

Henning Wall

Bezeichnungsweise der Lokomotiven bei Lenz-Bahnen

Der Bericht in DME 2/04, S. 14 – 17 zeigt wieder einmal die legendäre „Normative Kraft des Faktischen“: Die Buchstabenkennung M^b als hochgestellter Index hinter der Betriebsnummer als Bezeichnungsweise der Lokomotivgattungen war eine Bezeichnungsweise des 1892 von Friedrich Lenz in Stettin gegründeten Kleinbahn-Bau- und Betriebsunternehmens GmbH Lenz & Co (im folgenden „Lenz“ genannt). Zur Unterscheidung der unterschiedlichen Lokbauarten und Spurweiten auf den Lenz-Kleinbahnen war diese Bezeichnungsweise bei den pommerschen Kleinbahnen am häufigsten anzutreffen.

Friedrich Lenz hatte bereits in den 1880er Jahren mit den Kreisen und der Provinzialverwaltung Pommerns eng zusammen gearbeitet. Nach Verabschiedung des preußischen Kleinbahngesetzes in 1892 folgte im landwirtschaftlich geprägten Pommern ein Kleinbahn-Bauboom. Jene wurden um 1895 eröffnet und mußten vertragsgemäß noch 15 Jahre von Lenz betrieben werden. Lenz war dabei derart erfolgreich, daß – neben einem einheitlichen Bezeichnungsschema – auch für Bau und Betrieb der Bahnen um 1895 eigene Grundsätze erlassen wurden. Im erhalten gebliebenen Manuskript des Kgl. Eisenbahnbau- und Betriebsinspektors Karl Fuchs heißt es über die Lokomotiven:

„Für den Bau und die Einrichtung der Lokomotiven sind maßgebend die § 51 bis 70 der Grundsätze, jedoch sollen dreiachsige Lokomotiven nicht zur Anwendung gelangen, und soll jede Lokomotive mit einem Dampfblätwerk versehen sein. Sofern nach den örtlichen Verhältnissen die zu befördernden Lasten nicht mehr mit einer zweiachsigen Maschine befördert werden können, so gelangen sowohl bei den vollspurigen als auch bei den schmalspurigen Kleinbahnen vierachsige Duplex-Compound-Lokomotiven mit Drehgestellen zur

Verwendung, welche die volle Ausnutzung des Adhäsionsgewichtes gestatten und die geringste Abnutzung in den Lokomotiv-Radreifen und dem Oberbau veranlassen. Außerdem sollen die Bahnräume wie bei den neueren Lokomotiven der Sächsischen Schmalspurbahnen, zugleich als Schneeräume ausgebildet werden. Sämtliche Lokomotiven sind mit Einrichtung zur Dampfentnahme für den Pulsometerbetrieb der Wasserkrähne eingerichtet.“

Fuchs hatte bei sehr vielen pommerschen Bahnen die technische Oberleitung inne. In Vorträgen hat er über die Grundzüge der Lenzschen Oberbauformen, Hochbauten und Betriebsmittel in Pommern berichtet, wie in der zeitgenössischen Literatur nachzulesen ist.

Nach dem Auslaufen mehrerer Betriebsführungsverträge richtete der Provinzialverband Pommern eine Kleinbahnabteilung in Stettin ein und übernahm ab 1. 4. 1910 Verwaltung und Betriebsführung der meisten Kleinbahnen selbst. Damit wechselte auch Betriebs-Personal von Lenzschen Bahnverwaltungen und der Stettiner Zentrale zur Kleinbahnabteilung. So war die Fortführung des Lok-Bezeichnungsschemas durch die pommersche Kleinbahnabteilung naheliegend. Nach 1910 beschaffte Loks erhielten weiterhin Buchstabenkennungen (z. B.: o bei RüKB, ii bei KKB). Obendrein wurden die Bezeichnungen über das Lenz-System hinaus weiterentwickelt (z. B.: J, J^b, M, M^b).

Außerdem riß der Kontakt zwischen Lenz und dem Provinzialverband Pommern keineswegs ab. So baute Lenz im 1909 erhaltenen Auftrag des Provinzialverbandes und des Kreises Demmin die 1913 eröffnete Demminer Kleinbahn West (DKBW). Auch dauerte es z. T. bis in die 1920er Jahre, bis Lenz die mit den jeweiligen Bahngründungen übernommenen – zumeist erheblichen – Aktienanteile verkaufen konnte. Weitere Kontakte werden von Kollege zu ex-Kollege über den „unteren Dienstweg“ erfolgt sein, schließlich kannte man sich aus 15 Jahren gemeinsamer Betriebsverwaltung. Man traf sich in Vorstandstagen und -Ausschüssen.

Die gleichzeitige Beschaffung neuer D-gekuppelter Gölsdorf-Lokomotiven bei Lenzschen und pommerschen Kleinbahnen scheint die vermuteten vielfältigen Kontakte zu bestätigen. Während die RüKB und andere pommersche Bahnen diese Loks mit M oder M^b bezeichneten, gaben die Betriebsleitungen der Lenz-Bahnen den D-Kupplern noch Buchstabenbezeichnungen analog dem bisherigen Plan (z. B. D bei Alsener Krb.). Der maschinen-technische Leiter von Lenz, Regierungsbaumeister Max Semke, beschrieb am 1. 10. 1912 in einem Brief an die Betriebsabteilung Altona die Vorteile der Gölsdorf-Loks:

„Betr.: Lokomotive für die Alsener Kreisbahn

Bei dem uns letztthin zugesandten Exposé über die Vermehrung der Betriebsmittel der Alsener Kreisbahn weisen Sie darauf hin, daß es Ihnen jedenfalls nicht möglich sein würde, den von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehr der Alsener Kreisbahn mit den jetzt auf der Strecke vorhandenen g-Lokomotiven zu bewältigen, Sie infolgedessen über kurz

oder lang zu einer schwereren Maschinentype kommen müßten.

Die Erfahrungen, die wir auf einer ganzen Anzahl Strecken mit den Mallet-Maschinen gemacht haben, können uns nicht veranlassen, die Mallet-Maschinen in größerem Umfang bei uns weiter zu verwenden. Wir haben bei den von uns ausgeführten Schutzgebietsbahnen anstatt der Mallet-Maschinen fast durchweg Gölsdorf-Maschinen verwendet und recht gute Erfahrungen damit gemacht.

Buchstaben-Index bei Lenz & Co.

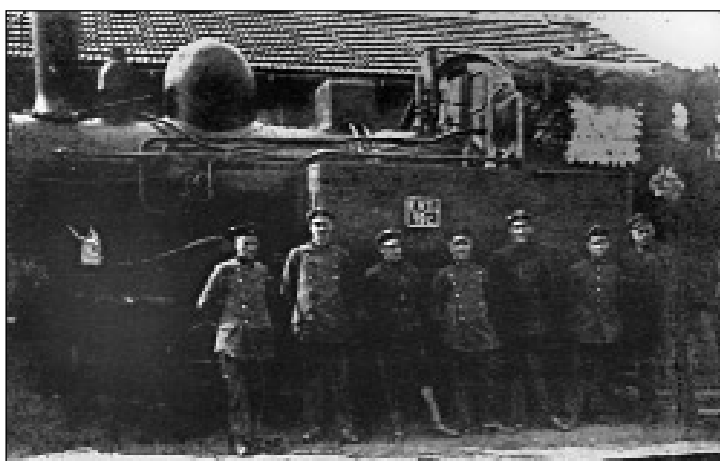
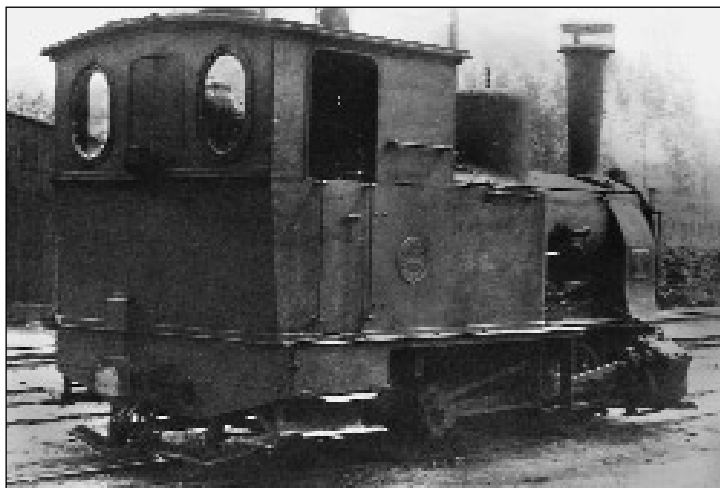
In- dex	Bau-Achs- art last	Spur- weite	Bemerkung,	Anm.
a	C 12 t	1435	ab 1900 Eulengebirgsbahn	1
b	C 10 t	1435	LRE, HHE	
c	B 12 t	1435	ca.07 für C-Loks	1, 3
d	B 10 t	1435	frühere Gattung a	
e	B1	1435	BSE	
f	-frei-			
g	C 5 t	1000	Alsener Krb., BSE auch Bauart D	
h	B 8 t	1000	EKB	
i	B 6 t	1000	Typ „Pommern“	
k	D	750	Marlenwerder Klb.	
m	B 6 t	750	Insterburger Klb.	
n	B 5 t	750	RüKB	
o	C 6 t	750	RüKB	
q	C 4 t	600	nur bis 1910	
s	B	1000	Filderbahn, Togo-Eb.	
v	C	1000	Albtalbahn	
w	B	750	Königsberger Klb.	
x	B 7,5 t	1000	Hafenbahn Halle	2
z	Zahnradlok		z. T. Zusatzbuchst.,	3
B	B	1435	Guttentag-Vossowska (ab 1913)	
C	C	1435	(auch C1')	
D	D	1435	1919 Alsener Krb.	4
Mallet-Lokomotiven				
cc	B'B	12 t	1435 HHE	
hg	B'C	13 t	1435 HHE, BSE	
hh	B'B	7-8 t	1000 Togo-Eisenbahn	
ii	B'B	6 t	1000 FKB	
nn	B'B	5 t	750 RüKB, Insterburger Klb., Bleckede	5

Anmerkungen:

- 1 Erste Änderungen des ursprünglichen Gattungsplanes nach Harder sind die Besetzungen der Buchstaben a und c mit C-Kupplern.
- 2 vielleicht Verlegenheitsbezeichnung der Verwaltung für diese Sonderbauart
- 3 z wurde bei der Eulengebirgsbahn als Gattungsbuchstabe verwendet, bei der Görlitzer Kreisbahn als Zusatz. Die Görlitzer Kreisbahn verwendete zuerst bz, ab 1913 Cz als Bezeichnung. Nach Stilllegung der Zahnradstrecke der Eulengebirgsbahn und Ausbau des Zahnradtriebwerkes wurden die Lokomotiven 6 Cz – 8 Cz in 6 C – 8 C umgezeichnet (Bauart C1')
- 4 Im Gegensatz zu den baugleichen D-Kupplern der EKB aus der gleichen Serie, die als g eingestuft wurden
- 5 Die Bezeichnung mn, die der Verfasser des Buches über die Bleckeder Kreisbahn verwendet, ist sicherlich lediglich ein Lesefehler, da die Lok 6 mn baugleich mit der 12 nn der Gartetalbahn war (nachfolgende Fabriknummer).

Lenz-Gattungsplan nach Harder

In- dex	Bau-Achs- art last	Spur- weite	Bemerkung
a	B 10 t	1435	
b	C 10 t	1435	
c	B 12 t	1435	
d	B	1435	mit größerem Raddurchmesser
e	B1		
f	-frei-		
g	C 5 t	1000	
h	B 7 t	1000	
i	B 6 t	1000	Type „Pommern“
k	-frei-		
l	-frei-		
m	B 6 t	750	
n	B 5 t	750	
o	C 6 t		von Hohenzollern gebaut
p	-frei-		
q	C 4 t	600	



Oben links: Lok 4 der Geilenkirchener Kreisbahnen (Hohenzollern) trug ihr Lokschild in halber Kesselhöhe an der Verkleidung der Zylinderausströmrohre. Neben der Nummer waren die Initialen „G.K.B.“ sowie „W.E.G.“ zu lesen, denn die Lok gehörte bis 1905 buchmäßig zur Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft bzw. deren Tochter VKA. Die Hohenzollern h-Loks unterschieden sich in mehreren Details von den Vulcan-Loks. Der Bahnwärter hatte nicht mehr die von Fuchs geforderte Form eines Schneepfluges, der Sandkasten saß jetzt als Sanddom auf dem Kessel und der kleine Funkenfänger ersetzte den mächtigen Kobelschornstein.

Oben rechts: Nach dem Wiederaufbau der im Krieg beschädigten Malletloks der GKB wurde das Lokschild vom Wasserkasten zum Führerhaus versetzt. Die Lokschilder der WEG waren teilweise unterschiedlich zu denen anderer Lenz-Bahnen. Das Schild der Mallet lautete „G.K.B. 4mm“, d. h. die Initialen der Bahn kamen zuerst, dann die Loknummer. Die Gattungsbuchstaben wurden nicht mehr hochgesetzt.

Unten links: Das wenig scharfe Repro aus einer Zeitung zeigt neben der Uniformvielfalt der zu einer Geburtstagsfeier des Lokführers Karl Koch (1931) versammelten Kleinbahner das für die WEG typische Erscheinungsbild der Lokschilder: Die fetten Bahninitialen „EKB“ zuoberst, dann die Loknummer „19c“, jedoch ohne Hochstellen des Gattungsbuchstabens.

Unten rechts: Die Lenz-Loks 1e – 5e (Jung 275 – 277, 325, 338) waren für die Kleinbahn des Landkreises Gummersbach bestimmt (Engelskirchen – Marienheide) und trugen die Initialen „EME“. Eingesetzt wurden sie auch bei fast allen anderen meterspurigen Schmalspurbahnen der WEG. Das Lokschild ist klassisch an der Kesselspitze befestigt und zeigt die Loknummer „2“ sowie die Bahninitialen.

Die Gölsdorf-Maschinen haben im Gegensatz zu den Mallet-Maschinen nur 1 Gewerk. Außerdem haben sie schwer zu unterhaltende Verbindungsrohre zwischen Hochdruck- und Niederdruck-Zylinder nicht. Die Gölsdorf-Maschinen fahren auch ruhiger im Gleis, als es die Mallet-Maschinen tun. Vorbedingung ist allerdings ein nicht allzuschwacher Oberbau. Da Sie aber über kurz oder lang auf der Alsenener Kreisbahn den jetzt vorhandenen

Oberbau Profil 15 a nach und nach durch einen schwereren Oberbau Profil V auswechseln wollen, glauben wir bei der Frage der Beschaffung von neuen Maschinen der Beschaffung von Gölsdorf-Maschinen näher treten zu sollen. Sie erhalten in der Anlage zur vorläufigen Kenntnis die Zeichnung einer derartigen Gölsdorf-Maschine mit dem Ersuchen, von der Konstruktion Kenntnis zu nehmen. Wenn wir zur Beschaffung derartiger Maschinen kommen sollten, werden wir allerdings einen Teil der Konstruktion, wie sie auf der Zeichnung dargestellt ist und die u. E. für Kleinbahnen nicht geeignet ist – wie z. B. den Ventilregulator – fortlassen und durch eine Konstruktion ersetzen, die unserem Personal besser vertraut ist wie die oben genannte Konstruktion, die, ohne für eine Kleinbahn notwendig zu sein, einfach den Staatsbahnnormalien nachgebildet ist, obgleich auf der Staatsbahn ganz andere Verhältnisse für die Einführung derartiger Konstruktionen sprechen als bei Kleinbahnen vorliegen. Semke“

Die Bezeichnungweise der Lokomotiven bei den Lenz-Bahnen

Nach Harder [1] soll ein Lenzscher Gattungsplan mit Unterscheidung nach Achsfolge und Achslasten etwa um 1897 (spätestens 1900) überwiegend mittels hochgestelltem Buchstaben hinter den Loknummern eingeführt worden sein. Dabei fehlten Bezeichnungen für die noch nicht vorhandenen starren vier- oder fünfachsig Lokomotiven. Allerdings befaßte sich der pensionierte Bundesbahn-Amtmann ausschließlich mit den von den Stettiner Vulcan-Werken hergestellten Maschinen der Lenz-Bahnen. Es fehlen daher auch viele der bei Lenz-Bahnen im Einsatz befindlichen Maschinen.

Auch sind Harder in seinem Fokus einige Details und konstruktive Abweichungen von seiner Darstellung nicht aufgefallen. So sind z. B. die von ihm als h eingereihten acht Loks (Vulcan 1894/1435 – 42, Lenz für Euskirchener Krb) nur ein Teil der Gattung. Denn auch der von Lenz beauftragte Subunternehmer Bruno Hiedemann (Lokalbahnbau- und Betriebsgesellschaft Hiedemann & Co., Köln) bestellte vier ähnliche Loks bei Hohenzollern, die auch zur Gattung h zählen. Auch für die benachbarten Geilenkirchener Krb. wurden vier Maschinen bei Hohenzollern bestellt und trotz abweichender Maße (geringfügig höheres Gewicht, Achsabstand 2.000 statt 1.700 mm) und geringen Änderungen die Kennzeichnung h erhielten.

Auch bei den übrigen Lenz-Gattungen gab es Einreihungen Loks anderer Hersteller, insbes. bei den Gattungen b, c, d und m. Bei der Gattung m wurden auch Loks von Union eingereiht, die mit ihrer Joy-Steuerung und den schräg angeordneten Zylindern schon äußerlich stark von den übrigen Loks der Gattung abwichen. Die verschiedenen m-Typen von Vulcan und Union unterschieden sich auch durch verschiedene Achsstände: 1.700 mm bei Vulcan, 1.800 mm bei Union-Loks. Lediglich für die Gattung o meldet Harder einen anderen Hersteller als Vulcan: „von Hohenzollern gebaut“, tatsächlich sind auch in anderen Gattungen Loks anderer Hersteller eingereiht.

Denn zwar hatte Lenz zunächst überwiegend in Pommern Kleinbahnen gebaut und anfangs auch alle Loks in Stettin beschafft, aber schon beim ersten Auftrag in der Rheinprovinz beschaffte man für die Kleinbahn des Kreises Euskirchen auch Loks in Düsseldorf-Grafenberg von Hohenzollern.

Die Lenz-Tochterfirmen Westdeutsche Eisenbahn-Ges. (WEG) und Ostdeutsche Kleinbahn-AG (später Ostdeutsche Eisenbahn-Ges. OEG) beschafften Loks grundsätzlich bei den jeweils nahegelegenen Herstellern Hohenzollern (Düsseldorf), Humboldt (Köln), Jung (Jungenthal, Kirchen/Sieg), sowie Union (Königsberg). Die Badische Lokal-Eisenbahn-Ges. (BLEAG) und die Württembergische

Nebenbahnen (WüNa) deckten ihren Lokbedarf bei den Maschinenfabriken Karlsruhe und Esslingen. Auch HANOMAG (Hannover), Henschel (Kassel), O&K und Borsig (beide Berlin) gehörten zu den späteren Loklieferanten für Lenz. Kastenloks für Bahnen in Straßenlage wie Bergheimer Kreisbahnen, Albtalbahn oder Filderbahn kaufte Lenz sogar gebraucht bei der belgischen Kleinbahn SNCV oder neu bei der Esslinger Maschinenfabrik. Für die Königsberger Kleinbahn kam eine fabrikneue Trambahnlok von Hohenzollern aus Düsseldorf.

Allerdings beschafften Lenz-Bahnen keine neuen Loks bei Krauss (München bzw. Linz), wohl da Lenz weder in Franken noch in Bayern tätig wurde. Die wenigen Krauss-Loks, die bei den bergischen Bahnen der WEG eingesetzt wurden und später als Bau- und Aushilfsloks mehrfach den Einsatzort wechselten, hat die WEG beim Erwerb der dortigen Strecken vorgefunden (bestellt durch die nicht zu Lenz & Co. gehörende Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann & Co.). Das gleiche gilt für die Krauss-Loks der Kreis Kreuznacher Kleinbahn, die 1900 fertig ausgerüstet von der WEG übernommen wurde.

Die am weitesten verbreiteten Lokgattungen bei Lenz waren die Gattungen m (750 mm), gefolgt von i (Meterspur) sowie b und d für regelspurige Bahnen. Für die 600-mm-Bahnen gab es nur eine Gattung: q, da die Bromberger Bahnen 1902 bzw. 1909 und die einzige pommersche Lenz-Bahn mit 600 mm 1910 aus der Betriebsführung ausschieden.

Wie jedes Schema wurde auch das Bezeichnungsschema durch akute Zwänge oder die weitere Entwicklung der Dinge beeinträchtigt. Im Lenz-Konzern hatte Fuchs um 1895 vorgegeben, nur zweiachsige Maschinen bzw. Mallet-Loks verwenden zu wollen, keinesfalls aber dreiachsige (s. Zitat oben). Dreiachsige Loks kamen bei normalspurigen Kleinbahnen praktisch gleich im Anschluß zum Einsatz (Lenz-Gattung b) und wurden später auch von schmalspurigen Kleinbahnen beschafft (Alsener Krb, Bromberger Klb, Klb. Engelskirchen – Marienheide, Klb. Casekow-Penkun-Oder u. a.). Auf den technischen Fortschritt (Gölsdorf statt Mallet) wurde bereits oben hingewiesen.

Die von Harder als „frei“ gemeldeten Gattungsbuchstaben k, s, x und z waren nicht frei, sie sind nur nicht mit Vulcan-Lokomotiven belegt worden. Tatsächlich gab es jedoch auch hierbei Belegungen, die sich gut in das von Harder dargestellte Gattungsschema einfügen.

k: 1903 D-Tenderlokomotiven in 750 mm Spurweite (Hersteller Union), die Lenz & Co. für die OEG bestellte.

s: Zwei 1898 mit Serpollet-Kessel ausgerüstete Kastenlokomotiven, die Lenz für die Adhäsionsstrecken der Filderbahn bei der Maschinenfabrik Esslingen bestellte.

s: Neubesetzung 1904 für zwei Bt-Lokomotiven von Henschel für die Togo-Küsteneisenbahn, die weder Serpollet-Loks noch verkleidet waren.

v: Verkleidete Trambahnloks (Kastenloks) Bn2t der im Straßenbereich verlaufenden Strecken der Albtalbahn und der Bergheimer Krb.

w: Kastenloks Cn2t der Bergheimer Krb. und Albtalbahn.

z: Loks mit Zahnradtriebwerk, die auf den drei von Lenz gebauten Zahnradbahnen Brohltalbahn, Eulengebirgsbahn und Görlitzer Kreisbahn verkehrten.

Eine merkwürdige Einordnung betrifft die von Hohenzollern für die Königsberger Klb. gebaute Bn2t-Lok, die den Hohenzollern-Werkstyp „Königsberger Tram“ darstellte. Sie wurde in der Hohenzollern-Liste als 4^w bezeichnet. Die erst ein Jahr zuvor vom selben Hersteller an dieselbe Einsatzbahn gebauten Loks 1 – 3 gehören dem Typ m an. Nun kann es sich bei dem w um einen Lesefehler handeln, zumal in den handschriftlich geführten Listen die Buchstaben m und w leicht zu verwechseln sind. Doch da Lok 4 die typische Kastenform erhalten hatte, spricht auch manches für die Buchstabenwahl w. Ob die Unlogik (w statt v) aus der räumlichen und organisatorischen Distanz (Königsberg in Ostpreußen – Bergheim im Rheinland) und den verschiedenen Verwaltungen (Ostdeutsche Klb AG – WEG) rührt?

Hingegen ist nur konsequent (anders als Harder es beschreibt), wie die Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE) ihre Hagans-Gelenklok bezeichnete: nämlich hg, dies entspricht ziemlich genau der Bedeutung der Einzelbuchstaben (h = 8 t, g = 5 t Achslast, hg = 13 t Achslast). Auch die Bezeichnung der Mallets mit cc (HHE, 1.435 mm) nn (750 mm) bzw. ii (1.000 mm) ist konform mit dem beschriebenen Gattungsplan. Unbekannt bei Harder sind auch die fünf Mallet-Loks für die Togo-Eisenbahn, die Lenz bzw. die Kolonialbahngesellschaft als hh bezeichnete – ganz im Sinne dieses Gattungsplans, denn deren Achslast betrug 7,75 t.

Im Laufe der Zeit ist die Belegung der Buchstaben bei Lenz & Co. teilweise abgewandelt worden, zuerst um 1900, als der Buchstabe a mit C-gekuppelten Loks der Eulengebirgsbahn besetzt wurde, dann um 1907 und 1912/13 mit der Besetzung des Buchstaben c durch C-Kuppler und g mit D-Kupplern. Die Umzeichnung der C-Kuppler von b auf c erstreckte sich auch auf die Zahnradlokomotiven der Görlitzer Krb, die erst als bz, dann als Cz bezeichnet wurden und neue Schilder erhielten. Neben Kleinbuchstaben wurden ab etwa 1913 auch Großbuchstaben verwendet. Die Kolonialbahnloks erhielten außer den ersten für die Togo-Eisenbahn keine Buchstaben.

Spätere Abwandlungen bei den Lenz-Bahnen, insbesondere die von Harder genannten Gattungen M, Mh sowie andere Bezeichnungen mit Großbuchstaben beziehen sich meist auf die von der Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes bzw. der Vereinigung pommerscher Kleinbahnen weitergeführten Bezeichnungsweise. Der Gattungsplan der pommerschen Bahnen in den Jahren nach 1910 kann daher also nicht im strengen Sinne als Lenz-Gattungsplan bezeichnet werden, sondern eher als „Pommerscher Gattungsplan der Kleinbahnabteilung“. Auch im Standardwerk Kieper/Preuß [3] werden die Großbuchstaben-Gattungen noch Lenz zugeschrieben. Tatsächlich jedoch waren es frühere Mitarbeiter von Lenz, die bei der Klb-Abt. das System fortführten. Mit Gründung der Pommerschen Landesbahnen 1940 wurde konsequenterweise ein neues Nummernschema eingeführt.

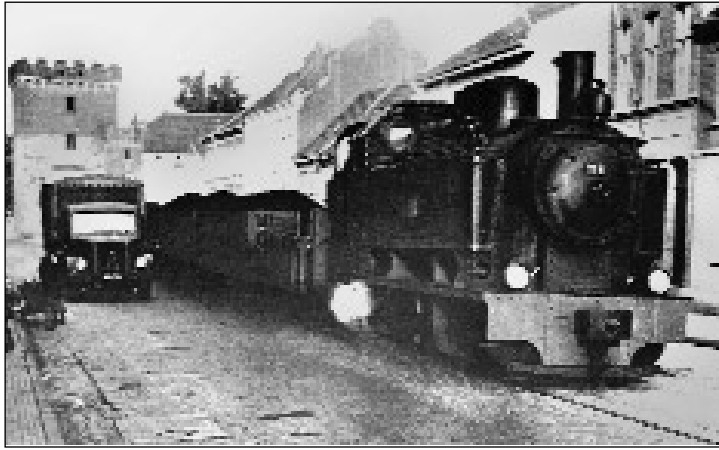
Um 1924 wurden ohnehin bei den AGV-Bahnen neue Nummern vergeben, wobei die unter Semkes Mitwirken entstandenen neuen ELNA-Loks gleich dreistellige Ordnungsziffern erhielten. Bei benachbarten Bahnen wurde eine um 1000 erhöhte Betriebsnummer gewählt (z. B. Stralsund – Tribsees und Greifswald-Grimmner Eisenbahn: Loks 141, 142 bzw. 1141-1143 oder Kiel-Segeberger Loks 1021 – 1024 und Kiel-Schönberger Loks 21 – 24).

WEG-Gattungsplan

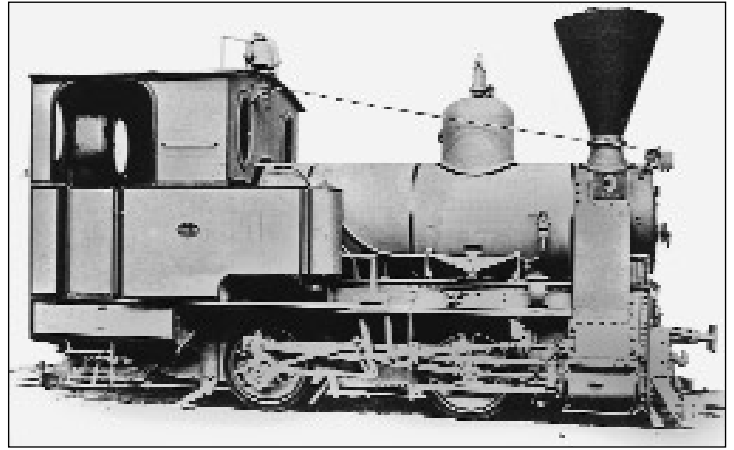
In-dex	Bau-art	Achs-last	Spur-weite	Bemerkung	
a	1'B	13 t	1435	Moselbahn AG	1
b	C		1435	BhKB, DKB, MLBE-AG, NHS	
c	C	8 t	1000	EKB (ab 1919)	
d	B	10 t	1435	HZL, NHS, RStE	2
e	C	7 t	1000	EME	
f		-frei-			
g	D	7 – 8 t		DKB, ab 1919 auch bei EKB	2
h	B	8 t	1000	EKB, BhKB, GKB	
i	B	6 t	1000	RME, Baubahn MAG	
k		-frei-			
m				bei Bahnamt Horrem urspr. allg. Malletlok	
n		-frei-			
o		-frei-			
q		-frei-			
s				nur bei BLEAG: generell für Schmalspurlok	
v	B		1000	Kastenlok Albtalb	3
w	C		1000	Kastenlok BhKB	1
z			1000	Zahnradlok, BE	
x		-frei-			
B	B	12 t	1435	JKB, NHS	
C	C		1435	NHS	
D	D		1435	NHS	
Mallet-Lokomotiven					
kk	B'B	9 t	1000	Karlsruher Mallets (Albtalbahn)	3
lm	B'B	< 8 t	1000	BhKB, EKB, GKB, MBrB	1
mm	B'B	8 t	1000	BhKB, EKB, GKB, MAG, MBrB	
sm	B'B	> 8 t	1000	BE, BhKB, EKB,	
nm	B'B	1435	BhKB		

Anmerkungen:

- Die Buchstaben bei der WEG wurden wie bei L & C der alphabetischen Reihe nach besetzt, unterschieden sich jedoch etwas von denen von Lenz. Nur wenige Buchstaben standen für Abkürzungen: m stand anfangs allgemein für Malletloks, während Lenz von vornherein Doppelbuchstaben verwendete. Die WEG unterschied ab etwa 1907 beim Bahnamt Horrem die Mallets mit Doppelbuchstaben: lm = leichte, mm = mittelschwere, sm = schwere, nm = normalspurige Mallet. Weitere Bedeutungen waren v = verkleidete B-Lok (w = dann sinngemäß für Achsfolge C), z = Zahnradlok
- „Fehl“-Belegungen: a) mit d wurde auch eine Dh2t der EME bezeichnet, b) die Gattung g erhielten zuerst die Dn2t-Loks der DKB, die EKB-Loks ex Heeresfeldbahn erhielten 1920 vereinfachend den gleichen Gattungsbuchstaben.
- Anfänglich wurden bei der Albtalbahn noch die Gattungsbuchstaben benutzt, später nur allgemein s. Andere BLEAG-Loks (z. B. BHM) behielten die Buchstaben bis zur Ummumerierung durch die DEBG.



Oben links: Die WEG-Loks trugen teilweise auch vorn am Kessel ein Nummernschild. Lok 11g kämpft sich mit einem Klüttenzug durch die enge Straße von Lechenich auf der Fahrt nach Euskirchen. Das Lokschild „E.K.B. 11g“ ist am seitlichen Wasserkasten befestigt, an der Rauchkammertür ist ein weiteres Nummernschild. Loks aus der gleichen Serie führen bei der Alsenener Kleinbahn (Kreis Sonderborg) als Gattung D, bei der Albtalbahn und der Härtsfeldbahn ohne Buchstaben.



Oben rechts: Die ersten vier h-Loks der Euskirchener Kreisbahnen (Vulcan) wirken durch mächtigen Kobelschornstein, größeren Kessel und hohe Verkleidungen der Ausströmrohre größer als der ähnliche Typ i. Das Fabrikfoto zeigt Lok 3^h mit einem Nummernschild ohne den Gattungsbuchstaben, doch mit den Initialen „EKB“. Diese Lokschilder sollen um 1894/95 üblich gewesen sein. Bei den ab 1899 gelieferten h-Loks der GKB wurde der Gattungsbuchstabe mit auf das Schild genommen. Die Leine der Seilzugbremse führte bei der EKB unterhalb der Puffer von Wagen zu Wagen.

Abweichungen der Töchter

Die WEG in Köln hat die ursprünglichen Lenz-Gattungen übernommen, als sie 1899 die Betriebsführungen der Euskirchener und Bergheimer Krb. sowie der Klb. Engelskirchen – Marienheide von Lenz übernahm. Später hat sich die Bezeichnungsweise bei der WEG verselbständigt, wie auch die gesamte WEG ein gewisses Eigenleben führte. Die Eigenständigkeit der WEG äußert sich auch in der 1919 erfolgten Beschaffung von Mallet-Loks als Ersatz für die an die Heeresfeldbahn abgegebenen Maschinen. Die 1919 von Hohenzollern für die EKB nachbeschaffte Lok 6^{mm} nach Plänen von 1900/01 mag noch auf eine Vorkriegsbestellung zurückgegangen sein, die kriegsbedingt nicht ausgeliefert wurde. Die beiden Karlsruhe-Mallets für die EKB und die Albtalbahn sind jedoch eindeutig eine bewußte Abkehr von Semkes Leitlinien. Die Gelegenheit, an relativ neue vierachsige Maschinen aus Heeresbeständen zu kommen, war wohl zu verlockend, denn andere Möglichkeiten, preiswert an Neubauloks zu gelangen, gab es nicht. Schließlich führte die WEG das bewährte Buchstaben-Schema bei Schmalspurbahnen auch dann noch fort, als die

AGV-Nr-Plan für ELNA-Loks				
In-dex	Bau-art	Achs-last	ELNA Typ	Betr-Nr.
	C	12 t	ELNA 1	n. vorh.
	1'C	12 t	ELNA 2	141 ff
	D	12 t	ELNA 3	171 ff
	C	14 t	ELNA 4	n. vorh.
	1'C	14 t	ELNA 5	151 ff
	D	14 t	ELNA 6	181 ff
	D	16 t	ELNA 6 verst	191 ff

anderen AGV-Bahnen eine Neunummerierung vorgenommen hatte.

Die WEG hatte größere Probleme, der Bezeichnungsweise zu folgen, da sich ihre meterspurigen Mallets weniger durch die Zahl der Achsen (alle WEG-Mallets waren vierachsig) als vielmehr durch das Dienstgewicht unterschieden. Sie unterschied daher unabhängig von den in Pommern und Togo eingeführten Bezeichnungen nach kk, Im (leichte Mallet), mm (mittlere Mallet), und sm-Maschinen (schwere Mallet) sowie nm (normalspurige Mallet). Bei der regelspurigen Moselbahn hießen die ersten Mallets 1^m und 2^m und erhielten erst um 1907 ebenfalls die Bezeichnung mm, bevor Ordnungsnummern der 60er Reihe vergeben wurden.

Die WEG kam insgesamt mit weniger Buchstaben als Lenz aus. Die 750 mm-spurigen Loks der 1900 erworbenen Kreis Kreuznacher Kleinbahn wurden nicht mit Buchstaben bezeichnet. Auch die Loks der angekauften Bahnen Ronsdorf – Müngsten, Wermelskirchen – Burg und Filderbahn wurden nicht nachträglich mit Buchstaben bezeichnet. Der Buchstabe z für Zahnradantrieb wurde von der WEG nicht als Zusatzbuchstabe wie bei der Görlicher Kreisbahn verwendet, sondern einzeln (Brohltalbahn-Zahnradloks 1^z bis 5^z).

Die anderen Bahnen der zum Lenz-Konzern gehörenden Tochterfirmen mochten anscheinend dem Plan der Muttergesellschaft noch weniger folgen.

Pommerscher Gattungsplan				
In-dex	Bau-art	Achs-last	Spur-weite	Bemerkung
a	B	10 t	1435	
b	C	10 t	1435	
c	B	12 t	1435	später auch Achsf. C
d	B		1435	
i	B	6 t	1000	
m	B	6 t	750	
n	B	5 t	750	
o	C	6 t	750	
q	C	4 t	600	
ii	B'B	6 t	1000	
nm	B'B	5 t	750	
C	C		1435	auch 1'C1' in 1000
D	Dn		1435	
Dh	Dh		750	
J	Dn		1000	auch Achsfolge E
Jh	Dh		1000	
M	Dn	6 t	750	
Mh	Dh	6 t	750	

Die OEG verwandte zwar anfangs die Buchstabenbezeichnungen und sogar für die von Union 1898 – 1903 gelieferten Maschinen. Doch die 1917 neuen Lokomotiven für die Pillkaller und Lycker Kleinbahnen wurden ohne Buchstaben mit zweistelligen Ordnungsziffern bezeichnet, wie auch andere Eisenbahnen sie später einführen.

Die Filderbahn kam unter WEG-Betriebsführung ganz ohne Buchstaben aus. Nach ihrer Übernahme wurde keine Lok nach dem Gattungsschema umgezeichnet. Lediglich zwei Loks, die an Lenz geliefert wurden, die beiden Serpollet-Kastenloks 1^s und 2^s, waren bei der Filderbahn anfangs mit ihren Buchstabenbezeichnungen eingesetzt. Ein Bruch in der Gattungs-Bezeichnung mittels Buchstaben wie auch bei den von Hostmann gebauten Bergischen Bahnen und bei der Kreuznacher Kleinbahn.

Die BLEAG wechselte später von den von der WEG übernommenen Buchstaben auf den alleinigen Buchstaben s, der alle Schmalspurlokomotiven kennzeichnete (Albtalbahn).

Quellen (Auszug):

- [1] K.J. Harder, Die Vulcan-Kleinbahnlokomotiven für die Eisenbahnbaugesellschaft Lenz & Co., in: LOK-MAGAZIN. 23, Stuttgart 1967
- [2] Wolfram Bäumer, Siegfried Bufer: Eisenbahnen in Pommern, Eggllham 1988
- [3] Klaus Kieper, Reiner Preuß: Schmalspur zwischen Ostsee und Erzgebirge, Düsseldorf 1980
- [4] Henning Wall: Die Geilenkirchener Kreisbahn – die westlichste Kleinbahn von Lenz & Co., Aachen 1997
- [5] Helmut Iffländer, Die Albtalbahn, München 1987
- [6] H. Schroeter: Einheitslokomotiven für deutsche Kolonialbahnen in Afrika, Glasers Annalen 65, Nr. 11, 178-181, 1941

Lenz-Nr-Plan ab 1924				
In-dex	Bau-art	Achs-last	Naß-dampf	Heiß-dampf
	B	10	1 – 10	101 – 110
	B	12	11 – 20	111 – 120
	C	10	21 – 30	121 – 130
	C	12	31 – 40	131 – 140
	1'C	12	41 – 50	141 – 150
	1'C	14	51 – 60	151 – 160
	1'C1'	12	61 – 70	161 – 170
	D	12	71 – 80	171 – 180
	D	14	81 – 90	181 – 190
	D	16	91 – 100	191 – 200

Bei benachbarten Bahnen eine um 1000 erhöhte Betriebsnummer