

**939a**

# **Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn**

**Dampflokomotiven und Tender  
(Regelspur)**

**Gültig vom 1. Juli 1953 an**

**Ersetzt: Ausgabe 1948**

**1953**

**939a**

## **Merkbuch**

für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn DV 939\*)

DV 939 a	Dampflokomotiven und Tender . . . . .	Regelspur
DV 939 b	Elektr Triebfahrzeuge einschl zugehöriger Steuer- und Bei-wagen . . . . .	Regelspur
DV 939 c	Brennkrafttriebfahrzeuge einschl zugehöriger Steuer- und Beiwagen . . . . .	Regelspur
DV 939 d	Wagen Teil A Textteil . . . . .	Regelspur
	Teil B Skizzenteil . . . . .	
DV 939 e	Kleinlokomotiven . . . . .	Regelspur
DV 939 f	Schmalspurfahrzeuge	

---

\*) Die frühere DV-Nr 939 b, Schmalspurfahrzeuge, ist geändert in 939 f  
Die frühere DV-Nr 939 c, El Lokomotiven usw, ist geändert in 939 b

Geschäftsleitung: Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf)

Dez 23

Druck: Bundesbahndirektion Köln

Genehmigt mit Verf HVB 21.213 Fam 2 v 29. 5. 53

## **Verteilungsplan**

## Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn

## **Hauptprüfungsamt und Prüfämter**

### Hauptwagenamt

## Generalbetriebsleitungen

## Bundesbahn-Zentralämter

## Bundesbahndirektionen

## Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstattendienst

## Bundesbahn-Ausbesserungswerke

## Bundesbahn-Maschinenämter

## Bundesbahn-Betriebswerke

## Berichtigungen\*)

\* ) Das BZA Minden gibt im Bedarfsfalle am Ende eines jeden Jahres ein Ergänzungs- bzw Berichtigungsblatt heraus. Soweit die Berichtigungsblätter nicht direkt zugestellt werden, sind sie beim BZA Minden, Dez 23, anzufordern.

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>A. Vorbemerkungen . . . . .</b>	<b>6</b>
I. Bezeichnung der Lokomotiven u Tender . . . . .	6
II. Erläuterungen für Teil B . . . . .	9
III. Kurzbezeichnungen der Bremsbauarten . . . . .	11
<b>B. Bezeichnung, Abmessungen und Gewichte der Lokomotiven und Tender . . . . .</b>	<b>15</b>
<b>C. Skizzen und Leistungstafeln . . . . .</b>	<b>127</b>

a) Schnellzuglokomotiven

					Teil B	Teil C
					Seite	
01	Einheitslok	1925	2' C 1'	h 2 . . . . .	16	128/129
01 <sup>10</sup>	Einheitslok	1925	2' C 1'	h 3 . . . . .	18	130
02	Einheitslok	1925	2' C 1'	h 4 v . . . . .	18	132
03	Einheitslok	1925	2' C 1'	h 2 . . . . .	20	134
03 <sup>10</sup>	Einheitslok	1925	2' C 1'	h 3 . . . . .	20	135
05	Einheitslok	1925	2' C 2'	h 3 . . . . .	22	136
06	Einheitslok	1925	2' D 2'	h 3 . . . . .	22	137
18 <sup>1</sup>	C	(wü)	2' C 1'	h 4 v . . . . .	26	140
18 <sup>3</sup>	IV h <sup>1-3</sup>	(bad)	2' C 1'	h 4 v . . . . .	26	141
18 <sup>4</sup>	S <sup>3</sup> / <sub>6</sub>	(bay)	2' C 1'	h 4 v . . . . .	28	142
18 <sup>4-5</sup>	S <sup>3</sup> / <sub>6</sub>	(bay)	2' C 1'	h 4 v . . . . .	28	143
18 <sup>5</sup>	S <sup>3</sup> / <sub>6</sub>	(bay)	2' C 1'	h 4 v . . . . .	30	144
18 <sup>6</sup>	S <sup>3</sup> / <sub>6</sub>	(bay)	2' C 1'	h 4 v . . . . .	30	145
19 <sup>10</sup>	Einheitslok	1925	1' Do 1'		32	146

b) Personenzuglokomotiven

23	Einheitslok	1925	1' C 1'	h 2 . . . . .	34	148
23	Einheitslok	1950	1' C 1'	h 2 . . . . .	34	149
24	Einheitslok	1925	1' C	h 2 . . . . .	36	151
24 <sup>1)</sup>	Einheitslok	1925	1' C	h 2 v . . . . .	36	151
38 <sup>4</sup>	P <sup>3</sup> / <sub>5</sub> H	(bay)	2' C	h 4 v . . . . .	40	153
38 <sup>10-40</sup>	P 8	(pr)	2' C	h 2 . . . . .	40	154/155
39 <sup>0-2</sup>	P 10	(pr)	1' D 1'	h 3 . . . . .	40	156

<sup>1)</sup> Mitteldrucklok

						Teil B	Teil C
						Seite	
<b>c) Güterzuglokomotiven</b>							
41	Einheitslok	1925	1' D 1'	h 2 . . . . .		42	158/159
42	Einheitslok	1925	1' E	h 2 . . . . .		42	160/161
42 <sup>90</sup>	Einheitslok	1925	1' E	h 2 . . . . .		44	162
43	Einheitslok	1925	1' E	h 2 . . . . .		44	163
44	Einheitslok	1925	1' E	h 3 . . . . .		46	164/167
44 <sup>1)</sup>	Einheitslok	1925	1' E	h 4 v . . . . .		46	164/167
45	Einheitslok	1925	1' E 1'	h 3 . . . . .		50	168/170
50	Einheitslok	1925	1' E	h 2 . . . . .		54	172/173
52	Einheitslok	1925	1' E	h 2 . . . . .		56	176/177
52 <sup>2)</sup>	Einheitslok	1925	1' E	h 2 . . . . .		56	178/179
54 <sup>15-17</sup>	G <sup>1</sup> / <sub>4</sub> H	(bay)	1' C	h 2 . . . . .		58	182
55 <sup>0-6</sup>	G 7 <sup>1</sup>	(pr)	D	n 2 . . . . .		58	183
55 <sup>16-22</sup>	G 8	(pr)	D	h 2 . . . . .		60	184
55 <sup>25-56</sup>	G 8 <sup>1</sup>	(pr)	D	h 2 . . . . .		60	185
56 <sup>2-8</sup>	G 8 <sup>1</sup> m L	(pr)	1' D	h 2 . . . . .		60	186
56 <sup>20-30</sup>	G 8 <sup>2</sup>	(pr)	1' D	h 2 . . . . .		62	187
57 <sup>10-40</sup>	G 10	(pr)	E	h 2 . . . . .		62	188
58 <sup>10-21</sup>	G 12	(pr)	1' E	h 3 . . . . .		62	189
<b>d) Schnellzug- u Personenzug-Tenderlokomotiven</b>							
61	Einheitslok	1925	2' C 2'	h 2 . . . . .		64	192
61	Einheitslok	1925	2' C 3'	h 3 . . . . .		64	193
62	Einheitslok	1925	2' C 2'	h 2 . . . . .		64	194
64	Einheitslok	1925	1' C 1'	h 2 . . . . .		66	195
65	Einheitslok	1950	1' D 2'	h 2 . . . . .		66	196
71 <sup>0</sup>	Einheitslok	1925	1' B 1'	h 2 . . . . .		72	202
70 <sup>0</sup>	Pt <sup>2/3</sup>	(bay)	1' B	h 2 . . . . .		70	200
70 <sup>1</sup>	I g	(bad)	1' B	h 2 . . . . .		70	201
74 <sup>4-13</sup>	T 12	(pr)	1' C	h 2 . . . . .		72	203
75 <sup>0</sup>	T 5	(wü)	1' C 1'	h 2 . . . . .		74	204
75 <sup>1</sup>	VI b <sup>1-5</sup>	(bad)	1' C 1'	n 2 . . . . .		76	205
75 <sup>1-2</sup>	VI b <sup>6-7</sup>	(bad)	1' C 1'	n 2 . . . . .		76	205
75 <sup>2</sup>	VI b <sup>8-9</sup>	(bad)	1' C 1'	n 2 . . . . .		76	205
75 <sup>2-3</sup>	VI b <sup>10-11</sup>	(bad)	1' C 1'	n 2 . . . . .		76	205
75 <sup>4</sup>	VI c <sup>1-7</sup>	(bad)	1' C 1'	h 2 . . . . .		78	206
75 <sup>10-11</sup>	VI c <sup>8-9</sup>	(bad)	1' C 1'	h 2 . . . . .		78	207
78 <sup>0-5</sup>	-T 18	(pr)	2' C 2'	h 2 . . . . .		78	208
78 <sup>10</sup>	P 8 Umbau	(pr)	2' C 2'	h 2 . . . . .		80	209

<sup>1)</sup> Mitteldrucklok<sup>2)</sup> Kondenslok

						Teil B	Teil C
						Seite	
e) Güterzug-Tenderlokomotiven							
80	Einheitslok	1925	C	h 2 . . . . .		82	212
81	Einheitslok	1925	D	h 2 . . . . .		82	213
82	Einheitslok	1950	E	h 2 . . . . .		82	214
84	Einheitslok	1925	I' E I'	h 3 . . . . .		84	218
84	Einheitslok	1925	I' E I'	h 2 . . . . .		84	219
85	Einheitslok	1925	I' E I'	h 3 . . . . .		84	220
86	Einheitslok	1925	I' D I'	h 2 . . . . .		86	221
87	Einheitslok	1925	E	h 3 . . . . .		86	222
89 <sup>0 1)</sup>	Einheitslok	1925	C	n 2 . . . . .		88	224
89 <sup>0 2)</sup>	Einheitslok	1925	C	h 2 . . . . .		88	224
89 <sup>6</sup>	D II	(bay)	C	n 2 . . . . .		90	226
89 <sup>7</sup>	R <sup>3/3</sup>	(bay)	C	n 2 . . . . .		90	226
89 <sup>8</sup>	R <sup>3/3</sup>	(bay)	C	n 2 . . . . .		90	227
89 <sup>70-75</sup>	T 3	(pr)	C	n 2 . . . . .		92	227
91 <sup>3-18</sup>	T 9 <sup>3</sup>	(pr)	I' C	n 2 . . . . .		94	228
92 <sup>2-3</sup>	X b <sup>7</sup>	(bad)	D	n 2 . . . . .		94	229
92 <sup>5-10</sup>	T 13	(pr)	D	n 2 . . . . .		94	230
92 <sup>20</sup>	R 4/4	(bay)	D	n 2 . . . . .		96	231
93 <sup>0-4</sup>	T 14	(pr)	I' D I'	h 2 . . . . .		98	232
93 <sup>5-12</sup>	T 14 <sup>1</sup>	(pr)	I' D I'	h 2 . . . . .		98	233
94 <sup>1</sup>	T n	(wü)	E	h 2 . . . . .		98	234
94 <sup>2-4</sup>	T 16	(pr)	E	h 2 . . . . .		100	236
94 <sup>5-18</sup>	T 16 <sup>1</sup>	(pr)	E	h 2 . . . . .		100	237
95 <sup>0</sup>	T 20	(pr)	I' E I'	h 2 . . . . .		100	238
f) Zahnradlokomotiven							
97 <sup>1</sup>	Ptz L <sup>3/4</sup>	(bay)	C I'	h 2 (4 v) . . .		104	240
97 <sup>5</sup>	E + 1 Z	(wü)	E	h 2 (4 v) . . .		104	241
g) Lokalbahnlokomotiven							
98 <sup>3</sup>	Pt L <sup>3/2</sup>	(bay)	B	h 2 . . . . .		106	242
98 <sup>4-5</sup>	D XI	(bay)	C I'	n 2 . . . . .		106	243
98 <sup>8-9</sup>	Gt L <sup>4/4</sup>	(bay)	D	h 2 . . . . .		108	244
98 <sup>10</sup>	Gt L <sup>4/5</sup>	(bay)	D I'	h 2 . . . . .		108	245
98 <sup>11</sup>	Gt L <sup>4/5</sup>	(bay)	I' D	h 2 . . . . .		110	245
98 <sup>16</sup>	LAG München		D	h 2 . . . . .		110	246
98 <sup>17</sup>	LAG München		D I'	h 2 . . . . .		110	246
98 <sup>18</sup>	LAG München		I' D I'	h 2 . . . . .		110	247
h) Tender							Seite 114

D. Anhang Übersicht und Nachweis sämtlicher Dampfloks, die in den bisher erschienenen Merkbüchern (I. Aufl 1924) aufgenommen worden sind . . . . 251

<sup>1)</sup> Naßdampflok

<sup>2)</sup> Heißdampflok

## A) Vorbemerkungen

### I. Bezeichnung der Lokomotiven u Tender

#### a) Hauptgattungen

Die Dampflokomotiven werden entsprechend ihrem Hauptverwendungszweck nach Hauptgattungen unterschieden.

Die Hauptgattungen erhalten folgende Stammnummern:

Hauptgattung	Stammnummern
Schnellzuglokomotiven . . . . .	01—19
Personenzuglokomotiven . . . . .	20—39
Güterzuglokomotiven . . . . .	40—59
Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven . . . . .	60—79
Güterzug-Tenderlokomotiven . . . . .	80—96
Zahnradlokomotiven . . . . .	97
Lokalbahnlokomotiven . . . . .	98
Schmalspurlokomotiven*) . . . . .	99

#### b) Bauart

Die Bauartbezeichnung „Einheitslokomotive“ erhält als Zusatz eine Jahreszahl zur eindeutigen Kennzeichnung zu einem durch bestimmte Baugrundsätze festgelegten Bauzeitabschnitt.

Es bedeuten:

Einheitslokomotive 1925, Zugehörigkeit zum Bauzeitabschnitt 1925 bis 1949

Einheitslokomotive 1950, Zugehörigkeit zum Bauzeitabschnitt ab 1950.

Die Bauartbezeichnung der früheren Länder-Gattungen stellt die Kennzeichnung ganz bestimmter Lokomotivgattungen der ehemaligen Ländereisenbahnen dar.

#### c) Betriebsnummer und Baureihe

Die Betriebsnummer setzt sich zusammen aus der zweistelligen Stammnummer und, durch einen Zwischenraum von ihr getrennt, einer drei- oder vierstelligen Ordnungsnummer (z B 38 2451). Als Stammnummern werden die auf die Hauptgattungen verteilten Nummernreihen sinngemäß verwendet (siehe Abschnitt I a).

Läßt man die letzten beiden Ziffern einer Betriebsnummer fort und setzt den verbleibenden Rest der Ordnungsnummer (Unterbauart) als Index zur Stammnummer (Hauptbauart), so kennzeichnet diese Bezeichnung die Baureihe der Lokomotive, z B

$$38\ 1001 \text{ bis } 38\ 4099 = 38^{10-40}$$

$$78\ 001 \text{ bis } 78\ 599 = 78^{\circ-5}$$

$$95\ 001 \text{ bis } 95\ 099 = 95^{\circ}$$

\*) Schmalwagenfahrzeuge siehe DV 930 f

Jeder Gattung der früheren Länderbahnlokomotiven sind volle Hundertreihen Ordnungsnummern zugeteilt; in geringer Stückzahl vorhandene Lokomotiven ähnlicher Bauart innerhalb einer Baureihe umfassen nur eine oder mehrere Zehnerreihen (z B die Lok der Baureihe 18<sup>4</sup>). Veraltete Lokomotiven und bestimmte Sonderbauarten mit geringen Stückzahlen haben die Ordnungsnummern ab 7001.

Die Einheitslokomotiven werden mit der Unterbauart (Index) nur gekennzeichnet, wenn innerhalb der gleichen Stammnummer bedeutende Bauunterschiede vorhanden sind (01—01<sup>10</sup>, 03—03<sup>10</sup>) und wenn noch andere Unterbauarten der ehemaligen Länderbahnlokomotiven bestehen (89<sup>0</sup>—89<sup>6</sup>, 89<sup>7</sup>, 89<sup>8</sup> usw.).

#### d) Einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven und Tender

Die einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven und Tender erstreckt sich

- A auf die Kennzeichnung der Achsfolge, unterschieden nach angetriebenen Achsen und Laufachsen,
- B auf die Kennzeichnung der wichtigsten Unterteilungsmerkmale des Fahrgestells nach Hauptrahmen, Drehgestellen, Treibgestellen und den in ihnen gelagerten Achsen,
- C auf Zusatzbezeichnungen, die angewendet werden, wenn weitere Einzelheiten der Bauart kurz bezeichnet werden sollen.

Die Bezeichnungen werden in der Reihenfolge angeordnet, daß auf den Ausdruck für Achsfolge und Unterteilung des Fahrgestells unmittelbar die etwa angewandten Zusatzbezeichnungen folgen. Für weitere Einzelheiten sind keine einheitlichen Bezeichnungen festgesetzt; sie werden im Bedarfsfalle durch Worte ausgedrückt, die der einheitlichen Bezeichnung unmittelbar folgen.

## 1. LOKOMOTIVEN

### A. Achsfolge im Hauptrahmen

Laufachsen werden durch arabische Ziffern, miteinander gekuppelte angetriebene Achsen durch große lateinische Buchstaben bezeichnet. Folgen mehrere, nicht miteinander gekuppelte angetriebene Achsen aufeinander, so werden diese Achsen durch den gleichen großen lateinischen Buchstaben bezeichnet, der anzuwenden wäre, wenn diese Achsen gekuppelt wären; diesem Buchstaben wird aber ohne Zwischenraum eine kleine auf die Zeile gesetzte 0 (Null) beigefügt. Es bedeutet:

- 1 eine (im Hauptrahmen gelagerte) Laufachse (seitenbewegliche Laufachsen s unter B),
- 2 zwei (im Hauptrahmen gelagerte) aufeinanderfolgende Laufachsen,
- A eine angetriebene Achse,
- B zwei miteinander gekuppelte angetriebene Achsen usw.,
- Bo zwei nicht miteinander gekuppelte angetriebene Achsen usw.

Sind angetriebene Achsen in ein und demselben Rahmen gestell gelagert und gruppenweise gekuppelt, so werden die für jede Gruppe geltenden Kennbuchstaben getrennt nebeneinander gesetzt.

### B. Achsfolge bei Unterteilung des Fahrgestells

Achsen oder Achsgruppen, die zu ein und demselben Rahmengestell gehören, werden in gleicher Weise wie unter A bezeichnet. Die Kennzeichen dieser Achsen werden jedoch mit einem über der Zeile stehenden Beistrich versehen, wenn es sich nur um eine Ziffer oder nur um einen Buchstaben handelt, in Klammern gesetzt, wenn sie mehr als eine Ziffer oder einen Buchstaben umfassen. Es bezeichnen:

- 1' eine vom Hauptrahmen unabhängige Laufachse (Adamachse, Bisselachse, Laufachse der Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle u a Lenkgestelle). Im Hauptrahmen oder Rahmen eines Treibgestells quer verschiebbare Lenkachsen gelten als in diesem Rahmen gelagert,
- 2' zwei vom Hauptrahmen unabhängige Laufachsen (z B ein Laufachsdrhgestell),
- A' eine vom Hauptrahmen unabhängige Treibachse,
- B' zwei miteinander gekuppelte vom Hauptrahmen unabhängige und in einem besonderen Rahmengestell (Treibgestell) gelagerte Treibachsen usw.

### C. Zusatzbezeichnungen

Dem Ausdruck für die Achsfolge können folgende Angaben in einem kleinen Abstand angefügt werden:

- a) Dampfart:                    h = Heißdampf,  
                                      n = Naßdampf;
- b) Zylinderzahl,                wird mit arabischer Ziffer auf die Zeile gesetzt;
- c) Art der Dampfdehnung: einstufige Dampfdehnung = keine Angabe,  
                                    Verbundwirkung                = v.

Hat die Lokomotive einen Schlepptender, kann beigelegt werden „mit Schlepptender“, eine Tenderlokomotive wird als solche benannt, z B Schnellzug-Tenderlokomotive.

Beispiel:

Eine Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive mit vorderem zweiachsigen Laufachsdrhgestell, drei gekuppelten Achsen und hinterer Laufachse (Adamachse) wird als 2' C 1' h 4 v Schnellzuglokomotive bezeichnet.

Für Sonderbauarten sind keine Zusatzbezeichnungen festgelegt.

### 2. TENDER

Tender werden durch T bezeichnet. Sind alle Achsen in ein und demselben Hauptrahmen gelagert, so wird die Achsfolge durch die die Achszahl bezeichnende Ziffer dargestellt. Sind die Achsen in verschiedenen Rahmengestellen gelagert, so wird die Achsfolge entsprechend den Grundsätzen für Lokomotiven angegeben. Die Achsfolgebezeichnung wird in kleinem Abstand vor das Zeichen T gesetzt. Der Wasserinhalt in Kubikmeter wird durch eine hinter das Zeichen T gesetzte Zahl, der Kohlevorrat nicht angegeben.

Beispiele:

Ein Tender mit 3 Achsen in einem Rahmen mit  $20 \text{ m}^3$  Wasserinhalt wird als  
3 T 20,

ein Tender mit  $31,5 \text{ m}^3$  Wasserinhalt, bei dem vorn 2 Achsen in einem Drehgestell, hinten 2 Achsen im Hauptrahmen gelagert sind, wird als

2' 2 T 31,5,

ein Tender mit  $32 \text{ m}^3$  Wasserinhalt mit zwei zweiachsigen Drehgestellen wird als  
2' 2' T 32

bezeichnet.

## II. Erläuterungen für Teil B

- (1) Zu lfd Nr 11 bis 13: Die Werte beziehen sich auf einen Wasserstand für die jeweils angegebene NW-Marke.
- (2) Zu lfd Nr 14: Der Feuerrauminhalt ist der durch die Feuerbüchs- bzw Verbrennungskammerwände und die Rostfläche eingeschlossene geometrische Raum.
- (3) Zu lfd Nr 27 bis 32: Die Heizflächenangaben beziehen sich auf die feuerberührte Seite.
- (4) Zu lfd Nr 39 bis 41: Es werden in der Regel nur die Maße für die Kupplung mit dem für die Lokomotive beschafften Normaltender angegeben.
- (5) Zu lfd Nr 42: Das Lokleergewicht gilt für Lok ohne Wasser, Kohlen und Sand, jedoch mit Werkzeugen und Zubehör (ohne Tender).
- (6) Zu lfd Nr 43: Das Lokreibungsgewicht für Schlepptenderlok ist das auf die angetriebenen Achsen entfallende Lokdienstgewicht, für Tenderlok das entsprechend anteilige Lokgesamtgewicht einschließlich Vorräte.
- (7) Zu lfd Nr 44, 46 u 47: Die Dienstgewichte gelten für Lok mit einem Wasserstand der jeweils angegebenen NW-Marke, 120 kg Kohlen auf jedem  $\text{m}^2$  Rostfläche, Gewicht des Sandes bei gefüllten Sandkästen, Gewicht des Wassers im Vorwärmer, mit Werkzeug und Zubehörteilen und 150 kg an Stelle der Lokomotivmannschaft. Sie werden bezüglich der Vorräte wie folgt angegeben:

Lfd Nr 44: Dienstgewicht ohne Vorräte.

Lfd Nr 46: Dienstgewicht mit vollen Vorräten. { Bei Schlepptenderlok  
Lfd Nr 47: Dienstgewicht mit  $\frac{2}{3}$  Vorräten.      einschl Tendergewicht

Das Dienstgewicht mit vollen Vorräten ist die Summe aller Achslasten.

- (8) Zu lfd Nr 45: Für Schlepptenderlok wird hier das Fahrzeugebergewicht von Lok einschl Tender ( $G(L + T)$ ),  
für Tenderlok das Gesamtgewicht der Vorräte ( $W + B$ ) angegeben.
- (9) Zu lfd Nr 48: Das Metergewicht oder das Gewicht je m Fahrzeulgänge ist errechnet aus  
Gesamtgewicht der betriebsfähigen Lok (einschl Tender)  

---

Länge der Lok über Puffer (einschl Tender) = t/m

- (10) Zu lfd Nr 49: Die seitliche Verschiebbarkeit eines Radsatzes ist durch das Zeichen  $\leftrightarrow$  angedeutet; die über diesem Zeichen stehende Zahl gibt die seitliche Verschiebbarkeit aus der Mittellage nach rechts und links in mm an (z B 19,8  $\leftrightarrow$ ).  
 Spurkranzschwächung wird durch das Zeichen  $\circ$  angedeutet; die über diesem Zeichen stehende Zahl gibt die Schwächung in mm an (z B  $\circ$ <sup>15</sup>).  
 Spurkranzlose Radsätze sind durch das Zeichen  $\infty$  gekennzeichnet.  
 Spurkranzrückenschwächung wird besonders vermerkt.
- (11) Zu lfd Nr 50 und 51: Für die Berechnung der Verhältniswerte  
 $\frac{G_{Ld}}{N_1}$  und  $\frac{H_V}{G_{Ld}}$  wird zur besseren Vergleichsmöglichkeit das reine Lokomotivdienstgewicht — also ohne Tender bei Schlepptenderlok und ohne Vorräte bei Tenderlok — in Ansatz gebracht.
- (12) Zu lfd Nr 52 und 53: Eingeklammerte Zahlen geben das Fassungsvermögen des Wasser- und Kohlenkastens eines Schlepptenders an.
- (13) Zu lfd Nr 54: Durch Versuchsfahrten ermittelte Leistung ist durch vorgesetztes „V“ (V 2240), errechnete Leistung durch vorgesetztes „R“ (R 1770) gekennzeichnet.
- (14) Zu lfd Nr 55: Der Wert ist errechnet nach der Formel:
- $$Z_i = \frac{0,8 \cdot p_K \cdot d^2 \cdot s \cdot z}{D \cdot 2} \quad \text{für Lok mit einfacher Dampfdehnung}$$
- $$Z_i = 0,5 \cdot \frac{0,8 \cdot p_K \cdot d_{ND}^2 \cdot s \cdot z_{ND}}{D \cdot 2} \quad \text{für Verbundlok.}$$
- Hierin bedeuten:
- |          |   |          |   |
|----------|---|----------|---|
| $p_K$    | = Kesselüberdruck in kg/cm <sup>2</sup> ,             | $z$      | = Anzahl der Zylinder,                              |
| $d$      | = Zylinderdurchmesser in cm,                          | $z_{ND}$ | = Anzahl der Niederdruckzylinder,                   |
| $d_{ND}$ | = Zylinderdurchmesser des Niederdruckzylinders in cm, | $D$      | = Treibraddurchmesser in mm,                        |
| $s$      | = Kolbenhub in mm,                                    | $Z_i$    | = Indizierte Zugkraft bei 0,8 p <sub>K</sub> in kg. |
- (15) Zu lfd Nr 58: OV = Sämtliche Lokomotiven haben Oberflächenvorwärmer.  
 MV = Sämtliche Lokomotiven haben Mischvorwärmer.  
 (OV) bzw (MV) = Die Oberflächen- bzw Mischvorwärmer sind nur bei einem Teil der Lok vorhanden.
- (16) Zu lfd Nr 59: Hr = Heizleitungsanschluß nach rückwärts.  
 Hrv = Heizleitungsanschluß nach rückwärts und vorn.
- (17) Zu lfd Nr 60: L = Sämtliche Lokomotiven haben Läutewerk.  
 (L) = Nur ein Teil der Lokomotiven hat Läutewerk.
- (18) Zu lfd Nr 61: Kurzzeichen der Bremsbauarten vgl unter III.
- (19) Zu lfd Nr 64: Als Urheberfirma der Einheitslokomotiven 1925 gilt die ehemalige „Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung“ (DLV), der Einheitslokomotiven 1950 die Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken, soweit die einzelnen Baureihen in deren Vereinheitlichungsbüro bzw Technischem Gemeinschaftsbüro entworfen sind.  
 Die Zeichnungen für Einheitslokomotiven werden vom „Technischen Gemeinschaftsbüro der Lokomotivfabriken“ (TGB), für ehemals badische, bayerische, preußische und württembergische Lokomotiven vom BZA Minden betreut.
- (20) Die Leistungstafeln wurden einheitlich nach dem älteren Strahl'schen Verfahren für den Beharrungszustand errechnet; soweit sie auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt worden sind, ist dies vermerkt.

### III. Kurzbezeichnungen der Bremsbauarten

#### A. Selbsttätige Druckluftbremsen

- K Bauart Knorr mit einlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung.
- W Bauart Westinghouse mit einlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung.
- Kp Bauart Knorr mit einlösigem Steuerventil K 1 oder EVB mit Beschleunigungseinrichtung,  
Umstellvorrichtung  $\frac{E}{P} \cup \frac{E}{B}$
- Wp Bauart Westinghouse mit einlösigem Steuerventil mit Beschleunigungseinrichtung,  
Umstellvorrichtung  $\frac{E}{P} \cup \frac{E}{B}$
- Kss Bauart Knorr mit einlösigem Steuerventil V 5, Druckübersetzer, geschwindigkeitsabhängigem Bremsdruckregler und Gleitschutzeinrichtung (Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung),  
Umstellvorrichtung G — P — S — SS,
- Kkg Bauart Kunze-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil G ohne Beschleunigungseinrichtung und mit Umstellvorrichtung leer—beladen.  
Unterbauarten:  
Kkg 1 mit Steuerventil G 1 und besonderem Lastzyylinder.  
Kkg 2 mit Steuerventil G 2 und größerem Bremszyylinder.  
Kkg 3 mit Steuerventil G 3 und besonderem Lastzyylinder,
- Kkp Bauart Kunze-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil P oder P 6 und Beschleunigungsventil P,  
für schnellfahrende Güterwagen zusätzlich mit Bremsgestänge-Übersetzungswechsel und Umstellvorrichtung leer—beladen,  
Unterbauart:  
Kkp 3 mit mehrlösigem Steuerventil P 3 und größerem Bremszyylinder.  
Umstellvorrichtung G — P,
- Kks Bauart Kunze-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil S, Beschleunigungsventil S und reibungsabhängigem Bremsdruckregler,  
Umstellvorrichtung G—P—S.
- Hikg Bauart Hildebrand-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung,  
Steuerventil Hikgl (bisherige Ausführung) und  
Steuerventil Hikp 1 (g) (neue Ausführung) für Wagen mit Lastabremsung mit Handumsteller,  
Steuerventil Hikg 2 für Wagen mit zusätzlichem Lastzyylinder,  
Umstellvorrichtung leer—beladen,

Hikp	Bauart Hildebrand-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung, Steuerventil Hikp I für Reisezugwagen und schnellfahrende Güterwagen mit Umstellvorrichtung G—P, für Güterwagen zusätzlich mit Lastabbremsung mit Handumsteller und Umstellvorrichtung leer—beladen, Steuerventil Hikpt (alte Ausführung) und Steuerventil Hikp I (p) (neue Ausführung) für Triebwagen, Steuerventil Hikse für die Wagen des Henschel-Wegmann-Zuges,
Hikss	Bauart Hildebrand-Knorr mit mehrlösigem Steuerventil ohne Beschleunigungseinrichtung, Steuerventil Hiks L Steuerventil Hikss L } für Lokomotiven, Steuerventil Hiks W Steuerventil Hikss W } für Wagen, mit Druckübersetzer, geschwindigkeitsabhängigem Bremsdruckregler und Gleitschutzeinrichtung und für Wagen mit gekoppeltem Beschleuniger, Umstellvorrichtung G—P—S—SS,
Sp	Bauart Schleifer mit einlösigem Steuerventil mit Beschleunigungseinrichtung für Bremsart P,
Kzp	Bauart Knorr mit Auslaßventil, mehrlösig, für Bremsart P (Zweikammer-Druckluftbremse),
S	Bauart Schleifer mit Auslaßventil, mehrlösig, für Bremsart P (Zweikammer-Druckluftbremse),
C	Bauart Carpenter, mehrlösig, für Bremsart P (Zweikammer-Druckluftbremse).

### B. Nicht selbttätige Druckluftbremsen

Dir (bisher Hnbr)	Bauart Henry, direkt wirkende Einkammerbremse, ohne Steuerventil, für Wagen (bisherige Bezeichnung Doppelbremse),
Z	Bauart Knorr, direkt wirkende Einkammerbremse, ohne Steuerventil, für Lok und Tender (Zusatzbremse).

### C. Selbttätige Saugluftbremsen

Av	Bauart Hardy ohne Beschleunigungsventil, mehrlösig (automatische Vakuumbremse) für Bauart P,
Avp	Bauart Hardy mit Beschleunigungsventil Ka, Kb oder AT, mehrlösig,
Avp 02	(automatische Vakuum schnellbremse, 02 — Baujahr 1902) für Bremsart P,
Avu	Bauart Hardy ohne Beschleunigungsventil und mit Umschaltvorrichtung für nicht selbttätige Bremswirkung, mehrlösig (automatische Vakuumbremse mit Umschalthahn) für Bremsart P.

Uvp 95	Bauart Hardy mit Umschaltvorrichtung für nicht selbsttätige Bremswirkung,
Uvp 95 r	mehrlosig, Baujahr 1895 mit Beschleunigungsventil A, B, C; Baujahr 1895 r
Uvp 02	und 1902 mit Beschleunigungsventil AT (Umschalt-Vakumschnellbremse) für Bremsart P,
Kö	Bauart Körting mit Beschleunigungsventil, mehrlosig, für Bremsart P.

#### D. Nicht selbsttätige Saugluftbremsen

Ev	Bauart Hardy, mehrlosig, für Bremsart P.
----	--

#### E. Sonstige Bremsbauarten und zusätzliche Bezeichnungen

Hd (bisher Hbr)	Handbremse,
Gw	Gewichtsbremse, durchgehende selbsttätige, mit Seilzug betätigte Bremse,
Hb	Heberleinbremse, durchgehende selbsttätige, mit Seilzug betätigte Bremse,
D	Dampfbremse, direkt wirkende Bremse für Lok,
Gd	Gegendruckbremse für Dampflok,
Di	Zahnradbremse, Differentialbremse für Zahnradbahnen,
Mg	Magnetschienenbremse als Zusatzbremse für Schnelltriebwagen,
elW	elektrische Widerstandsbremse,
elN	elektrische Nutzbremsen,
GP	G-P-Wechselventil, Umstellvorrichtung für Kp- und Wp-Bremse mit Stellung G und P,
GPu	G-P-Umstellhahn, Umstellvorrichtung für K- und W-Bremse mit Stellung G und P,
el	elektrische Bremssteuerung in Verbindung mit einer anderen Bremsbauart, bei Lok in Verbindung mit K-, W-, Dir- und Av-Bremsen, Lok hat Bremseinrichtung für den Zug, ist aber selbst nicht an diese angeschlossen.

## IV. Fahrzeugbegrenzung für Dampflokomotiven

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) — DV 300 — enthält im § 28 die Erklärungen und Abmessungen für die Begrenzung der Fahrzeuge:

„Die Fahrzeuge dürfen im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis die in Anlage E der BO mit ausgezogener Linie gezeichnete Begrenzung I nicht überschreiten, sofern nicht Ausnahmen zugelassen sind oder der Bundesverkehrsminister die Anwendung der Begrenzung II nach Anlage F der BO besonders genehmigt.“

Die konstruktive Bindung der einzelnen Dampflok-Baureihen an die Begrenzungen I oder II zeigt die Tabelle „Fahrzeugbegrenzung für Dampflokomotiven“ auf Seite 14a. Das Schild für Begrenzungszeichen nach Zeichnung Fld 24.45 Bl 1 (Seite 14b) ist an den Führerhausseitenwänden der Dampflokomotiven angebracht.

**B) Bezeichnung, Abmessungen und Gewichte  
der Lokomotiven und Tender**

## a) Schnellzug-

1	2	3	4	5	6	7	8
lfd	Baureihe			01	01	01	01 <sup>2)</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 1' h 2			
2	Betriebsnummer ab	—	—	01 001—	01 012—	ab 01 102	01 042, 046, 112, 154, 192
	Trieb- und Laufwerk:			130	130		
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	120/50	120/50	130/50	130/50 <sup>3)</sup>
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	650 <sup>1)</sup>	600	600	600
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	2000	2000	2000	2000
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850	1000	1000 <sup>4)</sup>
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1250	1250	1250	1250
	Steuerung:						
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	300	300	300	300
	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16	16	16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	9,59	10,86	10,86	10,88
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	4,06	4,72	4,72	4,62
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	13,36	14,88	14,88	14,72
14	Feuerrauminhalt von Feuer- büchsen u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	6,860	6,860	6,950	8,660
15	Länge der Verbrennungskammer	lv <sub>K</sub>	mm	—	—	—	1000
16	Größter Kesselnennndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1900	1900	1900	1900
17	Kesselleergew. ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	28,5	29,1	26,7	
18	Kesselleergew. mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	36,5	35,7	34,1	
	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	129	106	106	105
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54 × 2,5	70 × 2,5	70 × 2,5	54 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	43	24	24	41
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	143 × 4,25	171 × 4,5	171 × 4,5	143 × 4,25
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5800	6800	6800	5800
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	30 × 3,5	30 × 3,5	38 × 4
	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	4,41	4,41	4,32	4,31
26	Länge × Breite	R <sub>jb</sub>	m × m	2,600 × 1,696	2,600 × 1,696	2,542 × 1,700	2,538 × 1,700
	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuer- büchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	17,00	17,00	16,90	22,00
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	105,38	83,06	83,06	100,48
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	115,18	147,19	147,19	93,75
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	220,56	230,25	230,25	194,23
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	237,56	247,25	247,15	216,23
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	100,00	85,00	85,00	95,00
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	12,97	13,54	13,62	8,83
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	3,86	3,86	3,91	5,10

<sup>1)</sup> Ursprüngliche Ausführung. <sup>2)</sup> Lok mit Verbrennungskammer und Mischvorwärmer Bauart Henschel MVR mit Turbopumpe VTP-B 250. <sup>3)</sup> Für Lok 01 042 und 046, 120/50 km/h. <sup>4)</sup> Für Lok 01 042 und 046, 850 mm ø.

# Lokomotiven

17

1	2	3	4	5	6	7	8
lfd	Baureihe			01	01	01	01 <sup>2)</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfl je t Dampf	H <sub>0</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	7,39	6,03	6,03	5,80
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (FFb + Fvk) : R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,56	1,56	1,61	2,01
37	Achsstände:						
37	fester Achsstand	af	mm	4600	4600	4600	4600
38	gesamter Achsstand	ag	mm	12 400	12 400	12 400	12 400
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	20 320	20 320	20 320	20 320
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	14 950	15 140	15 140	15 140
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>P</sub>	mm	23 750 <sup>5)</sup>	23 940 <sup>5)</sup>	23 940 <sup>6)</sup>	23 940 <sup>6)</sup>
42	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	99,3	99,3	99,97   100,1 <sup>8)</sup>	99,4
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	59,2	59,2	59,7   60,2	59,7
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	108,9	108,9	111,1   111,3	111,1
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	132,8	132,8	130,1   130,3	129,6
46	Fahrzeuggesamtgew v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	184,4 <sup>5)</sup>	184,4 <sup>5)</sup>	185,3 <sup>6)</sup>   185,5	185,3 <sup>6)</sup>
47	Fahrzeugdienstgew v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	170,4	170,4	170,6   170,8	170,6
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>P</sub>	q	t/m	7,76 <sup>5)</sup>	7,71 <sup>5)</sup>	7,74 <sup>6)</sup>   7,75	7,74 <sup>6)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,75   50	14,75   50	15,8   70   15,5	15,8   50/70
	2. Achse	2 Q	t	14,75   ↔	14,75   ↔	15,8   ↔   15,5	15,8   ↔
	3. Achse	2 Q	t	19,6	19,6	19,9   20,1	19,9
	4. Achse	2 Q	t	19,6   15	19,6   15	19,9   20,0	19,9   15
	5. Achse	2 Q	t	20,0	20,0	19,9   20,1	19,9
	6. Achse	2 Q	t	20,2   80	20,2   80	19,8   80   20,1	19,8   80
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgew: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>1</sub>	kg/PS	48,6	48,6	49,6   49,7	45,3
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgew	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,18	2,18	2,23   2,22	1,95
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[32]	[32] [34]	[32] [34]	[32] [34]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[10]	[10]	[10]	[10]
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 2240	V 2240	V 2240	R 2450
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	17 850	15 200	15 200	15 200
56	Befahr Bogenlaufhalbmesser	R	m	180	180	140	180°/140
57	Befahr Ablaufberghalbm	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV	MV <sup>2)</sup>
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	K mit Z	K mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1925	1927	—	umgebaut 1950
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	160 020	207900	—	—
64	Urheberfirma	—	—	DLV	DLV	DLV	umgebaut von Henschel
65	Zeichnung	—	—	—	—	Fld 1.01 Bl 04	Fld 1.01 Bl 039

<sup>5)</sup> Mit Tender 2' 2' T 32 Bauart 1925. <sup>6)</sup> Mit Tender 2' 2' T 34. <sup>7)</sup> Vor Verlegung der Luft- und Speisepumpen auf Fahrzeugmitte. <sup>8)</sup> Nach Verlegung der Luft- und Speisepumpen auf Fahrzeugmitte. <sup>9)</sup> Für Lok 01 042 und 046.

1	2	3	4	5	6	7
Lfd.	Baureihe			01 <sup>1)</sup>	01 <sup>10</sup>	01 <sup>10 2)</sup>
Nr.	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C1'h 2	2' C1'h 3	2' C1'h 3
2	Betriebsnummern ab	—	—	01...	01 1001	01 1001
	Trieb- und Laufwerk:				01 1052 - 1105	
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	130/50	140/50	140/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	600	3×500	3×500
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	2000	2000	2000
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1000	1000	1000
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1250	1250	1250
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha,i	Ha,i
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	300	300	300
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16	16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	10,85	10,50	10,50
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	5,38	4,80	4,80
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	14,33	14,50	14,50
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	9,350	9,200	9,630 <sup>4)</sup>
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	1122	1050	1050
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1899/2000 <sup>2)</sup>	1899/2000 <sup>2)</sup>	1899/2000 <sup>3)</sup>
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t		25,22	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t		32,79	
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	96	119	119
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54×2,5	54×2,5	54×2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	46	44	44
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	143×4,25	143×4,25	143×4,25
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5000	5000	5000
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38×4	38×4	38×4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	3,955	3,960	—
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,475 × 1,598	2,475 × 1,598	—
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs-+ Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	22,00	22,00	22,00
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	97,16	92,96	92,96
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	73,93	91,55	91,55
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	171,09	184,51	184,51
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	193,09	206,51	206,51
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	100,54	96,15	96,15
33	Heizflächen-Verhältn. = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	7,78	8,39	8,39
34	Strahlungsflächenverhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	5,56	5,56	—

<sup>1)</sup> Mit vollständig geschweißtem Kessel. <sup>2)</sup> Größter Innendurchmesser des zylindrischen und konischen Kesselschusses.  
<sup>3)</sup> Mit Ölfeuerung. <sup>4)</sup> Einschließlich Feuerkasten.

1	2	3	4	5	6	7
Lfd.	Baureihe			01 <sup>1)</sup>	01 <sup>10</sup>	01 <sup>10 1)</sup>
Nr.	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hfl:D	m <sup>2</sup> /t	6,94	6,65	6,21
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (Ffb + Fvk):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	2,36	2,32	—
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	af	mm	4 600	4 600	4 600
38	gesamter Achsstand	ag	mm	12 400	12 400	12 400
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	20 320	20 370	20 370
40	Länge der Lok	lL	mm	15 140	15 135	15 135
41	Länge über Puffer (L + T)	LdP	mm	23 940 <sup>5)</sup>	24 130	24 130 <sup>6)</sup>
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	GLl	t	96,6	99,60	101,00
43	Lokreibungsgewicht	GLr	t	57,7	60,40	61,00
44	Lokdienstgewicht	GLd	t	108,3	110,80	111,60
45	Leergewicht v L + T	G(L+T)l	t	126,8	132,80	134,90
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G(L+T)v	t	182,5 <sup>5)</sup>	192,00	196,50 <sup>6)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G(L+T)d	t	167,8	176,00	179,50
48	Metergewicht G(L+T)v:LdP	q	t/m	7,62 <sup>5)</sup>	7,96	8,14 <sup>6)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	15,4 <sup>7)</sup> 70	15,1 <sup>7)</sup> 70	15,0 <sup>7)</sup> 70
	2. Achse	2 Q	t	15,4 <sup>7)</sup> ↔	15,1 <sup>7)</sup> ↔	15,0 <sup>7)</sup> ↔
	3. Achse	2 Q	t	18,8	20,0	20,0
	4. Achse	2 Q	t	19,3 <sup>15</sup> ○	20,2 <sup>15</sup> ○	20,8 <sup>15</sup> ○
	5. Achse	2 Q	t	19,6	20,2	20,2
	6. Achse	2 Q	t	19,8 <sup>80</sup> ↔	20,2 <sup>80</sup> ↔	20,6 <sup>80</sup> ↔
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	GLd:N <sub>1</sub>	kg/PS	46,5	47,1	45,2
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgew	Hv:GLd	m <sup>2</sup> /t	1,78	1,86	1,85
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[34]	[38]	[38]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t[m <sup>3</sup> ]	[10]	[10]	[13,5 <sup>7)</sup> ]
54	Indizierte Leistung	N <sub>1</sub>	PS	R 2330	R 2350	V 2470
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	15 200	15 840	15 840
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	140
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmmer	—	—	MV	MV	MV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	Kss mit Z	Kss mit Z
62	1. Baujahr	—	—		Umbau 1953	Umbau 1956
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark			
64	Urheberfirma	—	—	Kessel: MF Esslingen u Jung	Kessel: Henschel	Kessel: Henschel
65	Zeichnung	—	—	Fld 2.010 Bl 028	Fld 2.010 Bl 014	Fld 2.010 Bl 014

\*) Mit Tender 2' 2' T 34. \*) Mit Tender 2' 3 T 38 mit Ölbehälter. \*) Ölvoorrat (m<sup>3</sup>).

## a) Schnellzug-

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd.	Baureihe			03	03	03	03 <sup>10</sup>
Nr.	Bauart	Abk.	Dim.	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 1' h 2	2' C 1' h 2	2' C 1' h 2	2' C 1' h 3
2	Betriebsnummer ab	—	—	03 001— 122	03 123— 162	03 163	03 1001
3	Trieb- und Laufwerk:						
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	130/50	130/50	130/50	140/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	570	570	570	3 × 470
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	2000	2000	2000	2000
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850	1000	1000
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1250	1250	1250	1250
8	Steuerung:						
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha	
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	300	300	300	Ha, i 300
10	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16	16	
11	Wasserraum des Kessels	w <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	9,08	9,08	9,08	10,25
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,22	3,22	3,22	4,28
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	13,12	13,12	13,12	13,30
14	Feuerrauminhalt von Feuer- büchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	6,450	6,110	6,110	8,25
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—	1427
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1700	1700	1700	1716/ 1864 <sup>1)</sup>
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	24,2	23,1	23,1	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	31,7	30,1	30,1	
19	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	84	85	85	80
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	70 × 2,5	70 × 2,5	70 × 2,5	54 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	20	20	20	42
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	171 × 4,5	171 × 4,5	171 × 4,5	143 × 4,25
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	6800	6800	6800	5200
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	30 × 3,5	30 × 3,5	30 × 3,5	38 × 4
25	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	3,97	3,89	3,89	3,87
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,600 × 1,528	2,542 × 1,532	2,542 × 1,532	2,475 × 1,566
27	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuer- büchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	16,10	15,90	15,90	21,22
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	69,22	69,22	69,22	92,28
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	116,64	118,03	118,03	64,04
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	185,86	187,25	187,25	156,32
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	201,96	203,15	203,15	177,54
	H <sub>V</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>						
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>U</sub>	m <sup>2</sup>	70,00	72,22	72,22	95,77
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	11,54	11,78	11,78	7,37
34	Strahlungsflächenverhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,06	4,09	4,09	5,48
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R						

<sup>1)</sup> Größter Innendurchmesser des zylindrischen und konischen Kesselschusses.

# Lokomotiven

21

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd.	Baureihe			03	03	03	03 <sup>10</sup>
Nr.	Bauart	Abk.	Dim.	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>1</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	6,08	6,24	7,19	
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u. Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>VK</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,62	1,57	2,13	
	Achsstände:						
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	4 500	4 500	4 500	4 500
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	12 000	12 000	12 000	12 000
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	19 155	20 225	20 225	20 225
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	15 100	15 100	15 100	15 100
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>uP</sub>	mm	23 205 <sup>2)</sup>	23 905 <sup>3)</sup>	23 905 <sup>4)</sup>	23 905 <sup>4)</sup>
	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>Ld</sub>	t	90,4	91,0	91,0	93,2
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	53,0	54,3	54,3	56,8
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	99,6	100,3	100,3	104,2
45	Leergewicht v L + T	G(L+T) <sub>l</sub>	t	118,9	124,5	121,2	123,4
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G(L+T) <sub>v</sub>	t	168,1 <sup>2)</sup>	175,8 <sup>3)</sup>	174,5 <sup>4)</sup>	178,4 <sup>4)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G(L+T) <sub>d</sub>	t	154,8	161,8	159,8	163,7
48	Metergewicht G(L+T) <sub>v</sub> :L <sub>uP</sub>	q	t/m	7,25 <sup>2)</sup>	7,35 <sup>3)</sup>	7,30 <sup>4)</sup>	7,46 <sup>4)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,5 <sup>1)</sup> 50	14,05 <sup>1)</sup> 50	14,05 <sup>1)</sup> 70	14,2 <sup>1)</sup> 70
	2. Achse	2 Q	t	14,5 <sup>1)</sup> 50	14,05 <sup>1)</sup> 50	14,05 <sup>1)</sup> 70	14,2 <sup>1)</sup> 70
	3. Achse	2 Q	t	17,7	18,2	18,2	18,7
	4. Achse	2 Q	t	17,7 <sup>15</sup> O	18,1 <sup>15</sup> O	18,1 <sup>15</sup> O	19,2 <sup>15</sup> O
	5. Achse	2 Q	t	17,6	18,0	18,0	18,9
	6. Achse	2 Q	t	17,6 <sup>80</sup>	17,9 <sup>80</sup>	17,9 <sup>80</sup>	19,0 <sup>80</sup>
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	50,3	50,7	50,7	55,7
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgew	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>3</sup> /t	2,03	2,02	2,02	1,70
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[30]	[32]	[34]	[34]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[10]	[10]	[10]	[10]
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 1980	V 1980	V 1980	R 1870
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	13 720	13 720	13 720	14 000
56	Befahr b. Bogenlaufhalbmesser	R	m	180	180	140	140
57	Befahr b. Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV	MV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv	Hrv
60	Lüttewerk	—	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	K mit Z	Kss mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1930			
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	185 500			
64	Urheberfirma	—	—	DLV			Kessel-Krupp
65	Zeichnung	—	—			Fld 1.01 Bl 010	Fld 2.010 Bl 024

<sup>1)</sup> Mit Tender 2' 2 T 30   <sup>2)</sup> Mit Tender 2' 2' T 32.   <sup>3)</sup> Mit Tender 2' 2' T 34.

1	2	3	4	5	6	7
Lfd. Nr.	Baureihe Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1950		
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 1' h 3		
2	Betriebsnummer ab	—	—	10 001		
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	140/90		
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	3 × 480		
5	Kolbenhub	s	mm	720		
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	2000		
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1000		
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1000		
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha m Übtrw		
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	300		
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	18		
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	11,5		
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	5,78		
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	15,15		
14	Feuerrauminhalt von Feuer- büchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	9,870 <sup>a)</sup>		
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	1122		
16	Größter Kesselenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1897/2000 <sup>a)</sup>		
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	—		
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	—		
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	109		
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54 × 2,5		
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	44		
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	143 × 4,25		
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5500		
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4		
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	—		
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	—		
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuer- büchs.-+Verbrennungskammer	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	22,0		
	Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>					
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	102,10		
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	92,30		
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	194,40		
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	216,40		
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>					
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	105,70		
33	Heizflächen-Verhältn. = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	8,84		
34	Strahlungsflächenverhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	—		

<sup>a)</sup> Lok BR 10 haben nur Ölfeuerung. <sup>b)</sup> Einschließlich Feuerkasten.

<sup>c)</sup> Größter Innendurchmesser des zylindrische.. und konischen Kesselschusses.

# Lokomotiven

23

1	2	3	4	5	6	7
Lfd	Baureihe			10 <sup>1)</sup>		
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1950		
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t			
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>VK</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	6,51		
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	af	mm	4 600		
38	gesamter Achsstand	ag	mm	12 525		
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	22 185		
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	16 039		
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	26 503 <sup>4)</sup>		
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	108,9		
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>LR</sub>	t	65,6		
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	118,9		
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	139,2		
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	201,2 <sup>4)</sup>		
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	183,9		
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	7,58 <sup>4)</sup>		
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	16,5 <sup>1</sup> 80		
	2. Achse	2 Q	t	16,5 <sup>1</sup> ↔		
	3. Achse	2 Q	t	22,4		
	4. Achse	2 Q	t	22,2 15		
	5. Achse	2 Q	t	21,0		
	6. Achse	2 Q	t	20,3 90		
	7. Achse	2 Q	t	—		
	8. Achse	2 Q	t	—		
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :Ni	kg/PS	47,5		
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgew	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,82		
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[40]		
53	Kohlenkasteninhalt	B	t[m <sup>3</sup> ]	[12,5] <sup>6)</sup>		
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 2500		
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	17 900		
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140		
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300		
58	Vorwärmer	—	—	MV		
59	Heizung	—	—	Hrv		
60	Läutewerk	—	—	—		
61	Bremse	—	—	K mit Z		
62	1. Baujahr	—	—	—		
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	—		
64	Urheberfirma	—	—	Krupp		
65	Zeichnung	—	—	Fld 1.01 Bl 034		

<sup>4)</sup> Mit Tender 2' 2' T 40. <sup>6)</sup> Ölvorat (m<sup>3</sup>).

1	2	3	4	5
lfd Nr	Baureihe Bauart	Abk	Dim	
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	
2	Betriebsnummer ab	—	—	
	Trieb- und Laufwerk:			
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	
5	Kolbenhub	s	mm	
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	
	Steuerung:			
8	Art und Lage	—	—	
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>s</sub>	mm	
	Kessel:			
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>w</sub>	m <sup>2</sup>	
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	
	Rohre:			
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	
	Rost:			
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	
	Heizflächen:			
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs.-+Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	
	$H_v = H_{vs} + H_{vb} = H_{Fb} + H_{Vk} + H_{Rr} + H_{Hr}$			
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	
	$\varphi_S = H_{vs}:R$			

# Lokomotiven

25

1	2	3	4	5	
lfd	Baureihe				
Nr	Bauart	Abk	Dim		
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>ü</sub> :D	m <sup>2</sup> /t		
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>		
37	Achsstände: fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm		
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm		
39	gesamter Achsstand v L + T	a <sub>(L+T)g</sub>	mm		
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm		
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>P</sub>	mm		
42	Gewichte: Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t		
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t		
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t		
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t		
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t		
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t		
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>ü</sub> P	q	t/m		
49	Achslast: 1. Achse 2. Achse 3. Achse 4. Achse 5. Achse 6. Achse 7. Achse 8. Achse	2 Q	t		
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS		
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t		
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>		
53	Kohlenkasteninhalt	B	t		
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS		
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg		
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m		
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m		
58	Vorwärmer	—	—		
59	Heizung	—	—		
60	Läutewerk	—	—		
61	Bremse	—	—		
62	1. Baujahr	—	—		
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark		
64	Urheberfirma	—	—		
65	Zeichnung	—	—		

## a) Schnellzug-

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			18 <sup>1</sup>	18 <sup>1</sup>	18 <sup>3</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	C (wü)	C (wü)	IV h 1-3(bad)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 1' h 4 v	2' C 1' h 4 v	2' C 1' h 4 v
2	Betriebsnummer ab	—	—	18 101	18 125	18 301
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	115 <sup>1</sup> ) / 50	115 <sup>1</sup> ) / 50	140 / 50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	2 × $\frac{420}{620}$	2 × $\frac{420}{620}$	2 × $\frac{440}{680}$
5	Kolbenhub	s	mm	612	612	680
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1800	1800	2100
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1000	1000	990
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1250	1250	1200
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	H	H	H
9	Kolbenschiebordurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	200/250	200/250	320/470
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	15	15	15
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	8,00	8,10	7,85
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,00	3,00	2,70
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	10,50	10,50	10,50
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	6,086	6,086	6,791
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	—	1687	1737
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	21,8	21,8	24,2
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	29,1	29,1	30,2
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Br</sub>	Stck	174	169	170
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Br</sub>	mm	51 × 2,5	51 × 2,5	54 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Br</sub>	Stck	24	26	34
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Br</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	133 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5500	5500	5200
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	38 × 4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	3,96	3,96	4,95
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,980 × 2,000	1,980 × 2,000	2,281 × 2,168
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	15,00	15,00	15,60
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	51,84	56,16	69,43
29	Heizrohrfläche	H <sub>Br</sub>	m <sup>2</sup>	138,30	134,32	136,08
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Br</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	190,14	190,48	205,51
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Br</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	205,14	205,48	221,11
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	54,43	61,75	81,91
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	12,68	12,70	13,17
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	3,79	3,79	3,15

<sup>1)</sup> Zum Teil 120 km/h.

# Lokomotiven

27

1	2	3	4	5	6	7
lfd.	Baureihe			18 <sup>1</sup>	18 <sup>1</sup>	18 <sup>3</sup>
Nr.	Bauart	Abk.	Dim.	C(wü)	C(wü)	IV h 1-3 (bad)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>fl</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	4,66	5,27	6,50
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,537	1,537	1,372
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3800	3800	4360
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	11 040	11 040	12 310
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	18 630	18 630	19 625
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 145	13 145	15 115
41	Länge über Puffer (L + T)	l <sub>üP</sub>	mm	21 855 <sup>2)</sup>	21 855 <sup>2)</sup>	23 230 <sup>3)</sup>
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	76,3	79,5	87,5
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	47,7	48,0	53,4
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	85,2	87,8	97,0
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	98,6	101,8	112,1
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	147,5 <sup>2)</sup>	150,1 <sup>2)</sup>	160,2 <sup>3)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	134,2	136,8	147,3
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :l <sub>üP</sub>	q	t/m	6,75 <sup>2)</sup>	6,87 <sup>2)</sup>	6,90 <sup>3)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	11,15 { 63	12,0 { 63	14,0 { 76
	2. Achse	2 Q	t	11,15 { ↔	12,0 { ↔	14,0 { ↔
	3. Achse	2 Q	t	15,9	16,0	17,9
	4. Achse	2 Q	t	15,9 ○	16,0 ○	17,8 ○
	5. Achse	2 Q	t	15,9	16,0	17,7
	6. Achse	2 Q	t	15,2 ↔ 75	15,8 ↔ 75	15,6 ↔ 100
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>1</sub>	kg/PS	46,3	47,7	49,7
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,41	2,34	2,28
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[30] [31,5]	[30] [31,5]	[29,6]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[10] [7]	[10] [7]	[9,0]
54	Indizierte Leistung	N <sub>1</sub>	PS	R 1840	R 1840	V 1950
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	7940	7940	8980
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	140
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hr	Hr	Hr
60	Läutewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	W mit Z	W mit Z	W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1909	1914	1918
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	120 970	127 706	180 100
64	Urheberfirma	—	—	MF Esslingen		Krauß- Maffei
65	Zeichnung	—	—			

<sup>2)</sup> Mit Tender 2' 2' T 30 (wü). <sup>3)</sup> Mit Tender 2' 2 T 29,6 (bad).

## a) Schnellzug-

lfd Nr	2 Baureihe	3	4	5		6		7		8	
					18 <sup>4</sup>		18 <sup>4</sup>		18 <sup>4</sup>		18 <sup>4-5</sup>
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 1'h 4v							
2	Betriebsnummer ab	—	—	18 401	18 425	18 441	18 441	18 441	18 461	18 479	18 479
	Trieb- und Laufwerk:			424	434	458	458	458	478	508	508
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	120/50	120/50	120/50	120/50	120/50	120/50	120/50	120/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	2 × $\frac{425}{650}$							
5	Kolbenhub	s	mm	610	610	670	670	670	610	610	610
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1870	1870	2000	2000	2000	1870	1870	1870
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	950	950	950	950	950	950	950	950
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1206	1206	1206	1206	1206	1206	1206	1206
	Steuerung:										
8	Art und Lage	—	—	Ha m							
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	Übtrw							
	Kessel:			290	290	290	290	290	290	290	290
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	15	15	15	15	15	15	15	15   16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	7,44	7,44	7,66	7,66	7,66	7,44	7,44	7,44
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,65	2,65	2,62	2,62	2,62	2,65	2,65	2,65
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	10,13	10,13	10,11	10,11	10,11	10,13	10,13	10,13
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse + Verbrennungskammer	F <sub>FB</sub> + F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	5,979	5,979	5,979	5,979	5,979	5,979	5,979	5,979
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Größter Kesselnennndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700
17	Kesselleergew, ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	21,5	21,5	21,8	21,8	21,8	21,5	22,9	22,9
18	Kesselleergew, mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	29,1	29,1	29,9	29,9	29,9	29,1	31,8	31,8
	Rohre:										
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	$\frac{130^1)}{4}$							
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	$\frac{54 \times 2,5^1)}{42/50}$							
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	35	35	35	35	35	35	35	35
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	138 × 4	138 × 4	138 × 4	138 × 4	138 × 4	138 × 4	138 × 4	138 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5255	5255	5255	5255	5255	5255	5255	5255
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	35 × 4	35 × 4	35 × 4	35 × 4	35 × 4	35 × 4	35 × 4	35 × 4
	Rost:										
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	4,53	4,53	4,53	4,53	4,53	4,53	4,53	4,53
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,118 ×	2,118 ×	2,118 ×	2,118 ×	2,118 ×	2,118 ×	2,118 ×	2,118 ×
	Heizflächen:			2,140	2,140	2,140	2,140	2,140	2,140	2,140	2,140
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchse + Verbrennungskammer	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36
	Heizfläche = H <sub>FB</sub> + H <sub>Vk</sub>										
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	75,12	75,12	75,12	75,12	75,12	75,12	75,12	75,12
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	107,93 <sup>1)</sup>							
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	183,05	183,05	183,05	183,05	183,05	183,05	183,05	183,05
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	197,41	197,41	197,41	197,41	197,41	197,41	197,41	197,41
	H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>FB</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>										
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	74,16	74,16	74,16	74,16	74,16	74,16	74,16	74,16
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	12,75	12,75	12,75	12,75	12,75	12,75	12,75	12,75
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17
	φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R										

<sup>1)</sup> 4 Ankerrohre zusätzlich.

# Lokomotiven

29

1	2	3	4	5	6	7	8
Ifd	Baureihe			18 <sup>4</sup>	18 <sup>4</sup>	18 <sup>4</sup>	18 <sup>4-5</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	S <sup>3</sup> / <sub>4</sub> (bay)	S <sup>3</sup> / <sub>4</sub> (bay)	S <sup>3</sup> / <sub>6</sub> (bay)	S <sup>3</sup> / <sub>6</sub> (bay)
35	Überhitzerheizfl je t Dampf	Hu:D	m <sup>2</sup> /t	6,59	6,59	6,59	6,59
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer: Rostfläche = (FFb + Fvk):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,320	1,320	1,320	1,320
37	Achsstände:						
37	fester Achsstand	af	mm	4020	3980	4160	3980
38	gesamter Achsstand	ag	mm	11 365	11 190	11 420	11 190
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	18 842	18 442	18 842	18 442
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 520	13 365	13 523	13 345   13 385
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>P</sub>	mm	21 396 <sup>2)</sup>	21 221 <sup>3)</sup>	22 095 <sup>4)</sup>	21 221   21 296 3)   5)
42	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	80,4	81,8	84,1	84,4   86,2
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	49,6	48,0	50,1	51,0   52,7
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	88,3	89,7	91,6	92,3   94,0
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	102,3	104,3	107,6	106,9   109,5
46	Fahrzeuggesamtgew v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	143,0 <sup>2)</sup>	146,1 <sup>3)</sup>	155,6 <sup>4)</sup>	148,7   153,2 3)   5)
47	Fahrzeugdienstgew v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	132,7	134,8	142,1	137,4   141,2
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	6,73 <sup>2)</sup>	6,89 <sup>3)</sup>	7,04 <sup>4)</sup>	7,01 <sup>3)</sup>   7,19 <sup>5)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	11,65 <sup>1)</sup>	12,9 <sup>1)</sup>	12,6 <sup>1)</sup>	12,7 <sup>1)</sup>   12,35
	2. Achse	2 Q	t	11,65 <sup>1)</sup> ↔	12,9 <sup>1)</sup> ↔	12,6 <sup>1)</sup> ↔	12,7 <sup>1)</sup> ↔   12,35
	3. Achse	2 Q	t	16,8	16,0	16,7	17,0   17,8
	4. Achse	2 Q	t	16,7 <sup>15</sup> ○	16,0 <sup>15</sup> ○	16,7 <sup>15</sup> ○	17,0 <sup>15</sup> 17,9
	5. Achse	2 Q	t	16,1	16,0	16,7	17,0   17,0
	6. Achse	2 Q	t	15,4 <sup>57,5</sup> ↔	15,9 <sup>60</sup> ↔	16,3 <sup>57,5</sup> ↔	15,9 <sup>60</sup> ↔   16,6
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgew: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :Ni	kg/PS	49,9	50,7	51,8	52,2   51,4
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgew	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,24	2,20	2,16	2,14   2,10
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[26,2]	[26,4]	[32,5]	[26,4]   [27,4]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[7,5]	[7,5] [8,5]	[8]	[7,5]   [8,5]
54	Indizierte Leistung	Ni	PS	R 1770	R 1770	R 1770	R 1770   R 1830
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Zi	kg	9080	9080	8490	9080   9680
56	Befahr. Bogenlaufhalbmesser	R	m	180	180	180	180
57	Befahr. Ablaufberghalbm	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hr	Hr	Hr	Hr
60	Läutewerk	—	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	W mit Z	W mit Z	W mit Z	W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1908 <sup>6)</sup>	1913	1912 <sup>7)</sup>	1915   1923
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	118 500	123 000	127 500	127 100
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei
65	Zeichnung	—	—	—	—	—	—

<sup>2)</sup> Mit Tender 2' 2' T 26,2 (bay). <sup>3)</sup> Mit Tender 2' 2 T 26,4—7,5 t Kohle (bay). <sup>4)</sup> Mit Tender 2' 2 T 32,5 (bay). <sup>5)</sup> Mit Tender 2' 2 T 27,4 (bay). <sup>6)</sup> Vorwärmer eingebaut 1925. <sup>7)</sup> Umgebaut 1928.

## a) Schnellzug-

1	2	3	4	5	6	7
lfd Nr	Baureihe			18 <sup>5</sup>	18 <sup>5</sup>	18 <sup>6</sup> <sup>(1)</sup>
	Bauart	Abk	Dim	S <sup>3/6</sup> (bay)	S <sup>3/6</sup> (bay)	S <sup>3/6</sup> (bay)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 1' h 4 v	2' C 1' h 4 v	2' C 1' h 4 v
2	Betriebsnummer ab	—	—	18 509—530	18 531—548	18 601—605
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	120/50	120/50	120/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	2 × $\frac{440}{650}$	2 × $\frac{440}{650}$	2 × $\frac{440}{650}$
5	Kolbenhub	s	mm	610	610	610
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1870	1870	1870
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	950	950	950
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1206	1206	1206
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha m Übtrw	Ha m Übtrw	Ha m Übtrw
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	290	290	290
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16	16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	7,44	7,44	10,11
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,65	2,65	3,27
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	10,13	10,13	13,37
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	5,979	5,979	7,639
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	860
16	Größter Kesselnenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1700	1700	1865
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	23,4	23,4	23,1
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	32,3	32,3	26,0
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	$\frac{130}{4} \text{ z)}$	$\frac{130}{4} \text{ z)}$	139
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	$\frac{54 \times 2,5}{42/50} \text{ z)}$	$\frac{54 \times 2,5}{42/50} \text{ z)}$	$51 \times 2,5$
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	35	35	35
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	138 × 4	138 × 4	143 × 4,25
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5255	5255	5000
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	35 × 4	35 × 4	38 × 4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	4,53	4,53	4,09
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,118 × 2,140	2,118 × 2,140	2,074 × 1,972
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	14,36	14,36	22,03
	Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>					
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	75,12	75,12	73,94
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	107,93 <sup>z)</sup>	107,93 <sup>z)</sup>	100,43
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	183,05	183,05	174,37
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	197,41	197,41	196,40
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>					
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	74,16	74,16	73,60
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	12,75	12,75	7,92
34	Strahlungsflächenverhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	3,17	3,17	5,39

<sup>1)</sup> Umbaulok der Baureihe 18<sup>5</sup> mit geschweißtem Kessel, Verbrennungskammer u Feuerschirmtragrohren. <sup>2)</sup> 4 Ankerrohre zusätzlich.

## Lokomotiven

1	2	3	4	5	6	7
Ikd Nr	Baureihe			18 <sup>b</sup>	18 <sup>b</sup>	18 <sup>c</sup> <sup>d</sup>
	Bauart	Abk	Dim	S %/s (bay)	S %/s (bay)	S %/s (bay)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>ü</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	6,59	6,59	5,35
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u. Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,320	1,320	1,868
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3980	3980	3980
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	11 190	11 190	11 190
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	18 442	19 497	18 442 <sup>d</sup> ) 19 497 <sup>d</sup> )
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 460	13 480	13 480
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>P</sub>	mm	21 371 <sup>b</sup> )	22 862 <sup>d</sup> )	21 391 <sup>d</sup> ) 22 862 <sup>d</sup> )
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	87,2	88,7	90,1
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	55,1	53,8	56,6
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	94,7	96,2	100,3
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	110,8	117,0	113,4 <sup>d</sup> ) 118,4 <sup>d</sup> )
46	Fahrzeuggesamtgew v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	153,9 <sup>b</sup> )	165,2 <sup>d</sup> )	159,5 <sup>d</sup> ) 169,3 <sup>d</sup> )
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	141,9	151,6	147,5 <sup>d</sup> ) 155,7 <sup>d</sup> )
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>P</sub>	q	t/m	7,20 <sup>b</sup> )	7,23 <sup>d</sup> )	7,46 <sup>d</sup> ) 7,41 <sup>d</sup> )
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	11,85 { 70	12,75 { 70	13,3 { 70
	2. Achse	2 Q	t	11,85 { 70	12,75 { 70	13,3 { 70
	3. Achse	2 Q	t	18,5	17,9	18,6
	4. Achse	2 Q	t	18,5 { 15	18,1 { 15	19,1 { 10
	5. Achse	2 Q	t	18,1	17,8	18,9
	6. Achse	2 Q	t	15,9 { 60	16,9 { 60	17,1 { 60
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>1</sub>	kg/PS	51,8	52,6	44,6
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,09	2,05	1,96
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[27,4]	[31,7]	[27,4) <sup>b</sup> ) [31,7) <sup>d</sup> )
53	Kohlenkasterinhalt	B	t	[8,5]	[9,0]	[8,5) <sup>b</sup> ) [9,0) <sup>d</sup> )
54	Indizierte Leistung	N <sub>t</sub>	PS	V 1830	V 1830	V 2250
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	9680	9680	9690
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	180	180	180
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hr	Hr	Hr
60	Läutewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	W mit Z	K mit Z	
62	1. Baujahr	—	—	1927	1930	Umbau 1953
63	Erster Beschaffungspreis	Mark		171 000	188 700	
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Henschel	Krauß-Maffei
65	Zeichnung	—	—			Fld 1.01 Bl 036

<sup>b</sup>) Mit Tender 2' 2 T 27,4 (bay). <sup>c</sup>) Mit Tender 2' 2' T 31,7 (bay).

## a) Schnellzug-

lfd Nr	2 Baureihe Bauart	3 Abk	4 Dim	5	6	7
				18 <sup>e</sup> S ³/₄ (bay)	18 <sup>e</sup> S ³/₄ (bay)	19 <sup>10</sup> ¹) Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 1' h 4 v	2' C 1' h 4 v	1' Do 1'
2	Betriebsnummer ab	—	—	18606—610	18 611	19 1001
3	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	120/50	120/50	175/
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	2 × $\frac{440}{650}$	2 × $\frac{440}{650}$	8 × 300
5	Kolbenhub	s	mm	$\frac{610}{670}$	$\frac{610}{670}$	300
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1870	1870	1250
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	950	950	1100
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1206	1206	1250
8	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha m Übtrw	Ha m Übtrw	²)
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	290	290	180
10	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16	20
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	10,09	9,98	9,65
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,27	3,27	4,50
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	13,37	13,37	13,50
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>FrB</sub> + F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	7,670	7,670	7,100
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm	860	860	—
16	Größter Kesselnennndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1865	1865	1900
17	Kesselkeorgew, ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	23,0	23,2	
18	Kesselkeorgew, mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	25,9	26,1	
19	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	139	111	128
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	51 × 2,5	51 × 2,5	54 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	35	40	43
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	143 × 4,25	143 × 4,25	143 × 4,25
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5000	5000	5800
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	38 × 4
25	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	4,09	4,09	4,55
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,074 × 1,972	2,074 × 1,972	2,972 × 1,532
27	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs-+ Verbrennungskammer	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	20,40	20,40	20,00 <sup>3)</sup>
	Heizfläche = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub>					
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>RR</sub>	m <sup>2</sup>	73,94	84,51	105,38
29	Heizrohrfläche	H <sub>HR</sub>	m <sup>2</sup>	100,43	80,25	114,29
30	Rohrrheizfläche = H <sub>RR</sub> + H <sub>HR</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	174,37	164,76	219,67
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	194,77	185,16	239,67 <sup>3)</sup>
	H <sub>V</sub> = H <sub>VS</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub> + H <sub>RR</sub> + H <sub>HR</sub>					
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	73,60	84,00	100,00
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>Vb</sub> : H <sub>VS</sub>	φ <sub>H</sub>	—	8,55	8,08	10,98
34	Strahlungsverhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,99	4,99	4,40
	φ <sub>S</sub> = H <sub>VS</sub> : R					

<sup>1)</sup> Sonderbauart: Dampflok mit Einzelachsenantrieb durch 4 Zweizylinder-V-Dampfimotoren. <sup>2)</sup> Einschließlich 2 m<sup>2</sup> Heizfläche. <sup>3)</sup> Verstellbare Exzentersteuerung.

# Lokomotiven

3:

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			18 <sup>b</sup>	18 <sup>c</sup>	19 <sup>a</sup> (1)
Nr	Bauart	Abk	Dim	S ³/₄ (bay)	S ³/₄ (bay)	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m²/t	5,40	6,48	7,30
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ) : R		m³/m²	1,875	1,875	1,560
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	af	mm	3980	3980	3300
38	gesamter Achsstand	ag	mm	11 190	11 190	11 290
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	18 442 <sup>d</sup> ) 19 497 <sup>e</sup> )	18 442 <sup>d</sup> ) 19 497 <sup>e</sup> )	19 385
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 480	13 480	14 610
41	Länge über Puffer (L + T)	LüP	mm	21 391 <sup>d</sup> ) 22 862 <sup>d</sup> )	21 391 <sup>d</sup> ) 22 862 <sup>d</sup> )	23 775 <sup>d</sup> )
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	90,0	90,2	90,1
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	56,6	56,6	74,6
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	100,2	100,3	109,3
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	113,3 <sup>d</sup> ) 118,3 <sup>e</sup> )	113,5 <sup>d</sup> ) 118,5 <sup>e</sup> )	133,1
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	159,4 <sup>d</sup> ) 169,2 <sup>e</sup> )	159,5 <sup>d</sup> ) 169,3 <sup>e</sup> )	193,8 <sup>d</sup> )
47	Fahrzeugh Dienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	147,4 <sup>d</sup> ) 155,6 <sup>e</sup> )	147,5 <sup>d</sup> ) 155,7 <sup>e</sup> )	177,0
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> : LüP	q	t/m	7,45 <sup>d</sup> ) 7,40 <sup>e</sup> )	7,46 <sup>d</sup> ) 7,41 <sup>e</sup> )	8,11 <sup>d</sup> )
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	13,3	13,3	16,1
	2. Achse	2 Q	t	13,3	13,3	18,7
	3. Achse	2 Q	t	18,6	18,6	18,6
	4. Achse	2 Q	t	19,1 10	19,1 10	18,7 O
	5. Achse	2 Q	t	18,9	18,9	18,6
	6. Achse	2 Q	t	17,1 60	17,1 60	18,6 65
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> : N <sub>l</sub>	kg/PS	44,9	47,3	64,1
51	Verdampfungsheizfl: Lokdienstgewicht	H <sub>v</sub> : G <sub>Ld</sub>	m²/t	1,94	1,85	2,19
52	Wasserkasteninhalt	W	m³	[27,4] <sup>d</sup> ) [31,7] <sup>e</sup> )	[27,4] <sup>d</sup> ) [31,7] <sup>e</sup> )	[38,0]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[8,5] <sup>d</sup> ) [9,0] <sup>e</sup> )	[8,5] <sup>d</sup> ) [9,0] <sup>e</sup> )	[12,5]
54	Indizierte Leistung	N <sub>l</sub>	PS	R 2230	R 2120	R 1700
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	9690	9690	17 280
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	180	180	180
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hr	Hr	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	—	—	Kss mit Z
62	1. Baujahr	—	—	Umbau 1954	Umbau 1954	1942
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	—	—	—
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Henschel
65	Zeichnung	—	—	Fld 1.01 Bl 036	Fld 1.01 Bl 036	—

<sup>a</sup>) Mit Tender 2' 3 T 38 (Stromlinientender umgebaut für 19<sup>a</sup>). <sup>b</sup>) Mit Tender 2' 2 T 27,4 (bay). <sup>c</sup>) Mit Tender 2' 2 T 31,7 (bay).

## b) Personenzug-

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			23	23	
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1950	
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' C 1' h 2	1' C 1' h 2	
2	Betriebsnummer ab	—	—	23 001 <sup>2)</sup>		
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	110/80	110/85	
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	550	550	
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1750	1750	
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1000	1000	
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1250	1250	
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>s</sub>	mm	300	300	
	Kessel:					
10	Kesselpreßdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16	
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	8,02	7,35	
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,73	2,85	
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	10,56	10,70	
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	6,110	5,990	
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	840	
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1700	1716/1863 <sup>1)</sup>	
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	19,2	21,0	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	26,3	23,9	
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	113	130	
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54×2,5	44,5×2,5	
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	35	54	
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133×4	118×4	
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5200	4000	
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	30×3,5	30×3,5	
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	3,89	3,11	
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,542×1,532	1,992×1,562	
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	15,90	17,10	
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	71,47	74,65	
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	90,46	64,53	
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	161,93	139,18	
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	177,83	156,28	
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>					
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	63,60	73,80	
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	10,18	8,14	
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,09	5,50	
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R					

<sup>1)</sup> Größter Innendurchmesser des zylindr. u konischen Kesselschusses. <sup>2)</sup> 23 024 u 23 025: Ausführung mit Wälzlagern im Achs- und Stangenlagern und mit Achslagerführungen aus Manganhartstahl. 23 024: mit Kylchap-Blaurohr.

# Lokomotiven

35

1	2	3	4	5	6	7
lfd.	Baureihe			23	23	
Nr.	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1950	
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	6,28	6,31	
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (FFb + Fvk):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,57	1,93	
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	2050	2000	
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	10 700	9900	
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	19 015	17 625	
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 680	12 865	
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>dP</sub>	mm	22 940 <sup>3)</sup>	21 325 <sup>4)</sup>	
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	80,1	74,6	
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	53,9	56,0	
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	88,4	82,8	
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	105,6	97,6	
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	147,9 <sup>3)</sup>	144,8 <sup>4)</sup>	
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	136,6	131,8	
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> : <sub>üP</sub>	q	t/m	6,45 <sup>3)</sup>	6,79 <sup>4)</sup>	
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	16,9	13,4	110
	2. Achse	2 Q	t	18,0	18,6	10
	3. Achse	2 Q	t	17,9	18,9	↔
	4. Achse	2 Q	t	18,0	18,5	84
	5. Achse	2 Q	t	17,6	13,4	90
	6. Achse	2 Q	t	—	—	↔
	7. Achse	2 Q	t	—	—	↔
	8. Achse	2 Q	t	—	—	↔
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld:N<sub>1</sub></sub>	kg/PS	58,9	46,4	
51	Verdampfungshoizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,01	1,89	
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[26]	[31]	
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[8,0]	[8,0]	
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 1500	V 1785	
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	14 600	14 600	
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	
58	Vorwärmer	—	—	OV	(OV) (MV) <sup>6)</sup>	
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	
60	Läutewerk	—	—	—	—	
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	
62	1. Baujahr	—	—	1940	1950	
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	183 400	277 900	
64	Urheberfirma	—	—	DLV	Henschel <sup>5)</sup>	
65	Zeichnung	—	—		FId 1.01 Bl 052	

<sup>3)</sup> Mit Tender 2' 2' T 26. <sup>4)</sup> Mit Tender 2' 2' T 31. <sup>5)</sup> Firma liefert erste Lok. <sup>6)</sup> 23 024 und 025: Ausführung mit Henschel MVC, Turbopumpe TP-BB 180 und Heber.

## b) Personenzug-

1	2	3	4	5	6
1d	Baureihe			24	24 <sup>1)</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' Ch 2	1' Ch 2 v
2	Betriebsnummer ab	—	—	24 001—24 068, 24 071	24 069/070
	Trieb- und Laufwerk:				
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	90/50	90/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	500	400 600
5	Kolbenhub	s	mm	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1500	1500
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—
	Steuerung:				
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	220	220 300
	Kessel:				
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	14	25 <sup>2)</sup>
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	5,34	4,54
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,21	1,21
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>w</sub>	m <sup>2</sup>	6,14	6,14
14	Feuerrauminhalt von Feuer- büch u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	2,80	2,80
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1500	1500
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	12,6	13,1
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	16,2	16,5
	Rohre:				
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	114	114
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	32	32
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	118 × 4	118 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	3800	3800
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	30 × 3,5	30 × 3,5
	Rost:				
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,04	2,06
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,900 × 1,072	1,908 × 1,080
	Heizflächen:				
27	Strahlungsheizfläche = Feuer- büchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	8,70	8,35
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	42,02	42,02
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	53,76	53,76
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	95,78	95,78
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	104,48	104,13
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>				
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	37,34	37,86
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	11,01	11,47
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,27	4,05
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R				

<sup>1)</sup> Ursprünglich Mitteldrucklok, 1952 in Normalausführung umgebaut. <sup>2)</sup> Auf 16 kg/cm<sup>2</sup> herabgesetzt.

# Lokomotiven

37

1	2	3	4	5	6
fd	Baureihe			24	24 <sup>1)</sup>
Nr	Bauart	Abk:	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	6,27	6,38
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (FF <sub>b</sub> + FF <sub>k</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,37	1,36
	Achststände:				
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3600	3600
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	6300	6300
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	13 270	13 270
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	10 120	10 120
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	16 995 <sup>3)</sup>	16 995 <sup>3)</sup>
	Gewichte:				
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	52,0	53,3
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	45,2	45,7
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	57,4	58,5
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	73,3	74,6
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	100,7 <sup>3)</sup>	101,8 <sup>3)</sup>
47	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	93,4	94,5
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	5,93 <sup>3)</sup>	5,99 <sup>3)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	12,2      110 ↔	12,8      110 ↔
	2. Achse	2 Q	t	15,1	15,3
	3. Achse	2 Q	t	15,1      15 ○	15,2      15 ○
	4. Achse	2 Q	t	15,0	15,2
	5. Achse	2 Q	t	—	—
	6. Achse	2 Q	t	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	62,4	70,5
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,82	1,78
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[16]      [17]	[16]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[6]	[6]
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 920	V 830
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	12 320	7920 <sup>4)</sup>
56	Befahrh Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140
57	Befahrh Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv
60	Läutwerk	—	—	L	L
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1926	1931
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	122 980	142 600
64	Urheberfirma	—	—	DLV	Borsig LW
65	Zeichnung	—	—		

<sup>1)</sup> Mit Tender 3 T 16. <sup>4)</sup> Bei p<sub>K</sub> = 16 kg/cm<sup>2</sup> ist Z<sub>i</sub> = 5070 kg.

1	2	3	4
lfd	Baureihe		
Nr	Bauart	Abk	Dim
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—
2	Betriebsnummer ab	—	—
	Trieb- und Laufwerk:		
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h
4	Zylinderdurchmesser	d	mm
5	Kolbenhub	s	mm
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm
	Steuerung:		
8	Art und Lage	—	—
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm
	Kessel:		
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t
	Rohre:		
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm
	Rost:		
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m
	Heizflächen:		
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs.-+ Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> : H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> : R	φ <sub>S</sub>	—

# Lokomotiven

39

1	2	3	4	
lfd	Baureihe			
Nr	Bauart	Abk	Dim	
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	
	Achsstände:			
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	
	Gewichte:			
42	Lokleergewicht	G <sub>Li</sub>	t	
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	
	2. Achse	2 Q	t	
	3. Achse	2 Q	t	
	4. Achse	2 Q	t	
	5. Achse	2 Q	t	
	6. Achse	2 Q	t	
	7. Achse	2 Q	t	
	8. Achse	2 Q	t	
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :Ni	kg/PS	
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	
54	Indizierte Leistung	Ni	PS	
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Zi	kg	
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	
58	Vorwärmer	—	—	
59	Heizung	—	—	
60	Läutewerk	—	—	
61	Bremse	—	—	
62	1. Baujahr	—	—	
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	
64	Urheberfirma	—	—	
65	Zeichnung	—	—	

## b) Personenzug-

1	2	3	4	5	6	7
ifd Nr	Baureihe			38 <sup>4</sup>	38 <sup>10-40</sup>	39 <sup>0-2</sup>
	Bauart	Abk	Dim	P 3/5 H (bay)	P 8 (pr)	P 10 (pr)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' Ch 4 v	2' Ch 2	1' D 1' h 3
2	Betriebsnummer ab	—	—	38 401	38 1001	39 001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	90/50	100/50	110/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	2 × $\frac{360}{590}$	575	3 × 520
5	Kolbenhub	s	mm	640	630	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1640	1750	1750
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	1000	1000
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	1100
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha m Übtrw	Ha	Ha, i
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	290/350	220 <sup>2)</sup>	220
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	15	12	14
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	6,25	6,50	8,85
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,94	3,10	4,75
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	8,11	9,57	15,00
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	4,293	4,520	6,550
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1578	1600	1840
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	16,2	18,6	26,9
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	22,1	24,3	36,0
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	$\frac{148}{4}^1)$	123	138
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	$51 \times 2,5^1)$	$51 \times 2,5$	$54 \times 2,5$
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	$\frac{42}{20}$	26	34
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	$133 \times 4$	$133 \times 4$	$133 \times 4$
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4 350	4700	5800
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	$35 \times 4$	$38 \times 4$	$38 \times 4$
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,77	2,58	4,07
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	$2,570 \times 1,076$	$2,635 \times 0,978$	$2,978 \times \frac{0,968}{1,744}$
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	13,20	14,47	17,51
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	34,16	47,99	77,44
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	95,34 <sup>1)</sup>	88,54 80,2 <sup>1)</sup>	123,21
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	129,50	191,53 118,2 <sup>1)</sup>	200,65
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	142,70	146,00 143,2 <sup>1)</sup>	218,16
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>U</sub>	m <sup>2</sup>	34,92	58,90	82,00
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,81	9,89 8,51 <sup>1)</sup>	11,60
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	4,77	5,61	4,30

<sup>1)</sup> Zusätzlich 4 Ankerrohre. <sup>2)</sup> Zum Teil mit 200 mm Ø.

# Lokomotiven

41

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			384	38 <sup>10-40</sup>	390-2
Nr	Bauart	Abk	Dim	P <sup>3</sup> / <sub>5</sub> H(bay)	P 8 (pr)	P 10 (pr)
35	Überhitzerheizfl je t Dampf	H <sub>ü</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	4,29	7,08 4,24	6,59
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer: Rostfläche = (FF <sub>b</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,55	1,75	1,61
37	Achsstände: fester Achsstand	af	mm	3800	4) 4580	4000
38	gesamter Achsstand	ag	mm	8150	5) 8350	11 600
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	16 600	6) 15 665	19 300
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	11 450	11 202	11 202
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>dP</sub>	mm	19 439 <sup>3)</sup>	18 602 18 592	22 980 <sup>7)</sup> 19 952
42	Gewichte:					
43	Lokleergewicht	G <sub>L</sub>	t	65,7	70,7	70,7
44	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	47,1	51,6	51,6
45	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	72,1	78,2	78,2
46	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	89,1	93,6	97,1
47	Fahrzeuggesamtgew v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	125,3 <sup>3)</sup>	127,6	143,1
48	Fahrzeuggesamtgew v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	115,4	118,8	130,3
49	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	6,45 <sup>3)</sup>	6,86	6,98
50	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	12,5} 70	13,3} 40	17,4 125
	2. Achse	2 Q	t	12,5} ↔	13,3} ↔	19,2 30
	3. Achse	2 Q	t	15,7	16,6	19,4 10
	4. Achse	2 Q	t	15,7 10	17,7 15	18,4 20
	5. Achse	2 Q	t	15,7	17,3	18,7
	6. Achse	2 Q	t	—	—	17,3 100
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
51	Lokdienstgew: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :Ni	kg/PS	60,1	66,3	68,2
	Verdampfungsheizfl:Lokdgew	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,98	1,87 4,3	1,98
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[21,8]	[21,5] [21,5] [31,5]	[31,5]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[8]	[5,0] [7,0] [7,0]	[7,0]
54	Indizierte Leistung	Ni	PS	R 1200	V 1180	V 1620
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Zi	kg	8 150	11 430	17 130
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	140
57	Befahrb Ablaufberghalbm	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	W	K mit Z W mit Z	K mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1921	1906	1922
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark		92 600	~ 200 000
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Schwarzkopff	Borsig LW
65	Zeichnung	—	—		XIV la I u II	

<sup>3)</sup> Mit Tender 2' 2 T 21,8 (bay). <sup>4)</sup> Mit Tender 2' 2' T 21,5 (pr) (Plattenrahmen). <sup>5)</sup> Mit Tender 2' 2' T 21,5 (pr) (Fachw-Drehg). <sup>6)</sup> Mit Tender 2' 2' T 31,5 (pr) (G<sub>Td</sub> = 64,9 t). <sup>7)</sup> Mit Tender 2' 2' T 31,5 (pr) (G<sub>Td</sub> = 65,1 t).

1	2	3	4	5	6	7
Lfd Nr	Baureihe Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' D 1' h 2	1' D 1' h 2	1' D 1' h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	41001	41...	41...
3	Trieb- und Laufwerk:					
4	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	90/50	90/50	90/50
5	Zylinderdurchmesser	d	mm	520	520	520
6	Kolbenhub	s	mm	720	720	720
7	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1600	1600	1600
8	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1000	1000	1000
9	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1250	1250	1250
10	Steuerung:					
11	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
12	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>s</sub>	mm	300	300	300
13	Kessel:					
14	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16	16
15	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	9,08	10,25	10,25
16	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,22	4,28	4,28
17	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	13,12	13,30	13,30
18	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>FB</sub> + F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	6,110	8,250 <sup>4)</sup>	8,860 <sup>4)</sup>
19	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm	—	1427	1427
20	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1700	1716/1864 <sup>5)</sup>	1716/1864 ,
21	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	22,7	—	—
22	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	29,7	—	—
23	Rohre:					
24	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	85	80	80
25	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	70 × 2,5	54 × 2,5	54 × 2,5
26	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	20	42	42
27	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	171 × 4,5	143 × 4,25	143 × 4,25
28	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	6800	5200	5200
29	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	30 × 3,5	38 × 4	38 × 4
30	Rost:					
31	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	3,89	3,87	—
32	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,542 × 1,532	2,475 × 1,566	—
33	Heizflächen:					
34	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	15,90	21,22	21,22
35	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	69,22	92,28	92,28
36	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	118,03	64,04	64,04
37	Rohrheizfläche = H <sub>Rx</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	187,25	156,32	156,32
38	Verdampfungsheizfläche	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	203,15	177,54	177,54
39	H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>					
40	Überhitzerheizfläche	H <sub>U</sub>	m <sup>2</sup>	72,22	95,77	95,77
41	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	11,78	7,37	7,37
42	Strahlungsflächenverhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	4,09	5,48	5,48

<sup>1)</sup> Kuppelachslast wahlweise 18 oder 20 t. <sup>2)</sup> Mit vollständig geschweißtem Kessel. <sup>3)</sup> Mit Ölfeuerung. <sup>4)</sup> Einschließlich Feuerkasten. <sup>5)</sup> Größter Innendurchmesser des zylindrischen und konischen Kesselschusses.

# Lokomotiven

43

1	2	3	4	5	6	7
Lfd.	Baureihe			41 <sup>1)</sup>	41 <sup>2)</sup>	41 <sup>2)</sup> <sup>3)</sup>
Nr.	Bauart	Abk.	Dim.	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
15	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>ü</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	6,24	7,19	7,19
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrunnungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>VK</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,57	2,13	—
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3 700	3 700	3 700
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	12 050	12 050	12 050
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	19 100   20 175	20 175	20 175
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	15 100	15 100	15 100
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>1</sub> P	mm	23 200   23 905	23 905 <sup>7)</sup>	23 905 <sup>11)</sup>
	Gewichte:			<sup>6)</sup>	<sup>7)</sup>	
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	92,6	92,6	93,2
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	70,0	70,0	74,5
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>		101,9	101,9	101,3
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)1</sub>	t	121,1	122,8	123,4
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	170,4	176,1	175,7 <sup>7)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	157,1	161,4	161,0
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>1</sub> P	q	t/m	7,34	7,37	7,35 <sup>7)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	15,4 <sup>8)</sup>   11,2 <sup>9)</sup>	120	13,5   120
	2. Achse	2 Q	t	17,6	19,7   15	17,1   15
	3. Achse	2 Q	t	17,6	19,7	17,1
	4. Achse	2 Q	t	17,5	19,3   15	20,1   15
	5. Achse	2 Q	t	17,3	19,3	20,2
	6. Achse	2 Q	t	16,5	12,7   62	13,5   62
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	53,6	52,3	51,3
51	Verdampfungsheizfl: Lokdew	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>3</sup> /t	1,99	1,75	1,75
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[30] [32] [34]	[34]	[34]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t[m <sup>3</sup> ]	[10]	[10]	[12] <sup>10)</sup>
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 1900	V 1940	V 1975
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	19 470	15 580	15 580
56	Befahr b Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	140
57	Befahr b Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	MV	MV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	K mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1934	Umbau 1957	Umbau 1958
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	204 900	Schwartzkopff	Kessel:
64	Urheberfirma	—	—	Schwartzkopff	Henschel u MFEßlingen	Henschel u MFEßlingen
65	Zeichnung	—	—	Fld 1.01 Bl 055	Fld 2.010 Bl 024	Fld 2.010 Bl 024

<sup>1)</sup> Mit Tender 2' 2 T 30. <sup>2)</sup> Mit Tender 2' 2' T 34. <sup>3)</sup> Bei 18 t Kuppelachslast. <sup>4)</sup> Bei 20 t Kuppelachslast. <sup>5)</sup> Öl-  
vorrat (m<sup>3</sup>). <sup>6)</sup> Mit Tender 2' 2' T 34 mit Ölbehälter.

1	2	3	4	5	6
Lfd.	Baureihe			42	42 <sup>80</sup> 1)
Nr.	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok Sonderbauart
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' E h 2	1' E h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	42 003	42 9000/9001
	Trieb- und Laufwerk:				
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	80/80	80/80
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	630	600
5	Kolbenhub	s	mm	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1400	1400
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—
	Steuerung:				
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	300	300
	Kessel:				
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	90,7	8,45
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	5,00	3,00
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	13,00	10,80
14	Feuerrauminhalt von Feuer- büchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	7,830	6,110
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1900	1700
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	22,1	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	30,3	
	Rohre:				
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	143	42
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	51 × 2,5	63,5 × 3
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	43	28
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	152 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4800	5200
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	40 × 4
	Rost:				
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	4,70	3,90
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	3,070 × 1,530	2,540 × 1,532
	Heizflächen:				
27	Strahlungsheizfläche = Feuer- büchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	19,30	15,90
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	81,05	65,87
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	99,19	39,45
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	180,24	105,32
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	199,54	250,18 <sup>8</sup> )
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>				
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	75,68	63,50
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,34	14,74 <sup>9</sup> )
34	Strahlungsflächenverhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,11	4,08
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R				

<sup>1)</sup> Lok mit Abgasvorwärmer. <sup>8)</sup> Einschließlich 128,96 m<sup>2</sup> Heizfläche des Abgasvorwärmers (206 Heizrohre). <sup>9)</sup> Werte unter Berücksichtigung der Vorwärmheizfläche.

## Lokomotiven

1	2	3	4	5	6
Lfd.	Baureihe			42	42 <sup>80 1)</sup>
Nr.	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok Sonderbauart
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>U</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	6,65	5,08 <sup>3)</sup>
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,67	1,57
	Achsstände:				
	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3 300	3 300
	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	9 200	9 200
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	19 000	19 000
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 615	13 600
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>dP</sub>	mm	23 000 <sup>4)</sup>	22 975 <sup>4)</sup>
	Gewichte:				
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	86,4	87,6
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	85,5	87,1
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	96,6	98,7
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	105,1	106,3
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	155,3 <sup>4)</sup>	157,4 <sup>4)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{1}{3}$ Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	142,0	144,1
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	6,75 <sup>4)</sup>	6,85 <sup>4)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	11,1      125	11,6      125
	2. Achse	2 Q	t	16,4      25	18,5      25
	3. Achse	2 Q	t	17,1	18,1
	4. Achse	2 Q	t	17,6      15	16,8      15
	5. Achse	2 Q	t	17,2	16,9
	6. Achse	2 Q	t	17,2      25	16,8      25
	7. Achse	2 Q	t	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld:N<sub>l</sub></sub>	kg/PS	53,7	60,6
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgew	H <sub>v:G<sub>Ld</sub></sub>	m <sup>2</sup> /t	2,07	2,53 <sup>3)</sup>
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[30]	[30]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[10]	[10]
54	Indizierte Leistung	N <sub>l</sub>	PS	V 1800	V 1630
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	23960	21720
56	Befahr <sub>b</sub> Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140
57	Befahr <sub>b</sub> Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	AV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1943	1951
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	142 000	176600
64	Urheberfirma	—	—	Schwartzkopff	Henschel
65	Zeichnung	—	—	Fld 1 01 Bl 043	Fld 1.01 Bl 045

<sup>4)</sup> Mit Tender 2' 2' T 30.

1	2	3	4	5	6	7
lfd Nr	Baureihe Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' E h 3	1' E h 4 v	1' E h 3
2	Betriebsnummer ab	—	—	44 001/010	44 011/012	44 013
3	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	70/50	80/50	80/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	3 × 600	2 × $\frac{440}{700}$	3 × 550
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1400	1400	1400
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	1000	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	—
8	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha, i	Ha	Ha, i
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	300	300	300
10	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	14	25 <sup>1)</sup>	16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	9,45	9,13	9,45 <sup>2)</sup> 9,65 <sup>3)</sup>
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	4,40	4,20	4,60
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	13,80	13,35	13,80
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>FB</sub> +F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	7,100	7,100	7,100 6,880
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1900	1900	1900
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	26,6	26,5	24,6
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	34,6	35,1	32,6
19	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	127	83	128
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54 × 2,5	60 × 2,5	54 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	43	46	43
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	143 × 4,25	152 × 4,5	143 × 4,25
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5800	5800	5800
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	30 × 3	38 × 4
25	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	4,73	4,73	4,73 <sup>2)</sup> 4,55 <sup>3)</sup>
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	3,012 × 1,572	3,012 × 1,572	3,012 × 2,972 × 1,572 1,532
27	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	18,33	17,40	18,33 18,30
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	105,38	119,86	105,38
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	113,39	83,18	114,29
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	218,77	203,04	219,07
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	237,10	220,44	238,00 237,67
	H <sub>v</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>					
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	100,00	113,00	100,00
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	11,95	11,67	11,98 12,20
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	3,88	3,68	3,88 3,96
	φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R					

<sup>1)</sup> Mitteldrucklok, auf 16 kg/cm<sup>2</sup> herabgesetzt. <sup>2)</sup> Lok 44 013—44 005. <sup>3)</sup> Ab Lok 44 066 (Verbreiterung des Bodenringes).

## Lokomotiven

Nr	Bauart	Abk	Dim	2	3	4	5	6	7
				Baureihe			44	44 <sup>1)</sup>	44
							Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	7,40			8,99	7,35	7,38
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrunnungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,50			1,50	1,51	1,51
	Achsstände:								
37	fester Achsstand	af	mm	3400			3400	3400	
38	gesamter Achsstand	ag	mm	9650			9650	9650	
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	19 190			19 180	19 190	
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 820			13 855	13 817	
41	Länge über Puffer (L + T)	LüP	mm	22 620 <sup>4)</sup>			22 655 <sup>5)</sup>	22 620 <sup>6)</sup>	
	Gewichte:							<sup>8)</sup>	<sup>9)</sup>
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	103,7			105,2	99,9	100,3
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	99,4			100,0	95,0	95,9
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	114,1			114,9	109,8	110,2
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)1</sub>	t	137,2			136,8	132,5	132,9
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	189,6 <sup>4)</sup>			188,5 <sup>5)</sup>	184,4 <sup>6)</sup>	184,8 <sup>6)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	175,6			174,5	170,4	170,8
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :LüP	q	t/m	8,38 <sup>4)</sup>			8,32 <sup>5)</sup>	8,15 <sup>6)</sup>	8,17 <sup>6)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,7 <sup>70</sup> ↕			14,9 <sup>80</sup> ↕	14,8 <sup>96</sup> ↕	14,3
	2. Achse	2 Q	t	20,0 <sup>15</sup> ↕			20,2 <sup>15</sup> ↕	19,7 <sup>15</sup> ↕	19,2
	3. Achse	2 Q	t	20,1			20,1	19,6	19,1
	4. Achse	2 Q	t	19,9 <sup>15</sup> ○			20,0 <sup>10</sup> ○	19,7 <sup>10</sup> ○	19,2
	5. Achse	2 Q	t	19,5			19,9	18,1	19,3
	6. Achse	2 Q	t	19,9 <sup>30</sup> ↕			19,8 <sup>15</sup> ↕	17,9 <sup>15</sup> ↕	19,1
	7. Achse	2 Q	t	—			—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—			—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :Ni	kg/PS	59,7			45,2	57,5	57,7
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,08			1,92	2,17	2,16
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[30] [32] [34]			[32]	[30] [32] [34]	
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[10]			[10]	[10]	
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 1910			V 2540	V 1910	
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	28 510			23 100 <sup>7)</sup>	27 380	
56	Befahr b Bogenlaufhalbmesser	R	m	180			180	140	
57	Befahr b Ablaufberghalbmesser	—	m	300			300	300	
58	Vorwärmer	—	—	OV			OV	(OV) (MV) <sup>11)</sup>	
59	Heizung	—	—	Hrv			Hrv	Hrv	
60	Läutewerk	—	—	—			—	—	
61	Bremse	—	—	K mit Z			K mit Z	K mit Z	
62	I. Baujahr	—	—	1925			1932	1936	
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	168 910			250 000	215 250	
64	Urheberfirma	—	—	DLV			Henschel	DLV	
65	Zeichnung	—	—	—			—	Fld 1.01	
								Bl 028	

<sup>4)</sup> Mit Tender 2' 2' T 32 Bauart 1925. <sup>5)</sup> Mit Tender 2' 2' T 32 Bauart 1926, ältere Ausführung. <sup>6)</sup> Mit Tender 2' 2' T 32 Bauart 1926, neuere Ausführung. <sup>7)</sup> Bei p<sub>K</sub> = 16 kg/cm<sup>2</sup> ist Z<sub>1</sub> = 14 780 kg. <sup>8)</sup> Vor Verlegung der Luft- und Speisepumpen auf Fahrzeugmitte. <sup>9)</sup> Nach Verlegung der Luft- und Speisepumpen auf Fahrzeugmitte. <sup>10)</sup> 10 mm Spurkrankzahnstange mit 6 mm Räderentfernung. <sup>11)</sup> ab 1932 mit Knorr MV und 2-stufiger Kolbenpumpe.

1	2	3	4	5	6
Ifd.	Baureihe			44 <sup>1)</sup>	44 <sup>2)</sup>
Nr.	Bauart	Abk.	Dim.	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' E h 3	1' E h 3
2	Betriebsnummer ab	—	—	44 239, 241, 242, 244, 246	44 433, 475, 629, 1174, 1210
Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	80/50	80/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	3 × 550	3 × 550
5	Kolbenhub	s	mm	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1400	1400
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—
Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha, i	Ha, i
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	300	300
Kessel:					
10	Kesselpressdruck	P <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	9,60	9,60
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	4,60	4,60
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	13,80	13,80
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	7,770	7,770
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	585	585
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1900	1900
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t		
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t		
Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	105	105
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54 × 2,5	54 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	41	41
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	143 × 4,25	143 × 4,25
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5200	5200
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	38 × 4
Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	4,55	4,55
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,968 × 1,532	2,968 × 1,532
Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer.	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	21,30	21,30
	Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>				
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	90,09	90,09
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	84,05	84,05
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	174,14	174,14
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	195,44	195,44
	H <sub>V</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>				
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	86,00	86,00
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	8,18	8,18
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,68	4,68
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R				

<sup>1)</sup> Lok mit Verbrennungskammer, Hulson-Rost, mech Rostbeschickung (Standard-Stoker). <sup>2)</sup> Lok mit Verbrennungskammer u Mischvorwärmer Bauart Henschel MVR mit Turbospeisepumpe VTP-B 250.

## Lokomotiven

1	2	3	4	5	6
lfd.	Baureihe			44 <sup>1)</sup>	44 <sup>2)</sup>
Nr.	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	5,87	5,87
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,71	1,71
	Achsstände:				
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3400	3400
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	9650	9650
39	gesamter Achsstand v L + T	a <sub>(L+T)g</sub>	mm	19 190	19 190
40	Länge der Lok	L <sub>L</sub>	mm	13 817	13 817
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	22 620 <sup>3)</sup>	22 620 <sup>4)</sup>
	Gewichte:				
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	99,0	99,0
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	95,3	95,3
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	110,0	110,0
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	130,1	129,2
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	181,1 <sup>3)</sup>	184,2 <sup>4)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	167,8	169,5
48	Metorgewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	8,01 <sup>3)</sup>	8,14 <sup>4)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,7      96 ↔	14,7      96 ↔
	2. Achse	2 Q	t	19,2      15 ↔	19,2      15 ↔
	3. Achse	2 Q	t	19,6	19,6
	4. Achse	2 Q	t	19,6      10 ○	19,6      10 ○
	5. Achse	2 Q	t	18,7	18,7
	6. Achse	2 Q	t	18,2      15 ↔	18,2      15 ↔
	7. Achse	2 Q	t	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	55,0	52,4
51	Vordampfungsheizfl: Lokdienstgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,78	1,78
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[30]	[32] [34]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[10]	[10]
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 2000	R 2100
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	27 380	27 380
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	MV <sup>2)</sup>
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z
62	1. Baujahr	—	—	Umgebaut 1950	Umgebaut 1950
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	—	—
64	Urheberfirma	—	—	Umgebaut v Henschel	Umgebaut v Henschel
65	Zeichnung	—	—	—	Fld 1.01 Bl 040

<sup>1)</sup> Mit Tender 2' 2' T 30 (umgebauter Tender 2' 2' T 34 für Stokerfeuerung). <sup>2)</sup> Mit Tender 2' 2' T 34. <sup>3)</sup> 10 mm Spurkrankenschwächung mit 6 mm Rückenschwächung.

1	2	3	4	5	6	7
Lfd.	Bauart			44 <sup>1)</sup>		
Nr.	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1950		
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' E h 3		
2	Betriebsnummer ab	—	—	44...		
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	80/50		
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	3 × 550		
5	Kolbenhub	s	mm	660		
6	Treib- u Kuppelrad durchmesser	D	mm	1400		
7	Laufrad durchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850		
	Laufrad durchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—		
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha, i		
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	300		
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16		
11	Wasserraum des Kessels	w <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	9,65		
12	Dampfraum des Kessels	d <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	4,60		
13	Verdampfungswasseroberfläche	o <sub>w</sub>	m <sup>3</sup>	13,80		
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	7,400 <sup>2)</sup>		
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—		
16	Größter Kesselnenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1900		
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	—		
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	—		
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	128		
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54 × 2,5		
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	43		
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	143 × 4,25		
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5800		
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4		
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	—		
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	—		
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs.-+Verbrennungskammer.	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	18,30		
	Heizfläche = H <sub>fb</sub> + H <sub>Vk</sub>					
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	105,38		
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	114,29		
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	219,67		
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	237,67		
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>					
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	100,00		
33	Heizflächen-Verhältn. = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	12,20		
34	Strahlungsflächenverhältnis	φ <sub>S</sub>	—	—		
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R					

<sup>1)</sup> Mit Ölfeuerung. <sup>2)</sup> Einschließlich Feuerkasten.

## Lokomotiven

1	2	3	4	5	6	7
Lfd Nr	Bauart Baureihe	Abk	Dim	Einheitslok 1925		
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	44 <sup>1)</sup>		
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u. Verbrennungskammer : Rostfläche = (FFb + FV <sub>k</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	—		
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	7,38		
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	—		
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	3 400		
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	9 650		
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	19 190		
				13 817		
				22 620 <sup>2)</sup>		
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	100,2		
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	94,9		
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	109,6		
45	Leergewicht v L + T	G(L+T)l	t	132,4		
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G(L+T)v	t	187,2 <sup>3)</sup>		
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G(L+T)d	t	172,1		
48	Metergewicht G(L+T)v:L <sub>üP</sub>	q	t/m	8,27 <sup>3)</sup>		
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,7	96	
	2. Achse	2 Q	t	18,7	15	
	3. Achse	2 Q	t	18,9	—	
	4. Achse	2 Q	t	19,1	10 6 4)	
	5. Achse	2 Q	t	18,9	—	
	6. Achse	2 Q	t	19,3	15	
	7. Achse	2 Q	t	—	—	
	8. Achse	2 Q	t	—	—	
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> : N <sub>l</sub>	kg/PS	52,2		
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgew	H <sub>v</sub> : G <sub>Ld</sub>	m <sup>3</sup> /t	2,17		
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[34]		
53	Kohlenkasteninhalt	B	t[m <sup>3</sup> ]	[12] <sup>5)</sup>		
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 2100		
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	27 380		
56	Befahrh Bogenlaufhalbmesser	R	m	140		
57	Befahrh Ablaufberghalbmesser	—	m	300		
58	Vorwärmer	—	—	OV		
59	Heizung	—	—	Hrv		
60	Läutewerk	—	—	—		
61	Bremse	—	—	K mit Z		
62	1. Baujahr	—	—	Umbau 1960		
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	—		
64	Urheberfirma	—	—	DLV		
65	Zeichnung	—	—	FId 1.01		
				Bl 028		

<sup>1)</sup> Mit Tender 2' 2' T 34 mit Ölbehälter. <sup>2)</sup> 10 mm Spurkranschwächung mit 6 mm Rückenschwächung. <sup>3)</sup> Ölgehalt (m<sup>3</sup>).

1	2	3	4
lfd.	Baureihe		
Nr.	Bauart	Abk	Dim
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—
2	Betriebsnummer ab	—	—
	Trieb- und Laufwerk:		
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h
4	Zylinderdurchmesser	d	mm
5	Kolbenhub	s	mm
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm
	Steuerung:		
8	Art und Lage	—	—
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm
	Kessel:		
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm
16	Größter Kesselenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t
	Rohre:		
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm
	Rost:		
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m
	Heizflächen:		
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R		

1	2	3	4	
161	Baureihe			
Nr	Bauart	Abk	Dim	
35 36	Überhitzerheizfläche je t Dampf Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = ( $F_{Fb} + F_{Vb}$ ):R	Hü:D	$m^2/t$ $m^3/m^2$	
37 38 39 40 41	Achsstände: fester Achsstand gesamter Achsstand gesamter Achsstand v L + T Länge der Lok Länge über Puffer (L + T)	a <sub>f</sub> a <sub>g</sub> a(L+T)g l <sub>L</sub> L <sub>üP</sub>	mm mm mm mm mm	
42 43 44 45 46	Gewichte: Lokleergewicht Lokreibungsgewicht Lokdienstgewicht Leergewicht v L + T Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>Ll</sub> G <sub>Lr</sub> G <sub>Ld</sub> G <sub>(L+T)l</sub> G <sub>(L+T)v</sub>	t t t t t	
47 48 49	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{2}{3}$ Vorräten Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>üP</sub> Achslast: 1. Achse 2. Achse 3. Achse 4. Achse 5. Achse 6. Achse 7. Achse 8. Achse	G <sub>(L+T)d</sub> q	t t/m	
50 51	Lokdienstgewicht: ind Leistung Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	G <sub>Ld</sub> :N <sub>l</sub> H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	kg/PS $m^2/t$	
52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62	Wasserkasteninhalt Kohlenkasteninhalt Indizierte Leistung Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk) Befahr b Bogenlaufhalbmesser Befahr b Ablaufberghalbmesser Vorwärmer Heizung Läutwerk Bremse I. Baujahr	W B N <sub>l</sub> Z <sub>l</sub> R — — — — — —	$m^3$ t PS kg m m — — — — —	
63 64	Erster Beschaffungspreis Urheberfirma	— —	Mark —	
65	Zeichnung	—	—	

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd.	Baureihe			50	50 <sup>1)</sup>	50 <sup>40</sup> 2)	50 <sup>40</sup> 2)
Nr.	Bauart	Abk.	Dim.	Einheitslok 1925	Einheitslok Sonderbauart	Einheitslok Sonderbauart	Einheitslok Sonderbauart
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' E h 2	1' E h 2	1' E h 2	1' E h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	50 001	50 ...	50 4001	nur 50 4011
	Trieb- und Laufwerk:						
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	80/80	80/80	80/80	80/80
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	600	600	600	600
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1400	1400	1400	1400
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850	850	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	—	—
	Steuerung:						
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	300	300	300	300
	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16	16	16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	7,75	8,04 <sup>4)</sup>	7,52	7,52
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,00	3,00	2,40	2,40
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	10,80	10,80	9,66	9,66
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	6,110	5,982	5,685	5,955 <sup>5)</sup>
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	914	914
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1700	1700	1452/ 1570 <sup>6)</sup>	1452/ 1570 <sup>6)</sup>
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	19,2	—	—	—
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	26,3	—	—	—
	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	113	68	39	39
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54 × 2,5	54 × 2,5	60 × 3	60 × 3
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	35	40	24	24
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	152 × 4,25	152 × 4,25
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5200	.5200	4700	4700
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	35 × 4	35 × 4	38 × 4	38 × 4
	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	3,89	2,68	3,05	—
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,542 × 1,532	1,520 × 1,767	2,540 × 1,200	—
	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchse-+ Verbrennungskammer	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	15,90	17,78	17,30	17,30
	Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>						
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	71,47	81,60	50,85	50,85
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	90,46	54,40	125,32 <sup>7)</sup>	125,32 <sup>7)</sup>
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	161,93	136,00	176,17	176,17
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	177,83	153,78	193,47	193,47
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>						
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	68,94	82,25	48,80	48,80
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	10,18	7,65	10,18	10,18
34	Strahlungsflächenverhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,09	6,63	5,67	—

<sup>1)</sup> Mit verkleinertem Rost. <sup>2)</sup> Lok mit Abgasvorwärmer, umgebauter Lok BR 50. <sup>3)</sup> Mit Ölfeuerung. <sup>4)</sup> Einschließlich Wasserkammer. <sup>5)</sup> Einschließlich Feuerkasten. <sup>6)</sup> Größter Innendurchmesser des zylindrischen und konischen Kesselschusses. <sup>7)</sup> Einschließlich 94,22 m<sup>2</sup> Heizfläche des Abgasvorwärmer (161 Rohre 44,5 × 2).

# Lokomotiven

55

1	2	3	4	5	6	7	8
lfd.	Baureihe			50	50 <sup>1)</sup>	50 <sup>40</sup> <sup>2)</sup>	50 <sup>40</sup> <sup>2)</sup> <sup>3)</sup>
Nr.	Bauart	Abk.	Dim.	Einheitslok 1925	Einheitslok Sonderbauart	Einheitslok Sonderbauart	Einheitslok Sonderbauart
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	6,80	8,40	4,88	4,88
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ): R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,57	2,23	1,86	—
37	Achsstände:						
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3300	3300	3300	3300
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	9200	9200	9200	9200
39	gesamter Achsstand v L + T	a <sub>(L+T)g</sub>	mm	18 890	18 890	18 890	18 890
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 680	13 680	13 680	13 680
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	22 940 <sup>8)</sup>	22 940 <sup>8)</sup>	22 940 <sup>9)</sup>	22 940 <sup>10)</sup>
42	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	78,6	78,6	80,4	80,7
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	75,3	75,3	78,4	78,7
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	86,9	86,9	90,6	90,9
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)1</sub>	t	104,1 <sup>8)</sup>	104,1 <sup>8)</sup>	107,4 <sup>9)</sup>	107,7 <sup>10)</sup>
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)V</sub>	t	146,4	146,4	151,6	153,6
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	135,1	135,1	140,3	141,7
48	Metergewicht G <sub>(L+T)V</sub> : L <sub>üP</sub>	q	t/m	6,38 <sup>8)</sup>	6,38 <sup>8)</sup>	6,60 <sup>9)</sup>	6,69 <sup>10)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	11,6 $\xleftrightarrow{125}$	11,6 $\xleftrightarrow{125}$	12,2 $\xleftrightarrow{125}$	12,2 $\xleftrightarrow{125}$
	2. Achse	2 Q	t	15,0 $\xleftrightarrow{25}$	15,0 $\xleftrightarrow{25}$	15,6 $\xleftrightarrow{25}$	15,4 $\xleftrightarrow{25}$
	3. Achse	2 Q	t	15,0	15,0	15,7	15,6
	4. Achse	2 Q	t	15,0 $\circ$ 15	15,0 $\circ$ 15	15,6 $\circ$ 15	15,7 $\circ$ 15
	5. Achse	2 Q	t	15,2	15,2	15,5	15,5
	6. Achse	2 Q	t	151, $\xleftrightarrow{25}$	15,1 $\xleftrightarrow{25}$	16,0 $\xleftrightarrow{25}$	16,5 $\xleftrightarrow{25}$
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> : Ni	kg/PS	53,5	57,9	58,8	58,3
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgew	H <sub>v</sub> : G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,05	1,77	2,14	2,13
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[26]	[26]	[26]	[26]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t[m <sup>3</sup> ]	[8]	[8]	[8]	[10] <sup>11)</sup>
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 1825	R 1500	R 1540	V 1560
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	21 720	21 720	21 720	21 720
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	140	140
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	(OV)	OV	MV/AV	MV/AV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	Druckl-L	Druckl-L	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	K mit Z	K mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1939	Umbau	Umbau	Umbau
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	179 000			
64	Urheberfirma	—	DLV			Kessel: Henschel	Kessel: Henschel
65	Zeichnung	—	—	Fld 1,01 Bl 050	Fld 2,56 Sk 2	Fld 2,010 Bl 030	Fld 2,010 Bl 030

<sup>1)</sup> Mit Tender 2' 2' T 26. <sup>2)</sup> Mit Tender 2' 2' T 26 mit Kohlenkastenabdeckung. <sup>10)</sup> Mit Tender 2' 2' T 26 mit Ölbehälter.  
<sup>11)</sup> Ölvrat (m<sup>3</sup>).

## c) Güterzug-

1	2	3	4	5	6
lfd Nr	Baureihe Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' E h 2	<sup>2)</sup> 1' E h 2 <sup>3)</sup>
2	Betriebsnummer ab	—	—	52 001	52 1850 — 52 1987 —
					1986   2027
3	Trieb- und Laufwerk:				
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	80/80	80/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	600	600
5	Kolbenhub	s	mm	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1400	1400
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—
8	Steuerung:				
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	300	300
10	Kessel:				
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	16	16
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	7,75	7,75
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,00	3,00
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	10,80	10,80
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	6,110	6,110
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—
16	Größter Kesselnennndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1700	1700
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	18,4	18,9
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	26,0	27,3
19	Rohre:				
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	113	113
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54 × 2,5	54 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	35	35
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	133 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5200	5200
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	35 × 4	35 × 4
25	Rost:				
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	3,89	3,89
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,542 × 1,532	2,542 × 1,532
27	Heizflächen:				
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	15,90	15,90
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	71,47	71,47
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	90,46	90,46
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	161,93	161,93
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	177,83	177,83
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>				
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	68,94	68,94
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	10,18	10,18
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,09	4,09
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R				

<sup>1)</sup> Lok mit Plattenrahmen oder Barrenrahmen gebaut. <sup>2)</sup> Kondenslok mit 5-achsigem Tender 3' 2' T 16 (Kondenstender).<sup>3)</sup> Kondenslok mit 4-achsigem Tender 2' 2' T 13,5 (Kondenstender).

# Lokomotiven

57

1	2	3	4	5	6
lfd	Baureihe			52 <sup>1)</sup>	52 <sup>2)</sup> 3)
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfl je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	6,80	6,80
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer: Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,57	1,57
	Achsstände:				
37	fester Achsstand	af	mm	3300	3300
38	gesamter Achsstand	ag	mm	9200	9200
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	19 000	19 000
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 680	13 600
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	23 055	22 975
	Gewichte:				
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	76,5	75,9
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	75,5	75,7
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	84,4	84,0
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	95,2	94,6
46	Fahrzeuggesamtgew v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	143,1	142,7
47	Fahrzeugdienstgew v L + T mit 2/3 Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	129,8	129,4
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	6,21	6,21
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	8,9 <sup>125</sup>	8,3 <sup>125</sup>
	2. Achse	2 Q	t	14,9 <sup>25</sup>	15,0 <sup>25</sup>
	3. Achse	2 Q	t	15,1	15,2
	4. Achse	2 Q	t	15,3 <sup>15</sup>	15,4 <sup>15</sup>
	5. Achse	2 Q	t	15,3	15,1
	6. Achse	2 Q	t	14,9 <sup>25</sup>	15,0 <sup>25</sup>
	7. Achse	2 Q	t	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—
50	Lokdienstgew: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	52,1	51,9
51	Verdampfungsheizfl:Lokdienstgew	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,10	2,12
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[26]	[30]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[8]	[8]
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 1620	V 1620
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	21 720	21 720
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140
57	Befahrb Ablaufberghalbm	—	m	300	300
58	Vorwärmer	—	—	(MV) <sup>7)</sup>	Durch Kondensation
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1942	1942
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	145 000	145 000
64	Urheberfirma	—	—	150 000	Henschel
65	Zeichnung	—	—	Henshel Fld 1.01 Bl 049	Henschel Fld 1.01 Bl 047
				Bl 018	

\* Lok mit Barrenrahmen. \* Lok mit Plattenrahmen. } Gewichte für Kupplung

} Lok mit Plattenrahmen u Mischvorwärmern.

\*) 52 129—132, 136—143 u 875—890: Henschel MVR mit Turbopumpe VTP-B 13000, 52 134—135: Henschel MVR mit Turbopumpe TPB-18000 und Heber. 52 133: Henschel MVR mit Kolbenpumpe KT 1 und Heber. 52 891 und 892: Heini-MV mit Heini-Kolbenpumpe V 10.

1	2	3	4	5	6	7
fdl	Baureihe				54 <sup>15-17</sup>	55 <sup>0-6</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim		G $\frac{3}{4}$ H (bay)	G 7 <sup>1</sup> (pr)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—		I' Ch 2	D n 2
2	Betriebsnummer ab	—	—		54 1501	55 001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h		65/50	50/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm		520	520
5	Kolbenhub	s	mm		630	630
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm		1350	1250
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm		950	—
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm		—	—
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—		Ha	Ai
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm		250	Flachschieber
	Kessel:					
10	Kesselpressdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>		13	12
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>		6,06	5,98
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>		1,89	2,13
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>		7,56	8,57
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>		3,243	2,940
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm		—	—
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm		1580	1530
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t		15,4	13,1
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t		20,0 <sup>1)</sup> 20,1 <sup>2)</sup>	16,7
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck		138	216
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm		51 × 2,5	51 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck		20	—
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm		133 × 4	—
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm		4350	4500
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm		35 × 4	—
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>		2,64	2,22
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m		1,854 × 1,426	2,289 × 0,968
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchse + Verbrennungskammer Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>		10,06	10,75
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>		34,16	—
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>		86,75	140,46
30	Rohrrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>		120,91	140,46
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>		130,97	151,21
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>		36,65	—
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—		12,02	13,07
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—		3,81	4,84

## Lokomotiven

1	2	3	4	5	6	7
lfd Nr	Baureihe Bauart	Abk	Dim		G $\frac{3}{4}$ H (bay)	G 7 <sup>1</sup> (pr)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>ü</sub> :D	m <sup>2</sup> /t		4,91	—
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>		54 <sup>15-17</sup>	55 <sup>9-8</sup>
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm		4000	2900
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm		6700	4500
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm		14 050	11 775
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm		10 480	10 263
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>P</sub>	mm		17 500 <sup>3)</sup>	16 613 <sup>4)</sup>
	Gewichte:				1) 2)	
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t		55,2	56,0
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lx</sub>	t		49,0	49,8
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t		61,4	62,2
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t		74,6	75,4
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t		105,0 <sup>3)</sup>	105,8 <sup>3)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t		96,9	97,7
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> : L <sub>P</sub>	q	t/m		6,00 <sup>3)</sup>	6,05 <sup>3)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t		12,4	12,4
	2. Achse	2 Q	t		16,2	16,5
	3. Achse	2 Q	t		16,4	16,6
	4. Achse	2 Q	t		16,4	16,7
	5. Achse	2 Q	t		—	—
	6. Achse	2 Q	t		—	—
	7. Achse	2 Q	t		—	—
	8. Achse	2 Q	t		—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> : N <sub>i</sub>	kg/PS		59,0	59,8
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t		2,13	2,11
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>		[18,2]	[12]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t		[6]	[5 oder 7]
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS		R 1040	R 660
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 p <sub>K</sub> )	Z <sub>i</sub>	kg		13 100	13 100
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m		100	100
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m		300	300
58	Vorwärmer	—	—		OV	—
59	Heizung	—	—		Hrv	—
60	Läutewerk	—	—		—	(L)
61	Bremse	—	—		W mit Z	Hd D   K mit Z —   —
62	1. Baujahr	—	—		1919   1922	1893
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark			59 000
64	Urheberfirma	—	—		Krauß-Maffei	Borsig LW
65	Zeichnung	—	—			III 3d

<sup>1)</sup> Baujahr 1919. <sup>2)</sup> Baujahr 1922. <sup>3)</sup> Mit Tender 3 T 18,2 (bay). <sup>4)</sup> Mit Tender 3 T 12 (pr) mit 7 t Kohle. <sup>5)</sup> Mit Flachschieber.

1	2	3	4	5	6	7
rl	Baureihe			55 <sup>16-22</sup>	55 <sup>25-56</sup>	56 <sup>3-8</sup>
Nr.	Bauart	Abk	Dim	G 8 (pr)	G 8 <sup>1</sup> (pr)	G 8 <sup>1</sup> (pr) mit Laufachse
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	D h 2	D h 2	I' D h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	55 1601	55 2501	56 201
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	55/50	55/50	70/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	600	600	600
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1350	1350	1350
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	—	—	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	—
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	220 <sup>a)</sup>	220	220
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	12	14	14
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	5,67	6,29	6,29
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,07	2,15	2,15
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	8,50	8,82	8,82
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	3,780   3,300	4,290	4,290
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1501	1598	1598
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	15,7	14,2	14,2
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	17,6	22,3	22,3
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	1) 143   2) 147	4: 5   138	13 4   138
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	51 × 2,5	51 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	22   22	24	24
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	133 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4500	4500	4500
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	38 × 4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,35	2,22	2,58
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,427   2,289 ×   × 0,968   0,968	2,639 × 0,978	2,639 × 0,978
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	12,58   11,52	13,89	13,89
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	38,88	38,88	42,41
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	79,85   82,09	89,74	89,74
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	118,73   120,97	132,15	132,15
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	131,31   132,49	146,04	146,04
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	42,33	42,33	51,88
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,44   10,50	9,51	9,51
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	5,35   5,19	5,38	5,38

<sup>a)</sup> Rohrteilung: 22 Rauchrohre, 143 Heizrohre. <sup>b)</sup> Rohrteilung: 22 Rauchrohre, 147 Heizrohre. <sup>c)</sup> Zum Teil mit 200 mm Ø.

# Lokomotiven

61

I	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			55 <sup>16-22</sup>	55 <sup>25-56</sup>	56 <sup>2-8</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	G 8 (pr)	G 8 <sup>1</sup> (pr)	G 8 <sup>1</sup> (pr) mit Laufachse
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	5,65	5,60	6,23
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (FFb + FVb):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,61	1,49	1,66
37	Achsstände: fester Achsstand	af	mm	2940	3130	3130
38	gesamter Achsstand	ag	mm	4500	4700	7200
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	12 948	13 155	14 935
40	Länge der Lok	lL	mm	10 558	10 880	10 886
41	Länge über Puffer (L + T)	LdP	mm	17 968 <sup>4)</sup>	18 290 <sup>4)</sup>	18 296 <sup>4)</sup>
42	Gewichte: Lokleergewicht	GL	t	52,0	62,2	67,9
43	Lokreibungsgewicht	GLr	t	58,5	69,9	64,1
44	Lokdienstgewicht	GLd	t	58,5	69,9	74,6
45	Leergewicht v L + T	G(L+T)l	t	74,0	84,2	89,9
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G(L+T)v	t	104,0 <sup>4)</sup>	115,4 <sup>4)</sup>	120,1 <sup>4)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G(L+T)d	t	96,2	107,6	112,3
48	Metergewicht G(L+T)v:LdP	q	t/m	5,79 <sup>4)</sup>	6,31 <sup>4)</sup>	6,56 <sup>4)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	12,5	17,5	10,5 ↔
	2. Achse	2 Q	t	15,3 ↔	17,3 15	16,2
	3. Achse	2 Q	t	16,4 5	17,6 15	15,6 O
	4. Achse	2 Q	t	14,3 ↔	17,5 3	16,1 O
	5. Achse	2 Q	t	—	—	16,2 3
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	GLd:Ni	kg/PS	53,2	55,5	59,2
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	Hv:GLd	m <sup>2</sup> /t	2,24	2,27	2,09
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[12] [16,5]	[16,5]	[16,5]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[5 o 7] [7]	[7]	[7]
54	Indizierte Leistung	Nj	PS	R 1100	V 1260	V 1260
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Zi	kg	16 900	19 700	19 700
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	100
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmmer	—	—	OV	(OV)	OV
59	Heizung	—	—	—	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	(L)	—	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z (K)	K mit Z (K)
				D	W mit Z (W)	W mit Z (W)
62	1. Baujahr	—	—	1906	1912	1912
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark		89 400	Umgebaut 1934
64	Urheberfirma	—	—	Borsig LW	Schichau	
65	Zeichnung	—	—	XIV 3 1 u 2	XIV 3 b	Borsig LW

<sup>4)</sup> Mit Tender 3 T 16,5.

1	2	3	4	5	6	7
Ifd	Baureihe			56 <sup>20-30</sup>	57 <sup>10-40</sup>	58 <sup>10-21</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	G 8 <sup>2</sup> (pr)	G 10 (pr)	G 12 (pr)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' D h 2	E h 2	1' E h 3
2	Betriebsnummer ab	—	—	56 2001	57 1001	58 1001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	65/50	60/50	65/60
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	620	630	3 × 570
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1400	1400	1400
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1000	—	1000
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	—
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ham Übertrw
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	220	220	220
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	PK	kg/cm <sup>2</sup>	14	12	14
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	6,90	6,10	8,43
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,67	2,40	3,19
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	<sup>3)</sup> 9,40 <sup>4)</sup>	8,90	<sup>3)</sup> 10,90 <sup>4)</sup>
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	4,590   4,490	4,520	5,390   5,260
15	Länge der Verbrennungskammer	lv <sub>k</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1800	1600	1800
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	20,5	19,7	21,7
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	26,4	21,5	29,3
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	1) 190   2) 189	1) 119   2) 129	1) 190   2) 189
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	51 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	34	26	34
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	133 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4100	4700	4800
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	38 × 4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	3,42 <sup>3)</sup>   3,36 <sup>4)</sup>	2,58	3,88 <sup>3)</sup>   3,82 <sup>4)</sup>
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,203   2,215 X X 1,550   1,518	2,635 × 0,978	2,502   2,514 X X 1,550   1,518
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer. Heizfläche = H <sub>rb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	12,74   12,63	14,47	15,17   14,19
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	54,74	47,99	64,09
29	Heizrohrfläche	H <sub>HR</sub>	m <sup>2</sup>	96,67   96,16	83,54   81,11	113,17   112,57
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>HR</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	151,41   150,90	191,53   177,26	177,26   176,66
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>HR</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	164,15   163,53	146,00   143,18	192,43   190,85
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	53,12	58,90	68,42
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	11,90   11,94	9,69   9,53	11,69   12,45
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	3,73   3,76	5,61	3,91   3,71

<sup>1)</sup> Rohrteilung: 34 Rauchrohre, 190 Heizrohre. <sup>2)</sup> Rohrteilung: 34 Rauchrohre, 189 Heizrohre. <sup>3)</sup> Kupferne Feuerbüchse geschweißt. <sup>4)</sup> Stählerne Feuerbüchse geschweißt.

# Lokomotiven

63

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			56 <sup>20-30</sup>	57 <sup>10-40</sup>	58 <sup>10-21</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	G 8 <sup>2</sup> (pr)	G 10 (pr)	G 12 (pr)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>ü</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	5,67	5,70	5,68
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,34	1,34	1,75
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	4500	4500	4500
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	7000	6000	8500
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T) <sub>g</sub>	mm	13 895	14 090	15 395
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	10 185	11 502	11 685
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>ü</sub> P	mm	16 995 <sup>5)</sup>	18 912 <sup>6)</sup>	18 495 <sup>5)</sup>
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	75,6	69,6	85,4
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	70,2	76,6	82,5
44	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	83,5	76,6	95,7
45	Leergewicht v L + T	G <sub>(L+T)l</sub>	t	95,2	91,6	105,0
46	Fahrzeuggesamtgewicht v L + T mit vollen Vorräten	G <sub>(L+T)v</sub>	t	129,1 <sup>5)</sup>	122,1 <sup>6)</sup>	141,3 <sup>5)</sup>
47	Fahrzeugdienstgewicht v L + T mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>(L+T)d</sub>	t	120,4	114,3	132,6
48	Metergewicht G <sub>(L+T)v</sub> :L <sub>ü</sub> P	q	t/m	7,60 <sup>5)</sup>	6,46 <sup>6)</sup>	7,64 <sup>5)</sup>
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	13,3 <sup>80</sup> ↔	15,4 <sup>25</sup> ↔	13,2 <sup>80</sup> ↔
	2. Achse	2 Q	t	17,4	15,4	16,4
	3. Achse	2 Q	t	17,5 <sup>25</sup> ↔	15,3 <sup>10</sup> ○	16,6 <sup>25</sup> ↔
	4. Achse	2 Q	t	17,6 <sup>15</sup> ○	15,3 <sup>10</sup> ○	16,7 <sup>15</sup> ○
	5. Achse	2 Q	t	17,7	15,2	16,4
	6. Achse	2 Q	t	—	—	16,4 <sup>25</sup> ↔
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld</sub> :Ni	kg/PS	60,1	69,6	62,1
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,97	1,94	1,02 <sup>4,8</sup> {
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	[20]	[16,5]	[20] [31,5]
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	[6]	[7]	[6] [7]
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 1390	V 1100	V 1540
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	20 300	17 960	25 730
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	140
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser		m	300	300	300
58	Vorwärmer		OV	OV	OV	OV
59	Heizung		Hrv	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk		—	—	(L)	—
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	K mit Z
62	I. Baujahr	—	—	1919	1910	1917
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	157 000	91 750	154 000
64	Urheberfirma	—		Henschel	Henschel	Henschel
65	Zeichnung	—	—	XIV3a 1u2		

<sup>5)</sup> Mit Tender 3 T 20. <sup>6)</sup> Mit Tender 3 T 16,5.

## d) Schnellzug- und Personenzug-

1	2	3	4	5	6	7
Ihd	Baureihe			61	61	62
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925 Stromlinienlok	Einheitslok 1925 Stromlinienlok	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 2' h 2	2' C 3' h 3	2' C 2' h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	61 001	61 002	62 001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	175/175	175/175	100/100
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	460	3 × 390	600
5	Kolbenhub	s	mm	750	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	2300	2300	1750
7	Laufreddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1100	1100	850
	Laufreddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1100	1100	850
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha, i	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	300	300	300
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	P <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	14
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	6,00	6,00	7,00
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,70	2,70	3,00
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	9,86	9,86	10,45
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u. Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	4,780	4,790	5,400
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kessellennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1600	1600	1800
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	17,5	17,1	21,8
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	22,4	22,8	28,2
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	88	80	155
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	54 × 2,5	54 × 2,5	51 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	33	35	41
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	143 × 4,25	143 × 4,25	133 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	5000	5000	4700
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	38 × 4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,75	2,79	3,55
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,700 × 1,020	2,709 × 1,030	2,412 × 1,472
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	14,20	14,30	15,00
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	69,72	73,94	75,67
29	Heizrohrfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	67,73	61,58	105,28
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	137,45	135,52	180,95
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	151,65	149,82	195,95
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	69,20	73,40 <sup>2)</sup>	72,50
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,68	9,48	12,06
34	Strahlungsfäch.-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	5,16	5,13	4,23

<sup>1)</sup> Auf 16 kg/cm<sup>2</sup> herabgesetzt. <sup>2)</sup> Einschließlich 4,2 m<sup>2</sup> Überhitzerheizfläche für Lichtmaschine.

# Tenderlokomotiven

65

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			61	61	62
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925 Stromlinienlok	Einheitslok 1925 Stromlinienlok	Einheitslok 1925
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m²/t	8,01	8,59	6,49
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (FFb + Fvk):R		m³/m²	1,73	1,72	1,52
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	af	mm	5100	5100	5000
38	gesamter Achsstand	ag	mm	14 350	15 025	13 300
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	lL	mm	18 475	18 825	17 140
41	Länge über Puffer (L + T)	LüP	mm	—	—	—
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	GLi	t	100,5	112,9	97,9
43	Lokreibungsgewicht	GLr	t	56,7	56,3	60,8
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	GLd(o)	t	107,1	119,3	105,3
45	Vorräte	(W+B)	t	22,0	27,0	18,3
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	GLv	t	129,1	146,3	123,6
47	Lokdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	GLd	t	121,8	137,3	117,5
48	Metergewicht GLv:LüP	q	t/m	6,99	7,77	7,21
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	17,7	17,6	14,6
	2. Achse	2 Q	t	17,7	17,6	14,6
	3. Achse	2 Q	t	18,8	18,7	20,2
	4. Achse	2 Q	t	19,0	18,8	20,3
	5. Achse	2 Q	t	18,9	18,8	20,3
	6. Achse	2 Q	t	18,5	17,9	16,8
	7. Achse	2 Q	t	18,5	18,3	16,8
	8. Achse	2 Q	t	—	18,6	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	GLd(o): Ni	kg/PS	73,9	82,3	62,7
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	Hv: GLd(o)	m²/t	1,41	1,26	1,86
52	Wasserkasteninhalt	W	m³	17	21	14,0
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	5	6	4,3
54	Indizierte Leistung	Ni	PS	V 1450	V 1450	V 1680
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Zi	kg	11 040 <sup>3</sup> )	10 480 <sup>4</sup> )	15 210
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	180	180	180
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	Hikss mit Z	Hikss mit Z	K mit Z
62	I. Baujahr	—	—	1934	1939	1928
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	220 100	232 000	161 170
64	Urheberfirma	—	—	Henschel	Henschel	DLV
65	Zeichnung	—	—			Fld 1.01 Bl 014

<sup>3</sup>) Bei pK = 16 kg/cm² ist Zi = 8330 kg. <sup>4</sup>) Bei pK = 16 kg/cm² ist Zi = 8380 kg. <sup>5</sup>) 15 mm Spurkranschwächung mit 6 mm Rückenschwächung.

1	2	3	4	5	6	7
Ifd. Nr	Baureihe			64 <sup>1)</sup>	64 <sup>2)</sup>	
	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1950
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' C 1' h 2	1' C 1' h 2	1' D 2' h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	64 001	64 511	65 001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	90/90	90/90	85/85
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	500	500	570
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1500	1500	1500
7	Laufraddurchmesser, vorn	Dv	mm	850	850	850
	Laufraddurchmesser, hinten	Dh	mm	850	850	850
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	220	220	300
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	PK	kg/cm <sup>2</sup>	14	14	14
11	Wasserraum des Kessels	WK	m <sup>3</sup>	5,34	4,61	7,20
12	Dampfraum des Kessels	DK	m <sup>3</sup>	1,21	1,21	2,92
13	Verdampfungswasseroberfläche	OW	m <sup>2</sup>	6,14	6,14	9,78
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	FFb + Fvk	m <sup>3</sup>	2,800	2,800	4,930
15	Länge der Verbrennungskammer	lvk	mm	—	—	543
16	Größter Kesselnendurchmesser	dK	mm	1500	1500	1670/1770 <sup>a)</sup>
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	GKlo	t	12,5	12,0	17,5
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	GKlm	t	15,8	15,3	20,1
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	nHr	Stck	114	114	124
20	Heizrohrdurchmesser	dHr	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	nRr	Stck	32	32	46
22	Rauchrohrdurchmesser	dRr	mm	118 × 4	118 × 4	118 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	lr	mm	3800	3800	4000
24	Überhitzerrohrdurchmesser	dUr	mm	30 × 3,5	30 × 3,5	30 × 3,5
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,04	2,06	2,67
26	Länge × Breite	Rlb	m × m	1,900 × 1,072	1,908 × 1,080	1,920 × 1,392
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs.-+ Verbrennungskammer.	Hvs	m <sup>2</sup>	8,70	8,70	14,80
	Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>					
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	42,02	42,02	63,58
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	53,76	53,76	61,55
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	95,78	95,78	125,13
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	104,48	104,48	139,93
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>					
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	37,34	37,34	62,90
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φH	—	11,01	11,01	8,46
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φS	—	4,27	4,22	5,54
	φS = H <sub>vs</sub> :R					

<sup>1)</sup> Lok mit Bisselgestellen. <sup>2)</sup> Lok mit Krauß-Helmholtz-Lenkgestellen. <sup>a)</sup> Größter Innendurchmesser des zylindrischen und konischen Kesselschusses.

2		3	4	5 64 <sup>1)</sup>	6 64 <sup>2)</sup>	7 65	8
Baureihe		Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1950	
Überhitzerheizfläche je t Dampf Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R	Hü:D	m <sup>2</sup> /t m <sup>3</sup> /m <sup>3</sup>		6,27 1,37	6,27 1,36	6,00 1,85	
Achsstände:							
fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3600	0 <sup>6)</sup>	3500		
gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	9000	9000	11 975		
gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—		
Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	12 400	12 500 <sup>4)</sup>	15 475		
Länge über Puffer (L + T)	L <sub>dP</sub>	mm	—	—	—		
Gewichte:							
Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	58,0	58,5	81,2		
Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	45,5	45,7	67,6		
Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	62,9	63,2	88,5		
Vorräte (W+B)	(W+B)	t	12,0	12,0	19,1		
Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	74,9	75,2	107,6		
Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	70,9	71,2	101,2		
Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	6,04	6,02	6,96		
Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,4 <sup>100</sup> ↔	14,5 <sup>105</sup> ↔	12,0 <sup>121</sup> ↔		
2. Achse	2 Q	t	15,0	15,0 <sup>10</sup> ↔	16,9 <sup>23</sup> ↔		
3. Achse	2 Q	t	15,2 <sup>15</sup> O	15,3	16,9 <sup>5</sup> O		
4. Achse	2 Q	t	15,3	15,4 <sup>10</sup> ↔	16,9 <sup>10</sup> <sub>5</sub> O		
5. Achse	2 Q	t	15,0 <sup>100</sup> ↔	15,0 <sup>105</sup> ↔	16,9 <sub>60</sub> <sup>14,0</sup>		
6. Achse	2 Q	t	—	—	14,0 <sub>60</sub> ↔		
7. Achse	2 Q	t	—	—	14,0 <sub>60</sub> ↔		
8. Achse	2 Q	t	—	—	—		
Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	66,2	66,5	60,0		
Verdampfungsheizfl.: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,66	1,65	1,58		
Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	9	9	14,3		
Kohlenkasteninhalt	B	t	3	3	4,8		
Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 950	V 950	R 1480		
Indizierte Zugkraft (bei 0,8 PK)	Z <sub>i</sub>	kg	12 320	12 320	16 010		
Befahr b Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	100	140		
Befahr b Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300		
Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV		
Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv		
Läutewerk	—	—	Druck-luft-L	Druck-luft-L	Druck-luft-L		
Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	K mit Z		
1. Baujahr	—	—	1926	1940	1951		
Erster Beschaffungspreis	—	Mark	104 460	103 000	253 700		
Urheberfirma	—	—	DLV	DLV	Krauß-Maffei <sup>5)</sup>		
Zeichnung	—	—		Fld 1.01	Fld 1.01		
				Bl 015	Bl 053		

Ab Lok 64 368. \*) Firma lieferte die erste Lok. \*) Führung im Gleis durch Drehzapfenabstand = 6250 mm. \*) 10 mm Kurzschwächung mit 5 mm Rückenschwächung.

## d) Schnellzug- und Personenzug-

1	2	3	4	5
lfd.	Baureihe			
Nr	Bauart	Abk	Dim	
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	
2	Betriebsnummer ab	—	—	
	Trieb- und Laufwerk:			
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	
5	Kolbenhub	s	mm	
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	
	Steuerung:			
8	Art und Lage	—	—	
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	
	Kessel:			
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	
	Rohre:			
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	
	Rost:			
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	
26	Länge x Breite	R <sub>lb</sub>	m x m	
	Heizflächen:			
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	

# Tenderlokomotiven

69

1	2	3	4	5	
lfd	Baureihe				
Nr	Bauart	Abk	Dim		
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t		
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>		
	Achsstände:				
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm		
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm		
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm		
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm		
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm		
	Gewichte:				
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t		
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t		
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t		
45	Vorräte	(W+B)	t		
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t		
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t		
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m		
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t		
	2. Achse	2 Q	t		
	3. Achse	2 Q	t		
	4. Achse	2 Q	t		
	5. Achse	2 Q	t		
	6. Achse	2 Q	t		
	7. Achse	2 Q	t		
	8. Achse	2 Q	t		
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o):Ni</sub>	kg/PS		
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t		
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>		
53	Kohlenkasteninhalt	B	t		
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS		
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 PK)	Z <sub>i</sub>	kg		
56	Befahrh Bogenlaufhalbmesser	R	m		
57	Befahrh Ablaufberghalbmesser	—	m		
58	Vorwärmer	—	—		
59	Heizung	—	—		
60	Läutewerk	—	—		
61	Bremse	—	—		
62	1. Baujahr	—	—		
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark		
64	Urheberfirma	—	—		
65	Zeichnung	—	—		

## d) Schnellzug- und Personenzug-

1	2	3	4	5	6	7	8
lfd Nr	Baureihe			70° <sup>1)</sup>	70°	70°	70°
	Bauart	Abk	Dim	Pt <sup>2</sup> / <sub>3</sub> (bay)	Pt <sup>2</sup> / <sub>3</sub> (bay)	Ig (bad)	Ig (bad)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1 B h 2	1 B h 2	1 B h 2	1 B h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	70 001	70 092	70 101	70 126
	Trieb- und Laufwerk:						
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	65/65	65/65	65/65	70/70
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	375	375	375	375
5	Kolbenhub	s	mm	500	500	500	500
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1250	1250	1260	1250
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	1006	850	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	—	—
	Steuerung:						
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	130	130	130	130
	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	PK	kg/cm <sup>2</sup>	12	12	12	14
11	Wasserraum des Kessels	WK	m <sup>3</sup>	2,38	2,38	2,29	2,00
12	Dampfraum des Kessels	DK	m <sup>3</sup>	0,99	0,99	0,92	0,93
13	Verdampfungswasseroberfläche	OW	m <sup>2</sup>	4,38	4,38	4,64	4,51
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	1,342	1,342	1,376	1,376
15	Länge der Verbrennungskammer	lyk	mm	—	—	—	—
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1160	1160	1160	1160
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	6,6	6,6	7,4	7,5
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	8,6	8,6	9,9	10,5
	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	83	83	83	77
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	12	12	12	16
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	133 × 4	118 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	3500	3500	3500	3500
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	38 × 4	30 × 3,5
	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	1,22	1,22	1,22	1,22
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,140 × 1,070	1,140 × 1,070	1,140 × 1,070	1,140 × 1,070
	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	5,40	5,40	5,52	5,67
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	16,49	16,49	16,49	19,35
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	36,05	36,05	36,05	33,44
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	52,54	52,54	52,54	52,79
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	57,94	57,94	58,06	58,46
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>						
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>u</sub>	m <sup>2</sup>	18,40	18,40	18,40	20,80
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,73	9,73	9,52	9,31
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,43	4,43	4,53	4,65
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R						

<sup>1)</sup> Die fest im Rahmen gelagerte Laufachse wurde z T durch eine Bisselachse mit 40 mm seitlichem Ausschlag ersetzt.  
Bezeichnung der Umbaulok „1' Bh 2“. Umgebaut 1934/1937.

# Tenderlokomotiven

71

1	2	3	4	5	6	7	8
	Baureihe			70° 1)	70°	70°	70°
Nr	Bauart	Abk	Dim	Pt <sup>2</sup> / <sub>3</sub> (bay)	Pt <sup>2</sup> / <sub>3</sub> (bay)	Ig (bad)	Ig (bad)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	5,57	5,57	5,56	6,24
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,10	1,10	1,13	1,13
	Achsstände:						
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	4000	4050	4000	5450
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	5450	5500	5450	5450
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	9165	9265	9225	9640
41	Länge über Puffer (L + T)	l <sub>üP</sub>	mm	—	—	—	—
	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>L</sub>	t	29,9	29,9	31,0	34,5
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>LR</sub>	t	27,8	28,4	28,6	30,4
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	32,5	32,6	34,3	37,1
45	Vorräte	(W+B)	t	7,1	7,3	7,7	8,0
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	39,6	39,9	42,0	45,1
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	37,2	37,5	39,4	42,4
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> : l <sub>üP</sub>	q	t/m	4,32	4,35	4,55	4,68
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	11,8 <sup>1)</sup>	11,5	13,4	14,7
	2. Achse	2 Q	t	13,9	14,3	14,5	15,2 <sup>∞</sup>
	3. Achse	2 Q	t	13,9 <sup>20</sup> ↔	14,1 <sup>20</sup> ↔	14,1 <sup>22</sup> ↔	15,2
	4. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	5. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> : N <sub>i</sub>	kg/PS	77,4	77,6	81,7	80,7
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> : G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,78	1,78	1,69	1,58
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	6,0	6,0	6,0	6,0
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	1,1	1,3	1,7	2,0
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 420	R 420	R 420	R 460
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	5400	5400	5360	6300
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	100	100
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	W	W	W	W
62	I. Baujahr	—	—	1909 <sup>1)</sup>	1915	1914	1927
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	36 800	36 800	42 330	61 700
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krupp	Krupp
65	Zeichnung	—	—	—	—	—	—

## d) Schnellzug- und Personenzug-

1	2	3	4	5		6	7
				Baureihe			
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	T 12 (pr)	
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	I' B1'h 2	I' B1'h 2	I' Ch 2	
2	Betriebsnummer ab	—	—	71 001/002	71 003	74 401	
	Trieb- und Laufwerk:						
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	90/90	90/90	80/80	
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	310	330	540	
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	630	
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1500	1600	1500	
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850	1000	
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	850	850	—	
	Steuerung:						
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha	
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	180	180	220 <sup>b</sup> )	
	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	20 <sup>a</sup> )	20 <sup>a</sup> )	12	2 <sup>c</sup> )
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,90	3,47	4,52	5,00
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,10	1,03	1,52	1,70
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	4,96	4,56	6,80	7,50
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	1,500	1,500	2,380	
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—	
16	Größter Kesselnenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1274	1272	1374	1374
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	8,5	7,8	9,4	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	11,6	11,4	14,3	
	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	70	70	120	
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	26	26	18	
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	118 × 4	118 × 4	133 × 4	
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	3500	3500	4372	4500
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	30 × 3,5	30 × 3,5	38 × 4	
	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	1,37	1,38	1,69	2,18
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,302 × 1,052	1,308 × 1,058	1,760 × 0,958	2,202 × 0,990
	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs-+ Verbrennungskammer	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	5,53	5,89	9,41	11,60
	Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>						
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	31,45	31,45	30,89	31,81
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	30,40	30,40	65,07	67,01
30	Rohrrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	61,85	61,85	95,96	98,82
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	67,38	67,74	105,37	110,42
	H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>						
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	28,60	28,60	33,40	34,70
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	11,18	10,50	10,20	8,52
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,04	4,27	5,57	5,32
	φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R						

<sup>a</sup>) Auf 16 kg/cm<sup>2</sup> herabgesetzt. <sup>b</sup>) Werte für Lok der LBE der Baureihe 74<sup>11</sup>. <sup>c</sup>) Zum Teil mit 200 mm Ø.

# Tenderlokomotiven

73

1 Nr	2 Baureihe Bauart	3 Abk	4 Dim	5	6	7
				71°	71°	74°-13
				Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	T 12 (pr)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m²/t m³/m²	7,45 1,09	7,41 1,09	5,56 1,41
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (FFb + FVb):R					5,51 <sup>2)</sup>
37	Achsstände: fester Achsstand	af	mm	3000	3000	2000
38	gesamter Achsstand	ag	mm	8400	8400	6350
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	lL	mm	11 800	11 800	11 800
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>P</sub> P	mm	—	—	12 100
42	Gewichte: Lokleergewicht	GLi	t	45,4	45,0	52,7
43	Lokreibungsgewicht	GLr	t	29,9	30,0	51,5
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	GLd(o)	t	48,6	48,8	57,7
45	Vorräte	(W+B)	t	10,0	9,8	9,5
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	GLv	t	58,6	58,6	67,2
47	Lokdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	GLd	t	55,3	55,3	64,0
48	Metergewicht GLv:L <sub>P</sub> P	q	t/m	4,97	4,97	5,70
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,2 $\leftrightarrow$ <sup>60</sup>	14,0 $\leftrightarrow$ <sup>60</sup>	15,7 $\leftrightarrow$ <sup>23</sup>
	2. Achse	2 Q	t	14,8	15,0	16,7 $\leftrightarrow$ <sup>27</sup>
	3. Achse	2 Q	t	15,1	15,0	17,7 $\leftrightarrow$ <sup>15</sup>
	4. Achse	2 Q	t	14,5 $\leftrightarrow$ <sup>60</sup>	14,6 $\leftrightarrow$ <sup>60</sup>	17,1
	5. Achse	2 Q	t	—	—	—
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	GLd(o): Ni	kg/PS	86,8	85,6	66,3
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> : GLd(o)	m²/t	1,39	1,39	1,83
52	Wasserkasteninhalt	W	m³	7,0	7,0	7,5
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	3,0	2,8	2,5
54	Indizierte Leistung	Ni	PS	V 560	R 570	V 870
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	6770 <sup>4)</sup>	7190 <sup>5)</sup>	11 760
56	Befahr Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	140
57	Befahr B Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hr
60	Läutewerk	—	—	Druck-luft-L	Druck-luft-L	(L)
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	K mit Z W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1934	1939	1907
63	Erster Beschaffungspreis	Mark	107 000	117 600	64 450	1920
64	Urheberfirma	—	DLV	DLV	Borsig LW	Linke-Hofmann
65	Zeichnung	—	—	Fld 1.01 Bl 023	XIV 4a1u2	

<sup>4)</sup> Bei p<sub>K</sub> = 16 kg/cm<sup>2</sup> ist Z<sub>i</sub> = 5420 kg. <sup>5)</sup> Bei p<sub>K</sub> = 16 kg/cm<sup>2</sup> ist Z<sub>i</sub> = 5750 kg.

## d) Schnellzug- und Personenzug-

1	2	3	4	5	6	7
Ifd	Baureihe			75°	75°	75°
Nr	Bauart	Abk	Dim	T 5 (wü)	T 5 (wü)	T 5 (wü)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	F C l' h 2	l' C l' h 2	l' C l' h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	75 001	75 016	75 036
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	80/80	80/80	80/80
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	500	500	500
5	Kolbenhub	s	mm	612	612	612
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1450	1450	1450
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	943	943	943
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	943	943	943
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	250	250	250
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	12	12	12
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	4,70	4,73	4,65
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,76	1,76	1,76
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	7,16	7,16	7,16
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	3,078	3,078	3,078
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1450	1450	1450
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	11,8	11,8	11,8
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	16,3	16,3	16,3
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	111	135	122
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	51×2,5	44,5×2,5	44,5×2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	21	21	24
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133×4	133×4	133×4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4100	4100	4100
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	35×4	35×4	35×4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,02	2,02	2,02
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,964×1,028	1,964×1,028	1,964×1,028
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs.-+ Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	10,50	10,50	10,50
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	33,81	33,81	38,64
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	65,77	68,68	62,07
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	99,58	102,49	100,71
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	110,08	112,99	111,21
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	33,68	33,68	38,50
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,48	9,76	9,59
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	5,20	5,20	5,20

# Tenderlokomotiven

75

1	2	3	4	5	6	7
Ifd	Baureihe			75°	75°	75°
Nr	Bauart	Abk	Dim	T 5 (wü)	T 5 (wü)	T 5 (wü)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m²/t	5,37	5,23	6,07
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m³/m²	1,52	1,52	1,52
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	4000	4000	4000
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	8700	8700	8700
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	12 200	12 200	12 200
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	—	—	—
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	52,5	52,0	54,9
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	43,9	44,9	46,5
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	57,8	57,2	60,1
45	Vorräte	(W+B)	t	11,7	14,0	14,0
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	69,5	71,2	74,1
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	65,6	66,5	69,4
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	5,70	5,84	6,07
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	12,4 <sup>60</sup>	12,8 <sup>60</sup>	13,4 <sup>60</sup>
	2. Achse	2 Q	t	14,6	14,9	15,4
	3. Achse	2 Q	t	14,6 <sup>10</sup> ○	15,0 <sup>10</sup> ○	15,5 <sup>10</sup> ○
	4. Achse	2 Q	t	14,7	15,0	15,6
	5. Achse	2 Q	t	13,2 <sup>60</sup>	13,5 <sup>60</sup>	14,2 <sup>60</sup>
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	65,7	64,3	68,3
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m²/t	1,90	1,98	1,85
52	Wasserkasteninhalt	W	m³	8,4	10	10
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	3,3	4	4
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 880	R 890	R 880
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	10 100	10 100	10 100
56	Befahr b Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	140
57	Befahr b Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmmer	—	—	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	L	(L) <sup>1</sup>	(L) <sup>1</sup>
61	Bremse	—	—	W mit Z	W mit Z	W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1910	1912	1914
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	64 465	64 980	72 240
64	Urheberfirma	—	—	MF	MF	MF
65	Zeichnung	—	—	Esslingen	Esslingen	Esslingen

<sup>1)</sup> Z T Druckluft-, z T Dampfläutewerk.

## d) Schnellzug- und Personenzug-

I	2	3	4	5	6	7	8
lfd	Baureihe			75 <sup>1</sup>	75 <sup>1-2</sup>	75 <sup>2</sup>	75 <sup>2-3</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	VIB <sup>1-8</sup> (bad)	VIB <sup>6-7</sup> (bad)	VIB <sup>9-10</sup> (bad)	VIB <sup>9-11</sup> (bad)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1'C1'n2	1'C1'n2	1'C1'n2	1'C1'n2
2	Betriebsnummer ab	—	—	75 101	75 191	75 221	75 261
	Trieb- und Laufwerk:						
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	80/80	80/80	80/80	80/80
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	435	435	435	435
5	Kolbenhub	s	mm	630	630	630	630
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1480	1480	1480	1480
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	990	990	990	990
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	990	990	990	990
	Steuerung:						
8	Art und Lago	—	—	Ha	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	Flach-schieber	Flach-schieber	Flach-schieber	Flach-schieber
	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	13	13	13	13
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	4,35	4,63	4,63	4,83
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,80	1,71	1,71	1,71
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	7,15	6,40	6,40	6,40
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	2,341	2,341	2,341	2,341
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm	—	—	—	—
16	Größter Kesselnenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1380	1380	1380	1380
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	14,5	14,5	14,5	14,5
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	18,7	18,7	18,7	18,7
	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	189	185	185	189
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	51×2,5	51×2,5	51×2,5	51×2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	—	—	—	—
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	—	—	—	—
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4050	4050	4050	4050
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	—	—	—	—
	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	1,92	1,92	1,92	1,92
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,871 × 1,024	1,871 × 1,024	1,871 × 1,024	1,871 × 1,024
	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	8,00	8,00	8,25	8,70
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	—	—	—	—
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	110,62	108,27	108,27	110,62
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	110,62	108,27	108,27	110,62
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	118,62	116,27	116,52	119,32
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>Ül</sub>	m <sup>2</sup>	—	—	—	—
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	13,83	13,53	13,12	12,72
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	4,17	4,17	4,30	4,53

# Tenderlokomotiven

77

1	2	3	4	5	6	7	8
lfd	Baureihe			75 <sup>1</sup>	75 <sup>1-2</sup>	75 <sup>2</sup>	75 <sup>2-3</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	VIIb <sup>1-4</sup> (bad)	VIIb <sup>4-7</sup> (bad)	VIIb <sup>8-9</sup> (bad)	VIIb <sup>10-11</sup> (bad)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	—	—	—	—
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,22	1,22	1,22	1,22
	u Verbrennungskammer						
	: Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R						
	Achsstände:						
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3400	3400	3400	3400
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	8400	8400	8400	8400
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	11 760	11 760	11 764	12 144
41	Länge über Puffer (L + T)	l <sub>P</sub>	mm	—	—	—	—
	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	49,9	49,5	49,6	51,8
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	42,2	42,2	42,2	42,3
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	55,3	54,2	54,3	57,3
45	Vorräte	(W+B)	t	10,0	10,0	10,0	10,0
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	65,3	64,2	64,3	67,3
47	Lokdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	62,0	60,9	61,0	64,0
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :l <sub>P</sub>	q	t/m	5,55	5,46	5,47	5,54
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	11,0 <sup>60(65)<sup>1</sup></sup> ↔	10,1 <sup>60</sup> ↔	10,2 <sup>60</sup> ↔	12,1 <sup>62</sup> ↔
	2. Achse	2 Q	t	13,4	13,3	13,3	14,0
	3. Achse	2 Q	t	14,4 <sup>10</sup> ○	14,5 <sup>10</sup> ○	14,5 <sup>10</sup> ○	14,5 <sup>10</sup> ○
	4. Achse	2 Q	t	14,4	14,4	14,4	13,8
	5. Achse	2 Q	t	12,1 <sup>60(65)<sup>1</sup></sup> ↔	11,9 <sup>60</sup> ↔	11,9 <sup>60</sup> ↔	12,9 <sup>62</sup> ↔
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	102,4	100,4	100,6	106,1
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,15	2,15	2,15	2,08
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	7	7	7	7
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	3	3	3	3
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 540	R 540	R 540	R 540
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>t</sub>	kg	8380	8380	8380	8380
56	Befahr <sub>b</sub> Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	100	100
57	Befahr <sub>b</sub> Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutwerk	—	—	(L)	(L)	(L)	(L)
61	Bremse	—	—	W mit Z	W mit Z	W mit Z	W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1900	1904	1907	1921
63	Erster Beschaffungspreis	Mark	64 225	58 990	65 700	—	—
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	—	Krauß-Maffei	—
65	Zeichnung	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Lok 75 101—114: 65 mm Seitenverschiebbarkeit.

## d) Schnellzug- und Personenzug-

I	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			75 <sup>4</sup>	75 <sup>10-11</sup>	78 <sup>0-5</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	VIe <sup>1-7</sup> (bad)	VIe <sup>8-9</sup> (bad)	T 18 (pr)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' C 1' h 2	1' C 1' h 2	2' C 2' h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	75 402	75 1001	78 001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	90/90	90/90	100/100 <sup>1)</sup>
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	540	540	560
5	Kolbenhub	s	mm	640	640	680
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1600	1600	1650
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	990	990	1000
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	990	990	1000
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	220	220	220
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	12	12	12
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	5,29	5,29	5,65
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,60	1,60	2,87
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	7,04	7,04	8,51
14	Feuerrauminhalt von Feuer- büchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	3,075	3,075	3,870
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1500	1500	1498
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	12,9	12,9	17,9
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	15,3	15,3	23,4
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	101	101	134
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	51×2,5	51×2,5	44,5×2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	22	22	24
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133×4	133×4	133×4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4100	4100	4700
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	38×4	38×4	38×4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,12	2,12	2,35
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,074×1,022	2,074×1,022	2,427×0,968
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuer- büchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	9,96	9,96	13,04
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	35,42	35,42	44,30
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	59,84	59,84	78,15
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	95,26	95,26	122,45
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	105,22	105,22	135,49
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>Ü</sub>	m <sup>2</sup>	43,02	43,02	49,20
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,56	9,56	9,39
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	4,70	4,70	5,55

<sup>1)</sup> 78 001—010 nur 90/90 km/h.

# Tenderlokomotiven

79

1	2	3	4	5	6	7
lfd Nr	Baureihe Bauart	Abk	Dim	Vlc <sup>1-7</sup> (bad)	Vlc <sup>8-9</sup> (bad)	T 18 (pr)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	7,17	7,17	6,37
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,45	1,45	1,65
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	4000	4000	4100
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	8900	8900	11 700
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	12 700	12 700	14 800
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>dP</sub>	mm	—	—	—
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	56,1	59,3	83,2
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	47,8	50,6	51,1 <sup>2)</sup>
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	61,7	65,0	89,5
45	Vorräte	(W+B)	t	14,5	14,5	16,5
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	76,2	79,5	106,0
47	Lokdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	71,4	74,7	100,5
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	6,00	6,26	7,16
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,2 ↔ <sup>65</sup>	14,3 ↔ <sup>65</sup>	13,75 } <sup>40</sup>
	2. Achse	2 Q	t	15,8	16,8	13,75 } <sup>40</sup>
	3. Achse	2 Q	t	16,4 <sup>13</sup> ○	17,0 <sup>13</sup> ○	16,9
	4. Achse	2 Q	t	15,6	16,8	17,1 <sup>15</sup> ○
	5. Achse	2 Q	t	14,2 ↔ <sup>65</sup>	14,6 ↔ <sup>65</sup>	17,1
	6. Achse	2 Q	t	—	—	13,7 } <sup>40</sup>
	7. Achse	2 Q	t	—	—	13,7 } <sup>40</sup>
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> : N <sub>i</sub>	kg/PS	78,1	82,3	78,5
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,71	1,62	1,51
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	10,0	10,0	12,0
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	4,5	4,5	4,5
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 790	R 790	V 1140
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	11 200	11 200	11 500
56	Befahrh Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	180
57	Befahrh Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	—	—	Druck- luft-L
61	Bremse	—	—	W mit Z	W mit Z	K mit Z W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1914	1920	1912
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	76 190	111 915	101 100
64	Urheberfirma	—	—	Krupp	Krupp	Borsig LW
65	Zeichnung	—	—	—	—	XIV 4 d 1u2

<sup>2)</sup> Veränderlich.

## d) Schnellzug- und Personenzug-

1	2	3	4	5		
lfd Nr	Baureihe Bauart	Abk	Dim	UmgebP8(pr)		
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	2' C 2' h 2		
2	Betriebsnummer ab	—	—	781001/1002		
	Trieb- und Laufwerk:			60		
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	100/100		
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	575		
5	Kolbenhub	s	mm	630		
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1750		
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1000		
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1000		
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha		
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	220		
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	12		
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	6,50		
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,10		
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	9,57		
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	4,520		
15	Länge der Verbrennungskammer	lv <sub>k</sub>	mm	—		
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1600		
17	Kesselleergew, ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	18,6		
18	Kesselleergew, mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	24,3		
	Rohre:			119		
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	123		
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	51 × 2,5		
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	26		
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4		
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4700		
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	38 × 4		
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,58		
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,635 × 0,978		
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	14,47		
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	47,99		
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	89,54	89,54	
30	Rohrrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	131,53	131,53	
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	146,00	146,00	
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	58,90		
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,09	9,09	
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	5,61		



1	2	3	4	5	6	7	8
lfd Nr	Baureihe Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1950	
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	C h 2	D h 2	E h 2	
2	Betriebsnummer ab	—	—	80 001	81 001	82 001	
	Trieb- und Laufwerk:						
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	45/45	45/45	70/70	
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	450	500	600	
5	Kolbenhub	s	mm	550	550	660	
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1100	1100	1400	
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	—	—	—	
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	—	
	Steuerung:						
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha	
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>s</sub>	mm	220	220	300	
	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	14	14	14	
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,23	4,40	6,30	
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	0,97	1,03	1,70	
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	4,06	5,98	8,30	
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>FB</sub> + F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	1,810	2,440	4,260	
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm	—	—	—	
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1471	1500	1572	
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	9,9	11,9	15,7	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	12,7	15,3	18,2	
	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	114	114	113	
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	32	32	38	
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	118 × 4	118 × 4	118 × 4	
23	Rohrlängen zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	2500	3500	4000	
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>U<sub>r</sub></sub>	mm	30 × 3,5	30 × 3,5	30 × 3,5	
	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	1,54	1,82	2,39	
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,426 × 1,080	1,688 × 1,080	1,992 × 1,200	
	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	6,60	7,70	12,60	
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	27,65	38,70	52,53	
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	35,37	49,51	57,08	
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	63,02	88,21	109,61	
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	69,62	95,91	122,21	
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>a</sub>	m <sup>2</sup>	25,50	34,00	51,90	
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,55	11,47	8,70	
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	4,29	4,23	5,27	



1	2	3	4	5	6	7	8
lfd.	Baureihe				84 Drilling <sup>1)</sup>	84 Zwilling <sup>2)</sup>	
Nr.	Bauart	Abk.	Dim.		Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—		1'E 1'h 3	1'E 1'h 2	1'E 1'h 3
2	Betriebsnummer ab	—	—		84 001/002	84 003/004	85 001
	Trieb- und Laufwerk:				uab 84 005		
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h		80/80 <sup>3)</sup>	70/70	80/80
4	Zylinderdurchmesser	d	mm		3 × 500 <sup>4)</sup>	600	3 × 600
5	Kolbenhub	s	mm		660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm		1400	1400	1400
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm		850	850	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm		850	850	850
	Steuerung:						
8	Art und Lage	—	—		Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>s</sub>	mm		220	300	300
	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>		16 <sup>5)</sup>	20 <sup>6)</sup>	14
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>		7,40	7,40	7,00
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>		3,25	3,25	3,00
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>		10,80	10,80	10,45
14	Feuerrauminhalt von Feuer- büchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>		4,468	4,468	5,400
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm		—	—	—
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm		1900	1900	1800
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t		21,1	21,1	21,8
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t		30,5	30,5	28,2
	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck		158	158	155
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm		51 × 2,5	51 × 2,5	51 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck		48	48	41
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm		133 × 4	133 × 4	133 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm		4700	4700	4700
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm		38 × 4	38 × 4	38 × 4
	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>		3,76	3,76	3,55
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m		2,400 × 1,570	2,400 × 1,570	2,412 × 1,472
	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuer- büchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>		14,20	14,20	15,00
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>		88,59	88,59	75,67
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>		107,31	107,31	105,28
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>		195,90	195,90	180,95
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>		210,10	210,10	195,95
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>						
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>		85,00	85,00	72,50
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—		13,80	13,80	12,06
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—		3,78	3,78	4,23
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R						

<sup>1)</sup> Lok mit Schwartzkopff-Eckhardt-Drehgestellen. <sup>2)</sup> Lok mit zahnradgekuppelten Endachsen (Luttermöller). <sup>3)</sup> Für Lok 84 001/002 ist V = 70/70 km/h. <sup>4)</sup> Für Lok 84 001/002 ist d = 3 × 480 mm. <sup>5)</sup> Lok 84 001/002 ursprünglich I<sub>K</sub> = 20 kg/cm<sup>2</sup> (später auf 16 kg/cm<sup>2</sup> herabgesetzt). <sup>6)</sup> Auf 16 kg/cm<sup>2</sup> herabgesetzt.



I	2	3	4	5	6	7
lfd Nr	Baureihe			86 <sup>1)</sup> Einheitslok 1925	86 <sup>2)</sup> Einheitslok 1925	87 <sup>3)</sup> Einheitslok 1925
	Bauart	Abk	Dim			
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' D 1' h 2	1' D 1' h 2	E h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	86 001—292 <sup>4)</sup> 297—335	86 293—296 und ab 86 336	87 001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	70/70 <sup>5)</sup>	80/80	45/45
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	570	570	600
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	550
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1400	1400	1100
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	850	850	—
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	850	850	—
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	300	300	300
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	P <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	14	14	14
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	5,10	5,10	5,10
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,10	2,10	2,10
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	8,20	8,20	8,20
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>FB</sub> +F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	3,170	3,170	3,170
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1500	1500	1500
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	13,7	12,6	13,1
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	17,9	16,8	17,2
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stek	110	110	110
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5×2,5	44,5×2,5	44,5×2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stek	26	26	26
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133×4	133×4	133×4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4500	4500	4500
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	38×4	38×4	38×4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,39	2,39	2,39
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,208×1,080	2,208×1,080	2,208×1,080
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchse + Verbrennungskammer	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	10,00	10,00	10,00
	Heizfläche = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub>					
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	45,95	45,95	45,95
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	61,42	61,42	61,42
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	107,37	107,37	107,37
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	117,37	117,37	117,37
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	47,00	47,00	47,00
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	10,74	10,74	10,74
34	Strahlungsfäch.-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	4,18	4,18	4,18
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R					

<sup>1)</sup> Lok mit Bisselgestellen. <sup>2)</sup> Lok mit Krauß-Helmholtz-Lenkgestellen. <sup>3)</sup> Lok mit zahnradgekuppelten Endachsen (Luttermöller). <sup>4)</sup> Lok 86 001—016 mit Gegendruckbremse. <sup>5)</sup> Ab Lok 86 234 V = 80/80 km/h.



## e) Güterzug-

lfd Nr	2	3	4	5	6	7
	Baureihe			89° <sup>1)</sup>	89° <sup>2)</sup>	
	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	C n 2	C h 2	
2	Betriebsnummer ab	—	—	89 001—003	89 004	
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	45/45	45/45	
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	420	420	
5	Kolbenhub	s	mm	550	550	
6	Treib. u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1100	1100	
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	—	—	
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	180	180	
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	14	14	
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,09	2,71	
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,17	1,17	
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	4,65	4,65	
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	1,640	1,640	
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	
16	Größter Kesselnondurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1372	1372	
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	7,3	7,4	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	9,3	10,2	
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	219	100	
20	Heizrohdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	—	28	
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	—	118 × 4	
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	2800	2800	
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	—	30 × 3,5	
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	1,42	1,42	
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,305 × 1,090	1,305 × 1,090	
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs-+Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	6,11	6,02	
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	—	27,09	
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	76,09	34,75	
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	76,09	61,84	
31	Verdampfungsheizfläche $H_v = H_{vs} + H_{vb} = H_{Fb} + H_{Vk} + H_{Rr} + H_{Hr}$	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	82,20	67,86	
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	—	24,10	
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	12,45	10,27	
34	Strahlungsflächen-Verhältnis $φ_S = H_{vs}:R$	φ <sub>S</sub>	—	4,30	4,24	

<sup>1)</sup> Naßdampflok. <sup>2)</sup> Heißdampflok.

# Tenderlokomotiven

89

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			89° 1)	89° 2)	
Nr	Bauart	Abk	Dim	Einheitslok 1925	Einheitslok 1925	
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>ü</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	—	6,23	
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,15	1,15	
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3300	3300	
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	3300	3300	
39	gesamter Achsstand v L + T	a <sub>(L+T)g</sub>	mm	—	—	
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	9600	9600	
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	—	—	
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	35,3	36,2	
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	45,8	46,6	
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	38,7	39,2	
45	Vorräte	(W+B)	t	7,1	7,4	
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	45,8	46,6	
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	43,4	44,1	
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	4,77	4,85	
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	15,2	15,5	
	2. Achse	2 Q	t	15,3	15,5	
	3. Achse	2 Q	t	15,3	15,6	
	4. Achse	2 Q	t	—	—	
	5. Achse	2 Q	t	—	—	
	6. Achse	2 Q	t	—	—	
	7. Achse	2 Q	t	—	—	
	8. Achse	2 Q	t	—	—	
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> : N <sub>i</sub>	kg/PS	120,9	74,7	
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,12	1,71	
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	4,5	4,8	
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	2,6	2,6	
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	V 320	V 525	
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	9880	9880	
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	
58	Vorwärmer	—	—	—	—	
59	Heizung	—	—	—	—	
60	Lätewerk	—	—	Druckluft-L	Druckluft-L	
61	Bremse	—	—	K	K	
62	1. Baujahr	—	—	1934	1934	
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	68 700	71 600	
64	Urheberfirma	—	—	DLV	DLV	
65	Zeichnung	—	—	Fld 1.01 BI 024	Fld 1.01 BI 024	



# Tenderlokomotiven

91

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			89 <sup>a</sup>	89 <sup>b</sup>	89 <sup>c</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	D II (bay)	R 3/4 (bay)	R 3/4 (bay)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>d</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	—	—	—
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (FF <sub>b</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,05	1,05	1,05
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	af	mm	3700	3700	3700
38	gesamter Achsstand	ag	mm	3700	3700	3700
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	9413	9410   9450	9974
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>0</sub> P	mm	—	—	—
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L</sub>	t	35,1	35,1   35,6	37,6
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>LR</sub>	t	44,8	44,8   45,3	47,6
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	38,6	38,6   39,1	41,5
45	Vorräte	(W+B)	t	6,2	6,2   6,2	6,1
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	44,8	44,8   45,3	47,6
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	42,7	42,7   43,2	45,6
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	4,76	4,76   4,81	4,77
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,6	14,6   15,1	15,1
	2. Achse	2 Q	t	15,1 <sup>10</sup> ○	15,1 <sup>10</sup> ○   15,1 <sup>10</sup> ○	16,2 <sup>10</sup> ○
	3. Achse	2 Q	t	15,1	15,1   15,1	16,3
	4. Achse	2 Q	t	—	—	—
	5. Achse	2 Q	t	—	—	—
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	89,8	89,8   90,9	96,5
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,32   2,30	2,30   2,27	2,13
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	5,0	5,0	5,0
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	1,2	1,2	1,1
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 430	R 430	R 430
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	8500	8500	8500
56	Befahr b Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	100
57	Befahr b Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Lüttewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	Hd	W mit Z	W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1898	1898   1913	1921
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	38 600	38 600   39 500	Krauß-Maffei
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei
65	Zeichnung	—	—			



I lfd Nr	2	3	4	5	6	7
	Baureihe			8970-75		
	Bauart	Abk	Dim	T 3 (pr)		
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>ü</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	—		
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>rb</sub> + F <sub>yk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	0,82		
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3000		
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	3000		
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—		
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	8780		
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	—		
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	26,2		
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>LR</sub>	t	35,9		
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	28,9		
45	Vorräte	(W+B)	t	7,0		
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	35,9		
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	33,6		
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	4,17		
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	12,0		
	2. Achse	2 Q	t	11,9	5	O
	3. Achse	2 Q	t	12,0		
	4. Achse	2 Q	t	—		
	5. Achse	2 Q	t	—		
	6. Achse	2 Q	t	—		
	7. Achse	2 Q	t	—		
	8. Achse	2 Q	t	—		
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> :N <sub>1</sub>	kg/PS	99,7		
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,93		
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	5		
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	2		
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 290		
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	5880		
56	Befahrh Bogenlaufhalbmesser	R	m	100		
57	Befahrh Ablaufberghalbmesser	—	m	300		
58	Vorwärmer	—	—	—		
59	Heizung	—	—	—		
60	Läutewerk	—	—	—	L	
61	Bremse	—	—	—	Hd	
62	1. Baujahr	—	—	—		
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	—	O & K	
64	Urheberfirma	—	—	—	III 4e	
65	Zeichnung	—	—	—		



# Tenderlokomotiven

95

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			91 <sup>3-18</sup>	92 <sup>2-3</sup>	92 <sup>5-10</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	T 9 <sup>3</sup> (pr)	X b <sup>7</sup> (bad)	T 13 (pr)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>d</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	—	—	—
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,30	1,28	1,30
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	1650	2900	3650
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	6000	4350	5275
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T) <sub>S</sub>	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	10 700	10 694	11 100
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	—	—	—
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>L</sub>	t	46,5	43,9	46,0
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>LR</sub>	t	45,0	58,1	59,9
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>LD(o)</sub>	t	50,9	48,1	50,4
45	Vorräte	(W+B)	t	9,0	10,0	9,5
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>LV</sub>	t	59,9	58,1	59,9
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>LD</sub>	t	56,9	54,8	56,7
48	Metergewicht G <sub>LV</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	5,60	5,43	5,40
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	14,9 <sup>20</sup> ↔	13,4	15,5
	2. Achse	2 Q	t	14,9 <sup>27</sup> ↔	14,8 <sup>26</sup> ↔	13,9 <sup>10</sup> ○
	3. Achse	2 Q	t	15,6 <sup>15</sup> ○	15,0	15,4
	4. Achse	2 Q	t	14,5	14,9 <sup>25</sup> ↔	15,1 <sup>21</sup> ↔
	5. Achse	2 Q	t	—	—	—
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>LD(o)</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	115,7	96,2	100,8
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>V</sub> :G <sub>LD(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,04	2,26	2,23
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	7,0	7,0	7,0
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	2,0	3,0	2,5
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 440	R 500	R 500
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	9070	11 980	11 520
56	Befahrh Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	100	140
57	Befahrh Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	—	Hrv	—
60	Läutewerk	—	—	—	—	—
61	Bremse	—	—	Hd	W mit Z	K <sup>1)</sup> Hd W
62	1. Baujahr	—	—	1901	1921	1910
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	51 000	—	57 200
64	Urheberfirma	—	—	Schichau	Krupp	Schichau
65	Zeichnung	—	—	III 4 <sup>1</sup>	—	III 4 <sup>q</sup>

<sup>1)</sup> Mit Flachschieber.



# Tenderlokomotiven

97

1	2	3	4	5	6	7	8
lfd	Baureihe			92 <sup>20</sup>	92 <sup>20</sup>	92 <sup>20</sup>	92 <sup>20</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	R $\frac{4}{4}$ (bay)	R $\frac{4}{4}$ (bay)	R $\frac{4}{4}$ (bay)	R $\frac{4}{4}$ (bay)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>d</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	—	—	—	—
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,352	1,352	1,352	1,352
	Achsstände:						
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3000	3000	3000	3000
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	4500	4500	4500	4500
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	10 840	10 840	11 042	11 100
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>P</sub>	mm	—	—	—	—
	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	51,2	52,5	52,7	53,8
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	65,0	66,9	66,9	70,0
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	55,8	57,35	57,55	58,8
45	Vorräte	(W+B)	t	9,2	9,55	9,35	11,2
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	65,0	66,9	66,9	70,0
47	Lokdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	61,9	63,7	63,8	66,3
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>P</sub>	q	t/m	6,00	6,17	6,06	6,31
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	16,2	16,9	16,4	16,4
	2. Achse	2 Q	t	16,2 $\leftrightarrow$	16,8 $\leftrightarrow$	16,7 $\leftrightarrow$	16,5 $\leftrightarrow$
	3. Achse	2 Q	t	16,4	16,7	16,9	18,5
	4. Achse	2 Q	t	16,2 $\leftrightarrow$	16,5 $\leftrightarrow$	16,9 $\leftrightarrow$	18,6 $\leftrightarrow$
	5. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind. Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	97,9	100,6	101,0	103,2
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,22	2,16	2,15	2,10
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	7,5	7,60	7,60	9,0
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	1,7	1,95	1,75	2,2
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 570	R 570	R 570	R 570
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	14 410	14 410	14 410	14 410
56	Befahrh. Bogenlaufaufhalbmesser	R	m	100	100	100	100
57	Befahrh. Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	H	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	L	L	L	—
61	Bremse	—	—	W	W mit Z	W mit Z	W mit Z
62	I. Baujahr	—	—	1913	1918	1919	1924
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	51 000	128 000	125 000	—
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei
65	Zeichnung	—	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			93 <sup>a-4</sup>	93 <sup>b-12</sup>	94 <sup>c</sup>
Nr	Bauart	Abk.	Dim	T 14 (pr)	T 14 <sup>d</sup> (pr)	Tn (wü)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' D 1' h 2	1' D 1' h 2	E h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	93 001	93 501	94 101
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	65/65	70/70	50/50
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	600	600	500
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	560
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1350	1350	1150
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	1000	1000	—
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	1000	1000	—
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	220	220	250
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	PK	kg/cm <sup>2</sup>	12	12	13
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	5,55	5,55	4,20
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,83	2,83	1,65
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	9,53	9,53	6,45
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	3,960	3,960	3,078
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1500	1500	1450
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	17,9	17,9	11,6
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	22,0	22,0	15,4
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	111	111	29
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	26	26	118
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	70 × 3
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4700	4700	3500
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	22 × 3
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,49	2,49	2,02
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,621 × 0,950	2,621 × 0,950	1,964 × 1,028
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbronnungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	13,89	13,89	10,38
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	47,99	47,99	83,04
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	64,74	64,74	12,60
30	Rohrrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	112,73	112,73	95,64
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	126,62	126,62	106,02
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>Ü</sub>	m <sup>2</sup>	50,28	50,28	57,20
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	8,12	8,12	9,21
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	5,58	5,58	5,14

# Tenderlokomotiven

99

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			93 <sup>0-4</sup>	93 <sup>5-12</sup>	94 <sup>1</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	T 14 (pr)	T 14 <sup>1</sup> (pr)	Tn (wü)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>a</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	6,97	6,97	9,47
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>FrB</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,59	1,59	1,52
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	af	mm	4500	4500	2580
38	gesamter Achsstand	ag	mm	9300	9300	5160
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	13 800	14 500	11 020
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>dP</sub>	mm	—	—	—
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	76,7	79,6	79,35
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	63,4	70,0	67,90
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	82,6	85,5	85,25
45	Vorräte	(W+B)	t	15,0	18,5	15,75
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	97,6	104,0	101,00
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	92,6	97,8	95,75
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	7,07	7,17	6,97
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	17,3 <sup>30</sup> ↔	14,9 <sup>80</sup> ↔	15,7 <sup>80</sup> ↔
	2. Achse	2 Q	t	16,7	15,7	16,1
	3. Achse	2 Q	t	15,7 <sup>15</sup> ○	17,5 <sup>15</sup> ○	16,3 <sup>15</sup> ○
	4. Achse	2 Q	t	14,2 <sup>15</sup> ○	18,4 <sup>15</sup> ○	17,6 <sup>15</sup> ○
	5. Achse	2 Q	t	16,8	18,4	17,9
	6. Achse	2 Q	t	16,9 <sup>30</sup> ↔	19,1 <sup>80</sup> ↔	17,4 <sup>80</sup> ↔
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> : Ni	kg/PS	82,6	85,5	85,25
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgeschwicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,53	1,48	1,50
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	11	14,0	11,25
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	4	4,5	4,50
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 1000	R 1000	R 770
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	16 900	16 900	12 660
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	180	140	100
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmmer	—	—	OV	OV	—
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Lüttwerk	—	—	(L)	(L)	L
61	Bremse	—	—	K mit Z	K mit Z	W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1914	1918	1921
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	81 670	135 800	MF
64	Urheberfirma	—	Schichau	Schichau		Esslingen
65	Zeichnung	—	—			

<sup>1</sup>) Bei 14 m<sup>3</sup> Wasservorrat. <sup>2</sup>) Bei 11,25 m<sup>3</sup> Wasservorrat (hinterer Wasserkasten abgeschaltet u Verbindungsrohr, Krümmer usw ausgebaut).

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			94 <sup>2-4</sup>	94 <sup>5-18</sup>	95 <sup>0</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	T 16 (pr)	T 16 <sup>1</sup> (pr)	T 20 (pr)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	E h 2	E h 2	I' E I' h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	94 201	94 501	95 001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	40/40 <sup>1)</sup>	60/60	65/65
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	610	610	700
5	Kolbenhub	s	mm	660	660	660
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1350	1350	1400
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	—	—	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	850
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	220 <sup>2)</sup>	220	220 <sup>3)</sup>
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	PK	kg/cm <sup>2</sup>	12	12	14
11	Wasserraum des Kessels	WK	m <sup>3</sup>	5,43	5,41	8,50
12	Dampfraum des Kessels	DK	m <sup>3</sup>	2,54	2,20	3,10
13	Verdampfungswasseroberfläche	OW	m <sup>2</sup>	8,26	8,08	10,00
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>FB</sub> +F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	3,470	3,460	6,460
15	Länge der Verbrennungskammer	lvk	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1500	1500	1860
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	16,8	16,8	25,8
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	20,8	20,8	31,6
	Rohre:			4)      5)		
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	152   150	137	218
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5×2,5	44,5×2,5	44,5×2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	21	22	34
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133×4	133×4	133×4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	4500	4500	4500
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	38×4	38×4	38×4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	2,22	2,24	4,30
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	2,289×0,968	2,316×0,968	2,812×1,528
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchse-+ Verbrennungskammer-Heizfläche = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	12,15	11,61	17,00
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	37,11	38,88	60,08
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	84,88   83,76	76,50	121,73
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	121,99   120,87	115,38	181,81
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	134,14   133,02	126,99	198,81
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	41,40	45,27	62,50
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	10,04   9,95	9,94	10,69
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	5,47	5,18	3,95

<sup>1)</sup> V = 60/60 km/h nach Änderung des Laufwerkes zulässig. <sup>2)</sup> Zum Teil mit 200 mm Ø. <sup>3)</sup> Zum Teil mit 300 mm Ø.<sup>4)</sup> Werte für Rohrteilung: 21 Rauchrohre und 152 Heizrohre. <sup>5)</sup> Werte für Rohrteilung: 21 Rauchrohre und 150 Heizrohre.

# Tenderlokomotiven

101

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			94 <sup>a-c</sup>	94 <sup>d-e</sup> -18	95 <sup>f</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	T 16 (pr)	T 16 <sup>1</sup> (pr)	T 20 (pr)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>u</sub> :D	m <sup>2</sup> /t m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	5,41 <sup>4)</sup>   5,46 <sup>5)</sup> 1,56	6,25 1,54	5,52 1,50
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R					
37	Achsstände:					
38	fester Achsstand	af	mm	4350	4350	3300
39	gesamter Achsstand	ag	mm	5800	5800	11 900
40	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—
41	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	12 500	12 660	15 100
	Länge über Puffer (L + T)	l <sub>üP</sub>	mm	—	—	—
42	Gewichte:					
43	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	60,2   60,3	68,1	102,7
44	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	75,6   76,2	84,9	95,3
45	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	66,6   66,7	73,9	111,4
46	Vorräte	(W+B)	t	9,0   9,5	11,0	16,0
47	Lokgesamtgewicht	G <sub>Lv</sub>	t	75,6   76,2	84,9	127,4
	mit vollen Vorräten					
48	Lokdienstgewicht	G <sub>Ld</sub>	t	72,6   73,0	81,2	122,1
49	mit 2/3 Vorräten					
50	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	6,05   6,10	6,71	8,44
51	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	15,5 ↔ 14,8	16,7 ↔ 26	15,1 ↔ 125
	2. Achse	2 Q	t	14,5   15,6	16,6	19,5 ↔ 30
	3. Achse	2 Q	t	16,5 ○ 15,4	17,2 ○ 10	19,3
	4. Achse	2 Q	t	14,4 ↔ 14,9	17,2 ↔ 25	19,4 ○ 15
	5. Achse	2 Q	t	14,7   15,5	17,2	18,5
	6. Achse	2 Q	t	—	—	18,6 ↔ 30
	7. Achse	2 Q	t	—	—	17,0 ↔ 125
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
52	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o):Ni</sub>	kg/PS	62,2   62,3	69,1	68,8
53	Verdampfungsheizfl.:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	2,01	1,72	1,78
54	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	7,0   7,0	8,0	12,0
55	Kohlenkasteninhalt	B	t	2,0   2,5	3,0	4,0
56	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 1070	— 1070	V 1620
57	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	17 460	17 460	25 870
58	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	140	140	140
59	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
60	Vorwärmer	—	—	OV	OV	OV
61	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
	Läutewerk	—	—	L	L	L
	Bremse	—	—	K mit Z <sup>7)</sup>	K mit Z	K mit Z
				W mit Z	W mit Z <sup>8)</sup>	
62	1. Baujahr	—	—	1907	1914	1922
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	72 000	77 700	165 000
64	Urheberfirma	—	—	Schichau	Schichau	Borsig LW
65	Zeichnung	—	—	XIV 4c 1 u 2	XIV 4f	

<sup>a)</sup> Gewichte nach Erhöhung des Kohlenvorrates auf 2,5 t. <sup>7)</sup> Mit Flachschieber. <sup>8)</sup> Lok mit Gestängebauart Tr 1913 und Tr 1915 mit Gegendruckbremse ausgerüstet.

1	2	3	4
lfd	Baureihe		
Nr.	Bauart	Abk	Dim
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—
2	Betriebsnummer ab	—	—
	Trieb- und Laufwerk:		
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h
4	Zylinderdurchmesser	d	mm
5	Kolbenhub	s	mm
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm
	Steuerung:		
8	Art und Lage	—	—
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm
	Kessel:		
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm
16	Größter Kesselnennndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t
	Rohre:		
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm
	Rost:		
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m
	Heizflächen:		
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Mr</sub>	m <sup>2</sup>
29	Heizrohrfläche	H <sub>HR</sub>	m <sup>2</sup>
30	Rohrheizfläche = H <sub>Mr</sub> + H <sub>HR</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Mr</sub> + H <sub>HR</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—

1	2	3	4	
Ifd	Baureihe			
Nr	Bauart	Abk	Dim	
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <u>ü</u> :D	m <sup>2</sup> /t	
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	
37	Achsstände: fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	
40	Länge der Lok	L <sub>L</sub>	mm	
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	
42	Gewichte: Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	
45	Vorräte	(W+B)	t	
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	
47	Lokdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>üP</sub>	q	t/m	
49	Achslast: 1. Achse 2. Achse 3. Achse 4. Achse 5. Achse 6. Achse 7. Achse 8. Achse	2 Q 2 Q 2 Q 2 Q 2 Q 2 Q 2 Q 2 Q	t t t t t t t t	
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> : N <sub>l</sub>	kg/PS	
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	
58	Vorwärmer	—	—	
59	Heizung	—	—	
60	Läutewerk	—	—	
61	Bremse	—	—	
62	1. Baujahr	—	—	
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	
64	Urheberfirma	—	—	
65	Zeichnung	—	—	

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			97 <sup>1</sup>	97 <sup>1</sup>	97 <sup>5</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Ptz L <sup>3/4</sup> (bay)	Ptz L <sup>3/4</sup> (bay)	E + 1 Z (wü)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	C l' h 2 (4 v)	C l' h 2 (4 v)	E h 2 (4 v)
2	Betriebsnummer ab	—	—	97 101	97 104	97 501
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	45 / 45 12 / 12	45 / 45 12 / 12	60 / 60 10 / 10
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	2 × 460 460	2 × 480 480	2 × 560 560
5	Kolbenhub	s	mm	508	508	560
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1006	1006	1150
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	—	—	—
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	800	800	—
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	175	175	220
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	pK	kg/cm <sup>2</sup>	12	13	14
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	3,53	3,38	5,35
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,64	1,74	2,50
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	5,72	6,00	8,25
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>FB</sub> +F <sub>VK</sub>	m <sup>3</sup>	1,953	2,090	3,836
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>VK</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1286	1314	1478
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	9,3	9,8	13,1
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	12,9	13,5	17,5
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>HR</sub>	Stck	90	107	122
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>HR</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>RR</sub>	Stck	15	15	24
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>RR</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	127 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	3800	3800	4300
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>UR</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	35 × 3,5
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	1,85	2,02	2,50
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,412 × 1,312	1,550 × 1,300	2,450 × 1,020
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	6,87	7,50	12,60
	Heizfläche = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub>					
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	22,38	22,38	38,58
29	Heizrohrfläche	H <sub>HR</sub>	m <sup>2</sup>	42,44	50,45	65,10
30	Rohrheizfläche = H <sub>RR</sub> + H <sub>HR</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	64,82	72,83	103,68
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	71,69	80,33	116,28
	H <sub>V</sub> = H <sub>VS</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>FB</sub> + H <sub>VK</sub> + H <sub>RR</sub> + H <sub>HR</sub>					
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>U</sub>	m <sup>2</sup>	25,40	25,40	42,30
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>VS</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,44	9,71	8,23
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	3,71	3,71	5,04
	φ <sub>S</sub> = H <sub>VS</sub> :R					

# Lokomotiven

105

1	2	3	4	5	6	7
Ifd	Baureihe			97 <sup>1</sup>	97 <sup>1</sup>	97 <sup>5</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Ptz L <sup>3/4</sup> (bay)	Ptz L <sup>3/4</sup> (bay)	E + 1 Z (wü)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>u</sub> :D	m <sup>2</sup> /t m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	6,22 1,06	5,55 1,03	6,38 1,53
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R					
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	2330	2330	3200
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	5320	5320	5780
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T) <sub>g</sub>	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	10 490	10 640	11 870
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>uP</sub>	mm	—	—	—
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	48,3	50,4	59,2
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	46,2	46,7	74,9
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	52,2	54,2	64,9
45	Vorräte	(W+B)	t	5,6	5,7	10,0
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	57,8	59,9	74,9
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	55,9	58,0	71,6
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>uP</sub>	q	t/m	5,51	5,63	6,31
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	15,5	15,4	15,0 20
	2. Achse	2 Q	t	15,6	15,7	15,0
	3. Achse	2 Q	t	15,1 20	15,6 20	15,0 15
	4. Achse	2 Q	t	11,6 50	13,2 50	14,9
	5. Achse	2 Q	t	—	—	15,0 20
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> : Ni	kg/PS	98,5 (93,2) <sup>1</sup> )	91,9 (87,4) <sup>1</sup> )	78,2 (76,4) <sup>1</sup> )
51	Verdampfungsheizfl:Lokdienstgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,37	1,48	1,79
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	4,0	4,0	7,0
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	1,6	1,7	3,0
54	Indizierte Leistung	Ni	PS	R 530 (R 560)	R 590 (R 620)	R 830 (R 850)
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	10 160 (5080)	12 000 (6000)	17 200 (8600)
56	Befahrba Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	100
57	Befahrba Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmmer	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	L	L	Druckluft-L
61	Bremse	—	—	W <sup>2</sup> )	W <sup>2</sup> )	W mit Z <sup>2</sup> )
62	1. Baujahr	—	—	1912	1923	1923
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	60 000	—	98 000
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	M F
65	Zeichnung	—	—	—	—	Esslingen

<sup>1)</sup> Werte in Klammern unter Berücksichtigung der Verbundwirkung. <sup>2)</sup> Lok mit Gegendruckbremse.

lfd Nr	2 Baureihe Bauart	3 Abk	4 Dim	5	6
				98 <sup>3</sup>	98 <sup>4-5</sup>
				Pt L $\frac{2}{3}$ (bay)	D XI (bay)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	B h 2	C 1' n 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	98 301   98 310	98 431   98 539 —556
	Trieb- und Laufwerk:				
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	50/50	45/45
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	320	375
5	Kolbenhub	s	mm	400	508
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1006	1006
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	—	—
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	800
	Steuerung:				
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	108	Flachschieber
	Kessel:				
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	12	12
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,02	2,64
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	0,53	1,05
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	2,33	4,62
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	0,956	1,186
15	Länge der Verbrennungskammer	lv <sub>k</sub>	mm	—	—
16	Größter Kesselnennndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1000	1148
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	2,7	6,5
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	4,0	8,4
	Rohre:				
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	76	138
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	38 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	12	—
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	108 × 3,75	—
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	2200	3600
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	30 × 3,5	—
	Rost:				
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	0,60	1,34
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	0,880 × 0,682	1,320 × 1,016
	Heizflächen:				
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer-	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	3,05	4,98
	Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>				
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	8,34	—
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	17,33	61,65
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	25,67	61,65
31	Verdampfungsheizfläche	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	28,72	66,63
	H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>				
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	7,59	—
33	Heizflächen-Verhältnis = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	8,42	12,38
34	Strahlungsflächen-Verhältnis	φ <sub>S</sub>	—	5,08	3,72
	φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R				

lfd Nr	2	3	4	5		6	
	Baureihe			98 <sup>3</sup>		98 <sup>4-5</sup>	
	Bauart	Abk	Dim	Pt L 2/3 (bay)	D XI (bay)		
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>U</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	4,65		—	
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,59		0,90	
	Achsstände:						
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	3200	2700	1730	1730
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	3200	2700	4900	4900
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T) <sub>g</sub>	mm	—	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	7004	6800	9288	9306
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>dP</sub>	mm	—	—	—	—
	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	18,8	18,0	31,6	32,4
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	22,7	22,1	32,6	32,0
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	20,1	19,3	34,4	35,2
45	Vorräte	(W+B)	t	2,6	2,8	5,8	5,8
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	22,7	22,1	40,2	41,0
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	21,8	21,2	38,3	39,1
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	3,24	3,25	4,32	4,41
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	11,2	10,8	10,8	10,5
	2. Achse	2 Q	t	11,5	11,3	10,9	10,8
	3. Achse	2 Q	t	—	—	10,9 ↔	10,7 ↔
	4. Achse	2 Q	t	—	—	7,6 11 ↔	9,0 <sup>24(64)</sup> ↔
	5. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o):Ni</sub>	kg/PS	95,7	91,9	107,5	110,0
51	Verdampfungsheizfl: Lokgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,43	1,49	1,95	1,89
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	2,0	2,2	4,3	4,3
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	0,6	0,6	1,5	1,5
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 210	R 210	R 320	R 320
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	3910	3910	6800	6800
56	Befahrh Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	100	100
57	Befahrh Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	H <sub>rv</sub>	H <sub>rv</sub>	H <sub>rv</sub>	H <sub>rv</sub>
60	Läutwerk	—	—	L	L	L	L
61	Bremse	—	—	W	W	W	W
62	1. Baujahr	—	—	1908	1911	1897	1909
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	28 800	28 100	36 300	37 860
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei
65	Zeichnung	—	—				

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			98 <sup>8</sup>	98 <sup>8-9</sup>	98 <sup>10</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Gt L $\frac{4}{4}$ (bay)	Gt L $\frac{4}{4}$ (bay)	Gt L $\frac{4}{4}$ (bay)
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	D h 2	D h 2	D 1' h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	98 801   98 814	98 854	98 1001
	Trieb- und Laufwerk:					
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	40/40	40/40	45/45
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	460	460	460
5	Kolbenhub	s	mm	508	508	508
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1006	1006	1006
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	—	—	—
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	850
	Steuerung:					
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>S</sub>	mm	175	175	175
	Kessel:					
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	12	12	12
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,50	2,50	2,50
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,02	1,02	1,02
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>3</sup>	4,40	4,40	4,40
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	1,486	1,486	1,499
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—
16	Größter Kesselnenndurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1160	1160	1160
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	6,9	6,9	7,1
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	9,6	9,6	10,8
	Rohre:					
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	89	89	89
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	12	12	12
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	133 × 4
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	3500	3500	3500
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ur</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	38 × 4
	Rost:					
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	1,36	1,36	1,36
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,293 × 1,050	1,293 × 1,050	1,293 × 1,050
	Heizflächen:					
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchse + Verbrennungskammer Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>Vs</sub>	m <sup>2</sup>	5,85	5,85	5,85
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	16,49	16,49	16,49
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	38,65	38,65	38,65
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	55,14	55,14	55,14
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>Vs</sub> + H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	60,99	60,99	60,99
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>U</sub>	m <sup>2</sup>	18,93	18,93	18,93
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>Vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,43	9,43	9,43
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>Vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	4,30	4,30	4,30

# Lokomotiven

109

1	2	3	4	5	6	7
lfd	Baureihe			98 <sup>b</sup>	98 <sup>a-b</sup>	98 <sup>c-d</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Gt L 4/4 (bay)	Gt L 4/4 (bay)	Gt L 4/4 (bay)
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	Hü:D	m <sup>2</sup> /t	5,28	5,45	5,45
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,09	1,09	1,10
	Achsstände:					
37	fester Achsstand	af	mm	2830	2830	2830
38	gesamter Achsstand	ag	mm	3900	3900	3900
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T)g	mm	—	—	—
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	9250	9250	9250
41	Länge über Puffer (L + T)	l <sub>LP</sub>	mm	—	—	—
	Gewichte:					
42	Lokleergewicht	GL <sub>1</sub>	t	33,8	35,4	36,4
43	Lokreibungsgewicht	GL <sub>r</sub>	t	43,0	45,3	46,3
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	GL <sub>d(o)</sub>	t	36,3	38,3	39,1
45	Vorräte	(W+B)	t	6,7	7,0	7,2
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	GL <sub>v</sub>	t	43,0	45,3	46,3
47	Lokdienstgewicht mit $\frac{1}{3}$ Vorräten	GL <sub>d</sub>	t	40,8	43,0	43,9
48	Metergewicht GL <sub>v</sub> :L <sub>LP</sub>	q	t/m	4,65	4,90	5,01
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	10,7	11,1	10,9
	2. Achse	2 Q	t	10,7 $\leftrightarrow$ 30	11,2 $\leftrightarrow$ 30	11,0 $\leftrightarrow$ 30
	3. Achse	2 Q	t	10,8	11,5	12,2
	4. Achse	2 Q	t	10,8 $\leftrightarrow$ 30	11,5 $\leftrightarrow$ 30	12,2 $\leftrightarrow$ 30
	5. Achse	2 Q	t	—	—	—
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind. Leistung	GL <sub>d(o)</sub> :N <sub>1</sub>	kg/PS	80,7	85,1	86,9
51	Verdampfungsheizfl:Lokdgewicht	H <sub>v</sub> : GL <sub>d(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,68	1,59	1,56
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	5,0	5,3	5,4
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	1,7	1,7	1,8
54	Indizierte Leistung	N <sub>1</sub>	PS	R 450	R 450	R 450
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>1</sub>	kg	10 240	10 240	10 240
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	100
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	L	L	L
61	Bremse	—	—	W	W	W mit Z
62	1. Baujahr	—	—	1911	1921	1929
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	42 000	—	81 605
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei
65	Zeichnung	—	—	—	—	—

<sup>b</sup>) Führung im Gleis durch Drehgestellzapfenabstand = 4112,5 mm.

I	2	3	4	5	6	7	8
Ifd	Baureihe			98 <sup>11</sup> 1)	98 <sup>16</sup>	98 <sup>17</sup>	98 <sup>18</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Gt L <sup>1/4</sup> (bay)	LAG München	LAG München	LAG München
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	1' D h 2	D h 2	D 1' h 2	1' D 1' h 2
2	Betriebsnummer ab	—	—	98 1101	98 1601	98 1701	98 1801
	Trieb- und Laufwerk:						
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	55/55	40/40	60/60	70/70
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	460	460	460	460
5	Kolbenhub	s	mm	508	508	508	508
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	1006	1006	1100	1100
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	800	—	—	850
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	—	—	850	850
	Steuerung:						
8	Art und Lage	—	—	Ha	Ha	Ha	Ha
9	Kolbenschieberdurchmesser	ds	mm	175			
	Kessel:						
10	Kesselüberdruck	PK	kg/cm <sup>2</sup>	12	12	13	14
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	2,50	2,50	2,50	3,27
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	1,02	1,02	1,02	
13	Verdampfungswasseroberfläche	OW	m <sup>2</sup>	4,40	4,40	4,40	
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	1,499	1,486	1,486	2,005
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	—	—	—	—
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	1160	1160	1160	1250
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	6,9			
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	9,6			
	Rohre:						
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	89	89	89	43
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5	44,5 × 2,5
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	12	12	12	32
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	133 × 4	133 × 4	133 × 4	108 × 3,75
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	3500	3500	3500	3800
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>ÜR</sub>	mm	38 × 4	38 × 4	38 × 4	28 × 3
	Rost:						
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	1,36	1,34	1,34	1,69
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	1,293 × 1,050	1,240 × 1,050	1,240 × 1,050	1,810 × 0,935
	Heizflächen:						
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs-+ Verbrennungskammer Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	5,85	5,85	5,85	7,44
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	16,49	16,49	16,49	38,39
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	38,65	38,65	38,65	20,28
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>Vb</sub>	m <sup>2</sup>	55,14	55,14	55,14	58,67
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>V</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>Vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>V</sub>	m <sup>2</sup>	60,99	60,99	60,99	66,11
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	18,93	18,93	18,93	32,60
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>Vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	9,43	9,43	9,43	7,89
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	4,30	4,37	4,37	4,40

<sup>1)</sup> Ehem Gt L<sup>1/4</sup>-Lok in 1' D-Lok umgebaut 1933—1937.

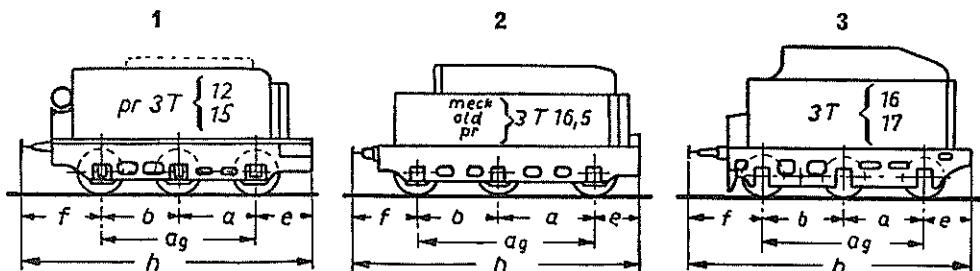
# Lokomotiven

111

1	2	3	4	5	6	7	8
lfd	Baureihe			98 <sup>11</sup> 1)	98 <sup>16</sup>	98 <sup>17</sup>	98 <sup>18</sup>
Nr	Bauart	Abk	Dim	Gt L <sup>4/5</sup> (bay)	LAG München	LAG München	LAG München
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>d</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	5,45	5,45	5,45	8,65
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer : Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1,10	1,11	1,11	1,19
	Achsstände:						
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	2830	2830	0	1400
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	6100	3900	5900	8200
39	gesamter Achsstand v L + T	a(L+T) <sub>g</sub>	mm	—	—	—	—
40	Länge der Lok	L <sub>L</sub>	mm	10 200	9 250	10 182	11 600
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>üP</sub>	mm	—	—	—	—
	Gewichte:						
42	Lokleergewicht	G <sub>L1</sub>	t	40,5	34,8	43,4	47,9
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	42,5	44,4	46,7	46,2
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	43,0	37,4	46,0	51,8
45	Vorräte	(W+B)	t	7,7	7,0	9,0	9,0
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	50,7	44,4	55,0	60,8
47	Lokdienstgewicht mit 2/3 Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	48,1	42,1	52,0	57,8
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> : L <sub>üP</sub>	q	t/m	4,97	4,80	5,40	5,24
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	8,2 80 ↕	10,9	11,8 18 ↕	6,2 00 ↕
	2. Achse	2 Q	t	11,6	10,9 30 ↕	11,8 18 ↕	11,5 20 ↕
	3. Achse	2 Q	t	11,6 30 ↕	11,3	11,7	11,4 15 ○
	4. Achse	2 Q	t	9,7	11,3 30 ↕	11,4 20 ↕	11,6 15 ○
	5. Achse	2 Q	t	9,6 30 ↕	—	8,3 90 ↕	11,7 20 ↕
	6. Achse	2 Q	t	—	—	—	8,4 90 ↕
	7. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
	8. Achse	2 Q	t	—	—	—	—
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> :N <sub>i</sub>	kg/PS	95,6	84,0	102,1	110,2
51	Verdampfungsheizfl: Lokdgewicht	H <sub>v</sub> :G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	1,42	1,63	1,33	1,28
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	5,1	5,0	6,3	6,3
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	2,6	2,0	2,7	2,7
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	R 450	R 450	R 450	R 470
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pk)	Z <sub>i</sub>	kg	10 250	10 250	10 160	10 940
56	Befahrh Bogenlaufhalbmesser	R	m	100	100	100	100
57	Befahrh Ablaufberghalbmesser	—	m	300	300	300	300
58	Vorwärmer	—	—	—	—	—	—
59	Heizung	—	—	Hrv	Hrv	Hrv	Hrv
60	Läutewerk	—	—	L	Hand-glocke	Druck-luft-L	Druck-luft-L
61	Bremse	—	—	W	W	W	W
62	1. Baujahr	—	—	1927	1922	1935	1937
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	60 600	—	79 350	82 000
64	Urheberfirma	—	—	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei	Krauß-Maffei
65	Zeichnung	—	—	—	—	—	—

1	2	3	4	
lfd	Baureihe			
Nr	Bauart	Abk	Dim	
1	Abgekürzte Bezeichnung	—	—	
2	Betriebsnummer ab	—	—	
	Trieb- und Laufwerk:			
3	Fahrgeschwindigkeit vw/rw	V	km/h	
4	Zylinderdurchmesser	d	mm	
5	Kolbenhub	s	mm	
6	Treib- u Kuppelraddurchmesser	D	mm	
7	Laufraddurchmesser, vorn	D <sub>v</sub>	mm	
	Laufraddurchmesser, hinten	D <sub>h</sub>	mm	
	Steuerung:			
8	Art und Lage	—	—	
9	Kolbenschieberdurchmesser	d <sub>s</sub>	mm	
	Kessel:			
10	Kesselüberdruck	p <sub>K</sub>	kg/cm <sup>2</sup>	
11	Wasserraum des Kessels	W <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	
12	Dampfraum des Kessels	D <sub>K</sub>	m <sup>3</sup>	
13	Verdampfungswasseroberfläche	O <sub>W</sub>	m <sup>2</sup>	
14	Feuerrauminhalt von Feuerbüchse u Verbrennungskammer	F <sub>Fb</sub> +F <sub>Vk</sub>	m <sup>3</sup>	
15	Länge der Verbrennungskammer	l <sub>Vk</sub>	mm	
16	Größter Kesselnennendurchmesser	d <sub>K</sub>	mm	
17	Kesselleergew., ohne Ausrüstung	G <sub>Klo</sub>	t	
18	Kesselleergew., mit Ausrüstung	G <sub>Klm</sub>	t	
	Rohre:			
19	Anzahl der Heizrohre	n <sub>Hr</sub>	Stck	
20	Heizrohrdurchmesser	d <sub>Hr</sub>	mm	
21	Anzahl der Rauchrohre	n <sub>Rr</sub>	Stck	
22	Rauchrohrdurchmesser	d <sub>Rr</sub>	mm	
23	Rohrlänge zw den Rohrwänden	l <sub>r</sub>	mm	
24	Überhitzerrohrdurchmesser	d <sub>Ür</sub>	mm	
	Rost:			
25	Rostfläche	R	m <sup>2</sup>	
26	Länge × Breite	R <sub>lb</sub>	m × m	
	Heizflächen:			
27	Strahlungsheizfläche = Feuerbüchs- + Verbrennungskammer- Heizfläche = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub>	H <sub>vs</sub>	m <sup>2</sup>	
28	Rauchrohrheizfläche	H <sub>Rr</sub>	m <sup>2</sup>	
29	Heizrohrfläche	H <sub>Hr</sub>	m <sup>2</sup>	
30	Rohrheizfläche = H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>vb</sub>	m <sup>2</sup>	
31	Verdampfungsheizfläche H <sub>v</sub> = H <sub>vs</sub> + H <sub>vb</sub> = H <sub>Fb</sub> + H <sub>Vk</sub> + H <sub>Rr</sub> + H <sub>Hr</sub>	H <sub>v</sub>	m <sup>2</sup>	
32	Überhitzerheizfläche	H <sub>ü</sub>	m <sup>2</sup>	
33	Heizflächen-Verhältn = H <sub>vb</sub> :H <sub>vs</sub>	φ <sub>H</sub>	—	
34	Strahlungsflächen-Verhältnis φ <sub>S</sub> = H <sub>vs</sub> :R	φ <sub>S</sub>	—	

1	2	3	4	
lfd	Baureihe			
Nr	Bauart	Abk	Dim	
35	Überhitzerheizfläche je t Dampf	H <sub>d</sub> :D	m <sup>2</sup> /t	
36	Feuerrauminhalt v Feuerbüchse u Verbrennungskammer :Rostfläche = (F <sub>Fb</sub> + F <sub>Vk</sub> ):R		m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	
	Achsstände:			
37	fester Achsstand	a <sub>f</sub>	mm	
38	gesamter Achsstand	a <sub>g</sub>	mm	
39	ges Achsstand von Lok + Tender	a(L+T)g	mm	
40	Länge der Lok	l <sub>L</sub>	mm	
41	Länge über Puffer (L + T)	L <sub>dP</sub>	mm	
	Gewichte:			
42	Lokleergewicht	G <sub>Ll</sub>	t	
43	Lokreibungsgewicht	G <sub>Lr</sub>	t	
44	Lokdienstgewicht ohne Vorräte	G <sub>Ld(o)</sub>	t	
45	Vorräte	(W+B)	t	
46	Lokgesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Lv</sub>	t	
47	Lokdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>Ld</sub>	t	
48	Metergewicht G <sub>Lv</sub> :L <sub>dP</sub>	q	t/m	
49	Achslast: 1. Achse	2 Q	t	
	2. Achse	2 Q	t	
	3. Achse	2 Q	t	
	4. Achse	2 Q	t	
	5. Achse	2 Q	t	
	6. Achse	2 Q	t	
	7. Achse	2 Q	t	
	8. Achse	2 Q	t	
50	Lokdienstgewicht: ind Leistung	G <sub>Ld(o)</sub> : N <sub>i</sub>	kg/PS	
51	Verdampfungsheizfl: Lokdkgewicht	H <sub>v</sub> : G <sub>Ld(o)</sub>	m <sup>2</sup> /t	
52	Wasserkasteninhalt	W	m <sup>3</sup>	
53	Kohlenkasteninhalt	B	t	
54	Indizierte Leistung	N <sub>i</sub>	PS	
55	Indizierte Zugkraft (bei 0,8 pK)	Z <sub>i</sub>	kg	
56	Befahrb Bogenlaufhalbmesser	R	m	
57	Befahrb Ablaufberghalbmesser	—	m	
58	Vorwärmner	—	—	
59	Heizung	—	—	
60	Läutewerk	—	—	
61	Bremse	—	—	
62	1. Baujahr	—	—	
63	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	
64	Urheberfirma	—	—	
65	Zeichnung	—	—	



lfd Nr	Tender-Baureihe	2		3	4	5
		Bild		pr 3 T 12	meck old pr 3 T 16,5	3 T 16
		Abk	Dim			
1	Einzel-Achsstände	a	mm	1650	2400	1900
		b	mm	1650	2000	1900
		c	mm	—	—	—
		d	mm	—	—	—
2	Gesamt-Achsstand	ag	mm	3300	4400	3800
3	Entf Vorderkante Kuppelkasten — 1. Radsatz	e	mm	1210	1190	1150
4	Entf Puffer — letzter Radsatz	f	mm	1740	1720	1775
5	Tenderlänge	h	mm	6250	7310	6725
6	1. Achse	2 Q	t	9,9 10,7	15,2	14,1
	2. Achse	2 Q	t	12,0 12,6	15,2	14,5 10 O
	3. Achse	2 Q	t	12,0 12,6	15,1	14,7
	4. Achse	2 Q	t	— —	—	—
	5. Achse	2 Q	t	— —	—	—
7	Tenderleergewicht	G <sub>T1</sub>	t	16,9	22,0	21,3
8	Tenderdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	G <sub>Td</sub>	t	28,2 29,6	37,7	36,0
9	Tendergesamtgewicht mit vollen Vorräten	G <sub>Tv</sub>	t	33,9 35,9	45,5	43,3
10	Wasser	W	m <sup>3</sup>	12,0 12,0	16,5	16,0
11	Kohle	B	t	5,0 7,0	7,0	6,0
12	volle Vorräte (W + B)	—	t	17,0 19,0	23,5	22,0
13	$\frac{2}{3}$ Vorräte (W + B)	—	t	11,3 12,7	15,7	14,7
14	Tenderleergewicht je t Vorrat G <sub>T1</sub> : (W + B)	kg/t		994,1 889,5	936,2	968,2
15	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	10 070	13 350	22 800
16	Zeichnung			III 5 b IV	III 5 n	
17	Gekuppelt mit Lok der Baureihe			550-6 5518-22	3810-40 5525-26 550-6 562-8 5518-22 5620-30 5710-40	24

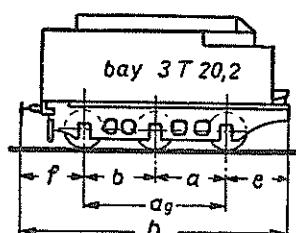
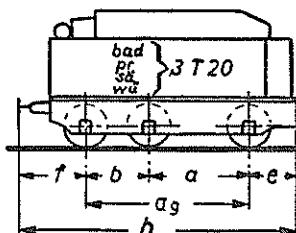
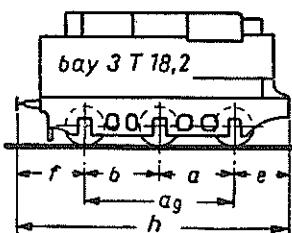
1) Mit 5 t Kohle.

2) Mit 7 t Kohle.

4

5

6

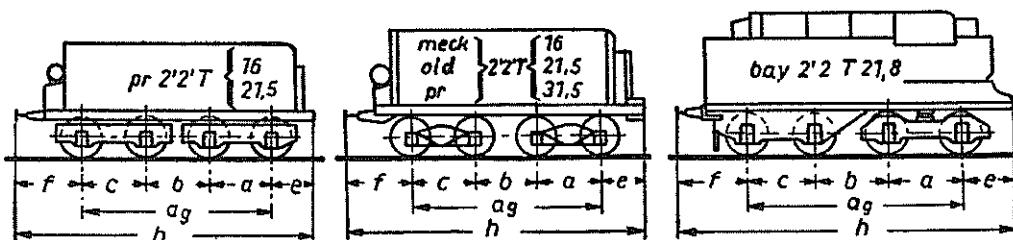


6 3 T 17 geschweißt	7 bay 3 T 18,2	8	9 bad pr wü } 3 T 20	10	11 bay 3 T 20,2
3	4		5		6
1900	1900		2400		1900
1900	1900		1500		1900
—	—		—		—
—	—		—		—
3800	3800		3900		3800
1150	1405		1160		1692
1775	1700		1600		1700
6725	6905		6660		7192
13,8	13,7		15,1		15,6
13,9	14,0	<sup>10</sup> O	15,1		15,6
14,1	15,9	O	15,4		15,3
—	—		—		—
—	—		—		—
18,8	19,4		19,6		19,8
34,1	35,5		36,9		37,6
41,8	43,6		45,6		46,5
17,0	18,2		20,0		20,2
6,0	6,0		6,0		6,5
23,0	24,2		26,0		26,7
15,3	16,1		17,3		17,8
817,4	801,7		753,8		741,6
Fld 1.01 Bl 011 24 ab Nr 24 071	54 <sup>15-17</sup>		55 <sup>25-56</sup> 5710-40 56 <sup>2-8</sup> 5810-21 5620-30		5710-49 156 Teiler 1934-2° von aus- gemusterten G 4/5 für G 10 umgebaut

7

8

9



lfd Nr	Tender-Baureihe	2		3	4	5
		Bild		pr 2' 2' T 16	pr 2' 2' T 16 <sup>1)</sup>	pr 2' 2' T 21,5 <sup>2)</sup>
		Abk	Dim	7	8	7
1	Einzel-Achsstände	a	mm	1550	1700	1550
		b	mm	1600	1350	1500
		c	mm	1550	1700	1550
		d	mm	—	—	—
2	Gesamt-Achsstand	ag	mm	4700	4750	4600
3	Entf Vorderkante Kuppelkasten — 1. Radsatz	e	mm	1200	1040	1100
4	Entf Puffer — letzter Radsatz	f	mm	1450	1560	1600
5	Tenderlänge	h	mm	7350	7350	7300
6	Achslast	1. Achse	2 Q	t	10,7	10,8 11,3
		2. Achse	2 Q	t	10,7	10,8 11,3
		3. Achse	2 Q	t	10,8	10,9 11,4
		4. Achse	2 Q	t	10,8	10,9 11,4
		5. Achse	2 Q	t	—	—
7	Tenderleergewicht	GtI	t	22,0	22,4	22,9
8	Tenderdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	GtD	t	36,0	36,4 37,7	40,6
9	Tendergesamtgewicht mit vollen Vorräten	GtV	t	43,0	43,4 45,4	49,4
10	Wasser	W	m <sup>3</sup>	16,0	16,0	21,5
11	Kohle	B	t	5,0	5,0 7,0	5,0
12	volle Vorräte (W + B)	—	t	21,0	21,0 23,0	26,5
13	$\frac{2}{3}$ Vorräte (W + B)	—	t	14,0	14,0 15,3	17,7
14	Tenderleergewicht je t Vorrat	GTI : (W + B)	kg/t	1047,6	1066,7 973,9	864,2
15	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	15 150	13 500	16 250
16	Zeichnung	—	III 5 f IV	III 5 k	III 5 h	
17	Gekuppelt mit Lok der Baureihe	—	—	38 <sup>10-40</sup> 55 <sup>16-22</sup> 57 <sup>10-40</sup>	38 <sup>10-40</sup> 55 <sup>16-22</sup> 57 <sup>10-40</sup>	38 <sup>10-40</sup> 56 <sup>20-30</sup> 55 <sup>25-58</sup> 57 <sup>10-40</sup> 56 <sup>2-8</sup>

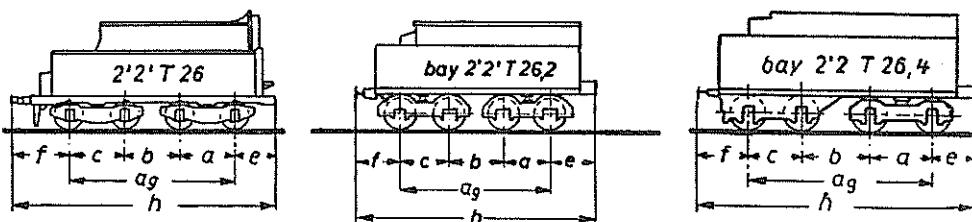
<sup>1)</sup> Tender mit Fachwerkdrhgestellen.  
<sup>2)</sup> Tender mit Plattenrahmen.

<sup>3)</sup> Mit 5 t Kohle.  
<sup>4)</sup> Mit 7 t Kohle.

10

11

12



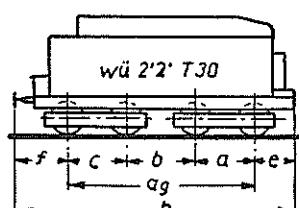
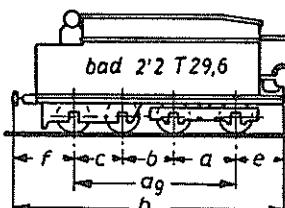
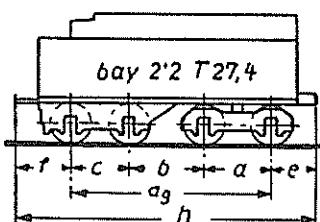
6	7	8	9	10	11
meck old pr) 1) 2'2'T21,5	bay 2' 2 T 21,8	2' 2' T 26	bay 2' 2' T 26,2	bay 2' 2 T 26,4	bay 2' 2 T 26,4
8	9	10	11	12	12
1700	1750	1900	1750	1750	1750
1350	1750	1900	1800	1925	1925
1700	1600	1900	1750	1500	1500
—	—	—	—	—	—
4750	5100	5700	5300	5175	5175
{(1115) <sup>2)</sup>	{(1015	{(1425) <sup>2)</sup>	{(1015	{(1425) <sup>2)</sup>	{(1015
1525	1255	1400	1262	1162	1107
7290	1519	2000	1189	1414	1414
12,45	7874	9100	7751	7751	7696
12,45	12,8	15,04	14,8	14,4	14,6
12,45	12,8	15,04	14,8	14,4	14,6
13,3	13,8	14,71	13,0	13,8	14,4
13,3	13,8	14,71	13,0	13,8	14,4
—	—	—	—	—	—
23,0	23,4	25,5	21,9	22,5	23,1
42,0	43,3	48,2	44,4	45,1	46,4
51,5	53,2	59,5	55,6	56,4	58,0
21,5	21,8	26,0	26,2	26,4	26,4
7,0	8,0	8,0	7,5	7,5	8,5
28,5	29,8	34,0	33,7	33,9	34,9
19,0	19,9	22,7	22,5	22,6	23,3
807,2	785,3	750,0	649,9	663,7	661,9
15 900		32 000			
III 5 <sup>1</sup>		Fld 1.01 Bl 050			
55 <sup>25-56</sup> 57 <sup>10-40</sup>	38 <sup>4</sup>	50	18 <sup>4</sup>	18 <sup>4</sup>	18 <sup>5</sup>
56 <sup>2-8</sup> 38 <sup>10-40</sup>		52		18 <sup>4-5</sup>	
56 <sup>20-30</sup>		23, Bauj 1940			

<sup>1)</sup> Tender mit Fachwerkdrehgestellen.<sup>2)</sup> Klammermaße gelten ab Lieferung 1912.

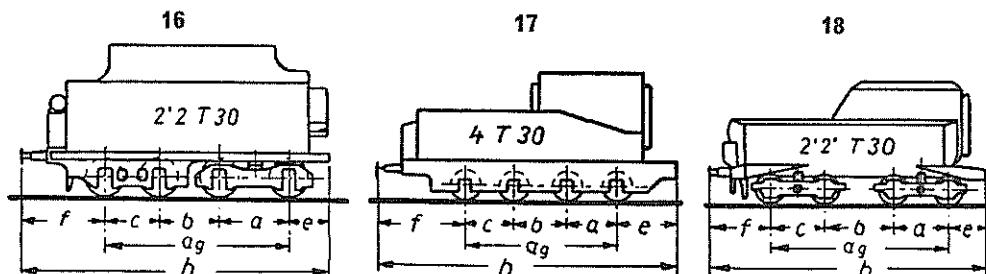
13

14

15



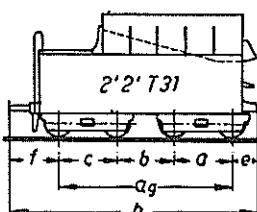
1	2	3	4	5
lfd Nr	Tender-Baureihe	bay 2' 2 T 27,4	bad 2' 2 T 29,6	wü 2' 2' T 30
	Bild	13	14	15
1	Einzel-Achsstände	Abk   Dim		
2	Gesamt-Achsstand	a mm	1750	1900
3	Entf Vorderkante Kuppelkasten — 1. Radsatz	b mm	1925	1500
4	Entf Puffer — letzter Radsatz	c mm	1500	1450
5	Tenderlänge	d mm	—	—
6	Achslast	ag mm	5175	4850
7	1. Achse	e mm	1107	1350
8	2. Achse	f mm	1489	1825
9	3. Achse	g mm	7771	8025
10	4. Achse	h mm	14,6	15,75
11	5. Achse	2 Q t	14,6	15,75
12		2 Q t	15,0	15,85
13		2 Q t	15,0 <sup>15</sup> ○	15,85
14		2 Q t	—	15,50
15		2 Q t	—	—
16	Tenderleergewicht	GT <sub>1</sub> t	23,3	24,6
17	Tenderdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	GT <sub>d</sub> t	47,2	50,3
18	Tendergesamtgewicht mit vollen Vorräten	GT <sub>v</sub> t	59,2	63,2
19	Wasser	W m <sup>3</sup>	27,4	29,6
20	Kohle	B t	8,5	9,0
21	volle Vorräte (W + B)	— t	35,9	38,6
22	$\frac{2}{3}$ Vorräte (W + B)	— t	23,9	25,7
23	Tenderleergewicht je t Vorrat GT <sub>1</sub> : (W + B)	kg/t	649,0	637,3
24	Erster Beschaffungspreis	Mark	557,5	557,5
25	Zeichnung			
26	Gekuppelt mit Lok der Baureihe		18 <sup>4-5</sup>	18 <sup>1</sup>
27			18 <sup>5</sup>	



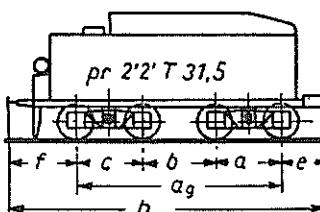
6	7	8	9	10	11
2' 2 T 30		4 T 30		2' 2' T 30 <sup>1)</sup>	
16		17		18	
1800		1500		1800	
1550		1600		2300	
1400		1500		1800	
—		—		—	
4750		4600		5900	
1050		1840		1295	
2150		2560		2005	
7950		9000		9200	
15,80		15,5		14,55	
15,80		15,5		14,55	
18,45		15,4		14,80	
18,45		15,4		14,80	
—		—		—	
28,5		23,8		18,7	
55,2		49,1		45,4	
68,5		61,8		58,7	
30,0		30,0		30,0	
10,0		8,0		10,0	
40,0		38,0		40,0	
26,7		25,3		26,7	
712,5		626,3		457,5	
25 200		25 000			
03	44	52		Fld 1.01 Bl 043 38 <sup>10-40</sup> 52 42 42 <sup>90</sup>	
41					
43					

<sup>1)</sup> Tender mit Preßblech-Drehgestellrahmen.

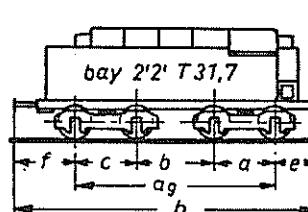
19



20

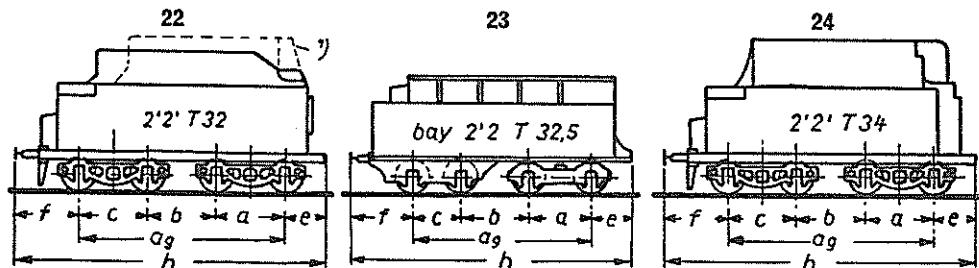


21



lfd Nr	2		3	4	5
	Tender-Baureihe		2' 2' T 31	pr 2' 2' T 31,5 <sup>1)</sup>	pr 2' 2' T 31,5 <sup>2)</sup>
	Bild		19	8	20
1	Einzel-Achsstände	Abk	Dim		
		s	mm	1900	1800
		b	mm	1900	2000
		c	mm	1900	1800
		d	mm	—	—
2	Gesamt-Achsstand	ag	mm	5700	5600
3	Entf Vorderkante Kuppelkasten — 1. Radsatz	e	mm	800	1220
4	Entf Puffer — letzter Radsatz	f	mm	1775	1830
5	Tenderlänge	h	mm	8275	8650
	1. Achse	2 Q	t	15,6	16,05
	2. Achse	2 Q	t	15,6	16,05
6	Achslast	3. Achse	2 Q	15,4	16,4
		4. Achse	2 Q	15,4	16,4
		5. Achse	2 Q	—	—
7	Tenderleergewicht	GT <sub>1</sub>	t	23,0	26,4
8	Tenderdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	GT <sub>d</sub>	t	49,0	52,1
9	Tendergesamtgewicht mit vollen Vorräten	GT <sub>v</sub>	t	62,0	65,1
10	Wasser	W	m <sup>3</sup>	31,0	31,5
11	Kohle	B	t	8,0	7,0
12	volle Vorräte (W + B)	—	t	39,0	38,5
13	$\frac{2}{3}$ Vorräte (W + B)	—	t	26,0	25,7
14	Tenderleergewicht je t Vorrat	kg/t		589,7	685,7
	GT <sub>1</sub> : (W + B)		50		31,5
15	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	50 000	18 500
16	Zeichnung			Fld 1.01 Bl 052	III 5 m
17	Gekuppelt mit Lok der Baureihe			23, Baujahr 1950	18 <sup>1</sup> 57 <sup>10-40</sup> 38 <sup>10-40</sup> 58 <sup>10-21</sup> 39 <sup>0</sup>

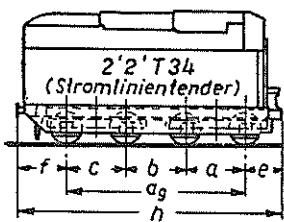
<sup>1)</sup> Tender mit Fachwerkdrrehgestellen.<sup>2)</sup> Tender mit Fachwerkdrrehgestellen (Baujahr 1922).



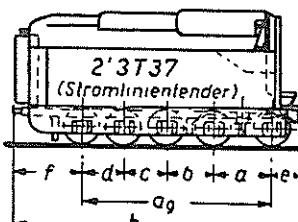
6	7	8	9	10	11
bay 2' 2' T 31,7	2' 2' T 32 <sup>1)</sup>	2' 2' T 32 <sup>2)</sup>	2' 2' T 32 <sup>3)</sup>	bay 2' 2 T 32,5	2' 2' T 34
21	22	22	22	23	24
1900	1900	1900	1900	1900	1900
2430	1900	1900	1900	2025	1900
1900	1900	1900	1900	1450	1900
—	—	—	—	—	—
6230	5700	5700	5700	5375	5700
1107	1170	1170	1165	1187	1165
1905	1780	1780	1780	1885	1780
9242	8650	8650	8645	8447	8645
16,0	18,65	17,9	18,55	16,0	18,5
16,0	18,65	17,9	18,55	16,0	18,5
18,5	19,1 <sup>15</sup> O <sup>4)</sup>	18,9 <sup>15</sup> O <sup>4)</sup>	18,75 <sup>15</sup> O <sup>4)</sup>	16,0 <sup>15</sup> O	18,6 <sup>15</sup> O <sup>4)</sup>
18,5	19,1 <sup>15</sup> O	18,9 <sup>15</sup> O	18,75 <sup>15</sup> O	16,0	18,6 <sup>15</sup> O
—	—	—	—	—	—
28,3	33,5	31,6	32,6	23,5	30,2
55,4	61,5	59,6	60,6	50,5	59,5
69,0	75,5	73,6	74,6	64,0	74,2
31,7	32,0	32,0	32,0	32,5	34,0
9,0	10,0	10,0	10,0	8,0	10,0
40,7	42,0	42,0	42,0	40,5	44,0
27,1	28,0	28,0	28,0	27,0	29,3
695,3	797,6	752,4	776,0	580,2	686,4
	28 500	27 000			36 000
18 <sup>5</sup>	01 41	01 41	01 41	18 <sup>4</sup>	Fld 1.01 Bl 040
18 <sup>6</sup>	03 43	03 43	03 43		01 41
	44	44	44		03 <sup>10</sup> 44

<sup>1)</sup> Bauart 1925.<sup>2)</sup> Bauart 1926, ältere Ausführung.<sup>3)</sup> Bauart 1926, neuere Ausführung.<sup>4)</sup> Nur für Tenderradsätze mit Rollenachsübergängen.

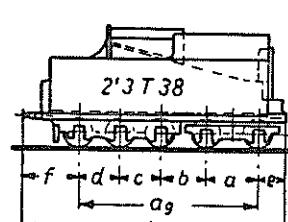
25



26



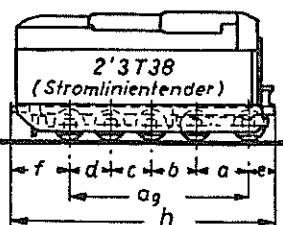
27



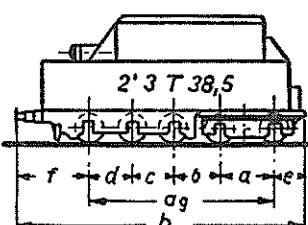
lfd Nr	Tender-Baureihe	2		3	4	5
				2' 2' T 34 <sup>1)</sup>	2' 3 T 37 <sup>1)</sup>	2' 3 T 38
		Bild		25	26	27
1	Einzel-Achsstände	Abk	Dim			
		a	mm	1900	1800	1750
		b	mm	1900	1450	1500
		c	mm	1900	1325	1375
		d	mm	—	1325	1375
2	Gesamt-Achsstand	g	mm	5700	5900	6000
3	Entf Vorderkante Kuppelkasten — 1. Radsatz	e	mm	1165	875	900
4	Entf Puffer — letzter Radsatz	f	mm	1780	2100	1920
5	Tenderlänge	h	mm	<sup>2)</sup> 8645 <sup>3)</sup> 8875 <sup>5)</sup> 8875 <sup>6)</sup> 8820		
		1. Achse	t	18,75	18,6	12,7
		2. Achse	t	18,75	18,6	12,7
6	Achslast	3. Achse	t	19,20 <sup>15</sup> <sub>○</sub> <sup>7)</sup> 18,6	18,0 <sup>15</sup> <sub>○</sub> <sup>7)</sup> 15,4	16,2 <sup>15</sup> <sub>○</sub> <sup>7)</sup>
		4. Achse	t	19,20 <sup>15</sup> <sub>○</sub> <sup>7)</sup> 18,6	19,6 <sub>○</sub> <sup>15</sup> 15,4	16,2 <sup>15</sup> <sub>○</sub>
		5. Achse	t	—	19,4	15,1
7	Tenderleergewicht	GtI	t	31,9	40,3	33,2
8	Tenderdienstgewicht					
9	mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	GtD	t	61,2	60,2	61,0
	Tendergesamtgewicht mit vollen Vorräten	GtV	t	75,9	74,4 <sup>4)</sup> 87,3	71,3
10	Wasser	W	m <sup>3</sup>	34,0	32,5	24,0
11	Kohle	B	t	10,0	10,0	7,0
12	volle Vorräte (W + B)	—	t	44,0	42,5	31,0
13	$\frac{2}{3}$ Vorräte (W + B)	—	t	29,3	28,3	20,7
14	Tenderleergewicht je t Vorrat					
	GtI : (W + B)		kg/t	725,0	750,6	691,7
15	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	46 000	1300,0	40 700
16	Zeichnung				Fld 1.01 BI 037	Fld 1.01 BI 056
17	Gekuppelt mit Lok der Baureihe			01 03 <sup>10</sup>	05 001/002	01 <sup>10</sup> 45
				03	88	06

<sup>1)</sup> Tender mit Stromlinienverkleidung.<sup>2)</sup> Mit 34,0 m<sup>3</sup> Wasser.<sup>3)</sup> Mit 32,5 m<sup>3</sup> Wasser.<sup>4)</sup> Auf H-Strecken Wasservorrat 32,5 m<sup>3</sup>.<sup>5)</sup> Bei vollen Vorräten.<sup>6)</sup> Auf G-Strecken nicht mehr als 31 t Vorrat.

28



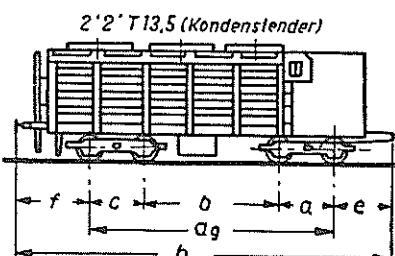
29



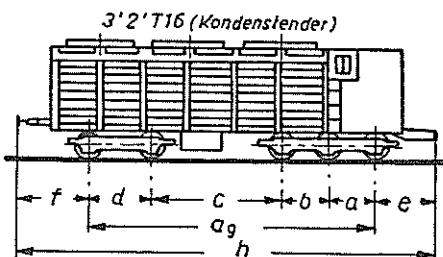
6	7	8	9	10	11
		2' 3 T 38 <sup>1)</sup>	2' 3 T 38,5	2' 3 T 38 <sup>8)</sup>	
		28	29	28	
		1750	1800	1750	
		1500	1490	1500	
		1375	1430	1375	
		1375	1430	1375	
		6000	6150	6000	
		900	1000	900	
		1920	2300	2090	
		8820	9450	8990	
		16,00		17,0	
		16,20		17,0	
		16,70 <sup>15</sup> <sub>O<sup>7)</sup></sub>		16,9 <sup>15</sup> <sub>O<sup>7)</sup></sub>	
		16,65 <sup>15</sup> <sub>O</sub>		16,8 <sup>15</sup> <sub>O</sub>	
		16,60		16,8	
		34,15	40,5	34,0	
		66,15	<sup>5)</sup> 74,2 <sup>6)</sup> 61,2	67,7	
		82,15	91,0    71,5	84,5	
		38,0	38,5    24,0	38,0	
		10,0	12,0    7,0	12,5	
		48,0	50,5    31,0	50,5	
		32,0	33,7    20,7	33,7	
		711,5 51 000	802,0    1306,0	637,0	
		01 <sup>10</sup> 06	05 003	19 <sup>10</sup>	

<sup>7)</sup> Für Tenderradsätze mit Rollenlagern.<sup>8)</sup> Stromlinientender umgebaut für 19<sup>10</sup>.

30



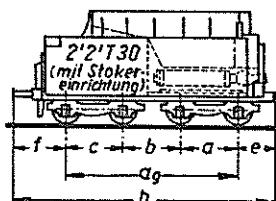
31



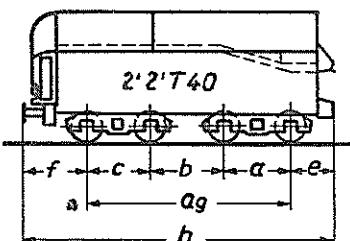
lfd Nr	Tender-Baureihe	2		3	4	5
		Bild	Abk	Dim		
		30	31			
1	Einzel-Achsstände		a	mm	1800	1500
2	Gesamt-Achsstand		b	mm	4465	1500
3	Entf Vorderkante Kuppelkasten — 1. Radsatz		c	mm	1800	4385
4	Entf Puffer — letzter Radsatz		d	mm	—	2000
5	Tenderlänge		ag	mm	8065	9385
6	Achslast		e	mm	1900	2010
7	1. Achse		f	mm	2400	2300
8	2. Achse		h	mm	12 365	13 695
9	2. Achse		2 Q	t	16,40	14,60
10	3. Achse		2 Q	t	16,40	14,50
11	4. Achse		2 Q	t	16,45	14,10
12	5. Achse		2 Q	t	16,45	15,55
13	Tenderleergewicht	GT <sub>1</sub>	t		41,6	48,6
14	Tenderdienstgewicht mit $\frac{2}{3}$ Vorräten	GT <sub>d</sub>	t		58,2	66,0
15	Tendergesamtgewicht mit vollen Vorräten	GT <sub>v</sub>	t		65,7	74,3
16	Wasser	W	m <sup>3</sup>		13,5	16,0
17	Kohle	B	t		9,0	9,0
18	volle Vorräte (W + B)	—	t		22,5	25,0
19	$\frac{2}{3}$ Vorräte (W + B)	—	t		15,0	16,7
20	Tenderleergewicht je t Vorrat GT <sub>1</sub> : (W + B)	kg/t		1848,9	1944,0	
21	Erster Beschaffungspreis	—	Mark	88 100	96 300	
22	Zeichnung			Fld 1.01 Bl 047		
23	Gekuppelt mit Lok der Baureihe			52 Kondenslok	52 Kondenslok	

<sup>1)</sup> Kondenstender.

32



33



6	7	8	9	10	11
	2' 2' T 30 <sup>1)</sup>	2' 2' T 40			
	32	33			
	1900	2100			
	1900	2400			
	1900	2100			
	—	—			
	5700	6600			
	1165	1550			
	1780	2129			
	8645	10 279			
	17,75	21,35			
	17,75	21,35			
	17,80 <sup>15</sup> )	19,80			
	17,80 <sup>15</sup> )	19,80			
	—	—			
	31,1	30,3			
	57,8	65,0			
	71,1	82,3			
	30,0	40,0			
	10,0	[12,5] <sup>2)</sup>			
	40,0	52,0			
	26,7	34,7			
	777,5	582,7			
	—	Fld 1.01 Bl 034			
	44 mit Vlk u Stoker	10			

<sup>1)</sup> Tender 2' 2' T 34 umgebaut für Stokerfeuerung. <sup>2)</sup> Für Tenderradsätze mit Rollenachslager.  
<sup>3)</sup> Ölverrat in m<sup>2</sup>.



## **C) Skizzen und Leistungstafeln**

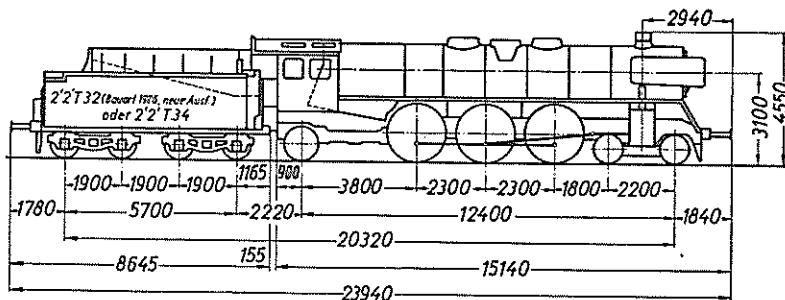
**für**

- a) Schnellzuglokomotiven**
- b) Personenzuglokomotiven**
- c) Güterzuglokomotiven**
- d) Schnellzug- und  
Personenzug-Tenderlokomotiven**
- e) Güterzug-Tenderlokomotiven**
- f) Zahnradlokomotiven**
- g) Lokalbahnlokomotiven**

## a) Schnellzuglokomotiven

km/h	30	40	50	60	70	80	85	90	95	100	110	120	130
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	1470	1290	1120	970	855	650	500	375
1 $\%$ 1:1000	—	—	—	—	—	1145	1010	890	780	690	530	410	310
2 $\%$ 1:500	—	—	—	—	1195	925	820	730	640	570	440	345	260
3 $\%$ 1:333	—	—	—	—	990	770	680	615	540	480	370	290	220
4 $\%$ 1:250	—	—	—	1050	835	665	585	520	455	410	315	245	185
5 $\%$ 1:200	—	1150	1060	900	715	560	505	445	395	350	270	220	155
6 $\%$ 1:166	1070	995	925	785	620	490	440	390	340	305	235	180	130
7 $\%$ 1:140	935	870	810	690	550	430	385	340	300	265	205	155	110
8 $\%$ 1:125	830	770	720	610	485	380	340	300	260	230	175	130	90
10 $\%$ 1:100	665	620	580	495	390	300	265	235	205	180	130	95	60
14 $\%$ 1:70	460	430	400	340	260	195	170	150	125	105	70	—	—
20 $\%$ 1:50	290	270	250	205	150	105	85	—	—	—	—	—	—
25 $\%$ 1:40	205	190	175	140	95	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 01



km/h	20	30	40	50	60	70	75	80	85			
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *)											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	1305	1155		
1 $\%$ 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1190	1040	930	
2 $\%$ 1:500	—	—	—	—	—	—	1115	975	855	755		
3 $\%$ 1:333	—	—	—	—	—	—	930	820	720	645		
4 $\%$ 1:250	—	—	—	—	—	1010	790	700	615	550		
5 $\%$ 1:200	—	—	1130	1035	870	685	605	530	480			
6 $\%$ 1:166	1130	1060	980	900	760	600	530	465	420			
7 $\%$ 1:140	990	930	860	795	670	540	465	410	370			
8 $\%$ 1:125	875	820	765	705	595	470	415	355	325			
10 $\%$ 1:100	705	660	615	570	480	380	330	290	260			
14 $\%$ 1:70	490	460	425	395	330	255	220	190	165			
20 $\%$ 1:50	315	290	265	250	205	155	130	100	85			
25 $\%$ 1:40	220	205	190	175	135	95	—	—	—			

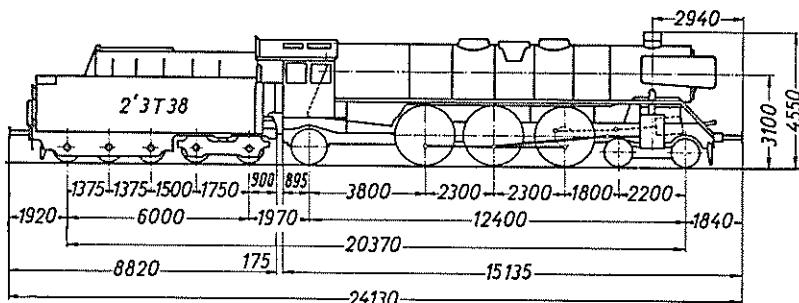
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.



## a) Schnellzuglokomotiven

km/h	30	40	50	60	70	80	85	90	95	100	110	120	130
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	1470	1290	1120	970	855	650	500	375
10‰ 1:1000	—	—	—	—	—	1145	1010	890	780	690	530	410	310
20‰ 1:500	—	—	—	—	—	1195	925	820	730	640	570	440	345
30‰ 1:333	—	—	—	—	—	990	770	680	615	540	480	370	290
40‰ 1:250	—	—	—	1050	835	665	585	520	455	410	315	245	185
50‰ 1:200	—	1150	1060	900	715	560	505	445	395	350	270	220	155
60‰ 1:166	1070	995	925	785	620	490	440	390	340	305	235	180	130
70‰ 1:140	935	870	810	690	550	430	385	340	300	265	205	155	110
80‰ 1:125	830	770	720	610	485	380	340	300	260	230	175	130	90
100‰ 1:100	665	620	580	495	390	300	265	235	205	180	130	95	60
140‰ 1:70	460	430	400	340	260	195	170	150	125	105	70	—	—
200‰ 1:50	290	270	250	205	150	105	85	—	—	—	—	—	—
250‰ 1:40	205	190	175	140	95	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 01<sup>10</sup>,  
nach Abbau der Stromlinienverkleidung Werte wie 01 Lok



km/h	20	30	40	50	60	70	75	80	85	—	—	—
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1305	1155	—
10‰ 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1190	1040	930
20‰ 1:500	—	—	—	—	—	—	1115	975	855	755	—	—
30‰ 1:333	—	—	—	—	—	—	930	820	720	645	—	—
40‰ 1:250	—	—	—	—	1010	790	700	615	550	—	—	—
50‰ 1:200	—	—	1130	1035	870	685	605	530	480	—	—	—
60‰ 1:166	1130	1060	980	900	760	600	530	465	420	—	—	—
70‰ 1:140	990	930	860	795	670	540	465	410	370	—	—	—
80‰ 1:125	875	820	765	705	595	470	415	355	325	—	—	—
100‰ 1:100	705	660	615	570	480	380	330	290	260	—	—	—
140‰ 1:70	490	460	425	395	330	255	220	190	165	—	—	—
200‰ 1:50	315	290	265	250	205	155	130	100	85	—	—	—
250‰ 1:40	220	205	190	175	135	95	—	—	—	—	—	—



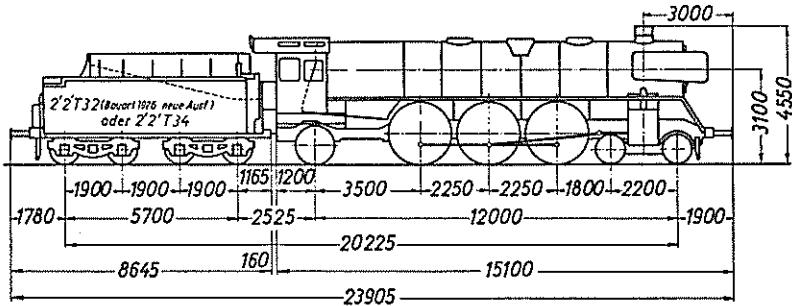




## a) Schnellzuglokomotiven

km/h	30	40	50	60	70	80	85	90	95	100	110	120	130
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	1350	1190	1045	910	790	565	430	300
1% 1:1000	—	—	—	—	—	1015	890	790	690	605	435	325	230
2% 1:500	—	—	—	—	1000	790	710	625	550	480	345	255	175
3% 1:333	—	—	—	1020	815	645	570	505	445	385	280	205	135
4% 1:250	—	—	1055	850	675	530	475	420	365	320	225	160	100
5% 1:200	—	1045	900	720	570	475	400	350	310	265	185	135	—
6% 1:166	940	905	775	620	495	395	345	300	260	225	150	100	—
7% 1:140	830	780	680	540	430	335	295	255	220	190	120	85	—
8% 1:125	720	700	600	475	375	290	255	220	190	160	100	—	—
10% 1:100	585	560	480	380	295	225	195	165	140	115	—	—	—
14% 1:70	405	385	325	250	190	160	115	95	—	—	—	—	—
20% 1:50	270	250	195	145	95	—	—	—	—	—	—	—	—
25% 1:40	180	170	130	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 03



km/h	20	30	40	50	60	65	70	75	80	85			
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	1210	1040	900	—	—	—
1% 1:1000	—	—	—	—	—	—	1090	950	825	720	—	—	—
2% 1:500	—	—	—	—	—	1000	880	770	675	590	—	—	—
3% 1:333	—	—	—	—	940	825	730	645	565	495	—	—	—
4% 1:250	—	—	—	1010	795	695	620	545	480	425	—	—	—
5% 1:200	—	1100	1025	865	680	600	520	470	415	365	—	—	—
6% 1:166	1005	950	885	750	590	520	465	410	360	315	—	—	—
7% 1:140	880	830	780	660	520	455	410	360	315	275	—	—	—
8% 1:125	775	735	690	585	460	405	360	315	275	255	—	—	—
10% 1:100	620	590	555	470	370	325	285	250	215	190	—	—	—
14% 1:70	430	405	385	320	245	215	185	160	135	115	—	—	—
20% 1:50	270	255	240	195	135	120	100	—	—	—	—	—	—
25% 1:40	190	180	170	135	90	—	—	—	—	—	—	—	—

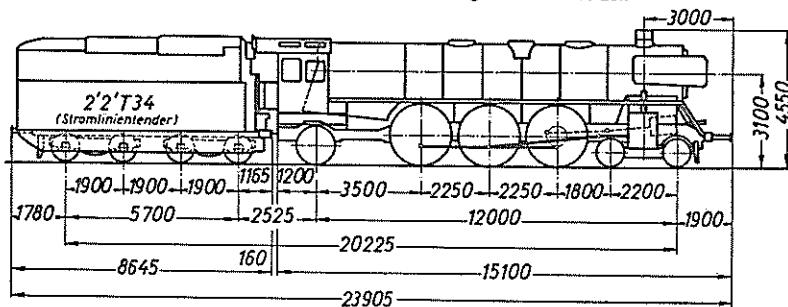
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

a) Schnellzuglokomotiven

135

km/h	30	40	50	60	70	80	85	90	95	100	110	120	130
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *												
0 1:∞	—	—	—	—	—	1350	1190	1045	910	790	565	430	300
10‰ 1:1000	—	—	—	—	—	1015	890	790	690	605	435	325	230
20‰ 1:500	—	—	—	—	1000	790	710	625	550	480	345	255	175
30‰ 1:333	—	—	—	1020	815	645	570	505	445	385	280	205	135
40‰ 1:250	—	—	1055	850	675	530	475	420	365	320	225	160	100
50‰ 1:200	—	1045	900	720	570	475	400	350	310	265	185	135	—
60‰ 1:166	940	905	775	620	495	395	345	300	260	225	150	100	—
70‰ 1:140	830	780	680	540	430	335	295	255	220	190	120	85	—
80‰ 1:125	720	700	600	475	375	290	255	220	190	160	100	—	—
100‰ 1:100	585	560	480	380	295	225	195	165	140	115	—	—	—
140‰ 1:70	405	385	325	250	190	160	115	95	—	—	—	—	—
200‰ 1:50	270	250	195	145	95	—	—	—	—	—	—	—	—
250‰ 1:40	180	170	130	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 03<sup>10</sup>,  
nach Abbau der Stromlinienverkleidung Werte wie 03 Lok



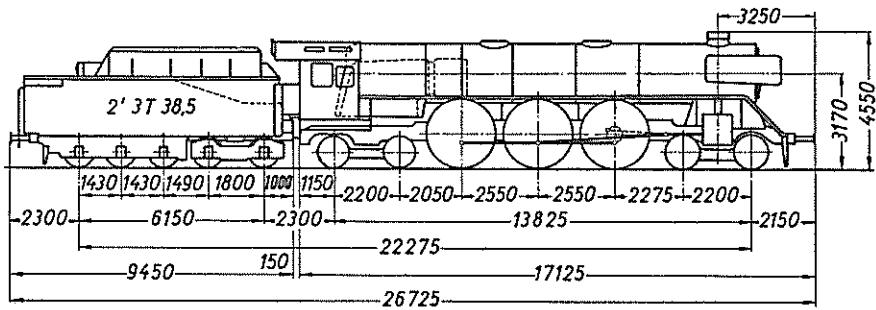
km/h	20	30	40	50	60	65	70	75	80	85			
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	1210	1040	900		
10‰ 1:1000	—	—	—	—	—	—	1090	950	825	720			
20‰ 1:500	—	—	—	—	—	1000	880	770	675	590			
30‰ 1:333	—	—	—	—	940	825	730	645	565	495			
40‰ 1:250	—	—	—	1010	795	695	620	545	480	425			
50‰ 1:200	—	1100	1025	865	680	600	520	470	415	365			
60‰ 1:166	1005	950	885	750	590	520	465	410	360	315			
70‰ 1:140	880	830	780	660	520	455	410	360	315	275			
80‰ 1:125	775	735	690	585	460	405	360	315	275	255			
100‰ 1:100	620	590	555	470	370	325	285	250	215	190			
140‰ 1:70	430	405	385	320	245	215	185	160	135	115			
200‰ 1:50	270	255	240	195	135	120	100	—	—	—			
250‰ 1:40	190	180	170	135	90	—	—	—	—	—			

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## a) Schnellzuglokomotiven

km/h	40	50	60	70	90	100	110	120	130	140	150	160	175
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	735	595	460	350	255	150
10‰ 1:1000	—	—	—	—	—	—	715	585	465	360	270	195	110
20‰ 1:500	—	—	—	—	—	700	580	465	370	285	210	150	—
30‰ 1:333	—	—	—	—	710	580	475	385	305	230	170	110	—
40‰ 1:250	—	—	—	—	595	480	395	315	250	185	130	—	—
50‰ 1:200	—	—	—	—	505	410	330	260	205	150	100	—	—
60‰ 1:166	—	—	—	640	430	345	275	220	165	120	—	—	—
70‰ 1:140	—	—	660	560	370	295	235	185	145	95	—	—	—
80‰ 1:125	700	665	600	490	325	255	200	155	110	—	—	—	—
100‰ 1:100	570	525	475	385	245	190	145	105	—	—	—	—	—
140‰ 1:70	385	355	320	250	145	105	—	—	—	—	—	—	—
20‰ 1:50	230	205	185	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25‰ 1:40	160	135	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 05



km/h													
Steigung	Wagengewicht in t												
0 1:∞													
10‰ 1:1000													
20‰ 1:500													
30‰ 1:333													
40‰ 1:250													
50‰ 1:200													
60‰ 1:166													
70‰ 1:140													
80‰ 1:125													
100‰ 1:100													
140‰ 1:70													
20‰ 1:50													
25‰ 1:40													

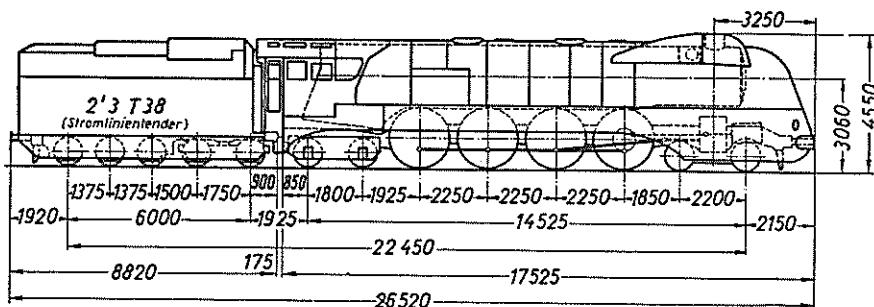
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

a) Schnellzuglokomotiven

137

km/h		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Steigung		Wagengewicht in t (D-Zug, 18t-Kuppelachsdruck) *)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	1090	880	695	545
1%/ <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	1065	840	690	550	430
2%/ <sub>oo</sub>	1:500	—	—	—	—	—	—	1060	850	675	555	440	345
3%/ <sub>oo</sub>	1:333	—	—	—	—	—	1075	865	700	555	455	360	280
4%/ <sub>oo</sub>	1:250	—	—	—	—	1100	900	730	585	465	380	300	230
5%/ <sub>oo</sub>	1:200	—	—	—	1130	935	765	620	495	390	320	250	190
6%/ <sub>oo</sub>	1:166	—	—	—	980	810	660	535	425	330	270	205	155
7%/ <sub>oo</sub>	1:140	—	—	1020	855	710	575	460	370	285	230	195	130
8%/ <sub>oo</sub>	1:125	1115	1020	905	760	630	505	405	320	245	195	145	100
10%/ <sub>oo</sub>	1:100	900	820	730	610	500	400	320	245	180	140	95	—
14%/ <sub>oo</sub>	1:70	635	570	505	415	325	260	245	140	100	—	—	—
20%/ <sub>oo</sub>	1:50	405	365	315	250	190	140	140	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub>	1:40	295	260	220	170	120	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 06



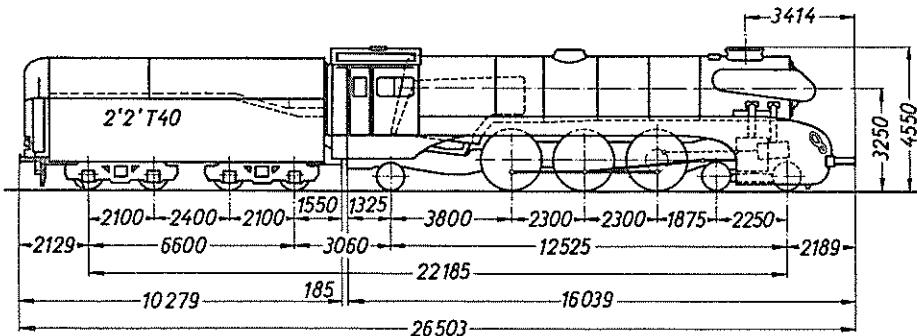
km/h		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Steigung		Wagengewicht in t (D-Zug, 20t-Kuppelachsdruck) *)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	1090	880	695	545
1%/ <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	1065	840	690	550	430
2%/ <sub>oo</sub>	1:500	—	—	—	—	—	—	1060	850	675	555	440	355
3%/ <sub>oo</sub>	1:333	—	—	—	—	—	1075	865	700	555	455	360	280
4%/ <sub>oo</sub>	1:250	—	—	—	—	1100	900	730	585	465	380	300	230
5%/ <sub>oo</sub>	1:200	—	—	—	1130	935	765	620	495	390	320	250	190
6%/ <sub>oo</sub>	1:166	—	—	—	980	810	660	532	425	330	270	205	155
7%/ <sub>oo</sub>	1:140	—	—	1020	855	710	575	460	370	285	230	175	130
8%/ <sub>oo</sub>	1:125	1180	1070	905	760	630	505	405	320	245	195	145	100
10%/ <sub>oo</sub>	1:100	950	865	730	610	500	400	320	245	180	140	95	—
14%/ <sub>oo</sub>	1:70	670	605	505	415	335	260	245	140	100	—	—	—
20%/ <sub>oo</sub>	1:50	430	385	315	250	190	140	140	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub>	1:40	310	275	220	170	120	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## a) Schnellzuglokomotiven

km/h	30	40	50	60	70	80	85	90	95	100	110	120	130
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	970	855	650	500	375
1 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	890	780	690	530	410	310
2 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	—	—	925	820	730	640	570	440	345	260
3 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:333	—	—	—	—	990	770	680	615	540	480	370	290	220
4 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:250	—	—	—	835	665	585	520	455	410	315	245	185	
5 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:200	—	—	900	715	560	505	445	395	350	270	220	155	
6 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:166	955	925	785	620	490	440	390	340	305	235	180	130	
7 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:140	935	870	810	690	550	430	385	340	300	265	205	155	110
8 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:125	830	770	720	610	485	380	340	300	260	230	175	130	90
10 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:100	665	620	580	495	390	300	265	235	205	180	130	95	60
14 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:70	460	430	400	340	260	195	170	150	125	105	70	—	—
20 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:50	290	270	250	205	150	105	85	—	—	—	—	—	—
25 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:40	205	190	175	140	95	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 10



km/h	20	30	40	50	60	70	80	85	90	100	110	120	130
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	930	—	—	—	—
2 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	975	855	755	—	—	—
3 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	930	820	720	645	—	—	—
4 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:250	—	—	—	—	—	790	700	615	550	—	—	—	—
5 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:200	—	—	—	—	870	685	605	530	480	—	—	—	—
6 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:166	—	—	980	900	760	600	530	465	420	—	—	—	—
7 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:140	990	930	860	795	670	540	546	410	370	—	—	—	—
8 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:125	875	820	765	705	595	470	415	355	325	—	—	—	—
10 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:100	705	660	615	570	480	380	330	290	260	—	—	—	—
14 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:70	490	460	425	395	330	255	220	190	165	—	—	—	—
20 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:50	315	290	265	250	205	155	130	100	85	—	—	—	—
25 $^{\circ}$ / <sub>00</sub> 1:40	220	205	190	175	135	95	—	—	—	—	—	—	—

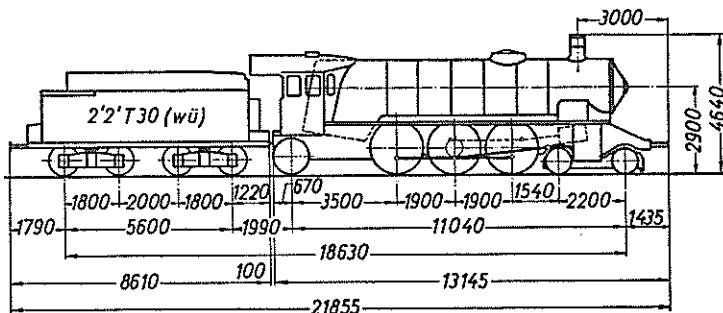
### a) Schnellzuglokomotiven

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1:∞							
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:1000							
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:500							
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1.333							
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1.250							
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1.200							
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1.166							
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1.140							
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1.125							
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:100							
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:70							
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:50							
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:40							

km/h							
Steigung	Wagengewicht in t						
0	1: $\infty$						
1%	1:1000						
2%	1:500						
3%	1:333						
4%	1:250						
5%	1:200						
6%	1:166						
7%	1:140						
8%	1:125						
10%	1:100						
14%	1:70						
20%	1:50						
25%	1:40						

### a) Schnellzuglokomotiven

C (wü), Baureihe 18<sup>1</sup>

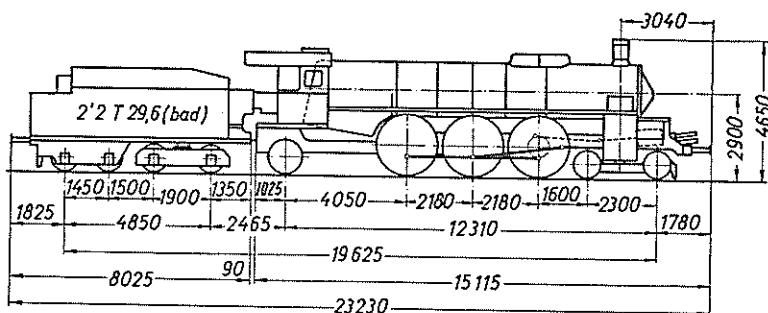


a) Schnellzuglokomotiven

141

km/h			40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)												
0 1:∞			—	—	—	—	—	980	730	520	365	245	
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000			—	—	—	—	1015	780	585	425	295	195	
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500			—	—	—	1070	825	640	485	350	245	160	
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333			—	1350	1150	880	685	535	405	295	200	130	
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250			—	1130	930	745	580	455	345	250	170	105	
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200			1050	970	800	645	500	390	300	210	145	—	
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166			910	845	695	560	440	340	260	180	120	—	
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140			800	740	615	495	385	300	225	155	100	—	
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125			710	660	545	435	340	260	195	135	—	—	
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100			570	535	440	350	270	205	150	100	—	—	
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70			400	370	300	235	175	130	—	—	—	—	
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50			250	235	185	140	—	—	—	—	—	—	
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40			185	165	125	—	—	—	—	—	—	—	

IV h<sup>1-3</sup> (bad), Baureihe 18<sup>3</sup>

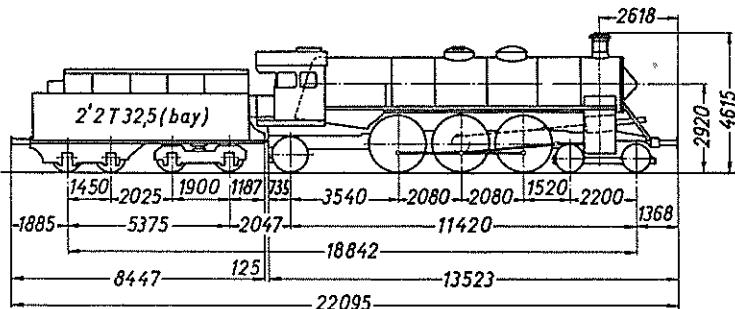


km/h			40	50	60	65	70	75	80	85			
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *)												
0 1:∞			—	—	—	—	—	—	1155	1000			
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000			—	—	—	—	1230	1070	920	805			
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500			—	—	—	1140	1000	875	760	665			
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333			—	—	1060	945	835	735	640	565			
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250			—	1100	895	805	710	630	550	485			
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200			1035	945	770	695	615	545	475	420			
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166			900	825	675	610	540	475	415	370			
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140			790	725	595	535	475	420	365	325			
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125			700	645	530	480	420	375	325	290			
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100			565	525	430	390	340	320	260	230			
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70			395	365	295	265	230	205	170	150			
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50			250	230	185	160	135	115	—	—			
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40			180	165	125	105	—	—	—	—			

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## a) Schnellzuglokomotiven

km/h		40	50	60	70	75	80	85	90	95	100	110	120
Steigung		Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug *)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	1130	970	825	715	605	435	300
1 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:1000	—	—	—	—	1000	880	760	655	570	485	350	245
2 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:500	—	—	—	920	810	710	620	535	465	400	290	200
3 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:333	—	—	1040	760	670	590	515	445	390	335	240	165
4 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:250	—	1010	875	645	565	500	435	380	330	285	200	135
5 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:200	940	860	750	555	485	430	375	325	280	240	170	115
6 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:166	815	750	650	480	420	370	325	280	245	210	145	95
7 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:140	715	655	575	425	370	330	285	245	210	180	125	—
8 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:125	630	585	510	375	325	290	250	215	185	155	105	—
10 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:100	510	470	415	300	260	230	195	165	140	120	—	—
14 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:70	360	325	285	200	170	150	125	100	85	—	—	—
20 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:50	220	205	175	115	90	75	—	—	—	—	—	—
25 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:40	155	145	120	70	—	—	—	—	—	—	—	—

S $^{3/4}$  (bay), Baureihe 18<sup>a</sup>

km/h													
Steigung		Wagengewicht in t											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

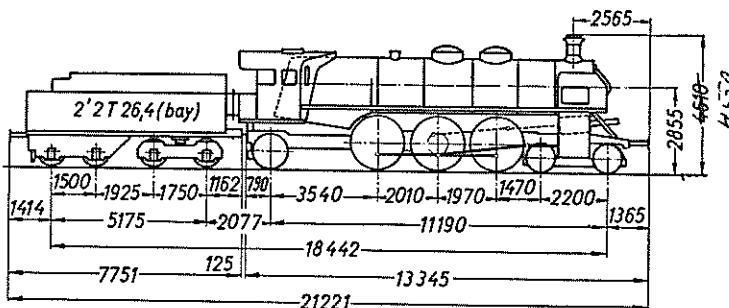
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

a) Schnellzuglokomotiven

143

km/h		40	50	60	70	75	80	85	90	95	100	110	120
Steigung		Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	1130	970	825	715	605	435	300
1 $\%$	1:1000	—	—	—	—	1000	880	760	655	570	485	350	245
2 $\%$	1:500	—	—	—	920	810	710	620	535	465	400	290	200
3 $\%$	1:333	—	—	1040	760	670	590	515	445	390	330	240	165
4 $\%$	1:250	—	1055	875	640	565	500	435	375	330	280	200	135
5 $\%$	1:200	990	905	750	550	485	430	370	320	280	235	170	110
6 $\%$	1:166	860	785	650	475	420	370	320	275	240	205	145	90
7 $\%$	1:140	755	690	570	420	370	325	280	240	205	175	120	—
8 $\%$	1:125	670	615	505	370	325	285	250	210	180	150	100	—
10 $\%$	1:100	540	495	410	295	260	225	190	160	135	115	—	—
14 $\%$	1:70	375	345	280	195	170	145	120	95	80	—	—	—
20 $\%$	1:50	240	220	170	110	90	—	—	—	—	—	—	—
25 $\%$	1:40	170	155	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—

S  $\frac{3}{6}$  (bay), Baureihe 18<sup>4-5</sup>

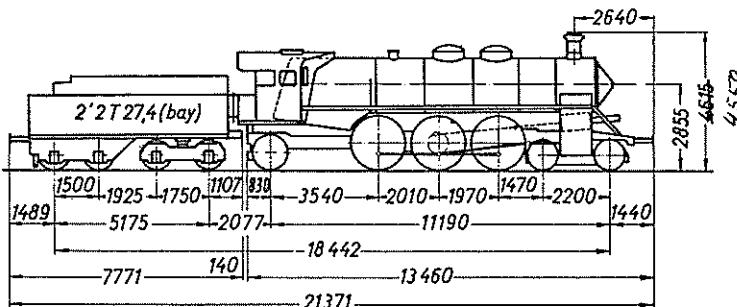


km/h													
Steigung		Wagengewicht in t											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 $\%$	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 $\%$	1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 $\%$	1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 $\%$	1:250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 $\%$	1:200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 $\%$	1:166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 $\%$	1:140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 $\%$	1:125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 $\%$	1:100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 $\%$	1:70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 $\%$	1:50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 $\%$	1:40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## a) Schnellzuglokomotiven

km/h		40	50	60	70	75	80	85	90	95	100	110	120
Steigung		Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)											
0 1:∞		—	—	—	—	—	1160	990	835	715	605	435	305
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000		—	—	—	—	1050	905	780	660	570	485	350	245
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500		—	—	—	950	845	730	630	540	465	400	285	200
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333		—	—	1015	795	700	605	525	450	385	330	240	165
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250		—	1065	855	670	595	510	445	380	325	280	200	135
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200		—	910	730	575	510	440	380	325	280	240	170	110
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166		985	790	635	500	445	380	330	280	240	205	140	90
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140		870	695	560	440	390	335	290	245	210	175	120	75
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125		770	620	495	390	340	295	255	215	180	150	100	—
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100		625	500	400	310	270	230	200	165	135	110	70	—
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70		440	345	270	205	180	150	125	100	80	60	—	—
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50		275	215	165	120	100	75	—	—	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40		205	150	110	70	—	—	—	—	—	—	—	—

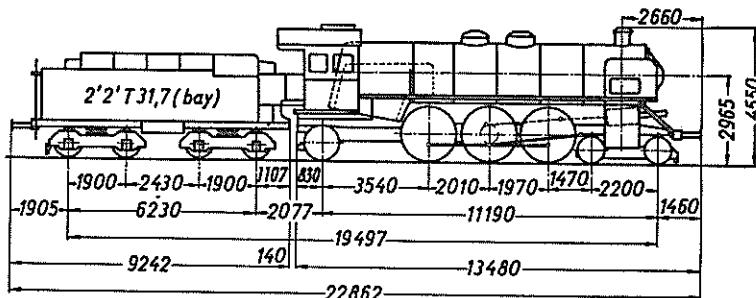
S 3/6 (bay), Baureihe 18<sup>5</sup>

km/h		30	40	50	60	70	75	80	85	90	100		
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *)											
0 1:∞		—	—	—	—	—	1220	1010	875	735	525	—	—
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000		—	—	—	—	1115	965	820	700	595	430	—	—
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500		—	—	—	1170	900	785	670	580	500	360	—	—
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333		—	—	—	970	750	650	565	485	415	300	—	—
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250		—	—	1035	820	640	550	480	415	355	255	—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200		—	1115	890	705	550	485	415	360	305	220	—	—
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166		1025	975	775	615	480	420	365	315	265	190	—	—
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140		905	855	680	540	425	370	320	275	235	165	—	—
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125		800	760	605	485	370	330	285	240	205	145	—	—
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100		650	620	490	390	300	265	225	190	160	105	—	—
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70		450	435	340	260	200	175	145	120	95	—	—	—
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50		295	280	215	180	160	95	75	—	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40		215	205	150	110	70	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

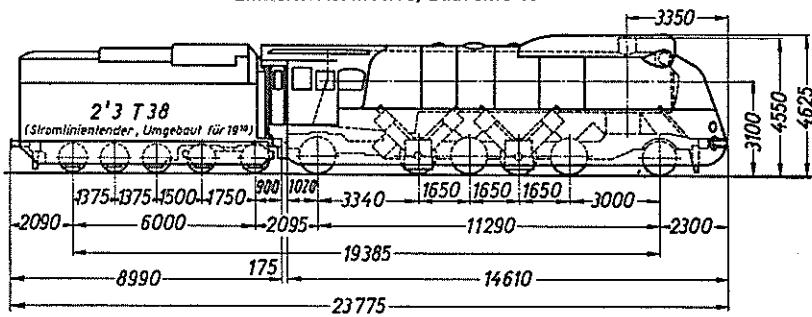
### a) Schnellzuglokomotiven

S<sup>3</sup>/<sub>6</sub> (bay), Baureihe 18<sup>6</sup>  
mit Verbrennungskammer



## a) Schnellzuglokomotiven

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1: $\infty$							
1 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:1000							
2 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:500							
3 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:333							
4 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:250							
5 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:200							
6 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:166							
7 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:140							
8 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:125							
10 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:100							
14 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:70							
20 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:50							
25 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:40							

Einheitslokomotive, Baureihe 191<sup>a</sup>

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1: $\infty$							
1 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:1000							
2 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:500							
3 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:333							
4 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:250							
5 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:200							
6 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:166							
7 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:140							
8 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:125							
10 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:100							
14 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:70							
20 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:50							
25 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:40							

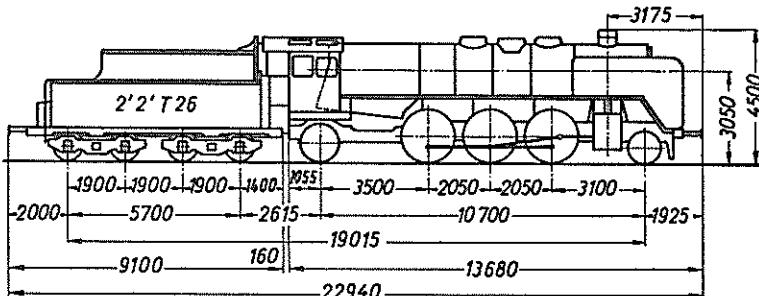
### a) Schnellzuglokomotiven

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1:∞							
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:1000							
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:500							
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:333							
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:250							
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:200							
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:166							
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:140							
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:125							
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:100							
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:70							
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:50							
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:40							

## b) Personenzuglokomotiven

km/h		30	40	50	60	70	75	80	85	90	95	100	110	
Steigung		Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *												
0	1:∞	—	—	—	—	—	—	1130	975	840	720	615	525	370
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:1000	—	—	—	—	990	865	755	655	565	485	415	295	
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:500	—	—	—	1020	790	695	605	530	460	395	340	240	
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:333	—	—	1070	835	645	570	500	440	380	330	280	195	
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:250	—	—	895	700	545	480	420	370	320	275	235	165	
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:200	—	1000	760	595	460	410	360	315	270	235	200	135	
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:166	1120	870	660	515	400	355	310	270	235	200	170	110	
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:140	985	765	580	450	350	310	270	235	200	170	145	95	
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:125	875	680	510	400	310	270	235	205	175	145	120	—	
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:100	710	550	410	315	240	210	180	155	130	110	90	—	
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:70	505	380	265	210	155	130	110	90	—	—	—	—	
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:50	330	245	170	120	—	—	—	—	—	—	—	—	
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:40	245	175	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Einheitslokomotive, Baureihe 23 (Baujahr 1940)



km/h		30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *											
0	1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	1180	1010	865	740
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:1000	—	—	—	—	—	—	1220	1060	910	790	685	590
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:500	—	—	—	—	—	1110	970	845	735	645	560	485
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:333	—	—	—	—	1040	910	795	700	610	535	465	405
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:250	—	—	1160	1000	870	765	670	590	515	455	395	345
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:200	—	—	990	855	745	655	575	505	440	390	340	295
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:166	1110	1000	860	740	645	570	500	440	385	340	295	255
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:140	980	880	755	650	570	500	435	385	340	295	260	225
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:125	870	785	670	580	500	440	390	340	300	260	225	195
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:100	710	635	540	465	405	355	310	270	235	205	175	150
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:70	505	450	380	320	260	240	205	180	150	130	110	90
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:50	330	290	240	200	165	140	115	100	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:40	245	215	175	140	115	90	—	—	—	—	—	—

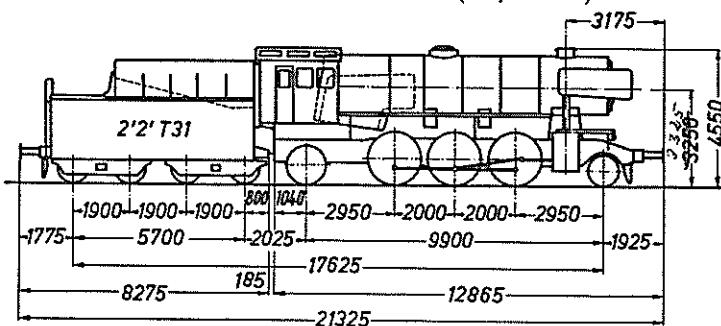
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

b) Personenzuglokomotiven

149

km/h	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	90	100	110
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1090	790	580
10‰ 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1160	1030	800	600	450
20‰ 1:500	—	—	—	—	—	—	1140	1030	900	805	625	480	355
30‰ 1:333	—	—	—	—	—	1050	935	835	740	660	510	390	290
40‰ 1:250	—	—	—	1100	980	875	785	700	620	550	425	325	240
50‰ 1:200	—	—	1070	945	840	750	670	600	530	470	360	275	200
60‰ 1:166	—	1050	920	820	730	650	580	515	455	405	310	235	170
70‰ 1:140	1040	920	815	720	640	570	505	450	400	350	270	200	140
80‰ 1:125	925	820	720	640	570	505	450	400	350	310	235	175	120
100‰ 1:100	750	665	585	515	455	405	360	320	280	245	180	130	85
140‰ 1:70	540	470	410	360	315	280	240	210	180	155	115	—	—
200‰ 1:50	360	310	265	230	195	170	145	125	100	85	—	—	—
250‰ 1:40	280	230	195	165	140	115	100	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 23 (Baujahr 1950)



km/h	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1220	1040	895	765
10‰ 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1105	965	830	720	620
20‰ 1:500	—	—	—	—	—	—	1170	1025	900	790	685	600	515
30‰ 1:333	—	—	—	—	—	1100	970	855	750	660	575	505	440
40‰ 1:250	—	—	—	—	1055	930	820	725	640	565	490	435	375
50‰ 1:200	—	—	—	1030	910	800	710	625	555	490	425	375	325
60‰ 1:166	—	—	1025	900	790	700	620	550	485	430	375	330	285
70‰ 1:140	1040	1025	905	790	700	620	550	485	430	380	330	290	250
80‰ 1:125	930	915	805	705	625	550	490	430	380	340	295	260	220
100‰ 1:100	755	750	660	575	505	450	395	350	330	270	235	205	175
140‰ 1:70	540	535	470	410	355	315	275	240	210	185	155	135	110
200‰ 1:50	360	355	310	265	230	200	170	145	125	105	85	70	55
250‰ 1:40	270	265	230	195	165	140	115	100	80	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

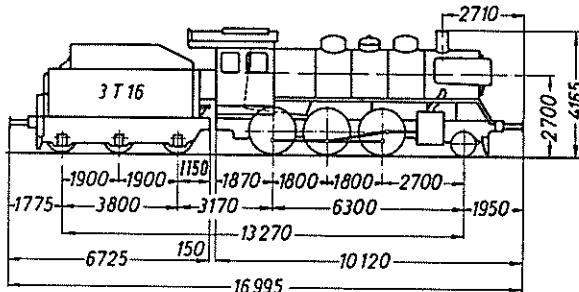


b) Personenzuglokomotiven

151

km/h	20	30	40	50	60	65	70	75	80	85	90	
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	945	805	680	575	485	410	
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	820	705	630	535	440	375	320	
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	840	645	560	485	415	355	305	255	
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333	—	—	890	680	525	455	395	340	290	250	210	
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250	—	995	740	570	440	380	330	285	245	210	175	
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200	—	845	630	485	375	325	280	245	205	175	150	
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166	965	730	545	415	320	280	245	210	175	150	125	
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140	850	645	480	370	280	245	210	180	150	130	105	
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125	755	570	425	325	250	215	185	160	130	110	—	
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100	615	465	345	260	195	170	145	120	100	—	—	
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70	440	330	235	175	130	110	90	—	—	—	—	
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50	295	215	150	105	—	—	—	—	—	—	—	
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40	225	160	105	—	—	—	—	—	—	—	—	

Einheitslokomotive, Baureihe 24



km/h	20	30	40	50	60	65	70	75	80	85	90	
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *											
0 1:∞	—	—	—	—	—	855	720	610	515	430	350	
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	750	650	555	475	405	340	280	
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	800	595	520	445	385	330	275	230	
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333	—	—	880	655	490	425	365	315	270	230	180	
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250	—	1000	725	550	410	360	305	265	225	190	130	
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200	—	840	625	470	350	305	260	225	195	160	110	
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166	955	725	535	405	300	265	225	195	165	140	—	
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140	845	635	470	355	265	230	195	170	140	120	—	
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125	750	570	420	315	230	205	170	145	125	100	—	
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100	610	460	335	250	180	155	130	110	—	—	—	
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70	435	320	230	170	120	—	—	—	—	—	—	
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50	290	210	145	—	—	—	—	—	—	—	—	
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40	220	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

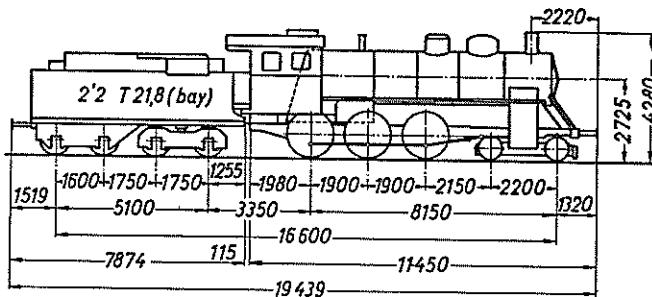
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

### b) Personenzuglokomotiven

1

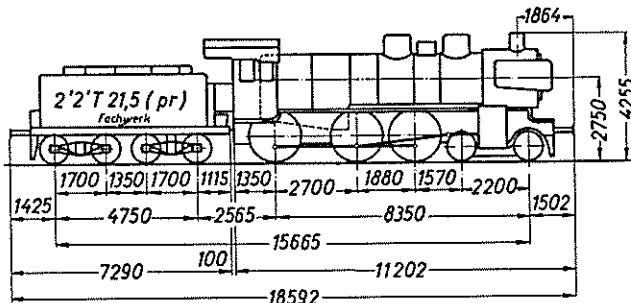
b) Personenzuglokomotiven

P<sup>3</sup>/5 H (bay), Baureihe 38<sup>4</sup>



## b) Personenzuglokomotiven

km/h		30	40	50	60	65	70	75	80	85	90	95	100
Steigung		Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)											
0 1:∞		—	—	—	—	—	950	800	705	590	510	420	365
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000		—	—	—	—	835	720	620	540	460	400	330	290
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500		—	—	—	760	655	575	495	435	370	320	265	230
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333		—	—	800	620	535	465	405	355	300	265	215	190
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250		—	880	665	515	445	385	335	295	250	220	180	155
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200		—	750	565	440	380	330	285	250	210	185	150	130
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166		880	645	490	375	325	280	245	210	180	155	125	105
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140		770	565	425	325	285	245	210	185	155	130	105	90
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125		685	500	375	290	250	205	185	160	130	120	—	—
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100		555	400	300	225	195	165	140	120	95	—	—	—
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70		390	275	200	145	120	100	—	—	—	—	—	—
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50		255	170	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40		185	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

P 8 (pr), Baureihe 38<sup>10-40</sup>

km/h		20	30	40	50	60	65	70	75	80	85	90	95	100
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *)												
0 1:∞		—	—	—	—	1205	1015	860	730	625	520	450	365	320
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000		—	—	—	1220	910	775	665	565	490	415	360	290	255
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500		—	—	—	955	720	620	535	460	400	335	290	240	210
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333		—	—	1040	775	590	510	440	380	330	280	245	195	170
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250		—	—	865	650	495	425	370	320	280	235	205	165	145
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200		1190	1010	740	550	425	365	315	270	240	200	175	140	120
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166		1030	875	690	480	365	315	270	235	200	170	145	115	100
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140		905	765	560	420	320	275	235	200	175	145	125	100	—
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125		800	680	495	370	280	240	205	175	150	125	105	—	—
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100		650	550	400	295	220	190	160	135	115	—	—	—	—
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70		460	390	275	195	145	120	100	80	—	—	—	—	—
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50		300	255	170	115	75	—	—	—	—	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40		220	185	120	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—

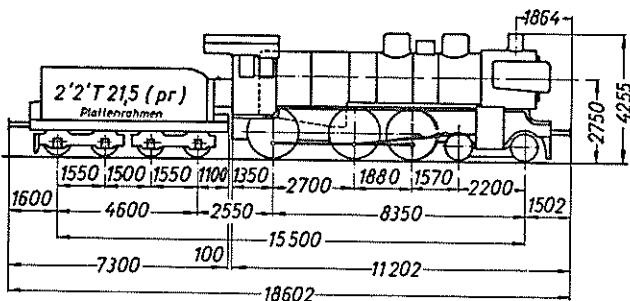
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

b) Personenzuglokomotiven

155

km/h		30	40	50	60	70	80	90				
Steigung		Wagengewicht in t (Güterzug) *										
0	1: $\infty$	—	—	—	1035	730	510	360				
1 $^{\circ}$ /oo	1:1000	—	—	1100	800	570	410	295				
2 $^{\circ}$ /oo	1:500	—	1200	890	650	470	335	245				
3 $^{\circ}$ /oo	1:333	—	990	725	540	390	285	205				
4 $^{\circ}$ /oo	1:250	1150	825	610	450	330	245	175				
5 $^{\circ}$ /oo	1:200	975	700	520	385	280	210	145				
6 $^{\circ}$ /oo	1:166	840	610	450	330	245	180	125				
7 $^{\circ}$ /oo	1:140	730	535	395	290	215	155	105				
8 $^{\circ}$ /oo	1:125	660	470	350	260	185	135	—				
10 $^{\circ}$ /oo	1:100	540	380	275	200	145	—	—				
14 $^{\circ}$ /oo	1:70	380	260	180	130	—	—	—				
20 $^{\circ}$ /oo	1:50	240	155	100	—	—	—	—				
25 $^{\circ}$ /oo	1:40	170	105	—	—	—	—	—				

P 8 (pr), Baureihe 38<sup>10-40</sup>

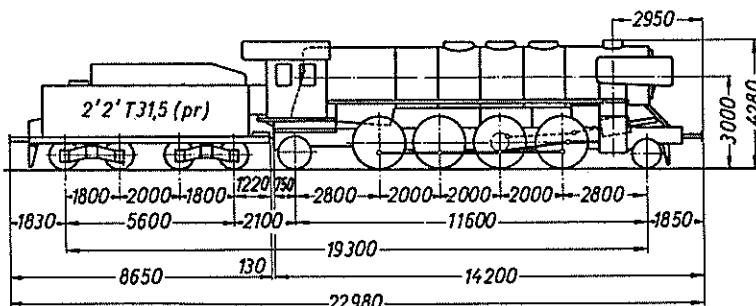


km/h												
Steigung		Wagengewicht in t										
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 $^{\circ}$ /oo	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 $^{\circ}$ /oo	1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 $^{\circ}$ /oo	1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 $^{\circ}$ /oo	1:250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 $^{\circ}$ /oo	1:200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 $^{\circ}$ /oo	1:166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 $^{\circ}$ /oo	1:140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 $^{\circ}$ /oo	1:125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 $^{\circ}$ /oo	1:100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 $^{\circ}$ /oo	1:70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 $^{\circ}$ /oo	1:50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 $^{\circ}$ /oo	1:40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## b) Personenzuglokomotiven

km/h	30	40	50	60	70	75	80	85	90	95	100	110
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	1065	910	780	665	475
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	1055	920	810	680	580	495	360
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	—	940	825	715	620	535	455	385	275
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333	—	—	—	990	760	660	575	495	430	365	310	215
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250	—	—	1070	820	630	550	475	410	350	300	250	170
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200	—	—	920	695	530	460	400	340	290	245	205	135
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166	—	1060	780	600	450	395	340	290	245	200	165	105
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140	1145	925	680	520	395	340	290	245	205	170	135	75
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125	1015	825	600	455	340	295	250	210	175	140	110	—
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100	825	660	480	360	265	225	190	155	125	100	70	—
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70	575	465	340	235	165	130	105	85	—	—	—	—
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50	380	295	195	130	80	—	—	—	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40	280	210	130	75	—	—	—	—	—	—	—	—

P 10 (pr), Baureihe 39<sup>0-2</sup>

km/h	30	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	1130	950	800	675
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	1200	1020	880	760	640	540
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	—	—	1110	965	825	715	610	520	445
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333	—	—	—	—	1055	915	795	685	595	505	435	370
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250	—	—	—	1020	890	770	670	580	505	430	370	315
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200	—	—	995	875	760	665	575	495	430	365	315	265
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166	—	995	865	755	660	570	500	430	375	320	270	230
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140	—	875	760	665	580	500	435	375	325	275	235	200
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125	1015	775	675	590	510	445	385	330	285	240	205	170
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100	820	625	545	475	410	355	305	260	225	185	155	125
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70	580	440	375	325	280	235	200	165	140	110	90	—
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50	385	280	235	200	165	135	110	—	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40	280	200	165	135	110	—	—	—	—	—	—	—

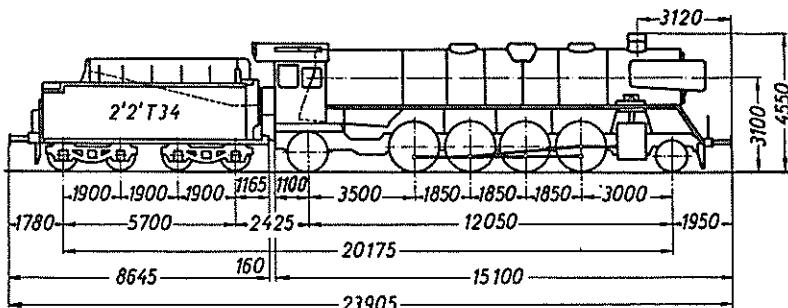
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.



## c) Güterzuglokomotiven

km/h	20	30	40	50	60	70	80	90				
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	1015			
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	980	765		
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	975	765	600				
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	995	785	620	485				
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	1070	825	650	515	400				
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	910	700	550	435	335				
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	1030	785	600	475	370	285				
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	900	685	525	410	320	240				
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	1060	800	605	460	360	275	205				
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	930	860	645	485	365	280	210	155				
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	655	610	450	330	240	175	125	—				
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	435	395	285	200	135	—	—	—				
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	325	300	200	130	—	—	—	—				

Einheitslokomotive, Baureihe 41



km/h	25	30	35	40	45	50	55	60	70	80	90	
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1010	750	
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1055	800	605	
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	1115	850	650	495
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	1060	920	705	545	415	
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	—	1025	890	770	595	460	355	
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	—	1005	875	760	660	510	395	305	
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	—	1005	875	760	660	575	445	345	265	
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	1025	885	770	665	580	500	390	300	230	
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	1050	910	785	680	590	515	445	345	265	200	
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	895	855	740	635	550	475	410	355	270	205	150	
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	635	605	520	445	380	325	275	235	175	125	—	
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	420	400	340	285	235	195	165	135	—	—	—	
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	315	300	245	205	165	135	105	—	—	—	—	

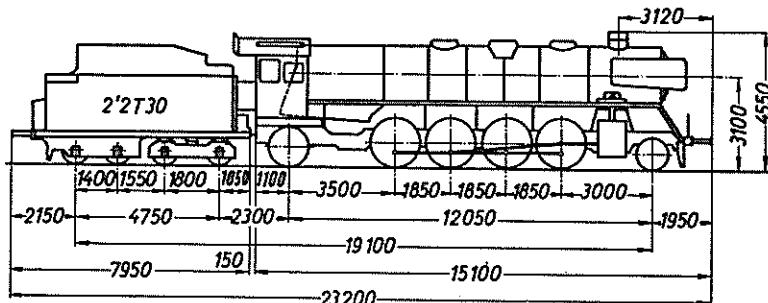
\*) Gilt für P<sub>K</sub> = 16 atü und 18 und 20 t Kuppelachsdruck.

c) Güterzuglokomotiven

159

km/h	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80	90	
Steigung	Wagengewicht in t (Eilgüterzug) *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	2050	1730	1470	1255	920	675	
1% 1:1000	—	—	—	—	—	1830	1555	1330	1145	990	740	555	
2% 1:500	—	—	—	1970	1680	1445	1240	1065	925	805	610	460	
3% 1:333	—	—	1860	1600	1370	1185	1020	880	770	675	440	390	
4% 1:250	1895	1800	1565	1340	1150	995	860	745	650	575	380	335	
5% 1:200	1615	1540	1330	1145	985	855	740	640	560	495	330	290	
6% 1:166	1400	1335	1150	995	860	745	645	560	490	430	290	250	
7% 1:140	1235	1175	1015	875	755	655	565	490	430	375	255	220	
8% 1:125	1095	1050	905	780	670	580	500	435	380	335	200	190	
10% 1:100	890	855	735	630	545	470	405	350	305	265	170	145	
14% 1:70	635	605	520	440	375	320	275	230	200	170	—	—	
20% 1:50	420	400	335	280	235	195	160	130	110	—	—	—	
25% 1:40	310	295	245	200	165	130	105	—	—	—	—	—	

Einheitslokomotive, Baureihe 41



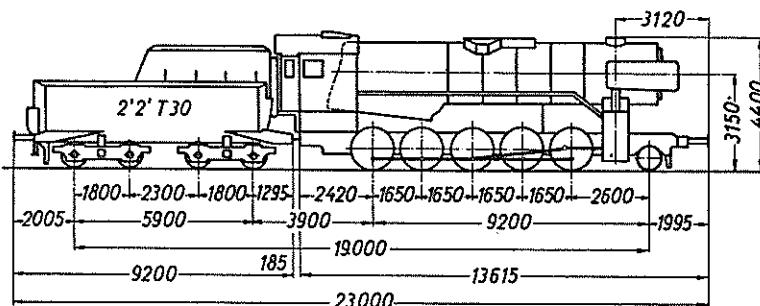
km/h	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80	90	
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	2275	1890	1580	1330	1130	815	595	
1% 1:1000	—	—	—	—	2050	1725	1455	1235	1055	905	670	495	
2% 1:500	—	—	2240	1905	1615	1375	1175	1000	865	750	560	420	
3% 1:333	—	2130	1875	1555	1330	1135	975	840	725	630	475	360	
4% 1:250	1875	1780	1520	1305	1120	960	830	715	620	540	410	310	
5% 1:200	1600	1520	1300	1120	965	830	715	615	540	470	355	270	
6% 1:166	1390	1325	1135	975	840	725	625	540	470	410	310	235	
7% 1:140	1225	1165	1000	860	740	640	550	475	415	360	275	205	
8% 1:125	1090	1040	890	770	660	570	490	420	370	320	240	180	
10% 1:100	885	850	725	625	535	460	395	340	295	255	190	140	
14% 1:70	630	600	515	435	370	315	270	230	195	165	120	—	
20% 1:50	420	400	335	280	235	195	160	130	105	—	—	—	
25% 1:40	310	295	245	200	165	130	105	—	—	—	—	—	

\*) Gilt für  $P_K = 16$  atü und 18 und 20 t Kuppelachsdruck.

## c) Güterzuglokomotiven

km/h	20	30	40	50	60	70	80					
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	1085					
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	1165	845					
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	—	1015	770	560					
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333	—	—	—	—	1240	930	680					
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250	—	—	—	1115	855	645	475					
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200	—	—	—	955	730	555	405					
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166	—	—	1095	830	635	480	350					
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140	—	—	965	730	560	420	305					
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125	—	1170	860	650	495	375	270					
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100	1210	960	700	525	415	295	210					
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70	875	690	495	365	270	195	130					
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50	600	465	325	230	160	110	—					
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40	465	355	240	165	—	—	—					

Einheitslokomotive, Baureihe 42



km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1150	965	
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1075	905	765
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1180	1015	870
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	—	1045	970	840	725	615	525
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250	—	—	—	—	—	—	1080	940	820	710	615	525	445
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200	—	—	—	—	—	1075	930	805	705	610	530	450	385
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166	—	—	—	—	1080	935	810	705	615	535	460	395	335
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140	—	—	—	1110	950	825	715	620	545	470	405	345	295
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125	—	—	1165	980	845	735	635	555	485	415	360	305	260
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100	1210	1165	955	810	690	595	515	450	405	335	290	240	205
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70	875	840	685	575	490	420	360	310	265	225	190	155	125
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50	600	575	465	385	325	270	230	190	160	130	110	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40	460	445	355	290	240	195	160	130	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

c) Güterzuglokomotiven

161

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Eilgüterzug) *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	2570	2150	1810	1510	1275	1055	880
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000	—	—	—	—	—	2260	1920	1630	1395	1180	1000	840	710
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500	—	—	—	2460	2080	1780	1520	1305	1125	955	825	695	585
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333	—	—	2370	1995	1695	1455	1250	1080	935	800	690	585	495
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250	—	—	1975	1670	1420	1225	1055	915	795	680	590	500	425
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200	2145	2055	1685	1430	1220	1055	910	785	685	590	510	430	365
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166	1865	1790	1480	1245	1065	920	795	690	600	515	445	380	320
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140	1650	1580	1300	1100	940	810	700	610	530	455	395	335	280
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125	1470	1410	1160	980	835	725	625	540	470	405	350	295	250
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100	1205	1160	950	800	685	590	510	440	395	325	280	235	195
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70	870	840	685	575	485	415	355	310	265	220	190	155	125
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50	595	570	460	380	320	270	225	190	160	130	105	—	—
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40	460	440	350	285	235	195	160	130	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 42

Siehe nebenstehendes Bild

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	2380	1980	1650	1370	1140	940	780
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000	—	—	—	—	—	2160	1810	1530	1295	1085	925	765	640
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500	—	—	—	2400	2010	1710	1450	1235	1060	895	765	640	540
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333	—	—	2330	1950	1650	1405	1200	1030	890	755	650	545	460
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250	—	—	1950	1640	1390	1190	1020	880	760	645	560	470	395
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200	2125	2035	1660	1400	1195	1030	880	760	660	565	485	410	345
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166	1855	1775	1455	1230	1045	900	775	665	580	495	430	360	305
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140	1640	1570	1285	1085	925	795	685	590	515	435	380	320	270
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125	1465	1400	1150	970	825	710	610	530	460	390	340	285	240
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100	1200	1150	945	795	675	580	500	430	385	315	270	225	190
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70	870	835	680	570	480	410	350	305	260	215	185	150	120
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50	595	570	460	380	320	270	225	190	155	125	105	—	—
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40	460	440	350	285	235	195	160	130	—	—	—	—	—

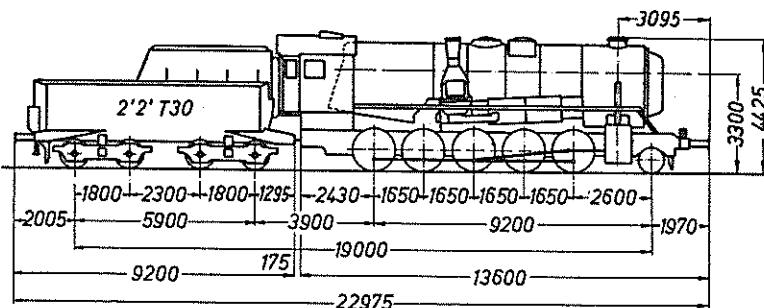
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## c) Güterzuglokomotiven

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Eilgüterzug)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	2570	2150	1810	1510	1275	1055	880
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	2260	1920	1630	1395	1180	1000	840	710
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	2460	2080	1780	1520	1305	1125	955	825	695	585
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333	—	—	2370	1995	1695	1455	1250	1080	935	800	690	585	495
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250	—	—	1975	1670	1420	1225	1055	915	795	680	590	500	425
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200	2145	2055	1685	1430	1220	1055	910	785	685	590	510	430	365
6 <sup>0</sup> / <sub>c0</sub> 1:166	1865	1790	1480	1245	1065	920	795	690	600	515	445	380	320
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140	1650	1580	1300	1100	940	810	700	610	530	455	395	335	280
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125	1470	1410	1160	980	835	725	625	540	470	405	350	295	250
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100	1205	1160	950	800	685	590	510	440	395	325	280	235	195
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70	870	840	685	575	485	415	355	310	265	220	190	155	125
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50	595	570	460	380	320	270	225	190	160	130	105	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40	460	440	350	285	235	195	160	130	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 42<sup>00</sup>

Sonderbauart



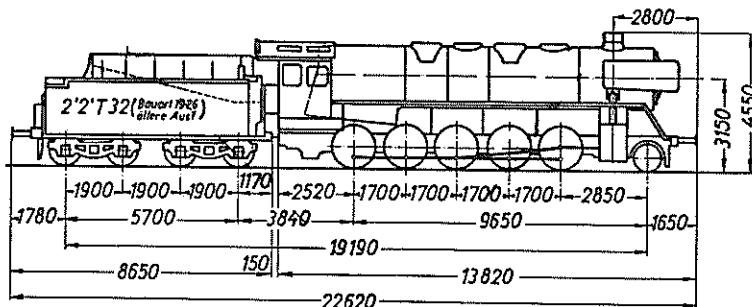
km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	2380	1980	1650	1370	1140	940	780
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	2160	1810	1530	1295	1085	925	765	640
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500	—	—	—	2400	2010	1710	1450	1235	1060	895	765	640	540
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333	—	—	2330	1950	1650	1405	1200	1030	890	755	650	545	480
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250	—	—	1950	1640	1390	1190	1020	880	760	645	560	470	395
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200	2125	2035	1660	1400	1195	1030	880	760	660	565	485	410	345
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166	1855	1775	1455	1230	1045	900	775	665	580	495	430	360	305
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140	1640	1570	1285	1085	925	795	685	590	515	435	380	320	270
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125	1465	1400	1150	970	825	710	610	530	460	390	340	285	240
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100	1200	1150	945	795	675	580	500	430	385	315	270	225	190
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70	870	835	680	570	480	410	350	305	260	215	185	150	120
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50	595	570	460	380	320	270	225	190	155	125	105	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40	460	440	350	285	235	195	160	130	—	—	—	—	—

c) Güterzuglokomotiven

163

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0 1: $\infty$											
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000											
2%/ <sub>oo</sub> 1:500											
3%/ <sub>oo</sub> 1:333											
4%/ <sub>oo</sub> 1:250											
5%/ <sub>oo</sub> 1:200											
6%/ <sub>oo</sub> 1:166											
7%/ <sub>oo</sub> 1:140											
8%/ <sub>oo</sub> 1:125											
10%/ <sub>oo</sub> 1:100											
14%/ <sub>oo</sub> 1:70											
20%/ <sub>oo</sub> 1:50											
25%/ <sub>oo</sub> 1:40											

Einheitslokomotive, Baureihe 43



km/h	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug *)											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	2150	1740	1340	1045	—
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	2040	1660	1340	1060	835
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	2000	1630	1340	1095	870	690
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	2260	1910	1605	1350	1140	915	730	575
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	2250	1900	1615	1360	1150	945	780	620	490
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	2260	1935	1630	1390	1170	980	820	675	540	425
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	2110	2080	1960	1685	1425	1210	1025	870	720	590	470	370
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1860	1835	1745	1490	1260	1075	910	765	635	520	420	325
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1660	1635	1575	1330	1125	955	780	685	565	465	365	285
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	1350	1350	1280	1090	920	780	660	560	460	375	290	225
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	975	970	920	785	660	555	470	390	315	255	195	140
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	665	665	630	530	445	365	340	250	195	150	100	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	515	510	485	405	330	270	220	175	130	—	—	—

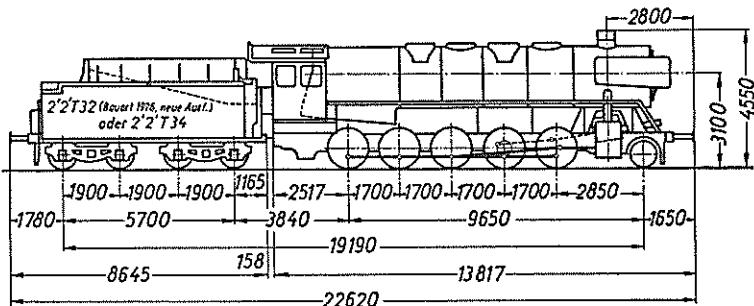
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## c) Güterzuglokomotiven

km/h	20	30	40	50	60	70	80				
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)										
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—				
10/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	—	—	—	1055				
20/ $\infty$ 1:500	—	—	—	—	—	1105	855				
30/ $\infty$ 1:333	—	—	—	—	—	910	710				
40/ $\infty$ 1:250	—	—	—	—	1000	770	600				
50/ $\infty$ 1:200	—	—	—	1100	855	660	515				
60/ $\infty$ 1:166	—	—	—	960	740	570	445				
70/ $\infty$ 1:140	—	—	—	845	650	505	390				
80/ $\infty$ 1:125	—	—	1000	750	580	445	345				
100/ $\infty$ 1:100	—	1120	810	605	465	355	270				
140/ $\infty$ 1:70	1045	805	575	420	315	235	175				
200/ $\infty$ 1:50	715	540	375	265	190	130	90				
250/ $\infty$ 1:40	545	410	280	190	125	—	—				

Einheitslokomotive, Baureihe 44

(ab 44 013 mit 2' 2' T 34 oder 32, Bauart 1926, neuere Ausf) \*\*)



km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1200
10/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1100
20/ $\infty$ 1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1190	1030	900
30/ $\infty$ 1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1130	985	860
40/ $\infty$ 1:250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1090	960	835
50/ $\infty$ 1:200	—	—	—	—	—	—	1075	940	825	720	630	550	485
60/ $\infty$ 1:166	—	—	—	—	—	1080	935	815	720	630	550	480	425
70/ $\infty$ 1:140	—	—	—	—	1105	955	825	720	635	555	485	425	375
80/ $\infty$ 1:125	—	—	—	1160	985	850	735	640	565	490	430	375	330
100/ $\infty$ 1:100	—	1340	1110	945	805	690	595	520	455	395	345	300	260
140/ $\infty$ 1:70	1045	975	800	675	570	485	415	360	310	270	230	195	170
200/ $\infty$ 1:50	715	660	540	450	375	315	265	225	190	160	130	105	—
250/ $\infty$ 1:40	550	510	410	335	275	230	190	155	125	100	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

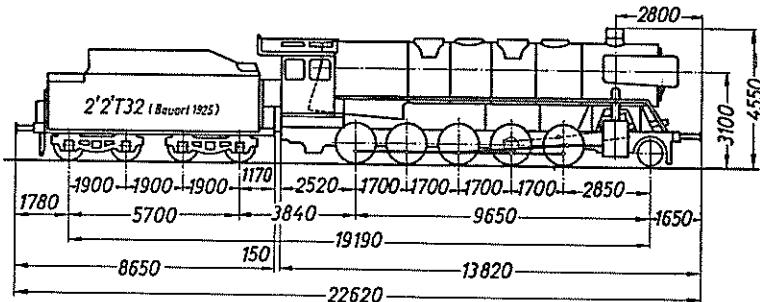
\*\*) Gültig auch für Werte der Seite 165.

c) Güterzuglokomotiven

165

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Eilguterzug) *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	2500	2110	1780	1510	1280	1100
1 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:1000	—	—	—	—	—	—	2220	1900	1630	1390	1190	1020	890
2 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:500	—	—	—	—	2330	2060	1760	1520	1310	1130	980	840	740
3 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:333	—	—	—	2320	1970	1690	1450	1250	1090	940	820	710	620
4 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:250	—	—	2300	1940	1630	1420	1220	1060	930	800	700	610	530
5 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:200	—	—	1970	1660	1420	1220	1050	920	800	700	610	530	460
6 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:166	2240	2060	1720	1450	1240	1070	920	800	700	610	530	460	410
7 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:140	1975	1825	1510	1280	1090	940	810	710	620	540	470	410	360
8 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:125	1765	1630	1350	1140	980	840	720	630	550	480	420	360	320
10 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:100	1450	1335	1110	930	800	680	590	510	450	390	340	290	250
14 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:70	1095	970	800	670	570	480	410	350	310	260	230	190	160
20 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:50	715	660	540	450	370	310	260	220	190	160	130	100	—
25 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:40	550	510	410	330	270	230	190	150	120	100	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 44  
(44 001 — 010 mit 2' 2' T 32, Bauart 1925)\*\*)



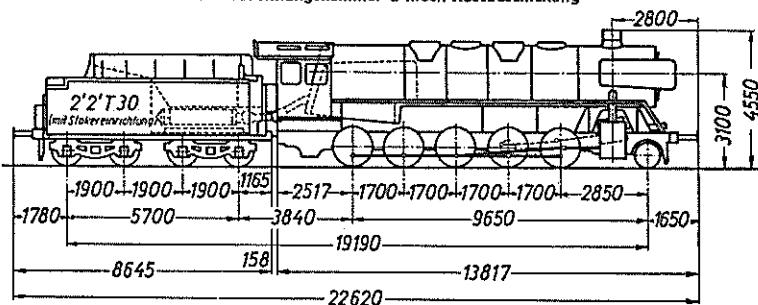
km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	2300	1930	1610	1380	1140	970
1 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:1000	—	—	—	—	—	2500	2100	1780	1510	1280	1110	930	800
2 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:500	—	—	—	—	2340	1980	1680	1440	1230	1050	920	780	680
3 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:333	—	—	—	2270	1920	1630	1390	1200	1030	890	780	660	580
4 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:250	—	—	2270	1900	1600	1380	1180	1020	880	760	670	570	500
5 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:200	—	—	1950	1640	1390	1190	1020	880	770	660	580	500	440
6 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:166	2230	2040	1700	1430	1220	1040	890	780	670	580	510	440	380
7 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:140	1960	1810	1500	1260	1080	920	790	690	600	520	450	390	340
8 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:125	1750	1620	1340	1130	960	820	710	610	530	460	410	350	300
10 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:100	1440	1330	1100	920	790	670	580	500	440	380	330	280	240
14 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:70	1040	960	790	660	560	480	410	350	300	260	220	190	160
20 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:50	715	660	540	440	370	310	260	220	180	150	130	100	—
25 $\frac{1}{2}$ ‰ 1:40	550	510	410	330	270	220	180	150	120	100	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

\*\*) Gültig auch für Werte der Seite 164.

c) Güterzuglokomotiven

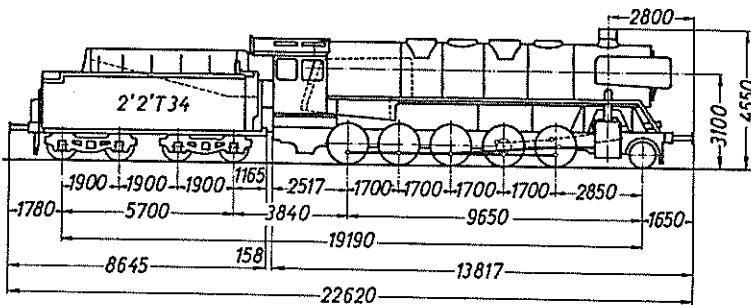
## **Einheitslokomotive, Baureihe 44**



c) Güterzuglokomotiven

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1:∞							
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:1000							
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:500							
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:333							
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:250							
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:200							
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:166							
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:140							
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:125	.						
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:100							
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:70							
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:50							
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:40							

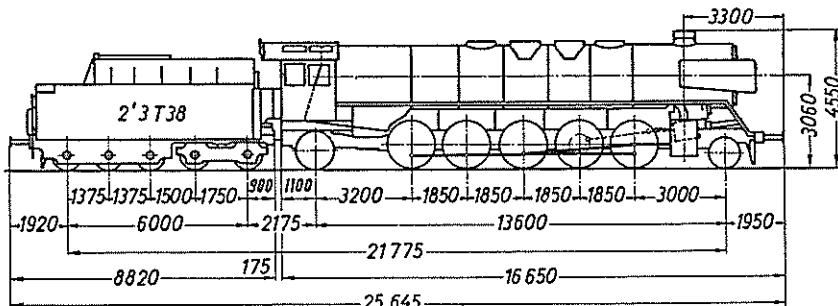
Einheitslokomotive, Baureihe 44  
mit Verbrennungskammer und Mischvorwärmern



## c) Güterzuglokomotiven

km/h		40*)	45*)	50*)	55*)	60*)	65*)	70*)	75*)	80*)	85*)	90*)
Steigung		Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) **)										
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1550
1 $^{\circ}$ /oo	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1365	1190
2 $^{\circ}$ /oo	1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	1230	1080	950
3 $^{\circ}$ /oo	1:333	—	—	—	—	—	—	1290	1140	1000	885	780
4 $^{\circ}$ /oo	1:250	—	—	—	—	1375	1220	1080	955	845	740	650
5 $^{\circ}$ /oo	1:200	—	—	—	1330	1175	1040	920	815	720	630	550
6 $^{\circ}$ /oo	1:166	—	—	1310	1160	1020	900	795	705	620	545	475
7 $^{\circ}$ /oo	1:140	—	1300	1150	1020	900	790	700	615	540	475	415
8 $^{\circ}$ /oo	1:125	1310	1160	1025	905	795	700	615	545	480	415	360
10 $^{\circ}$ /oo	1:100	1070	940	830	730	640	565	495	430	375	325	280
14 $^{\circ}$ /oo	1:70	785	670	590	510	440	385	330	285	245	205	175
20 $^{\circ}$ /oo	1:50	510	440	380	325	275	235	195	165	130	—	—
25 $^{\circ}$ /oo	1:40	380	320	275	230	190	155	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 45



km/h		40*)	45*)	50*)	55*)	60*)	65*)	70*)	75*)	80*)	85*)	90*)	
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) **)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1330	1135	
1 $^{\circ}$ /oo	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1450	1250	1070	920
2 $^{\circ}$ /oo	1:500	—	—	—	—	—	—	1365	1185	1030	885	770	
3 $^{\circ}$ /oo	1:333	—	—	—	—	—	1310	1140	995	870	750	650	
4 $^{\circ}$ /oo	1:250	—	—	—	—	1280	1115	975	850	745	645	560	
5 $^{\circ}$ /oo	1:200	—	—	—	1265	1105	965	845	740	645	560	485	
6 $^{\circ}$ /oo	1:166	—	—	1260	1105	965	845	740	645	565	490	425	
7 $^{\circ}$ /oo	1:140	—	1270	1120	980	855	750	655	570	500	430	375	
8 $^{\circ}$ /oo	1:125	1290	1130	995	875	760	665	585	510	445	385	330	
10 $^{\circ}$ /oo	1:100	1055	925	815	715	620	540	470	410	345	305	265	
14 $^{\circ}$ /oo	1:70	775	660	575	500	435	375	325	280	240	200	170	
20 $^{\circ}$ /oo	1:50	505	435	375	320	275	230	195	160	135	105	—	
25 $^{\circ}$ /oo	1:40	380	320	275	230	190	155	125	100	—	—	—	

\*) Gilt für 18 t- und 20 t-Kuppelachsdruck.

\*\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

c) Güterzuglokomotiven

169

km/h	2518t	2520t	30*)	35*)	40*)	45*)	50*)	60*)	65*)	70*)	80*)	90*)
Steigung	Wagengewicht in t (Eilgüterzug **)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	2340	1980	1425	1020
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	2150	1835	1570	1155	845
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	2340	1735	1495	1290	965	710
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	2220	1935	1450	1255	1090	820	610
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	2150	1875	1635	1235	1070	935	705	525
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	2120	1850	1610	1410	1070	930	810	615	460
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	2100	2270	2070	1855	1615	1410	1240	940	820	715	540	405
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1855	2000	1830	1640	1430	1250	1095	835	725	635	480	360
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1665	1790	1635	1470	1280	1120	980	745	650	565	430	320
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	1355	1465	1340	1200	1050	915	800	610	530	460	335	255
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	975	1060	965	865	750	655	570	425	370	320	235	165
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	660	720	655	585	505	430	375	270	230	190	130	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	505	555	505	445	375	320	275	190	155	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 45

Siehe nebenstehendes Bild

km/h	2518t	2520t	30*)	35*)	40*)	45*)	50*)	60*)	65*)	70*)	80*)	90*)
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug **)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	2540	2120	1785	1270	900
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	2000	1690	1440	1045	755
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	2240	1635	1400	1200	885
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	2150	1860	1375	1185	1020	760	560
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	2100	1820	1580	1180	1020	885	660	485
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	2090	1810	1575	1370	1030	890	770	580	430
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	2090	2270	2050	1830	1590	1380	1205	905	785	685	515	380
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1840	1990	1815	1620	1410	1225	1070	810	700	610	455	335
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1650	1780	1620	1450	1260	1100	960	725	630	545	410	300
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	1350	1460	1330	1190	1035	900	790	595	515	445	330	240
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	970	1055	960	860	745	645	565	420	360	310	225	155
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	660	720	655	580	500	430	370	265	225	190	125	80
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	505	555	500	440	375	320	270	185	155	125	—	—

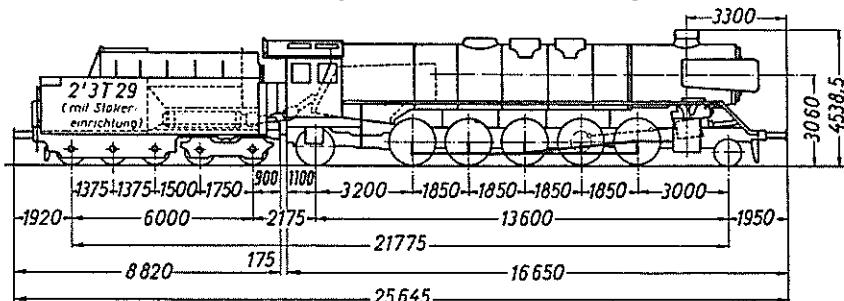
\*) Gilt für 18 t- und 20 t-Kuppelachsdruck.

\*\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## c) Güterzuglokomotiven

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1: $\infty$							
1 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:1000							
2 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:500							
3 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:333							
4 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:250							
5 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:200							
6 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:166							
7 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:140							
8 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:125							
10 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:100							
14 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:70							
20 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:50							
25 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:40							

Einheitslokomotive, Baureihe 45  
mit Verbrennungskammer und mech Rostbeschickung



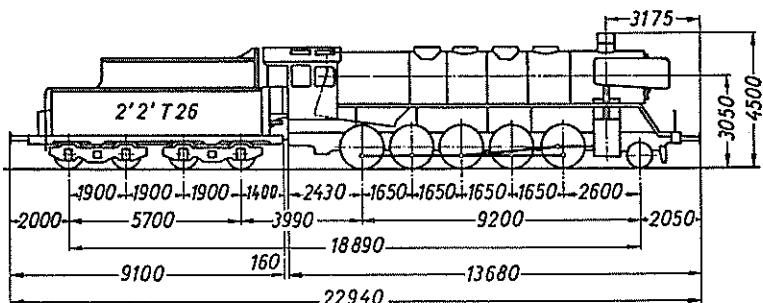
km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1: $\infty$							
1 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:1000							
2 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:500							
3 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:333							
4 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:250							
5 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:200							
6 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:166							
7 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:140							
8 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:125							
10 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:100							
14 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:70							
20 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:50							
25 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:40							



## c) Güterzuglokomotiven

km/h	20	30	40	50	60	70	80					
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug *)											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	1290	930					
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000	—	—	—	—	—	975	720					
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500	—	—	—	—	1040	775	580					
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333	—	—	—	1110	845	635	475					
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250	—	—	—	930	710	525	400					
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200	—	—	1050	715	605	455	340					
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166	—	—	910	685	515	395	295					
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140	—	1070	800	605	460	345	255					
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125	—	955	710	535	405	305	220					
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100	1050	780	575	430	325	240	170					
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70	760	555	405	295	215	155	105					
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50	515	370	260	180	125	80	—					
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40	395	275	185	125	—	—	—					

Einheitslokomotive, Baureihe 50



km/h	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug *)											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	985	825	
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	900	770	655
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	845	725	625
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333	—	—	—	—	—	—	930	810	695	600	520	445
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250	—	—	—	—	—	900	785	685	590	510	440	380
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200	—	—	—	—	885	770	675	585	505	435	380	325
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166	—	—	—	895	770	670	585	510	440	380	330	280
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140	—	—	—	790	675	590	515	445	385	335	285	245
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125	—	950	815	700	600	525	455	395	340	295	250	215
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100	940	775	665	570	485	420	365	315	270	230	200	165
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70	675	550	470	400	340	290	250	215	180	150	125	100
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50	455	365	310	255	215	180	150	125	100	—	—	—
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40	350	275	225	185	150	125	100	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

### c) Güterzuglokomotiven

173

km/h		25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung		Wagengewicht in t (Eilgüterzug) *)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	2575	2160	1815	1525	1270	1070	900	755
1%/ <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	2245	1890	1610	1370	1170	990	845	715	605
2%/ <sub>oo</sub>	1:500	—	2410	2050	1740	1480	1270	1090	940	800	685	590	500
3%/ <sub>oo</sub>	1:333	2360	1940	1660	1415	1210	1045	900	780	665	575	495	420
4%/ <sub>oo</sub>	1:250	1960	1620	1385	1185	1015	880	760	660	565	490	420	360
5%/ <sub>oo</sub>	1:200	1675	1380	1185	1015	870	755	655	570	490	420	365	310
6%/ <sub>oo</sub>	1:166	1455	1200	1030	885	760	660	570	495	425	370	315	270
7%/ <sub>oo</sub>	1:140	1285	1060	910	780	670	580	505	440	375	325	280	235
8%/ <sub>oo</sub>	1:125	1145	945	810	695	595	515	445	390	330	285	245	205
10%/ <sub>oo</sub>	1:100	940	770	660	565	480	415	360	310	265	225	190	160
14%/ <sub>oo</sub>	1:70	675	550	465	395	335	290	245	210	175	145	120	100
20%/ <sub>oo</sub>	1:50	455	370	305	255	215	180	150	120	100	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub>	1:40	345	275	225	185	150	125	100	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 50

Siehe nebenstehendes Bild

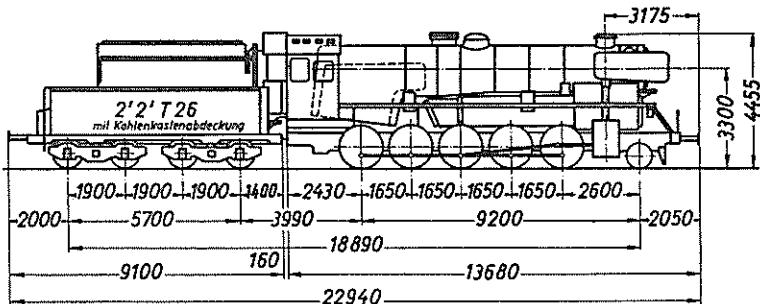
km/h		15	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung		Wagengewicht in t (Güterzug) *)												
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	2410	2000	1670	1390	1150	960	800	670
1%/ <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	—	2150	1800	1520	1285	1085	910	770	650	550
2%/ <sub>oo</sub>	1:500	—	—	2360	1995	1685	1425	1215	1035	885	750	640	540	460
3%/ <sub>oo</sub>	1:333	—	2325	1910	1620	1380	1170	1000	860	740	630	540	460	390
4%/ <sub>oo</sub>	1:250	—	1940	1595	1360	1160	985	850	730	630	540	460	395	335
5%/ <sub>oo</sub>	1:200	1885	1660	1365	1165	995	850	735	630	545	465	400	340	290
6%/ <sub>oo</sub>	1:166	1640	1440	1190	1015	865	740	640	555	480	410	350	300	255
7%/ <sub>oo</sub>	1:140	1440	1275	1050	895	765	655	565	490	420	360	310	265	225
8%/ <sub>oo</sub>	1:125	1290	1140	935	800	690	585	505	435	375	320	275	235	195
10%/ <sub>oo</sub>	1:100	1050	930	765	650	555	475	410	350	305	260	220	185	155
14%/ <sub>oo</sub>	1:70	760	670	545	465	390	330	285	240	205	170	145	120	100
20%/ <sub>oo</sub>	1:50	515	455	365	305	255	210	175	145	120	100	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub>	1:40	395	345	275	225	185	150	120	100	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## c) Güterzuglokomotiven

km/h	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Eilgüterzug) *)											
0      1: $\infty$												
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000												
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500												
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333												
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250												
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200												
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166												
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140												
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125												
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100												
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70												
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50												
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40												

Einheitslokomotive, Baureihe 50<sup>40</sup> in Abgasverwärmer  
mit Franco-Crosti-Rauchgasvorwärmer



km/h	15	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *)												
0      1: $\infty$													
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000													
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500													
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333													
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250													
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200													
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166													
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140													
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125													
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100													
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70													
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50													
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40													

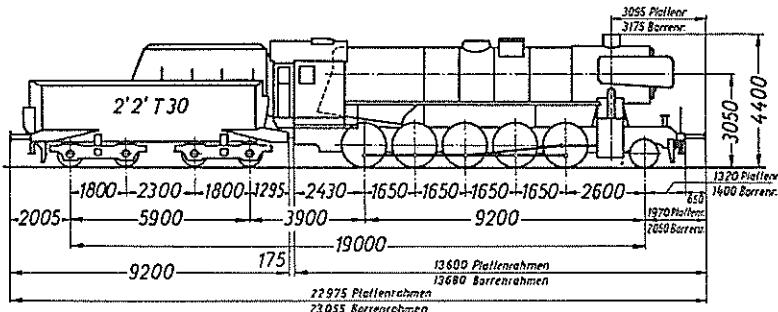
\*) Werte wie Leistungstafeln auf Seite 173.



## c) Güterzuglokomotiven

km/h		20	30	40	50	60	70	80			
Steigung		Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)									
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	1250	885			
1 $\frac{1}{100}$	1:1000	—	—	—	—	—	980	685			
2 $\frac{1}{100}$	1:500	—	—	—	—	1050	775	550			
3 $\frac{1}{100}$	1:333	—	—	—	1125	860	640	450			
4 $\frac{1}{100}$	1:250	—	—	—	940	720	540	360			
5 $\frac{1}{100}$	1:200	—	—	1060	805	615	460	325			
6 $\frac{1}{100}$	1:166	—	—	925	695	535	400	280			
7 $\frac{1}{100}$	1:140	—	1105	810	610	470	345	240			
8 $\frac{1}{100}$	1:125	—	1000	720	545	415	310	210			
10 $\frac{1}{100}$	1:100	1080	810	585	430	330	240	160			
14 $\frac{1}{100}$	1:70	775	580	410	300	225	160	—			
20 $\frac{1}{100}$	1:50	530	390	265	190	130	—	—			
25 $\frac{1}{100}$	1:40	420	295	195	130	—	—	—			

Einheitslokomotive, Baureihe 52



km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *)												
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1160	960	785	
1 $\frac{1}{100}$	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1245	1065	900	750	620
2 $\frac{1}{100}$	1:500	—	—	—	—	—	—	—	1150	995	865	725	610	510
3 $\frac{1}{100}$	1:333	—	—	—	—	—	—	1085	945	820	705	605	510	420
4 $\frac{1}{100}$	1:250	—	—	—	—	—	1050	915	795	690	600	510	430	355
5 $\frac{1}{100}$	1:200	—	—	—	—	1045	885	785	685	595	515	440	370	305
6 $\frac{1}{100}$	1:166	—	—	—	1060	910	785	680	595	515	445	385	320	265
7 $\frac{1}{100}$	1:140	—	—	1110	935	800	690	600	525	455	395	335	280	230
8 $\frac{1}{100}$	1:125	1310	1190	990	835	715	615	535	465	405	350	295	245	200
10 $\frac{1}{100}$	1:100	1075	970	805	680	580	495	430	375	325	280	225	195	155
14 $\frac{1}{100}$	1:70	775	700	580	485	415	345	300	255	220	185	155	125	—
20 $\frac{1}{100}$	1:50	535	475	385	320	265	220	185	155	130	105	—	—	—
25 $\frac{1}{100}$	1:40	410	365	290	235	195	160	130	105	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

c) Güterzuglokomotiven

177

km/h	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80	
Steigung	Wagengewicht in t (Eilgüterzug *)													
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	2600	2080	1830	1535	1285	1070	715
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	2270	1910	1625	1385	1180	1000	845	575	
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	2080	1760	1495	1285	1105	955	815	685	475	
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	2000	1690	1430	1225	1055	915	790	680	575	400	
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	2270	2240	2020	1675	1410	1200	1030	890	775	670	575	490	340	
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1930	1910	1725	1435	1205	1030	885	765	665	575	495	425	290	
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	1680	1660	1500	1245	1050	895	770	670	580	505	435	370	250	
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1480	1460	1325	1100	935	790	680	590	515	445	385	325	220	
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1320	1305	1185	980	830	705	605	525	445	395	340	275	195	
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	1080	1070	970	805	675	575	490	425	370	320	270	230	150	
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	780	775	700	575	480	405	345	295	255	215	180	150	—	
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	530	530	475	385	320	265	220	185	155	130	105	—	—	
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	410	410	365	290	235	195	155	130	105	—	—	—	—	

Einheitslokomotive, Baureihe 52

Siehe nebenstehendes Bild

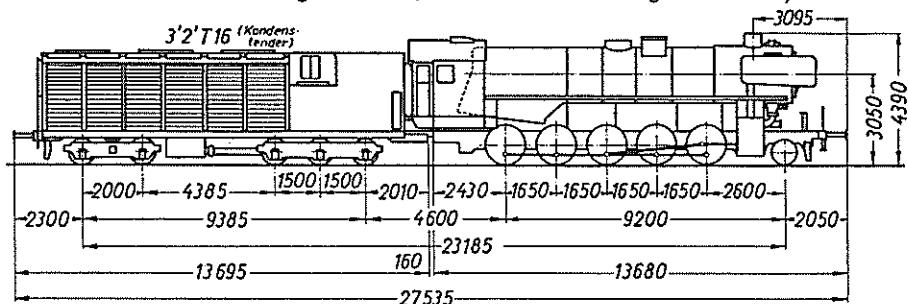
km/h	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	2000	1680	1400	1160	960	635
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	2175	1820	1535	1300	1095	925	770	520
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	2440	1990	1705	1440	1225	1050	895	760	635	435
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	1975	1650	1395	1185	1015	870	750	640	540	370
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	2260	2225	2000	1650	1385	1175	1000	865	745	640	545	465	315
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1925	1900	1710	1425	1185	1010	860	745	640	555	475	405	275
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	1675	1650	1490	1285	1035	880	755	650	565	485	415	355	240
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1475	1460	1315	1090	915	770	665	575	500	430	370	315	210
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1315	1305	1175	975	820	695	595	515	445	385	330	270	185
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	1075	1070	960	795	670	565	485	415	360	310	265	225	145
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	780	775	695	570	475	400	340	290	250	215	180	155	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	530	530	475	385	315	260	220	185	155	130	105	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	410	410	365	290	235	190	155	130	105	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## c) Güterzuglokomotiven

km/h	20	30	40	50	60	70	80					
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug *)											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	1220	840					
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	—	1265	920	645					
2%/ $\infty$ 1:500	—	—	—	—	990	730	510					
3%/ $\infty$ 1:333	—	—	—	1075	805	595	415					
4%/ $\infty$ 1:250	—	—	—	895	670	495	345					
5%/ $\infty$ 1:200	—	—	1020	760	570	420	290					
6%/ $\infty$ 1:166	—	—	880	660	490	360	250					
7%/ $\infty$ 1:140	—	1080	770	575	425	310	210					
8%/ $\infty$ 1:125	—	960	685	505	375	270	180					
10%/ $\infty$ 1:100	1115	780	550	405	295	210	135					
14%/ $\infty$ 1:70	800	550	380	270	190	125	—					
20%/ $\infty$ 1:50	545	370	240	160	100	—	—					
25%/ $\infty$ 1:40	415	270	165	105	—	—	—					

Kondens-Güterzuglokomotive, Baureihe 52 mit 5-achsigem Tender\*\*)



km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	1320	1100	910	745	
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1180	1010	850	710	585
2%/ $\infty$ 1:500	—	—	—	—	—	—	—	1100	940	805	680	570	470
3%/ $\infty$ 1:333	—	—	—	—	—	—	1040	900	765	660	560	470	390
4%/ $\infty$ 1:250	—	—	—	—	—	1010	870	755	645	555	470	400	325
5%/ $\infty$ 1:200	—	—	—	—	1000	865	745	645	550	475	400	340	275
6%/ $\infty$ 1:166	—	—	—	1020	870	745	645	560	475	410	345	290	235
7%/ $\infty$ 1:140	—	—	1070	895	760	655	565	490	415	355	300	250	200
8%/ $\infty$ 1:125	—	1170	950	795	675	580	500	430	365	315	265	215	175
10%/ $\infty$ 1:100	1115	955	775	645	545	465	400	345	290	245	200	165	130
14%/ $\infty$ 1:70	800	680	550	450	375	320	270	230	185	155	125	95	—
20%/ $\infty$ 1:50	545	455	370	290	235	195	160	130	100	—	—	—	—
25%/ $\infty$ 1:40	415	345	270	210	165	135	105	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

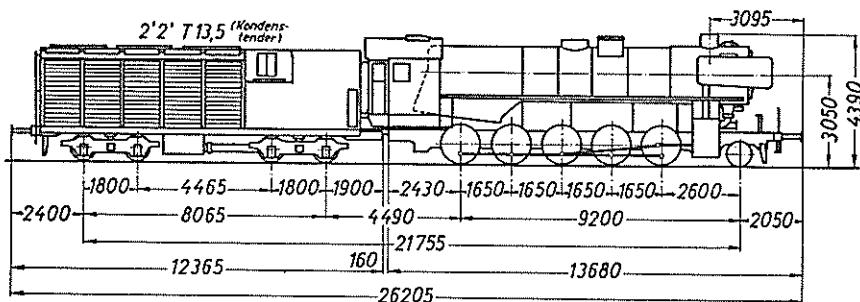
\*\*) Gültig auch für Werte der Seite 179.

c) Güterzuglokomotiven

179

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80
Steigung	Wagengewicht in t (Eilgüterzug) *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	2540	2105	1770	1465	1220	1015	680
1% 1:1000	—	—	—	2630	2200	1860	1570	1335	1120	950	795	540
2% 1:500	—	—	2450	2020	1705	1450	1235	1060	895	765	645	440
3% 1:333	—	2410	1965	1625	1380	1180	1010	870	740	630	535	365
4% 1:250	2335	2000	1635	1360	1155	990	850	735	625	535	450	310
5% 1:200	1980	1720	1395	1160	985	850	725	630	535	460	390	265
6% 1:166	1730	1480	1215	1010	855	735	630	545	465	395	355	225
7% 1:140	1525	1310	1065	885	750	645	550	480	405	345	290	195
8% 1:125	1360	1165	950	790	670	575	490	425	360	305	255	165
10% 1:100	1110	950	770	640	540	460	395	340	285	240	200	125
14% 1:70	795	675	545	450	375	320	265	225	185	155	125	—
20% 1:50	540	455	370	290	235	195	160	130	100	—	—	—
25% 1:40	415	345	270	210	165	130	105	—	—	—	—	—

Kondens-Güterzuglokomotive, Baureihe 52 mit 4-achsigem Tender\*\*)



km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	2380	1955	1630	1330	1105	910	605
1% 1:1000	—	—	—	2540	2110	1770	1480	1250	1040	875	725	490
2% 1:500	—	—	2400	1970	1650	1400	1180	1005	845	715	600	405
3% 1:333	—	2380	1935	1600	1340	1145	970	830	700	595	500	340
4% 1:250	2320	1980	1610	1340	1130	965	820	705	595	505	425	290
5% 1:200	1970	1690	1380	1145	965	830	705	605	515	440	370	250
6% 1:166	1720	1470	1200	995	840	720	615	530	445	380	320	215
7% 1:140	1515	1300	1050	875	740	635	540	465	390	335	280	185
8% 1:125	1350	1155	940	780	660	565	480	410	345	295	245	160
10% 1:100	1105	945	765	630	535	455	385	330	275	235	195	120
14% 1:70	795	675	545	445	370	315	260	220	180	150	120	—
20% 1:50	540	455	370	285	235	190	155	125	95	—	—	—
25% 1:40	415	345	270	210	165	130	100	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

\*\*) Gültig auch für Werte der Seite 178.

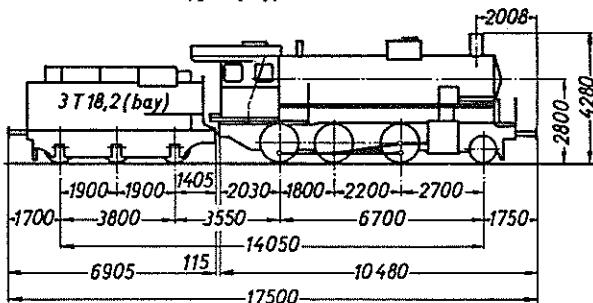
### c) Güterzuglokomotiven

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1:∞							
1 <sup>o</sup> /oo	1:1000							
2 <sup>o</sup> /oo	1:500							
3 <sup>o</sup> /oo	1:333							
4 <sup>o</sup> /oo	1:250							
5 <sup>o</sup> /oo	1:200							
6 <sup>o</sup> /oo	1:166							
7 <sup>o</sup> /oo	1:140							
8 <sup>o</sup> /oo	1:125							
10 <sup>o</sup> /oo	1:100							
14 <sup>o</sup> /oo	1:70							
20 <sup>o</sup> /oo	1:50							
25 <sup>o</sup> /oo	1:40							



## c) Güterzuglokomotiven

km/h										
Steigung	Wagengewicht in t									
0 1: $\infty$										
1%/ $\infty$ 1:1000										
2%/ $\infty$ 1:500										
3%/ $\infty$ 1:333										
4%/ $\infty$ 1:250										
5%/ $\infty$ 1:200										
6%/ $\infty$ 1:166										
7%/ $\infty$ 1:140										
8%/ $\infty$ 1:125										
10%/ $\infty$ 1:100										
14%/ $\infty$ 1:70										
20%/ $\infty$ 1:50										
25%/ $\infty$ 1:40										

G  $\frac{3}{4}$  H (bay), Baureihe 54<sup>15-17</sup>

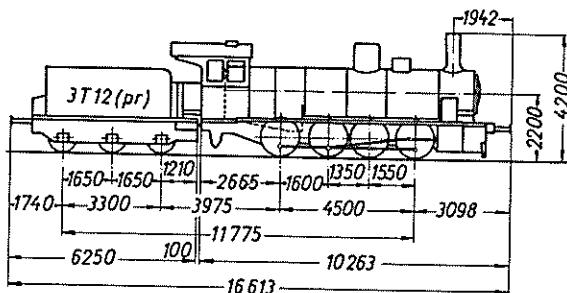
km/h	25	30	35	40.	45	50	55	60	65	
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)									
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	1450	1210	1000	840	
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	—	—	1100	920	795	675	
2%/ $\infty$ 1:500	—	—	—	1195	1010	895	755	640	555	
3%/ $\infty$ 1:333	—	—	1100	980	850	730	625	545	480	
4%/ $\infty$ 1:250	1200	1060	940	810	705	610	530	465	400	
5%/ $\infty$ 1:200	1010	900	800	700	605	535	470	400	340	
6%/ $\infty$ 1:166	885	790	690	605	530	470	400	355	300	
7%/ $\infty$ 1:140	785	695	605	535	480	410	360	305	270	
8%/ $\infty$ 1:125	685	600	545	480	420	370	320	275	235	
10%/ $\infty$ 1:100	575	500	440	390	340	300	265	220	190	
14%/ $\infty$ 1:70	400	360	310	280	245	205	175	155	135	
20%/ $\infty$ 1:50	265	240	205	175	155	135	110	—	—	
25%/ $\infty$ 1:40	190	170	150	130	105	—	—	—	—	

c) Güterzuglokomotiven

183

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0 1: $\infty$											
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000											
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500											
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333											
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250											
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200											
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166											
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140											
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125											
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100											
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70											
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50											
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40											

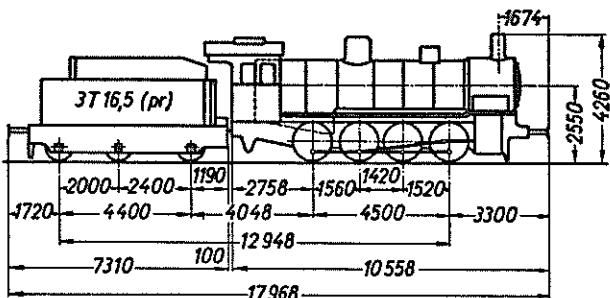
G 7<sup>1</sup> (pr), Baureihe 55<sup>0</sup>-6



km/h	15	20	25	30	35	40	45				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)										
0 1: $\infty$	—	—	—	2000	1550	1400	930				
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000	—	—	1700	1400	1100	850	680				
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500	—	1700	1300	1040	850	670	520				
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333	1600	1310	1040	835	680	530	420				
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250	1320	1100	870	710	570	440	355				
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200	1140	935	745	600	490	385	305				
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166	990	825	640	515	410	325	270				
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140	860	740	555	450	355	295	235				
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125	765	660	500	400	315	260	210				
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100	620	540	400	325	265	210	175				
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70	445	390	285	225	180	130	100				
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50	310	265	180	135	110	—	—				
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40	235	190	150	110	—	—	—				

## c) Güterzuglokomotiven

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0 1: $\infty$											
1%/ $\infty$ 1:1000											
2%/ $\infty$ 1:500											
3%/ $\infty$ 1:333											
4%/ $\infty$ 1:250											
5%/ $\infty$ 1:200											
6%/ $\infty$ 1:166											
7%/ $\infty$ 1:140											
8%/ $\infty$ 1:125											
10%/ $\infty$ 1:100											
14%/ $\infty$ 1:70											
20%/ $\infty$ 1:50											
25%/ $\infty$ 1:40											

G 8 (pr), Baureihe 55<sup>18-22</sup>

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55			
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *										
0 1: $\infty$	—	—	—	—	2250	1830	1510	1220			
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	1950	1650	1365	1140	945			
2%/ $\infty$ 1:500	—	2160	1810	1520	1300	1080	915	760			
3%/ $\infty$ 1:333	2050	1740	1460	1240	1060	895	760	635			
4%/ $\infty$ 1:250	1710	1450	1225	1040	895	755	645	540			
5%/ $\infty$ 1:200	1460	1240	1050	895	770	650	555	470			
6%/ $\infty$ 1:166	1270	1080	915	780	670	570	485	410			
7%/ $\infty$ 1:140	1120	960	810	690	595	505	430	360			
8%/ $\infty$ 1:125	1000	855	720	615	530	450	385	325			
10%/ $\infty$ 1:100	825	705	590	500	435	370	315	260			
14%/ $\infty$ 1:70	595	505	425	360	310	260	220	180			
20%/ $\infty$ 1:50	410	345	285	240	200	165	140	110			
25%/ $\infty$ 1:40	315	265	215	180	150	120	100	—			

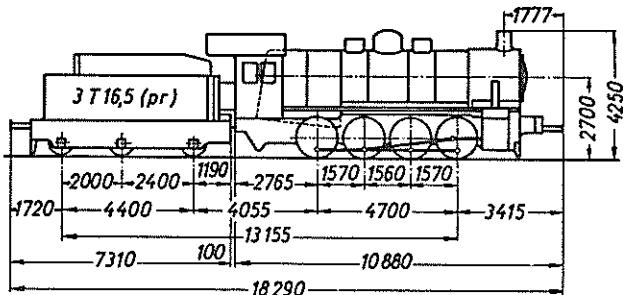
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

c) Güterzuglokomotiven

185

km/h									
Steigung	Wagengewicht in t								
0 1: $\infty$									
1%/ $\text{oo}$ 1:1000									
2%/ $\text{oo}$ 1:500									
3%/ $\text{oo}$ 1:333									
4%/ $\text{oo}$ 1:250									
5%/ $\text{oo}$ 1:200									
6%/ $\text{oo}$ 1:166									
7%/ $\text{oo}$ 1:140									
8%/ $\text{oo}$ 1:125									
10%/ $\text{oo}$ 1:100									
14%/ $\text{oo}$ 1:70									
20%/ $\text{oo}$ 1:50									
25%/ $\text{oo}$ 1:40									

G 8<sup>1</sup> (pr), Baureihe 55<sup>25-56</sup>

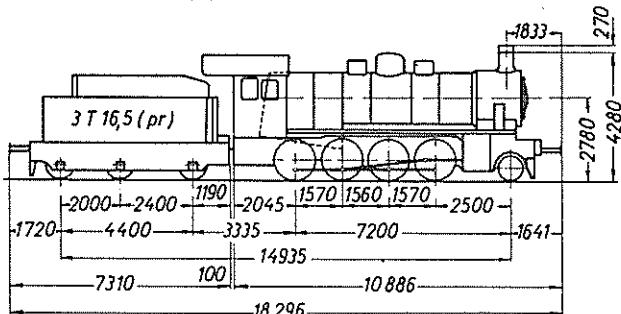


km/h	20	25	30	35	40	45	50	55		
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug *)									
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	1730	1400		
1%/ $\text{oo}$ 1:1000	—	—	—	—	1900	1560	1300	1080		
2%/ $\text{oo}$ 1:500	—	—	—	1740	1460	1240	1050	865		
3%/ $\text{oo}$ 1:333	—	1950	1650	1410	1200	1020	860	720		
4%/ $\text{oo}$ 1:250	1895	1600	1375	1175	1020	870	730	610		
5%/ $\text{oo}$ 1:200	1620	1375	1175	1020	870	740	625	525		
6%/ $\text{oo}$ 1:166	1400	1200	1025	885	760	645	550	465		
7%/ $\text{oo}$ 1:140	1240	1050	905	775	670	570	485	405		
8%/ $\text{oo}$ 1:125	1110	940	800	695	600	515	440	365		
10%/ $\text{oo}$ 1:100	910	770	670	570	490	420	360	295		
14%/ $\text{oo}$ 1:70	655	560	475	405	350	295	250	200		
20%/ $\text{oo}$ 1:50	450	375	320	275	230	190	160	125		
25%/ $\text{oo}$ 1:40	345	285	240	200	170	140	105	—		

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## c) Güterzuglokomotiven

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	910	
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1000	860	700	
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	960	815	680	565	
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	925	800	670	570	470	
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	—	910	790	670	555	475	400	
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	—	900	785	675	570	480	405	345	
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	—	900	790	680	580	490	420	350	295	
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	915	800	695	600	510	430	365	310	260	
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	940	815	710	620	530	450	380	325	270	230	
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	900	770	680	590	500	425	365	310	260	215	180	
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	650	565	485	410	350	300	250	210	175	140	115	
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	440	380	320	275	230	190	160	125	100	—	—	
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	340	290	245	205	170	140	120	—	—	—	—	

G 8<sup>1</sup> (pr) mit Laufachse, Baureihe 56<sup>2-8</sup>

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	2100	1720	1390	1135	910	750	
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	2260	1890	1565	1305	1070	890	720	600	
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	2060	1745	1480	1240	1050	870	725	590	495	
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	1915	1660	1420	1210	1020	865	720	605	495	420	
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	1860	1600	1390	1190	1020	865	735	615	515	420	360	
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1590	1370	1190	1020	880	745	635	530	445	365	310	
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	1380	1190	1035	905	765	650	555	465	390	320	270	
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1220	1050	920	790	675	575	490	410	345	280	240	
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1090	940	820	705	605	515	435	365	305	250	210	
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	890	770	670	575	495	420	355	295	245	200	165	
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	645	550	480	410	350	295	245	205	165	130	110	
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	440	375	320	275	230	190	155	125	100	—	—	
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	335	285	240	205	165	135	110	—	—	—	—	

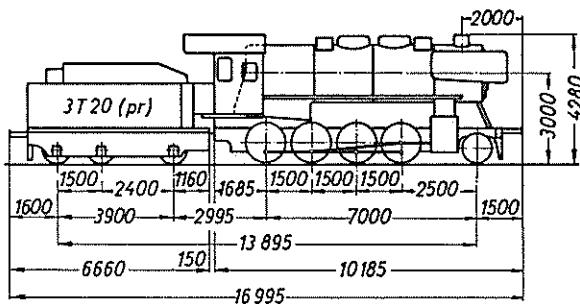
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

c) Güterzuglokomotiven

187

km/h												
Steigung	Wagengewicht in t											
0 1: $\infty$												
1%/ $\infty$ 1:1000												
2%/ $\infty$ 1:500												
3%/ $\infty$ 1:333												
4%/ $\infty$ 1:250												
5%/ $\infty$ 1:200												
6%/ $\infty$ 1:166												
7%/ $\infty$ 1:140												
8%/ $\infty$ 1:125												
10%/ $\infty$ 1:100												
14%/ $\infty$ 1:70												
20%/ $\infty$ 1:50												
25%/ $\infty$ 1:40												

G 8<sup>a</sup> (pr), Baureihe 56<sup>20-30</sup>

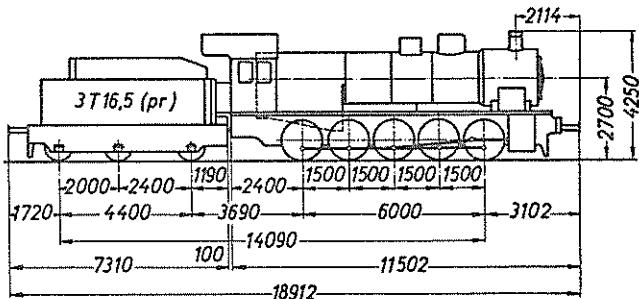


km/h		25	30	35	40	45	50-	55	60	65	
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *										
0 1: $\infty$							1900	1560	1270	1030	
1%/ $\infty$ 1:1000							1700	1420	1180	980	815
2%/ $\infty$ 1:500							1920	1550	1330	1120	940
3%/ $\infty$ 1:333							1900	1650	1300	1095	930
4%/ $\infty$ 1:250							1930	1560	1310	1100	930
5%/ $\infty$ 1:200							1650	1340	1120	940	805
6%/ $\infty$ 1:166							1440	1175	980	830	700
7%/ $\infty$ 1:140							1270	1030	865	730	620
8%/ $\infty$ 1:125							1130	920	775	650	550
10%/ $\infty$ 1:100							930	760	630	530	450
14%/ $\infty$ 1:70							670	535	445	375	315
20%/ $\infty$ 1:50							460	365	295	245	200
25%/ $\infty$ 1:40							350	270	215	180	145
											115

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## c) Güterzuglokomotiven

km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60	
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug *)										
0 1:∞		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1150
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000		—	—	—	—	—	—	1220	1030	865	
2%/ <sub>oo</sub> 1:500		—	—	—	—	—	1125	955	810	685	
3%/ <sub>oo</sub> 1:333		—	—	—	—	1080	915	775	660	560	
4%/ <sub>oo</sub> 1:250		—	—	—	1050	900	760	650	555	470	
5%/ <sub>oo</sub> 1:200		—	—	1070	900	765	650	555	470	400	
6%/ <sub>oo</sub> 1:166		—	—	930	780	665	565	480	410	345	
7%/ <sub>oo</sub> 1:140		—	995	815	685	585	495	420	355	300	
8%/ <sub>oo</sub> 1:125		1110	885	725	610	515	440	370	315	265	
10%/ <sub>oo</sub> 1:100		910	725	590	490	415	350	295	250	210	
14%/ <sub>oo</sub> 1:70		655	515	420	345	285	240	200	165	130	
20%/ <sub>oo</sub> 1:50		445	345	275	225	180	145	120	—	—	
25%/ <sub>oo</sub> 1:40		345	260	205	160	130	100	—	—	—	

G 10 (pr), Baureihe 57<sup>10-40</sup>

km/h	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	1790	1460	1190	975	
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	1945	1615	1330	1105	920	760	
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	1820	1505	1265	1050	880	735	615	
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	1805	1470	1220	1020	860	725	610	515	
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	1885	1500	1230	1020	865	725	610	515	435	
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1965	1935	1600	1285	1050	875	740	620	525	445	375	
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	1710	1685	1400	1115	910	760	645	540	455	385	325	
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1505	1490	1235	985	805	670	570	475	405	340	285	
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1345	1330	1100	875	715	595	505	425	355	300	255	
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	1105	1095	905	715	585	485	410	340	285	245	200	
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	800	795	655	515	415	340	285	235	195	160	130	
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	550	545	445	345	275	220	180	145	—	—	—	
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	430	425	345	265	205	160	—	—	—	—	—	

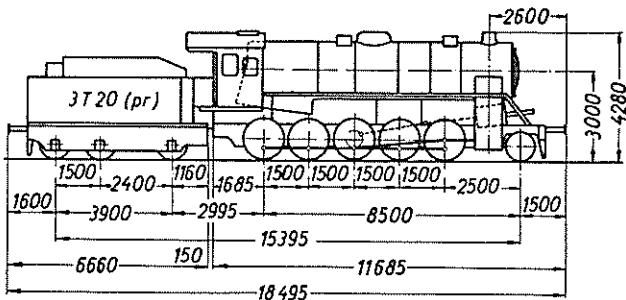
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

c) Güterzuglokomotiven

189

km/h												
Steigung	Wagengewicht in t											
0 1: $\infty$												
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000												
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500												
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333												
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250												
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200												
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166												
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140												
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125												
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100												
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70												
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50												
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40												

G 12 (pr), Baureihe 58<sup>10-21</sup>



km/h	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *										
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	2030	1675	1380	1135
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000	—	—	—	—	—	2180	1830	1540	1295	1080	900
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500	—	—	—	—	2015	1710	1450	1230	1045	880	740
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333	—	—	—	1955	1640	1400	1195	1020	855	740	620
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250	—	—	1970	1635	1375	1180	1005	865	740	630	530
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200	2250	2100	1685	1400	1180	1010	870	745	640	545	460
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166	1955	1830	1465	1220	1030	885	760	650	560	480	405
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140	1725	1620	1295	1080	910	780	670	575	495	420	355
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125	1545	1450	1155	960	810	695	600	515	440	375	320
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100	1265	1190	950	785	665	570	490	420	360	305	255
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70	920	865	685	565	475	405	365	290	250	205	170
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50	635	595	465	380	315	265	220	185	150	120	—
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40	495	460	355	285	230	190	155	130	100	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

### c) Güterzuglokomotiven

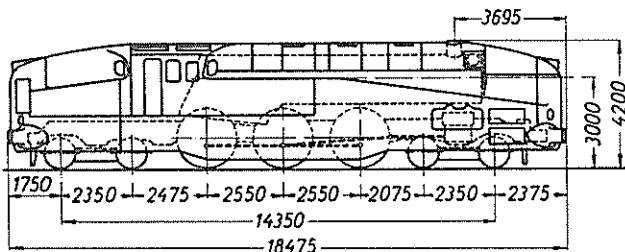
### c) Güterzuglokomotiven

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1: $\infty$							
1 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:1000							
2 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:500							
3 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:333							
4 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:250							
5 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:200							
6 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:166							
7 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:140							
8 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:125							
10 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:100							
14 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:70							
20 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:50							
25 $^{\circ}$ / $_{100}$	1:40							

## d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

km/h					50	70	90	110	120	130	140	150	160
Steigung	Wagengewicht in t (Sonderzug-D-Zug) *												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	140
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	140	110
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195	160	115	90
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	130	95	70
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	—	—	—	185	135	110	75	55	—
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	—	—	190	155	110	90	60	—	—	—
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	—	—	—	160	130	95	75	60	—	—	—
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	—	—	—	135	110	75	60	—	—	—	—
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	—	—	200	120	90	65	—	—	—	—	—	—
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	—	—	255	155	85	65	—	—	—	—	—	—	—
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	290	170	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	180	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	125	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive 61 001 (Henschel-Wegmannzug)

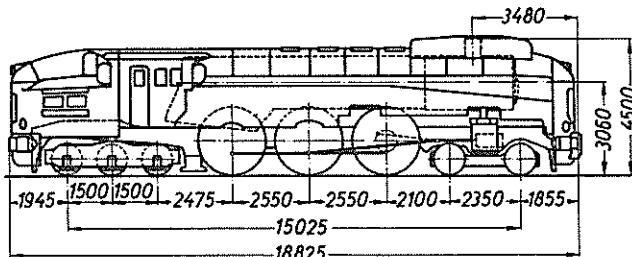


km/h	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	660	520	400	320	150
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	650	520	400	300	240	190
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	525	410	320	230	180	140
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	540	430	340	265	190	140	100
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	—	570	460	360	280	215	160	110	—
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	—	600	480	380	300	230	175	130	—	—
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	—	—	530	415	320	250	190	145	105	—	—
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	—	590	460	360	265	210	155	120	—	—	—
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	—	650	550	400	310	220	150	125	—	—	—	—
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	665	650	560	430	315	270	180	—	—	—	—	—	—
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	490	480	410	300	220	180	120	—	—	—	—	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	330	320	260	185	130	90	—	—	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	250	240	190	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt; Gewichte gelten für einen Zug aus Sonderstromlinienwagen von je rund 35 t.

km/h				50	70	90	110	120	130	140	150	160
Steigung	Wagengewicht in t (Sonder-D-Zug) *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	140
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	140	110
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	195	160	115	90
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	—	160	130	95	70	—
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	—	—	185	135	110	75	55	—
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	—	190	155	110	90	60	—	—	—
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	—	160	130	95	75	—	—	—	—	—
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	—	135	110	75	60	—	—	—	—	—
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	—	200	120	90	65	—	—	—	—	—	—
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	—	—	255	155	85	65	—	—	—	—	—	—
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	—	290	170	90	—	—	—	—	—	—	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	—	180	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	—	125	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive 61 002 (Henschel-Wegmannzug)



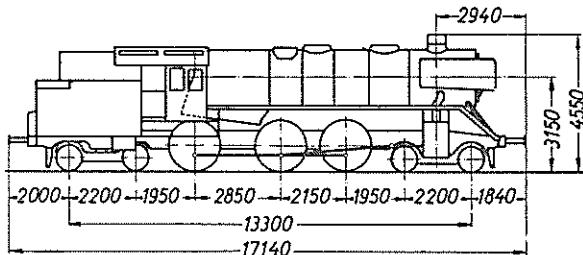
km/h	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	660	520	400	320	150	—
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	650	520	400	300	240	190
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	525	410	320	230	180	140
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	540	430	340	265	190	140	100
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	—	570	460	360	280	215	160	110	—
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	—	600	480	380	300	230	175	130	—	—
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	—	—	530	415	320	250	190	145	105	—	—
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	—	590	460	360	265	210	155	120	—	—	—
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	—	650	530	400	310	220	150	125	—	—	—	—
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	665	650	560	430	315	270	180	—	—	—	—	—	—
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	490	480	410	300	220	180	120	—	—	—	—	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	330	320	260	185	130	90	—	—	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	250	240	190	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt; Gewichte gelten für einen Zug aus Stromlinienwagen von je rund 35 t.

## d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

km/h		30	40	50	60	65	70	75	80	85	90	95	100
Steigung		Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug *)											
0 1:∞		—	—	—	—	—	—	—	—	970	840	720	625
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000		—	—	—	—	—	—	1000	880	765	670	580	505
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500		—	—	—	—	915	810	715	625	550	475	420	
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333		—	—	—	965	850	755	670	595	525	460	406	355
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250		—	—	—	815	720	640	570	505	445	395	345	300
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200		—	—	885	695	620	555	490	435	385	340	295	260
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166		995	935	770	610	510	480	430	380	335	295	260	225
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140		875	825	680	535	475	425	390	335	295	260	225	200
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125		775	735	605	480	425	380	335	300	260	230	200	175
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100		630	600	495	385	345	305	280	240	210	180	160	135
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70		445	430	345	270	235	210	185	175	135	120	—	—
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50		295	280	225	170	145	125	110	—	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40		220	210	165	120	—	—	—	—	—	—	—	—

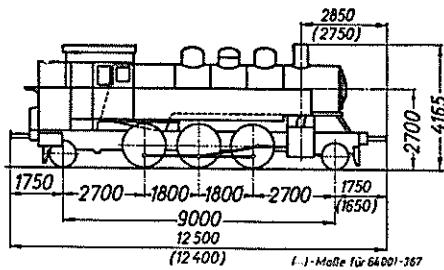
Einheitslokomotive, Baureihe 62



km/h		30	40	50	60	70	75	80	85				
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug *)											
0 1:∞		—	—	—	—	—	1155	1000	860	—	—	—	—
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000		—	—	—	—	1050	915	795	695	—	—	—	—
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500		—	—	—	1110	855	750	655	575	—	—	—	—
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333		—	—	1190	920	715	630	555	485	—	—	—	—
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250		—	1240	1005	780	610	540	475	420	—	—	—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200		1135	1060	865	670	525	465	415	365	—	—	—	—
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166		985	925	755	590	465	410	365	320	—	—	—	—
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140		865	815	665	520	410	360	320	285	—	—	—	—
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125		770	730	595	465	365	325	285	250	—	—	—	—
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100		625	595	485	380	295	260	230	200	—	—	—	—
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70		445	430	345	265	205	180	155	135	—	—	—	—
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50		295	280	225	165	125	105	—	—	—	—	—	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40		215	205	160	115	—	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## **Einheitslokomotive, Baureihe 64**

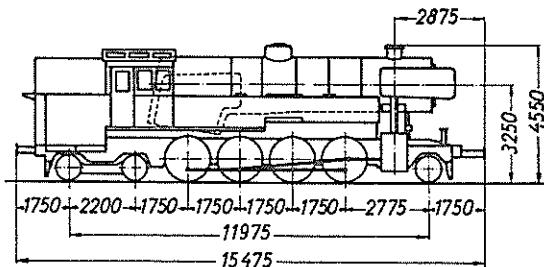


\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

km/h	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	940	800	680
1% <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	1000	860	740	640	550
2% <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	1055	920	800	700	610	525	450
3% <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	990	870	760	670	580	510	440	385
4% <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	950	835	735	650	570	495	435	380	330
5% <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	940	820	720	630	555	490	430	380	330	285
6% <sub>oo</sub> 1:166	—	—	950	820	715	625	550	485	430	375	330	290	250
7% <sub>oo</sub> 1:140	—	990	840	725	630	555	490	430	380	335	290	255	220
8% <sub>oo</sub> 1:125	1050	885	750	645	565	495	435	385	340	295	260	225	195
10% <sub>oo</sub> 1:100	865	725	615	530	460	400	355	310	275	240	210	180	155
14% <sub>oo</sub> 1:70	630	520	440	375	325	285	250	215	190	165	140	120	100
20% <sub>oo</sub> 1:50	430	355	295	250	215	185	160	135	115	100	—	—	—
25% <sub>oo</sub> 1:40	335	270	225	185	155	135	110	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 65



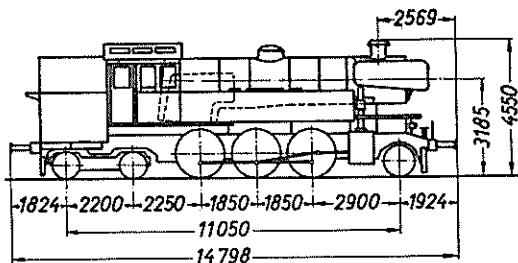
km/h	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	1285	1080	910	765	645	545
1% <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	1180	1010	865	735	625	535	455
2% <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	1115	960	825	710	610	525	450	385
3% <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	1070	925	800	695	600	520	450	385	330
4% <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	1055	910	785	685	595	520	450	390	335	290
5% <sub>oo</sub> 1:200	—	—	1065	910	785	680	595	520	455	395	340	295	255
6% <sub>oo</sub> 1:166	—	1100	930	795	685	600	525	460	400	345	300	260	225
7% <sub>oo</sub> 1:140	1165	975	825	705	610	530	465	405	355	310	270	230	200
8% <sub>oo</sub> 1:125	1040	870	735	630	545	475	415	365	320	275	240	210	180
10% <sub>oo</sub> 1:100	855	715	605	510	445	390	340	300	260	225	190	170	145
14% <sub>oo</sub> 1:70	620	520	435	370	320	275	240	210	180	155	135	115	—
20% <sub>oo</sub> 1:50	430	350	295	245	210	180	155	130	110	—	—	—	—
25% <sub>oo</sub> 1:40	330	270	220	185	155	130	110	—	—	—	—	—	—

d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

197

km/h		30	40	50	60	70	80	90	100		
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug)										
0 1:∞		—	—	—	—	—	—	840	625	445	
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000		—	—	—	—	825	630	470	340		
2%/ <sub>oo</sub> 1:500		—	—	—	825	645	495	370	265		
3%/ <sub>oo</sub> 1:333		—	—	845	665	525	415	300	215		
4%/ <sub>oo</sub> 1:250		—	890	705	555	435	335	250	180		
5%/ <sub>oo</sub> 1:200		—	755	600	475	375	285	210	150		
6%/ <sub>oo</sub> 1:166		855	655	520	410	320	245	180	125		
7%/ <sub>oo</sub> 1:140		760	590	455	360	280	215	155	105		
8%/ <sub>oo</sub> 1:125		670	510	405	320	250	185	135	—		
10%/ <sub>oo</sub> 1:100		550	415	325	255	195	145	100	—		
14%/ <sub>oo</sub> 1:70		390	295	225	175	130	—	—	—		
20%/ <sub>oo</sub> 1:50		260	190	145	105	—	—	—	—		
25%/ <sub>oo</sub> 1:40		195	140	100	—	—	—	—	—		

Einheitslokomotive, Baureihe 66



km/h		30	35	40	45	50	55	60	65	70	80	85
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug)											
0 1:∞		—	—	—	—	—	—	1060	905	660	560	
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000		—	—	—	—	1085	940	820	705	525	450	
2%/ <sub>oo</sub> 1:500		—	—	—	—	980	820	750	660	570	430	370
3%/ <sub>oo</sub> 1:333		—	—	—	910	800	705	620	545	475	360	315
4%/ <sub>oo</sub> 1:250		—	990	865	760	675	595	525	465	405	310	270
5%/ <sub>oo</sub> 1:200		980	845	740	655	580	510	450	400	350	265	230
6%/ <sub>oo</sub> 1:166		850	735	645	570	505	445	395	350	305	235	200
7%/ <sub>oo</sub> 1:140		750	650	570	500	445	395	350	310	270	205	180
8%/ <sub>oo</sub> 1:125		670	580	510	450	400	350	310	275	240	180	160
10%/ <sub>oo</sub> 1:100		545	470	415	365	350	285	250	220	195	145	125
14%/ <sub>oo</sub> 1:70		390	335	290	255	225	200	175	150	130	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50		260	220	190	165	145	125	105	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40		200	165	140	120	110	—	—	—	—	—	—

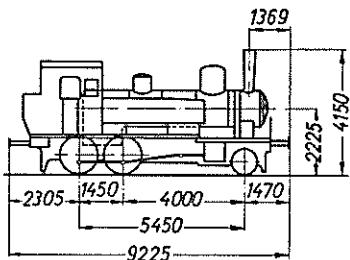


d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

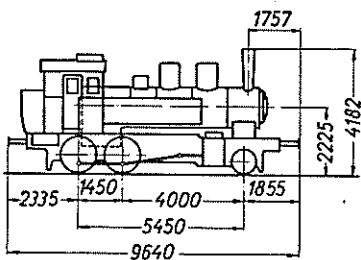
201

km/h		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	650	540	450	375	
1%	1:1000	—	—	—	—	—	—	580	490	410	340	285	
2%	1:500	—	—	—	700	600	525	450	380	320	270	225	
3%	1:333	—	—	665	580	500	425	360	300	265	220	185	
4%	1:250	—	660	550	475	400	350	300	255	220	180	165	
5%	1:200	660	565	480	400	345	300	260	215	190	165	140	
6%	1:166	565	490	400	350	300	260	225	195	165	140	120	
7%	1:140	505	425	370	310	275	225	195	170	150	120	—	
8%	1:125	450	380	315	280	240	200	180	155	130	110	—	
10%	1:100	375	315	270	230	195	175	145	125	—	—	—	
14%	1:70	265	230	185	160	140	120	—	—	—	—	—	
20%	1:50	180	165	130	105	—	—	—	—	—	—	—	
25%	1:40	130	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Ig (bad), Baureihe 70<sup>1</sup>, Baujahr 1914



Ig (bad), Baureihe 70<sup>1</sup>, Baujahr 1927

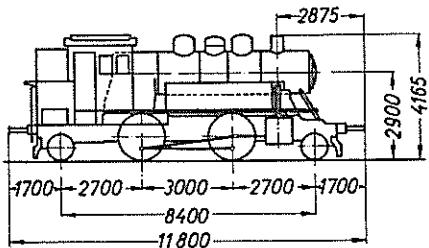


km/h		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	1210	1005	835	695	575	475	395	320
1%	1:1000	—	—	1250	1030	850	715	605	510	430	360	300	245
2%	1:500	1360	1160	945	785	655	550	470	400	340	285	240	200
3%	1:333	1090	925	755	630	525	445	380	325	275	240	195	165
4%	1:250	905	770	630	520	440	370	320	275	230	195	165	135
5%	1:200	770	655	535	440	375	320	270	220	200	170	140	115
6%	1:166	670	570	465	385	325	275	235	205	185	145	120	100
7%	1:140	590	505	410	340	285	240	210	180	160	130	105	90
8%	1:125	530	450	365	305	255	215	185	160	130	110	95	75
10%	1:100	435	370	305	245	205	175	150	125	105	90	75	—
14%	1:70	315	265	215	175	145	120	100	85	—	—	—	—
20%	1:50	235	180	145	115	95	85	—	—	—	—	—	—
25%	1:40	170	140	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

km/h		20	30	40	50	60	70	80	90			
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug *)										
0	1: $\infty$	—	—	1150	790	555	390	280	190	—	—	—
1 $\%$	1:1000	—	1205	820	580	420	300	220	150	—	—	—
2 $\%$	1:500	1230	920	630	450	330	240	175	125	—	—	—
3 $\%$	1:333	980	735	510	370	270	200	145	100	—	—	—
4 $\%$	1:250	815	610	425	310	230	165	120	85	—	—	—
5 $\%$	1:200	695	520	365	260	195	140	105	—	—	—	—
6 $\%$	1:166	600	450	315	225	170	120	90	—	—	—	—
7 $\%$	1:140	530	400	275	200	145	105	—	—	—	—	—
8 $\%$	1:125	470	350	245	175	130	90	—	—	—	—	—
10 $\%$	1:100	385	290	195	150	100	—	—	—	—	—	—
14 $\%$	1:70	275	205	135	95	—	—	—	—	—	—	—
20 $\%$	1:50	185	135	85	—	—	—	—	—	—	—	—
25 $\%$	1:40	140	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 71<sup>o</sup>

km/h												
Steigung		Wagengewicht in t										
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 $\%$	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 $\%$	1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 $\%$	1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 $\%$	1:250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 $\%$	1:200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 $\%$	1:166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 $\%$	1:140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 $\%$	1:125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 $\%$	1:100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 $\%$	1:70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 $\%$	1:50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 $\%$	1:40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

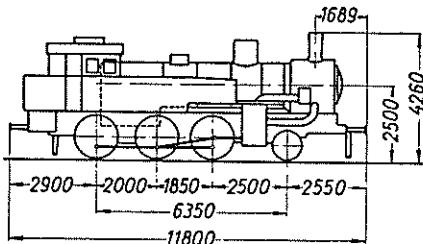
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

203

km/h		20	30	40	50	60	70	80			
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug *)									
0	1: $\infty$	—	—	—	1340	950	675	480	—	—	—
1 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:1000	—	—	—	990	720	515	380	—	—	—
2 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:500	—	—	1040	780	575	430	315	—	—	—
3 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:333	—	1130	845	635	475	355	260	—	—	—
4 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:250	—	940	705	535	405	305	225	—	—	—
5 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:200	1125	805	605	460	350	260	195	—	—	—
6 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:166	980	700	525	400	305	230	170	—	—	—
7 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:140	865	620	465	355	270	200	150	—	—	—
8 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:125	775	555	415	315	240	180	130	—	—	—
10 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:100	635	450	340	260	195	145	105	—	—	—
14 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:70	465	325	240	180	135	100	—	—	—	—
20 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:50	315	220	160	115	—	—	—	—	—	—
25 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:40	245	170	—	—	—	—	—	—	—	—

T 12 (pr), Baureihe 74<sup>4-13</sup>

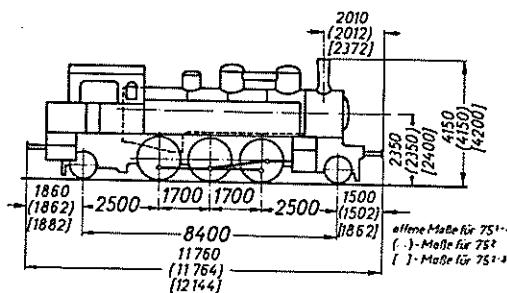


km/h											
Steigung		Wagengewicht in t									
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 $\frac{0}{\text{oo}}$	1:40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

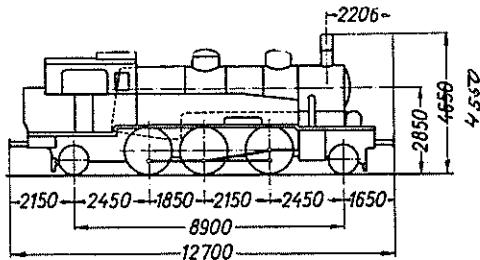


VII b<sup>1-11</sup> (bad), Baureihe 75<sup>1-3</sup>



#### d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

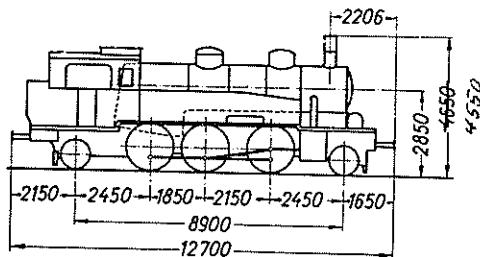
V1c<sup>1-7</sup> (bad), Baureihe 75<sup>4</sup>



#### d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

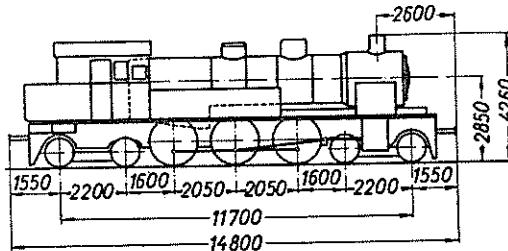
207

VIC<sup>8-9</sup> (bad), Baureihe 75<sup>10-11</sup>



## d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

km/h	30	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	100
Steigung	Wagengewicht in t (D-Zug) *												
0 1:∞	—	—	—	—	1535	1315	1120	970	830	705	600	510	365
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	1495	1290	1120	975	840	730	635	545	480	400	300
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	1315	1150	1000	875	765	665	585	510	440	390	325	245
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	1425	1060	930	810	710	625	545	480	420	360	315	270	200
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	1180	885	775	675	595	525	455	405	350	305	270	230	180
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1010	755	660	575	510	445	390	345	300	260	225	195	150
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	875	650	570	500	440	385	335	300	260	225	195	165	120
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	770	575	500	440	385	340	295	260	225	195	165	140	100
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	685	510	440	390	340	300	260	230	200	170	130	—	—
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	560	410	360	310	275	240	210	180	155	130	—	—	—
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	395	285	250	215	185	160	135	115	—	—	—	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	260	185	155	130	110	—	—	—	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	195	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

T 18 (pr), Baureihe 78<sup>0-5</sup>

km/h	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug) *												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	1415	1210	1030	870	745	620	540
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	1430	1220	1055	915	790	675	585	500	420
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	1290	1110	960	835	725	635	545	475	400	350
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	1525	1210	1040	905	785	685	600	525	455	395	345	295
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	1300	1270	1010	870	755	655	575	505	440	385	335	290	250
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1105	1085	860	745	645	560	495	435	380	330	290	250	215
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	960	945	750	645	560	490	430	375	330	285	250	215	190
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	845	835	660	565	495	430	375	330	290	250	220	190	170
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	750	745	585	505	440	380	335	290	255	220	195	170	150
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	615	605	480	410	355	310	270	235	205	175	150	130	105
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	440	430	335	285	245	210	185	160	135	115	—	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	295	290	220	185	155	130	110	—	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	220	215	160	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—

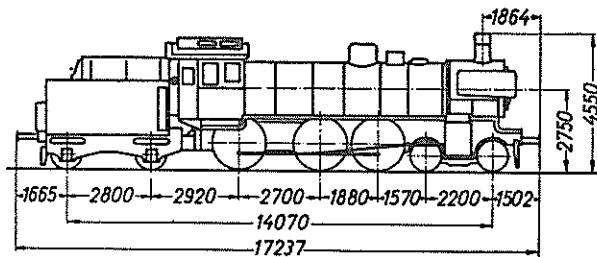
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

209

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1:∞							
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:1000							
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:500							
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:333							
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:250							
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:200							
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:166							
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:140							
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:125							
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:100							
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:70							
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:50							
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:40							

Umgebaute P 8 (pr), Baureihe 78<sup>10</sup>



km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1:∞							
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:1000							
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:500							
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:333							
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:250							
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:200							
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:166							
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:140							
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:125							
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:100							
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:70							
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:50							
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:40							

#### d) Schnellzug- und Personenzug-Tenderlokomotiven

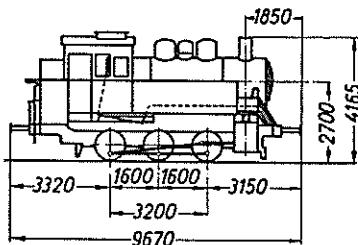
km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1: $\infty$							
1%	1:1000							
2%	1:500							
3%	1:333							
4%	1:250							
5%	1:200							
6%	1:166							
7%	1:140							
8%	1:125							
10%	1:100							
14%	1:70							
20%	1:50							
25%	1:40							



## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h	10	15	20	25	30	35	40	45				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) *											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	1380	1100	865				
1 $\%$ 1:1000	—	—	—	—	1235	995	800	640				
2 $\%$ 1:500	—	—	—	1180	950	775	630	510				
3 $\%$ 1:333	—	—	1200	950	750	625	515	415				
4 $\%$ 1:250	—	1285	995	800	650	525	435	350				
5 $\%$ 1:200	—	1100	850	680	550	450	370	310				
6 $\%$ 1:166	1195	955	740	590	480	390	325	265				
7 $\%$ 1:140	1055	845	655	520	425	345	285	230				
8 $\%$ 1:125	945	760	585	470	380	310	255	210				
10 $\%$ 1:100	780	625	480	385	310	255	205	165				
14 $\%$ 1:70	575	455	355	275	220	190	145	115				
20 $\%$ 1:50	405	320	245	185	150	115	95	—				
25 $\%$ 1:40	320	250	185	145	110	85	—	—				

Einheitslokomotive, Baureihe 80



km/h												
Steigung	Wagengewicht in t											
0 1: $\infty$												
1 $\%$ 1:1000												
2 $\%$ 1:500												
3 $\%$ 1:333												
4 $\%$ 1:250												
5 $\%$ 1:200												
6 $\%$ 1:166												
7 $\%$ 1:140												
8 $\%$ 1:125												
10 $\%$ 1:100												
14 $\%$ 1:70												
20 $\%$ 1:50												
25 $\%$ 1:40												

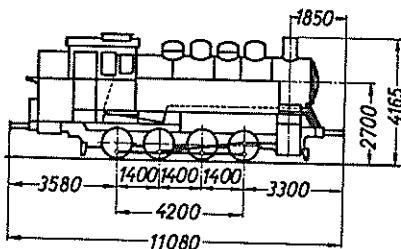
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

### e) Güterzug-Tenderlokomotiven

213

km/h	10	15	20	25	30	35	40	45				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug *)											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	1785	1445				
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	—	1955	1595	1315	1080				
2%/ $\infty$ 1:500	—	—	—	1850	1505	1240	1030	860				
3%/ $\infty$ 1:333	—	—	1840	1500	1220	1010	850	710				
4%/ $\infty$ 1:250	1930	1905	1530	1250	1025	850	720	600				
5%/ $\infty$ 1:200	1645	1630	1310	1070	880	730	620	520				
6%/ $\infty$ 1:166	1435	1425	1145	940	770	640	540	460				
7%/ $\infty$ 1:140	1270	1260	1010	830	680	570	480	400				
8%/ $\infty$ 1:125	1140	1130	910	745	610	510	430	365				
10%/ $\infty$ 1:100	940	935	750	610	—	—	—	—				
14%/ $\infty$ 1:70												
20%/ $\infty$ 1:50												
25%/ $\infty$ 1:40												

Einheitslokomotive, Baureihe 81



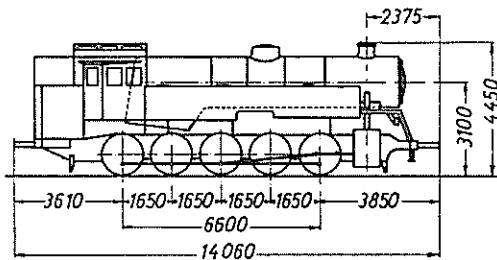
km/h												
Steigung	Wagengewicht in t											
0 1: $\infty$												
1%/ $\infty$ 1:1000												
2%/ $\infty$ 1:500												
3%/ $\infty$ 1:333												
4%/ $\infty$ 1:250												
5%/ $\infty$ 1:200												
6%/ $\infty$ 1:166												
7%/ $\infty$ 1:140												
8%/ $\infty$ 1:125												
10%/ $\infty$ 1:100												
14%/ $\infty$ 1:70												
20%/ $\infty$ 1:50												
25%/ $\infty$ 1:40												

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug)										
0 1:∞		—	—	—	—	—	—	—	1765	1485	1240	1040
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000		—	—	—	—	—	1820	1545	1325	1130	960	810
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500		—	—	—	1970	1665	1425	1220	1055	905	775	660
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333		—	—	1885	1590	1355	1165	1000	870	750	645	555
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250		—	1880	1575	1335	1140	980	845	735	640	550	475
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200		1950	1610	1350	1145	980	845	730	635	555	475	410
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166		1700	1405	1175	1000	855	740	640	555	485	420	360
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140		1505	1240	1040	885	760	655	565	495	430	370	320
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125		1345	1115	935	795	680	585	505	440	385	330	285
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100		1110	915	770	650	550	480	415	360	315	270	230
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70		815	670	560	475	405	345	295	260	225	190	160
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50		570	465	385	325	275	230	195	170	145	120	100
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40		450	360	300	250	205	170	145	125	105	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 82



km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
Steigung		Wagengewicht in t (Güterzug)										
0 1:∞		—	—	—	—	—	—	1825	1515	1260	1040	860
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:1000		—	—	—	—	2000	1665	1395	1175	995	830	695
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:500		—	—	—	1880	1580	1325	1120	955	815	690	580
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:333		—	—	1835	1535	1295	1095	935	800	685	585	495
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:250		—	1845	1540	1290	1095	930	795	685	590	505	430
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:200		1930	1580	1325	1115	945	805	690	595	515	440	375
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:166		1680	1385	1160	975	830	710	610	525	435	390	335
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:140		1490	1225	1030	865	740	630	540	470	405	350	290
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:125		1340	1180	920	775	660	565	485	420	365	315	265
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:100		1105	910	760	640	545	465	400	350	300	260	220
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:70		810	665	555	465	395	340	290	250	215	185	155
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:50		570	465	385	320	270	230	195	165	140	115	—
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> 1:40		450	365	300	245	205	170	145	120	100	—	—

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h	Steigung	Wagengewicht in t
0	1: $\infty$	
1%	1:1000	
2%	1:500	
3%	1:333	
4%	1:250	
5%	1:200	
6%	1:166	
7%	1:140	
8%	1:125	
10%	1:100	
14%	1:70	
20%	1:50	
25%	1:40	

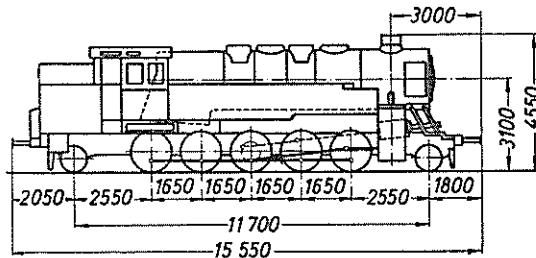




## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	975
1 $\frac{0}{\infty}$	1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1030	780
2 $\frac{0}{\infty}$	1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1030	850	640
3 $\frac{0}{\infty}$	1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	1000	860	695	540
4 $\frac{0}{\infty}$	1:250	—	—	—	—	—	—	—	1000	850	730	595	465
5 $\frac{0}{\infty}$	1:200	—	—	—	—	—	—	1030	865	735	630	510	400
6 $\frac{0}{\infty}$	1:166	—	—	—	—	1040	905	760	645	555	450	355	
7 $\frac{0}{\infty}$	1:140	—	—	—	1050	925	800	670	570	490	400	310	
8 $\frac{0}{\infty}$	1:125	—	—	1200	1070	945	825	715	600	510	440	355	280
10 $\frac{0}{\infty}$	1:100	1200	1090	990	880	775	675	590	490	415	360	285	225
14 $\frac{0}{\infty}$	1:70	875	795	720	635	560	490	420	350	295	250	195	150
20 $\frac{0}{\infty}$	1:50	605	550	495	435	380	330	280	230	185	155	115	85
25 $\frac{0}{\infty}$	1:40	470	425	380	335	290	250	210	165	135	110	—	—

Einheitslokomotive, 84 001, 002 u ab 84 005



km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80
Steigung		Wagengewicht in t (Güterzug) *)											
0	1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	2580	2070	1680	1380	1170	790
2 $\frac{0}{\infty}$	1:500	—	—	—	—	2190	1875	1585	1305	1085	915	790	550
3 $\frac{0}{\infty}$	1:333	—	—	2370	2075	1800	1550	1320	1090	915	775	670	475
4 $\frac{0}{\infty}$	1:250	—	2220	1985	1750	1520	1320	1125	935	785	670	585	410
5 $\frac{0}{\infty}$	1:200	2100	1900	1705	1505	1315	1140	980	815	685	585	510	360
6 $\frac{0}{\infty}$	1:166	1830	1660	1490	1320	1150	1000	860	720	605	515	450	320
7 $\frac{0}{\infty}$	1:140	1620	1470	1320	1170	1025	895	770	640	540	460	405	285
8 $\frac{0}{\infty}$	1:125	1450	1320	1185	1050	920	800	690	575	485	415	365	255
10 $\frac{0}{\infty}$	1:100	1190	1085	975	865	760	660	570	475	400	340	300	210
14 $\frac{0}{\infty}$	1:70	870	790	710	630	550	480	410	340	285	240	210	140
20 $\frac{0}{\infty}$	1:50	600	545	490	430	375	325	275	225	185	150	130	80
25 $\frac{0}{\infty}$	1:40	470	425	380	330	285	245	205	165	130	105	85	—
36 $\frac{0}{\infty}$	1:28	300	270	235	205	170	140	115	85	60	—	—	—

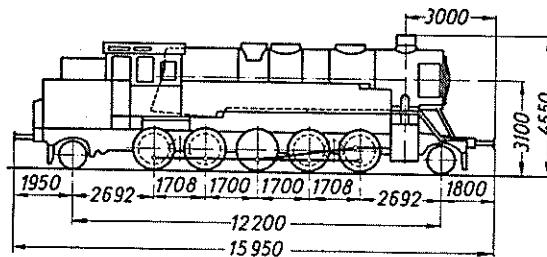
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

219

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	975
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1030	780
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1030	850	640
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	—	—	1000	860	695	540
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	—	—	—	1000	850	730	595	465
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	—	—	—	1030	865	735	630	510	400
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	—	—	—	1040	905	760	645	555	450	355
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	—	—	1050	925	800	670	570	490	400	310
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	—	1200	1070	945	825	715	600	510	440	355	280
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	1200	1090	990	880	775	675	590	490	415	360	285	225
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	875	795	720	635	560	490	420	350	295	250	195	150
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	605	550	495	435	380	330	280	230	185	155	115	85
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	470	425	380	335	290	250	210	165	135	110	—	—

Einheitslokomotive, 84 003, 004



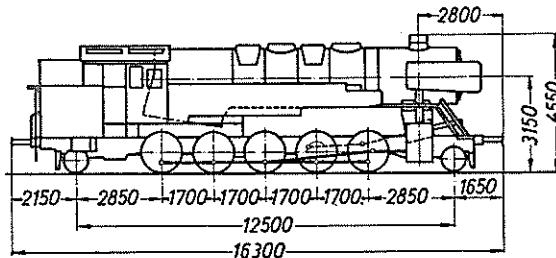
km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	80
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug *)											
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	2580	2070	1680	1380	1170	790
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	2190	1875	1585	1305	1085	915	790	550
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	2370	2075	1800	1550	1320	1090	915	775	670	475
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	2220	1985	1750	1520	1320	1125	935	785	670	585	410
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	2100	1900	1705	1505	1315	1140	980	815	685	585	510	360
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	1830	1660	1490	1320	1150	1000	860	720	605	515	450	320
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1620	1470	1320	1170	1025	895	770	640	540	460	405	285
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1450	1320	1185	1050	920	800	690	575	485	415	365	255
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	1190	1085	975	865	760	660	570	475	400	340	300	210
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	870	790	710	630	550	480	410	340	285	240	210	140
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	600	545	490	430	375	325	275	225	185	150	130	80
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	470	425	380	330	285	245	205	165	130	105	85	—
36%/ <sub>oo</sub> 1:28	300	270	235	205	170	140	115	85	60	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h		20	25	30	35	40	45	50	60	65	70	75	80
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug *)											
0 1: $\infty$		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	650
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500		—	—	—	—	—	—	—	—	695	565	415	
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250		—	—	—	—	—	—	—	670	580	490	400	285
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200		—	—	—	—	—	—	—	575	495	420	340	245
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166		—	—	—	—	—	—	665	500	430	365	295	210
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140		—	—	—	—	—	680	585	440	380	320	260	180
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125		—	—	—	—	700	605	520	390	335	280	225	155
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100		—	805	680	570	490	420	315	270	225	175	115	
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70		—	725	580	485	400	345	290	210	180	145	110	65
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50		635	495	390	320	260	220	180	125	100	75	50	—
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40		495	380	295	240	190	155	125	80	60	40	—	—
33,3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:30		350	265	200	155	120	95	70	35	—	—	—	—
55,5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:18		165	110	70	45	—	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 85



km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	
Steigung		Wagengewicht in t (Güterzug *)											
0 1: $\infty$		—	—	—	—	—	—	1970	1645	1355	1120	920	
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500		—	—	—	1940	1680	1420	1190	1030	865	730	610	
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250		—	1760	1415	1190	995	850	725	630	540	460	385	
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200		—	2060	1650	1385	1185	990	840	730	620	530	445	
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166		1925	1535	1230	1035	870	745	635	555	470	400	335	
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140		1700	1355	1090	920	765	660	560	490	415	355	300	
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125		1520	1210	975	820	685	590	500	440	370	320	265	
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100		1250	1000	795	670	560	480	405	355	300	265	210	
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70		910	720	575	480	398	340	285	245	205	170	140	
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50		630	495	385	320	260	220	180	150	120	100	—	
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40		495	380	295	240	190	150	125	105	—	—	—	
33,3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:30		350	265	200	155	120	95	—	—	—	—	—	
55,5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:18		165	110	70	—	—	—	—	—	—	—	—	

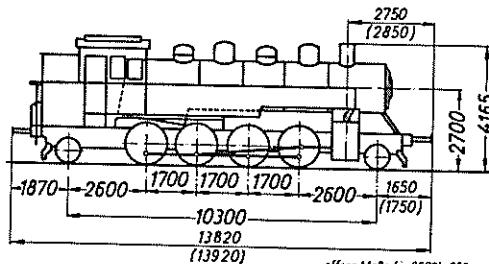
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

221

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	—	—	1285	1080	910	770	600	570
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	1140	960	820	695	600	520	450
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	1040	895	760	655	560	485	425	370
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	1010	850	735	625	540	465	405	355	310
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	1000	850	715	615	525	455	395	345	300	265
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	1010	855	725	615	530	450	390	340	295	260	230
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	1040	880	745	630	535	460	395	345	295	255	225	200
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1090	920	780	660	560	475	405	345	300	260	225	200	175
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	975	820	695	585	500	420	360	310	265	230	200	175	155
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	800	675	570	480	405	345	295	250	215	185	160	140	120
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	580	490	410	345	290	240	205	170	145	125	105	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	400	335	275	230	190	155	130	105	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	315	255	210	175	140	115	—	—	—	—	—	—	—

Einheitslokomotive, Baureihe 86



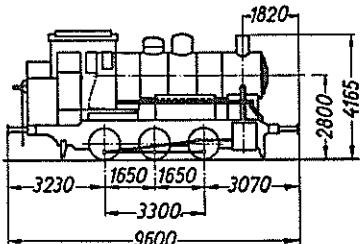
offene Maße für 86001-229  
E-1-Maße ab 86230

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	1665	1355	1110	915	765	635	540	460
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	1820	1505	1240	1030	855	720	605	515	445	380
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	1710	1420	1180	990	825	690	585	500	425	370	320
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	1975	1650	1380	1150	965	810	685	575	490	420	360	310	270
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	1640	1380	1160	970	815	685	580	495	420	360	310	275	235
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1400	1180	990	835	700	595	500	425	365	315	270	235	205
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	1220	1030	865	725	615	520	440	375	320	275	235	205	180
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1080	910	765	645	545	460	390	330	285	245	210	180	160
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	965	815	685	575	485	410	350	300	255	215	185	160	140
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	795	670	560	470	400	335	285	240	205	175	150	130	115
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	580	485	405	340	285	240	200	165	145	120	100	—	—
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	400	335	275	230	190	165	125	105	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	310	255	220	170	140	115	—	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h	10	15	20	25	30	35	40	45				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) (*)											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	645	485				
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000	—	—	—	—	—	595	470	360				
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500	—	—	—	—	580	460	365	280				
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333	—	—	—	580	465	370	295	230				
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250	—	—	615	480	390	310	245	190				
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200	—	—	525	410	330	265	210	160				
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166	—	595	455	355	285	230	180	140				
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140	—	525	400	315	250	200	160	120				
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125	700	470	355	280	225	175	140	105				
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100	580	385	290	225	180	140	110	—				
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70	420	280	210	160	125	100	—	—				
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50	295	190	140	105	80	—	—	—				
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40	235	150	105	80	—	—	—	—				

Einheitslokomotive, Baureihe 89<sup>a</sup> (Naßdampflokomotive)Einheitslokomotive, Baureihe 89<sup>a</sup> (Heißdampflokomotive)

km/h	10	15	20	25	30	35	40	45				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug) (*)											
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	795				
1 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:1000	—	—	—	—	—	—	755	590				
2 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:500	—	—	—	—	—	715	590	470				
3 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:333	—	—	—	—	700	580	465	385				
4 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:250	—	—	—	720	585	490	410	325				
5 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:200	—	—	—	615	500	420	350	280				
6 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:166	—	—	695	535	440	365	305	245				
7 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:140	—	835	615	475	390	325	270	215				
8 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:125	820	750	550	425	350	290	240	190				
10 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:100	675	615	455	350	285	235	200	155				
14 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:70	495	455	330	250	205	170	140	110				
20 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:50	350	320	230	175	140	115	90	—				
25 $^{\circ}$ / $_{100}$ 1:40	275	250	180	135	105	85	—	—				

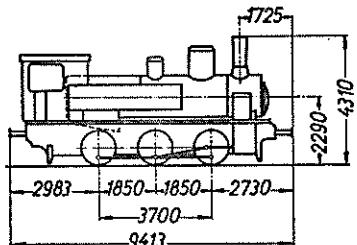
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

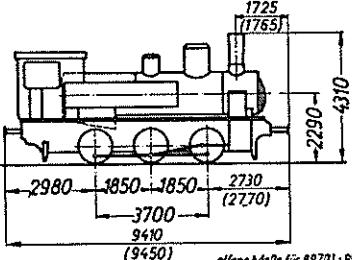
km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1: $\infty$							
1%	1:1000							
2%	1:500							
3%	1:333							
4%	1:250							
5%	1:200							
6%	1:166							
7%	1:140							
8%	1:125							
10%	1:100							
14%	1:70							
20%	1:50							
25%	1:40							

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

D III (bay), Baureihe 89<sup>e</sup>



R 3/3 (bay), Baureihe 897



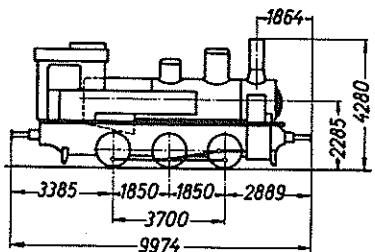
offene Maße für 89701-89714  
(-)-Maße für 89715-89717

### e) Güterzug-Tenderlokomotiven

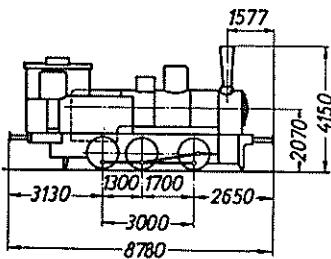
227

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0 1: $\infty$											
1%/ $\infty$ 1:1000											
2%/ $\infty$ 1:500											
3%/ $\infty$ 1:333											
4%/ $\infty$ 1:250											
5%/ $\infty$ 1:200											
6%/ $\infty$ 1:166											
7%/ $\infty$ 1:140											
8%/ $\infty$ 1:125											
10%/ $\infty$ 1:100											
14%/ $\infty$ 1:70											
20%/ $\infty$ 1:50											
25%/ $\infty$ 1:40											

R  $\frac{3}{2}$  (bay), Baureihe 89<sup>b</sup>



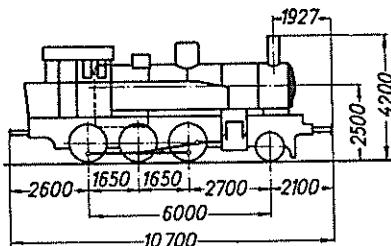
T 3 (pr), Baureihe 89<sup>70-75</sup>



km/h	10	15	20	25	30	35	40				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)										
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	500	400				
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	—	—	430	340				
2%/ $\infty$ 1:500	—	—	—	—	460	365	290				
3%/ $\infty$ 1:333	—	—	—	495	395	315	250				
4%/ $\infty$ 1:250	—	—	—	425	345	275	210				
5%/ $\infty$ 1:200	—	—	460	370	300	240	185				
6%/ $\infty$ 1:166	—	500	405	335	265	210	160				
7%/ $\infty$ 1:140	—	450	360	300	240	190	140				
8%/ $\infty$ 1:125	490	400	330	265	210	165	120				
10%/ $\infty$ 1:100	400	330	270	220	175	130	95				
14%/ $\infty$ 1:70	295	240	195	150	120	90	—				
20%/ $\infty$ 1:50	200	160	130	100	—	—	—				
25%/ $\infty$ 1:40	155	130	100	—	—	—	—				

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

T 93 (pr), Baureihe 91<sup>a-18</sup>

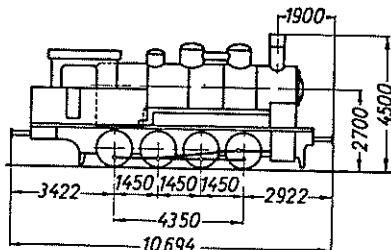


e) Güterzug-Tenderlokomotiven

229

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0 1: $\infty$											
1%/ $\infty$ 1:1000											
2%/ $\infty$ 1:500											
3%/ $\infty$ 1:333											
4%/ $\infty$ 1:250											
5%/ $\infty$ 1:200											
6%/ $\infty$ 1:166											
7%/ $\infty$ 1:140											
8%/ $\infty$ 1:125											
10%/ $\infty$ 1:100											
14%/ $\infty$ 1:70											
20%/ $\infty$ 1:50											
25%/ $\infty$ 1:40											

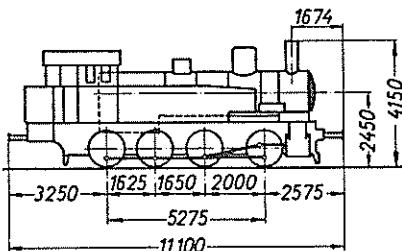
X b<sup>7</sup> (bad), Baureihe 92<sup>2-3</sup>



km/h	15	20	25	30	35	40	45				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)										
0 1: $\infty$	—	—	—	—	1280	975	720				
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	1100	900	700	535				
2%/ $\infty$ 1:500	—	—	1100	880	700	550	410				
3%/ $\infty$ 1:333	—	1110	880	710	575	450	350				
4%/ $\infty$ 1:250	1200	930	730	600	480	375	285				
5%/ $\infty$ 1:200	1030	790	625	510	405	320	250				
6%/ $\infty$ 1:166	890	680	550	450	355	280	210				
7%/ $\infty$ 1:140	770	600	480	390	310	250	180				
8%/ $\infty$ 1:125	690	530	435	350	280	215	175				
10%/ $\infty$ 1:100	565	445	355	280	220	175	140				
14%/ $\infty$ 1:70	410	320	260	200	165	115	—				
20%/ $\infty$ 1:50	290	225	180	135	100	—	—				
25%/ $\infty$ 1:40	220	170	135	100	—	—	—				

## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0 1:∞											
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000											
2%/ <sub>oo</sub> 1:500											
3%/ <sub>oo</sub> 1:333											
4%/ <sub>oo</sub> 1:250											
5%/ <sub>oo</sub> 1:200											
6%/ <sub>oo</sub> 1:166											
7%/ <sub>oo</sub> 1:140											
8%/ <sub>oo</sub> 1:125											
10%/ <sub>oo</sub> 1:100											
14%/ <sub>oo</sub> 1:70											
20%/ <sub>oo</sub> 1:50											
25%/ <sub>oo</sub> 1:40											

T 13 (pr), Raureihe 92<sup>6-10</sup>

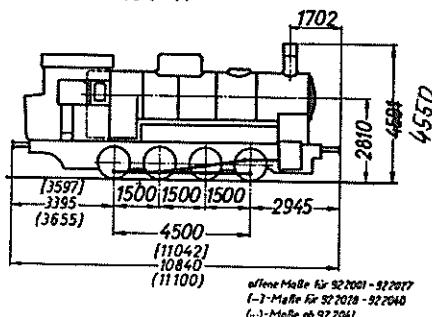
km/h	15	20	25	30	35	40	45				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)										
0 1:∞	—	—	2100	1650	1285	975	720				
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	1450	1150	910	700	595				
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	1450	1100	900	700	550	415				
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	1500	1140	900	710	585	450	345				
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	1210	935	740	600	480	375	290				
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1035	800	630	510	405	310	250				
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	900	695	550	440	355	275	210				
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	795	605	490	395	305	245	190				
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	700	540	435	360	275	215	170				
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	575	440	355	285	225	175	140				
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	410	320	260	200	160	120	—				
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	285	220	175	135	95	—	—				
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	225	175	135	100	—	—	—				

### e) Güterzug-Tenderlokomotiven

231

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0	1: $\infty$										
1% <sub>oo</sub>	1:1000										
2% <sub>oo</sub>	1:500										
3% <sub>oo</sub>	1:333										
4% <sub>oo</sub>	1:250										
5% <sub>oo</sub>	1:200										
6% <sub>oo</sub>	1:166										
7% <sub>oo</sub>	1:140										
8% <sub>oo</sub>	1:125										
10% <sub>oo</sub>	1:100										
14% <sub>oo</sub>	1:70										
20% <sub>oo</sub>	1:50										
25% <sub>oo</sub>	1:40										

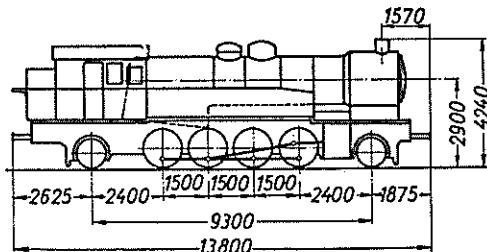
R 4/<sub>4</sub> (bay), Baureihe 92<sup>20</sup>



km/h	15	20	25	30	35	40	45				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)										
0	1: $\infty$	—	—	—	—	1000	710				
1% <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	—	950	710	510			
2% <sub>oo</sub>	1:500	—	—	—	985	735	560	415			
3% <sub>oo</sub>	1:333	—	—	1000	785	600	460	330			
4% <sub>oo</sub>	1:250	—	—	815	650	500	385	285			
5% <sub>oo</sub>	1:200	—	890	700	565	425	330	240			
6% <sub>oo</sub>	1:166	1000	775	605	485	375	290	200			
7% <sub>oo</sub>	1:140	890	685	540	425	330	250	180			
8% <sub>oo</sub>	1:125	780	600	485	380	290	215	165			
10% <sub>oo</sub>	1:100	640	500	385	310	240	180	135			
14% <sub>oo</sub>	1:70	465	360	280	220	170	115	—			
20% <sub>oo</sub>	1:50	315	240	185	145	105	—	—			
25% <sub>oo</sub>	1:40	250	185	145	105	—	—	—			

## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65		
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	1270	1035	820		
1 $\%$ 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	1140	950	780	635		
2 $\%$ 1:500	—	—	—	—	—	—	1060	895	745	620	505		
3 $\%$ 1:333	—	—	—	—	—	1015	860	730	610	505	415		
4 $\%$ 1:250	—	—	—	—	1000	850	720	610	510	425	350		
5 $\%$ 1:200	—	—	—	1010	855	725	615	520	440	365	295		
6 $\%$ 1:166	—	—	1050	880	740	630	535	455	380	315	255		
7 $\%$ 1:140	—	1110	925	785	655	555	470	400	335	275	220		
8 $\%$ 1:125	1030	985	825	690	580	490	415	355	295	240	195		
10 $\%$ 1:100	830	810	675	560	475	400	335	285	235	190	150		
14 $\%$ 1:70	610	585	485	400	335	280	230	195	155	125	95		
20 $\%$ 1:50	420	400	325	265	220	180	145	115	—	—	—		
25 $\%$ 1:40	320	310	250	200	160	130	105	—	—	—	—		

T 14 (pr), Baureihe 93<sup>a</sup>

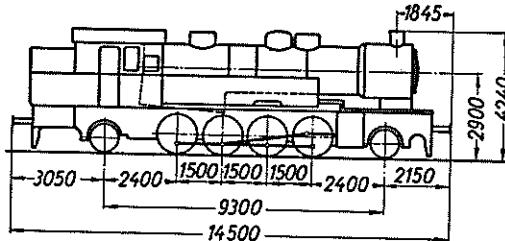
km/h	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65		
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	2070	1675	1375	1085	875	695		
1 $\%$ 1:1000	—	—	—	—	1850	1520	1250	1040	835	685	545		
2 $\%$ 1:500	—	—	2080	1715	1425	1190	990	820	675	555	445		
3 $\%$ 1:333	—	—	1670	1395	1160	970	810	685	560	460	370		
4 $\%$ 1:250	1690	1660	1400	1160	975	815	685	580	475	390	315		
5 $\%$ 1:200	1500	1435	1190	995	835	700	590	495	405	335	270		
6 $\%$ 1:166	1250	1215	1030	865	725	605	515	435	355	295	235		
7 $\%$ 1:140	1150	1100	915	765	640	540	455	385	310	260	205		
8 $\%$ 1:125	1030	985	815	680	580	480	405	340	280	230	180		
10 $\%$ 1:100	830	805	670	555	465	390	330	275	220	185	140		
14 $\%$ 1:70	610	585	480	395	330	275	230	190	150	120	—		
20 $\%$ 1:50	420	395	325	265	215	180	145	—	—	—	—		
25 $\%$ 1:40	320	305	250	200	160	130	—	—	—	—	—		

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

233

km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *)											
0	1:∞	—	—	—	—	—	1880	1550	1270	1035	820	620	
1%/ <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	1945	1630	1360	1140	950	780	635	515	
2%/ <sub>oo</sub>	1:500	—	—	1775	1490	1255	1060	895	745	620	505	410	
3%/ <sub>oo</sub>	1:333	—	1700	1425	1200	1015	860	730	610	505	415	335	
4%/ <sub>oo</sub>	1:250	1700	1410	1185	1000	850	720	610	510	425	350	285	
5%/ <sub>oo</sub>	1:200	1445	1200	1010	855	725	615	520	440	365	295	235	
6%/ <sub>oo</sub>	1:166	1260	1050	880	740	630	535	455	380	315	255	200	
7%/ <sub>oo</sub>	1:140	1110	925	785	655	555	470	400	335	275	220	170	
8%/ <sub>oo</sub>	1:125	985	825	690	580	490	415	355	295	240	195	150	
10%/ <sub>oo</sub>	1:100	810	675	560	475	400	335	285	235	190	150	115	
14%/ <sub>oo</sub>	1:70	585	485	400	335	280	230	195	155	125	95	—	
20%/ <sub>oo</sub>	1:50	400	325	265	220	180	145	115	—	—	—	—	
25%/ <sub>oo</sub>	1:40	310	250	200	160	130	105	—	—	—	—	—	

T 14<sup>1</sup> (pr), Baureihe 93<sup>5-12</sup>

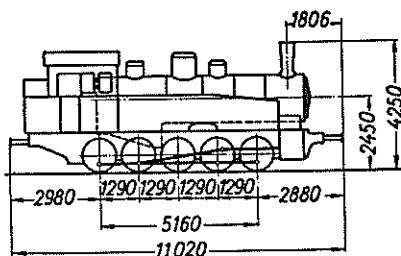


km/h		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
Steigung		Wagengewicht in t (Güterzug) *)											
0	1:∞	—	—	—	—	—	2070	1675	1375	1085	875	695	550
1%/ <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	1850	1520	1250	1040	835	685	545	460	
2%/ <sub>oo</sub>	1:500	—	—	2080	1715	1425	1190	990	820	675	555	445	365
3%/ <sub>oo</sub>	1:333	—	2015	1670	1395	1160	970	810	685	560	460	370	300
4%/ <sub>oo</sub>	1:250	1985	1680	1400	1160	975	815	685	580	475	390	315	260
5%/ <sub>oo</sub>	1:200	1695	1435	1190	995	835	700	590	495	405	335	270	220
6%/ <sub>oo</sub>	1:166	1470	1245	1030	865	725	605	515	435	355	295	235	190
7%/ <sub>oo</sub>	1:140	1300	1100	915	765	640	540	455	385	310	260	205	160
8%/ <sub>oo</sub>	1:125	1160	985	815	680	580	480	405	340	280	230	180	140
10%/ <sub>oo</sub>	1:100	950	805	670	555	465	390	330	275	220	185	140	105
14%/ <sub>oo</sub>	1:70	690	585	480	395	330	275	230	190	150	120	—	—
20%/ <sub>oo</sub>	1:50	475	395	325	265	215	180	145	—	—	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub>	1:40	370	305	250	200	160	130	—	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0 1: $\infty$											
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000											
2%/ <sub>oo</sub> 1:500											
3%/ <sub>oo</sub> 1:333											
4%/ <sub>oo</sub> 1:250											
5%/ <sub>oo</sub> 1:200											
6%/ <sub>oo</sub> 1:166											
7%/ <sub>oo</sub> 1:140											
8%/ <sub>oo</sub> 1:125											
10%/ <sub>oo</sub> 1:100											
14%/ <sub>oo</sub> 1:70											
20%/ <sub>oo</sub> 1:50											
25%/ <sub>oo</sub> 1:40											

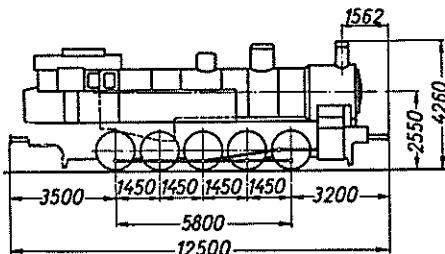
Tn (wü), Baureihe 94<sup>1</sup>

km/h	15	20	25	30	35	40	45	50			
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)										
0 1: $\infty$	—	—	—	—	1920	1580	1300	1050			
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	1600	1350	1160	960	800			
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	1515	1295	1080	900	765	650			
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	1510	1260	1040	890	750	635	540			
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	1550	1295	1020	865	735	635	535	455			
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	1335	1060	880	740	635	540	460	395			
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	1135	910	755	645	560	470	400	350			
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1000	800	675	580	495	410	355	305			
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	895	710	595	510	435	370	310	275			
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	735	590	495	420	365	300	265	225			
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	540	435	365	300	265	220	185	175			
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	380	300	250	210	175	150	125	100			
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	290	235	185	160	130	105	—	—			

#### e) Güterzug-Tenderlokomotiven

## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h											
Steigung	Wagengewicht in t										
0 1: $\infty$											
1%/ $\infty$ 1:1000											
2%/ $\infty$ 1:500											
3%/ $\infty$ 1:333											
4%/ $\infty$ 1:250											
5%/ $\infty$ 1:200											
6%/ $\infty$ 1:166											
7%/ $\infty$ 1:140											
8%/ $\infty$ 1:125											
10%/ $\infty$ 1:100											
14%/ $\infty$ 1:70											
20%/ $\infty$ 1:50											
25%/ $\infty$ 1:40											

T 16 (pr), Baureihe 94<sup>2-4</sup>

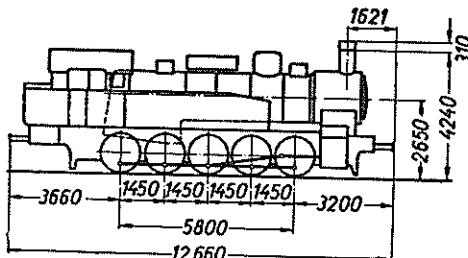
km/h	20	25	30	35	40	45	50				
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug)										
0 1: $\infty$	—	—	—	—	2180	1765	1460				
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	1920	1610	1325	1100				
2%/ $\infty$ 1:500	—	—	1805	1500	1270	1055	895				
3%/ $\infty$ 1:333	—	1795	1465	1220	1040	870	745				
4%/ $\infty$ 1:250	1850	1505	1230	1030	880	740	635				
5%/ $\infty$ 1:200	1580	1290	1055	890	760	640	550				
6%/ $\infty$ 1:166	1380	1125	925	780	665	565	485				
7%/ $\infty$ 1:140	1225	1000	820	690	590	500	430				
8%/ $\infty$ 1:125	1095	895	735	620	530	450	370				
10%/ $\infty$ 1:100	905	740	605	510	445	370	320				
14%/ $\infty$ 1:70	665	540	440	370	315	265	230				
20%/ $\infty$ 1:50	465	375	305	255	215	180	150				
25%/ $\infty$ 1:40	365	295	235	195	165	135	110				

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

237

km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60		
Steigung		Wagengewicht in t (Personenzug) *)										
0	1:∞	—	—	—	—	—	—	—	1320	1105	—	—
1%/ <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	—	—	1365	1155	985	840	—	—
2%/ <sub>oo</sub>	1:500	—	—	—	—	1260	1065	910	780	670	—	—
3%/ <sub>oo</sub>	1:333	—	—	—	1195	1020	870	745	640	555	—	—
4%/ <sub>oo</sub>	1:250	—	—	1180	1000	855	730	625	545	470	—	—
5%/ <sub>oo</sub>	1:200	—	1215	1010	855	735	625	540	465	405	—	—
6%/ <sub>oo</sub>	1:166	—	1060	875	745	640	545	470	410	350	—	—
7%/ <sub>oo</sub>	1:140	1150	935	775	660	565	480	415	360	310	—	—
8%/ <sub>oo</sub>	1:125	1045	835	690	590	505	430	370	320	275	—	—
10%/ <sub>oo</sub>	1:100	850	685	565	480	410	350	300	260	225	—	—
14%/ <sub>oo</sub>	1:70	620	500	410	345	295	250	210	180	155	—	—
20%/ <sub>oo</sub>	1:50	430	345	280	230	195	160	135	115	100	—	—
25%/ <sub>oo</sub>	1:40	335	265	215	175	145	120	100	—	—	—	—

T 16<sup>1</sup> (pr), Baureihe 94<sup>5-18</sup>



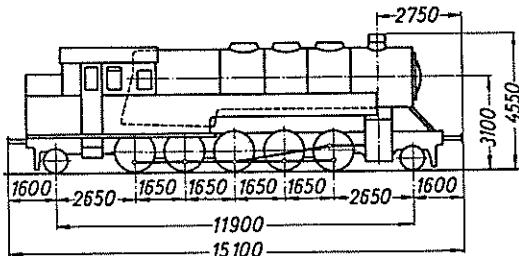
km/h		20	25	30	35	40	45	50	55	60		
Steigung		Wagengewicht in t (Güterzug) *)										
0	1:∞	—	—	—	2530	2065	1665	1370	1115	940	—	—
1%/ <sub>oo</sub>	1:1000	—	—	—	1805	1515	1250	1040	865	735	—	—
2%/ <sub>oo</sub>	1:500	—	—	1695	1415	1190	990	835	700	600	—	—
3%/ <sub>oo</sub>	1:333	2075	1670	1375	1150	975	820	695	585	505	—	—
4%/ <sub>oo</sub>	1:250	1730	1395	1150	970	825	695	590	500	430	—	—
5%/ <sub>oo</sub>	1:200	1485	1195	990	835	710	600	510	435	375	—	—
6%/ <sub>oo</sub>	1:166	1290	1045	860	730	625	525	450	380	330	—	—
7%/ <sub>oo</sub>	1:140	1145	925	765	645	550	465	400	340	290	—	—
8%/ <sub>oo</sub>	1:125	1025	825	685	580	495	415	355	305	260	—	—
10%/ <sub>oo</sub>	1:100	850	680	560	475	405	340	290	250	210	—	—
14%/ <sub>oo</sub>	1:70	620	495	405	340	290	245	205	175	150	—	—
20%/ <sub>oo</sub>	1:50	430	340	275	230	195	160	135	110	—	—	—
25%/ <sub>oo</sub>	1:40	335	265	215	175	145	120	—	—	—	—	—

\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

## e) Güterzug-Tenderlokomotiven

km/h	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65		
Steigung	Wagengewicht in t (Personenzug *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1280		
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	995	850		
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	—	—	—	—	955	820	705		
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	—	—	—	—	940	865	690	595		
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	—	—	—	—	940	800	695	595	515		
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	—	—	—	—	955	815	700	605	520	450		
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	—	—	—	—	990	845	720	620	535	460	395		
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	—	—	—	1045	885	755	645	550	475	410	350		
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	—	—	1100	855	725	615	525	445	385	330	280		
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	960	895	735	615	515	435	370	315	265	225	190		
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	665	620	505	420	345	290	240	200	165	135	110		
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	520	485	390	320	260	215	175	140	115	—	—		
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	370	340	270	215	170	135	105	80	—	—	—		

T 20 (pr), Baureihe 95°



km/h	10	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65		
Steigung	Wagengewicht in t (Güterzug *)												
0 1: $\infty$	—	—	—	—	—	—	—	2060	1715	1395	1155		
1%/ <sub>oo</sub> 1:1000	—	—	—	—	—	1780	1505	1255	1065	895	750		
2%/ <sub>oo</sub> 1:500	—	—	—	—	1745	1455	1240	1040	890	750	640		
3%/ <sub>oo</sub> 1:333	—	—	—	1740	1465	1230	1050	885	760	640	545		
4%/ <sub>oo</sub> 1:250	—	—	1780	1490	1255	1060	905	765	655	555	475		
5%/ <sub>oo</sub> 1:200	—	1885	1555	1300	1095	930	795	670	575	490	420		
6%/ <sub>oo</sub> 1:166	1805	1665	1375	1150	975	820	705	595	510	440	380		
7%/ <sub>oo</sub> 1:140	1625	1490	1230	1030	870	735	630	530	460	395	330		
8%/ <sub>oo</sub> 1:125	1325	1230	1010	845	715	600	515	425	375	315	270		
10%/ <sub>oo</sub> 1:100	965	900	740	605	515	430	365	305	260	220	185		
14%/ <sub>oo</sub> 1:70	655	625	505	415	345	285	240	195	165	135	110		
20%/ <sub>oo</sub> 1:50	525	485	390	315	260	210	175	140	115	—	—		
25%/ <sub>oo</sub> 1:40	370	340	270	215	170	135	105	80	—	—	—		

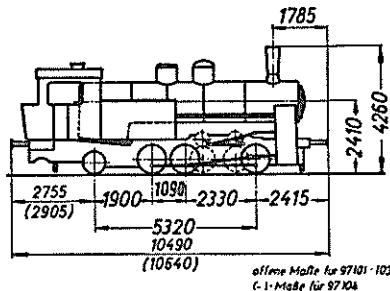
\*) Leistungstafel auf Grund von Versuchsfahrten aufgestellt.

e) Güterzug-Tenderlokomotiven

#### f) Zahnrad-Lokomotiven

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1:∞							
1°/oo	1:1000							
2°/oo	1:500							
3°/oo	1:333							
4°/oo	1:250							
5°/oo	1:200							
6°/oo	1:166							
7°/oo	1:140							
8°/oo	1:125							
10°/oo	1:100							
14°/oo	1:70							
20°/oo	1:50							
25°/oo	1:40							

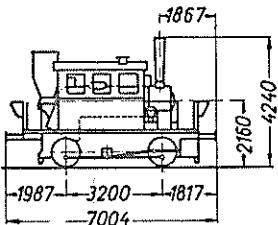
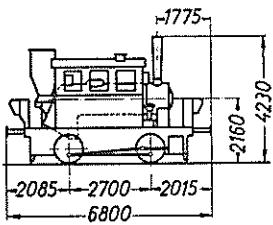
Ptz L  $\frac{3}{4}$  (bay), Baureihe 97<sup>1</sup>





## g) Lokalbahn-Lokomotiven

km/h	15	20	25	30	35	40	45	50				
Steigung	Wagengewicht in t											
0 1: $\infty$	—	—	—	390	255	170	90	50				
1%/ <sub>00</sub> 1:1000	—	—	375	275	190	125	—	—				
2%/ <sub>00</sub> 1:500	—	390	285	200	150	90	—	—				
3%/ <sub>00</sub> 1:333	—	305	230	175	120	—	—	—				
4%/ <sub>00</sub> 1:250	350	265	185	150	95	—	—	—				
5%/ <sub>00</sub> 1:200	300	220	170	125	—	—	—	—				
6%/ <sub>00</sub> 1:166	260	195	150	105	—	—	—	—				
7%/ <sub>00</sub> 1:140	230	175	130	—	—	—	—	—				
8%/ <sub>00</sub> 1:125	200	160	105	—	—	—	—	—				
10%/ <sub>00</sub> 1:100	175	125	—	—	—	—	—	—				
14%/ <sub>00</sub> 1:70	120	—	—	—	—	—	—	—				
20%/ <sub>00</sub> 1:50	—	—	—	—	—	—	—	—				
25%/ <sub>00</sub> 1:40	—	—	—	—	—	—	—	—				

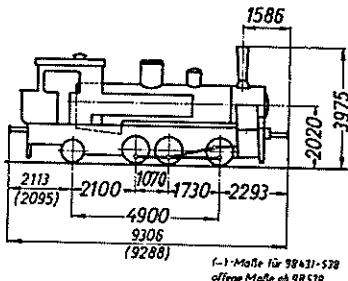
Pt L  $\frac{2}{3}$  (bay) ab Lok 98 301Pt L  $\frac{2}{3}$  (bay) ab Lok 98 310

km/h	15	20	25	30	35	40	45	50				
Steigung	Wagengewicht in t											
0 1: $\infty$	—	—	—	390	255	170	90	50				
1%/ <sub>00</sub> 1:1000	—	—	375	275	190	125	—	—				
2%/ <sub>00</sub> 1:500	—	390	285	200	150	90	—	—				
3%/ <sub>00</sub> 1:333	—	305	230	175	120	—	—	—				
4%/ <sub>00</sub> 1:250	350	265	185	150	95	—	—	—				
5%/ <sub>00</sub> 1:200	300	220	170	125	—	—	—	—				
6%/ <sub>00</sub> 1:166	260	195	150	105	—	—	—	—				
7%/ <sub>00</sub> 1:140	230	175	130	—	—	—	—	—				
8%/ <sub>00</sub> 1:125	200	160	105	—	—	—	—	—				
10%/ <sub>00</sub> 1:100	175	125	—	—	—	—	—	—				
14%/ <sub>00</sub> 1:70	120	—	—	—	—	—	—	—				
20%/ <sub>00</sub> 1:50	—	—	—	—	—	—	—	—				
25%/ <sub>00</sub> 1:40	—	—	—	—	—	—	—	—				

**g) Lokalbahn-Lokomotiven**

km/h	15	20	25	30	35	40	45					
	Steigung	Wagengewicht in t										
0 1: $\infty$	—	—	—	—	750	560	400					
1%/ $\infty$ 1:1000	—	—	—	—	500	395	295					
2%/ $\infty$ 1:500	—	—	—	500	395	300	230					
3%/ $\infty$ 1:333	—	—	510	405	310	245	190					
4%/ $\infty$ 1:250	—	540	430	345	265	200	160					
5%/ $\infty$ 1:200	600	465	375	295	235	175	135					
6%/ $\infty$ 1:166	515	400	325	255	195	150	110					
7%/ $\infty$ 1:140	455	355	280	215	175	135	—					
8%/ $\infty$ 1:125	400	310	250	195	155	110	—					
10%/ $\infty$ 1:100	330	260	200	165	115	—	—					
14%/ $\infty$ 1:70	230	180	140	105	—	—	—					
20%/ $\infty$ 1:50	170	125	—	—	—	—	—					
25%/ $\infty$ 1:40	125	—	—	—	—	—	—					

D XI (bay), Baureihe 98<sup>4-5</sup>

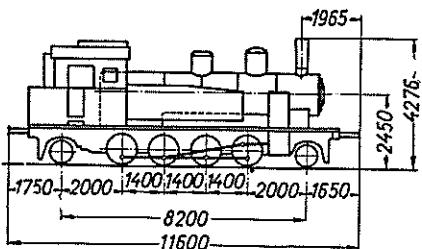




**g) Lokalbahn-Lokomotiven**

km/h								
Steigung	Wagengewicht in t							
0	1:∞							
1 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:1000							
2 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:500							
3 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:333							
4 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:250							
5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:200							
6 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:166							
7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:140							
8 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:125							
10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:100							
14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:70							
20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:50							
25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1:40							

LAG (München), Baureihe 98<sup>18</sup>





### g) Lokalbahn-Lokomotiven

## **D) Anhang**

**Übersicht und Nachweis  
sämtlicher Dampflok, die in den bisher  
erschienenen Merkbüchern (1. Aufl. 1924)  
aufgenommen worden sind.**



## Länderbahnlokomotiven

Bau- reihe	frühere Länder- bezeichnungen	zuletzt erschienen im Merkbuch			Bau- reihe	frühere Länder- bezeichnungen		zuletzt erschienen im Merkbuch			
		Aufl 19..	unter Teil B   C Seite	Aufl 19..		unter Teil B   C Seite	unter Teil B   C Seite	Aufl 19..	unter Teil B   C Seite		
Schnellzuglokomotiven											
13 <sup>0-4</sup>	S 3	(pr)	1924	10	150	18 <sup>6</sup>	S 3/6	(bay)	1953	30	145
13 <sup>5</sup>	S 4	(pr)	1924	10	150	19 <sup>0</sup>	XX HV	(sä)	1948	32	171
13 <sup>6</sup>	S 5 <sup>1</sup>	(pr)	1924	10	151						
13 <sup>6-9</sup>	S 5 <sup>2</sup>	(pr)	1924	10	151						
13 <sup>10-14</sup>	S 6	(pr)	1924	10	152						
13 <sup>15</sup>	VIII V 1	(sä)	1924	12	152	34 <sup>71</sup>	P 3 <sup>a</sup>	(pr)	1924	30	—
13 <sup>16</sup>	AD	(wü)	1924	12	153	34 <sup>73</sup>	P 3 <sup>1</sup>	(meck)	1924	30	—
13 <sup>17</sup>	ADh	(wü)	1931	16	113	34 <sup>73</sup>	P 3 <sup>2</sup>	(meck)	1924	32	—
13 <sup>18</sup>	S 3	(old)	1924	12	154	34 <sup>74</sup>	P 1 <sup>I</sup>	(bay)	1924	32	169
13 <sup>18</sup>	S 5 <sup>2</sup>	(old)	1924	12	154	34 <sup>74</sup>	P 1 <sup>II</sup>	(bay)	1924	32	169
13 <sup>70</sup>	VIII 2	(sä)	1924	14	155	34 <sup>82</sup>	Ac	(wü)	1924	32	170
13 <sup>71</sup>	VIII V 1	(sä)	1924	14	155	35 <sup>70</sup>	P 2 <sup>I</sup>	(bay)	1924	34	170
14 <sup>1</sup>	P 3 <sup>I</sup>	(bay)	1924	14	156	36 <sup>9-5</sup>	P 4 <sup>a</sup>	(pr)	1948	36	174
14 <sup>1</sup>	P 3 <sup>II</sup>	(bay)	1924	14	—	36 <sup>6</sup>	P 4 <sup>2</sup>	(meck)	1931	26	124
14 <sup>1</sup>	S 2/5	(bay)	1924	16	156	36 <sup>7</sup>	B XI Zw	(bay)	1924	34	171
14 <sup>1</sup>	P 4	(bay)	1924	16	157	36 <sup>7-8</sup>	B XI Verb	(bay)	1931	26	124
14 <sup>2</sup>	X V	(sä)	1924	16	157	36 <sup>8</sup>	P 2/4	(bay)	1931	26	125
14 <sup>3</sup>	X H 1	(sä)	1924	16	158	36 <sup>9</sup>	VIII V 2	(sä)	1924	36	173
15 <sup>0</sup>	S 2/6	(bay)	1924	16	158	36 <sup>12</sup>	P 4 <sup>1-2</sup>	(old)	1924	38	174
16 <sup>0</sup>	S 10	(old)	1924	18	159	36 <sup>70-71</sup>	P 4 <sup>1</sup>	(pr)	1924	38	175
17 <sup>0-1</sup>	S 10	(pr)	1948	24	162	37 <sup>0-1</sup>	P 6	(pr)	1948	36	174
17 <sup>2</sup>	S 10 <sup>2</sup>	(pr)	1948	24	163	38 <sup>0</sup>	P 3/5 N	(bay)	1948	38	175
17 <sup>2</sup>	S 10 <sup>2</sup> Mitteld	(pr)	1938	20	113	38 <sup>2-3</sup>	XII H 2	(sä)	1948	38	175
17 <sup>3</sup>	C V	(bay)	1924	18	160	38 <sup>4</sup>	P 3/6 H	(bay)	1953	40	153
17 <sup>4</sup>	S 2/5	(bay)	1948	24	164	38 <sup>10-40</sup>	P 8	(pr)	1953	40	155
17 <sup>5</sup>	S 2/6	(bay)	1948	26	164						127
17 <sup>6</sup>	XII H	(sä)	1924	20	162	38 <sup>70</sup>	IVe	(bad)	1931	30	—
17 <sup>7</sup>	XII HV	(sä)	1931	18	116	39 <sup>0-2</sup>	P 10	(pr)	1953	40	156
17 <sup>8</sup>	XII H 1	(sä)	1924	20	163						
17 <sup>10-12</sup>	S 10 <sup>1</sup>	(pr)	1948	26	165						
18 <sup>0</sup>	XVIII H	(sä)	1948	26	166						
18 <sup>1</sup>	C	(wü)	1953	26	140						
18 <sup>2</sup>	IV f <sup>1-4</sup>	(bad)	1924	22/24	165	53 <sup>0-2</sup>	G 4 <sup>2</sup>	(pr)	1924	46	183
18 <sup>3</sup>	IV h <sup>1-3</sup>	(bad)	1953	26	141	53 <sup>3</sup>	G 4 <sup>3</sup>	(pr)	1924	46	183
18 <sup>4</sup>	S 3/6	(bay)	1953	28	142	53 <sup>4</sup>	G 4 <sup>2</sup>	(meck)	1924	46	183
18 <sup>4-5</sup>	S 3/6	(bay)	1953	28	143	53 <sup>5</sup>	G 3/3	(bay)	1924	46	184
18 <sup>5</sup>	S 3/6	(bay)	1953	30	144	53 <sup>6</sup>	V V	(sä)	1924	48	184

## Güterzuglokomotiven

# Länderbahnlokomotiven

253

Bau-reihe	frühere Länder-bezeichnungen	zuletzt erschienen im Merkbuch			Bau-reihe	frühere Länder-bezeichnungen	zuletzt erschienen im Merkbuch		
		Aufl 19..	unter Teil B	C Seite			Aufl 19..	unter Teil B	C Seite
53 <sup>7</sup>	V V (sä)	1924	48	184	55 <sup>70</sup>	G 3 (bay)	1924	61	203
53 <sup>8</sup>	FC (wü)	1924	48	185	55 <sup>72</sup>	G 4 <sup>1</sup> (bay)	1924	61	203
53 <sup>9</sup>	VII d <sup>8</sup> (bad)	1924	48	186	56 <sup>0</sup>	G 7 <sup>3</sup> (pr)	1924	61	—
53 <sup>10</sup>	G 4 <sup>2</sup> (old)	1924	48/50	186	56 <sup>1</sup>	G 8 <sup>3</sup> (pr)	1948	56	199
53 <sup>10-75</sup>	G 3 (pr)	1924	50	187	56 <sup>2</sup>	G 7 <sup>3</sup> (meck)	1924	66	204
53 <sup>70</sup>	G 4 <sup>2</sup> (pr)	1948	50	195	56 <sup>3</sup>	E I (bay)	1924	66	205
53 <sup>76</sup>	BLE	1948	50	195	56 <sup>4</sup>	G 4 <sup>5</sup> N (bay)	1924	66	205
53 <sup>78</sup>	G 4 <sup>1</sup> (pr)	1924	50	187	56 <sup>5</sup>	IX V (sä)	1924	66	206
53 <sup>78</sup>	G 2 <sup>1</sup> (bay)	1924	50	188	56 <sup>6</sup>	IX HV (sä)	1924	68	206
53 <sup>78</sup>	C III Ostb (bay)	1924	50	188	56 <sup>7</sup>	VIIIe <sup>1-5</sup> (bad)	1924	68	207
53 <sup>78-79</sup>	C III Staatsb (bay)	1924	52	189	56 <sup>7</sup>	VIIIe <sup>6-8</sup> (bad)	1924	68	207
53 <sup>79-80</sup>	G 2 <sup>11</sup> (bay)	1924	52	189	56 <sup>8</sup>	G 4 <sup>5</sup> H (bay)	1931	38	142
53 <sup>80</sup>	C IV Zw (bay)	1924	52	190	56 <sup>2-8</sup>	G 8 <sup>1</sup> m L (pr)	1953	60	186
53 <sup>80-81</sup>	C IV Verb (bay)	1931	34	135	56 <sup>9-10</sup>	G 4 <sup>5</sup> H (bay)	1948	58	200
53 <sup>83</sup>	F 2 (wü)	1924	52	191	56 <sup>11</sup>	G 4 <sup>5</sup> H (bay)	1948	58	200
53 <sup>85</sup>	VIIa <sup>1-12</sup> (bad)	1924	54	191	56 <sup>20-30</sup>	G 8 <sup>2</sup> (old)	1948	58	201
53 <sup>85</sup>	VIIa <sup>13-17</sup> (bad)	1924	54	191	56 <sup>20-30</sup>	G 8 <sup>3</sup> (pr)	1953	62	187
53 <sup>86</sup>	VIIId <sup>1-7</sup> (bad)	1924	54	192	57 <sup>0</sup>	XI V (sä)	1924	70	208
54 <sup>9-1</sup>	G 5 <sup>1</sup> (pr)	1924	54	192	57 <sup>1</sup>	XI H (sä)	1931	40	143
54 <sup>2-5</sup>	G 5 <sup>2</sup> (pr)	1924	54	193	57 <sup>2</sup>	XI HV (sä)	1931	40	144
54 <sup>6-7</sup>	G 5 <sup>3</sup> (pr)	1924	56	193	57 <sup>3</sup>	XI HV (sä)	1931	42	144
54 <sup>6-7</sup>	G 5 <sup>3</sup> H (pr)	1924	56	194	57 <sup>3</sup>	H (wü)	1924	72	210
54 <sup>8-11</sup>	G 5 <sup>4</sup> H (pr)	1948	52	196	57 <sup>4</sup>	Hh (wü)	1931	42	145
54 <sup>12</sup>	G 5 <sup>4</sup> (meck)	1924	56	194	57 <sup>5</sup>	G 5 <sup>5</sup> (bay)	1948	60	201
54 <sup>13</sup>	C VI (bay)	1931	34	136	57 <sup>10-40</sup>	G 10 (pr)	1953	62	188
54 <sup>14</sup>	G 3 <sup>1/4</sup> N (bay)	1931	34	137	58 <sup>0</sup>	G 12 <sup>1</sup> (pr)	1948	62	203
54 <sup>15-17</sup>	G 3 <sup>1/4</sup> H (bay)	1953	58	182	58 <sup>1</sup>	XIII H (sä)	1931	44	148
55 <sup>0-6</sup>	G 7 <sup>1</sup> (pr)	1953	58	183	58 <sup>2-3</sup>	G 12 (bad)	1948	62	203
55 <sup>0-6</sup>	G 7 <sup>1</sup> H (pr)	1924	58	197	58 <sup>4</sup>	XIII H (sä)	1948	62	203
55 <sup>7-15</sup>	G 7 <sup>2</sup> (pr)	1924	60	197	58 <sup>5</sup>	G 12 (wü)	1948	64	204
55 <sup>7-15</sup>	G 7 <sup>2</sup> H (pr)	1924	60	198	58 <sup>10-21</sup>	G 12 (pr)	1953	62	189
55 <sup>16-22</sup>	G 8 (pr)	1953	60	184	58 <sup>28</sup>	Einh 56 (türk)	1948	64	204
55 <sup>23-24</sup>	G 9 H (pr)	1948	54	198	59 <sup>0</sup>	K (wü)	1948	64	204
55 <sup>25-56</sup>	G 8 <sup>1</sup> (pr)	1953	60	185					
55 <sup>57</sup>	G 7 <sup>2</sup> (meck)	1924	62	200					
55 <sup>58</sup>	G 8 <sup>1</sup> (meck)	1948	56	199					
55 <sup>59</sup>	G 5 (bay)	1924	62	201	70 <sup>0</sup>	Pt 2 <sup>1/3</sup> (bay)	1953	70	200
55 <sup>60</sup>	I V (sä)	1924	62	202	70 <sup>1</sup>	Ig (bad)	1953	70	201
55 <sup>62</sup>	G 7 <sup>1</sup> (old)	1931	38	141	70 <sup>20</sup>	T 4 <sup>1</sup> (pr)	1924	82	—

**Schnellzug- u. Personenzug-Tenderlokomotiven**

## Länderbahnlokomotiven

Bau-reihe	frühere Länder-bezeichnungen	zuletzt erschienen im Merkbuch			Bau-reihe	frühere Länder-bezeichnungen	zuletzt erschienen im Merkbuch		
		Aufl 19..	unter B	Teil C Seite			Aufl 19..	unter B	Teil C Seite
70 <sup>71</sup>	D IX (bay)	1924	82	220	89 <sup>2</sup>	VT (sä)	1948	96/98	227
71 <sup>0-1</sup>	T 5 <sup>1</sup> (pr)	1924	82	220	89 <sup>3-4</sup>	T 3 (wü)	1931	70	171
71 <sup>2</sup>	Pt 2/4 H (bay)	1948	72	212	89 <sup>4</sup>	T 3 I (wü)	1924	100	234
71 <sup>3</sup>	IV T (sä)	1948	72	212	89 <sup>6</sup>	D II (bay)	1953	90	226
71 <sup>4</sup>	T 5 <sup>1</sup> (old)	1924	84	222	89 <sup>7-8</sup>	R 3/3 (bay)	1953	90	226/
72 <sup>0</sup>	T 5 <sup>2</sup> (pr)	1924	84	222					227
72 <sup>1</sup>	Pt 2/4 N (bay)	1924	84	223	89 <sup>70-75</sup>	T 3 (pr)	1953	92	227
73 <sup>0</sup>	P 2 II (bay)	1948	74	213	89 <sup>75</sup>	T 3 (BLE)	1948	102	230
73 <sup>0</sup>	D XII (bay)	1938	52	153	89 <sup>78-79</sup>	T 7 (pr)	1924	102	236
73 <sup>1</sup>	D XII (bay)	1931	54	157	89 <sup>80</sup>	T 3a (meck)	1931	72	173
73 <sup>1</sup>	Pt 2/5 N (bay)	1931	54	158	89 <sup>80</sup>	T 3b (meck)	1948	102	231
73 <sup>2</sup>	Pt 2/5 H (bay)	1931	54	—	89 <sup>81</sup>	D V (bay)	1924	104	237
74 <sup>0-3</sup>	T 11 (pr)	1948	74	214	90 <sup>0-3</sup>	T 9 <sup>1</sup> (pr)	1948	104	231
74 <sup>0-3</sup>	T 11 H (pr)	1948	74	214	91 <sup>1</sup>	T 9 <sup>2</sup> (pr)	1948	104	232
74 <sup>4-13</sup>	T 12 (pr)	1953	72	203	91 <sup>2</sup>	BLE	1948	104	232
75 <sup>0</sup>	T 5 (wü)	1953	74	204	91 <sup>3-18</sup>	T 9 <sup>3</sup> (pr)	1953	94	228
75 <sup>1-3</sup>	VIIb <sup>1-11</sup> (bad)	1953	76	205	91 <sup>19</sup>	T 4 (meck)	1948	106	233
75 <sup>4</sup>	VIIc <sup>1-7</sup> (bad)	1953	78	206	91 <sup>20</sup>	T 9 (wü)	1948	106	234
75 <sup>5</sup>	XIV HT (sä)	1948	80	216	92 <sup>0</sup>	T 6 (wü)	1948	108	234
75 <sup>5</sup>	XIV HT (sä)	1948	82	216	92 <sup>1</sup>	T 4 (wii)	1948	108	235
75 <sup>6</sup>	BLE	1948	82	216	92 <sup>2</sup>	Xb <sup>1-2</sup> (bad)	1948	108	235
75 <sup>10-11</sup>	VIIc <sup>8-9</sup> (bad)	1953	78	207	92 <sup>2</sup>	Xb <sup>3-6</sup> (bad)	1948	110	235
76 <sup>0</sup>	T 10 (pr)	1948	84	217	92 <sup>2-3</sup>	Xb <sup>7</sup> (bad)	1953	94	229
77 <sup>0</sup>	P 5 (bay)	1948	84	218	92 <sup>4</sup>	T 13 H (old)	1948	110	236
77 <sup>1</sup>	Pt 3/6 (bay)	1948	86	218	92 <sup>4</sup>	BLE	1948	112	236
78 <sup>0-5</sup>	T 18 (pr)	1953	78	208	92 <sup>5-10</sup>	T 13 (pr)	1953	94	230
78 <sup>10</sup>	P 8 Umgeb (pr)	1953	80	209	92 <sup>10</sup>	BLE	1948	112	237
79 <sup>0</sup>	BLE	1948	88	220	92 <sup>20</sup>	R 4/4 (bay)	1953	96	231
					93 <sup>0-4</sup>	T 14 (pr)	1953	98	232
					93 <sup>5-12</sup>	T 14 <sup>1</sup> (pr)	1953	98	233
					94 <sup>0</sup>	T 5 (bay)	1924	112	245
					94 <sup>1</sup>	Tn (wü)	1953	98	234
88 <sup>70</sup>	T 2 I (bay)	1924	96	—	94 <sup>2-4</sup>	T 16 (pr)	1953	100	236
88 <sup>70</sup>	D IV St (bay)	1924	96	—	94 <sup>5-18</sup>	T 16 <sup>1</sup> (pr)	1953	100	237
88 <sup>73</sup>	T 1 (bay)	1931	68	—	94 <sup>19</sup>	XI HT (sä)	1931	80	181
88 <sup>75</sup>	Ie <sup>1-4</sup> (bad)	1924	96	—	94 <sup>20-21</sup>	XI HT (sä)	1948	118	243
88 <sup>75</sup>	Ie <sup>5-6</sup> (bad)	1924	98	—	95 <sup>0</sup>	T 20 (pr)	1953	100	238
89 <sup>0</sup>	T 8 (pr)	1924	98	232	96 <sup>0</sup>	Gt 2 x 4/4 (bay)	1948	120	245
89 <sup>1</sup>	T 3 (bay)	1948	96	227					

## Güterzug-Tenderlokomotiven

# Länderbahnlokomotiven

255

Bau- reihe	frühere Länder- bezeichnungen	zuletzt erschienen im Merkbuch			Bau- reihe	frühere Länder- bezeichnungen	zuletzt erschienen im Merkbuch		
		Aufl 19..	unter Teil B   C	Seite			Aufl 19..	unter Teil B   C	Seite
<b>Zahnradlokomotiven</b>									
97 <sup>0</sup>	T 26 (pr)	1931	84	184	98 <sup>4-5</sup>	D XI (bay)	1953	106	243
97 <sup>1</sup>	Ptz L $\frac{3}{4}$ (bay)	1953	104	240	98 <sup>5</sup>	Pt L $\frac{3}{4}$ (bay)	1948	126	249
97 <sup>2</sup>	IXb <sup>1</sup> (bad)	1931	84	185	98 <sup>6</sup>	T 4 I (bay)	1931	90	192
97 <sup>2</sup>	IXb <sup>2</sup> (bad)	1931	84	185	98 <sup>7</sup>	D VIII (bay)	1948	128	250
97 <sup>3</sup>	Fz (wü)	1924	120	253	98 <sup>8-9</sup>	BB II (bay)	1948	128	251
97 <sup>4</sup>	T 28 (pr)	1924	120	254	98 <sup>10</sup>	Gt L $\frac{4}{4}$ (bay)	1953	108	244
97 <sup>5</sup>	E + 1 Z (wü)	1953	104	241	98 <sup>11</sup>	Gt L $\frac{4}{5}$ (bay)	1953	108	245
					98 <sup>12</sup>	Gt L $\frac{4}{5}$ (bay)	1953	110	245
					98 <sup>13</sup>	LAG München	1948	134	254
					98 <sup>14</sup>	LAG München	1953	110	246
					98 <sup>15</sup>	LAG München	1953	110	246
<b>Lokalbahnlokomotiven</b>									
98 <sup>0</sup>	I TV (sä)	1948	124	247	98 <sup>16</sup>	LAG München	1953	110	247
98 <sup>1</sup>	T 3 (old)	1948	124	247	98 <sup>17</sup>	IIIb T (sä)	1924	128	262
98 <sup>2</sup>	T 3 (old)	1924	122	256	98 <sup>18</sup>	D VI (bay)	1938	88	189
98 <sup>3</sup>	Pt L $\frac{2}{3}$ (bay)	1953	106	242	98 <sup>19</sup>	D VII (bay)	1931	94	197
98 <sup>4</sup>	T 4 II (bay)	1931	88	190	98 <sup>20</sup>	Pt L $\frac{2}{3}$ (bay)	1924	128	—
					98 <sup>21</sup>	DX (bay)	1931	94	198

## Einheitslokomotiven\*)

Baureihe			Bauzeit-abschnitt**)
01	2' C 1' h 2	Schnellzuglokomotive . . . . .	1925
01 <sup>10</sup>	2' C 1' h 3	Schnellzuglokomotive . . . . .	1925
02	2' C 1' h 4 v	Schnellzuglokomotive . . . . .	1925
03	2' C 1' h 2	Schnellzuglokomotive . . . . .	1925
03 <sup>10</sup>	2' C 1' h 3	Schnellzuglokomotive . . . . .	1925
05	2' C 2' h 3	Schnellzuglokomotive . . . . .	1925
06	2' D 2' h 3	Schnellzuglokomotive . . . . .	1925
19 <sup>10</sup>	1' Do 1' l	Schnellzuglokomotive (Einzelachsenantrieb) . .	1925
10	2' C 1' h 3		1950
23	1' C 1' h 2	Personenzuglokomotive . . . . .	1925
23	1' C 1' h 2	Personenzuglokomotive . . . . .	1950
24	1' C h 2	Personenzuglokomotive . . . . .	1925
24	1' C h 2 v	Mitteldruck-Personenzuglokomotive . . . . .	1925
41	1' D 1' h 2	Güterzuglokomotive . . . . .	1925
42	1' E h 2	Güterzuglokomotive . . . . .	1925
43	1' E h 2	Güterzuglokomotive . . . . .	1925
44	1' E h 3	Güterzuglokomotive . . . . .	1925
44	1' E h 4 v	Mitteldruck-Güterzuglokomotive . . . . .	1925
45	1' E 1' h 3	Güterzuglokomotive . . . . .	1925
50	1' E h 2	Güterzuglokomotive . . . . .	1925
52	1' E h 2	Güterzuglokomotive . . . . .	1925
52	1' E h 2	Kondens-Güterzuglokomotive . . . . .	1925
61	2' C 2' h 2	Schnellzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
61	2' C 3' h 3	Schnellzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
62	2' C 2' h 2	Personenzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
64	1' C 1' h 2	Personenzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
65	1' D 2' h 2	Personenzug-Tenderlokomotive . . . . .	1950
71 <sup>10</sup>	1' B 1' h 2	Personenzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
76	1' C 2' h 2	" " "	1950
80	C h 2	Güterzug-Tenderlokomotive (Verschiebelok) . .	1925
81	D h 2	Güterzug-Tenderlokomotive (Verschiebelok) . .	1925
82	E h 2	Güterzug-Tenderlokomotive . . . . .	1950
84	1' E 1' h 2	Güterzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
84	1' E 1' h 3	Güterzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
85	1' E 1' h 3	Güterzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
86	1' D 1' h 2	Güterzug-Tenderlokomotive . . . . .	1925
87	E h 2	Güterzug-Tenderlokomotive (Hafenbahnllok) . .	1925
89 <sup>10</sup>	C n 2	Güterzug-Tenderlokomotive (Verschiebelok) . .	1925
89 <sup>10</sup>	C h 2	Güterzug-Tenderlokomotive (Verschiebelok) . .	1925

\*) Sämtliche Einheitslok sind im Merkbuch 1953 aufgenommen (siehe Inhaltsverzeichnis).

\*\*) Siehe unter Vorbemerkungen, Absatz b) Bauart (Seite 6).