1972 als 211 056-7 das Raw Dessau in Richtung Bw Erfurt verließ, aber die FN 9895 behielt. Interessant ist jedoch die Tatsache (entsprechende Fotos fand ich in einem „Modelleisenbahner“ aus dem Jahr 1979), dass die Lok für Probefahrten die Pockau gefertigten Schilder 211 004-7 trug. Nach Erinnerungen eines zu diesem Zeitpunkt im Bw Erfurt tätigen Eisenbahners trug die Maschine bei der Ankunft dort Lokschilder 211 056-7 mit, Zitat: “selbstgeschusterten Ziffern“. Ein mir bekanntes Foto, für welches ich jedoch keine Rechte besitze, stützt die Erinnerung des Eisenbahners zu 100%. Wann 211 056-7 dann Lokschilder mit Ziffern nach

TGL 0-1451 erhielt, konnte ich bisher leider noch nicht aufklären. Bei dem mir vorliegenden Lokschild von 211 056-7 handelt es sich mit großer Wahrscheinlichkeit um das vordere Frontschild der Lok im Zustand „September 1983“.
Die Grundplatte hat die Abmessungen einer Pockauer Platte (841 x 200 mm), auch die Ziffern haben die für diese Schilder typischen Kennzeichen: Nietzapfendurchmesser 8 mm, die Nietzapfenenden stehen ca. 2mm über der Grundplatte und die Ziffernform mit spitzem Winkel zur Waagerechten endenden Abschluss der Bogenenden bei den Ziffern 2, 3, 5, 6 und 9. Für dieses Schild kann (definitiv) ausgeschlossen werden kann, dass eines der für die 211 004-7 hergestellten Schilder umgenietet wurde, da, wie bereits erwähnt, bei der Ziffer 4 der obere und untere Nietzapfen nicht auf einer Linie liegen. Das Entfernen der Ziffer 4 hätte eine 8 mm Bohrung auf der Grundplatte hinterlassen (müssen), welche jedoch nicht erkennbar ist!

Schild von 211 056-7 (LEW 9895 / 1962), ob die deutlich heller erscheinende Ziffer 0 bereits beim Bau des Schildes auf genietet wurde oder später ausgetauscht wurde (vor September 1981) war bisher nicht zu klären. Auch die zwei zusätzlichen kleinen Bohrungen (6,2 mm) geben mir Rätsel auf. Eventuell wurden sie durch einen Vorbesitzer (zu welchem Zweck?) in die Grundplatte gebohrt, denn auch ein weiteres Schild meiner Sammlung hat zwei gleichartige zusätzliche Bohrlöcher an ähnlichen Positionen.

Rückseite von 211 056-7, ein Bohrloch, welches eine entfernte Ziffer 4 hätte hinterlassen müssen, ist nicht zu sehen.

Da die Geschichte dieser Lok eine ganz spezielle ist, widme ich ihr einen eigenen Abschnitt, ab Seite 52.

G) <u>5. Lieferserie (FN 14171 – 14183)</u>

Auch wenn die erste Ölkrise (1973) im offiziellen Sprachgebrach der DDR keine Rolle spielte, so hatte sie dennoch Auswirkungen auf politische Entscheidungen, denn das Elektrifizierungsprogramm (1966 auf „Eis“ gelegt)

wurde wieder aufgenommen. Eine erste Auswirkung zeigte sich auch in der Wiederaufnahme der Lieferung von Lokomotiven der Baureihe 211. Nach einer Lieferpause von 26 Monaten (von der Wiederinbetriebnahme der „056“ einmal abgesehen) wurden zwischen März und Mai 1974 insgesamt 13 Maschinen (211 057-5 bis 211 069-0) an die Deutsche Reichsbahn übergeben. Das Interessante an dieser Lieferserie, aber eher aus Sicht eines Lokstatistikers, ist der Umstand, dass die 211 069-0 mit der FN 14171 und die 211 057-5 mit der FN 14172 geliefert wurden. Könnte der Hintergrund dafür sein, dass die FN 14171 eigentlich für eine »neuzubauende« 211 056-7 reserviert war?
Bezüglich der Lokschilder gab es nur eine kleine Veränderung gegenüber den Schildern der 4. Lieferserie, die Grundplatte ist 3,3 mm stark.

Schild von 211 060-9 (LEW 14175 / 1974)

H) <u>6. und 7. (letzte) Lieferserie (FN 15102 – 15123 und 15422 – 15426)</u>

Im Zeitraum von November 1975 bis März 1976 wurden nochmals 22 Lokomotiven der Baureihe 211 (211 070-8 bis 211 091-4) an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert. Die Materialstärke der Grundplatte beträgt nun 3,5 mm. Im November / Dezember 1976 folgten noch 211 092-2 bis 211 095-5. Die letzte (95.) Maschine hatte am 8. Januar 1977, als 211 096-3, ihre Indienststellung. Änderungen an den Schildern gab es nicht mehr.

Schild von 211 096-3 (LEW 15426 / 1976), der letzten gebauten und abgelieferten 95. Maschine dieser Baureihe.

# Lokschilder der Baureihe E 42

## A) Baumusterlokomotiven E 42 001 und 002 (FN 9892 und 9893)

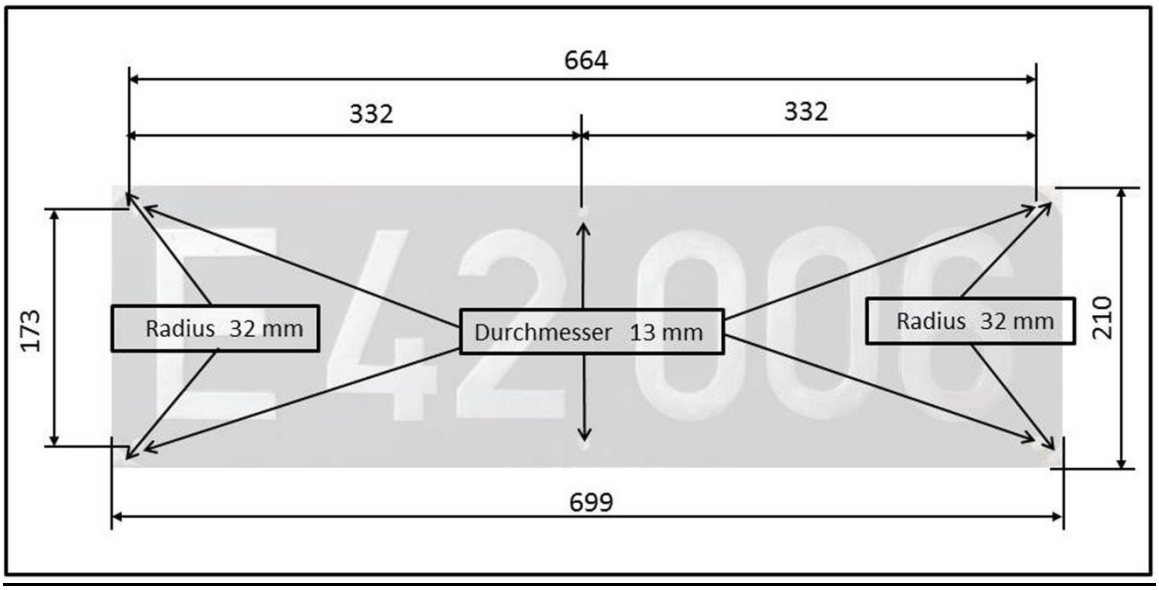
Die beiden zwischen Januar und April 1963 in den Dienst gestellten Lokomotiven hatten Schilder mit breiten Ziffern, analog zu E 11 001 – 020. Von E 42 001 ist (mindestens) ein Schild erhalten. Die Grundplatten haben identische Abmessungen wie die Schilder von E 11 003 bis E 11 020.

Frontansicht des linkes Seitenschild von E 42 001 (LEW 9892 / 1962).

Rückseite des linken Seitenschildes von E 42 001 (LEW 9892 / 1962).

## B) 1. Lieferserie (FN 9912 – 9931)

Die Lieferung der ersten Serie der Güterzugneubauelektrolok (E 42 003 bis E 42 022) begann im April 1963 und wurde bereits im Juli 1963 abgeschlossen. Die Abmessungen der 3 mm starken Grundplatte betragen 699 x 210 mm. Eine Besonderheit stellt jedoch der innerhalb der Serie geänderte Radius der abgerundeten Ecken dar (siehe Zeichnung). Bis (nachweislich) E 42 010 beträgt dieser Radius 32 mm. Mit großer Wahrscheinlichkeit wurde ab E 42 011 dieser Radius auf 12 mm verringert. Für die Schilder von E 42 017 bis E 42 022 ist ein Radius von 12 mm verbürgt. Es kamen wiederum nach TGL 0-1451 hergestellte 2,5 mm starke Aluminiumziffern mit waagerechtem Abschluss an den Bogenenden zum Einsatz.



Schild von E 42 010 (LEW 9919 / 1963).

Gut erkennbar der schmale „Steg“ zwischen den äußeren Bohrlöchern und den abgerundeten Ecken. Eventuell ein Grund dafür, dass der Radius der abgerundeten Ecken noch innerhalb der Lieferserie verkleinert wurde.

Rückseite von E 42 010

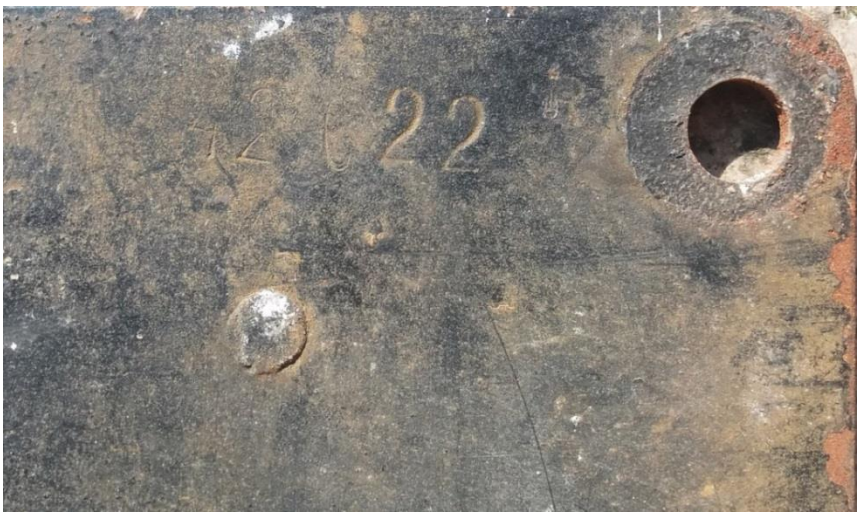
Nachfolgend zwei Beispiele für Schilder mit verkleinertem Radius – sowie mit werkseitig angebrachten Stempelungen auf der jeweiligen Schilderrückseite:

Schild der E 42 019 (LEW 9928 / 1963)

Ausschnitt der Rückseite von E 42 019 mit eingestempelter Ziffer „19“ (Höhe 10 mm). Die Stempelung befindet sind in der linken unteren Ecke (kopfstehend) unterhalb des „E“.

Schild der letzten Maschine der 1. Lieferserie – E 42 022 (LEW 9931 / 1963)

Rückseite von E 42 022, ebenfalls unten links (kopfstehend) zu sehen, die eingeschlagene Ziffer „22“. In der Vergrößerung wird jedoch sichtbar, dass davor noch „42 0“ ergänzt wurde…



Vermutlich wurden für die „42 0“ auch andere Schlagzahlen verwendet.

## C) 2. Lieferserie (FN 10615 – 10644)

Zeitlich überlappend mit dem Ende der zweiten E 11-Lieferserie startete im September 1964 die Indienststellung der Lokomotiven E 42 023 bis E 42 052. Im Juni 1965 waren dann alle 29 Lokomotiven an die Reichsbahn übergeben. Die Lokschilder änderten sich gegenüber der 1. Lieferserie nur marginal – die abgerundeten Ecken haben hier einen sehr kleinen Radius von nur 10 mm.

Schild von E 42 024 (LEW 10616 / 1964)

Rückseite von E 42 024, auf eine werkseitig angebrachte Ziffernstempelung wurde bereits verzichtet

D) 3. Lieferserie (FN 11070 – 11118)

Anders als bei der Baureihe E 11 kam es bei den E 42 zu keiner längeren Lieferpause. Anfang November 1965 wurde mit E 42 053 die erste Maschine der dritten Lieferserie durch die Reichsbahn abgenommen. Ein Novum stellte dabei am 10. März 1966 die Indienststellung von E 42 077 dar, denn erstmalig wurde an diesem Tag eine E 42 nicht im Bw Halle P, sondern im Bw Zwickau in Dienst gestellt! Mit E 42 090 erhielt ab Juni 1966 dann auch das Bw Karl-Marx-Stadt Hbf werksneue E 42 zugeteilt. An den Lokschildern wurden die abgerundeten Ecken wieder größer, der Radius beträgt nun 12,5 mm.

Schild von E 42 085 (LEW 11102 / 1966), eine der in Zwickau in Dienst gestellten Maschinen

Schild von E 42 099 (LEW 11116 / 1966), Erstbeheimatung: Bw Karl-Marx-Stadt Hbf.

E) 4. Lieferserie (FN 11618 – 11649)

Trotz des politisch vorgegebenen „Elektrifizierungsstopps“ beginnt nur rund 7 Monate nach Übernahme der E 42 101 im März 1967 die Ablieferung von 31 Lokomotiven der vierten Lieferserie, welche die Maschinen E 42 102 bis E 42 133 umfasst. Erstmalig wurden auch die Rbd Erfurt, Bw Weißenfels, mit fabrikneuen E 42 beliefert.
An den Lokschildern veränderte sich der Radius der abgerundeten Ecken ein weiteres Mal – er beträgt nun 15 mm.

Schild von E 42 129 (LEW 11645 / 1967), am 5. Juli 1967 zum Bw Weißenfels gekommen, wird sie „ihr“ Heimat-Bw nie verlassen – auch als 242 129-5 und als 142 129-6 bleibt sie dort beheimatet.

## F) 5. Lieferserie (FN 11755 – 11785)

Ab Mitte Februar 1968 erfolgte die Indienststellung der Lokomotiven der fünften Lieferserie E 42 134 bis E 42 154. Änderungen an den Lokschildern gab es zur 4. Lieferserie nicht.

Schild von E 42 136 (LEW 11757 / 1968)

## G) 6. Lieferserie (FN 11879 – 11881)

Die „Kleinserie“ von E 42 155 bis E 42 157 wurde im Juli bzw. August 1968 an die Reichsbahn geliefert. Die Lokschilder blieben ein weiteres Mal unverändert.

Schild von E 42 155 (LEW 11879 / 1968)

H) 7. Lieferserie (FN 12149 – 12164)

Die letzte Lieferserie, welche als E 42 in Dienst gestellt wurde, startete im Mai 1969 mit E 42 158 und endete im Juli 1969 mit der Abnahme von E 42 173. An den Grundmaßen der Schilder änderte sich auch bei dieser Serie nichts, jedoch haben die Grundplatten eine Materialstärke von 3,5 mm!

Schild von E 42 171 (LEW 12162 / 1969), wenn die Umzeichnung der Maschine auf 242 171-7 termingerecht erfolgt ist, dann befand sich dieses Schild weniger als 1 Jahr an der Lok.

Rückseite von E 42 171.

I) 1970 – aus den E 42 wird die Baureihe 242 – die Pockauer Schilder

Grundsätzlich gelten für die Pockauer Schilder der Baureihe 242 die gleichen, bereits für diese Schilder der Baureihe 211 getätigten Aussagen. Auch bei den „Pockauer Platten“ der BR 242 bestehen Unterschiede in den seitlichen Abständen der Befestigungsbohrlöcher, die Schilder der Baumusterlokomotiven 242 001-6 und 242 002-4 haben einen etwas größeren horizontalen Bohrlochabstand von 672 mm, gegenüber 664 mm der Schilder 242 003-2 bis 242 173-3. Dem erfreulichen Umstand geschuldet, dass vor 1970 nur eine E 42 unfallbedingt ausgemustert werden musste (E 42 073), wurden 172 komplette Lokschildersätze in Pockau-Lengefeld angefertigt, in die jeweiligen Bahnbetriebswerke transportiert, dort entsprechend gebohrt und gegen die mehr oder weniger „alten“ E 42 – Lokschilder ausgetauscht.

Nachfolgend einige Beispiele für diese Lokschilder:

Schild von 242 008-1 (LEW 9917 / 1963)

Schild von 242 010-7 (LEW 9919 / 1963)

Schild von 242 170-9 (LEW 12161 / 1969)

Allen drei Schildern ist gemein, dass sie zu Maschinen gehören, die über längere Zeit in den „Genuss“ von Reinigungslaugen kamen, welche zwischen Grundplatte und Ziffern zum „Aufblühen“ und damit zum „abheben“ der Ziffern von der Grundplatte bzw. sogar zum Bruch der Ziffern führten. Da obige Schilder zu langjährig im Bw Dresden beheimateten Lokomotiven gehören, liegt nahe, dass dort eine derartige Reinigungslauge zur Anwendung kam.

Leider ging es auch noch schlimmer:

Linkes Seitenschild von 242 013-1 (LEW 9922 / 1963), bei welchem, die Rückseite zeigt es deutlich

die Ziffer „0“ und die Kontrollziffer „1“ schon einmal erneuert wurden.

Ein weiteres Schild der Maschine …

sieht auf den ersten Blick, trotz gebrochener Ziffer „0“ und abstehender Ziffer „1“ besser aus. Jedoch verrät die Ansicht der Schildrückseite, dass bei diesem Schild bereits alle anderen Ziffern ersetzt wurden!

Ganz schwer hatte die »Chemie« wohl bei 242 012-3 (LEW 9921 /1963) zugeschlagen, denn …

bei diesem Schild wurden sogar alle Ziffern (eventuell in zwei Etappen) erneuert – nur die originale Pockauer Platte und der Bindestrich blieben erhalten!

Aber zum Glück sehen natürlich nicht alle erhaltenen Pockauer Platten der Baureihe 242 so derart »schlimm« aus. Hier zwei Beispiele, welche das Gegenteil belegen können:

Schild von 242 011-5 (LEW 9920 / 1965).

Die Rückseite von 242 011-5 belegt die noch originale Pockauer Platte!

Schild von 242 085-9 (LEW 11102 / 1966).

Die Rückseite von 242 085-9 zeigt jedoch, dass auch an diesem Schild die Zeit nicht spurlos vorbei gegangen ist.

## J) 8. Lieferserie (FN 12775 -12787)

Obwohl die Übernahme dieser Lieferserie bereits ab Mitte März begann wurden die Maschinen schon beginnend ab 242 174-1 mit EDV-Nummer ausgeliefert. Die Serie endete Anfang Mai 1970 mit 242 186-5. Die LEW-

Werkschilder unterscheiden sich zu den Pockauer Platten wieder in folgenden Punkten:

- Abmessung der Grundplatte 841 x 210 mm,
- Verwendung von Ziffern 2, 3, 5, 6, und 9 bei denen die Bogenende in der Waagerechten enden,
- Nietzapfendurchmesser von 6 mm und
- Nietzapfenenden schließen plan mit der Grundplatte ab.

Ebenso wie bei den Schildern der 7. Lieferserie (E 42 158 – 173) beträgt die Materialstärke der Grundplatte 3,5 mm.

Foto: Daniel Berg
Schild von 242 174-1 (LEW 12775 / 1970), wieder gut erkennbar, der rechtsseitig durchgenietet angebrachte Bindestrich (siehe auch Foto von 211 043-5)

Foto: Daniel Berg
Rückseite von 242 174-1

## K) 9. Lieferserie (FN 13619 – 13636)

Mit der Indienststellung von 242 187-3 im Dezember 1971 erhielt die Reichsbahn ihre erste direkt ab Werk mit bordeauxrotem Lokkasten / Hauptrahmen und creme-weißem Erkennungsstreifen gelieferte Elektrolok. Als letzte Maschine der Serie wurde 242 203-8 Ende April 1972 in Dienst gestellt. An den Schildern wurden keine Veränderungen vollzogen, auch die Materialstärke von 3,5 mm blieb so.

Schild von 242 193-1 (LEW 13624 / 1971).

L) 10. Lieferserie (FN 14160 – 14170)

Die Maschinen 242 204-6 bis 242 214-5 wurden zwischen Mai und Juli 1974 abgenommen. Die Materialstärke der Grundplatten beträgt nunmehr wieder 3,0 mm.

Schild von 242 214-5 (LEW 14170 / 1974).

M) 11. Lieferserie (FN 14662 – 14689)

Fast auf den Tag genau ein Jahr nach Abnahme von 242 214-5 begann mit 242 215-3 die Indienststellung der elften Lieferserie. Alle 27 Maschinen (bis einschließlich 242 242-6) wurden in Zwickau (Bw Reichenbach) beheimatet. Es gab wiederholt keine Änderungen am Aufbau der Lokschilder, allerdings fällt auf, dass die verwendeten Ziffern eine sehr glatte, glänzende Oberfläche haben.

Schild von 242 224-4 (LEW 14671 / 1975) – übrigens gab es noch eine weitere Loknummer bei welcher ausschließlich die Ziffern „2“ und „4“ vorkommen: 242 244-2 (LEW 14691 / 1976)!

N) 12. Lieferserie (FN 14690, 14691, 14977 – 15012, 15100 und 15101)

Die Aufzählung der Fabriknummern lässt zwar etwas anderes vermuten, der zeitliche Zusammenhang der Abnahme der Maschinen 242 243-4 bis 242 282-2 spricht jedoch für eine Lieferserie, die zwischen Februar und September 1976 in die Bw Halle P und Karl-Marx-Stadt gelangten. Bei den Schildern sind keine grundlegenden Änderungen erfolgt, allerdings fällt beim Schild von 242 281-4 der fehlende Glanz bei den Ziffern auf, welcher bei 242 263-2 noch deutlich sichtbar ist.

Schild von 242 263-2 (LEW 14995 / 1976).

Schild von 242 281-4 (LEW 15100 / 1976)

O) <u>Die letzte (13.) Lieferserie (FN 15417 – 15421 und 15845 – 15849)</u>

Die letzten zehn Güterzugelektrolokomotiven der Baureihe 242 wurden ab Mitte Oktober 1976 an die Reichsbahn übergeben. Anfang Dezember war dann auch die letzte Maschine in Dienst gestellt, jedoch war es nicht die Lok mit der höchsten Ordnungsnummer, 242 292-1, sondern, aus welchen Gründen auch immer, die 242 291-3. Der Zufall wollte es, dass mein „alter Herr“ am 29. August 1983 an seinem eigentlichen Ruhetag einen Sonderdienst leistete und diese, seinerzeit zum Bw Seddin zugehörige, Lok dafür zugeteilt bekam. Dies war dann auch der Grund, das Schild in meine Sammlung aufzunehmen.

Schild der letzten, am 1. Dezember 1976, an die Deutsche Reichsbahn übergebenen Lok der Baureihe, 242 291-3 (LEW 15848 / 1976).

Damit wären die Lokschilder der beiden Baureihen eigentlich abgehandelt, aber dies wäre dann nur die berühmte »halbe Wahrheit«, denn die Umbauten und auch die nächste Umzeichnung (1992) soll natürlich auch noch abgehandelt werden.

## Lokschilder der Umbauten – die Unterbaureihen 211.1, 211.8 und 242.3

Ab Mitte der 1980er Jahre entstanden bei der Deutschen Reichsbahn durch diverse Umbaumaßnahmen an den Baureihen 211 und 242, auf deren technische Details hier aber nicht eingegangen werden soll, drei „neue“ Unterbaureihen. Die Maschinen wurden mit neuen bzw. geänderten Lokschildern ausgestattet und sorgten damit für eine erweiterte „Baureihenvielfalt“ auf die Schienen der Deutschen Reichsbahn.

### A) Unterbaureihe 211.1

Als die Elektrifizierung den Berliner Außenring erreicht hatte, machte sich dort recht schnell ein Fehl an wendezugfähigen 120 km/h schnellen Maschinen deutlich. Nachdem die Planungen dafür 1984 begannen wurde im April 1985 durch das Raw Dessau die 242 196-4 (LEW 13629) als erste Maschine umgebaut und als 211 196-1 wieder in Dienst gestellt. Im Juli bzw. August 1986 wurden noch drei weitere 242 zu 211.1 umgebaut, so entstanden noch: 211 180-5, 211 188-8 und 211 194-6. Damit war das »Schnellschussexperiment« auch schon wieder beendet. Alle vier Maschinen wurden zwischen 1988 und 1990 sogar wieder in BR 242 rückgebaut! Leider ist bisher kein erhalten gebliebenes Schild einer 211.1 bekannt (**). In der Literatur bzw. im Internet verfügbare Aufnahmen lassen jedoch erkennen, dass die 211 194-6, vermutlich als einzige Lok, neu angefertigte Lokschilder erhielt, währenddessen bei den drei anderen Maschinen die Schilder wohl umgenietet wurden (deutlich größerer Abstand zwischen den Ziffern der Baureihennummer 2 1 1).

(**) An dieser Stelle erneut ein Aufruf an alle Schildersammler. Sollten, wider des bisherigen Kenntnisstandes, doch (original gelaufene) Schilder von den vier 211.1 erhalten geblieben sein, dann wäre ich (und sicher nicht nur ich!) über detaillierte Information oder Bilder von diesen Schildern sehr dankbar. Selbstverständlich würde ich natürlich auch sehr gern ein derartiges Schild in meine Sammlung aufnehmen, Informationen/Bilder bzw. Angebote bitte gern an: lokschilder.bw_zwickau@ewe.net

### B) Unterbaureihe 211.8

Zwischen Oktober 1988 und Januar 1989 ließ die Deutsche Reichsbahn acht Lokomotiven der Baureihe 211 mit Doppeltraktionssteuerung ausrüsten. Geeignet waren dafür jedoch nur Maschinen der 1. und 2. Lieferserie (E 11 003 bis E 11 020 und E 11 021 bis E 11 042), da nur diese wendezugfähig waren. In der Reihenfolge ihrer Ablieferung wurden folgende Lokomotiven umgebaut:

211 839-6 (ex 211 039-3, ex E 11 039, LEW 10512 / 1963),
211 808-1 (ex 211 008-8, ex E 11 008, LEW 9899 / 1962),
211 833-9 (ex 211 033-6, ex E 11 033, LEW 9944 / 1963),
211 835-4 (ex 211 035-1, ex E 11 035, LEW 9946 / 1963),

Schild von 211 835-4 (LEW 9946 / 1963), gut sichtbar ist, dass auf dem Pockauer Schild nur die Ziffer „8“ und die Kontrollziffer „4“ ausgetauscht wurden.

Trotz „aufgehübschter“ Rückseite - die nicht verschlossene Bohrung der entfernten Kontrollziffer „1“ ist dennoch gut zu sehen.

211 812-3 (ex 211 012-0, ex E 11 012, LEW 9903 / 1962),
211 816-4 (ex 211 016-1, ex E 11 016, LEW 9907 / 1962),
211 810-7 (ex 211 010-4, ex E 11 010, LEW 9901 / 1962) und
211 811-9 (ex 211 011-2, ex E 11 011, LEW 9902 / 1962).

Alle Maschinen der Unterbaureihe 211.8 wurden zum Bw Stendal umgesetzt, um dort vor schweren Zügen in Doppeltraktion eingesetzt werden zu können, da in Stendal keine Maschinen der BR 250 beheimatet waren.

C) Unterbaureihe 242.3

Parallel zur BR 211.1 begannen auch die Planungen für die BR 242.3. Im März 1985 lieferte das Raw Dessau die Musterlokomotive 242 381-2 (ex 211 081-5, LEW 15113 / 1975) ab. Im Unterschied zur BR 211.1 gab es für diese Umbauten einen höheren Bedarf, insgesamt wurden bis Juli 1991 21 Maschinen der BR 211 sowie zwei Loks der BR 211.8 zur BR 242.3 umgebaut. Nachfolgend einige Bilder von 242.3 – Schildern, welche nach meiner Bewertung recht gut darstellen können, wie unterschiedlich die jeweiligen Schilder gearbeitet wurden.

Bereits im April 1986 wurde 242 376-2 (ex 211 076-5, LEW 15108 / 1975) als erste „Serienumbaulok“ abgeliefert. Das Lokschild wurde mit großer Wahrscheinlichkeit komplett umgenietet.

Schild von 242 376-2 (ex 211 076-5, LEW 15108 / 1975)

Die Ansicht der Rückseite des Schildes verrät nicht sofort, dass es nicht neu-, sondern doch umgebaut wurde. Auffällig ist die Befestigung des Bindestriches mit nur einem Niet!

Erst die Detailaufnahme verdeutlicht, dass die Ziffern erneuert wurden, wobei die Bohrlöcher der „alten“ Ziffern in der 841 x 210 mm großen und 3,5 mm starken Grundplatte sehr sauber verschlossen wurden, bzw., wo möglich, wieder benutzt wurden.

Aus dem Jahr 1987 sind die Umbauten von 211 063-9 und 211 064-1 bekannt. Mit 242 364-8 verließ Anfang Dezember, zirka 20 Monate nach Ablieferung der 242 376-2, die nächste „Umbaulok“ das Raw Dessau in Richtung Bw Leipzig West.

Schild von 242 364-8 (ex 211 064-1, LEW 14179 / 1974), sehr auffällig, der fehlende Zwischenraum zwischen der letzten Ziffer der Baureihenbezeichnung und der ersten Ziffer der Ordnungsnummer.

Die Rückseite zeigt den Grund dafür, die Ziffern „4“ und „2“ wurden ohne, dass die erste Ziffer “2“ nach Außen versetzt wurde, befestigt.

Im Jahr 1988 fanden weitere vier Umbauten zur BR 242.3 statt. Als erste Lok stellte die Reichsbahn die 242 365-6 Ende Januar wieder in Dienst. Beim Umbau des Lokschildes besann man sich wohl wieder auf das bei 242 376-2 genutzte Verfahren. Die erste Ziffer „2“ wurde nach außen versetzt. Die Ansicht des Schildes wirkt damit deutlich gefälliger.

Schild von 242 365-5 (ex 211 065-8, LEW 14180 / 1974)

Die Bohrlöcher der ersten Ziffer „2“ sind gut zu erkennen. Entgegen dem Schild von 242 376-2 hat man sich jedoch nicht die Mühe gemacht die Löcher zu verschließen.

Die weitere Umbauten des Jahres 1988 waren: 242 366-3 (ex 211 066-6, LEW 14178 / 1974), 242 378-8 (ex 211 078-1, LEW 15110 / 1975) sowie 242 354-9 (ex 211 054-2, LEW 13617 / 1971). Letztgenannte Maschine, welche Anfang September im Raw Dessau fertiggestellt war, überrascht den Schildersammler mit zwei „Umbauvarianten“ für ihre Lokschilder:

Variante A):

Schild „A“ von 242 354-9 (ex 211 054-2, LEW 113617 / 1971). Nach Auswertung diverser Aufnahmen im Internet könnte es sowohl das Lokschild des Führerstand 1, als auch des Führerstand 2 sein (leider sind auf dem Schild selbst keine Markierungen zu finden).

Der Blick auf die Rückseite lässt die Vermutung aufkommen, dass es sich um ein neu angefertigtes Lokschild handeln könnte. Die Materialstärke der Grundplatte beträgt 3, 0 mm. Auffällig, analog zu 242 376-2, die Befestigung des Bindestrich mit nur einem Niet.

Variante B):

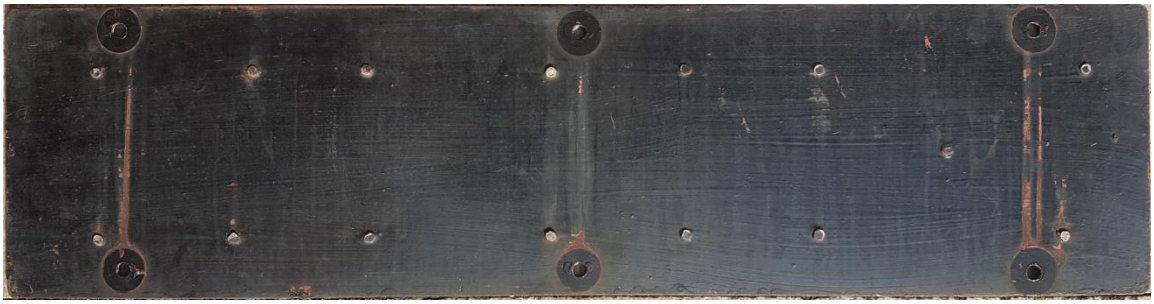
Unter Verwendung eines Schildes von 211 054-2 umgenietet, leider ohne die erste „2“ zu versetzen, was auch hier wiederholt für ein »unvorteilhaftes« Schriftbild sorgt. Bei diesem Schild finden sich, die bereits beim Schild von 211 056-7 erwähnten Bohrungen von 6,2 mm Durchmesser in der Grundplatte wieder, deren Sinn und Zweck sich mir leider nicht erschließt.

Der Blick auf die Rückseite verrät (gleich dreifach) die Anbringung dieses Schildes auf der linken Seite des Lokkastens.

Auch im Jahr 1989 wurde der Umbau der Schnellzugvariante in die Güterzugvariante fortgeführt. Zum ersten Mal wurde dabei auch eine, erst im Dezember 1988 auf Vielfachsteuerung umgebaute Lok der Unterbaureihe 211.8 ein weiteres Mal umgebaut. Da die Geschichte der Lok LEW 9901 / 1962 ziemlich einzigartig ist, werde an anderer Stelle noch detailliert darauf eingehen. Von den ebenfalls 1989 umgebauten 242 356-7 (ex 211 056-7, ex E 11 004, LEW 9895 / 1962), 242 368-9 (ex 211 068-2, LEW 14183 / 1974) sowie 242 377-0 (ex 211 077-3, LEW 15109 / 1975) sollen Bilder von 242 356-7 als Beleg gelten, dass für die Umbauten auch komplett neue Schilder angefertigt wurden.

Neu angefertigtes Schild für 242 356-4 (LEW 9895 / 1962).

Auffällig der extrem kleine Radius der Abrundungen an den Schilderecken, der Radius beträgt nur 7 mm.



Rückseite des Schildes 242 356-4 (LEW 9895 / 1962).

Bemerkenswert ist, dass der Bindestrich nur einfach genietet ist!

1990 entstanden weitere vier Maschinen der Unterbaureihe 242.3. Den Auftakt machte Mitte April die Ablieferung von 242 316-8, welche erst im Dezember 1988 zur 211 816-4 umgebaut worden war.

Schild von 242 316-8 (ex 211 816-4, ex 211 016-1, ex E 11 016, LEW 9907 / 1962), dabei fällt auf, dass auch bei der Ziffer „3“ die Bogenenden schräg zur Waagerechten abschließen. Bei den erneuerten Ziffern „3“ der Umbauten aus den Vorjahren war dies jedoch nicht der Fall.

Die Rückseite des Schildes belegt weiterhin, dass die Ziffern „1“ und „6“ sowie der Bindestrich noch original mit der Pockauer Platte verbunden sind. Zusätzlich sollte damit belegt sein, dass die Schilder von 211 016-1 ein weiteres Mal umgenietet wurden.

Der Vollständigkeit halber sollen hier die restlichen 1990 noch umgebauten Loks genannt werden:
242 374-7 (ex 211 074-0, LEW 15106 / 1975),
242 355-6 (ex 211 055-9, LEW 13618 / 1971) und
242 383-8 (ex 211 083-1, LEW 15115 / 1976).
Leider kann ich davon, wie auch von den fünf noch im Jahr 1991 umgebauten Maschinen wieder (mangels Schilder) keine Bilder vorstellen, die betreffenden Loknummern sollen aber nicht verschwiegen werden, es sind:
242 395-2 (ex 211 095-5, LEW 15425 / 1976),
242 351-5 (ex 211 051-8, LEW 13136 / 1970).

Die weiteren Umbauten sollten bereits als BR 142.3 geliefert worden sein:

142 341-6 (ex 211 041-9, ex E 11 041, LEW 10514 / 1963),
142 337-4 (ex 211 037-7, ex E 11 037, LEW 9948 / 1963) und
142 340-8 (ex 211 040-1, ex E 11 040, LEW 10513 / 1963),
welche als letzte Umbaulokomotive am 26. Juli 1991 an die Deutsche Reichsbahn übergeben wurde. Vorhandene Bildbeweise zeigen jedoch, dass zumindest die letztgenannte Lok als 242 340-8 im Betriebseinsatz stand.

## Lokschilder nach 1992

Mit dem Inkrafttreten der zwischen der Deutscher Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn getroffenen Übereinkunft zur Vereinheitlichung der Nummernsysteme, gültig ab 1. Januar 1992, mussten die Lokomotiven der ehemaligen Baureihen E 11 und E 42 ein weiteres Mal ihre (äußerlich angeschriebene) Identität wechseln. Dabei hielt sich die Änderung bei den Lokomotiven der Baureihe E 42 / 242 in Grenzen, denn als neue Baureihe 142 blieb ihnen zumindest die „alte“ Stammnummer erhalten. Bei der Baureihe E 11 / 211 sah dies jedoch anders aus. Weil es bei der Deutschen Bundesbahn die Baureihe 111 schon gab, wurde hier die Baureihennummer 109 vergeben. Eine, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sicherlich zu rechtfertigende Entscheidung. Vor allem bei Eisenbahnern, aber auch bei zahlreichen Eisenbahnfreunden aus den „FNL“ (den „fünf neuen Ländern“), trafen diese neuen Baureihenbezeichnungen nicht zwingend auf deren unbegrenzte Zustimmung.

### A) Baureihe 109

Mit derzeitigem Stand der Recherchen sind bisher nur drei Maschinen der neuen Baureihe 109 bekannt, welche genietete Metallschilder im täglichen Betriebseinsatz trugen. Es handelt sich um folgende Lokomotiven:

109 049-7 (ex 211 049-2) des Bw Stralsund (1992),
109 061-2 (ex 211 061-7) des Bw Neustrelitz (1992) und
109 079-4 (ex 211 079-9) des Bw Stralsund (1992).

Es ist bisher leider kein erhaltenes (Betriebs-) Schild (***) von diesen drei Maschinen bekannt.
Während ihrer Zugehörigkeit zum Eisenbahn & Technik Museum Rügen in Prora trug auch 109 084-4 genietete Metallschilder (Bildbelege für 1995 und 1996 existieren). Unklar ist jedoch, ob diese Schilder erst dort (gebaut?) und angebracht wurden, denn Bildbelege aus 1993 zeigen die Lok mit angeschriebener Loknummer.

(***) Bekannt ist natürlich ein Lokschild von 109 049-7 mit goldfarbigen Ziffern und goldenem Rand. Diese Schilder trug die Lok u.a. bei der Lokausstellung im Juli 1998 in Wismar. Nach einer Information, die mir Daniel Berg gab, wurden diese Schilder in den 1990er Jahren in der Werkstatt des Bw Stralsund angefertigt, vermutlich für Ausstellungszwecke, was jedoch (noch) nicht belegt ist. Natürlich ist jede weitere Information über eventuell doch erhaltene Betriebsschilder der BR 109 sowie zu den Museumsschildern von 109 084-4 aus Prora willkommen – gerne an lokschilder.bw_zwickau@ewe.net!

B) <u>Baureihe 142</u>

Von der »neuen« Baureihe 142 sind eine Reihe von erhalten gebliebenen Lokschildern bekannt. Dabei dürften die 1992 im Bw Weißenfels beheimateten Maschinen die zahlenmäßig größte Gruppe darstellen. Bekannt sind u.a. die dort umgenietete Schilder von:

142 033-0 (ex 242 033-9, ex E 42 033, LEW 10625 / 1965),
142 042-1 (ex 242 042-0, ex E 42 042, LEW 10634 / 1965),

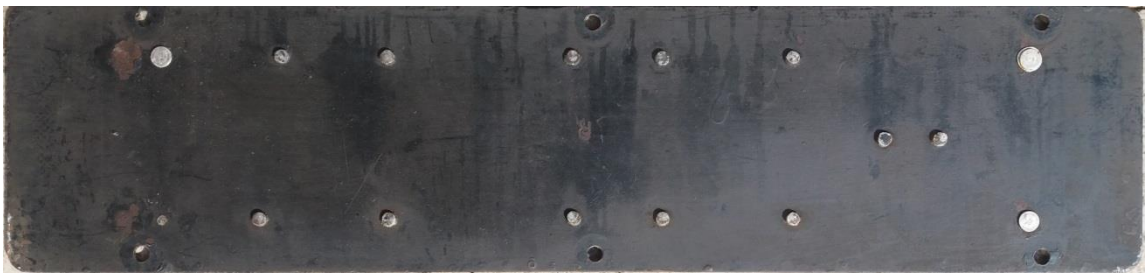
Schild (umgenietet durch Bw Weißenfels) von 142 042-1, die erste Ziffer „1“ wurde, wie gut erkennbar, durchgenietet.

Rückseite von 142 042-1, das »linke« Schild ist, wie deutlich zu sehen, eine hervorragend erhaltene Pockauer Platte. Die Ziffer „1“ wurde mittels einer speziellen Nietvariante (typisch für „Weißenfelser“ Schilder?) durchgenietet.

Weitere bekannte „Weißenfelser-Umnietungen“ sind die Schilder von:

142 126-2 (ex 242 126-1, ex E 42 126, LEW 11642 / 1967),
142 129-6 (ex 242 129-5, ex E 42 129, LEW 11645 / 1967),

Schild von 142 129-6, mit wiederum deutlich sichtbar durchgenieteter Ziffer „1“. Bei diesem Schild wurde auch die neue Kontrollziffer „6“ durchgenietet befestigt.



Rückseite von 142 129-6. Ebenso ein gut erhaltenes Pockauer Schild mit der speziellen Nietvariante.

Auch die bekannten Schilder von:
142 132-0 (ex 242 132-9, ex E 42 132, LEW 11648 / 1967) und
142 133-8 (ex 242 133-7, ex E 42 133, LEW 11649 / 1967) werden dieser Gruppe zugeordnet.

Weiterhin erhalten sind durch Bw Leipzig West umgenietete Schilder von 142 009-0 (ex 242 009-9, ex E 42 009, LEW 9918 / 1963) ([4]*).

Schild von 142 009-0, ganz deutlich zu sehen, dass dieses Schild erneuerte Ziffern trägt – wieder ein „Chemieschaden“?

Der Blick auf die Rückseite macht klar, dass neben der Pockauer Grundplatte nur noch der Bindestrich aus der Herstellung des Schildes für 242 009-9 aus dem Jahr 1970 stammt.

Nicht ohne Erwähnung bleiben soll eine weitere »Gruppe« von 142er Schildern. Es handelt sich um eine Reihe, die genaue Anzahl ist leider nicht bekannt, von Schildern, welche mit großer Wahrscheinlich im Raw Dessau hergestellt wurden.

([4]*) Da im Bw Leipzig West zeitgleich zu 142 009-0 noch weitere Lokomotiven der BR 142 beheimatet waren, u.a. 142 017-3, 142 021-5, 142 031-4, 142 032-2, 142 046-2 und 142 049-6 ist zu vermuten, dass dort eventuell noch weitere Maschinen umgenietete Schilder erhielten. Sollte einer der Schildersammler dazu Informationen, Bilder oder gar Schilder besitzen, dann möchte ich wieder um Nachricht an lokschilder.bw_zwickau@ewe.net bitten.

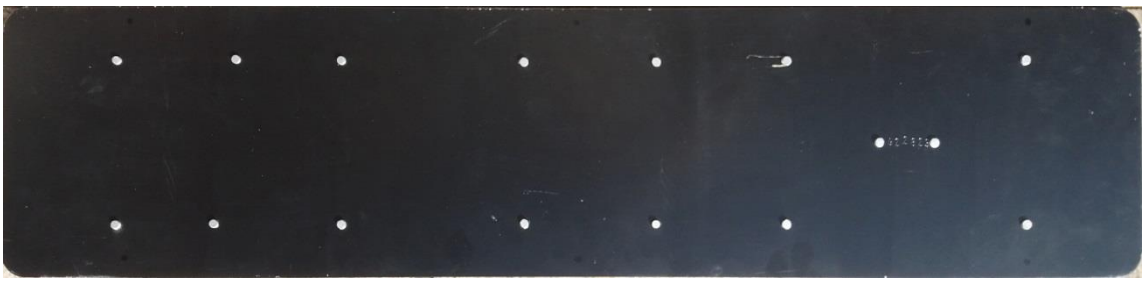
Die Schilder sind komplette Neuanfertigungen, mit neuen Ziffern, analog zu den neuangefertigten Schildern für die BR 143 und BR 155. Charakteristisch ist die auf der Rückseite zwischen den Nieten des Bindestriches eingeschlagene Loknummer, inklusive Kontrollziffer. Die eingeschlagenen Ziffern haben eine Höhe von 5,5 mm. Bekannt sind bis dato:

142 003-3 (ex 242 003-2, ex E 42 003, LEW 9912 / 1963),
142 034-8 (ex 242 034-7, ex E 42 034, LEW 10626 / 1965),
142 282-3 (ex 242 282-2, LEW 15101 / 1976) und
142 286-4 (ex 242 286-3, LEW 15420 / 1976).

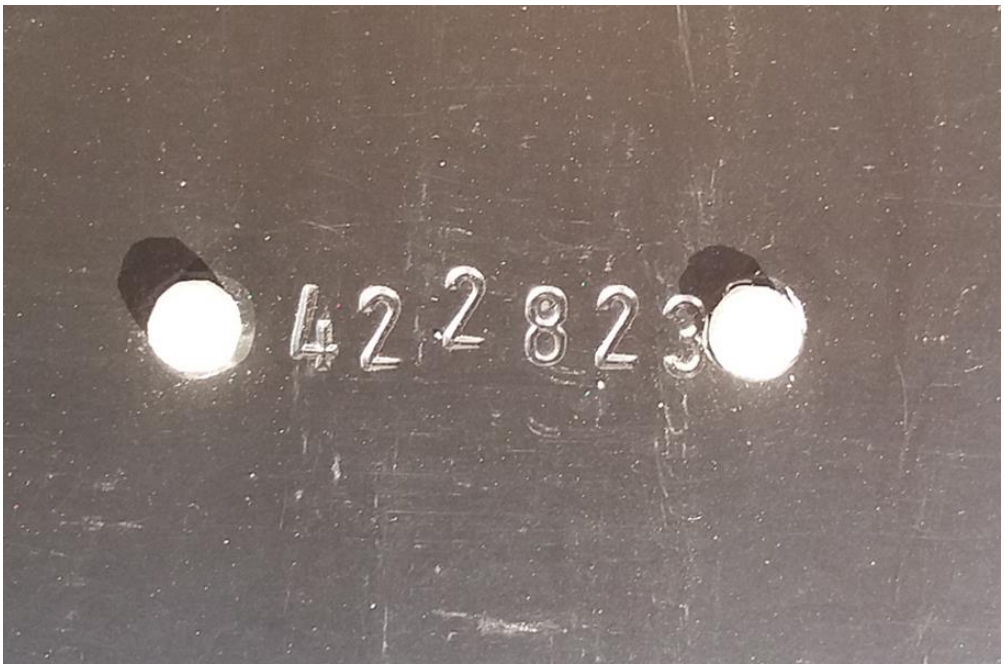
Interessant dazu ist, dass alle diese Maschinen bereits Ende 1992 zum „zR-Bestand“ des Bw Reichenbach, TEU (BT) Zwickau, gehörten und in Werdau „auf dem Rand“ standen. Zum Zwickauer „zR-Bestand“ gehörten Ende 1992 insgesamt 17 Lokomotiven der BR 142. Es liegt also durchaus im Bereich des Möglichen, dass es weitere derartige Schilder gibt.

Das Schild für 142 282-3 besitzt einige interessante Merkmale. Die Größe der 3 mm starken Grundplatte entspricht mit 841 x 200 mm wieder exakt den Abmessungen der Pockauer Platten. Die abgerundeten Ecken haben allerdings einen Radius von 20 mm. Die Ziffern 1, 2, 4 und 8 haben eine Stärke von 2,7 mm mit angegossenen Nietzapfen, deren Durchmesser 6 mm beträgt. Das Bogenenden der Ziffer „2“ endet in der Waagerechten. Dagegen schließen bei der Ziffer „3“ die Bogenenden im schrägen Winkel zur Waagerechten ab. Außerdem beträgt die Materialstärke dieser Ziffer, bei 6 mm Nietzapfendurchmesser, 3,5 mm! Die Nietzapfenden aller Ziffern stehen auf der Rückseite zwischen 2,7 und 2,8 mm über der Grundplatte. Das Schild hat zudem keine Bohrungen.

Schild für 142 282-3. Auch, wenn es die Maschine, für die es gebaut wurde, nie „gesehen“ haben dürfte, ist es ein Stück Zeitgeschichte. Leider kann es uns nicht verraten, wer und weshalb er es anfertigen ließ.



Rückseite des Schildes für 142 282-3, schön zu sehen die eingeschlagene Loknummer (ohne „1“ und ohne Bindestrich zwischen Ordnungsnummer und Kontrollziffer).




## Fabrikschilder

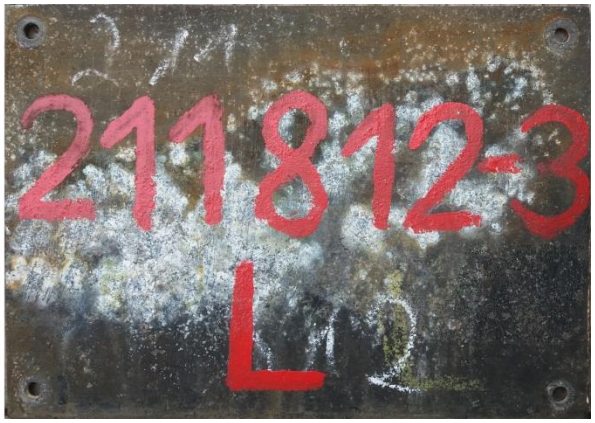
Wenn man über die Schilder von Lokomotiven spricht, denkt man zu allererst an die Loknummernschilder. Dabei tragen doch aber die Fabrikschilder, die bei den „jüngeren“ Maschinen häufig recht klein und unscheinbar sind, die eigentliche »Identität« der jeweiligen Lok. Ganz gleich, wie oft eine Lokomotive umgezeichnet wird oder den Besitzer wechselt, die vom Lieferwerk vergebene Fabriknummer bleibt immer die gleiche – so sagt es zumindest die Regel.

Für den Bauzeitraum von E 11 / 211 und E 42 / 242 (1960 bis 1976) sind bisher vier unterschiedliche Designvarianten der Fabrikschilder bekannt, die nachfolgend in Wort und Bild vorgestellt werden sollen.

### Variante 1

Schon die zwei Probelokomotiven E 11 001 und E 11 002 erhielten Fabrikschilder aus Aluminiumguss mit Rand in den Abmessung 300 x 214 mm,

rückseitig gemessen. Die Schilder sind leicht konisch gegossen, so dass sich auf der Vorderseite gemessen die Abmessungen von 298 x 212 mm ergeben. Der Rand hat eine Breite von 6,5 mm bei einer Stärke von 2 mm. Die Schrift, gegossen mit einer Höhe von 10 mm, erhebt sich 2 mm über den Riffelgrund. Ebenfalls gegossen sind die Fabriknummer (links unten) sowie das Baujahr (rechts unten) mit gleichen Maßen. Die Strichstärke der Schrift beträgt 2,7 mm. Die vier Bohrlöcher haben einen Durchmesser von je 8 mm.




Fabrikschild LEW Nr.9903 / 1962 von E 11 012 / 211 012-0 / 211 812-3. Die Aufschrift auf der Rückseite lässt keinen Zweifel offen, zu welcher Maschine das Fabrikschild gehörte und wo es angebracht war.

Diese, nach meiner Meinung, sehr gefälligen Fabrikschilder wurden bis 1966 an die E 11 und E 42 angebracht. Nach bisherigem Kenntnisstand war E 42 101 (LEW 11118 / 1966) als letzte Maschine damit geliefert worden.

Variante 2

Ab 1967 erhielten die Lokomotiven der Baureihe E 42 Fabrikschilder mit leicht modifiziertem Aussehen. Bei gleichen Abmessungen wurde zusätzlich eine metallisch-glänzende kreisrunde Fläche (Durchmesser 13,5 mm, Dicke 2 mm) in das Design integriert. Auf dieser Fläche sollten wohl die Stempelabdrücke für die Abnahmeprüfung eingeschlagen werden, was jedoch nicht konsequent so umgesetzt wurde. Auf dem Fabrikschild Nr.11625 ist keine Stempelung erkennbar, auf dem Fabrikschild Nr. 11759 jedoch schon.

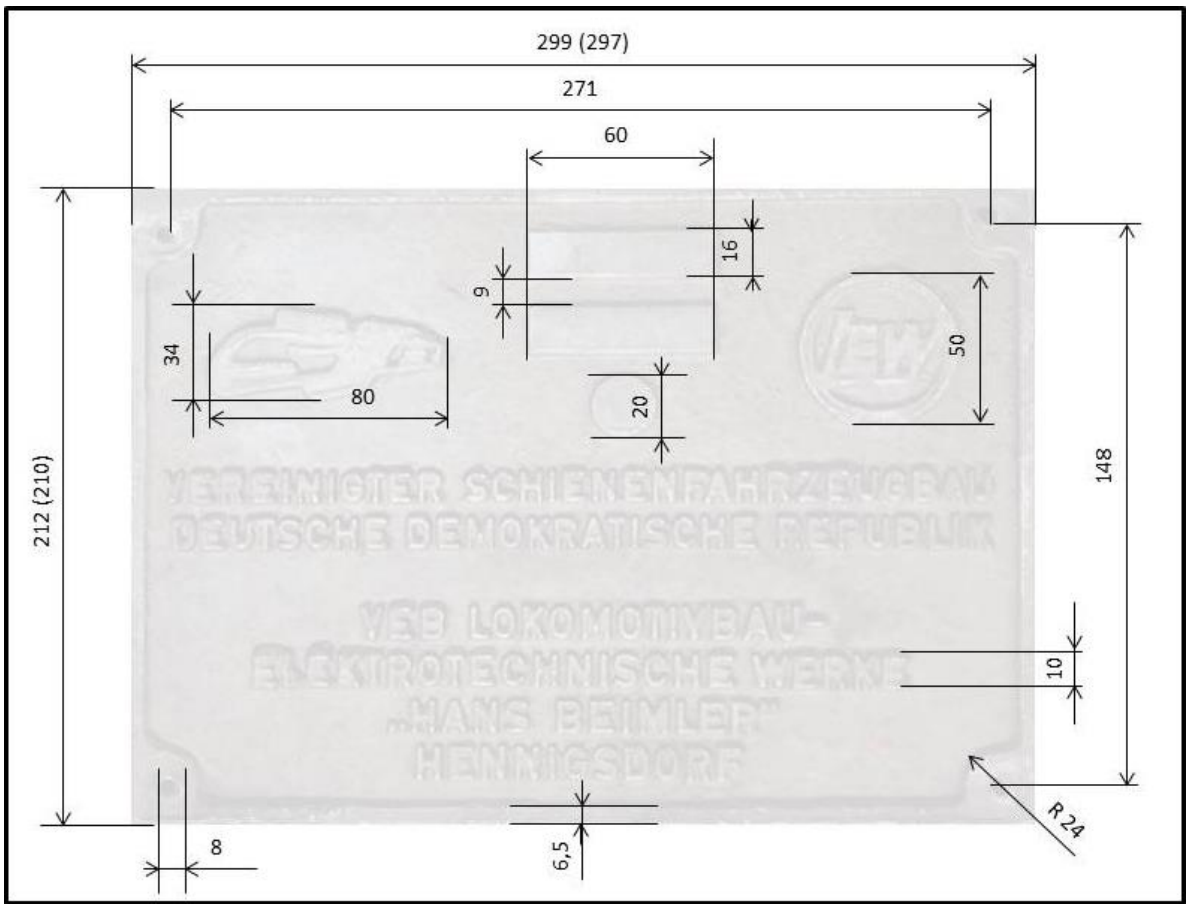
Fabrikschild Nr.11625 / 1967 von E 42 109 / 242 109-7. Rückseitig ist schwach erkennbar „42 109 LV" eingeschlagen worden.

Diese Fabrikschilder wurden bis 1969 verwendet. Bildlich belegbar ist dafür die Lieferung von E 42 169 (LEW 12160 / 1969), was die Vermutung nahelegt, dass die komplette 7. (E 42) Lieferserie noch diese Schilder hatte ([5]*).

([5]*) Ein erhaltenes Fabrikschild von LEW 12164 (von E 42 173) könnte die Frage eindeutig klären. Bilder oder Informationen dazu gern wieder an lokschilder.bw_zwickau@ewe.net

Variante 3

Im Jahr 1970 änderte sich das Aussehen der Fabrikschilder grundlegend. Wohl aus ökonomischen Gründen verzichtete man darauf, Fabriknummer und Baujahr als Gusszahlen auf das Schild zu bringen. Neu waren dafür zwei jeweils 60 x 16 mm große metallisch-glänzende Flächen vorhanden, in welche diese Angaben mittels Schlagzahlen (10 mm) aufgebracht wurden. Die Kreisfläche für das Einschlagen des Abnahmeprüfstempels wurde auf 20 mm Durchmesser vergrößert. Neben dem LEW-Firmenlogo, rechts oben, mit dem Durchmesser 50 mm, gehörte nun auch das Logo von »Vereinigter Schienenfahrzeugbau«, oben links, Breite 80 mm und Höhe 34 mm, dazu. In Textform waren diese Angaben ebenfalls Bestandteil des Fabrikschildes. Die Abmessungen verringerten sich nur marginal auf 299 x 212 mm (rückseitig gemessen) sowie 297 x 210 mm vorn gemessen. Als erste Lok der 8. (242-) Lieferserie erhielt 242 174-1 diese neue Art von Fabrikschildern. Auch die Lokomotiven 211 043-5 bis 211 047-6 erhielten diese Fabrikschilder.

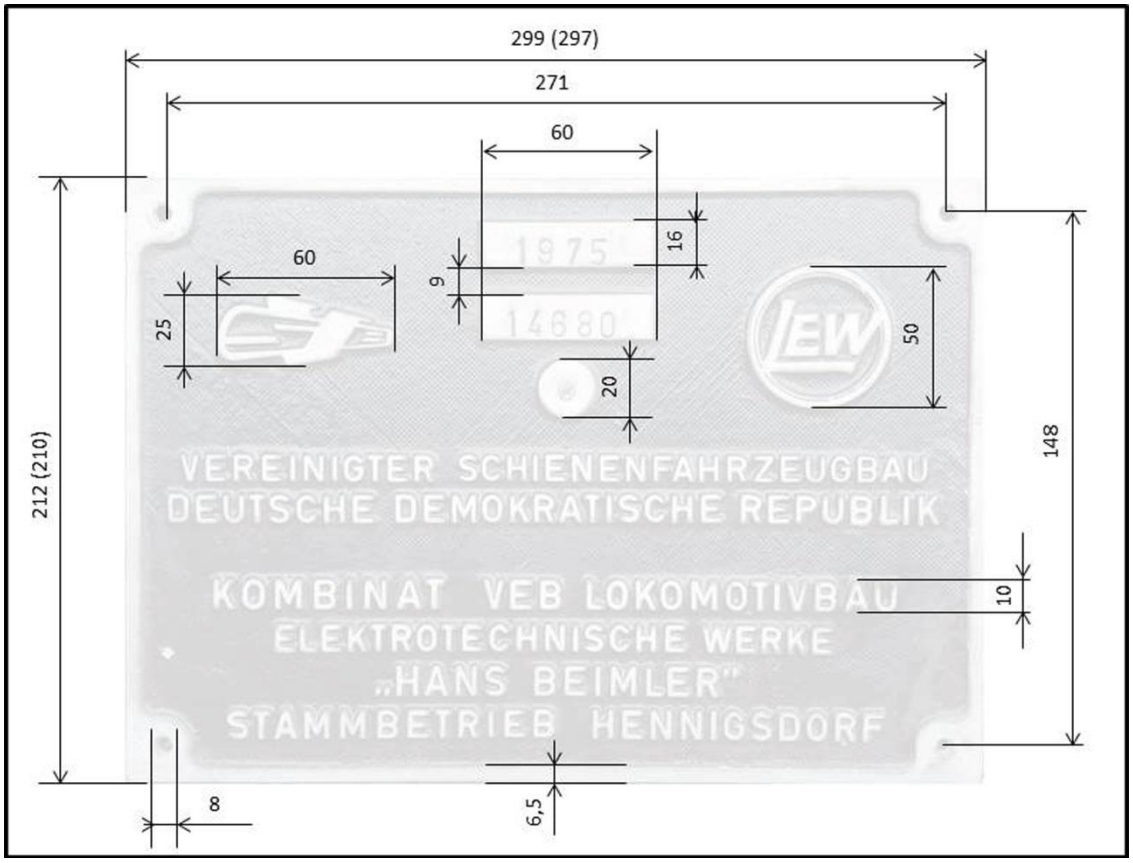


Fabrikschild LEW 12778 / 1970 von 242 177-4. Recht deutlich sieht man die asymmetrische Anordnung der zwei metallisch-glänzenden Felder für Fabriknummer und Baujahr nebst der Fläche für den Abnahmeprüfstempel. Ob eine verbindliche Festlegung (Vorschrift) dafür existierte, welche die genaue Platzierung von Fabriknummer und Baujahr regelte, ist mir nicht bekannt. In meiner Sammlung befinden sich beide Varianten – FN oben; Baujahr unten – Baujahr oben; FN unten.

Noch nicht in Erfahrung zu bringen war, wie viele dieser asymmetrischen Fabrikschilder hergestellt und an den BR 211 bzw. BR 242 verbaut wurden, siehe auch ([8]*).
Fest steht jedoch, dass die im Januar 1972 abgelieferte 242 194-9 (aus der 9. (242-) Lieferserie) schon Fabrikschilder der nächsten und letzten Designvariante für unsere beiden Neubauelektrolokbaureihen erhielt.

Variante 4

Wie bereits im geschichtlichen Abriss zum Lokomotivbau in Hennigsdorf beschrieben (Seite 3, unten), firmierte ab 1970 LEW in Hennigsdorf als Stammbetrieb des Kombinat VEB Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“. Vermutlich nutze man die, aus dieser Namensänderung resultierende, Neugestaltung des Designs auch gleich dazu die Asymmetrie etwas einzudämmen. Ganz beseitigen konnte oder wollte man sie am Ende dann doch nicht, dazu fiel die Längenverkürzung des Logo »Vereinigter Schienenfahrzeugbau« von 80 mm auf 60 mm um 10 mm zu gering aus. Gleichzeitig hätte man auch das LEW-Logo um 10 mm auf 60 mm Durchmesser vergrößern können, aber dies hätte natürlich eine weitere Anpassung der Formen bedeutet. So ließ man es mit der Verkleinerung des Logo »Vereinigter Schienenfahrzeugbau« bewenden und nahm die bestehende Asymmetrie in Kauf. Aber sind wir doch einmal ganz ehrlich, wie vielen Schildersammlern war dies bis dato so richtig bewusst?
Am Rande bemerkt: Sowohl die Maschinen der BR 250 als auch teilweise noch Lokomotiven der BR 243 erhielten Fabrikschilder dieser Designvariante.



Fabrikschild LEW 13626 / 1971 von 242 194-9, jedoch mit gestempelter Rückseite »242 193«. Wann und wem diese Verwechslung unterlief, war leider nicht mehr zu klären.

## Schild »Vereinigter Schienenfahrzeugbau«

Diese Schilder sind zwar keine Fabrikschilder im eigentlichen Sinn, denn sie tragen weder eine fortlaufende Nummer noch eine Jahreszahl, sollen aber nicht unerwähnt bleiben. Nach bisherigem Wissen waren sie auch nicht an allen Maschinen zu finden, wenn jedoch, dann aber immer in enger räumlicher Nähe zum „wirklichen" Fabrikschild der Lokomotive. Bildlich belegt sind solche Schilder z.B. an 211 029-4 oder 242 061-0.
Die Aluminiumgussschilder haben rückseitig gemessene Abmessungen von 150 x 150 mm. Der Rand ist 3,2 mm breit und 1,5 mm stark. Die Dicke des Schildes beträgt am Rand gemessen 5,5 mm. Die vier Befestigungsbohrlöcher mit einem Durchmesser von 6,2 mm haben einen Abstand von 130 x 130 mm. Das Logo Vereinigter Schienenfahrzeugbau ist 80 mm breit und 34 mm hoch. Die Schrifthöhe des Textes beträgt 7 mm bei einer Strichstärke von 1,5 mm.

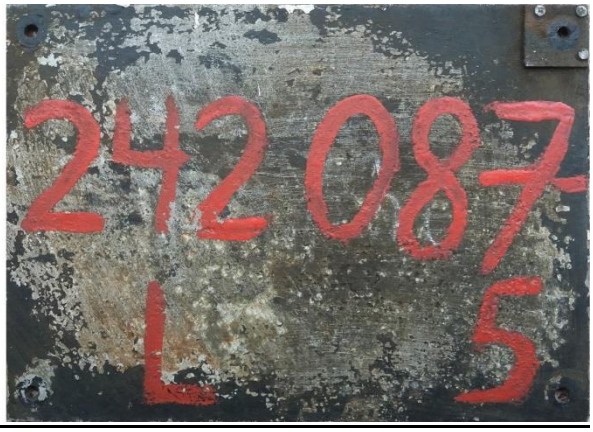
Ersatz – Fabrikschilder

Sicher – ein Thema, welches man kontrovers diskutieren kann, denn schon allein das Wort „Ersatz“ lässt uns Schildersammler oft schnell hellhörig bzw. vorsichtig werden, dennoch möchte ich das Thema hier nicht ausgrenzen. Es steht auch außer Frage, dass der Schildersammler, welcher jemals schlechte Erfahrungen mit einem „Ersatzschild“ gemacht hat, eine entsprechende Meinung besitzt und daher im Weiteren eher die Finger von „Ersatzschildern“ lässt. Dafür habe ich Verständnis. Auf der anderen Seite sollte man natürlich auch nicht sofort jedes dieser Ersatz – Fabrikschilder ohne weitere Prüfung verteufeln. Es gibt, wenn vielleicht auch nicht in jedem Fall, gute Erklärungen, weshalb die eine oder andere Lokomotive ein solches Schild bekam. Ich habe inzwischen einige LEW „Ersatz – Fabrikschilder“ in meiner Sammlung, für deren Existenz ich jedoch allesamt eine stimmige Erklärung gefunden habe. Klar, dies erfordert in jedem Fall eine weitere, tiefergehende Recherche, die zeitaufwendig ist und langwierig werden kann.

Nachfolgend zwei Beispiele für Ersatz-Fabrikschilder - die originalen Schilder der Fabrikschild Variante 1 gingen nach meinen Recherchen jeweils durch Unfall verloren – sowie ein Beispiel für ein durch die Deutsche Reichsbahn (professionell) repariertes Fabrikschild, ebenfalls der Variante 1:

Ein Ersatz-Fabrikschild für LEW 11108 / 1966 von E 42 091, 242 091-7. Die Maschine hatte am 27.06.1977 in Weißenfels, sie hörte zu diesem Zeitpunkt zum Bw Weißenfels, einen schweren Unfall, dem auch mindestens ein Fabrikschild mit gegossener Fabriknummer und Baujahr zum Opfer fiel. Als Ersatz wurde ein (1977) neues Fabrikschild der Variante 4 genutzt. Es ist keine Stempelung der Abnahmeprüfung zu sehen. Mir ist bisher zwar keine Aufnahme von 242 091-7 bekannt, welche den Einsatz mit diesem Ersatz-Fabrikschildes dokumentiert, ich habe jedoch keinen Zweifel, dass die Maschine seit 1977 diesem Schild „verbunden“ war.

Ein Ersatz-Fabrikschild für LEW 9895 / 1962 von E 11 004, 211 056-7 spätere 242 356-4. In Folge des schweren Unfalls in Großkorbetha (siehe S.11) musste an 211 056-7 ein Ersatzfabrikschild angebracht werden. Interessanterweise wurde dafür ein Fabrikschild der Variante 2 als „Spender" auserwählt, die „alte" FN und das Baujahr abgefräst und neu eingeschlagen.




Fabrikschild LEW 11104 / 1966 von E 42 087, 242 087-5. Die angebrochene linke obere Ecke wurde durch Verstärkung mit einer Metallplatte repariert, was vorderseitig jedoch kaum auffällt.

## Drehgestell-Schilder

In der ersten Überarbeitung hatte ich die unbekannte Schilderart noch zu den Innenschildern verortet, nun kann ich es dank eigener „Neuzugänge" als Drehgestell-Schild, hier Drehgestell 1 von E 11 050 (LEW 13135 / 1970), ansprechen. Das Schild wurde aus Gusseisen gefertigt, wiegt ca. 450 Gramm und besitzt die Abmessungen 217 x 50 mm.

Bisher ist leider noch sehr wenig über diese „Schildergattung“ bekannt. Neben dem genauen Anbauort an den Drehgestellen ist auch nicht bekannt welche Maschinen derartige Schilder bekamen. Niedrigste aktuell bekannte Ordnungsnummer ist E 42 055, die höchste Ordnungsnummer E 42 151.

## Innenschilder

Zu diesem Thema, welches in Sammlerkreisen zunehmendes Interesse findet, muss ich ganz sicher einige Details „schuldig“ bleiben. Die Anzahl der in diese Kategorie passenden Exponate meiner Sammlung lassen sich (noch) an einer Hand abzählen. Dank der tatkräftigen Hilfe durch die Gemeinschaft der Schildersammler, namentlich durch Tobias Richter, konnte ich jedoch die Thematik zumindest gut anreißen, jede weitere Hilfe ist aber auch zukünftig willkommen!

### A) Geschwindigkeitsschilder

Die dreischichtigen Kunststoffschilder (weiß-schwarz-weiß) haben die (rückseitigen) Abmessungen von 210 x 36 mm, bei einer Materialstärke von ~ 2,35 mm. Die jeweilige Aufschrift ist gefräst mit einer Schrifthöhe von 20 mm bei einer Strichstärke von 3 mm. Die vier Befestigungslöcher mit einem von Durchmesser 4 mm sind vorderseitig versenkt. Die Bohrabstände betragen 194 mm x 20 mm.
Angebracht waren die Schilder auf jedem Führerstand mittig oberhalb der Frontfenster (zwischen den klappbaren Sonnenblenden).
Die Unterschiede zwischen den Schildern der Baureihe E 11 / 211 und BR E 42 / 242 beschränken sich auf die Angabe der jeweilig maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit (V max) von 120 bzw. 100 km/h.

„V max – Schild“ einer Lokomotive der Baureihe E 42 /242.

### B) Loknummernschilder

Die Loknummernschilder bestehen ebenfalls aus dreischichtigem Kunststoff mit einer Materialstärke von ~ 2,35 mm mit den Abmessungen von 147 x 36 mm. Die Bohrabstände für die Befestigungslöcher betragen 131 x 20 mm. Während bei den älteren Schildern (Lieferung bis ca. 1974) die 4 mm Bohrlöcher noch vorderseitig versenkt waren, wurde bei den späteren Lieferungen darauf verzichtet. Änderungen gab es über die Jahre auch bei Schriftform und Schriftgröße.
Angebracht waren die Schilder auf jedem Führerstand an der Rückwand

neben der Tür in den Maschinenraum.

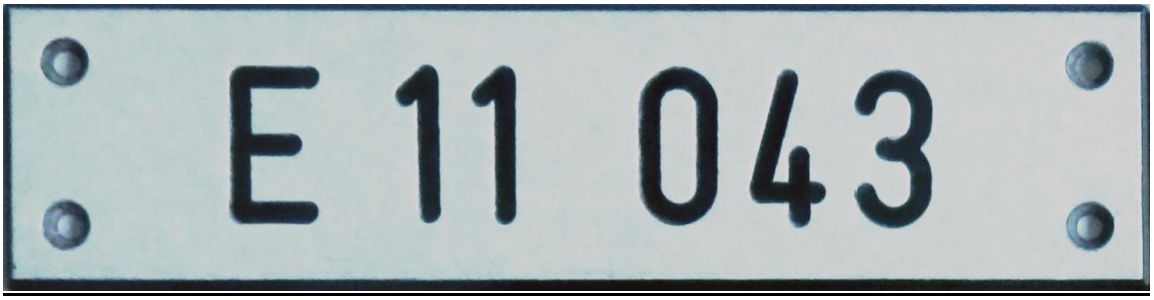



Foto: Tobias Richter
Innenschild von E 11 043 – interessant daran ist, dass die Ende Mai 1970 übernommene Lok bereits ab ihrer Indienststellung Lokschilder als 211 043-5 trug, das Innenschild aber noch die „alte“ Loknummer zeigt.

Foto: Tobias Richter
Innenschild von E 11 045 – um die nachträglich (handgemalte) Kontrollziffer nebst Bindestrich ergänzt. Auch diese Maschine wurde bereits mit „EDV-Schildern“ als 211 045-0 übergeben.

Foto: Tobias Richter
Innenschild von 211 063-3 – gut zu sehen, dass man nun eine schlankere Schriftform gewählt hatte.

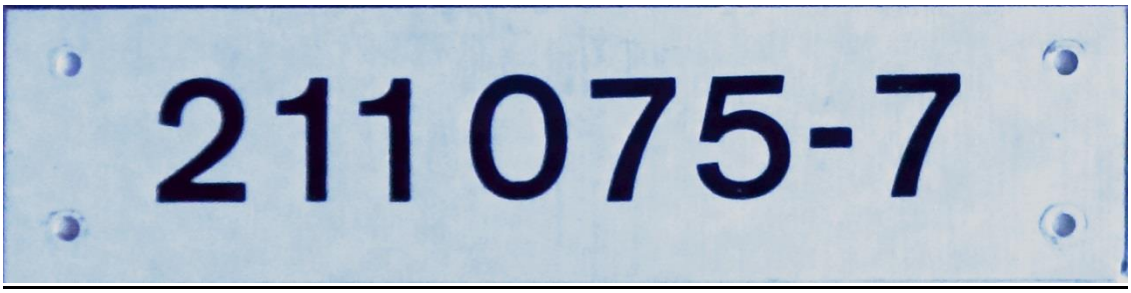



Foto: Tobias Richter
Innenschild von 211 075-7. Neben der völlig neuen Schriftform und Schriftgröße fällt auf, dass die Befestigungsbohrungen nicht mehr versenkt wurden.

Foto: Tobias Richter
Innenschild von E 42 058 mit einer schlanken und gestreckt wirkenden Schriftform.

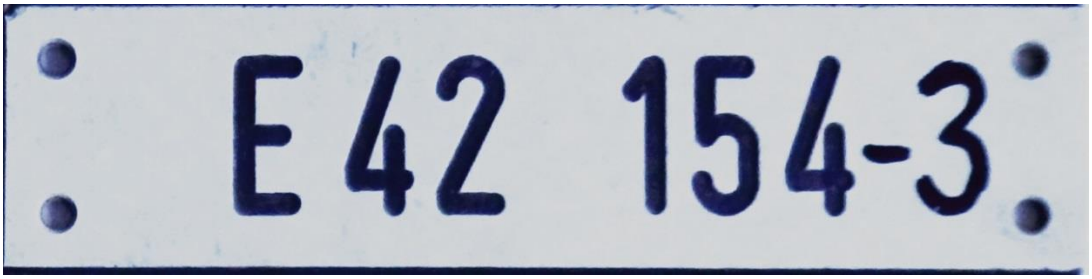



Foto: Tobias Richter
Innenschild von E 42 154-3 mit nachträglich handschriftlich ergänzter Kontrollziffer.

Foto: Tobias Richter
Innenschild von 242 200-4 – mit ebenfalls schmalen Ziffern.

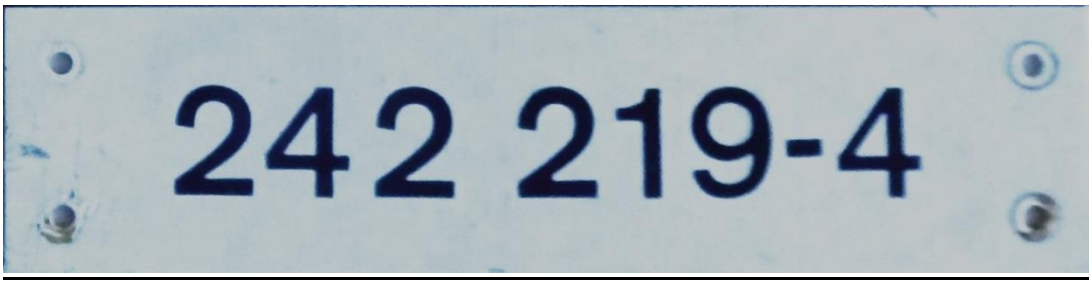



Foto: Tobias Richter
Innenschild von 242 219-4 – Schriftform und -höhe wie bei 211 075-7, Bohrungen nicht versenkt.

## C) Warnschilder

Welche Gefahren durch die 15000 Volt im „Draht“ lauern, wussten die Lokpersonale natürlich ganz genau, aber es bedurfte auch entsprechender Warnschilder. Hier eine ganz kleine Auswahl:

Emailliertes Metallschild mit gewölbtem Rand aus 242 281-4. Bohrungsdurchmesser 4,5 mm
Abmessungen: 300 x 210 mm, Höhe 7 mm. Rückseite emailliert – schwarz

Emailliertes Metallschild mit gewölbtem Rand aus 242 281-4. Bohrungsdurchmesser 4,5 mm
Abmessungen: 205 x 144 mm, Höhe 7 mm. Rückseite emailliert – schwarz

## Das »besondere« Schild

Auf Seite 31 hatte ich es bereits angedeutet, dass die als E 11 010 (LEW 9901 / 1962) gelieferte Maschine mit einer überaus interessanten „Lebensgeschichte“ aufwarten kann. Beginnend mit der deutlich späteren Übergabe (ca. 17 Monate nach den anderen Maschinen der 1. Lieferserie), als Ursache sollte ein Zusammenstoß mit E 11 014 bei der Abnahme im Raw Dessau gelten, fortgesetzt mit der Beteiligung an einem weiteren Auffahrunfall im April 1971 (leider kenne ich dazu noch keine weiteren Details – wie: genaues Datum, Ort und „Unfallgegner“) - wurde die Lok auch noch zweimal umgebaut. Die Umbauten wurden schon erwähnt: Im Dezember 1988 erfolgte der Umbau auf Vielfachsteuerung (BR 211.8) und nur wenige Monate danach folgte der nächste Umbau zur 242.3. Dieser „Doppelumbau“ ist jedoch kein Alleinstellungsmerkmal, denn der Schwesterlok E 11 016 (LEW 9907 /1962) erging es ähnlich. Das besondere an LEW 9901 (schön, dass es Fabriknummern gibt, die dauerhaft bleiben) ist, sie wurde so häufig umgezeichnet, wie keine andere Lok dieser Baureihe! Wie kam es dazu? Bis zum Umbau zur 211.8 war noch alles im „grünen Bereich“. Ab Juli 1970 als 211 010-4 bezeichnet, wechselte ab Ende Dezember 1988 die Bezeichnung in 211 810-7. Spannend wird, was danach kam! In EK-Themen 51 schreiben Mehnert/Hinsch dazu folgendes - Zitat: *„211 810 wurde im August 1989 im Raw Dessau in 242 810 umgebaut, die Probefahrt erfolgte (intern) unter der Nummer 242 910, ab 1990 wurde sie jedoch als 242 310 geführt.“* Auch wenn an anderer Stelle, in EK-Themen 52 auf Seite 47, als Umbaudatum für 211 810 der 30.06.1989 genannt wird, bleibt doch stehen, dass die Lok zusätzlich als 242 810-0 und als 242 910-8 bezeichnet worden sein soll, bevor daraus 242 310-1 (1990) wurde. Bleibt die Frage, gibt es dafür Belege? Aufnahmen, die es belegen könnten, habe ich bisher leider keine gefunden, jedoch existiert ein Lokschild, welches die „Geschichte“ auch belegen kann. So ist ein Lokschild von 242 310-1 in meinen Augen das »besondere« Schild.

Lokschild von 242 310-1 (LEW 9901 / 1962).

Das Schild ist eine, seitdem zweimal veränderte, Neuanfertigung des Raw Dessau auf einer Grundplatte mit LEW-Werkschildabmessungen (841 x 210 mm) mit einer Materialstärke von 3,3 mm. Der ungewöhnlich kurze Bindestrich (46 mm) wurde doppelt durchgenietet. Das eigentlich bemerkenswerte sind jedoch die sichtbaren Abdrücke unter der Ziffer „3“ und unter der Kontrollziffer „1“, denn dort zeigt sich die Lösung der Geschichte um 242 910-8, 242 810-0 bzw. 242 310-1!

Man benötigt nicht viel Phantasie, um sehen, dass sich unter der 3 die Abdrücke einer 8 und einer 9 befinden. Der untere Abdruck, also die zuerst auf dem Schild befestigte Zahl gehört bei genauer Betrachtung zur 9. Zudem fällt an der Ziffer „3“ auf, dass es sich auch eine 3,5 mm starke Ausführung mit schräg endenden Bogenenden handelt, welche schon beim neugebauten Schild für 142 282-3 auffiel.
Die „Reihenfolge“ der Abdrücke wird auch durch die unter der Kontrollziffer zu identifizierenden Abdrücke bestärkt.

Die Aufnahme verdeutlicht ganz ausgezeichnet, dass der Abdruck einer 8 tiefer liegt, sprich älter ist, als der Abdruck einer 0. Dank des Algorithmus zur Berechnung der Kontrollziffer wird nun eindeutig, dass die zeitliche Abfolge der Loknummern auf diesem Schild die folgende war: 242 910-8 (Neubau), 242 810-0 (1. Änderung) und 242 310-1 (2. Änderung). Außerdem fällt ein Abbruch an der Ziffer „1“ unterhalb der Nietung auf.
Ob die Maschine jedoch auch als 242 910-8 auf Probefahrt war, kann das Schild natürlich nicht beantworten – dazu müssen dann doch Bilder her!

## Ein ganz besonderer Satz Lokschilder

Wie bereits im Abschnitt zu den Schildern von 211 056-7 angedeutet, hat die unter der LEW Fabriknummer 9895 gebaute Lok eine ganz besondere Geschichte, deren Verlauf sich auch über (vorhandene) Lokschilder gut dokumentieren lässt.

Am 04.01.1963 wurde die Maschine beim Bw Leipzig West als E 11 004 mit diesen Schildern in Dienst gestellt:

Im Mai 1963 wurde die Lok zum Bw Zwickau umbeheimatet. Sie war 25. Mai 1963 Zuglok des Eröffnungszuges „Elektrischer Zugbetrieb zwischen Altenburg und Zwickau". In Zwickau verblieb sie bis zum 28. Februar 1968 und ging danach wieder zurück zum Bw Leipzig West.

Wie bereits beschrieben, erlitt die Maschine 1969 einen schweren Unfall, stand danach sehr lange im Raw Dessau und wurde erst 1972 wieder aufgebaut. Die im Bw Pockau-Lengefeld 1970 angefertigten „neuen" Schilder 211 004-7 wurden (mit großer Wahrscheinlichkeit) ins Raw Dessau geliefert. Da der Schildersatz bis 1972 nicht benötigt wurde, hat eines der Schilder vermutlich „Beine bekommen" und fehlte dann bei der Probefahrt im Raw Dessau. Es wurde daher ein Ersatzschild „gebastelt". Es ist Günther Fiebig aus Dessau zu verdanken, dass im Modelleisenbahner Heft 9/1979 dieses Foto (nebst Text) veröffentlicht wurde, der dieses Schild zeigt. Deutlich zu erkennen, der größere Abstand zwischen den Ziffern 2-1-1, aber noch auffälliger ist die Verwendung einer „breiten 7", vermutlich eine originale Dessauer Ziffer.
Im Modelleisenbahner wurde es unter der Rubrik: „Wussten Sie, …?" veröffentlicht.

● daß es eigentlich die auf dem Bild gezeigte Ellok Nr. 211 004 – 7 der Deutschen Reichsbahn gar nicht gibt? Vom Raw „Otto Grotewohl“ in Dessau wurde im ersten Halbjahr 1972 die bei einem Unfall vor Jahren zusammen mit der 218 40 und mit der 242 073 stark beschädigte ehemalige E 11 004 mit der neuen, auf unserem Bild sichtbaren Bezeichnung 211 004-7 wiederaufgebaut. Ein Großteil dieser Arbeiten wurde zusätzlich von Jugendkollektiven geleistet, wobei der Erlös auf das Konto der „Weltfestspiele der Jugend und Studenten 1973“ ging.
Die Betriebsnummer 211 004 – 7 behielt die Reparaturlokomotive jedoch nur für zwei Tage. Schon vom Lokomotivkasten her, den der Herstellerbetrieb, VEB LEW „Hans Beimler“, zulieferte, aber auch von den Fahrmotoren her unterschied sich die Lokomotive von der Serie 211 003 – 042. Daher erhielt diese Lok noch vor ihrer Ablieferung an das Bw Erfurt die neue Bezeichnung 211 056 – 7. Somit zeigt unser Bild eine Ellok der DR, die es im Grunde genommen von ihrer Betriebsnummer her gar nicht gibt.

Foto: G. Fiebig, Dessau

Wie bereits weiter vorn erwähnt wurde die Lok im Jahre 1988 noch in 242 356-4 umgebaut, erhielt damit jedoch noch nicht ihre letzte Loknummer, denn 1992 machte das neue Nummernsystem sie noch zu 142 356-5. Es ist jedoch nicht bekannt, ob diese Loknummer nur angeschrieben war oder doch noch ein Satz Lokschilder angefertigt wurde. Dieses Schild würde dann auf diesem Foto noch fehlen…

Was dem Betrachter des Bild sicher auffällt, ist die außergewöhnliche Anordnung der Bohrung am oberen Schild 211 004-7. Dieses Schild kann auf keinem Fall an der Lok befestigt gewesen sein, denn die Lochabstände passen nicht zu Befestigungslöchern am Lokkasten!
Sehen wir hier jenes Schild, welches zwischen 1970 und 1972 im Raw Dessau „weggekommen“ war? Es spricht einiges dafür, denn die Bohrungen befinden sich nicht nur an den falschen Stellen, sie sind auch sehr laienhaft ausgeführt worden.
Schön, dass dieses Zeitdokument dennoch erhalten blieb!

## Es gibt nichts, was es nicht gibt!

Zum Abschluss meines kleinen Streifzuges durch die Welt der Schilder von E 11 und E 42 möchte ich gern zwei Schilder aus dieser Kategorie vorstellen. Ich erlaube es mir, sie in die Unterkategorien „hässliches“ und „trauriges“ Lokschild einzuordnen:

Das „Hässliche“:

Schild von 211 089-8 (LEW 15121 / 1976). Auch wenn die (mögliche) Wirkung der Reinigungslaugen auf die Schilder ein weitgestreutes Problem war, stellt man sich als Schildersammler doch die Frage, weshalb die Ziffern aber hier mit durchgehenden Schrauben „gesichert“ werden mussten? Ein an sich schönes Betriebsschild wurde damit leider deutlich entstellt.

Das „Traurige“:

Als im Jahr 1992 die Umzeichnung auf das Vereinheitlichte Nummernsystem anstand, ging man mancherorts recht radikal an die „Gewinnung“ der nun vielfach benötigten Ziffer „1“ heran. Übrig geblieben sind „traurige“ Schilder.

Die traurigen Überreste des Schildes von 211 091-4 (LEW 15123 / 1976).

Ob die so ausgebohrten Ziffern „1“ weiterverwendet werden konnten, darf in Frage gestellt werden. Schade um das sonst schöne Werkschild einer der letztgebauten 211 der Deutschen Reichsbahn.

## Fazit – Nachwort

Zwischen 1960 und 1976 wurden insgesamt 387 Lokomotiven (95 Schnellzug- und 292 Güterzugmaschinen) der Baureihen E11/211 und E42/242 bei LEW in Hennigsdorf gebaut. Die Anzahl der in den Jahren 1960 bis 1993 durch diese Maschinen getragenen Loknummernschilder übersteigt aber die Zahl 600, denn die Umzeichnung des Jahres 1970 „brachte“ allein weitere 215 neue Loknummern (42 x 211 und 173 x 242). Zusätzlich die aus E 11 004 entstandene 211 056-7 plus jene Schilder der Umbaulokomotiven der Unterbaureihen 211.1, 211.8 und 242.3. Nicht zuletzt erhielten bei der Umzeichnung 1993 einige Maschinen beider Baureihen auch noch genietete Metallschilder, wobei hier die genaue Anzahl vermutlich nie exakt aufgeklärt werden kann.

Die Geschichte zu den Schildern der E 11 und E 42 ist aus meiner Sicht mit dieser Dokumentation keinesfalls als abgeschlossen zu betrachten, vielmehr hoffe ich ganz stark darauf, dass noch bestehende Wissenslücken geschlossen werden können. Aus diesem Grund bin ich jederzeit offen für Ergänzungen, Korrekturen, Fotografien von Schildern und Meinungen.

Entsprechende Hinweise, Fragen, aber selbstverständlich gern auch Angebote zu Lok- und LEW Fabrikschildern, bitte gern an lokschilder.bw_zwickau@ewe.net.

## Abkürzungen

| | |
|---|---|
| ABB | Asea Brown Boveri |
| AEG | Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft, Berlin und Hennigsdorf |
| Adtranz | ABB Daimler Benz Transportation |
| BLW | Borsig Lokomotiv-Werke GmbH |
| Bw | Bahnbetriebswerk (DDR ab 1952) |
| BT | Betriebsteil |
| bzw. | beziehungsweise |
| DB | Deutsche Bundesbahn (1949 – 1993) |
| DB AG | Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (ab 1993) |
| DDR | Deutsche Demokratische Republik (1949 – 1990) |
| DR | Deutsche Reichsbahn (1949 – 1993) |
| DRG | Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (1934 – 1937) |
| DV | Dienstvorschrift |
| EDV | Elektronische Datenverarbeitung |
| FN | Fabriknummer |
| FNL | Fünf Neue Länder (Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ab 1990) |
| Hbf | Hauptbahnhof |
| LEW | VEB Lokomotivbau-Elektrische Werke „Hans Beimler“, Hennigsdorf |
| PKP | Polskie Koleje Państwowe – Polnische Staatsbahn |
| Raw | Reichsbahn Ausbesserungswerk (DDR ab 1952) |
| Rbd | Reichsbahndirektion (DDR ab 1952) |
| TEU | Triebfahrzeug Einsatzstelle mit (Triebfahrzeug-)Unterhaltung |
| Tfz | Triebfahrzeug |
| TGL | Technische Normen, Gütevorschriften und Lieferbedingungen (DDR 1955 bis 1990) Anm.: TGL hatten Gesetzescharakter |
| UdSSR | Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (1922 bis 1991) |
| u.a. | unter anderem |
| v | physikalisches Zeichen für Geschwindigkeit |
| VEB | Volkseigener Betrieb (DDR) |
| VEM | Vereinigung Volkseigener Betriebe des Elektromaschinenbaus (DDR) |
| zB. | zum Beispiel |
| zR | die Triebfahrzeuge betreffend - zeitweise Rückgestellt (wegen fehlenden Bedarfs) |

## Quellen (Chronologisch):


Deutsche Reichsbahn DV 930 60 (Ausgabe 1963)

Günther Fiebig: „50 Jahre Reichsbahnausbesserungswerk Dessau“
in: Modelleisenbahner Heft 9/1979, Seite 261

Autorenkollektiv: „Deutsche Reichsbahn 1835 – 1985“, transpress, 1985

Dieter Bäzold: „Großkorbetha, 29. August – Das Ende der Schnellfahrlok E 18 40“
in: EK-Themen 16, Seite 80/81, EK-Verlag, 1994

JAHRESRINGE e.V., Ortsgruppe Hennigsdorf: „Zeitzeugnisse 1945 – 1990 (Teil 1 und 2)“

Andreas Stange: „Das Unfallgeschehen 1977“ in: EK-Themen 37, Seite 53, EK-Verlag 2002

Thomas Estler: „Baureihen E 11 / E 42“, GeraMond, 2004

Thomas Samek: „Lokomotivschilder“ EK-Verlag, 2004

Jens Merte: 10 Jahre „Lokomotivfabriken in Deutschland“, CD 2008

Eisenbahn-Kurier Special 90: „Die neuen Loknummern“, EK-Verlag, 2008

Andreas Stange: „Unfälle 1983“ in: EK-Themen 43, Seite 83, EK-Verlag, 2008

Eisenbahn-Kurier Special 94: „Die VES-M Halle [S]“, EK-Verlag, 2009

Mehnert/Hinsch: „Umbau von Elloks der Baureihe 211 in 242 und umgekehrt“
in: EK-Themen 46, Seite 52/53, EK-Verlag, 2010

Glanert/Scherrans/Borbe/Lüderitz: „Wechselstromzugbetrieb in Deutschland“ Band 3,
Teil 1 und Teil 2, Oldenbourg Industrieverlag, 2012

Mehnert/Hinsch: „Doppeltraktionslokomotiven der Baureihen 211 und 242“
in: EK-Themen 51, Seite 52, EK-Verlag, 2013

Lucas/Stange: „Die DR-Tfz am 31. Dezember 1992“ in: EK-Themen 56, Seite 86ff,
EK-Verlag, 2017


## Bilder und Zeichnungen

Sofern nicht anders gekennzeichnet, liegen die Rechte für alle Bilder und Zeichnung bei mir.