

## C. Einteilung, Benennung und Bezeichnung der Bauarten.

Die Einteilung, Benennung und Bezeichnung ergibt sich aus der Verwendungsart. Eine ganz genaue Unterteilung ist nur schwer möglich, weil meist das Bestreben darauf gerichtet ist, größere Triebräder zu verwenden, und weil, hauptsächlich bei den neueren Lokomotiven, infolge langen Achsstandes und guten Massenausgleiches sich höhere Umdrehungszahlen der Triebräder als früher mit der Betriebssicherheit vereinbaren lassen. Infolgedessen kann häufig die gleiche Lokomotivbauart mehreren verschiedenen Zwecken dienen. Allgemein unterscheidet man auf Hauptbahnen: Lokomotiven für Schnell- und Eilzüge, für Personenzüge, für Güterzüge und für den Verschiebedienst; auf Nebenbahnen: Lokomotiven für Personen- und für Güterzüge, außerdem noch für Zahn-, Klein-, Straßen-, Förder- und Werkbahnen.

Die Bezeichnung der Bauart erfolgt gewöhnlich nach der Anzahl der Achsen; hierfür sind verschiedene Bezeichnungsarten gebräuchlich.

Es gibt folgende Bezeichnungen der Lokomotiv-Bauarten:

- I. Alte deutsche Bezeichnung (durch gemeinen Bruch); der Nenner gibt die Zahl der Lokomotivachsen überhaupt, der Zähler die Zahl der Trieb- und Kuppelachsen an.
- II. Alte amerikanische Bezeichnung (durch Kennworte).
- III. Vorschlag nach „Jung“ 1906.
- IV. Neue amerikanische Bezeichnung nach „Whyte“ 1907; Zahl und Anordnung der Räder werden durch drei mit Bindestrich nebeneinander gesetzte arabische Ziffern, fehlende Laufachsen durch eine beigesezte Null gekennzeichnet.
- V. Bezeichnung nach dem „Organ“ 1907.
- VI. Neue deutsche Bezeichnung nach „V. D. E. V.“ 1908.

Außerdem gibt es folgende weitere Ausbildung der Bezeichnungsweisen:

- VII. nach dem „Organ“ 1911,
- VIII. nach „Steffan“,
- IX. nach der „Amerikanischen Lokomotivgesellschaft“,
- X. nach „Baldwin“ (Amerika).

Die Bezeichnungen I bis VI zeigt Zusammenstellung 2 auf den Seiten 24 bis 27.

Achsanordnung	I	II
	Bezeichnung durch den Bruch	Amerikanische Kennworte
<p style="text-align: center;">← vorn</p>	2/2	4 wheel switcher
	3/3	6 " "
	4/4	8 " "
	5/5	10 " "
	1/2	Single
	1/3	Single
	1/3	Single
	1/4	Single
	2/3	4 coupled & trailing
	2/3	4 coupled
	2/4	American
	2/4	Forney 4 coupled
	2/4	Columbia
	2/5	Forney 4 coupled
	2/5	6 coupled double ender
	2/6	4 " " "
	2/6	Atlantic
	2/6	4 coupled double ender
	3/4	4 " " "
	3/4	6 coupled & "trailing"
	3/4	Mogul
	3/5	Forney 6 coupled
	3/5	10 wheel
	3/5	Prairie
	3/6	Adriatic <sup>1)</sup>
	3/6	Pacific
	3/6	Baltic <sup>1)</sup>
	3/7	6 coupled double ender
	4/5	8 coupled & trailing
	4/5	Consolidation
	4/6	Mastodon
	4/6	—
	4/6	Mikado
	4/7	8 coupled double ender
	4/7	Mountain
	4/7	—
	5/6	Decapod
	5/7	Santa Fé
	6/7	—
	6/7	—
	6/8	Javanic <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Nicht amerikanische Bezeichnungen, sondern nur den amerikanischen nachgebildet.

## stellung 2.

III	IV	V	VI
„Jung“ 1906	„Whyte“ 1907	„Organ“ 1907	„V. D. E. V.“ <sup>1)</sup> 1908
II	0—4—0	0. B. 0.	B
III	0—6—0	0. C. 0.	C
IV	0—8—0	0. D. 0.	D
V	0—10—0	0. E. 0.	E
1 I	2—2—0	1. A. 0.	1A
1 III	4—2—0	2. A. 0.	2A
1 I 1	2—2—2	1. A. 1.	1A1
2 I 1	4—2—2	2. A. 1.	2A1
II 1	0—4—2	0. B. 1.	B1
1 II	2—4—0	1. B. 0.	1B
2 II	4—4—0	2 B. 0.	2B
II 2	0—4—4	0. B. 2.	B2
1 II 1	2—4—2	1. B. 1.	1B1
II 3	0—4—6	0. B. 3	B3
1 II 2	2—4—4	1. B. 2.	1B2
1 II 3	2—4—6	1. B. 3.	1B3
2 II 1	4—4—2	2. B. 1.	2B1
2 II 2	4—4—4	2. B. 2.	2B2
2 II 3	4—4—6	2. B. 3.	2B3
III 1	0—6—2	0. C 1	C1
1 III	2—6—0	1. C. 0.	1C
III 2	0—6—4	0. C. 2.	C2
2 III	4—6—0	2. C. 0.	2C
1 III 1	2—6—2	1. C. 1.	1C1
1 III 2	2—6—4	1. C. 2.	1C2
2 III 1	4—6—2	2. C. 1.	2C1
2 III 2	4—6—4	2. C. 2.	2C2
2 III 3	4—6—6	2. C. 3.	2C3
1 IV 1	0—8—2	0. D. 1.	D1
1 IV	2—8—0	1. D. 0.	1D
2 IV	4—8—0	2. D. 0.	2D
IV 2	0—8—4	0 D. 2.	D2
1 IV 1	2—8—2	1. D. 1.	1D1
1 IV 2	2—8—4	1. D. 2.	1D2
2 IV 1	4—8—2	2. D. 1.	2D1
2 IV 2	4—8—4	2. D. 2.	2D2
1 V	2—10—0	1. E. 0.	1E
1 V 1	2—10—2	1. E. 1.	1E1
1 VI	2—12—0	1. F. 0.	1F
VI 1	0—12—2	0. F. 1.	F1
1 VI 1	2—12—2	1 F. 1.	1F1

1) Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Achsen- Anordnung	I	II
	Bezeichnung durch den Bruch	Amerikanische Kennworte
	$\frac{2}{2} + \frac{2}{2}$ $\frac{3}{3} + \frac{3}{3}$ $\frac{4}{4} + \frac{4}{4}$ $\frac{3}{4} + \frac{3}{4}$ $\frac{2}{3} + \frac{2}{2}$ $\frac{3}{4} + \frac{3}{4}$ $\frac{4}{5} + \frac{4}{4}$ $\frac{4}{5} + \frac{1}{4} + \frac{4}{5}$	Articulated " " " " " Centiped

Bezeichnungsweise VI<sup>1)</sup> ist am gebräuchlichsten; die Laufachsen werden hierbei durch arabische Ziffern, die Anzahl der gekuppelten Achsen durch große lateinische Buchstaben bezeichnet, wobei für eine Triebachse A, für zwei gekuppelte Achsen B usw. zu setzen ist. Nicht vorhandene Laufachsen werden nicht bezeichnet. Die Bezeichnung der einzelnen Achsgruppen beginnt am vorderen Ende der Lokomotive und wird von links nach rechts ohne Bindestriche geschrieben. Sind in einem Rahmengestell mehrere voneinander unabhängige Triebwerke gelagert, so werden diese je durch besondere, der Anzahl der zusammengekuppelten Triebachsen entsprechende Buchstaben bezeichnet, die nebeneinander zu reihen sind. Bei Lokomotiven mit Triebgestellen (Doppellokomotiven) sind die Einzelbezeichnungen der beiden Gestelle durch + Zeichen zu verbinden.

Seit dem Jahre 1903 werden bei der preußischen Staatsbahn die Lokomotiven folgendermaßen eingeteilt:<sup>2)</sup>

1. Schnellzuglokomotiven mit Tender: Gattungszeichen S;
2. Personenzuglokomotiven mit Tender: Gattungszeichen P;
3. Güterzuglokomotiven mit Tender: Gattungszeichen G;
4. Tenderlokomotiven: Gattungszeichen T.

Unter die Gruppe 1 fallen alle Lokomotiven mit Triebrädern von mehr als 1880 mm Raddurchmesser und von solcher Bauart, daß sie für schnellfahrende Züge Verwendung finden können. Zur Gruppe 2 werden die übrigen für den Personenzugdienst geeigneten Lokomotiven mit Tender gerechnet. Die Tenderlokomotiven werden nicht unterschieden in solche für den Personen- und Güterzugdienst, weil die verschiedenen Tenderlokomotivbauarten nicht immer genügend hervortretende Einzelheiten aufweisen, die eine solche Unterscheidung, wie bei Lokomotiven mit besonderem Tender rechtfertigen. Ferner läßt ihr wechselndes Verwendungsgebiet diese Unterscheidung nicht als zweckmäßig erscheinen, da viele dieser Bauarten sowohl im Personenzugdienst als auch im Güterzugdienst benutzt werden.

<sup>1)</sup> Glasers Annalen, 1908, Bd. 63, S. 269.

<sup>2)</sup> Glasers Annalen, 1911, Bd. 69, S. 257.

## stellung 2 (Fortsetzung).

III	IV	V	VI
„Jung“ 1906	„Whyte“ 1907	„Organ“ 1907	„V. D. E. V.“ 1908
II — II	0-4-0 + 0-4-0	0. B. 0. + 0. B. 0.	B + B
III — III	0-6-0 + 0-6-0	0. C. 0. + 0. C. 0.	C + C
IV — IV	0-8-0 + 0-8-0	0. D. 0. + 0. D. 0.	D + D
III1 — III1	0-6-2 + 2-6-0	0. C. 1. + 1. C. 0.	C1 + 1C
1II — II	2-4-0 + 0-4-0	1. B. 0. + 0. B. 0.	1B + B
1III — III1	2-6-0 + 0-6-2	1. C. 0. + 0. C. 1.	1C + C1
1IV — IV	2-8-0 + 0-8-0	1. D. 0. + 0. D. 0.	1D + D
1IV — IV — IV1	2-8-0 + 0-8-0 + 0-8-2	1. D. 0. + D. + 0. D. 1.	1D + D + D1

Als Zeichen für die Klassenbenennung in den einzelnen Gruppen wählte man bei den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen in den einzelnen Gruppen Zahlen, und zwar derart, daß die Zahl 3 für alle Gruppen eine normale Lokomotive mittlerer Leistungsfähigkeit bedeutet, während ältere schwächere Lokomotiven die Zahlen unter 3 und leistungsfähigere höhere Zahlen, steigend mit ihrer Leistungsfähigkeit erhalten. Die Heißdampflokomotiven werden durch gerade Zahlen, die ihnen in der Bauart des Untergestells gleichen oder ähnlichen Lokomotiven durch die niedrigen ungeraden Zahlen gekennzeichnet.

Die bisherige einheitliche Bezeichnung einzelner Lokomotivgattungen bei anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen zeigt folgende Zusammenstellung 3.

## Zusammenstellung 3.

Name der Eisenb.-Verw.	Bezeichnung der Lokomotiven	Bemerkungen
Baye- rische Staats- eisen- bahnen	Es erhalten alle Schnellzuglokomotiven das Gattungszeichen S, die Personenzuglokomotiven das Zeichen P, die Güterzuglokomotiven das Zeichen G und die Verschiebelokomotiven das Zeichen R. Die Tenderlokomotiven, ausschließlich der Verschiebelokomotiven, erhalten das Nebengattungszeichen t, also St, Pt und Gt, dem bei regelspurigen Lokomotiven der Lokalbahnen der Buchstabe L, bei schmalspurigen der Buchstabe s beigefügt wird. Zahnradlokomotiven werden außerdem durch den	Die Bezeichnung „Heißdampf“ oder „Satttdampf“ wird an den Lokomotiven selbst nicht angeschrieben; doch steht zur Erwägung, ob dafür nicht künftig dem Gattungszeichen noch ein Buchstabe angefügt wird, falls sich ein Bedürfnis für eine Unterschei-

## Zusammenstellung 3. (Fortsetzung.)

Name der Eisenb.-Verw.	Bezeichnung der Lokomotiven	Bemerkungen
Baye- rische Staats- eisen- bahnen	<p>Buchstaben z gekennzeichnet. Am Schlusse des Gattungszeichens wird das Kupplungsverhältnis</p> <p style="text-align: center;">Zahl der gekuppelten Achsen ----- Gesamtzahl der Lokomotivachsen</p> <p>in Bruchform in arabischen Zahlen beigesetzt.</p> <p>Es bedeutet demnach z. B.:</p> <p>S <math>\frac{3}{6} = \frac{3}{6}</math> gek. Schnellzuglokomotive mit Schlepptender, Pt <math>\frac{2}{5} = \frac{2}{5}</math> gek. Personenzugtenderlokomotive, Gt <math>2 \times \frac{4}{4} = 2 \times \frac{4}{4}</math> gek. Güterzugtenderlokomotive Bauart Mallet, Pts <math>\frac{3}{4} = \frac{3}{4}</math> gek. schmalspurige Personenzugtenderlokomotive, Ptz L <math>\frac{3}{4} = \frac{3}{4}</math> gek. regelspurige Personenzugtenderlokomotive für Lokalbahnen mit Zahnradbetrieb.</p>	<p>derung herausstellen sollte.</p>
Württem- bergische Staats- eisen- bahnen	<p>Die Bezeichnung der württembergischen Lokomotivgattungen durch große lateinische Buchstaben ist bereits bei Beginn des Eisenbahnbetriebes eingeführt und seither in fortlaufender Entwicklung weiter gebildet worden. Einen Rückschluß auf die Bauart oder Leistung der Lokomotiven lassen diese Gattungszeichen im allgemeinen nicht zu. Bei sonst gleicher Bauart sind die Lokomotiven mit Verbundwirkung durch c (z. B. Fc) und die Lokomotiven mit Heißdampf durch h (z. B. Hh) gekennzeichnet. Bei den durchweg mit T bezeichneten Tenderlokomotiven ist die Unterscheidungsziffer, wenigstens teilweise, der Achsenzahl entsprechend gewählt worden (T 3, T 4, T 5). Zur Unterscheidung von zwar gleichachsigen, aber in der Bauart wesentlich verschiedenen Tenderlokomotiven mußte aber neuerdings hiervon abgewichen werden. Die Bezeichnung T 9 ist dem preußischen Lokomotivpark entnommen, da die betreffende Lokomotive nach Bauart und</p>	

## Zusammenstellung 3. (Fortsetzung.)

Name der Eisenb.-Verw.	Bezeichnung der Lokomotiven	Bemerkungen
Württembergische Staats-eisenbahnen	<p>Leistung vollständig der preußischen T 9-Lokomotive entspricht.</p> <p>Für die Bewertung als Schnellzug- oder Personenzuglokomotive ist die größte zulässige Geschwindigkeit maßgebend, wobei Lokomotiven mit 90 km und mehr Geschwindigkeit als Schnellzuglokomotiven bezeichnet werden.</p>	
Sächsische Staats-eisenbahnen	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lokomotiven mit gleichen Achsanordnungen erhalten gleiche römische Zahlen, z. B. 2 C - Lokomotive = XII.</li> <li>2. Es gelten               <ul style="list-style-type: none"> <li>als S-Lokomotiven solche mit 1800 mm Laufkreisdurchmesser und darüber</li> <li>als P-Lokomotiven solche mit 1500 mm Laufkreisdurchmesser und darüber</li> <li>als G-Lokomotiven solche mit 1200 mm Laufkreisdurchmesser und darüber.</li> </ul> </li> <li>3. S- und P-Lokomotiven mit gleichen Achsanordnungen werden durch Beisetzen einer 1 und 2 gekennzeichnet, z. B. XII H 1 - Lokomotiven = 2CS-Heißdampflokomotiven und XII H 2-Lokomotiven = 2CP-Heißdampflokomotiven.</li> <li>4. H bezeichnet Heißdampf, V Verbundwirkung, T Tenderlokomotiven.</li> <li>5. Die römischen Zahlen I, II, III, IV u. s. f. werden nach der Reihenfolge so verwendet, daß im allgemeinen für S- und P-Lokomotiven gerade Zahlen, für G-Lokomotiven ungerade Zahlen angenommen werden.</li> </ol>	<p>Unter Voraussetzung genauer Kenntnis dieser Regeln lassen die Bezeichnungen einen Rückschluß auf Bauart zu.</p>
Badische Staats-eisenbahnen	<p>Die Bezeichnungsweise der Lokomotivgattungen durch römische Zahlen und beigefügte kleine lateinische Buchstaben läßt ohne nähere Erläuterung</p>	

## Zusammenstellung 3. (Fortsetzung.)

Name der Eisenb.-Verw.	Bezeichnung der Lokomotiven	Bemerkungen
Badische Staats-eisenbahnen	<p>weder die Bauart noch die Leistungen der Lokomotiven erkennen. Sie fußt noch auf dem Herkommen, bei den badischen Staatseisenbahnen gewisse Lokomotivarten in Klassen I bis X zusammenzufassen und innerhalb der einzelnen Klassen die Verschiedenheit der Lokomotiven durch beigefügte Buchstaben a bis z zum Ausdruck zu bringen.</p> <p>So umfaßt beispielsweise die Klasse II die älteren, heute allerdings nur noch als Personenzuglokomotiven dienenden 2B-Lokomotivgattungen II a und II b, sowie die neueren Schnellzuglokomotiven mit Schlepptender: 2B-Lokomotivgattung II c und 2B1-Lokomotivgattung II d; die Klasse IV die ausgesprochenen Personenzuglokomotiven verschiedener Achsanordnungen, wie 1B-Lokomotivgattung IV c, 2C-Lokomotivgattung IV e, 2C1-Lokomotivgattung IV f, 1C1-Lokomotivgattung IV g, 2C1-Lokomotivgattung IV h; die Klasse VI die Personenzugtenderlokomotiven mit 1C und 1C1-Achsanordnung; die Klassen VII und VIII die ausgesprochenen Güterzuglokomotiven mit Schlepptendern in den Achsanordnungen C, D, B + B, 1D usw., und zwar Klasse VII die Lokomotiven mit 3, Klasse VIII die mit 4 Triebachsen.</p>	
Oldenburgische Eisenbahnen	Grundsätze für die Einteilung der Lokomotiven in Schnellzug-, Personenzug- und Güterzuglokomotiven bestehen zurzeit nicht. Die Lokomotiven tragen vielfach Namen statt Zahlen.	

Bezeichnungsweise des „Organ“<sup>1)</sup>; für Achsfolge und Kupplungsart wird die vom V. D. E. V. eingeführte Bezeichnungsweise angewendet. Die Zahl der Zylinder wird durch eine römische Zahl angegeben. Bei den zwei in Betracht kommenden Dampfzuständen wird Satttdampf mit t und Heißdampf mit T bezeichnet. Γ bedeutet einstufige Dehnung (Zwillings-

<sup>1)</sup> Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1911, S. 115,

wirkung) und F zweistufige Dehnung (Verbundwirkung). Schnellzuglokomotiven werden mit S, Personenzuglokomotiven mit P und Güterzuglokomotiven mit G bezeichnet. Ob es sich um eine Tenderlokomotive oder um eine Lokomotive mit Schlepptender handelt, wird meist ohne besonderen Ausdruck selbstverständlich entschieden, so daß diese Frage bei der Bezeichnungsweise nicht berücksichtigt zu werden braucht. In den wenigen Fällen, in denen die Eigenschaft als Tenderlokomotive besonders hervorzuheben ist, geschieht dies durch Ausschreiben des Wortes.

Hiernach werden folgende Schreibweisen für beispielsweise gewählte Lokomotiven angewendet: Sattldampf-Zwillingslokomotive mit Laufachse, zwei Kuppelachsen und Schlepptender für Personenzüge: 1 B. II. t. F. P-Lokomotive; fünffach gekuppelte Heißdampf-Zwillingslokomotive mit Laufachse vorn und hinten, mit Schlepptender für Güterzüge: 1 E. I. II. T. F. G-Lokomotive; Vierzylinder-Verbund-Heißdampf-Schnellzuglokomotive mit Drehgestell vorn, drei Kuppelachsen, Laufachse hinten und Schlepptender: 2 C. I. IV. T. F. S-Lokomotive; Sattldampf-Gelenklokomotive für Güterzüge mit zweistufiger Verbundwirkung in vier Zylindern, zwei Sätzen von je drei gekuppelten Achsen mit Laufachse vorn und hinten ohne Schlepptender: 1 C + C. I. IV. t. F. G-Tenderlokomotive.

Bezeichnungsweise nach „Steffan“<sup>1)</sup>. Bisher blieb unberücksichtigt die Art der Achsen (ob Trieb- oder Kuppelachsen, ob einzelne Laufachsen oder Drehgestelle) und die Art der Seitenverschiebung. Steffan lehnt sich teilweise an „von Littrow“ an. Wenn L = Laufachse, T = Triebachse, K = Kuppelachse,  $\bigcirc$  kreisförmig einstellbare Achse, + feste Kuppel- oder Triebachse, — Kuppel- oder Triebachse mit seitlicher Verschiebbarkeit,  $\bigcirc$  spurkranzlose Räder,  $\perp$  schmalerer Spurkranz,  $\text{—}$  Drehgestell mit festem Drehzapfen,  $\text{—}$  Drehgestell mit verschiebbarem Drehzapfen,  $\bullet$  steife Laufachse, so kann die  $\frac{1}{5}$  oder Consolidation oder 1 IV oder 2-8-0 oder 1. D. O. oder 1 D-Bauart, also eine Lokomotive von der Achsanordnung L K K T K z. B. folgende verschiedenen Achsbilder (1 bis 3) haben:

1.  $\bigcirc + - + -$  (Österreich) Anordnung nach „Helmholtz und Gölsdorf“.
2.  $\bigcirc + \bigcirc \bigcirc +$  (Amerika) Anordnung der Pennsylvania-Bahn.
3.  $\bigcirc + - + -$  (Bayern) „Krauß-Helmholtz“-Drehgestell.

Ferner kann dabei durch Zahlen in Millimetern angegeben werden. das Maß des Seitenspieles der Achsen nach jeder Richtung: z. B.  $\frac{K}{26}$   
 das Maß der Spurkranz-Abdrehung: z. B.  $\frac{1}{10}$   
 der Drehgestell-Ausschlag: z. B.  $\frac{35}{L}$   
 die kreisförmig einstellbare Achse: z. B.  $\frac{K}{20}$ .

Das vollständige Bild für 1. würde also z. B. sein:  $\bigcirc + - + -$   
 $\frac{K}{23} \quad \frac{K}{21} \quad \frac{T}{21}$

Bezeichnungsweise der „Amerikanischen Lokomotiv-Gesellschaft“. Sie beruht auf der Darstellung der Radzahl durch Ziffern. So würde z. B. eine Lokomotive Bauart „Mogul“ als

<sup>1)</sup> Lokomotive, 1909, S. 30.

260-Bauart bezeichnet werden. Das Gesamtgewicht wird in 1000 englischen Pfund ausgedrückt. Eine 2 B 1 - Maschine im Gewichte von 176 000 englischen Pfund würde als eine 442-176-Lokomotive gekennzeichnet werden. Ist die Lokomotive eine Verbundmaschine, so tritt der Buchstabe C (Compound) an Stelle des Bindestriches, z. B. 442 C 176. Ist die Lokomotive eine Tenderlokomotive und nicht eine Maschine mit Schlepptender, so wird der Buchstabe T an Stelle des Bindestriches gesetzt. Eine 1 C 2 - Tendermaschine im Gewicht von 214 000 englischen Pfund würde die Bezeichnung 264 T 214 erhalten.

Bezeichnungsweise der „Baldwin-Lokomotivwerke“. Sie verwenden Zahlen und Buchstaben, um die Anzahl der Räder verschiedener Gattung und den Zylinderdurchmesser zu bezeichnen. Eine Lokomotive mit einer Triebachse erhält die Bezeichnung B, eine mit zwei Triebachsen C, eine mit drei D usw. Der Buchstabe A bezeichnet eine besondere Bauart schnelllaufender Lokomotiven mit einer Triebachse und ferner auch eine kleine Lokomotivbauart, die für den Zahnraddienst Verwendung findet. Bei Gelenklokomotiven wird ein Buchstabe verwendet, um die Anzahl der Triebachsen in jedem Gestell zu bezeichnen. Eine Ziffer wird vorgesetzt, um die Gesamtzahl der Räder unter der Lokomotive zu bezeichnen, und ein Buchstabe gibt die Zahl der Triebachsen an. Der Durchmesser des Zylinders wird hinter dem ersten Bindestrich durch eine Zahl dargestellt, die dadurch gefunden wird, daß die Zahl 3 von dem Durchmesser des Zylinders in Zoll abgezogen und der Rest mit 2 multipliziert wird. Ein 18"-Zylinder wird also mit der Zahl 30 bezeichnet, so daß eine 1 C-(Mogul)-Lokomotive mit 18"-Zylindern die Bezeichnung 8-30-D erhält. Umgekehrt kann man den Zylinderdurchmesser dadurch erhalten, daß man die Klassenbezeichnung der Zylinder durch 2 dividiert und dem Ergebnis 3 hinzufügt. Erhalten beide Enden der Lokomotive Drehgestelle, so wird der Bruch  $\frac{1}{4}$  hinter die Zylinderbezeichnung gesetzt; befindet sich hinten an der Maschine ein Drehgestell, dagegen vorn keins, so wird der Bruch  $\frac{1}{3}$  hinter die Zylinderbezeichnung geschrieben. So würde z. B. eine 1 D 1-(Mikado)-Lokomotive mit 18"-Zylindern die Bezeichnung 12-30- $\frac{1}{4}$  E erhalten und eine B 2-(Forney)-Lokomotive die Bezeichnung 8-30- $\frac{1}{3}$  C.

Bei Verbundlokomotiven wird der Bezeichnung eine Zahl zugesetzt, die den Durchmesser jedes Zylinders bezeichnet, und zwar in Form eines Bruches, wobei die den Durchmesser des Hochdruckzylinders bezeichnende Zahl über diejenige des Niederdruckzylinders gesetzt wird. So bedeutet z. B. 10- $\frac{22}{42}$  D 100 eine Verbundlokomotive mit insgesamt fünf Achsen mit Hochdruckzylindern von 14" Durchmesser und Niederdruckzylindern von 24" Durchmesser mit drei Triebachsen. Die Zahl 100 am Ende der Bezeichnung bedeutet, daß diese Maschine die 100 ste Lokomotive ihrer Klasse ist. Diese letztere, die Klassennummer der Lokomotive bezeichnende Zahl, wird für alle Lokomotiven verwendet.

Seit Bestehen der deutschen Reichsbahn sind letzthin (April 1921) neue Vorschläge für die Gattungsbezeichnung der Lokomotiven gemacht worden, wonach außer der Verwendungsart (S P G T R) auch die Zahl der gekuppelten Radsätze und die Leistungsfähigkeit (Heizfläche) zu beachten ist.