

BIBLIOTEKA GŁÓWNA  
MAGAZYN  
KOWALE

# DIE ENTWICKLUNG DER LOKOMOTIVE

II. BAND

1880-1920



M.B.

N 1524

m





# DIE ENTWICKLUNG DER LOKOMOTIVE

IM GEBIETE  
DES VEREINS MITTELEUROPÄISCHER  
EISENBAHNVERWALTUNGEN

TAFELN ZUM II. BAND  
1880 – 1920



MÜNCHEN UND BERLIN 1937  
VERLAG VON R. OLDENBOURG

1939.988



*Inv. 23195.*

## VERZEICHNIS DER ZAHLENTAFELN.

		Blatt
I	Preußen . . . . .	1— 5
II	} Bayern und Pfalz . . . . .	6— 9
III		
IV	Baden . . . . .	10—11
V	Württemberg . . . . .	12
VI	Sachsen . . . . .	13—14
VII	Oldenburg . . . . .	15
VIII	Elsaß-Lothringen . . . . .	16—19
IX	Schmalspurlokomotiven . . . . .	20—21
XI	Österreich . . . . .	22—27
XII	Ungarn . . . . .	28—30
XIII	Niederlande . . . . .	31—33
XIV	Zahnradlokomotiven . . . . .	34

## VERZEICHNIS DER TAFELN.

1)	2 B n 2 v	Schnellzuglokomotive	Gattung S 3	der Preußischen Staatsbahn
2)	2 B n 4 v	Schnellzuglokomotive	Gattung S 7	der Preußischen Staatsbahn
3)	2 C h 2	Personenzuglokomotive	Gattung P 8	der Preußischen Staatsbahn
4)	D n 2 v	Güterzuglokomotive	Gattung G 7 <sup>2</sup>	der Preußischen Staatsbahn
5)	1 E h 3	Güterzuglokomotive	Gattung G 12	der Preußischen Staatsbahn
6)	C n 2	Tenderlokomotive	Gattung T 3	der Preußischen Staatsbahn
7)	2 C 2 h 2	Tenderlokomotive	Gattung T 18	der Preußischen Staatsbahn
8)	1 E 1 h 2	Tenderlokomotive	—	der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn
9)	2 C 1 h 4 v	Schnellzuglokomotive	Gattung S <sup>3</sup> / <sub>6</sub>	der Bayerischen Staatsbahn
10)	1 B 2 n 2	Tenderlokomotive	Gattung D XII	der Bayerischen Staatsbahn
11)	AA h 4	Tenderlokomotive	Gattung ML <sup>2</sup> / <sub>2</sub>	der Bayerischen Staatsbahn
12)	2 B 1 n 4 v	Schnellzuglokomotive	Gattung II d	der Badischen Staatsbahn
13)	2 C 1 h 4 v	Schnellzuglokomotive	Gattung IV f	der Badischen Staatsbahn
14)	1 C 1 n 2	Tenderlokomotive	Gattung VI b	der Badischen Staatsbahn
15)	1 F h 4 v	Güterzuglokomotive	Gattung K	der Württembergischen Staatsbahn
16)	1 D 1 h 4 v	Schnellzuglokomotive	Gattung XX HV	der Sächsischen Staatsbahn
17)	E h 2	Schmalspur-Tenderlokomotive	Gattung T 39	der Preußischen Staatsbahn
18)	2 B n 2 v	Schnellzuglokomotive	Gattung 6	der Österreichischen Staatsbahn
19)	2 C n 2 v	Schnellzuglokomotive	Gattung 9	der Österreichischen Staatsbahn
20)	1 C 2 h 4 v	Schnellzuglokomotive	Gattung 310	der Österreichischen Staatsbahn
21)	1 E h 4 v	Güterzuglokomotive	Gattung 380	der Österreichischen Staatsbahn
22)	2 C 1 h 2	Tenderlokomotive	Gattung 629	der Österreichischen Staatsbahn
23)	2 B n 4 v	Schnellzuglokomotive	Gattung Ie (222)	der Ungarischen Staatsbahn
24)	1 C 1 h 2	Güterzuglokomotive	Gattung 324	der Ungarischen Staatsbahn
25)	{ C n 2	Tenderlokomotive	Gattung XII (377)	der Ungarischen Staatsbahn
	{ C n 2 v	Güterzuglokomotive	Gattung IIIq (325)	der Ungarischen Staatsbahn
	{ D n 2	Tenderlokomotive	Gattung XX Ic (490)	der Ungarischen Staatsbahn
26)	1 CC h 4 v	Güterzuglokomotive	Gattung Rh 601	der Ungarischen Staatsbahn
27)	1 C 1 h 2	Tenderlokomotive	Gattung TV (375)	der Ungarischen Staatsbahn
28)	1 D 1 h 2	Tenderlokomotive	Gattung Rh 442	der Ungarischen Staatsbahn



I. PREUSSEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						20				
						7	8	9	10	11	12	Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24		25	26	27	28
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht des Tenders	Vorräte	Feuerbüchse	Rohre	Überhitzer	Verdampfungs-Heizfläche gesamt										Rostfläche				
						Vgr	GLI	GLa	GTd	Wasser	Kohle	Hb	HR	HO	Hv	R	Hv	P	d	S		Vh : Vn	V : Hv	V : R	D	$i \cdot d^2 \text{cm} \cdot \text{Sem}$	GLr	

SCHNELLZUGLOKOMOTIVEN.

1	1B n2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	S 1	Borsig, Union	1886—98	90	37,93	41,3	34,0	12,0	7,0	8,23	86,0	—	94,23	2,07	45,5	12	2 × 420	600	Allan	—	1,76	80	1960 (1980)	19,3	27,6	
2	1B n2v	„	S 1	Hanomag	1884	90	34,0	38,0	28,5	10,5	4,0	7,0	91,0	—	98,0	1,75	56,0	12	420/600	580	Heusinger	1 : 2,04	1,66	85,5	1860 (1880)	21,4	26,0	Nebenbauart der P 3 <sup>2</sup>
3	2B n2v	„	S 2 Hann. Bauart	Henschel	1890	100	—	45,0	—	—	—	8,0	105,0	—	113,0	2,0	56,5	12	450/650	600	Heusinger	1 : 2,08	1,76	113,0	1960 (1980)	23,0	28,0	Hannoversche Bauart I. Ausführung
4	2B n2	„	S 2 Erfurt. Bauart	Henschel	1891/92	100	44,15	48,75	37,0	15,0	5,0	8,98	116,04	—	125,02	2,30	54,4	12	2 × 430	600	Allan	—	1,40	76,0	1960 (1980)	19,5	28,7	Erfurter Bauart, später in Verbundlokomotiven umgebaut
5	2B n2v	„	S 3	Hanomag u. a.	1893—1904	100	45,33	50,5	49,6	21,5	5,0	9,26	109,17	—	118,43	2,27	52,1	12	460/680	600	Heusinger	1 : 2,20	1,85	96,0	1960 (1980)	23,1	30,4	
5a	2B n2v	„	S 3 (m 14 atü)	—	1902	100	—	55,7	—	—	—	10,83	120,17	—	121,0	2,32	52,1	14	460/710	600	Heusinger	1 : 2,4	1,91	100,0	—	24,5	—	
6	2B h2	„	S 4	Borsig	1902—06	100	50,2	55,0	42,0	16,0	5,0	10,89	93,97	30,70	104,76	2,27	46,1	12	2 × 540	600	Heusinger	—	2,62	122,0	1960 (1980)	27,7	31,94	Rauchkammerüberhitzer
6a	2B h2	„	S 4	Vulkan, Henschel	1906	100	—	—	—	—	—	—	93,73	33,90	104,53	—	46,0	—	—	—	Heusinger	—	—	—	—	—	—	Rauchrohrüberhitzer
7	2B n4v	„	S 5	Els. MG. Grafen-staden	1894	100	—	48,4	42,0	16,0	5,0	11,0	99,0	—	110,0	2,05	54,0	14	2 × 340/530	640	Heusinger	1 : 2,43	2,57	138,0	2150	27,2	30,8	Versuchsbauart der Franz. Nordbahn
8	2B n4v	„	S 5 <sup>1</sup>	Hanomag	1900—03	100	51,88	56,69	42,0	16,0	5,0	11,35	110,62	—	121,97	2,26	54,0	14	2 × 340/530	640	Heusinger	1 : 2,43	2,32	124,0	1980	26,5	32,07	
9	2B n2v	„	S 5 <sup>2</sup>	Vulkan	1905—13	100	49,78	55,20	50,77	21,5	5,0	11,15	125,24	—	136,39	2,27	60,0	12	475/700	600	Heusinger	1 : 2,17	1,70	102,0	1980	23,2	32,71	
10	2B h2	„	S 6	Linke-Hofmann-Werke	1906—13	110	55,69	60,69	49,6	21,5	5,0	12,05	124,48	40,32	136,89	2,29	59,7	12	2 × 550	630	Heusinger	—	2,15	128,0	2100	26,1	34,7	Rauchrohrüberhitzer
11	2B1 n4v	„	S 7	Hanomag	1902—06	100 u. 110	58,1	62,9	49,6	21,5	5,0	10,02	152,87	—	162,89	2,71	60,0	14	2 × 360/560	600	Heusinger	1 : 2,42	1,81	109,0	1980	31,3	30,3	
11a	2B1 n4v	„	S 7	1. Ausf. Grafen-staden	1902	110	54,04	60,2	63,35	30,7	7,2	10,82	152,8	—	163,6	3,01	54,0	14	2 × 340/560	640	Heusinger	1 : 2,71	1,93	105,0	1980	33,4	30,4	S 8, wie S 7 mit Pielok-Überhitzer
11b	2B1 n4v	„	S 7	Ausf. m. Schmal-feuerb.	—	110	—	65,0	49,6	21,5	5,0	15,0	141,0	—	156,0	2,77	58,0	14	2 × 340/560	640	Heusinger	1 : 2,71	2,20	116,0	1980	31,3	32,0	
11c	2B1 n4v	„	S 7	Ausf. Grafenstaden m. breiter Feuerb.	1904	110	57,0	62,9	47,8	20,0	5,0	9,80	167,12	—	176,92	2,67	66,2	15	2 × 340/560	640	Heusinger	1 : 2,71	1,78	118,0	1980	32,1	31,5	
12	2B1 n4v	„	S 9	Hanomag, Grafen-staden	1907—10	110	68,4	74,5	63,9	31,5	7,0	14,04	215,67	—	229,71	4,0	57,43	14	2 × 380/580	600	Heusinger	1 : 2,33	1,38	79,5	1980	30,8	33,0	Später mit Speisewasservorwärmer ausgerüstet 2 Stück mit Rauchrohrüberhitzer
13	2C h4	„	S 10	Schwartzkopff, Vulkan	1910—14	110	66,90	77,20	64,9	31,5	7,0	14,17	138,92	61,50	153,09	2,86	53,5	14	4 × 430	630	Heusinger	—	2,40	128,0	1980	22,8	50,90	ab 1912 Speisewasservorwärmer
14	2C h4v	„	S 10 <sup>1</sup>	Henschel	1911—16	110	75,70	83,10	64,9	31,5	7,0	17,59	143,63	52,1	161,22	2,95	54,6	15	2 × 400/610	660	Heusinger	1 : 2,33	2,40	130,0	1980	23,8	53,20	4 Zylinder in 1 Ebene
15	2C h3	„	S 10 <sup>2</sup>	Vulkan	(1913—16)	—	—	—	—	—	—	—	—	58,5	—	3,18	50,6	—	—	—	—	—	(121)	—	—	—	—	
15	2C h3	„	S 10 <sup>2</sup>	Vulkan	1914—16 (22)	110	73,8	80,9	64,9	31,5	7,0	14,17	138,92	61,5	153,09	2,86	53,5	14	3 × 500	630	Heusinger	—	2,42	130,0	1980	22,4	53,4	
16	1C2 h4v	„	S 11	—	—	100	77,1	84,42	50,0	22,0	9,0	15,1	207,0	62,9	222,10	4,62	48,0	15	2 × 390/660	720	Heusinger	1 : 2,86	2,22	107,0	2140	30,03	48,8	Von der Österr. Staatsbahn übernommen

wasserberührt

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>1</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; G<sub>R</sub> = Reibungsgewicht in t.

I. PREUSSEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29					
						7	8	9	10	11		13	14		15	16	17	18	19	20	21	22	23		24	25	26	27	28
										Vorräte			Heizflächen																
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Große Geschwin- digkeit V <sub>gr</sub> km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienst- gewicht des Tenders GRd t	Wasser	Kohle	Hb	HR	HU	H <sub>v</sub>	R	H <sub>v</sub> R	P kg/cm <sup>2</sup>	d mm	S mm		V <sub>h</sub> : V <sub>n</sub>	V <sub>n</sub> : H <sub>v</sub>	V <sub>n</sub> : R	D mm	GLr t	Bemerkungen		
<b>PERSONENZUGLOKOMOTIVEN.</b>																													
17	1B u. B1 n2	Preußisch-hess. Staats- bahnen	P 1	—	1871	60 u. 75	33,33	37,21	28,5	10,5	4,0	6,73	89,73	—	96,46	1,77	54,3	10	2 × 406	560	Allan	—	1,51	82,0	1570	24,2	24,42		
18	1B n2	„	P 2	Grafenstaden, Hen- schel	1877—85	70—90	34,47	38,0	28,5	10,5	4,0	7,0	90,5	—	95,36	1,73	55,1	10	2 × 420	600	Allan	—	1,72	96,0	1580	26,8	25,05		
19	1B n2	„	P 3 <sup>1</sup>	versch. Erb.	(1872)	75—90	35,2	39,4	28,5	10,5	4,0	6,80	96,43	—	102,15	1,87	55,2	12	2 × 400	560	Allan	—	1,37	75,2	1730	19,4	26,40	Lokomotive mit Innensteu- erung	
					1884—97		32,7	36,7					88,55		95,35		51,0						1,48		1750	20,0	25,66	Lokomotive mit Außensteu- erung	
20	1B n2v	„	P 3 <sup>2</sup>	Hanomag	1884—1903	90	38,66 36,6	42,99 40,6	28,5	10,5	4,0	7,20 7,61	91,53 96,41	—	98,73 104,02	1,92 1,87	51,4 55,6	12	420/600 440/630	580	Heusinger	1 : 2,04 1 : 2,05	1,66 1,74	85,5 97,0	1730 (1750) 1860	22,9 21,5	27,05 28,66	An 2 Lokomotiven 1889 zum l. Male Kolbenschieber	
21	1B n2v	Kgl. Preußische Militär- Eisenbahn	P 3 <sup>2</sup>	Borsig	—	90	37,5	41,3	—	—	—	7,07	88,6	—	95,67	1,86	51,5	12	440/630	580	—	1 : 2,05	1,89	97,2	1750	23,9	27,5		
22	2B n2	Preußisch-hess. Staats- bahnen	P 4 <sup>1</sup>	Henschel	1891/92	90	40,85	45,68	42,0	16,0	5,0	8,95	110,01	—	118,96	2,30	51,6	12	2 × 430	600	Heusinger	—	1,47	76,0	1730 (1750)	22,2	28,55	Personenzuglokomotive nach der Erfurter Bauart (Zwilling und Verbund)	
23	2B n2v	„	P 4 <sup>2</sup>	versch. Erb.	1902	90	45,98	51,28	42,0	16,0	5,0	8,98	110,0	—	117,99	2,27	52,0	12	460/680	600	Heusinger	1 : 2,18	1,84	96,0	1750	26,3	30,15		
24	1C h2	„	P 6	Hohenzollern	1902—10	75—90	51,15	56,61	42,0	16,0	5,0	11,52	120,12	31,70	131,64	2,25	58,5	12	2 × 540	630	Heusinger	—	2,20	128,0	1600 (1550)	25,7	43,48	Rauchkammerüberhitzer	
25	1C h2	„	P 6	„	1906	75—90	52,0	57,5	42,0	16,0	5,0	11,49	123,43	41,91	134,92	2,25	60,0	12	2 × 540	630	Heusinger	—	2,2	128,0	1600	26,0	44,29	Rauchrohrüberhitzer	
26	2C n4v	„	P 7	Grafenstaden	1899	90	54,65	60,60	42,0	16,0	5,0	11,30	128,20	—	139,50	2,40	58,0	14	2 × 350/ 550	640	Heusinger	1 : 2,47	2,17	126,0	1750	25,9	42,71		
27	2C h2	„	P 8	Schwartzkopff, Berlin	1906—19	100	70,7	78,2	66,0	31,5	7,0	14,58	127,72	58,9	142,3	2,64	54,0	12	2 × 575	630	Heusinger	—	2,30	124,0	1750	23,1	51,6		
28	1D1 h3	„	P 10	Borsig L-W.	1922—27	110	100,4	110,4	65,1	31,5	7,0	17,51	203,00	82,0	221,0	4,0	52,7	14	3 × 520	660	Heusinger	—	1,90	106,0	1750	20,3	75,7		
<b>GÜTERZUGLOKOMOTIVEN.</b>																													
29	B n2	Preußisch-hess. Staats- bahnen	G 1	Schwartzkopff, Berlin	1878—98	40—45	24,97	27,93	21,3	8,0	2,5	5,56	86,73	—	92,29	1,45	63,6	12	2 × 375	630	Allan	—	1,51	96,0	1350	23,5	27,93		
30	B1 n2	„	G 2	„	1866—88	45—60	33,60	37,20	21,3	8,0	2,5	6,80	96,20	—	103,00	1,82	56,5	10	2 × 420	600	Allan	—	1,61	91,1	1550 (1580)	24,3	27,70		
31	C n2	„	G 3	„	1877—99	45	34,70	40,10	28,5	10,5	4,0	7,80	108,20	—	116,00	1,53	75,8	10	2 × 450	630	Allan	—	1,72	131,0	1340	23,7	40,10	Stehkessel Crampton 1904 Ersatzkessel 12 atü	
32	C n2	„	G 4, G 4 <sup>1</sup>	„	1877—99	45	34,97	40,67	28,5	10,5	4,0	7,80	108,20	—	116,00	1,53	75,8	12	2 × 450	630	Allan	—	1,72	131,0	1340	23,4	40,67		
33	C n2v	„	G 4 <sup>2</sup>	Henschel	1882—99	55	35,75	41,15	28,5	10,5	4,0	7,80	108,20	—	116,00	1,53	75,8	(10) 12	460/650	630	Allan	1 : 2,0	1,80	137,0	1340	24,1	41,15		
34	C n2v	„	G 4 <sup>3</sup>	Union	1903—07	60	40,60	45,25	28,5	10,5	4,0	8,70	109,01	—	117,71	1,73	68,0	12	460/680	630	Heusinger	1 : 2,2	1,95	132,0	1350	23,8	45,25		
35	1C n2	„	G 5 <sup>1</sup>	Vulkan	1892—1902	65	41,80	48,35	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	10,80	126,20	—	137,00	2,25	61,0	10 u. 12	2 × 450	630	Allan	—	1,46	89,0	1350	24,4	39,18	Adamsachse	
36	1C n2v	„	G 5 <sup>2</sup>	Verschied. Erb.	1895—1902	65	43,73	50,01	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	10,80	126,20	—	137,00	2,25	61,0	12	480/680	630	Allan	1 : 2,0	1,68	102,0	1350	26,6	40,61	Adamsachse, später * Krauß- Helmholtz Drehgestell	
37	1C n2	„	G 5 <sup>3</sup>	„	1903—06	65	48,10	54,00	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	10,80	126,20	—	137,00	2,25	61,0	12	2 × 490	630	Heusinger	—	1,74	106,0	1350	26,2	42,90		
38	1C n2v	„	G 5 <sup>4</sup>	„	1901—10	65	49,65	55,64	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	10,80	126,20	—	137,00	2,25	61,0	12	500/750	630	Heusinger	1 : 2,25	2,03	124,0	1350	29,9	43,92	Krauß-Helmholtz Drehgestell, ab 1925 mit Überhitzer (30,4 m <sup>2</sup> )	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

I. PREUSSEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten					Kessel							Triebwerk							29			
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		26	27	28
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer														

GÜTERZUGLOKOMOTIVEN (Fortsetzung).

39	D n 2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	G 7 <sup>1</sup>	Vulkan	1893	45	47,53	52,95	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	10,75	138,62	—	149,37	2,25	66,4	12	2 × 520	630	Allan	—	1,79	119,0	1250	25,8	52,95	
40	D n 2v	„	G 7 <sup>2</sup>	„	1895—1911	45	47,40	52,90	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	10,32	126,29	—	136,60	2,25	60,7	12	530/750	630	Allan	1 : 2,0	2,04	123,0	1250	26,8	52,90	Ab 1914 Abdampfpeisewasservorwärmer, später Heißdampf
41	1D n 2v	„	G 7 <sup>3</sup>	Hanomag	1893—95 u. 1917	45	49,70	56,70	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	10,80	133,20	—	144,00	2,28	63,0	12	530/750	630	Allan	1 : 2,0	1,92	124,0	1250	26,2	50,55	Luftdruckbremse, Speisewasservorwärmer ab 1917
42	D h 2	„	G 8	Vulkan	1901	50	50,85	56,20	44,5	16,5	7,0	11,96	116,19	31,34	131,97	2,25	58,6	12	2 × 590	660	Heusinger	—	2,73	161,0	1350	30,2	56,20	Rauchkammerüberhitzer, Bauart Schmidt
43	D h 2	„	G 8	„	1906—13	55	51,71	57,27	44,5	16,5	7,0	12,58	124,95	40,40	137,53	2,39	57,5	12	2 × 600	660	Heusinger	—	2,72	156,0	1350	30,7	57,27	Rauchrohrüberhitzer
44	D h 2	„	G 8 <sup>1</sup>	Schichau	1913—21	55	61,37	67,64	44,5	16,5	7,0	13,89	130,54	51,88	144,43	2,66	54,9	14	2 × 600	660	Heusinger	—	2,60	142,0	1350	26,1	67,64	Oberflächenspeisewasservorwärmer, Kolbenspeisepumpe*
45	1D h 2	„	G 8 <sup>2</sup>	Henschel	1919	65	75,60	83,50	47,51	20,0	6,0	12,63	154,80	53,12	167,43	3,40	49,2	14 (12)	2 × 620 (650)	660	Heusinger	—	2,40	118,0	1400	27,0	67,20	
46	1D h 3	„	G 8 <sup>3</sup>	„	1918—20	65	76,90	82,50	47,51	20,0	6,0	12,75	154,3	53,12	167,05	3,43	48,7	14	3 × 520	660	Heusinger	—	2,52	123,0	1400	27,1	70,70	
47	D n 2	„	G 9	Schichau	1908—13	45	52,15	60,0	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	11,82	185,76	—	197,58	3,05	65,6	12	2 × 550	630	Heusinger	—	1,52	98,0	1250	25,5	60,00	1923 Umbau in Heißdampf
48	BB n 4v	„	G 9	„	1893	45	49,1	54,8	33,9 + 2,0	12,0	5,0 u. 7,0	10,1	135,3	—	145,4	1,94	75	12	2 × 420/ 630	600	Heusinger	1 : 2,25	2,57	193,0	1270	34,2	54,8	Bauart Mallet-Rimrott
49	E h 2	„	G 10	Henschel	1910	60	69,60	76,60	45,5	16,5	7,0	14,47	127,00	58,90	141,47	2,63	53,8	12	2 × 630	660	Heusinger	—	2,90	156,0	1400	24,4	76,60	
50	1E h 3	„	G 12	„	1917—24	65	85,40	95,70	51,5	21,5	7,0	14,19	180,77	68,42	194,96	3,90	50,0	14	3 × 570	660	Heusinger	—	2,60	130,0	1400	26,2	82,5	
51	1E h 3	„	G 12 <sup>1</sup>	„	1915—17	60	86,70	98,80	45,60	20,0	6,0	18,71	176,92	77,72	195,63	3,28	59,7	14	3 × 560	660	Heusinger	—	2,49	148,6	1400	26,3	84,30	

TENDERLOKOMOTIVEN.

52	1A n 2v	Hannover-Kreiensen	To	Schichau	1880	60	—	18,15	—	1,6	0,4	2,6	20,2	—	22,79	0,54	42	12	200/300	400	Allan	1 : 2,25	1,24	52,3	1150	16,2	9,7	
53	1A n 2v	Hannover-Schwarmstedt	To	Henschel	1883	60	—	20,2	—	—	—	3,7	30,8	—	34,50	0,80	43,2	12	270/440	420	Heusinger	1 : 2,65	1,85	80,0	1150	33,3	10,6	
54	1A n 2	Altona-Kieler Bahn	—	Hanomag	1883	45	—	15,0	—	1,25	0,5	—	—	—	16,8	0,53	31,7	10	180	340	—	—	1,03	32,7	1080	12,8	8,0	
55	B n 2v	Preußische Staatsbahnen	To	Schichau	1880	40	—	20,0	—	2,0	0,5	3,0	29,0	—	32,0	0,70	45,7	12	240/380	450	Allan	1 : 2,5	1,6	72,8	1140	14,2	20,0	
56	B n 2v	„	To	„	1883	40	—	20,7	—	2,5	1,0	3,4	37,7	—	41,1	0,74	55,5	12	276/434	550	Allan	1 : 2,6	1,98	110,0	1100	22,7	20,7	
57	B n 2	„	T 1	Henschel, Schichau	1882—87 (1875)	30	—	22,2	—	2,5	1,0	—	—	—	42	0,82	51,2	12	2 × 270	550	Allan	—	1,5	77,8	1080	16,8	22,2	
58	B n 2	„	T 2	Henschel	1884—89	40—75	20,67	27,46	—	3,5	0,85	4,5	54,5	—	59	1,01	58,5	12	2 × 330	550	Allan	—	1,6	93,0	1080	20,2	27,46	
59	B 1 n 2	Preußisch-hess. Staatsbahnen (Berliner Stadtbahn)	—	Schwartzkopff	1880 (1884)	75	—	44,3	—	4,0	3,0	—	—	—	107,87	1,34	80,5	10	2 × 400	610	Allan	—	1,42	114,5	1594 (1330)	20,1	30,4	
60	B 1 n 2	Preuß. Staatsbahnen	T 4 <sup>2</sup>	Henschel, Schichau	1894—97	75	33,2	40,0	—	3,3	1,0	5,3	78,7	—	84,0	1,18	71,2	10	2 × 400	575	Allan	—	1,72	122,0	1544	22,7	26,2	Elberfelder Bauart
61	B 1 n 2	Preuß. Staatsbahnen u. Privatbahnen	—	Henschel-Hohenzollern	1894—1902	60	—	36—38	—	4,0	1,8	—	—	—	77	1,46	52,8	12	2 × 360	550	Heusinger	—	1,45	76,7	1350	20,2—18,1	26—29	
62	1B n 2	Preußisch-hess. Staatsbahnen (Stadt- u. Ringbahn Berlin)	Moabit	Borsig	1882—92	75	—	41,36	—	4,0	1,4	—	—	—	90,68	1,37	66,2	10	2 × 420	610	Allan	—	1,86	123,0	1560	24,7	27,91	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>1</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

I. PREUSSEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel							Triebwerk							29		
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		27	28
										Wasser	Kohle	Feuerbüchse	Rohre	Überhitzer														
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit V <sub>gr</sub> km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienstgewicht des Tenders G <sub>Td</sub> t	Wasser	Kohle	H <sub>b</sub> m <sup>2</sup>	H <sub>R</sub> m <sup>2</sup>	H <sub>Ü</sub> m <sup>2</sup>	H <sub>v</sub> m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	H <sub>v</sub> R	P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolbenhub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder-raum-Verhältnis V <sub>h</sub> : V <sub>n</sub>	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche V : H <sub>v</sub> bei Verbund-anordnung	Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche V : R bei Verbund-anordnung	Treibrad-durchmesser D mm	Zugkraftkennziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> cm · S <sub>cm</sub> 2 · Dem · G <sub>Rt</sub> (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs-gewicht G <sub>Lr</sub> t	Bemerkungen
TENDERLOKOMOTIVEN (Fortsetzung).																												
63	1B n2	Preußisch-hess. Staatsbahnen (Wannsee-bahn)	T 4 <sup>1</sup>	Schichau, Henschel u. andere	1888—99	75	31,9	42,0	—	5,0	1,6	5,8	78,4	—	84,2	1,6	52,6	12	2 × 420	600	Heusinger	—	1,79	102,0	1580	23,8	28	
64	1B n2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	T 4	Schichau	1898	75	—	45,0	—	5,0	1,5	—	—	—	86,7	1,54	56,3	12	2 × 420	600	Heusinger	—	1,91	108,0	1600	22,1	30	
65	1B1 n2	Untereibe-Eisenbahnen	—	Grafenstaden	1880—81	80	—	51,5	—	6,5	3,4	—	—	—	110,8	2,2	50,3	9	2 × 440	600	Heusinger	—	1,65	82,8	1730	24,8	27	
66	1B1 n2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	T 5 <sup>1</sup>	Henschel	1895	75	41,5	53,13	—	5,5	1,6	6,6	88,4	—	95,0	1,57	60,5	12	2 × 430	600	Heusinger	—	1,84	111,0	1600	22,1	31,4	
67	2B n2	„	T 5 <sup>2</sup>	„	1899—1900	75	43,9	56,2	—	6,0	2,0	8,77	112,32	—	121,1	1,68	72,0	12	2 × 440	660	Heusinger	—	1,51	108,0	1600	23,1	31,4	2 Lokomotiven mit Rauchkammerüberhitzer gebaut
68	C n2	„	T 3	Versch. Firmen	1881—1906 (1878)	40	24,72	32,3	—	4,0	1,0	4,8	55,2	—	60,0	1,35	44,5	12	2 × 350	550	Allan	—	1,77	78,0	1100	19,0	32,3	später 36 t Reingewicht
69	C n2	Preuß. Staatsbahnen	T 7	Union, Hanomag	1883—93	45	31,0	41,9	—	5,0	1,5	6,12	90,06	—	96,18	1,32	72,8	12	2 × 430	630	Allan	—	1,90	138,5	1330	20,8	41,9	
70	C n2	Main-Neckarbahn	—	Maschinenbau-Ges., Karlsruhe	1896—97	65	—	45,5	—	4,0	1,4	—	—	—	96,4	1,54	62,3	12	2 × 430	600	Allan	—	1,81	113,0	1726	14,1	45,5	
71	C n2	Altona-Kalten-Kirchner Eisenbahn	—	Henschel	1884—90	40	—	15,0	—	1,9	0,4	—	—	—	22,2	0,57	39,0	12	2 × 230	400	Allan	—	1,51	58,2	900	15,6	15	
72	C h2	Preuß. Staatsbahnen	T 8	Linke-Hofmann	1905	60	36,6	45,5	—	5,0	1,4	7,53	60,97	17,9	68,5	1,48	46,3	10	2 × 500	600	Heusinger	—	3,44	159,0	1350	24,4	45,5	Rauchröhrenüberhitzer
73	C n2v	Westfälische Landes-eisenbahn	—	Hanomag	1908	50	—	43,7	—	5,0	1,5	—	—	—	75,5	1,6	47,2	13	420/630	600	Heusinger	1 : 2,25	2,47	117,0	1350	20,2	43,7	
74	C1 n2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	—	Krauß-Henschel	1891—99	50	—	52,9	—	7,3	2,3	—	—	—	110,0	1,71	64,2	12	2 × 440	550	Heusinger	—	1,52	97,7	1100	24,0	40,3	Elberfelder Bauart
75	C1 n2	„	—	Maschinenfabr. Eßlingen, Schwarzkopff	1892	50	—	53,8	—	8,0	2,0	—	—	—	135,8	1,73	78,5	12	2 × 450	630	Allan	—	1,48	116,0	1250	23,3	43,8	
76	C1 n2	„	T 9 <sup>1</sup>	Union u. a.	1893—1902	60	42,0	53,25	—	5,8	1,5	7,26	100,5	—	107,8	1,53	70,4	12	2 × 430	630	Allan	—	1,7	119,5	1350	20,9	41,3	
77	1C n2	„	T 9 <sup>2</sup>	Union	1892	60	39,89	52,84	—	5,75 (6)	2,0	7,10	99,72	—	106,82	1,58	67,6	12	2 × 430	630	Allan	—	1,72	116,0	1350	20,6	41,77	Adamsachse
78	1C n2	„	T 9 <sup>3</sup>	„	1900—14	65	46,5	59,9	—	7,0	2,0	7,70	99,6	—	107,3	1,53	70,0	12	2 × 450	630	Heusinger	—	1,87	131,0	1350	21,0	45,0	Krauß-Helmholtz-Drehgestell
79	1C n2	„	T 11	Union, Königsberg	1902	80	48,2	62,6	—	7,4	2,5	8,7	107,7	—	116,4	1,73	67,2	12	2 × 480	630	Heusinger	—	1,96	133,0	1500	20,3	47,4	1923 mit Überhitzer ausgerüstet
80	1C 2n	Mecklenburgische Staatsbahnen	T 4	Henschel, Orenstein & Koppel	1907—22	45 ab 1915: 55	—	46,1	—	5,6	1,5	—	—	—	100,0	1,6	62,5	12	2 × 410	580	Heusinger	—	1,53	95,5	1150 ab 1915: 1200	23,5 22,6	36	
81	1C h2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	T 12	Borsig	1904	80	53,2	67,1	—	7,0	2,5	9,41	98,4	33,4	107,81	1,73	62,4	12	2 × 540	630	Heusinger	—	2,68	167,0	1500	24,3	50,1	
82	1C h2	Lübeck-Büchener Eisenbahn	T 12	—	1911—25	80	—	69,6	—	7,0	2,5	9,41	98,4	33,4	148	2,18	68,0	12	2 × 540	630	Heusinger	—	1,94	132,0	1500	23,2	52,8	
83	1C1 n3	Preußisch-hess. Staatsbahnen	T 6	Schwarzkopff	1902	75	64,65	78,95	—	6,7	2,5	11,9	142,5	—	154,5	2,3	67,2	14	3 × 500	630	Heusinger	—	2,42	162,0	1500	32,3	48,8	
84	1C1 n2 h2	Samlandbahn	—	Orenstein & Koppel	1915	80 80	—	60,0 60,0	—	6,0 —	2 1,8	— —	— —	— 23	103 88	1,8 1,8	57,2 49,0	12 —	2 × 500 2 × 500	600 600	Heusinger	—	2,28 2,68	131,0 131,0	1600 1600	26,0 26,0	36 36	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; G<sub>R</sub> = Reibungsgewicht in t.

I. PREUSSEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel							Triebwerk							29		
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		27	28
										Große Geschwindigkeit	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht des Tenders	Wasser														
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Vgr km/h	GLl t	GLd t	GTd t	m <sup>3</sup>	t	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HÜ m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv R	P kg/cm <sup>2</sup>	d mm	S mm		Vh : Vn	Vn : Hv	Vn : R	D mm	G <sub>Lr</sub> t	Bemerkungen	

TENDERLOKOMOTIVEN (Fortsetzung).

85	2C h 2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	T 10	Borsig	1907	100	60,6	76,1	—	7,5	3,0	10,51	123,83	39,2	134,33	1,85	72,7	12	2 × 575	630	Heusinger	—	2,43	177,0	1750	24,5	48,7	
86	2C 2 h 4 v	„	—	Henschel	1904	90	—	123,0	—	13,0	3,5	—	—	44,4	191,2	4,1	46,7	14	2 × 420/ 630	630	Heusinger	1 : 2,25	2,05	95,4	1750	24,0	59,6	
87	2C 2 h 2	„	T 18	Vulkan	1912—27	90	83,2	105,0	—	12,0	4,5	13,04	125,30	49,2	138,34	2,44	56,7	12	2 × 560	630	Heusinger	—	2,24	128,0	1650	23,4	51,1	
88	D n 2	„	T 13	Union	1910—22	45	46,0	59,9	—	7,0	2,5	8,7	107,7	—	116,4	1,76	66,1	12	2 × 500	600	Heusinger	—	2,02	134,0	1250	20,0	59,9	Ab 1916 mit Kleinrohrüberhitzer und Speisewasservorwärmer
89	1D 1 h 3	„	—	Henschel	1913	65	—	100,8	—	8,0	2,0	—	—	67,6	189,5	3,7	51,2	15	3 × 490	630	Heusinger	—	1,93	96,0	1350	25,0	67,1	Mit Ölzusatzsteuerung Versuchslokomotive für Berliner Stadtbahn
90	1D 1 h 2	„	T 14	Union	1914	65	80,4	97,6	—	11,0	4,0	13,89	115,41	50,28	129,3	2,56	50,6	12	2 × 600	660	Heusinger	—	2,88	145,0	1350	27,8	63,4	
91	1D 1 h 2	„	T 14 <sup>1</sup>	„	1918	65	81,1	104,0	—	14,0	4,5	13,89	115,41	50,28	129,3	2,56	50,6	12	2 × 600	660	Heusinger	—	2,88	145,0	1350	25,1	70,0	
92	E n 2	„	T 15	Henschel	1895	30	—	70,0	—	6,0	1,5	—	—	—	136,9	2,34	58,5	12	2 × 520	630	Heusinger	—	2,17	120,0	1200	20,3	70,0	Mit Schwinghebeltriebwerk, Bauart Hagans
93	E n 2	Lenz'sche Kleinbahnen	—	Vulkan	1901	30	—	61,0	—	5,0	1,5	—	—	—	120,0	2,6	46,2	12	2 × 500	550	Heusinger	—	1,55	71,5	1100	20,5	61,0	Mit Schwinghebeltriebwerk, Bauart Hagans
94	E n 2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	T 15	Henschel	1900	30	—	72,0	—	7,0	1,8	—	—	—	137,5	2,37	58,0	12	2 × 560	630	Heusinger	—	2,26	131,0	1250	21,8	72,0	Mit Triebwerk, Bauart Köchy
95	E n 2	Westfälische Landes-eisenbahn	—	Hanomag	1905—27	40	—	63,9	—	6,2	2,5	—	—	—	115,0	2,03	56,7	12	2 × 520	630	Heusinger	—	2,32	132,0	1300	20,5	63,9	Mit seitenverschiebbaren Kupelachsen; spätere Lieferungen mit Überhitzer
96	E h 2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	T 16	Schwartzkopff	1905	40	60,2	75,6	—	7,0	2,0	12,15	124,9	41,4	137,05	2,28	60,2	12	2 × 610	660	Heusinger	—	2,81	169,0	1350	24,1	75,6	Rauchkammerüberhitzer
97	E h 2	„	T 16 <sup>1</sup>	„	1914	40	68,1	84,9	—	8,0	3,0	11,61	117,75	45,27	129,36	2,30	56,8	12	2 × 610	660	Heusinger	—	2,98	168,0	1350	21,5	84,9	Rauchrohrüberhitzer, Speisewasservorwärmer
98	1E 1 h 2	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	—	Borsig	1920	50	80,0	100,0	—	8,8	3,0	—	—	54,4	180,9	3,96	59,3	14	2 × 700	550	Heusinger	—	1,8	107,0	1100	32,7	75,0	Barrenrahmen
99	1E 1 h 2	Preußisch-hess. Staatsbahnen	T 20	„	1922	65	103,7	127,4	—	12,0	4,0	17,0	183	62,5	200,0	4,36	46,0	14	2 × 700	660	Heusinger	—	2,54	116,0	1400	24,2	95,3	

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm;  $G_R$  = Reibungsgewicht in t.

## II. UND III. BAYERN UND PFALZ.

Zahlentafel  
Blatt 6  
(Bayern und Pfalz)

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel							Triebwerk								29				
						7	8	9	10	11		12	13			14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		25	26	27	28
										Vorräte	Wasser		Kohle	Heizflächen	Verdampfungs- Heizfläche gesamt																
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit V <sub>gr</sub> km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienstgewicht des Tenders GTd t	Wasser m <sup>3</sup>	Kohle t	Feuerbüchse Hb m <sup>2</sup>	Röhre HR m <sup>2</sup>	Überhitzer HU m <sup>2</sup>	Verdampfungs- Heizfläche gesamt Hv m <sup>2</sup>	Rostfläche R m <sup>2</sup>	Heizfläche : Rostfläche Hv R	Kesseldruck P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolbenhub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder- raum- Verhältnis V <sub>h</sub> : V <sub>n</sub>	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : H <sub>v</sub> bei Verbund- anordnung V <sub>n</sub> : H <sub>v</sub>	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung V <sub>n</sub> : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> · cm · Scm 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen			
<b>SCHNELLZUG- UND PERSONENZUGLOKOMOTIVEN.</b>																															
1	2aA1 n2v	Bayer. Staatsbahnen	AA 1	Krauß & Co.	1896	90	45,5	51,5	34,3	14,0	5,0	9,5	107,3	—	116,8	2,26	51,7	13	385/610	610	Heusinger	1 : 2,52	1,52	78,8	1860	41,5	14,7	Hauptdampf. : n2v			
2	1B n2v	„	B X	Krauß & Co.	1889—91	90	40,0	44,2	32,1	12,0	5,5	8,5	90,5	—	99,0	1,95	50,7	12	430/610	610	Stephenson	1 : 2,01	1,8	91,3	1870	20,3	29,8	Hilfsdampf. : n2			
3	1B1 n2	Pfälz. Eisenbahnen	—	Krauß & Co.	1891—06	90	—	47,7— 48,7	—	—	—	10,1	—	—	102,2— 116,6	1,8	56,7 64,8	12	2 × 435	600	Heusinger	—	1,74— 1,53	99,0	1820	22,8	27,4— 28,0				
4	2B n2	Bayer. Staatsbahnen	B XI	Maffei	1892/93	90	45,8	50,5	44,5	18,0	6,5	9,4	106,8	—	116,2	2,24	52,0	12	2 × 430	610	Heusinger	—	1,52	79,0	1870	21,2	28,5				
5	2B n2v	„	B XIc	Maffei	1895/1900	90	46,3 46,8	51,0 51,5	44,3	18,0	6,5	9,5	107,3	—	116,8	2,26	51,7	13	455/670	610	Heusinger	1 : 2,18	1,84	95,0	1870	25,4 24,7	28,8 29,6				
6	2B h2	„	AA 1 (Umbau)	Krauß & Co.	1907	90	45,5	51,5	34,3	14,0	5,0	9,5	107,3	35,0	116,8	2,26	51,7	13	2 × 490	610	Heusinger	—	1,97	101,8	1860	53,5	14,7				
7	2B h2	„	P 2/4	Krauß	1896	90	47,1	51,4	35,3	14,5	6,0	9,0	85,60	26,85	94,6	2,26	41,9	13	2 × 490	610	Heusinger	—	2,43	101,8	1870	26,3	29,8				
8	2B1 n2	Pfälz. Eisenbahnen	—	Krauß	1898—1904	90	—	59,6	—	—	—	—	—	—	168,6	2,7	62,4	13	2 × 490	530	Heusinger	—	1,19	74,0	1980	21,4	30,0				
9	2B1 n4v	„	—	Krauß	Umbau	90	—	59,6	—	—	—	—	—	—	168,6	2,7	62,3	13	2 × 360/ 570	570H 630N	Heusinger	1 : 2,5	1,91	119,0	1980	34,5	30,0				
10	2B1 h4v	„	—	Maffei	1905—06	100	—	57,7	—	—	—	—	—	36,0	187,0	3,8	49,3	15	2 × 360/ 590	640	Heusinger	1 : 2,69	1,87	92,0	1870	35,3	32,0				
11	2B1 n2v	„	—	Krauß	1900	90	55,0	60,0	39,5	16,0	5,0	—	—	—	191,0	2,91	65,6	14	440/650 2 × 260	660 400	Heusinger, Hilfs- maschine Joy.	1 : 2,18	1,15 2,22	75,2 14,6	1870 1000	26,3 + 9,6	28,2	Hauptdampf. : n2v Hilfsdampf. : n2			
12	2B1 n4v	Bayer. Staatsbahnen	S 2/5	Baldwin	1901	90	57,1	63,8	48,8	20,80	7,0	13,9	171,8	—	185,7	2,8	54,7	14	2 × 330/ 559	660	Stephenson	1 : 2,86	1,74	115,7	1816	35,5	32,0	Bauart: Vauclain Barrenrahmen			
13	2B1 n4v	„	S 2/5	Maffei	1903—04	110	62,15	68,3	50,0	21,0	7,0	14,5	191,0	—	205,5	3,27	62,8	16	2 × 340/ 570	640	Heusinger	1 : 2,81	1,59	100,0	2000	32,5	32,0	Bauart: v. Borries			
14	2B2 h4v	„	S 2/6	Maffei	1906	150	75,5	83,0	54,5	26,0	8,0	16,5	198,0	37,5	214,5	4,7	45,6	14	2 × 410/ 610	640	Heusinger	1 : 2,22	1,74	79,6	2200	33,8	32,0				
15	2C n4v	„	C V	Maffei	1. Ausf. 1897	80	52,5	56,6	43,0	18,0	6,5	9,8	118,5	—	128,3	2,5	51,4	13	2 × 380/ 610	660	Heusinger	1 : 2,57	3,01	154,4	1640	37,2	40,4				
16	2C n4v	„	C V	Maffei	2. Ausf. 1899—1901	90	60,4	66,4	49,3	21,0	7,0	11,9	141,1	—	153,0	2,65	57,7	14	2 × 380/ 610	640	Heusinger	1 : 2,57	2,44	141,0	1870	27,6	46,2				
17	2C n4v	„	S 3/5	Maffei	1903—04	110	62,5	69,4	50,0	21,8	7,0	14,5	196,0	—	210,5	3,28	64,2	14	2 × 335/ 570	640	Heusinger	1 : 2,9	1,55	99,7	1870	24,0	46,2	Bauart: v. Borries			
							63,6	69,8					191,0		205,5		62,5	16	2 × 340/ 570			1 : 2,81	1,59	99,7		23,8	46,6				
18	2C h4v	„	S 3/5	Maffei	1903—04	110	64,9	71,0	50,0	21,0	7,0	14,50	148,06	34,50	162,5	3,27	49,8	14	2 × 335/ 570	640	Heusinger	1 : 2,9	2,01	99,8	1870	23,8	46,8				
							64,9	71,9				14,77	149,66	36,76	164,43		50,3	16	2 × 340/ 570			1 : 2,81	1,98			23,4	47,4				
19	2C n4v	„	P 3/5	Maffei	1905 1907	90	58,8 58,4	65,0 64,2	45,9	18,2	6,5	11,5	154,0	—	165,5	2,6	63,6	15	2 × 340/ 570	640	Heusinger	1 : 2,81	1,97	125,5	1640	29,5	43,0 42,4	1925 in 2C h4v umgebaut			
20	2C h4v	„	S 3/5	Maffei	1908 1911	110	64,9 67,0	71,0 74,0	50,0	21,0 22,2	7,0 7,5	14,5	148,0 148,5	34,5	162,5 163,0	3,23	50,3 50,5	16	2 × 360/ 590	640	Heusinger	1 : 2,68	2,15 2,14	108,0	1870	25,1 24,8	47,4 48,0				
21	2C1 h4v	„	S 3/6	Maffei	1908 1913	120	78,7 81,3	86,4 89,0	55,6 56,4	26,2 26,4	7,5 7,5	14,62	203,8	50,0	218,4 219,1	4,5	48,7 48,8	15	2 × 425/ 650	610 670	Heusinger	1 : 2,57	1,85 2,02	89,9 88,7	1870	31,5	48,0	1925 Vorwärmer eingebaut			

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

II. UND III. BAYERN UND PFALZ.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29				
						7	8	9	10	11	12	Heizflächen			17	18	19	20	21	22	23	24	25		26	27	28	
												Größte Geschwindigkeit	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender														Dienstgewicht des Tenders
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Vgr km/h	GLt t	GLd t	GTd t	m <sup>3</sup>	t	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HÜ m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	$\frac{Hv}{R}$	P kg/cm <sup>2</sup>	d mm	S mm		Vh: Vn	Vn: Hv	Vn: R	D mm	cm <sup>2</sup> /t	GLr t	Bemerkungen
<b>SCHNELLZUG- UND PERSONENZUGLOKOMOTIVEN (Fortsetzung).</b>																												
22	2C1 h4v	Bayer. Staatsbahnen	S <sup>3</sup> / <sub>6</sub>	Maffei	1912 (1928 Um- bau)	120	81,6 84,1	89,5 91,6	64,0	32,5	8,0	14,62 14,73	204,45 187,35	50,0 76,42	219,1 202,08	4,5	48,7 45,0	15	2 × 425/ 650	670	Heusinger	1: 2,34	2,03 2,23	98,7	2000	29,4 28,2	48,0 50,1	
23	2C1 h4v	"	S <sup>3</sup> / <sub>6</sub>	Maffei	1917 1923	120	84,4 86,4	92,1 94,1	56,4	26,4	7,5 8,5	14,62 14,36	204,48 200,84	55,7 62,0	219,1 215,2	4,5	48,7 47,8	15	2 × 425/ 650	610H 670N	Heusinger	1: 2,57	2,02 2,06	98,7	1870	29,6 29,1	51,0 52,0	
<b>GÜTERZUGLOKOMOTIVEN.</b>																												
24	C n2	Bayer. Staatsbahnen	C II	Krauß, Maffei	1858—68	45	31,5	34,2	24,8	9,3	5,0	7,0	105,7	—	112,7	1,38	81,6	8—10	2 × 457	660	Stephenson	—	2,16	157,0	1272	31,5	34,2	
25	C n2	"	C II ostb	Maffei	1862	55	34,0	37,8	26,0	9,0	6,0	7,80	100,9	—	108,7	1,65	65,8	9—10	2 × 508	660	Stephenson	—	2,46	162,0	1540	28,3	37,8	
26	C n2	"	C III ostb	Krauß, Maffei	1868— 1879	45 45	34,0 32,0	38,0 36,0	27,8 25,5	10,0 9,0	5,0 6,0	7,9 8,4	111,2 109,1	—	119,1 117,5	1,84 1,69	64,9 69,5	10 9—10	2 × 486 2 × 483	660 610	Allan	—	2,25 1,90	133,0 132,5	1274 1272	32,2 31,0	38,0 36,0	Kessel der Lokomotive in ver- schiedener Größe
27	C n2	"	C IV	Maffei, Krauß	1888 1893	50	36,2 36,8	40,6 41,2	27,2	10,5	5,0	7,2	104,6	—	111,8	1,66	67,3	11	2 × 486	630	Allan	—	2,09	141,0	1340	27,3 27,0	40,6 41,2	Dampfdruck später auf 12 atü erhöht
28	C n2v	"	C IV	Krauß, Maffei	1889—97 1892	50	36,0 38,2	40,4 42,6	27,5	10,5	5,0	7,2	104,6	—	111,8	1,67	66,9	12 13	486/705 500/705	630	Allan	1: 2,11 1: 1,99	2,19 2,19	148,0	1340	28,9 27,5	40,4 42,6	
29	C n2v	Pfälz. Eisenbahnen	G <sup>3</sup> / <sub>3</sub>	Maffei	1919	45	—	50,6	—	—	—	—	—	—	118,7	2,2	53,9	15	490/730	635	Heusinger	1: 2,22	2,24	120,9	1300	25,7	50,6	
30	BB n4v	Bayer. Staatsbahnen u. Pfälz. Eisenbahnen	BB 1	Maffei	1896  1899/1903	65	49,2	55,6	34,3	13,8	5,0	9,0	114,0	—	123,0	2,07	59,4	14	2 × 415/ 635  2 × 375/ 635	630  630	Heusinger  —	1: 2,33	3,24	192,7	1340	34,1	55,6	Bauart: Mallet
31	1C n2v	Bayer. Staatsbahnen	C VI	Krauß, Maffei	1899—1909	60	49,2	55,2	45,0	18,0	6,5	10,6	122,6	—	133,2	2,25	59,2	13	500/740	630	Heusinger	1: 2,2	2,03	120,0	1340	30,2	42,6	
32	1C n2v	"	G <sup>3</sup> / <sub>4</sub> N	Krauß, Maffei	1899—1909	60	49,8	55,8	45,4	18,0	6,5	10,6	122,6	—	133,2	2,25	59,2	13	500/740	630	Heusinger	1: 2,2	2,03	120,0	1340	29,8	43,2	
33	1C h2	"	G <sup>3</sup> / <sub>4</sub> H	Krauß, Maffei	1919 1922	65	54,5 56,2	60,5 62,2	43,4	18,2	6,0	10,1	118,7	37,7	128,8	2,66	48,4	13	2 × 520	630	Heusinger	—	2,07	101,0	1350	26,3 25,3	48 49,8	
34	D n2	Pfälz. Eisenbahnen	—	Sharp	1886—88	55	—	51,6	—	—	—	—	—	—	118,2	2,09	56,6	10	2 × 508	660	Heusinger	—	2,25	127,5	1260	26,2	51,6	
35	1D n2	Bayer. Staatsbahnen	E I	Krauß	1895—96	50	58,5	65,5	32,5	12,3	5,5	10,9	148,9	—	159,8	2,43	65,8	12	2 × 540	560	Heusinger	—	1,6	105,5	1170	25,4	54,9	
36	1D n4v	"	E I Nr. 2085—86	Baldwin	1899	50	58,0	62,6	44,0	18,1	6,5	15,5	162,0	—	177,5	3,08	57,6	14	2 × 356/ 610	660	Stephenson	1: 2,93	2,18	125,0	1270	35,5	54,4	Bauart: Vaucrain
37	1D n2	"	G <sup>4</sup> / <sub>5</sub> N	Krauß	1905—06	60	58,5	64,8	45,9	18,2	6,5	10,7	169,0	—	179,7	2,85	63,0	12	2 × 540	610	Heusinger	—	1,55	97,8	1270	25,0	55,9	
38	D n2v	Pfälz. Eisenbahnen	—	Krauß	1905—07	55	—	56,7	—	—	—	—	—	—	156,1	2,5	62,4	14	540/810	660	Heusinger	1: 2,25	2,18	136,0	1250	30,5	56,7	
39	1D h4v	Bayer. Staatsbahnen	G <sup>4</sup> / <sub>5</sub> H	Maffei, Krauß	1915—18 1916	60	68,6 69,4	75,9 76,6	45,8	20,2	6,5	12,0	174,7 167,3	44,0 61,7	186,7 179,3	3,3	56,6 54,4	16	2 × 400/ 620	610H 640N	Heusinger	1: 2,52	2,06 2,15	117,0	1300	30,1 29,7	62,9 63,6	
40	E h4v	"	G <sup>5</sup> / <sub>5</sub>	Maffei	1911	60	70,35	78,5	51	21,8	7,5	13,2	192,8	47,0	206,0	3,7	55,7	16	2 × 425/ 650	610H 640N	Heusinger	1: 2,44	2,06	115,0	1270	27,1	78,5	ab 1925 mit Vorwärmer
41	E h4v	"	G <sup>5</sup> / <sub>5</sub>	Maffei	1920—23	60	75,1 75,8	82,7 83,4	52,7	21,9	8,0	13,2	192,3 178,2	47,8 55,4	204,5 191,4	3,7	55,3 51,7	16	2 × 450/ 690	610H 640N	Heusinger	1: 2,46	2,33	129,0	1270	29,0 28,7	82,7 83,4	

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

II. UND III. BAYERN UND PFALZ.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel							Triebwerk								29		
						7	8	9	10	11	12	Heizflächen			Verdampfungs- Heizfläche gesamt Hv m²	Rost- fläche R m²	Heiz- fläche : Rost- fläche Hv R	Kessel- druck P kg/cm²	Zahl und Durch- messer der Zylinder d mm	Kolben- hub S mm	Art der Steuerung	Bei Ver- bundloko- motiven: Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d² · cm · S · cm 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote*) cm²/t		Reibungs- gewicht GLr t	
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größe Geschwin- digkeit Vgr km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLl t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienst- gewicht des Tenders GTa t	Vorräte Wasser Kohle m³ t	Feuer- büchse Hb m²	Rohre Hr m²	Über- hitzer Hu m²	13													14		15

TENDERLOKOMOTIVEN.

42	1A h 2	Lokalbahn-AG. München	—	Krauβ	1906	50	15,3	18,9	—	2,0	0,25	3,0	25,9	7,8	28,9	0,6	48,1	12	2 × 250	400	—	—	1,36	65,3	930	22,8	11,8	
43	B n 2	Bayer. Staatsbahn	D I	Maffei	1871—75	45	18,8	25,0	—	2,93	1,2	4,05	42,9	—	46,95	0,74	63,4	10	2 × 280	508	Stephenson außen	—	1,33	84,4	1006	16,0	25,0	
44	B n 2	"	D III	Krauβ	1873	45	17,4	24,0	—	3,4	1,35	4,6	53,3	—	57,9	0,93	62,2	10	2 × 290	540	Allan außen	—	1,23	76,6	985	19,2	24,0	
45	B n 2	"	D IV (Gt 22. 14)	Maffei	1875—98	45	21,3	28,8	—	4,0	1,2	5,1	59,2	—	64,3	1,0	64,3	10	2 × 330	508	Stephenson außen	—	1,35	135,0	1006	19,2	28,8	
46	B n 2	"	D VI	Krauβ-Maffei	1883—94	45	14,9	19,0	—	2,33	0,6	3,0	22,6	—	25,6	0,75	34,7	12	2 × 266	508	Stephenson außen	—	2,16	75,2	1006	18,9	19,0	
47	AA h 4	"	M L 2/2	Maffei	1905—08	50	18,5	21,9	—	2,0	0,4	2,9	32,8	6,5	35,7	0,83	42,3	12	4 × 265	280	Heusinger außen	—	1,74	74,5	990	18,9	21,9	halbselbsttätige Rostfeuerung
48	B h 2	"	Pt L 2/2	Krauβ	1905—14	50	18,8	22,7	—	2,0	0,6	2,64 3,05	25,84	8,8 8,1	28,48 28,90	0,6 —	47,5 48,2	12 12	2 × 285 2 × 305	400 400	Heusinger innen <sup>1)</sup>	—	1,79	85,2	1006	14,3 22,7	22,7	<sup>1)</sup> Blindwelle mit Innenantrieb
49	1B n 2	"	D IX	Maffei	1888	65	26,0	34,0	—	4,1	1,1	4,2	57,7	—	61,9	1,2	51,5	12	2 × 330	500	Stephenson	—	1,38	71,3	1340	17,1	23,8	<sup>2)</sup> Blindwelle mit Außenantrieb Ab 1911 in normaler Ausfüh- rung ohne Blindwelle
50	1B h 2	"	Pt 2/3	Krauβ	1909—16	65	28,7	38,4	—	6,0	1,3	5,4	52,69	18,36	58,09	1,22	47,7	12	2 × 375	500	Heusinger	—	1,9	90,2	1250	19,7	27,2	
51	A1 h 4	"	Pt L 2/2	Maffei	1906—08	50	18,8	22,2	—	2,0	0,4	2,90	32,8	6,60	42,3	0,83	51,0	12	4 × 265	280	Heusinger	—	1,46	74,5	990	17,9	22,2	
52	1B1 h 2	"	Pt 2/4 H	Krauβ	1906 1909	75 75	47,1 46,6	60,0 58,5	—	8,0 7,0	1,8 1,8	5,89 5,58	71,27 62,32	19,2 19,6	77,16 67,9	1,69 1,23	45,7 55,2	12 12	2 × 440 2 × 490	540	Heusinger	—	2,125 3,00	96,7 165,0	1546	21,1 26,5	32,0 31,6	
53	1B2 n 2	Bayer. Staatsbahn u. Pfälz. Eisenbahnen	DX II	Krauβ	1897 1904	90	53,9 52,8	68,8	—	8,9 9,1	2,3 3,2	8,37	96,26	—	104,63	1,96	53,3	13 12	2 × 450	560	Heusinger	—	1,7	90,6	1640	24,1 22,6	28,8 30,6	
54	1B2 h 2 1B2 n 2	Bayer. Staatsbahn	(Pt 2/5 H)	Krauβ	1906/07	90	54,8 52,8	70,7 68,8	—	9,1	3,2	9,01	80,06	20,2	89,07	1,96	45,5	12	2 × 500 2 × 450	560	Heusinger	—	2,46	112,0	1640	26,7	32,0 30,6	Versuchslokomotive mit Über- hitzer
55	2B n 2	"	Pt 2/4 N	Krauβ	1909	65	29,1	39,0	—	6,0	1,0	5,41	68,17	—	73,6	1,22	60,4	12	2 × 350	500	Heusinger	—	1,31	78,8	1250	18,4	26,2	
56	BB n 4v	"	BB II	Maffei	1899—1908	45	33,2	42,2	—	4,3	1,5	5,4	62,3	—	67,7	1,4	48,3	12	2 × 310/ 490	530	Heusinger	1 : 2,5	2,95	142,5	1006	29,4	42,2	Bauart: Mallet
57	C n 2	"	D V	Maffei	1877/78	45	34,0	44,6	—	5,5	1,6	7,8	84,2	—	92,0	1,64	56,1	12	2 × 420	610	Stephenson außen	—	1,84	104,0	1215	19,9	44,6	
58	C n 2	"	D VII	Krauβ-Maffei	1880—95	45	20,9	27,7	—	3,5	0,85	3,8	46,5	—	50,3	0,83	61,6	12	2 × 330	508	Stephenson außen	—	1,7	104,5	1006	20,7	27,7	
59	C n 2v	Lokalbahn	—	Krauβ	1895	45	—	29,1	—	3,5	1,3	—	—	—	54,1	1,0	54,1	13	360/550	500	—	1 : 2,32	2,2	118,5	920	28,3	29,1	aus der C n 2 umgebaut
60	C n 2	Bayer. Staatsbahn	D II	Krauβ	1898	45	35,5	44,8	—	5,0	1,2	6,4	84,1	—	90,6	1,61	56,2	12	2 × 420	610	Heusinger außen	—	1,865	105,0	1216	19,8	44,8	
61	C n 2	"	R 3/3	Krauβ	1906/13	45	35,5 36,0	44,8 45,3	—	5,0	1,2	6,4	83,2	—	89,6	1,61	55,7	12	2 × 420	610	Heusinger außen	—	1,88	105,0	1216	19,7 19,5	44,8 45,3	
62	C n 2	"	R 3/3	—	1921	45	37,6	47,6	—	5,0	1,1	6,4	83,2	—	89,6	1,61	55,7	12	2 × 420	610	Heusinger außen	—	1,88	105,0	1216	18,6	47,6	
63	C n 2	Lokalbahn	Pt L 3/3	Krauβ	1889	45	20,6	27,3	—	3,5	1,2	4,0	50,6	—	54,6	1,0	54,6	11-12	2 × 350	500	Heusinger außen	—	1,76	176,0	925	22,4	27,3	
64	C1 n 2	Bayer. Staatsbahn	D VIII	Krauβ	1888—1903	45	34,1 36,0	43,3 47,5	—	4,5 6,3	1,2 1,7	6,3 6,4	84,1 83,2	—	90,4 89,6	1,6	56,3	12	2 × 390 2 × 406	508	Heusinger außen	—	1,35 1,46	74,8 82,1	1006	21,3 22,3	36,3 36,7	
65	C1 n 2	"	D X	Krauβ	1890—1893	45	32,50	42,2	—	4,2	2,5	6,0	65,9	—	71,90	1,4	51,2	12	2 × 390	508	Heusinger außen	—	1,69	86,5	1006	23,3	32,7	
66	C1 n 2	"	D XI	Krauβ-Maffei	1895—1909	45	30,5 32,4	38,9 41,0	—	4,3	1,5	4,95	62,4	—	67,35	1,34	50,2	12	2 × 375	508	Heusinger außen	—	1,66	82,7	1006	22,9 21,8	31,2 32,0	
67	C1 n 2v	Lokalbahn-AG. München	—	Krauβ	1897—1909	45	—	42,6	—	4,0	2,5	—	—	—	71,7	1,4	51,2	14	400/620	500	Heusinger außen	1 : 2,4	2,1	108,0	996	28,8	33,5	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.



## II. UND III. BAYERN UND PFALZ.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten				Kessel						Triebwerk						29						
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22		23	24	25	26	27	28
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit	Leer-gewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienst-gewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienst-gewicht des Tenders	Wasser	Kohle	Feuer-büchse	Rohre	Über-hitzer	Ver-dampfungs-Heizfläche gesamt	Rost-fläche	Heiz-fläche : Rost-fläche	Kessel-druck	Zahl und Durch-messer der Zylinder	Kolben-hub		Art der Steuerung	Bei Ver-bundloko-motiven: Zylinder-raum-Verhältnis	Verhältnis: Zylinderin-halt: Heiz-fläche V : Hv bei Verbund-anordnung	Verhältnis: Zylinderin-halt: Rost-fläche V : R bei Verbund-anordnung	Treibrad-durch-messer	Zugkraftkenn-ziffer n. Garbe $C_2 = \frac{i \cdot d^2 \cdot \text{cm} \cdot \text{Sem}}{2 \cdot \text{Dem} \cdot \text{GRt}}$ (Erklärung s. Fußnote*)	Reibungs-gewicht
						Vgr km/h	GLI t	GLd t	GTd t	m <sup>3</sup>	t	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HÜ m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv R	P kg/cm <sup>2</sup>	d mm	S mm		Vh : Vn	Vn : Hv	Vn : R	D mm		GLr t	

### TENDERLOKOMOTIVEN (Fortsetzung).

68	C1 n2	Bayer. Staatsbahn	Pt L 3/4	Krauß	1914	45	32,8	41,4	—	4,3	1,5	4,9	62,4	—	67,3	1,34	50,3	12	2 × 375	508	Heusinger außen	—	1,67	83,7	1006	21,8	32,5	
69	C1 h2 4v	Lokalbahn	Pt Z L 3/4	Krauß	1912	45	48,3	57,8	—	4,0	1,9	6,87	63,14	37,0	70,01	1,8	38,9	12	2 × 460 oben 2 × 460 unten	508	Heusinger außen	—	2,45	93,8	1006	23,2	46,2	Zahnradtriebwerk mit Blind-welle
70	1C n2v	Lokalbahn-AG. München		Krauß	1890—97	45	—	35,0	—	4,0	1,7	—	—	(12,3)	65,7	1,3	50,5	12-14	360/550	500	Heusinger außen	1 : 2,32	1,81	91,3	1090	27,7	27	Überhitzer seit 1903
71	1C n2v	„		Krauß	1900	45	—	41,7	—	4,35	2,0	—	—	—	71,7	1,4	51,2	14	400/620	500	Heusinger außen	1 : 2,4	2,1	107,5	996	30,8	31,3	
72	1C2 n2 h2	Bayer. Staatsbahn u. Pfälz. Eisenbahnen	Pt 3/8 (Pt 36. 16)		1911 1923	90	69,1 71,3	91,1 94,4	—	14,0 13,7	4,0 4,8	10,32	100,62	(35)	110,94	2,34	47,4	13	2 × 530	560	Heusinger außen	—	2,22	105,0	1500	22,1	48,3 48,8	
73	D n2	„	R 4/4	Krauß	1918/19	45	52,1	66,9	—	7,6	1,75	8,48	116,62	—	125,1	2,0	62,55	12	2 × 530	650	Heusinger außen	—	2,29	143,3	1216	22,4	66,9	
74	D h2	Bayer. Staatsbahn	Gt L 4/4	Krauß	1911—24	40	34,2	43,4	—	5,0	1,7	5,85	55,56	18,4	61,41	1,34	45,8	12	2 × 460	508	Heusinger außen	—	2,75	126,0	1006	24,8	43,4	
75	DD h4v	„	Gt 2 × 4/4 (Gt 88. 15)	Maffei	1913	50	99,4	123,2	—	11,0	5,3	14,75	214,86	55,39	229,61	4,25	54,0	15	2 × 520/ 800	640	Heusinger außen	1 : 2,37	2,78	1510,	1216	27,3	123,2	Bauart: Mallet
76	DD h4v	„	Gt 2 × 4/4 (Gt 88. 16)	Maffei	1923	50	101,7	127,6	—	12,3	4,5	14,62	185,78	57,75	233,85	4,25	55,0	15	2 × 520/ 800	640	Heusinger außen	1 : 2,37	2,73	151,0	1216	26,4	127,6	
					1926	—	105,4	131,1	—	—	5,0	14,65	—	65,37	200,43	—	47,2	—	2 × 600/ 800			1 : 1,78	3,2	—	—	25,7	131,1	
77	E n2	Pfälz. Eisenbahnen	T 5	Krauß	1907	40	—	72,0	—	6,0	2,5	—	—	—	169,0	2,73	62,0	13	2 × 560	560	Heusinger	—	1,64	101,2	1180	20,6	72,0	

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

$i$  = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder;  $d$  = Zylinderdurchmesser in cm;  $S$  = Hub in cm;  $D$  = Treibraddurchmesser in cm;  $GR$  = Reibungsgewicht in t.

IV. BADEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29				
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24		25	26	27	28
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer														
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwin- digkeit Vgr km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienst- gewicht des Tenders GTa t	Wasser m <sup>3</sup>	Kohle t	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HÜ m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv R	P kg/cm <sup>2</sup>	d mm	S mm	Art der Steuerung	Bei Ver- bundloko- motiven : Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderin- halt : Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderin- halt : Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe $C_g = \frac{i \cdot d^2 \cdot \text{cm} \cdot \text{Scm}}{2 \cdot \text{Dcm} \cdot \text{GRt}}$ (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen

PERSONENZUG- UND SCHNELLZUGLOKOMOTIVEN.

1	2B n2	Badische Staatsbahnen	IIa	Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1861—75	—	—	28,65	—	—	—	5,06	80,68	—	86,54	0,97	89,2	7	2 × 405	560	—	—	1,67	149,0	1830	31,4	16,0	
2	1B n2	„	IVc	„	1875—78	70	31,80	35,5	16,5	6,75	4,0	6,03	86,27	—	92,30	1,43	64,6	9	2 × 435	610	—	—	1,96	127,0	1675	30,6	22,5	
3	2B n2	„	IIa	„	1880	—	—	37,50	—	—	—	—	—	—	91,98	1,31	72,0	9(10)	2 × 405	558	—	—	1,86	110,0	1830	26,3	18,95	
4	2B n2	„	IIa	„	1888—90	90	42,20	46,80	29,70	11,5	4,5	7,48	108,21	—	115,69	1,80	64,2	10	2 × 435	610	Stephenson	—	1,57	99,0	1860	21,3	29,2	
5	1B1 n2	„	IVd	Maffei, München	1891	80	43,10	53,9	—	6,0	2,5	7,37	108,23	—	115,6	1,75	66,0	10	2 × 457	610	—	—	1,74	114,0	1716	27,1	27,4	
6	2B n2	„	IIc	Maschinenb.-Ges. Karlsruhe, Grafen- staden, Hartmann, Chemnitz	1892—1900	110	42,10	45,65	39,6	15,0	5,0	9,12	93,5	—	102,62	2,05	50,0	12(13)	2 × 460	600	—	—	1,97	98,2	2100	20,4	29,6	1900. Dampfdruck auf 13 atü erhöht
7	2C n4v	„	IVe	Maschinenb.-Ges. Grafenstaden und Karlsruhe	1894—1901	75	52,8	58,8	39,6 33,8	15,0	5,0	11,17	114,76	—	125,93	2,1	60,0	13	2 × 350/ 550	640	Heusinger	1 : 2,46	2,41	145,0	1600	29,0	41,7	
8	2B1 n4v	„	IId	Maffei, München, Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1902—05	110	68,1	75,7	50,7	20,0	7,5	13,6	196,4	—	210,0	3,87	54,3	16	2 × 335/ 570	620	Heusinger	1 : 2,89	1,43	81,5	2100	28,7	33,3	
9	2C1 h4v	„	IVf	Maffei, München	1907—13	100	81,2	88,3	42,9	15,0	7,5	14,65	194,07	50,0	208,72	4,5	46,4	16	2 × 425/ 650	610 670	Heusinger	1 : 2,33	2,13	98,7	1800	31,7	49,6	Schmidtscher Rauchrohrüber- hitzer
10	1C1 t4v	„	IVg	Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1912	100	64,9	72,0	42,9	15,0	7,5	13,35	153,63	43,0	167,0	3,75	44,5	16	2 × 360/ 590	640	Heusinger	1 : 2,68	2,1	93,5	1700	28,1	46,6	Dampftrockner Clench
11	2C1 h4v	„	IVh	Maffei, München	1918—20	100	87,52	96,92	62,97	29,6	9,0	15,6	209,2	77,6	224,8	5,0	45,0	15	2 × 440/ 680	680	Heusinger	1 : 2,39	2,19	98,8	2100	28,0	53,19	

GÜTERZUGLOKOMOTIVEN.

12	D n2	Badische Staatsbahnen	VIII	Egestorff	1874—75	45	43,00	49,6	21,5	9,0	4,0	8,2	173,3	—	181,5	2,0	90,75	9	2 × 530	635	—	—	1,54	140,0	1220	29,5	49,6	
13	C n2	„	VIIa	Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1874—91	45	35,55	40,30	22,3	8,0	4,0	7,5	116,36	—	132,86	1,47	84,3	12	2 × 457	635	Stephenson	—	1,55	156,0	1220	28,3	40,3	
14	C n2v	„	VIIId	„	1893—1902	45	38,3	43,8	23,7	8,6	4,0	7,52	113,7	—	121,22	1,45	83,6	12	500/700	635	Stephenson	1 : 1,96	2,05	153,0	1262	29,0	43,8	verschiedene Bauarten
							38,7	43,9	23,1	8,0	4,0	8,02	111,3	—	119,32	1,6	74,7	12	490/730	635	Heusinger	1 : 2,22	2,38	154,0	1262	31,6	43,9	
							38,2	43,0	32,6	13,5	4,0	8,02	103,5	—	111,52	1,60	69,7	12	500/700	635	Heusinger	1 : 1,96	2,19	152,0	1262	28,6	43,00	
							39,5	44,0	33,0	13,5	4,0	8,42	103,5	—	111,92	1,7	65,9	12	490/730	635	Heusinger	1 : 2,22	2,38	156,0	1262	30,4	44,00	
15	BB n4v	„	VIIIc	Grafenstaden, Ma- schinenb.-Ges. Karlsruhe	1893—1900	45	51,60	57,8	33,35	13,5	4,0	10,38	125,23	—	135,61	1,96	69,8	12	2 × 390/ 600	600	Heusinger	1 : 2,37	2,51	173,0	1260	29,7	57,8	1925 ausgemustert
							51,60	57,8	33,85	14,0	4,0	9,66	125,23	—	134,89	1,93	70,0	13	2 × 390/ 600	600	Heusinger	1 : 2,37	2,51	175,0	1260	29,6	57,8	
16	1D t4v	„	VIIIe <sup>1-3</sup>	Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1908—15	65	70,4	77,9	49,3	20,0	7,0	13,0	182,0	50,0	195,0	3,75	52,0	16	2 × 395/ 635	640	Heusinger	1 : 2,59	2,10	108,0	1350	29,2	66,7	Dampftrockner Clench ab 1913 Rauchrohrüberhitzer
							68,5	75,3	49,3	20,0	7,0	11,88	175,21	48,56	187,09	3,55	52,7	16	2 × 380/ 610	640	Heusinger	1 : 2,58	1,92	100,0	1350	26,9	63,2	
17	1E h3	„	G 12	„	1918	65	86,9	94,94	47,25	20,0	6,0	14,19	180,77	68,42	194,96	3,90	50,0	14	3 × 570	660	Heusinger	—	2,58	127,0	1400	27,7	82,42	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>g</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck p<sub>m</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

IV. BADEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29								
						7	8	9	10	11		12		13			14	15	16	17	18	19	20		21	22	23	24	25	26	27	28
										Vgr	GLI	GLa	GRa	Wasser	Kohle	Feuerbühse																
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Vgr km/h	GLI t	GLa t	GRa t	m³	t	Hb m²	HR m²	HÜ m²	Hv m²	R m²	Hv R	P kg/cm²	d mm	S mm		Vh : Vn	Vn : Hv	V : R	V : R	D mm	$C_2 = \frac{i \cdot d^2 \text{cm} \cdot \text{Sem}}{2 \cdot \text{Dem} \cdot \text{GRt}}$ (Erklärung s. Fußnote*) cm²/t	GLr t	Bemerkungen			
TENDERLOKOMOTIVEN.																																
18	B1 n2	Badische Staatsbahnen	IVa	Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1866, umgeb. 1880 a. B-Lok.	60	30,80	37,40	—	4,0	1,85	6,19	81,15	—	87,34	1,16	75,2	8	2 × 435	610	Stephenson	—	2,07	156,0	1675	25,7	26,80	umgebaut aus B Lokomotive (Bd. I, S. 70, Abb. 68)				
19	B1 n2	"	IVa	"	1866, 1880umgeb.	60	23,80	—	16,30	6,0	4,0	6,19	81,15	—	87,34	1,16	75,3	8	2 × 435	610	Stephenson	—	2,07	156,0	1675	25,6	27,0	Umbau aus Schlepptenderlokomotiven (Daten der Schlepptenderlokomotiven)				
20	1B1 n2	"	IVb	"	bis 1892	60	28,8	33,0	17,0	6,75	4,0	6,85	101,55	—	108,4	1,53	70,9	9	2 × 435	610	Stephenson	—	1,66	118,0	1675	31,2	22,0	Umbau aus Schlepptenderlokomotiven (Daten der Schlepptenderlokomotiven)				
21	1A n2	"	Id	"	1882—85	60	18,45	23,40	—	2,0	0,9	3,98	27,09	—	31,07	0,75	41,4	9	2 × 260	450	Stephenson	—	1,54	63,6	1240	20,8	11,8					
22	1B1 n2	"	IVd	Maffei, München	bis 1891	80	43,10	53,9	—	6,0	2,5	7,37	108,23	—	115,60	1,75	66,00	10	2 × 457	610	Heusinger	—	1,74	114,0	1716	27,1	27,4					
23	1C n2	"	VIa	Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1900	70	45,70	59,60	—	6,0	2,0	9,00	109,95	—	118,95	2,0	59,47	12	2 × 410	600	Heusinger	—	1,33	79,5	1480	16,1	47,00					
24	1C1 n2	"	VIb	Maffei, München, Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1900—23	80	49,20	64,50	—	7,0	2,0	8,01	108,21	—	116,22	1,83	63,6	13	2 × 435	630	Heusinger	—	1,60	102,0	1480	19,3	41,7					
25	1C1 h2	"	VIc	"	1913—22	90	57,23	77,40	—	10,0	4,0	9,96	99,78	32,0	109,74	2,06	53,3	12	2 × 540	640	Heusinger	—	2,83	14,1	1600	24,5	48,35					
						90	58,08	78,31	—	10,0	4,0	9,96	96,15	40,75	106,11	2,06	51,5	12	2 × 540	640	Heusinger	—	2,84	14,2	1600	23,3	49,7					
26	D n2	"	VIII d	Henschel & Sohn	1900—21	45	42,50	53,3	—	5,0	1,5	7,7	89,14	—	96,84	1,57	61,6	12	2 × 420	550	Heusinger	—	1,57	97,0	1120	16,2	53,30	Hagantriebwerk				
27	D n2	"	Xb	Maschinenb.-Ges. Karlsruhe	1907—21	45	43,5	58,40	—	7,0	2,5	7,76	102,43	—	110,19	1,75	63,0	13	2 × 480	630	Heusinger	—	2,60	13,0	1262	19,7	58,40					

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

V. WÜRTTEMBERG.

V. WÜRTTEMBERG.																													
Grunddaten						Kessel													Triebwerk										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	24	25	26	27	28	29
Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit V <sub>gr</sub> km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienstgewicht des Tenders GTd t	Vorräte		Heizflächen			Verdampfungs-Heizfläche gesamt H <sub>v</sub> m <sup>2</sup>	Rostfläche R m <sup>2</sup>	Heizfläche Rostfläche H <sub>v</sub> R	Kessel- druck P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolbenhub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinderanzahl-Verhältnis V <sub>h</sub> : V <sub>n</sub>	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche V : H <sub>v</sub> bei Verbundanordnung V <sub>n</sub> : H <sub>v</sub>	Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche V : R bei Verbundanordnung V <sub>n</sub> : R	Treibrad-durchmesser D mm	Zugkraftkennziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> · cm · S · cm 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungsgewicht GLr t	Bemerkungen	
										Wasser	Kohle	Feuerbüchse H <sub>b</sub> m <sup>2</sup>	Rohre HR m <sup>2</sup>	Überhitzer HU m <sup>2</sup>															
<b>SCHNELLZUG- UND PERSONENZUGLOKOMOTIVEN.</b>																													
1	1B n2v	Württemb. Staatsbahn	Aa	Masch.-Fabr. Eßlingen	1886—97	80	36,0	40,0	25,4	9,8	4,0	7,7	95,5	—	103,2	1,6	64,5	12-14	420/600	560	Allan	1 : 2,04	1,53	99,0	1650	24,4	25,0		
2	1B n2	„	Ab (Aa)	„	1877	80	29,8	34,15	22,5	8,3	4,0	6,6	105,8	—	112,4	1,42	79,0	10	2 × 408	560	Allan	—	1,30	103,0	1650	21,7	26,0		
3	1B n2v	„	Ac (Fc)	„	1888—97	80	36,0	40,4	27,7	9,6	6,0	7,27	97,98	—	105,25	1,6	65,8	12	420/600	560	Allan	1 : 2,04	1,5	98,7	1650	22,4	27,2		
4	1B1 t3v	„	E	Cocquerill in Seraing (Belgien)	1892	60	48,5	54,2	27,7	9,85	4,0	9,60	138,5	—	148,1	2,0	74,05	12	3 × 420	560	Allan	1 : 2,0	1,05	77,5	1650	21,6	27,6		
5	2B n2v	„	AD	Masch.-Fabr. Eßlingen	1899—1907	100	44,9	50,2	27,7	9,6	6,0	9,75	119,3	—	129,06	2,0	64,55	14	450/670	560	Heusinger	1 : 2,21	1,53	99,5	1800	23,9	29,0	ab 1903 Kolbenschieber	
6	2B h2	„	AD h	„	1908	100	46,4	51,4	37,9	15,5	6,0	9,8	94,8	30,3	104,6	2,0	52,3	12	2 × 490	560	Heusinger	—	2,02	105,0	1800	25,0	29,9		
7	2C n4v	„	D	„	1898—1905	90	57,33	64,5	46,77	20,0	6,0	12,1	149,9	—	162,0	2,3	70,4	14	2 × 344/600	560	Heusinger	1 : 3,04	1,95	138,0	1650	27,2	44,9		
8	2C1 h4v	„	C	„	1909	100	76,3	85,2 (87,8)	62,3	30,0	10,0	15,0	193,0	53,0 (65)	208,0	3,95	52,7	15	2 × 420/620 (2 × 430/635)	612	Heusinger	1 : 2,18	1,77	93,5	1800	27,3	47,8	Überhitzerheizfläche 1914 auf 65 m <sup>2</sup> erhöht	
<b>GÜTERZUGLOKOMOTIVEN.</b>																													
9	C n2	Württemb. Staatsbahn	F 2	Masch.-Fabr. Eßlingen	1889	50	34,0	38,0	27,9	10,0	6,0	7,8	110,1	—	117,9	1,4	84,2	12	2 × 450	612	Allan	—	16,5	139,0	1230	26,5	38,0		
10	C n2v	„	Fc	„	1890—1909	45	35,6	39,6	27,9	9,6	6,0	7,8	110,1	—	117,9	1,4	84,2	12-14	480/685	612	Allan	1 : 2,03	1,91	160,0	1230	29,4	39,6		
11	C n2v	„	F 1c	„	1893	60	—	41,4	27,7	10,0	6,0	6,64	110,1	—	116,8	1,4	83,5	14	480/685	612	Allan	1 : 2,03	1,93	160,0	1380	25,0	41,4		
12	C n2	„	F 1	„	1894—96	60	36,3	41,4	27,7	10,0	6,0	6,64	110,1	—	116,8	1,4	83,5	14	2 × 450	612	Allan	—	1,66	139,0	1380	21,6	41,4		
13	1C n2	„	Fb	Bahnwerkstatt Rottweil	—1911	65	—	38,5	27,7	10,0	6,0	6,64	110,1	—	116,8	1,4	83,5	12	2 × 400	561	Allan	—	1,21	101,0	1380	22,3	29,0	Umbau aus 1 B	
14	E n3v	„	G	Masch.-Fabr. Eßlingen	1892	45	61,7	68,5	25,4	10,0	6,0	10,38	187,2	—	197,6	2,18	90,5	12	1 × 480 2 × 480	612	Allan	1 : 2,0	1,12	102,0	1230	16,7	68,5		
15	E n2v	„	H	„	1904—09	45	66,5	72,9	36,7	15,5	6,0	10,0	183,7	—	193,4	2,83	68,5	15	565/860	612	Heusinger	1 : 2,32	1,8	125,0	1250	24,5	72,9		
16	E h2	„	Hh	„	1909	45	66,9	73,8	36,7	15,5	6,0	14,3	144,9	46,5	159,2	2,58	61,7	13	2 × 620	612	Heusinger	—	2,32	143,0	1250	25,4	73,8	Kolbenspeisepumpe mit Abdampfvorwärmer	
17	1F h4v	„	K	„	1917	60	98,2	108,0	46,7	20,0	6,0	15,5	216,5	80,0	232,0	4,2	55,25	15	2 × 500/750	650	Heusinger	1 : 2,25	2,46	136,0	1350	28,7	94,6		
<b>TENDERLOKOMOTIVEN.</b>																													
18	C n2	Württemb. Staatsbahn	T 3	Masch.-Fabr. Eßlingen u. Heilbronn	1891—1913	45	26,2	35,7	—	5,3	1,3	5,2	58,7	—	63,9	1,0	63,9	12	2 × 380	540	Heusinger	—	1,91	122,0	1045	20,9	35,7		
19	1C n2	„	T 9	„	1906	60	46,3	59,6	—	7,0	2,0	7,6	104,4	—	112	1,53	69,3	13	2 × 450	630	Heusinger	—	1,96	136,0	1350	20,9	45,10		
20	1C1 h2	„	T 5	„	1908/20	75	52,5 54,0 54,9	69,5 71,2 74,1	—	8,4 10,0 10,0	3,3 4,0 4,0	10,5 — —	99,0 101,8 99,5	38,6 33,7 38,5	109,5 112,3 110	1,93 — —	56,8 58,3 57,0	12	2 × 500	612	Heusinger	—	2,19 2,13 2,18	125,0 — —	1450 — —	24,0 23,4 22,7	43,9 44,9 46,5		
21	D n2	„	T 4	„	1906—09	52	49,8	64,5	—	6,0	1,5	9,7	133,7	—	143,4	2,08	69,0	14	2 × 530	612	Heusinger	—	1,88	130,0	1380	19,3	64,5		
22	D h2	„	T 6	„	1916	50	44,6	60,0	—	8,0	3,5	7,0	64,4	44	71,4	1,5	47,7	13	2 × 500	560	Heusinger	—	3,07	147,0	1150	20,2	60,0	Kleinrohrüberhitzer Schmidt	
23	D n2v	Württemb. Eisenb.-Gesellschaft	—	Masch.-Fabr. Eßlingen	—	40	29,2	37,3	—	4,0	1,2	5,56	74,55	—	80,1	1,36	59	13	380/590	550	Heusinger	1 : 2,42	1,88	110,0	1100	23,3	37,3		
24	E h2	Württemb. Staatsbahn	Tn	„	1921	50	48,3	64,5	—	8,0	3,0	10,38	95,75	57,2	106,13	1,97	55	13	2 × 500	560	Heusinger	—	2,07	114,0	1150	18,9	64,5		

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

VI. SACHSEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk								29		
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		27	28
										Große Geschwindigkeit	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht des Tenders	Wasser														
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Vgr km/h	GLt t	GLd t	GTd t	m <sup>3</sup>	t	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HÜ m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv R	P kg/cm <sup>2</sup>	d mm	S mm		Vh : Vn	Vn : Hv	Vn : R	D mm	$C_2 = \frac{i \cdot d^2 \text{ cm} \cdot S \text{ cm}}{2 \cdot D \cdot G_R}$ (Erklärung s. Fußnote *)	GLr t	

SCHNELLZUG- UND PERSONENZUGLOKOMOTIVEN.

1	B n 2	Sächs. Staatsbahnen	VII	Hartmann	1874/76	50	25,69	29,29	25	9	4	6,91	85,79	—	92,70	1,24	74,7	9	2 × 406	559	Allan	—	1,56	117,0	1400	22,6	29,29	
2	1B n 2	„	III	Hartmann, Keßler	1872/73	55	34,02	37,17	37,5	16	5	7,19	84,34	—	91,53	1,60	57,2	8,5	2 × 406	560	Allan	—	1,58	90,7	1560	23,0	25,76	
3	1B n 2	„	IIIb	Schwartzkopff	1873	60	34,17	37,47	25,2	9	4	7,18	84,39	—	91,57	1,59	57,5	10	2 × 406	559	Allan	—	1,58	91,1	1570	22,0	26,6	
4	1B n 2	„	IIIb	Schwartzkopff	1875/76	60	34,1	37,9	25,2	9	4	7,02	83,95	—	90,97	1,52	59,8	10	2 × 406	560	Allan	—	1,59	95,5	1560	22,2	26,6	
5	1B n 2	„	IIIb	Hartmann	1877	70	32,8	36,7	25,2	9	4	6,93	86,0	—	92,93	1,66	55,9	10	2 × 406	560	Allan	—	1,56	87,3	1560	24,5	24,26	
6	1B n 2	„	VI	Henschel	1875/76	85	28,80	32,0	31,3	12	6	6,8	80,48	—	87,28	1,20	72,6	10	2 × 406	559	Stephenson	—	1,73	111,2	1700	25,2	20,5	
7	1B n 2v	„	VIb §	Hartmann	1886	85	39,1	43,0	31,3	12	6	7,99	94,14	—	102,13	1,82	56,2	12	420/600	550	Allan	1 : 2,04	1,52	85,3	1875	18,2	29,0	
8	1B n 2v	„			1889	75	37,2	41,0	31,3	12	6	7,96	89,06	—	97,02	1,82	53,3	12	420/650	560	Allan	1 : 2,4	1,91	102,5	1560	27,3	27,8	
9	2B n 2	„	VIIIb 1	Keßler-Eßlingen	1870	85	34,68	37,78	26,5	9	4,75	7,41	86,74	—	94,15	1,32	71,3	10	2 × 406	560	Allan	—	1,54	110,0	1876	22,4	21,94	
10	2B n 2	„	VIII 2	Hartmann	1891	85	44,6	49,4	46,7	21	5	10,23	109,25	—	119,48	2,33	51,3	10	2 × 440	600	Allan	—	1,52	78,0	1875	21,7	28,0	
					1894	85	43,4	48,2	46,7	21	5	10,29	111,27	—	121,56	2,32	52,3	12	2 × 440	600	Allan	—	1,50	78,7	1875	21,8	27,8	
11	2B n 2v	„	VIII § 1	Hartmann	1896	85	47,0	52,0	46,7	21	5	10,28	107,23	—	117,51	2,30	51,1	12	460/680	630	Heusinger	1 : 2,18	1,95	99,5	1885	26,0	30,0	
					1897	85	49,3	54,3	46,7	21	5	10,28	107,23	—	117,51	2,30	51,1	12	500/700	630	Heusinger	1 : 1,96	2,06	105,4	1885	25,5	31,0	
					1900	90	50,8	56,8	46,7	21	5	11,07	117,86	—	128,93	2,30	56,0	13	480/700	630	Heusinger	1 : 2,13	1,88	105,4	1885	25,9	31,6	
12	2B n 2v	„	VIII § 2	Hartmann	1896	80	44,7	49,5	49,8	21	7	9,03	103,14	—	112,17	1,87	60,3	12	440/650	600	Heusinger	1 : 2,18	1,77	107,0	1570	27,4	29,1	
13	2B n 2v	„	VIII § 2	Linke-Hofmann	1901	80	49,0	54,5	49,8	21	7	9,47	121,3	—	130,77	1,87	70,0	13	460/680	600	Heusinger	1 : 2,18	1,67	116,0	1570	27,2	32,0	
14	2B1 n 4v	„	X §	Hartmann	1900/03	125	61,9	69,3	46,7	21	5	13,65	151,5	—	165,15	2,41	68,8	15	2 × 350/555	660	Hochdr. Heusinger Niederdr. Joy.	1 : 2,51	1,93	132,0	1980	32,1	32,0	
						120	61,6	69,0	46,7	21	5	13,3	147,5	—	160,8	2,38	67,6	15					1,98	134,0	1980	32,6	31,4	
						100	62,0	69,4	46,7	21	5	13,3	147,5	—	160,8	2,38	67,6	15					1,98	134,0	1980	32,6	31,4	
15	2B1 h 2	„	X § 1	Hartmann	1909/13	100	62,2	70,1	46,7	21	5	13,42	158,24	47,1	171,66	2,84	60,4	12	2 × 510	630	Heusinger	—	1,50	90,6	1980	26,4	30,9	
16	2C h 4	„	XII §	Hartmann	1906	100	66,3	73,3	49,8	21	7	13,03	133,10	43,8	146,13	2,77	52,8	12	4 × 430	630	Heusinger	—	2,50	132,0	1885	25,0	49,0	
17	2C h 4v	„	XII § §	Hartmann	1908/13	100	70,7	78,3	62,8	31	7	12,84	133,42	41,0	146,23	2,75	53,2	15	2 × 430/680	630	Heusinger	1 : 2,5	3,12	166,0	1905	29,6	51,6	
18	2C h 2	„	XII § 1	Hartmann	1909	100	64,9	72,7	49,8	21	7	13,42	158,24	47,1	171,66	2,84	62,5	12	2 × 610	630	Heusinger	—	2,07	129,0	1885	25,8	47,7	
19	2C h 2	„	XII § 2	Hartmann	1916	80	65,6	73,3	49,8	21	7	13,51	146,13	43,2	159,64	2,83	56,5	13	2 × 550	600	Heusinger	—	1,78	100,0	1590	24,1	47,1	
20	2C1 h 3	„	XVIII §	Hartmann	1917/19	100	84,4	93,5	62,8	31	6	15,61	200,15	72,0	215,76	4,51	47,9	14	3 × 500	630	Heusinger	—	1,72	82,3	1905	24,5	50,7	Knorr-Vorwärmer
21	1D1 h 4v	„	XX § §	Hartmann	1918/23	100	90,3	99,9	62,8	31	6	15,6	211,0	74,0	226,6	4,5	50,3	15	2 × 480/720	630	Heusinger	1 : 2,25	2,28	114,0	1905	25,0	68,6	Knorr-Speisewasser-Vorwärmer

GÜTERZUGLOKOMOTIVEN.

22	C n 2	Sächs. Staatsbahnen	V	Hartmann	1874	45	35,1	39,6	20,7	7	4,5	7,93	104,37	—	112,3	1,41	79,8	10	2 × 457	610	Allan	—	1,78	149,0	1400	23,8	39,6	
23	C n 2v	„	V §	Hartmann	1895	45	37,5	42,0	22,9	7,5	4	8,21	106,85	—	115,06	1,41	81,6	12	480/700	610	Allan	1 : 2,12	2,04	166,0	1400	25,4	42,0	Kessel später wieder geändert auf 123 m <sup>2</sup> Heizfläche
24	C n 2v	„	V §	Hartmann	1900/01	45	39,0	43,7	25,6	9	4	8,22	103,15	—	111,37	1,41	78,9	12	500/700	610	Allan	1 : 1,96	2,11	166,0	1400	24,4	43,7	
25	BB n 4v	„	I §	Hartmann	1898/03	45	55,0	60,0	33,5	12	6	10,65	130,41	—	141,06	2,08	67,8	12	2 × 420/650	600	Heusinger	1 : 2,4	2,81	191,0	1240	33,5	60,0	Bauart: Mallet
26	1D t 2v	„	IX §	Hartmann	1902/06	50	64,8	72,0	25,6	9	4	12,08	168,4	(16,4)	180,48	3,17	56,9	14	530/770	630	Heusinger	1 : 2,11	1,63	92,5	1240	24,7	62,4	Rost 50% größer für Braunkohle
27	1D n 2v	„	IX §	Krauß	1919	60	59,9	66,6	32,5	12	6	14,89	112,99	—	127,88	3,91	35,3	13	540/800	632	Heusinger	1 : 2,19	2,48	81,4	1300	28,4	54,8	

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm;  $G_R$  = Reibungsgewicht in t.

VI. SACHSEN.

Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Grunddaten						Kessel							Triebwerk							Bemerkungen		
						Größte Geschwindigkeit	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht des Tenders	Vorräte		Heizflächen			Verdampfungs-Heizfläche gesamt	Rostfläche	Heizfläche : Rostfläche	Kessel-Druck	Zahl und Durchmesser der Zylinder	Kolbenhub	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven : Zylinder-Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis : Zylinderinhalt : Heizfläche V : Hv	Verhältnis : Zylinderinhalt : Rostfläche V : R	Treibrad-durchmesser		Zugkraftkennziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = $\frac{2 \cdot \text{Dem} \cdot \text{GRt}}{i \cdot d^2 \text{cm} \cdot \text{Sem}}$ (Erklärung s. Fußnote *)	Reibungsgewicht
										Wasser	Kohle	Hb	HR	HU														
<b>GÜTERZUGLOKOMOTIVEN (Fortsetzung).</b>																												
28	1D h2v	Sächs. Staatsbahnen	IX § 8	Hartmann	1907	50	64,3	72,0	32,5	12	6	12,15	142,65	42,2	154,8	3,17	48,8	15	530/770	630	Heusinger	1 : 2,11	1,89	92,5	1240	24,7	60,8	teilweise Verbinderdampf-trockner, sonst Schmidtscher Rauchrohrüberhitzer
29	E n2v	"	XI § 8	Hartmann	1909	45	62,3	70,5	31,9	12	6	13,23	187,37	(20,0)	200,6	3,29	60,8	13	590/860	630	Heusinger	1 : 2,12	1,83	111	1240	26,6	70,5	Verbinderdampf-trockner (20 m <sup>2</sup> )
30	E h2v	"	XI § 8	Hartmann	1905/15	45	62,5	70,4	30,2	12	5	13,09	147,61	44,0	165,58	3,29	50,4	13	590/680	630	Heusinger	1 : 1,33	2,76	139	1240	33,3	70,4	Rauchkammerüberhitzer
31	E h2v	"	XI § 8	Hartmann	1915	45	66,4	74,5	33,5	13	6	13,2	151,15	98,91	164,35	3,29	50,0	13	590/860	630	Heusinger	1 : 2,12	2,21	111	1261	24,6	74,5	Rauchkammerüberhitzer
32	E h2v	"	XI § 8	Hartmann	1916	45	63,86	71,92	31,9	12	6	13,28	156,44	49,0	169,72	3,31	51,2	13	590/860	630	Heusinger	1 : 2,12	2,16	110,6	1261	25,5	71,92	Rauchrohrüberhitzer
33	E h2	"	XI §	Hartmann	1905	45	61,8	69,6	30,2	12	5	13,09	147,61	44,0	165,58	3,29	50,3	12	2 × 620	630	Heusinger	—	2,28	115	1240	28,3	69,6	Rauchkammerüberhitzer
34	1E h3	"	XIII §	Hartmann	1917	60	90,8	101,1	62,8	31	7	18,82	191,69	81,26	210,51	3,31	63,7	14	3 × 560	660	Heusinger	—	2,31	147	1400	25,7	85,5	später Abdampfspeisewasser-vorwärmer Knorr
35	1E h3	"	XIII	Hartmann	1919	65	86,8	96,55	62,8	31	7	14,65	177,48	68,0	192,13	3,91	49,2	14	3 × 570	660	Heusinger	—	2,63	129	1400	27,7	82,9	
<b>TENDERLOKOMOTIVEN.</b>																												
36	B n2	Sächs. Staatsbahnen	VII T	Karlsruhe	1873	40	22,80	26,70	—	2,0	0,6	4,70	44,10	—	48,8	0,78	62,7	10	2 × 279	533	Stephenson	—	1,34	83,7	1111	14,0	26,70	
	B n2	"		Schichau	1873/74	45	23,95	28,50	—	2,67	0,9	4,39	52,90	—	57,29	0,99	57,8	10	2 × 340	575	Allan	—	1,82	105	1359	17,2	28,5	
	B n2	"		Wöhlert	1874	45	22,0	27,3	—	3,5	1,3	5,69	60,54	—	66,23	0,97	68,2	10	2 × 355	530	Allan	—	1,58	108	1242	19,7	27,3	
	B n2	"		Hanomag	1884	45	17,35	21,65	—	2,16	1,05	3,42	36,81	—	40,23	0,82	49,1	12	2 × 270	550	Allan	—	1,58	77,5	1080	17,1	21,65	
37	B n2v	"	VII TO § (XVI T)	Hartmann	1885—87	30	14,5	19,2	—	2,2	0,85	2,19	24,32	—	26,51	0,44	60,2	10-12	270/415	400	Allan	1 : 2,36	2,04	123	1230	14,6	19,2	
38	B n2	"	VII TS (XVI T)	Hartmann	1890	30	17,3	22,4	—	2,2	0,85	3,20	32,49	—	35,69	0,60	59,5	12	2 × 260	400	Allan	—	1,19	70,8	865	14,0	22,4	
39	B1 n2	"	III b T	Hartmann	1875—92	50	31,2	38,7	—	3,6	1,3	6,55	70,02	—	76,57	1,27	60,25	9	2 × 415	559	Allan	—	1,98	119	1390	23,4	29,3	
40	1B1 n2	"	IV T	Hartmann	1897—1909	75	45,8	59,9	—	7,5	2,8	8,1	85,91	—	94,01	1,56	60,2	12	2 × 430	600	Heusinger	—	1,85	112	1570	22,7	30,6	
41	C n2	"	V T	Hartmann	1872	38	31,68	40,63	—	3,5	1,8	6,46	95,39	—	101,85	1,36	74,8	10	2 × 407	610	Allan	—	1,56	117	1390	17,9	40,63	1914—19 in verstärkter Form weiter gebaut
42	C n2	"	V T	Hartmann	1897	38	34,0	43,8	—	3,8	1,75	7,0	74,06	—	81,06	1,30	62,3	12	2 × 400	600	Allan	—	1,86	116	1240	17,7	43,8	
43	C n2	"	V T	Hartmann	1914	50	38,3	48,8	—	4	2	8,58	93,6	—	102,13	1,5	68,0	12	430	600	Allan	—	1,70	116	1260	18,0	48,8	
44	1C1 h2	"	XIV § T	Hartmann	1912	75	61,0	77,6	—	8	2,5	11,76	110,50	36,2	122,26	2,3	53,2	12	2 × 550	600	Heusinger	—	2,33	124	1590	23,9	48,4	
45	BB n4v	"	MIT §	Hartmann	1890	45	40,5	51,10	—	5	2	5,51	80,89	—	86,40	1,37	63,2	12	2 × 300/460	533	Heusinger	1 : 2,36	1,94	122	1100	20,5	51,10	Bauart: Meyer
46	BB n4v	"	IT §	Hartmann	1910	50	49,2	60,2	—	5	1,8	6,78	92,5	—	99,28	1,6	62	13	2 × 360/570	630	Heusinger	1 : 2,5	3,23	201	1260	26,9	60,2	
47	E h2	"	XI § T	Hartmann	1910	40	58,1	74,1	—	7,0	2,5	10,90	113,79	36,7	124,7	2,0	62,3	12	2 × 590	630	Heusinger	—	2,76	172	1240	23,9	74,1	
		"			1913	40	60,4	77,0	—	7,5	2,2	12,14	124,35	41,37	136,43	2,28	60,2	12	2 × 620	630	Heusinger	—	2,79	168	1240	24,8	77,0	
		"			1918	40	61,7	79,4	—	8,5	2,2	12,26	124,29	41,37	136,55	2,3	59,3	12	2 × 620	630	Heusinger	—	2,78	165	1260	24,2	79,4	
48	CC h4v	"	XV § T §	Hartmann	1916	70	74,6	92,2	—	8,5	2,2	11,29	115,91	40,9	127,2	2,5	50,8	15	2 × 440/680	630	Heusinger	1 : 2,38	3,59	183	1400	22,6	92,2	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die mit dem mittleren Druck pm<sub>1</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibrad-durchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

VII. OLDENBURG.

Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						Bemerkungen						
						Größte Geschwindigkeit	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht des Tenders	Vorräte Wasser Kohle	Feuerbüchse	Heizflächen	Überhitzer	Verdampfungsheizfläche gesamt	Rostfläche	Heizfläche: Rostfläche	Kesseldruck	Zahl und Durchmesser der Zylinder	Kolbenhub	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder-raum-Verhältnis	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche	Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche		Treibrad-durchmesser	Zugkraftkennziffer n. Garbe	Reibungsgewicht			
						Vgr	GLI	GLd	GTd	m <sup>3</sup>	t	Hb	HR	HÜ	Hv	R	Hv/R	P	d	S		Vh : Vn	bei Verbund-anordnung Vn : Hv	bei Verbund-anordnung Vn : R	D	$\frac{C_2}{i \cdot d^2 \text{cm} \cdot \text{Sem}}$ 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	GLr	t		
<b>SCHNELLZUGLOKOMOTIVEN.</b>																														
1	2B n2v	Oldenb. Staatsbahnen	S 3	Hanomag	1903	95	46,8	52,2	47,6	20,0	5	8,98	110,37	—	119,35	2,27	52,6	12	460/680	600	Heusinger	1 : 2,19	1,83	96,0	1980	23,2	30,2			
2	2B n2v	„	S 5 <sup>2</sup>	Hanomag	1909—13	100	48,1	53,4	47,6	20,0	5	10,34	130,43	—	140,77	2,27	62,0	12	475/700	600	Lentz-Ventil	1 : 2,17	1,64	102,0	1980	23,2	32,0			
3	1C1 h2	„	S 10 old.	Hanomag	1916	100	68,9	73,9	47,6	20,0	5	11,75	134,13	41,2	145,88	3,00	48,5	14	2 × 580	630	Heusinger	—	2,28	111,0	1980	23,5	45,4	Vorwärmer		
<b>PERSONENZUGLOKOMOTIVEN.</b>																														
4	B n2	Oldenb. Staatsbahnen	—	Entwurf Krauß, Hartmann (Chemnitz), Wöhlert (Berlin), Hohenzollern (Düsseld.)	1866—93	60 75	19,5	22,5 (27/28)	—	5,5	—	6,3	80,7	—	87,0	1,0	87,0	10	2 × 360	560	Allan	—	1,31	114,0	1520	21,2	22,5			
5	B n2v	„	—	Hanomag	1894—95	75	24,5	28,0	—	8,5 10,0	—	5,8	76,3	—	82,1	1,14	72,0	12	400/570	560	Allan mit Schlitz-aufhängung	1 : 2,02	1,74	125,0	1540	21,1	28,0			
6	2B n2	„	old. P4 <sup>1</sup>	Hanomag	1896—1902	90	40,0	45,2	31,5	12,0	4	8,72	110,75	—	119,47	1,92	62,3	12	2 × 460	600	Heusinger	—	1,67	104,0	1750	26,4	27,4	ab 1907 Verbinderdampftrockner Ranafier		
7	2B n2v	„	old. P4 <sup>2</sup>	Hanomag	1907—09	90 —	46,7 48,4	52,2 53,9	47,6	20,0	5	8,98	110,37	—	119,35	2,27	52,6	12	460/680	600	Heusinger, außen Lentz-Ventil	1 : 2,18	1,83	96,0	1750	26,2 25,98	30,2 30,5	Verbindungs-dampftrockner Ranafier		
8	2C h2	„	P 8	Hanomag	1906	100	70,7	78,2	66	21,5 31,7	7	14,58	127,72	58,9	142,3	2,64	54,0	12	2 × 575	630	Heusinger	—	2,28	123,0	1750	23,1	51,6			
<b>GÜTERZUGLOKOMOTIVEN.</b>																														
9	C n2v	Oldenb. Staatsbahnen	G 4 <sup>2</sup> old.	Hanomag	1895	45	34,6	40,2	31,5	12,0	4	7,67	106,79	—	117,46	1,53	76,8	12	460/650	630	Allan	1 : 2	1,78	137,0	1340	24,6	40,2	ab 1907, Verbinderdampftrockner (12—14 m <sup>2</sup> )		
10	D n2v	„	G 9 old.	Hanomag	1912—15	45, als HDL 50	51,6	58,6	—	16,0	3	9,7	170,4	—	180,1	2,23	80,7	12	500/750	660	Lentz-Ventil, Heusinger	1 : 2,25	1,61	130,0	1350	23,5	58,6	1925 in Heißdampf umgebaut		
11	1D h2	„	G 8 <sup>2</sup> pr.	Hanomag	1921	65	76,2	83,6	45,5	16,5	7	11,84	154,9	53,27	166,75	3,4	49,0	14	2 × 630	660	Lentz-Ventil, Heusinger	—	2,46	121,0	1400	26,7	69,9			
<b>TENDERLOKOMOTIVEN.</b>																														
12	B n2	Oldenb. Staatsbahnen	—	Hauptwerkstatt Oldenburg, Krauß & Co. (München), Wöhlert (Berlin), Hohenzollern (Düsseldorf)	1870—91	40 45	11,25 14,6	17,2 19,4	—	1,86 2,25	0,9	—	—	—	37,0 36,0	0,59	62,7 61,0	10 12	2 × 250 2 × 255	500	Gooch, später Allan	—	1,32 1,42	83,0 87,0	1020 1130	17,7 14,8	17,2 19,4			
13	1A n2	„	—	Hohenzollern (Düsseldorf)	1885—91	60	12,7	17,6	—	2,3	0,9	—	—	—	28,2	0,52	54,2	12	2 × 220	440	Allan	—	1,18	64,0	1210	19,1	9,2			
14	B n2	„	T 3 old.	Hanomag	1896—1913	50	21,0	28,0	—	3,5	0,85	4,80	53,9	—	58,7	1,01	58,1	12	2 × 324	550	Allan	—	1,55	90,0	1100	18,8	28,0			
15	C n2	„	T 3 old.	Hanomag	1898—1909	45—50	24,7	33,0	—	4,0	0,9	5,00	54,1	—	59,1	1,35 I. Ausf. 1,0 II. Ausf.	43,7 59,1	12	2 × 340	550	Allan	—	1,69	74,0 I. Ausf. 100,0 II. Ausf.	1100	17,5	33,0			
16	1B1 n2	„	T 5 <sup>1</sup> old.	Hanomag	1907—09 1911—21	75	42,0 43,2	53,6 54,8	—	5,5	1,6	8,06	92,62	—	100,68	1,6	62,9	12	2 × 430	600	Heusinger	—	1,73	109,0	1600	23,1 22,6	30,0 30,6			
17	D n2	„	T 13 pr.	Hanomag	1910—19	45	46	59,9	—	7,0	2,5	8,7	107,70	—	116,20	1,76	66,0	12	2 × 500	600	Heusinger	—	2,02	13,4	1250	20,0	59,9			
18	D h2	„	T 13 H old.	Hanomag	1921	45	53,2	65,4	—	7,0	2,5	8,50	84,01	49,3	92,51	1,73	53,5	12	2 × 530	600	Lentz-Ventil, Heusinger	—	2,86	153,0	1250	20,6	65,4	1 Kolbenspeisepumpe mit Abdampf-Speisewasservorwärmer Knorr		

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

# VIII. REICHSEISENBAHNEN ELSASS-LOTHRINGEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel							Triebwerk							29						
						7	8	9	10	11		12		13			14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	24	25	26	27	28
										Vorräte		Heizflächen		Verdampfungs-Heizfläche	Rostfläche	Heizfläche																
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit	Leer-gewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienst-gewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienst-gewicht des Tenders	Vorräte	Wasser	Kohle	Feuer-büchse	Rohre	Über-hitzer	Verdampfungs-Heizfläche gesamt	Rost-fläche	Heiz-fläche: Rost-fläche	Kessel-druck	Zahl und Durchmesser der Zylinder	Kolben-hub	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder-Verhältnis	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche	Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche	Treibrad-durchmesser	Zugkraftkennziffer n. Garbe	Reibungs-gewicht				
						Vgr	GLI	GLd	GTd	m <sup>3</sup>	t	Hb	HR	HÜ	Hv	R	Hv	P	d	S		Vh : Vn	Vn : Hv	Vn : R	D	$C_2 = \frac{i \cdot d^2 \cdot \text{cm} \cdot \text{Sem}}{2 \cdot \text{Dem} \cdot \text{GRt}}$ (Erklärung s. Fußnote *)	GLr					

## SCHNELLZUG- UND PERSONENZUGLOKOMOTIVEN.

1	B1 n2	Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	P1 (B1)	Dr. Strousberg (später Hanomag)	1870	60	29,1	31,9	26,1	10	3,5	8,14	79,59	—	87,68	1,28	68,3	8,5	2 × 418	602	Allan	—	1,88	129	1412	29,3	25,4	
2	B1 n2	"	P1 (B2 u. B4)	"	1872—73	60	28,4	31,7	22,8	10	3,5	8,14	79,59	—	87,68	1,28	68,3	8,5	2 × 418	602	Allan	—	1,88	129	1412	29,5	25,2	
3	B1 n2	"	P1 (B3)	Kitson & Co. in Leeds (England)	1874	60	31,1	34,2	27,9	9,5	3,5	6,86	78,84	—	85,70	1,57	54,6	9	2 × 418	602	Allan	—	1,93	105	1430	27,9	26,4	
4	1B n2	"	P2 (A2)	Dr. Strousberg (Hanomag)	1870	85	31,5	34,9	23,2	8,3	4,0	7,18	74,56	—	81,74	1,3	62,8	8,5	2 × 405	562	Allan	—	1,76	111	1726	22,7	23,4	
5	1B n2	"	P2 (A3)	Sigl in Wiener-Neustadt	1871	70	30,6	34,2	25,5	8,5	4,0	7,3	109,7	—	117,0	1,41	83,1	8	2 × 411	632	Stephenson	—	1,44	119	1580	27,6	24,4	Für Alföld-Fiumer Eisenbahn gebaut. Außenrahmen, Hall-sche Kurbel
6	1B n2	"	P2 (A5, A6)	André Köchlin, Mülhausen-Grafenstaden	1872	85	35,1 34,8	39,2 38,0	26,0 25,9	9,2	4,0	6,7	83,9	—	90,6	1,62	55,9	9	2 × 432	559	Allan	—	1,81	101	1720	22,3 23,4	27,1 25,9	
7	1B n2	"	P2 (A7)	Elsässische Masch.-Fabr. Mülhausen	1873	85	35,5 35,6	37,7 38,7	28,0	9,5	4,0	6,60 5,72	89,49 91,04	—	96,09 96,76	1,46 1,46	65,8 66,1	9 10	2 × 430	576	Allan	—	1,74 1,73	114	1752	24,7 23,8	24,5 25,4	Ersatzkessel 1903
8	1B n2	"	P2 (A8, A9)	Kitson, Leeds, England Maschinenfabr. EBlingen	1874	85	35,3 35,1	38,4 38,7	28,5 27,6	9,5	4,0	5,72 6,09	91,04 96,75	—	96,76 102,66	1,46 1,46	66,1	10	2 × 430	576	Allan	—	1,73 1,62	114 116	1752	24,7 23,8	24,5 25,4	Ersatzkessel 1902
9	2B n2v	"	P3 (A10)	Maschinenb.-Ges. Grafenstaden	1892	90	42,9	49,3	28,6	10,5	4,0	8,49	105,11	—	113,60	2,06	55,1	12	430/640	580	Heusinger	1 : 2,22	1,64	90,5	1850	23,2	27,4	
10	2B n2	"	P3 (A11)	"	1894	90	44,0	47,8	36,8	15,0	5,0	10,47	114,53	—	125,0	2,06	60,8	12	2 × 465	620	Allan	—	1,68	102	1850	25,9	28,0	
11	2B n2v	"	P1 (A12)	Henschel & Sohn	1895	90	44,5	50,6	36,6	15,0	5,0	8,63	110,61	—	119,24	2,06	57,8	12	465/700	620	Heusinger	1 : 2,26	2,00	116	1850	29,3	28,0	
12	2B n2v	"	P1 (A13)	Grafenstaden	1897	90	47,0	54,0	36,0	15,0	5,0	8,63	110,61	—	119,24	2,06	57,8	12	485/730	620	Heusinger	1 : 2,26	2,18	126	1850	31,9	28,0	Größere Zylinderabmessungen, sonst wie A 12
13	2B n2v	"	S3 (A15, A16)	Grafenstaden, Egestorf, Schwarzkopff	1900—01	100	45,4 45,8	50,5 50,5	36,6 42,9	15,0 16,0	5,0 5,0	8,98 9,01	109,00 109,00	—	117,98 118,02	2,27 2,30	52,0 51,3	12	460/680	600 600	Heusinger	1 : 2,18	1,84	95,7 94,0	1980	23,0	30,4	Weitere Erbauer: Union Königsberg, Henschel Kassel, Vulkan Stettin, Borsig Berlin
14	2B n2 (2B h2)	"	S3 (A16)	Borsig, Berlin	1901	100	49,1	53,1	42,9	16,0	5,0	10,46	94,90	(30,0)	105,36	2,27	46,4	12	2 × 520	600	Heusinger	—	2,41	112	1980	26,6	31,8	Dieselbe Lokomotive auch mit Rauchkammerüberhitzer
15	2B n4v	"	S5 (A18)	Grafenstaden	1902 bis 1904/13	100	51,4	55,6	46,0	18,0	5,0	11,35 11,35	158,50 110,61	—	169,85 121,96	2,28 2,28	74,8 53,5	15	2 × 340 2 × 530	640	Heusinger	1 : 2,43	1,66	123	1980	25,7	33,0	Serveröhren in lothr. R. und glatte Siederöhren
16	2C n4v	"	P5 (A14)	Grafenstaden	1898	90	60,2	65,0	46,0	18,0	6,0	11,4	129,6	—	141,0	2,5	56,3	12	2 × 360/560	650	Heusinger	1 : 2,42	2,27	128	1750	27,7	42,0	Anfahrventil, Bauart: de Glehn
17	2C n4v	"	P7 (A17)	Grafenstaden	1902—03	100	60,4	65,6	48,0	20,0	5,0	14,75	194,25	—	209,0	2,75	76,0	16	2 × 340/560	640	Heusinger	1 : 2,71	1,51	115	1850	23,8	45,6	Serveröhren
18	2C n4v	"	S 5, später S9	Grafenstaden, später Henschel & Sohn	1906—09	100	61,9	67,1	43,5	20,0	5,0	14,50	194,25	—	208,75	2,75	76,0	16	2 × 340/560	640	Heusinger	1 : 2,71	1,51	114	1980	21,9	46,3	Serveröhren glatte Siederöhren
19	2C1 h4v	"	S 6, später S12	Grafenstaden	1908—09	100	75,4	82,2	47,5	21,0	6,0	17,38	182,83	38,5	200,21	3,22	62,2	15	2 × 380/600	660	Heusinger	1 : 2,5	1,86	116	2040	24,1	48,0	de Glehn-Triebwerk
20	2C n4v	"	S10 <sup>1</sup> (preuß.)	Henschel & Sohn	1913	110	76,2	82,5	49,4	21,5	7,0	16,4	147,09	58,51	163,49	2,95	55,4	15	2 × 400/610	660	Heusinger	1 : 2,32	2,36	130	1980	24,3	51,1	Drehgestellbremse später Vorwärmer

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

$i$  = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder;  $d$  = Zylinderdurchmesser in cm;  $S$  = Hub in cm;  $D$  = Treibraddurchmesser in cm;  $GR$  = Reibungsgewicht in t.



VIII. REICHSEISENBAHNEN ELSASS-LOTHRINGEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29				
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24		25	26	27	28
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer														
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwin- digkeit Vgr km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienst- gewicht des Tenders Gtd t	Wasser m³	Kohle t	Hb m²	HR m²	HÜ m²	Hv m²	R m²	Hv R	P kg/cm²	Zahl und Durch- messer der Zylinder d mm	Kolben- hub S mm	Art der Steuerung	Bei Ver- bundloko- motiven: Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d²cm · Scm 2 · Dcm · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm²/t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen

GÜTERZUGLOKOMOTIVEN.

21	C n 2	Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	G 1 (C 2, C 3)	Sigl, Wiener-Neustadt	1871	40	34,5 34,0	39,0 38,9	29,4 30,1	11,5 10,0	5,0 4,5	7,7 7,0	109,6 107,9	—	117,3 114,9	1,63 1,45	72,2 79,3	8,5 ab 1889 10	2 × 460 2 × 435	632	Stephenson	—	1,79 1,63	129 129	1180 1185	28,3 25,9	39,0 38,9	Ersatzkessel 1885—1894
22	C n 2	"	G 2 (C 4)	Strousberg, Egestorff	1871	45	30,9	34,3	26,2	10,0	4,0	8,69	96,86	—	105,55	1,51	70,0	8,5	2 × 445	628	Allan	—	1,85	129	1255	28,9	34,3	
23	C n 2	"	G 2 (C 5)	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden	1870	45	32,2	36,3	23,9	8,0	4,0	9,49	106,42	—	115,91	1,34	86,6	9	2 × 450	650	Stephenson	—	1,78	154	1310	27,6	36,3	Fahrgestell noch ohne Bremse — Tenderhandbremse
24	C n 2	"	G 2 (C 6)	Schwartzkopff, Berlin	1871	45	31,3	36,0	25,1	9,4	4,0	7,9	109,8	—	117,7	1,51	78,0	8	2 × 430	610	Allan	—	1,50	117	1300	24,1	36,0	
25	C n 2	"	G 2 (C 7)	Wöhlert, Berlin	1872	45	35,2	39,6	25,6	9,0	4,5	7,9	111,88	—	119,78	1,46	82,0	10	2 × 471	610	Stephenson	—	1,77	145	1293	26,4	39,6	Ersatzkessel 1900
26	C n 2	"	G 2 (C 8, C 9)	Maschinenbau-Ges. Karlsruhe/Schwartzkopff	1872	45	34,3 34,8	37,7 39,0	26,1 26,6	9,5 4,5	4,0	7,45 8,23	120,80 124,88	—	128,25 133,11	1,33 1,45	96,4 91,8	8 8,5	2 × 457 2 × 471	635 610	Stephenson	—	1,62 1,60	156 146	1248 1295	28,2 26,7	37,7 39,0	
27	C n 2	"	G 2 (C 10)	Vulkan, Stettin	1872	45	35,4	40,7	26,7	9,1	5,0	7,9	111,88	—	119,78	1,46	82,1	10	2 × 471	610	Stephenson	—	1,78	147	1301	25,6	40,7	Ersatzkessel 1899
28	C n 2	"	G 2 (C 11)	Egestorff, Strousberg	1873/74	45	34,1	38,5	27,4	9,5	4,5	7,52	116,92	—	124,44	1,54	80,8	9	2 × 471	610	Stephenson	—	1,7	137,5	1301	26,9	38,5	
29	C n 2	"	G 2 (C 12)	Grafenstaden	1873	45	35,6	40,2	27,8	9,5	5,0	7,52	116,92	—	124,44	1,54	80,8	9	2 × 471	610	Stephenson	—	1,7	137,5	1301	25,9	40,2	nach gleichen Zeichnungen
30	C n 2	"	G 2 (C 13)	Maschinenbau-Ges. Karlsruhe	1873	45	34,0	39,2	28,1	9,5	5,0	7,52	116,92	—	124,44	1,54	80,8	9	2 × 471	610	Stephenson	—	1,7	137,5	1301	26,5	39,2	
31	C n 2	"	G 1 (C 14)	Wiener Lok.-Fabr. A.G., Floridsdorf-Wien	1872	40	35,7	39,2	26,3	10,0	5,0	8,44	114,60	—	123,04	1,8	68,4	10	2 × 445	632	Allan	—	1,60	109	1185	26,8	39,2	Ersatzkessel 1889/90—93
32	C n 2	"	G 1 (C 15)	Sigl, Wiener-Neustadt	1873	40	33,3 36,2	38,1 39,4	29,8	11,5	5,0	7,01 7,70	107,70 109,66	—	114,71 117,36	1,65	69,4 71,2	8,5 10	2 × 460	632	Stephenson	—	1,83 1,79	127	1180	29,7 28,7	38,1 39,4	Ersatzkessel
33	C n 2	"	G 2 (C 17)	Gebr. Carels in Genf	1872	45	34,3 36,0	38,9 40,2	27,8	10,0	4,5	7,65 7,28	123,33 116,40	—	130,98 123,68	1,28 1,38	102,4 89,5	9 10	2 × 457	686	Stephenson	—	1,71 1,82	175 162	1290	28,4 27,5	38,9 40,2	Ersatzkessel 1888
34	C n 2	"	G 2 (C 18)	Maffei, München	1872	45	34,1	37,2	28,6	9,0	5,0	—	—	—	139,5	1,69	82,5	8	2 × 483	610	Allan	—	1,60	132	1236	31,0	37,2	Außenrahmen, Hallsche Kurbeln
35	C n 2	"	G 2 (C 19)	Henschel & Sohn	1874	45	35,9	39,3	27,0	9,5	4,5	7,52 7,62	116,92 118,25	—	124,44 125,87	1,54 1,52	80,8 82,8	9 10	2 × 471	610	Stephenson	—	1,7 1,69	137,5 140	1301	26,4	39,3	Ersatzkessel 1906
36	C n 2	"	G 2 (C 20)	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden	1874	45	35,7	38,4	27,2	9,5	4,5	7,52	116,92	—	124,44	1,54	80,8	9	2 × 471	610	Stephenson	—	1,7	137,5	1301	27,0	38,4	
37	C n 2	"	G 3 (C 21)	Eßlingen	1882	45	35,8	39,1	28,6	10,5	4,5	7,75	117,04	—	124,79	1,53	81,6	10	2 × 450	630	Allan	—	1,6	130	1330	25,1	39,1	
38	C n 2	"	G 3 (C 23)	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden	1885	45	34,4	38,5	28,3	10,5	5,0	7,75	117,04	—	124,79	1,53	81,6	10	2 × 450	630	Allan	—	1,6	130	1330	25,1	38,5	
39	C n 2	"	G 3 (C 24)	"	1892	45	34,4	39,7	28,8	10,5	5,0	7,9	117,79	—	125,69	1,53	82,2	10	2 × 450	630	Allan	—	1,59	131	1330	24,8	39,7	
40	C n 2 v	"	G 4 (C 25)	"	1895	45	36,8	41,1	32,8	12,0	5,0	7,61	116,35	—	123,96	1,54	80,7	12	480/720	630	Heusinger	1 : 2,25	2,06	166	1330	29,8	41,1	
41	C n 2 v	"	G 4 (C 26/27)	Henschel & Sohn	1896/98	45	37,1	41,7	33,0	12,0	5,0	7,61	116,35	—	123,96	1,59	78,1	12	480/720	630	Heusinger	1 : 2,25	2,06	161	1330	29,4	41,7	
42	C n 2 v	"	G 4 (C 28)	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden	1899/1900	45	35,7	40,3	32,6	12,0	5,0	7,75	107,6	—	115,35	1,53	75,5	12	460/650	630	Allan	1 : 2	2,09	137	1330	24,6	40,3	
43	C n 2 v	"	G 5 (C 29)	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden, Borsig, Hanomag, Henschel & Sohn	1900/01	65	45,0	50,0	32,8	12,0	5,0	10,85	130,59	—	141,44	2,3	61,5	12	480/680	630	Allan	1 : 2,01	1,61	99,3	1350	26,6	40,5	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>1</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

VIII. REICHSEISENBAHNEN ELSASS-LOTHRINGEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29				
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24		25	26	27	28
										Wasser	Kohle	Feuerb- büchse	Rohre	Über- hitzer														
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwin- digkeit Vgr km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienst- gewicht des Tenders GRd t	Wasser	Kohle	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HU m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv R	P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durch- messer der Zylinder d mm	Kolben- hub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlo- motiven: Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe $C_2 = \frac{i \cdot d^2 \text{cm} \cdot S \text{cm}}{2 \cdot D \text{cm} \cdot G_R \text{t}}$ (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen

GÜTERZUGLOKOMOTIVEN (Fortsetzung).

44	C n 2v	Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	G 4 (C 30)	Lokomotivfabrik Hohenzollern, Hanomag, Grafenstaden	1900/04	45	35,7	40,3	32,7	12	5,0	7,75 7,78	107,6 108,22	—	115,35 116,0	1,53	75,5 75,9	12	460/650	630	Allan	1:2	1,82 1,81	137	1348	24,6	40,3	
45	1C n 2v	„	G 5 (C 31)	Schwartzkopff, Schichau, Elbing	1901	65	45,0	50,0	32,8	12	5,0	10,85	130,59	—	141,44	2,3	61,5	12	480/680	630	Allan	1:2,01	1,61	99,3	1350	26,6	40,5	
46	1C n 2v	„	G 5 (C 32)	Schwartzkopff, Hartmann, Chemnitz, Grafenstad., Henschel	1904—06	65	47,4	50,1	45,6	16	5,0	11,26 11,22 11,38	129,83 125,19 122,87	—	141,09 136,41 134,25	2,3	61,4 59,3 58,4	12	480/680	630	Allan	1:2,01	1,62 1,67 1,7	99,3	1350	26,6	40,4	
47	1E n 4v	„	G 11 (C 33)	Grafenstaden	1905—10	60	67,4	75,8	45,2	18	5,0	15,06	235,46	—	250,52	2,77	90,4	15	2 × 390/ 600	650	Heusinger, Stephenson	1:2,36	1,47	133	1350	26,0	66,8	de Glehn-Triebwerk Serveröhren
48	1C n 2v	„	G 5 <sup>a</sup>	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden	1912	65	49,5	55,6	43,4 +2t	16	7,0	10,78	125,01	—	135,79	2,28	59,6	12	500/750	630	Heusinger	1:2,25	2,04	121	1350	29,8	43,9	
49	E h 2	„	G 10	Henschel & Sohn, Grafenstaden, Borsig	1910—12	60	61,5	69,0	43,4	12	5,0	14,64	136,44	48,7	151,08	2,6	58,1	12	2 × 630	660	Heusinger	—	2,72	158	1400	27,1	69,0	
50	D h 2	„	G 8 <sup>1</sup>	Henschel & Sohn, Grafenstaden	1913—17	55	61,8	67,9	44,8	16,5	7,0	13,88	130,53	51,88	144,42	2,63	55	14	2 × 600	660	Heusinger	—	2,58	142	1350	25,9	67,9	Vorwärmer; 1915/16 mit eiserner Feuerbüchse
51	1E h 3	„	G 12 <sup>1</sup>	Henschel & Sohn	1915/16	60	89,8	98,7	50,7	21,5	7,0	18,71	195,23	78,48	213,94	3,28	65,3	14	3 × 560	660	Heusinger	—	2,27	148	1400	26,1	84,9	eiserne Feuerbüchse
52	1E h 3	„	G 12	Henschel & Sohn	1917—18	65	85,6	93,1	46,6	20	6,0	14,19	180,77	68,42	194,96	3,9	50	14	3 × 570	660	Heusinger	—	2,59	130	1400	28,7	80,0	

TENDERLOKOMOTIVEN.

53	C n 2	Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	T 3 (D 1)	Société général in Tübingen	1871	45	32,9	40,4	—	3,5	1,2	6,49	89,67	—	96,16	1,57	61,2	9	2 × 450	600	Heusinger	—	1,98	121	1400	21,4	40,4	
54	C n 2	„	T 3 (D 2)	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden	1870	50	28,6	35,3	—	3,38	1,2	—	—	—	82,23	1,7	48,3	8	2 × 360	560	Heusinger	—	1,38	67	1310	15,7	35,3	
55	1B n 2	„	T 2 (D 4/D 6)	Maschinenbau-Ges. Karlsruhe	1874	45	29,9 30,8	35,8 36,5	—	3,5	1,2	6,15	65,89	—	72,04	1,18	61,1	9	2 × 380	510	Stephenson	—	1,60	98	1060	25,8 25,5	26,9 27,2	Bisselachse
56	B 1 n 2	„	T 4 (D 5)	Schwartzkopff	1872/73	70	30,9	35,8	—	3,8	1,2	6,20	67,90	—	74,10	1,25	59,3	12	2 × 419	559	Allan	—	2,08	123	1372	26,25	27,2	
57	C n 2	„	T 2 (D 7)	Vulkan, Stettin	1876	36	25,0 31,1	33,5 35,5	—	4,5 5,0	1,6 1,0	4,79	50,26	—	55,05	0,79	70	10	2 × 320	450	Allan	—	1,30	91,6	1000	12,98	35,5	mit Sondertriebwerk auf Schiffsbrücken verwendet (Zwischenwelle)
58	B n 2	„	T 1 (D 8)	Grafenstaden	1879	40	21,5	27,0	—	2,85	1,0	4,5	43,1	—	47,65	1,01	47,2	10	2 × 320	540	Allan	—	1,82	85,7	1130	18,1	27,0	
59	B n 2	„	T 1 (D 9)	Grafenstaden	1880	40	21,6	27,2	—	2,85	1,0	4,5	54,02	—	58,59	1,01	58	11	2 × 335	540	Allan	—	1,63	94,2	1130	19,7	27,2	halb selbsttätige Rostbeschickung
60	B n 2	„	T 1 (D 10)	Grafenstaden	1880	40	16,1	20,0	—	2,06	0,75	2,96	30,14	—	33,1	0,72	46	11	2 × 275	450	Allan	—	1,61	74	1020	16,65	20,0	
61	C n 2	„	T 3 (D 11)	Grafenstaden	1880	40	24,3	30,4	—	3,4	1,0	4,57	54,02	—	58,59	1,01	58	11	2 × 350	540	Allan	—	1,77	102,5	1120	19,4	30,4	
62	B n 2	„	T 1 (D 12)	Henschel & Sohn	1880	40	14,5	19,2	—	2,3	0,75	3,33	32,18	—	35,51	0,74	48,0	11	2 × 275	450	Allan	—	1,50	72	1020	17,3	19,2	
63	B n 2	„	T 1 (D 13)	Henschel & Sohn	1881	40	15,2	19,6	—	2,3	0,75	3,39	32,19	—	35,58	0,74	48,1	11	2 × 275	450	Allan	—	1,50	72	1020	17,0	19,6	
64	B n 2	„	T 1 (D 14)	Henschel & Sohn	1881	40	12,9	16,4	—	2,0	0,75	2,68	22,61	—	25,29	0,6	42,2	11	2 × 240	400	Allan	—	1,43	60,2	1020	13,65	16,4	
65	C n 2	„	T 3 (D 25)	Krauß & Co., München	1881	40	22,1	28,9	—	4,4	1,0	4,43	65,07	—	69,5	1,26	55,1	11	2 × 360	540	Allan	—	1,57	87	1170	20,7	28,9	

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm;  $G_R$  = Reibungsgewicht in t.

VIII. REICHSEISENBAHNEN ELSAß-LOTHRINGEN.

						Grunddaten						Kessel						Triebwerk												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	24	25	26	27		28	29
Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit Vgr km/h	Leergewicht der Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der Lok. ohne Tender GLd t	Dienstgewicht des Tenders GTd t	Vorräte		Heizflächen			Verdampfungs-Heizfläche gesamt Hv m <sup>2</sup>	Rostfläche R m <sup>2</sup>	Heizfläche: Rostfläche Hv/R	Kessel- druck P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolbenhub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder-Verhältnis Vh:Vn	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche V: Hv bei Verbundanordnung Vn: Hv	Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche V: R bei Verbundanordnung Vn: R	Treibrad-durchmesser D mm	Zugkraftkennziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> · cm · GRt 2 · Dcm · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen		
										Wasser m <sup>3</sup>	Kohle t	Feuer- büchse Hb m <sup>2</sup>	Rohre HR m <sup>2</sup>	Über- hitzer HU m <sup>2</sup>																
TENDERLOKOMOTIVEN (Fortsetzung).																														
66	C n 2	Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	T 3 (D 16)	Maschinenfabr. EB-lingen	1882	40	23,4	30,2	—	4,4	1	4,43	65,07	—	69,5	1,26	55,1	11	2 × 360	540	Allan	—	1,57	87	1170	19,8	30,2			
67	1 B n 2	„	T 4 (D 17)	Schichau, Elbing	1882—86	70	21,1	26,3	—	3	1	4,40	50,5	—	54,9	1,17	46,9	11	2 × 320	500	Allan	—	1,46	68,5	1250	23,4	17,5	ohne Dom, Regler in Rauchkammer		
68	1 B n 2	„	T 4 (D 18)	Maffei, München	1883	70	20,6	26,3	—	3	1	4,40	50,5	—	54,9	1,17	46,9	11	2 × 320	500	Allan	—	1,46	68,5	1250	23,5	17,4			
69	C n 2	„	T 3 (D 19)	Maffei, München	1884	40	23,7	30,1	—	4,4	1	4,43	65,07	—	69,5	1,3	54,0	11	2 × 360	540	Allan	—	1,57	84,5	1170	19,8	30,1			
70	1 B n 2	„	T 4 (D 20)	Grafenstaden	1884	70	21,3	27,0	—	3	1	4,18	52,85	—	57,03	1,17	48,1	11	2 × 320	500	Allan	—	1,41	68,5	1250	22,5	18,2			
71	1 B n 2	„	T 4 (D 21/D 23)	Henschel & Sohn	1885—86	70	21,2 21,5	26,4 25,8	—	3	1	4,24 4,24	50,39 50,39	—	54,63 54,63	1,17	46,5	11	2 × 320	500	Allan	—	1,47	68,5	1250	23,8 24,0	17,2 17,1			
72	C n 2	„	T 3 (D 22)	Henschel & Sohn	1886	40	24,2	31,3	—	4,4	1,2	4,38	65,0	—	69,38	1,3	55,3	11	2 × 360	540	Allan	—	1,59	84,5	1170	19,1	31,3			
73	1 B 1 n 2 v	„	T 5 (D 24)	Henschel & Sohn	1887	75	34,5	47,7	—	9	2	5,76	72,9	—	78,7	1,56	56,4	12	375/550 2 × 375	500	Heusinger	1 : 2,15	1,51 1,4	76,0 70,7	1500	20,5 19,1	24,5	Verbundlokomotive Zwillingslokomotive		
74	C n 2	„	T 3 (D 25)	Grafenstaden	1888	40	24,6	30,8	—	4,4	1,2	4,43	65,07	—	69,5	1,3	54,0	11	2 × 360	540	Allan	—	1,57	84,5	1170	19,4	30,8			
75	C n 2	„	T 3 (D 26)	Grafenstaden	1891	40	25,8	35,0	—	4,7	1,5	4,43	65,07	—	69,5	1,3	54,0	11	2 × 370	540	Allan	—	1,67	89,0	1170	18	35,0			
76	C n 2	„	T 3 (D 27)	Grafenstaden	1897	40	26,2	35,4	—	4,7	1,4	4,43	65,07	—	69,5	1,25	56,1	11	2 × 370	540	Allan	—	1,67	92,7	1170	17,8	35,4			
77	1 B n 2	„	T 4 (D 28)	Henschel & Sohn	1899	75	32,7	42,8	—	5	2	5,91	77,27	—	83,18	1,52	54,7	12	2 × 420	600	Allan	—	1,99	109	1580	23,9	28,0			
78	C n 2	„	T 3 (D 29)	Grafenstaden	1899	40	26,2	35,4	—	4,7	1,5	4,43	65,07	—	69,5	1,25	56,1	11	2 × 370	540	Allan	—	1,67	92,7	1170	17,8	35,4			
79	C n 2	„	T 3 (D 30)	Grafenstaden	1900—13	40	26,2	35,4	—	4,7	1,5	4,15	64,99	—	69,14	1,25	55,2	11	2 × 370	540	Allan	—	1,68	92,7	1170	17,8	35,4			
80	1 B 2 n 2	„	T 5 (D 32)	Krauß, München, Grafenstaden	1903—11	90	53,3	70,0	—	9,1	2,77	8,37	96,29	—	104,66	1,96	53,3	12	2 × 450	560	Heusinger	—	1,7	90,5	1640	22,7	30,4			
81	1 C n 2	„	T 9 (D 31)	Henschel & Sohn, Union, Krauß, Humboldt, Grafenstaden	1901 1903—13	65	46,8	60,3	—	7	2	7,76	103,37	—	111,13	1,53	72,7	12	2 × 450	630	Heusinger	—	1,8	130	1350	20,6	45,6			
82	1 C h 2	„	T 12	Grafenstaden	1910	80	52,0	66,3	—	7,4	2,5	9,2	102,6	26,0	111,8	1,7	65,8	12	2 × 540	630	Heusinger	—	2,57	169	1500	24,2	50,8	Rauchrohrüberhitzer		
83	1 C h 2	„	T 12	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden	1913—14	80	53,2	66,7	—	7	2,5	9,18	98,42	33,4	107,60	1,73	62,3	12	2 × 540	630	Heusinger	—	2,68	167	1500	24,2	50,8	Rauchrohrüberhitzer; Bauart: Schmidt		
84	D n 2	„	T 13 pr.	Grafenstaden, Hohenzollern, Hagans	1910	45	46,0	59,9	—	7	2,5	8,70	107,70	—	116,40	1,76	66,2	12	2 × 500	600	Heusinger	—	2,02	133	1250	20,0	59,9			
85	1 D 1 h 2	„	T 14 pr.	Henschel & Sohn, Hanomag, Hohenzollern	1914—18	65	80,4	97,6	—	11	4	13,89	115,12	50,28	129,3	2,56	50,6	12	2 × 600	660	Heusinger	—	2,88	145	1350	27,7	63,4			
86	1 D 1 h 2	„	T 14	Henschel & Sohn	1916	65	73,1	94,4	—	11	4	13,6	119,75	51,43	133,36	2,50	53,4	12	2 × 600	660	Heusinger	—	2,81	149	1350	27,9	63,0			
87	1 D 1 h 2	„	T 14	Hanomag, Hohenzollern	1916—17	65	73,1	94,4	—	11	4	12,93	115,78	47,60	128,7	2,50	51,5	12	2 × 600	660	Heusinger	—	2,91	149	1350	27,9	63,0			
88	E h 2	„	T 16 pr.	Maschinenbau-Ges. Grafenstaden	1913—14	40	60,2	75,6	—	7	2	12,15	124,90	41,4	137,05	2,28	60,2	12	2 × 610	660	Heusinger	—	2,81	169	1350	24,1	75,6			
89	2 C 2 n 4 v	„	T 17 (D 33)	Humboldt, Grafenstaden	1905—13	90	66,4	86,5	—	9,7	5,0	10,6	112,8	—	123,4	1,96	63,0	14	2 × 340/ 530	640	Heusinger	1 : 2,43	2,29	143	1650	25,9	42,0	de Glehn-Triebwerk, Kiprost		
90	2 C 2 h 2	„	T 18 pr.	Vulkan, Stettin	1912	90	83,2	105,0	—	12	4,5	13,04	125,30	49,20	138,34	2,44	56,8	12	2 × 560	630	Heusinger	—	2,24	127	1650	23,4	51,1			

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pmj multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

IX. SCHMALSPURLOKOMOTIVEN.

Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Spurweite mm	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						Bemerkungen				
							Größte Geschwindigkeit Vgr km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienstgewicht des Tenders GTa t	Vorräte		Heizflächen		Verdampfungs-Heizfläche gesamt Hv m²	Rostfläche R m²	Heizfläche : Rostfläche Hv R	Kessel- druck P kg/cm²	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolben- hub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinder- halt: Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinder- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R		Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>g</sub> = i · d²cm · S · cm 2 · Dcm · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm²/t	Reibungs- gewicht GLr t	
											Wasser m³	Kohle t	Feuer- büchse Hb m²	Rohre HR m²															Über- hitzer HÜ m²
<b>PREUSSEN.</b>																													
1	C n 2	Preußisch-hess. Staatsbahn	T 31	—	1881	1000	15	12,4	15,6	—	1,5	0,65	2,635	32,53	—	35,17	0,525	67	12	2 × 265	400	Allan	—	1,25	84,0	945	19,05	15,6	
2	C n 2	„	T 31 <sup>1</sup>	—	1890	1000	25	14,9	19,0	—	1,5	0,65	3,88	47,13	—	50,77	0,94	54	12	2 × 260	400	Allan	—	0,84	45,2	895	15,9	19,0	
3	B n 2 C n 2	„	T 32	—	1889	1000	30	15,5	21,5	—	3,0	1,0	3,09	44,11	—	47,20	0,82	57,6	12	2 × 280	500	Heusinger	—	1,30	75,2	910	20,2	21,5	
4	C n 2	„	T 33	—	1897	1000	30	18,51	24,08	—	3,0	1,0	3,807	47,21	—	51,02	0,86	59,3	12	2 × 350	450	Allan	—	1,69	100,6	875	25,2	24,08	
5	C n 2	„	T 33	—	1897	1000	30	23	29,7	—	3,0	1,0	3,81	47,21 46,32	—	51,02 50,53	0,86 0,90	59,3 56,1	12	2 × 350	450 (400)	Allan	—	1,69 1,67	100,7 96,0	875	21,2 18,9	29,7	
6	C 1 n 2	„	T 34	—	1899	1000	30	23,24	29,67	—	2,10	0,76	3,53	33,15	—	36,68	0,65	56,4	12	2 × 300	400	Heusinger	—	1,54	87,2	800	19,8	22,07	
7	D n 2	„	T 37	Orenstein	1902	785	25	21,6	27,9	—	2,5	1,3	3,71	45,50	—	49,21	1,0	49,2	13	2 × 340	400	Heusinger	—	1,47	172,6	810	20,5	27,9	
8	D h 2	„	T 38	Orenstein	1914	785	25	25,7	32,25	—	3,5	1,5	3,94	32,51	16,76	36,45	1,05	34,7	13	2 × 400	400	Heusinger	—	2,76	100,0	820	24,3	32,25	
9	D n 2	„	T 35	Hagans	1902	1000	30	16,8	21,55	—	3,0	1,0	3,64	47,13	—	50,77	0,94	54,0	12	2 × 320	400	Heusinger	—	1,27	68,6	800	23,9	21,55	
10	E n 2	„	T 36	—	1898	1000	25	23,2	27,2	—	2,5	1,04	4,41	47,20	—	51,60	1,11	46,5	12	2 × 350	400	Heusinger	—	1,49	69,4	810	22,3	27,2	
11	E h 2	„	T 39	Orenstein	1919	785	25	31,3	40,0	—	4,5	1,75	4,92	44,6	21,5	49,52	1,4	35,4	13	2 × 450	450	Heusinger	—	2,89	102,3	820	27,7	40,0	
12	E h 2	„	T 40	Orenstein	1923	1000	30	28,5	37,3	—	5,0	2,5	4,4	31,6	16	36,0	1,01	35,6	12	2 × 400	450	Heusinger	—	3,14	112,8	850	22,7	37,3	
<b>MECKLENBURG.</b>																													
13	C n 2	„	T 7 (meckl.)	—	1910	900	31	13,0	16,2	—	1,7	0,75	2,64	27,41	—	30,05	0,56	53,6	12	2 × 260	400	Stephenson	—	1,42	75,8	830	20,1	16,2	
14	D n 2	„	meckl.	—	1924	900	30	25,45	31,9	—	3,5	1,5	4,87	45,14	—	50,01	1,1	45,5	12	2 × 350	400	Heusinger	—	1,42	38,5	830	18,5	31,9	
<b>BAYERN.</b>																													
15	B n 2	Bayer. Staatsbahn	L 2	Krauβ	1903	1000	30	11,6	15	—	1,4	0,6	2,48	22,92	—	25,4	0,5	50,8	12	2 × 240	400	Stephenson	—	1,43	72,6	855	18,0	15	
16	B h 2	„	Pts 2/2	—	—	—	30	12,3	15,8	—	1,7	0,6	2,69	19,86	6,0	22,55	0,53	42,5	12	2 × 290	400	Heusinger	—	2,35	99,7	800	26,6	15,8	
17	C n 2	„	LE	Krauβ	1885	1000	30	14,7	18,5	—	1,77	0,65	2,6	29,6	—	32,2	0,53	60,8	12	2 × 260	400	Allan	—	1,32	80,2	800	18,3	18,5	
18	C n 2	„	L 1 und Pts 3/3 N	—	1890 1911	1000	30	18 18,9	22,7 23,4	—	2,1 1,9	1,1 3,5	3,7 3,5	40,05	—	43,75 43,64	0,85	51,5 51,3	12	2 × 320	350	Allan	—	1,29	66,3	845	18,7 18,1	22,7 23,4	
19	C h 2	„	Pts 3/3 H	—	1923	1000	30	19,3	24,2	—	2,0	1,2	3,52	31,5	10,14	35,02	0,85	41,2	12	2 × 350	350	Heusinger	—	1,92	85,2	845	21,0	24,2	
20	1 C h 2	„	Gts 3/4	Krauβ	1906	1000	30	23,0	27,7	—	2,5	0,5	4,25	32,4	9,2	36,65	0,79	46,4	12	2 × 380	340	Heusinger	—	2,16	97,8	800	25,8	23,8	für Nebenbahn Neuötting Bhf. — Altötting
21	CC h 4 v	„	Gts 2 × 3/3	Henschel	1920	1000	30	45,3	54	—	4,5	1,5	7,04	75,67	34	82,71	1,85	44,7	14	2 × 400/ 620	450	Heusinger	1 : 2,4	3,28	146,6	900	35,6	54	
22	D n 2	„	Gts 4/4	Krauβ	1909	1000	30	20,7	26,0	—	2,2	1,2	3,64	44,66	—	48,3	0,82	58,9	12	2 × 320	440	Heusinger	—	1,47	86,3	800	21,7	26,0	
<b>BADEN.</b>																													
23	C n 2	Badische Staatsbahn	—	—	1904	1000	30	18,0	23,0	—	2,4	0,95	4,03	43,12	—	47,15	0,77	61,2	12	2 × 320	420	Allan	—	1,43	87,7	900	20,8	23	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>g</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; G<sub>R</sub> = Reibungsgewicht in t.

# IX. SCHMALSPURLOKOMOTIVEN.

Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Spurweite	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						Bemerkungen				
							Größte Geschwindigkeit	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht des Tenders	Vorräte		Heizflächen			Verdampfungs-Heizfläche gesamt	Rostfläche	Heizfläche: Rostfläche	Kessel-Druck	Zahl und Durchmesser der Zylinder	Kolbenhub	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder-Verhältnis	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche		Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche	Treibrad-durchmesser	Zugkraftkennziffer n. Garbe	Reibungsgewicht
											Vgr	Kohle	Feuerbüchse	Rohre	Überhitzer														
mm	km/h	t	t	t	m <sup>3</sup>	t	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	kg/cm <sup>2</sup>	mm	mm				mm	cm <sup>2</sup> /t	t							
<b>WÜRTTEMBERG.</b>																													
24	BB n 4v	Württemb. Staatsbahn	Tssd	—	1899	750	30	21,8	28,7	—	(2,5) 3,0	1,2	4,50	51,88	—	56,38	0,97	58,0	12	2 × 275/ 420	450	Heusinger	1 : 2,33	2,22	128,6	900	30,7	28,7	
25	D n 2	„	Tss 4	—	—	750	30	21,2	27,8	—	3,04	1,2	4,41	55,26	—	59,67	0,98	60,9	12	2 × 340	500	Klose	—	1,61	92,8	900	23,1	27,8	
26	E h 2	„	—	Henschel	1923	750	30	32,5	42,25	—	4,5	2,5	6,0	58,15	24,5	64,2	1,6	40,1	14	2 × 430	400	Heusinger	—	1,81	119,7	800	21,9	42,25	
27	E h 2	„	—	—	1926	1000	30	33,6	43,5	—	4,66	2,5	6,05	58,15	24,5	64,20	1,6	40,1	14	2 × 430	400	Heusinger	—	1,81	72,6	800	21,2	43,5	
<b>SACHSEN.</b>																													
28	BB n 4	Sächsische Staatsbahn	(II K)	Hawthorn in New-castle	1885	750	30	22,3	28,9	—	2,86	0,95	5,96	51,78	—	57,74	1,16	49,8	10	4 × 216	355	Heusinger	—	0,90	44,8	831	28,2	28,9	Bauart: Fairlie
29	BB n 4v	„	(IV K)	Hartmann	1892	750	30	21,70	26,74	—	2,4	0,8	4,07	45,77	—	49,81	0,97	51,4	12	2 × 240/ 370	380	Heusinger	1 : 2,37	1,64	84,3	760	25,3	26,74	Bauart: Meyer
					1912	750	30	22,4	28,6	—	2,4	1,02	4,13	45,77	—	49,87	0,97	51,4	14-15	2 × 240/ 400	380	Heusinger	1 : 2,77	1,92	98,4	760	28,0	28,6	
30	BB n 4v	„	IM	Hartmann	1902	1000	30	33,1	41,8	—	3,2	~1,36	7,77	71,28	—	79,05	1,89	41,8	14	2 × 280/ 430	380	Heusinger	1 : 2,36	1,4	57,3	760	22,1	41,8	Bauart: Fairlie
31	C n 2	„	(IKu. IIK)	Hartmann	1881—83	750	30	12,450	16,00	—	1,5	0,6	3,11	26,61	—	29,72	0,66	45,03	12	2 × 240	380	Allan	—	1,16	52,2	750	18,3	16,00	
32	C n 2	„	Ib K	Hartmann	1886—88	750	30	12,9	16,7	—	1,5	~0,6	3,11	26,61	—	29,72	0,66	45,03	12	2 × 240	380	Allan	—	1,16	52,2	750	17,5	16,7	mit vorderer Klien-Lindner-Kuppelachse mit Klose-Lenkwerk
33	C 1 n 2	„	(III K)	Krauß	1889	750	30	19,7	25,6	—	2,0	1,6	3,82	42,44	—	46,26	0,99	46,7	10	2 × 324	400	Stephenson	—	1,48	66,7	855	26,2	18,9	
34	D n 2v	„	V K	Hartmann	1901	750	30	21,8	27,7	—	2,4	~0,96	4,22	45,74	—	49,96	0,97	51,5	14	340/530	430	Heusinger	1 : 2,43	1,9	97,7	855	23,7	27,7	Endkuppelachsen, Bauart: Klien-Lindner
35	E h 2	„	VI K	Hartmann	1919	750	30	30,4	40,4	—	4,5	2,0	6,06	58,26	24,5	64,32	1,6	40,2	14	2 × 430	400	Heusinger	—	1,81	72,6	800	22,9	40,4	
<b>OLDENBURG.</b>																													
36	B n 2	Oldenburg. Staatsbahn	B	—	1904	1000	40	7,0	9,4	—	1,2	0,35	2,2	15,4	—	17,6	0,39	45,1	12	2 × 185	300	Allan	—	0,92	87,0	800	13,7	9,4	
37	B n 2	„	B	—	1910	1000	30	10,0	12,2	—	1,0	0,35	2,1	19,0	—	21,1	0,45	46,9	12	2 × 235	400	Heusinger	—	1,65	77,2	800	22,6	12,2	
38	C n 2	„	—	—	(1929)	1000	40	14,8	18,3	—	1,8	0,6	2,66	26,4	—	29,06	0,6	48,4	14	2 × 310	400	Heusinger	—	2,08	100,5	800	26,3	18,3	

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
 $i$  = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder;  $d$  = Zylinderdurchmesser in cm;  $S$  = Hub in cm;  $D$  = Treibraddurchmesser in cm;  $GR$  = Reibungsgewicht in t.

XI. ÖSTERREICH.

Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Grunddaten						Kessel							Triebwerk								Bemerkungen	
						Größte Geschwindigkeit V <sub>gr</sub> km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienstgewicht des Tenders G <sub>Td</sub> t	Vorräte		Heizflächen		Verdampfungs-Heizfläche gesamt H <sub>v</sub> m <sup>2</sup>	Rostfläche R m <sup>2</sup>	Heizfläche : Rostfläche H <sub>v</sub> : R	Kessel- druck P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolbenhub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven : Zylinder-Verhältnis V <sub>h</sub> : V <sub>n</sub>	Verhältnis: Zylinderinhalt : Heizfläche V : H <sub>v</sub> bei Verbund-anordnung V <sub>n</sub> : H <sub>v</sub>	Verhältnis: Zylinderinhalt : Rostfläche V : R bei Verbund-anordnung V <sub>n</sub> : R	Treibraddurchmesser D mm	Zugkraftkennziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> · cm · S · cm 2 · D · cm · G <sub>R</sub> (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungsgewicht G <sub>Lr</sub> t		
										Wasser m <sup>3</sup>	Kohle t	Feuerbüchse H <sub>b</sub> m <sup>2</sup>	Rohre H <sub>R</sub> m <sup>2</sup>															Überhitzer H <sub>U</sub> m <sup>2</sup>
1	1B n2	Galiz. Karl-Ludwig-Bahn	107	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1885	80	36,3	40,6	30,5	10,5	6,8	6,7	93,5	—	100,2	1,86	54,0	10	2 × 422	632	Stephenson	—	1,77	95,2	1700	24,1	27,4	
2	1Bo n3v	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	—	Atlas Works, Manchester	1884	80	36,1	39,0	—	—	—	11,05	77,76	—	88,81	1,56	57,0	9	2 × 330 1 × 660	610	Joy	1 : 2	2,35	133,3	1980	24,1	28,0	
3	1B1 n2	„	5	Hannoveran. Maschinenbau A.G.	1883—85	80	42,5	47,4	25,5	10	3,2	9,4	119,8	—	129,2	2,31	56,0	9,5	2 × 430	650	Gooch	—	1,46	82,0	1800	25,1	26,7	
4	1B1 n2	„	205	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1886—96	80	44,2	49,4	25,5	10	3,2	9,1	109,6	—	118,7	2,31	51,4	9,5	2 × 460	650	Gooch	—	1,82	93,4	2100	24,6	26,7	
5	2B n2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	104	G. Sigl, Wiener Neustadt	1884—93	90	43,0	47,0	28	10	4,0	8,1	108,0	—	116,1	2,2	53,0	11	2 × 435	632	Stephenson	—	1,65	85,4	1960	22,1	27,6	
6	2B n2v	K. K. Öst. St.B.	6	Wiener Lok.-Fabrik A.G., Floridsdorf	1894—98	90	49,8	55,4	39	16,7	6,8	10	130,0	—	140	2,9	48,0	13	500/740	680	Heusinger	1 : 2,19	2,08	100,5	2100	30,9	28,8	
7	2B n2v	„	106	Lok.-Fabrik der öst.-ung. St.E.G.	1898—1902	90	50,5	55,7	39	16,7	6,8	10,4	130,0	—	140,4	3,0	47,0	13	500/760	680	Heusinger	1 : 2,3	2,19	102,5	2100	32,6	28,7	
8	2B n2v	„	206	G. Sigl, Wiener Neustadt	1903—07	90	49,0	54,2	39	16	6,8	12	123,0	—	135	3,0	45,0	13	500/760	680	Heusinger	1 : 2,3	2,27	102,5	2100	32,4	29,0	
9	2B h2v	„	306	Lok.-Fabrik der öst.-ung. St.E.G.	1908	100	51,9	56,9	39	16	6,8	12	94,3	35,2	106,3	3,0	35,0	15	520/760	680	Heusinger	1 : 2,13	2,81	102,5	2100	32,4	29,0	ab 1924 Dabeg-Vorwärmer
10	2B n3v	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	506	„	1897	90	47,9	53,7	32	13,5	4,8	10,8	137,7	—	148,5	2,9	51,2	13	1 × 470 2 × 500	650	HD-Zyl.: Gooch ND-Zyl.: Heusinger	1 : 2,27	1,72	87,6	2100	27,8	27,8	
11	2B n2	„	406	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1900—02	90	49,2	55,5	33,1	13,5	4,8	11,5	155,9	—	167,4	3,1	54,0	12/13	2 × 490	650	Heusinger	—	1,47	79,4	2100	26,6	28,0	
12	3B n2v	Entwurf der K. K. Öst. St.B.	—	—	entworfen 1892	180	—	62,0	—	—	—	14,4	154,0	—	168,4	3,5	48,2	—	550/820	700	Heusinger	1 : 2,22	2,20	105,3	2750	29,6	29,0	
13	2B1 n2	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	308	G. Sigl, Wiener Neustadt	1895—1908	100	54,7	60,6	37,1	14,8	6,0	10,8	141,2	—	152	2,9	52,5	12/13	2 × 470	600	Heusinger	—	1,37	71,9	1960	24,2	28,0	
14	2B1 n2v	Öst. Nordwestbahn	208	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1901	90	55,8	61,5	37,9	15,5	4,8	13	148,8	—	161,8	2,9	56,0	13	500/760	650	Heusinger	1 : 2,31	1,82	101,5	1880	35,6	28,0	
15	2B1 n4v	K. K. Öst. St.B.	108	Böhm.-mährische Masch.-Fabr. A.G.	1901—10	100	60,6	68,3	39,2	16,7	6,8	15	199,8	—	214,8	3,53	61,0	15	2 × 350/ 600	680	Heusinger	1 : 2,92	1,78	108,3	2100	40,2	29,0	
16	C n2	„	56	G. Sigl, Wiener Neustadt	1888—1900	50	37,0	41,5	32,0	12,0	4,8	7,2	111,6	—	118,8	1,81	65,8	10/11	2 × 450	632	Allan	—	1,70	111,5	1258	24,5	41,5	
17	C n2v	„	59	„	1893—1903	50	37,5	42,0	32,0	12,0	4,8	7,2	111,6	—	118,8	1,81	65,8	10/12	500/740	632	Heusinger	1 : 2,2	2,29	150,3	1258	32,8	42,0	
18	C n2	Öst. Nordwestbahn	55	Wiener Lok.-Fabrik A.G., Floridsdorf	1889—99	55	36,8	41,4	31,0	10,8	5,85	8,1	113,4	—	121,5	1,91	63,5	10	2 × 470	632	Allan	—	1,80	114,5	1364	24,8	41,4	
19	C n2	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	131	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1887—90	60	34,2	38,2	26,8	9,5	5,03	8,2	116,6	—	124,8	2,57	48,5	10	2 × 450	650	Stephenson	—	1,66	80,4	1440	24,0	38,2	
20	C n2	„	231	„	1890—1904	70	36,7	41,5	26,8	9,5	5,03	8,8	117,4	—	126,2	2,32	54,5	10	2 × 450	650	Stephenson	—	1,64	89,3	1440	22,1	41,5	
21	C n2 C n2v	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	159	G. Sigl, Wiener Neustadt	1890	60	37,9	41,4	32,3	12	6	8,55	111,6	—	120,15	2,20	54,5	12	2 × 460	660	Allan	—	1,83	99,7	1400	24,1	41,4	
						60	38,0	42,0	32,3	12	6	8,55	111,6	—	120,15	2,20	54,5	12	480/740	660	Allan	1 : 2,37	2,35	128,5	1400	31,2	42,0	
22	1C n2	Kaiserin-Elisabeth-Bahn	28	Krauß, München	1884	65	39,5	47,9	22,5	9,4	4,0	7,2	124,6	—	131,8	2,06	64,0	12	2 × 500	610	Heusinger	—	1,82	116,3	1575	24,5	39,6	
23	1C n2 1C n2v	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	260	G. Sigl, Wiener Neustadt	1893—1908	60	46,0	50,0	32,3	12	6	8,55	124,65	—	133,2	2,20	60,7	12	2 × 460	660	Heusinger	—	1,65	100,0	1400	25,5	39,2	
						60	46,5	50,5	32,3	12	6	8,55	124,65	—	133,2	2,20	60,7	12	480/740	660	Heusinger	1 : 2,37	2,14	129	1400	32,7	39,5	
24	1C n2v	K. K. Öst. St.B.	60	„	1895—1910	60	48,3	53,5	39,2	16,7	6,8	9,0	121,23	—	130,23	2,70	48,2	13	520/740	632	Heusinger	1 : 2,07	2,08	100,5	1258	32,0	43,1	Dabeg-Vorwärmer

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck p<sub>m</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; G<sub>R</sub> = Reibungsgewicht in t.

XI. ÖSTERREICH (Fortsetzung).

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel							Triebwerk							29			
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		26	27	28
										Wasser	Kohle	Feuerbüchse	Rohre	Überhitzer															
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit Vgr km/h	Leergewicht der Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der Lok. ohne Tender GLa t	Dienstgewicht des Tenders GTr t	Wasser m <sup>3</sup>	Kohle t	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HÜ m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv/R	P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolbenhub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder-Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche V : Hv bei Verbundanordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche V : R bei Verbundanordnung Vn : R	Treibrad-durchmesser D mm	Zugkraftkennziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = $\frac{i \cdot d^2 \text{ cm} \cdot \text{Scm}}{2 \cdot \text{Dcm} \cdot \text{GRt}}$ (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungsgewicht GLr t	Bemerkungen	
24a	1C h2v	K. K. Öst. St.B.	60 · 500	Wiener Lok.-Fabr. A.G., Floridsdorf	1905—1908	60	47,8	52,0	39,2	16,7	6,8	9,0	99,0	22,3	108	2,70	40,0	13	520/740	632	Heusinger	1 : 2,07	2,64	100,7	1258	32,6	42,3	Dabeg-Vorwärmer	
24b	1C h2v	„	160	G. Sigl, Wiener Neustadt	1909—1910	60	47,1	52,1	39,2	16,7	6,8	9,0	87,0	27,0	96	2,70	35,6	14	520/740	632	Heusinger	1 : 2,07	2,83	100,7	1258	32,4	42,1		
25	1C n2 1C n2v	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	560	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	1900—1906	60	45,4	51,4	32,5	13,5	4,8	10,6	155,9	—	166,5	2,70	61,7	12	2 × 490	650	Heusinger	—	1,48	90,9	1440	26,8	40,5		
26	1C n3v	„	660	„	1905	60	46,2	52,3	32,5	13,5	4,8	10,6	155,9	—	166,5	2,70	61,7	13	520/790	650	Heusinger	1 : 2,3	1,92	118	1440	34,7	40,6		
27	1C n2 1C n2v	Öst. Nordwestbahn	360 · 01 360 · 500	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1901—1906 1906	70	49,9	55,2	32,3	11,8	5,0	10,5	132,5	—	143,0	2,70	53,0	13	2 × 470	632	Heusinger	—	1,53	81,1	1364	24,4	42,0	Dabeg-Vorwärmer	
28	1C h2	K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (öst. N.W.B.)	460	„	1906—1909	70	50,3	55,6	32,3	11,8	5,0	10,5	132,5	—	143,0	2,70	53,0	13	470/720	632	Heusinger	1 : 2,34	1,76	95,2	1364	28,6	42,0	Dabeg-Vorwärmer	
29	1C h2	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	228	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1907	70	50,3	55,1	32,3	11,8	5,0	10,5	102,5	27,9	113,0	2,70	41,8	13	2 × 510	632	Heusinger	—	2,27	95,2	1364	28,7	42,0	Dabeg-Vorwärmer	
30	1C h2	K. K. priv. Böhm. Nordbahn-Ges.	128	Erste Böhm.-Mährische Masch.-Fabr. Prag	1905—1908	75	48,0	53,6	32,0	13,5	4,8	10,6	126,0	42,5	136,6	2,70	50,5	11,5	2 × 520	650	Heusinger	—	2,02	102,2	1540	27,2	42,0		
31	1C h2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Ie	„	1908	75	43,3	47,8	27,6	10,0	3,2	8,1	89,4	32,5	97,5	2,35	41,5	12	2 × 500	600	Heusinger	—	2,42	100,5	1522	26,5	37,2		
32	2C n2 2C n2v	K. K. priv. Öst. Nordwestbahn	11	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1896—1909	80	48,1	53,0	—	—	—	10,35	129,4	46,7	139,75	3,3	42,3	13	2 × 520	650	Heusinger	—	1,98	84	1440	30,0	40,7		
33	2C n2	K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft	32f	„	1896—98	80	54,5	60,7	37,5	15,3	5,6	13,1	148,8	—	161,9	2,90	55,9	12	2 × 500	650	Heusinger	—	1,58	87,8	1620	24,2	41,4		
33a	2C h2	„	32f umgebaut	„	1920	80	57,3	63,0	37,5	15,3	5,6	13,1	148,8	—	161,9	2,90	55,9	13	520/740	650	Heusinger	1 : 2,05	1,73	96,1	1620	26,5	41,4		
34	2C n2	K. K. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	27	G. Sigl, Wiener Neustadt	1902—1903	70	53,9	60,6	—	—	—	10,2	155,4	—	165,6	2,85	58,1	13	2 × 500	680	Heusinger	—	1,61	93,4	1500	26,8	42,3		
35	2C n2v	K. K. Öst. St.B.	9	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1898—1903	70	56,3	62,3	31,2	14	4,4	10,2	117,5	88	127,7	2,85	44,7	14	2 × 520	680	Heusinger (Lentz-ventil)	—	2,27	101,0	1500	28,2	43,5	Dabeg-Vorwärmer	
36	2C n4v	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	109	„	1902—1904	80	54,2	60,1	35,0	12,4	6,0	10,2	150,8	—	161	2,80	57,5	12	2 × 480	630	Heusinger	—	1,41	81,3	1500	23,2	41,7		
37	2C n4v 2C n3v	K. K. priv. Öst. Nordwestbahn	209 309	„	1904—1905	90	63,2	69,8	39,2	16,7	6,8	14,0	173,0	—	187	3,10	60,3	14	530/810	720	Heusinger	1 : 2,33	1,98	119,8	1780	30,9	43,0	5 Lokomotiven mit Joy-Steuerung	
38	2C h2	K. K. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	111	G. Sigl, Wiener Neustadt	1907	90	58,4	64,9	32	13,5	4,8	11,5	155,9	—	167,4	3,10	54,0	12	2 × 350/580	650	Heusinger	1 : 2,73	2,05	110,5	1800	28,9	42,0		
39	2C h2	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	211	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1908	80	57,7	63,9	38,1	15,2	5,4	12,4	166,3	—	178,7	3,10	57,7	13,5	2 × 350/600 1 × 490 2 × 600	650	Heusinger	1 : 2,93 1 : 2,98	2,06 2,06	118,5	1730	32,2	42,0	Dabeg-Vorwärmer, Abdampf-injektor Friedmann	
40	2C t2	A. priv. Buschtehrader E.B.	VIII	„	1910	90	60,6	66,7	38,7	16,0	8,0	13,0	124,9	49,8	137,9	3,25	42,4	12	2 × 540	630	Heusinger	—	2,09	88,5	1670	25,2	43,8		
						90	53,7	60,2	32,0	12,0	6,1	12,6	128,9	48,7	141,5	3,10	45,7	12	2 × 550	650	Heusinger	—	2,18	100,0	1800	27,5	39,8		
						80	56,0	60,0	—	—	—	10,3	116,4	58,5 Dampf-trockner Gölsdorf	126,7	3,2	39,5	12	2 × 500	650	Heusinger	—	2,03	80,0	1620	24,5	41,0		

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>1</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; G<sub>R</sub> = Reibungsgewicht in t.

XI. ÖSTERREICH (Fortsetzung).

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk								29						
						7	8	9	10	11		12		13			14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	24	25	26	27	28
										Vgr	Kohle	Hb	HR	HÜ	Hv	R																
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender	Dienstgewicht des Tenders	Wasser	Kohle	Feuerbüchse	Heizflächen	Überhitzer	Verdampfungs-Heizfläche gesamt	Rostfläche	Heizfläche: Rostfläche	Kessel-druck	Zahl und Durchmesser der Zylinder	Kolben-hub	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder-Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche V : Hv bei Verbundanordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche V : R bei Verbundanordnung Vn : R	Treibrad-durchmesser D	Zugkraftkennziffer n. Garbe $C_2 = \frac{i \cdot d^2 \text{cm} \cdot \text{Sem}}{2 \cdot \text{Dem} \cdot \text{GRt}}$ (Erklärung s. Fußnote*)	Reibungsgewicht GLr	Bemerkungen				
41	2C h2	K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft	109 Südbahn	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1909	90	59,6	66,9	41,4	17	6	10,8	156,0	67	166,8	3,55	47	13	2 x 550	650	Heusinger	—	1,84	86,5	1700	26,8	43,2					
42	1C1 n4v	K. K. Öst. St.B.	110	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1905—1909	80	61,8	69,1	39,2	16,7	6,8	12,3	219,7	—	232,0	4,00	58	15	2 x 370/630	720	Heusinger	1 : 2,9	1,94	112,5	1780	37,4	42,9	Dabeg-Vorwärmer				
43	1C1 h4v	"	10	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1909—1910	80	65,0	71,7	39,0	16,0	6,8	12,3	159,4	51,9	171,7	4,00	43	15	2 x 390/630	720	Heusinger	1 : 2,62	2,62	112,0	1780	36,8	43,7	Dabeg-Vorwärmer				
44	1C1 h2v	"	329	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1907—1909	80	54,2	59,7	39,2	16,7	6,8	12,8	96,8	57,7	109,6	3,00	36,5	15	450/690	720	Heusinger	1 : 2,33	2,46	90,0	1574	25,3	43,0	Dabeg-Vorwärmer				
45	1C1 h2v 1C1 h2	K. K. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	429	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1909—1918	90 90	55,1 55,1	61,2 61,2	39,0 39,0	16,0 16,0	6,8 6,8	12,8 12,8	105,8 105,8	27,2 27,2	118,6 118,6	3,00 3,00	39,5 39,5	15 15	475/690 2 x 475	720 720	Heusinger Heusinger	1 : 2,05 —	2,27 2,15	90,0 85,0	1574 1574	25,3 24,0	43,0 43,0	Dabeg-Vorwärmer				
46	1C1 h2	Aussig-Teplitzer E.B.	If	G. Sigl, Wiener Neustadt	1906	80	61,5	68,1	—	—	—	10,7	171,5	60,4	182,2	3,67	49,7	13	2 x 540	630	Heusinger	—	1,58	88,4	1580	28,1	41,6					
47	1C1 h2	K. K. Öst. St.B.	910	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1916—1918	90	61,8	68	39,0	16,0	6,8	12,9	134,6	36,2	147,5	3,00	49,2	14	2 x 540	680	Heusinger	—	2,12	104	1780	27,2	41,0					
48	1C2 h4v	"	210	"	1908—1910	100	77,1	83,8	52,6	21	8,7	13,6	186,3	88,8	199,9	4,62	43,3	15	2 x 390/660	720	Heusinger	1 : 2,86	2,47	107	2100	34,1	43,8					
49	1C2 h4v	"	310	"	1911—1918	100	79,2	86,0	52,6	21	8,7	13,6	178	55,2	191,6	4,62	41,5	15	2 x 390/660	720	Heusinger	1 : 2,86	2,57	107	2100	33,8	44,1	Knorr, Heintl, Abdampf-Injektor Friedmann				
50	D n2	Arlbergbahn	76	G. Sigl, Wiener Neustadt	1884	35	47,9	53,5	32	12	4,8	9,6	137,3	—	146,9	2,46	59,8	11	2 x 540	610	Allan	—	1,91	113,5	1100	30,2	53,5					
51	D n2	"	73	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1885—1909	35	47,5	55,1	32	12	4,8	10,1	153,7	—	163,8	2,25	72,8	10	2 x 500	570	Gooch	—	1,36	98,9	1100	23,5	55,1					
52	D t2	A. priv. Buschtehrader E.B.	IVa	Erste Böhm.-Mährische Masch.-Fabr. Prag	1909	35	48,0	54,0	—	—	—	10,9	112,7	54,7 Dampf-trockner Gölsdorf	123,6	2,25	55	12	2 x 500	570	Gooch	—	1,81	99,5	1100	24,0	54,0					
53	D n2	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	75	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1890	35	47,2	52,0	31,8	12	5,05	10,8	138,8	—	149,6	4,35	34,4	10	2 x 480	630	Gooch	—	1,53	83,6	1173	23,8	52,0					
54	D n2	Aussig-Teplitzer E.B.	IVc	G. Sigl, Wiener Neustadt	1899—1910	50	49,5	55,6	—	—	—	9,4	145,5	—	154,9	2,3	67,3	12	2 x 520	632	Stephenson	—	1,73	116,4	1270	24,3	55,6					
55	D h2	K. K. Öst. St.B.	174	"	1908	40	52,3	56,7	39,2	16,7	6,8	10,4	110,3	56,4	120,7	2,48	48,7	11	2 x 500	570	Gooch	—	1,86	90,1	1100	22,9	56,7					
56	1D n2v	"	170	"	1897—1919	60	60,5	68,5	39,2	16,7	6,8	12,6	212,4	—	225	3,36	67	12	540/800	632	Heusinger	1 : 2,19	1,42	94,3	1258	28,3	57,0	Dabeg-Vorwärmer				
57	1D h2	"	270	Erste Böhm.-Mährische Masch.-Fabr. Prag	1917—1922	60	61,2	68,0	39,0	16,0	6,8	12,5	152,8	48,7	165,3	3,87	42,7	13	2 x 570	632	Heusinger	—	1,95	83,3	1258	28,5	57,3	Dabeg-Vorwärmer				
58	1D1 h4v	"	470	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1914—1918	80	79,5	86,7	39,0	16,0	6,8	14,0	158	50,3	172	4,46	38,6	15	2 x 450/690	680	Heusinger	1 : 2,35	2,96	114,2	1574	35,4	58,0					
59	2D h2	K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft	570	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1915	90	75,5	83,7	55,4	27,0	7,36	16,1	181,7	86,0	197,8	4,47	44,3	14	2 x 610	650	Heusinger	—	1,92	84,7	1700	24,8	57,5					
60	E n2v	K. K. Öst. St.B.	180	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1900—1908	50	59	65,7	39,2	16,7	6,8	11,7	171,0	—	182,7	3,0	61	13	560/850	632	Heusinger	1 : 2,3	1,96	119	1258	27,7	65,7					
61	E t2v	"	180 · 500	"	1907—1910	50	60	66,5	39,2	16,7	6,8	10,8	121,1	49,5 Dampf-trockner	131,9	3,42	38,6	14	560/850	632	Heusinger	1 : 2,3	2,72	104,2	1258	27,3	66,5					
62	E h2v E h2	"	80	"	1909—1921 1911—1922	50 50	62,7 62,7	69,4 69,4	39,2 39,0	16,7 16,0	6,8 6,8	10,8 10,8	124,4 124,4	34,0 34,0	135,2 135,2	3,42 3,42	39,5 39,5	14 14	590/850 2 x 590	632 632	Heusinger Heusinger	1 : 2,07 —	2,65 2,54	104,2 100	1258 1258	26,1 25,2	69,4 69,4	Dabeg-Vorwärmer				

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.



XI. ÖSTERREICH (Fortsetzung).

Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Grunddaten						Kessel									Triebwerk								Bemerkungen
						Größte Geschwindigkeit V <sub>gr</sub> km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienstgewicht des Tenders GTa t	Vorräte		Heizflächen			Verdampfungs-Heizfläche gesamt H <sub>v</sub> m <sup>2</sup>	Rostfläche R m <sup>2</sup>	Heizfläche : Rostfläche H <sub>v</sub> / R kg/cm <sup>2</sup>	Kessel- druck P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolbenhub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder- raum- Verhältnis V <sub>h</sub> : V <sub>n</sub>	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : H <sub>v</sub> bei Verbund- anordnung V <sub>n</sub> : H <sub>v</sub>	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung V <sub>n</sub> : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> · cm · Scm 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs- gewicht GLr t		
										Wasser m <sup>3</sup>	Kohle t	Feuer- büchse Hb m <sup>2</sup>	Rohre HR m <sup>2</sup>	Über- hitzer HU m <sup>2</sup>															
63	E h 2	K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft	480	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1921	50	64,3	71,5	37,5	17,0	7,5	11,4	163,1	45,8	174,5	3,7	47,2	14	2 × 610	632	Heusinger	—	2,11	100,0	1258	26,2	71,5		
64	1E h 4v	„	280	„	1906—1907	70	70,0	77,2	39,2	16,7	6,8	14,0	161,6	57	175,6	4,46	39,4	16	2 × 370/ 630	720	Heusinger	1 : 2,9	2,56	101,0	1410	30,1	67,4		
65	1E h 4v	K. K. Öst. St.B.	380	„	1909—1914	70	72,5	80,4	39,0	16,0	6,8	14,0	158,0	50,3	172,0	4,46	38,6	16	2 × 390/ 630	720	Heusinger	1 : 2,61	2,63	100,0	1410	29,0	70,0	Dabeg-Vorwärmer	
66	1E h 2	K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft	580	„	1912—1922	60	72,7	81,8	37,5	17,0	7,5	14,4	173,1	74	187,5	4,47	42	14	2 × 610	720	Heusinger	—	2,25	94,3	1410	27,5	69,0	Dabeg-Vorwärmer	
67	1E h 2	K. K. Öst. St.B.	81	G. Sigl, Wiener Neustadt	1920—1924	60	72,0	81,0	39,0	16,0	6,8	14,0	173,9	50,3	187,9	4,46	42,2	15	2 × 590	632	Heusinger	—	1,84	77,5	1258	24,6	71,0	Dabeg-Vorwärmer	
68	1E h 2v	„	181	„	1922—23	60	72,7	81,0	39,0	16,0	6,8	14,0	173,9	50,3	187,9	4,46	42,2	16	620/870	632	Heusinger	1 : 1,97	2,0	84,7	1258	27,2	70,0	Dabeg-Vorwärmer	
69	1F h 4v	„	100	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1911	60	88,0	95,8	39,0	16,0	6,8	15,7	208,4	59,7	224,1	5,0	44,8	16	2 × 450/ 760	680	Heusinger	1 : 2,86	2,75	123,5	1410	33,9	82,2	Dabeg-Vorwärmer	
70	A 1 n 2	K. K. priv. Öst. Nord-westbahn	DT 4	„	1880	40	17,2	21,0	—	1,8	0,72	3,3	34,7	—	38,0	0,64	59,3	13	2 × 225	400	Stephenson	—	0,835	49,7	995	17,2	11,8		
71	1A n 2	K. K. priv. Südbahn-Ges.	1	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1889	60	14,9	20,3	—	2,45	0,76	3,6	30,8	—	34,4	0,87	39,6	12	2 × 260	440	Stephenson	—	1,36	53,8	1200	22,2	11,2		
72	1A 1 n 2v	K. K. Öst. St.B.	112	Krauß & Co., Linz	1907	75	24,1	31,6	—	3,0	1,36	4,7	42,3	—	47,0	1,03	45,7	15	260/400	550	Heusinger	1 : 2,36	1,47	67,0	1410	25,4	12,3		
73	B n 2	Kaiserin-Elisabeth-Bahn	—	G. Sigl, Wiener Neustadt	1880	40	18,8	23,8	—	1,9	1,6	3,5	41,0	—	44,5	0,96	46,3	10	2 × 250	480	Allan	—	1,07	49,3	1100	12,4	23,8		
74	B n 2	K. K. Öst. St.B.	88	Krauß & Co., Linz	1882—1885	55	17,3	24,5	—	3,0	1,6	3,5	45,8	—	49,3	0,9	54,8	12	2 × 280	480	Allan	—	1,2	65,8	1100	15,6	24,5		
75	B n 2	N.Öst. Südwestbahn	85	G. Sigl, Wiener Neustadt	1880—1882	40	13,2	17,0	—	2,5	1,6	3,0	24,0	—	27,0	0,63	42,8	12	2 × 240	400	Allan	—	1,34	57,5	840	18,3	17,0		
76	B n 2	Öst. Lokal-Eisenbahn-Ges.	83	Krauß & Co., Linz	1883	35	13,0	17,0	—	2,4	0,88	2,3	30,3	—	32,6	0,72	45,3	12	2 × 260	400	Allan	—	1,31	59,2	800	22,7	17,0		
77	B n 2	N.Öst. Landesbahn	184	„	1902—1909	35	15,7	21,0	—	3,15	0,88	3,1	29,6	—	32,7	0,64	51,0	12	2 × 300	400	Allan	—	1,74	88,5	800	23,7	21,0		
78	B n 2v	Welser Lokalbahn	185	„	1903	40	12,3	15,7	—	1,2	0,24	1,26	15,7	—	16,96	0,37	45,8	12	180/280	380	Joy	1 : 2,41	1,38	63,2	780	13,7	15,7		
79	B n 2v	K. K. Öst. St.B.	86	„	1905—1908	50	16,6	21,1	—	2,1	0,4	3,0	23,0	—	26,0	0,65	40,0	15	230/360	430	Joy	1 : 2,44	1,68	67,0	930	15,3	21,1		
80	1B n 2	Kremstalbahn	89	„	1892—1899	40	19,0	27,0	—	3,0	1,2	3,6	48,6	—	52,2	0,9	58,0	12	2 × 300	500	Heusinger	—	1,36	78,7	1000	26,5	17,0		
81	C n 2	K. K. priv. Ost-Nord-West-Bahn	163	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1881—1901	45	26,8	33,2	—	3,1	1,44	4,9	58,4	—	63,3	1,22	52,0	10	2 × 342	500	Allan	—	1,45	82,0	995	19,0	33,2		
82	C n 2	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges.	195	Werkst. Simmering d. öst.-ung. St.E.G.	1879—1891	35	21,5	27,1	—	3,3	0,64	4,1	46,4	—	50,5	0,93	54,3	10	2 × 300	460	Allan	—	1,29	69,8	1100	14,9	27,1		
83	C n 2	N.Öst. Lokalbahn	—	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1881—1902	25	16,8	25,0	—	4,0	1,2	3,1	45,7	—	48,8	1,03	47,4	10	2 × 320	400	Allan	—	1,32	62,5	792	23,1	25,0		
84	C n 2	K. K. Öst. St.B.	97	G. Sigl, Wiener Neustadt	1878—1913	40	22,1	29,0	—	4,0	0,8	4,0	49,2	—	53,2	1,04	51,2	10	2 × 345	480	Allan	—	1,69	84,2	930	22,8	29,0		
85	1A 1 n 2	Öst. B.B.	12	Werkst. Floridsdorf der Öst. B.B.	1934	80	24,0	32,0	—	4,0	1,2 0,8 Öl	4,0	49,2	—	53,2	1,04	51,2	11	2 × 345	480	Allan	—	1,69	84,2	1410	33,7	12,0		
86	C n 2	Eisenb. Wien—Aspang	—	G. Sigl, Wiener Neustadt	1879	45	35,0	42,0	—	4,3	1,2	7,2	94,0	—	101,2	2,2	46,0	9	2 × 420	600	Heusinger	—	1,65	75,8	1420	19,2	42,0		
87	C n 2	„	—	„	1892—1895	50	32,2	36,9	28,5	9,3	6,08	7,2	94,0	—	101,2	2,2	46,0	9	2 × 420	600	Heusinger	—	1,65	75,8	1420	20,2	36,9		
88	C 1 n 2	„	—	„	1911—1913	45	40,0	52,3	—	5,9	2,3	7,2	94,0	—	101,2	2,2	46,0	10	2 × 420	600	Heusinger	—	1,65	75,8	1420	18,5	40,4		

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck p<sub>m</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

XI. ÖSTERREICH (Fortsetzung).

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29					
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			15	16	17	18	19	20	21	22	23		24	25	26	27	28
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer															
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwin- digkeit Vgr km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienst- gewicht des Tenders GTd t	Wasser m³	Kohle t	Hb m²	HR m²	HÜ m²	Hv m²	R m²	Hv R	P kg/cm²	Zahl und Durch- messer der Zylinder d mm	Kolben- hub S mm	Art der Steuerung	Bei Ver- bundloko- motiven: Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d² · cm · Sem 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm²/t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen	
89	C n 2	Öst.-Ung. Staats- Eisenbahn-Ges.	166	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1882—1892	60	30,3	41,0	—	5,0	1,36	6,1	75,2	—	81,3	1,47	55,3	9	2 × 450	650	Gooch	—	2,55	141,0	1440	23,9	41,0		
90	C n 2	Lokalbahn Schönbrunn —Vitkowitz—Kö- nigsberg in Schlesien	493	„	1911	30	22,0	30,0	—	4,0	1,2	5,0	62,0	—	67,0	1,40	47,8	13	2 × 310	420	Heusinger	—	95,2	45,5	840	17,6	30,0		
91	C n 2v	Lokalbahn Saitz— Czeitsch—Göding	564	Krauß & Co., Linz	1897	40	28,5	37,5	—	4,0	1,76	5,2	73,6	—	78,8	1,50	52,6	13	420/620	540	Allan	1 : 2,17	2,07	108,7	1100	27,3	37,5		
92	C h 2	„	164	„	1906	50	27,3	38,4	—	5,4	0,64 Holz 4,5 m³	5,8	51,7	13,2	57,5	1,30	44,3	12	2 × 400	540	Heusinger	—	2,37	104,5	1100	21,8	38,4		
93	C n 2v	„	264	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1907	50	31,3	42,0	—	6,2	1,76	6,5	87,5	—	94,0	1,70	55,3	14	460/690	540	Heusinger	1 : 2,25	2,15	118,5	1100	30,8	42,0		
94	C h 2	„	364	Krauß & Co., Linz	1908—1913	50	31,5	42,0	—	6,0	1,92	5,9	60,3	20,3	66,2	1,50	44,2	12	2 × 460	540	Heusinger	—	2,72	119,8	1100	27,3	42,0		
95	1C n 2v	K. K. Öst. St.B.	99	„	1897—1908	50	29,6	39,3	—	4,8	1,2	6,0	67,8	—	73,8	1,42	52,0	13	370/570	570	Heusinger	1 : 2,37	1,98	102,9	1100	30,1	28,0		
96	1C n 2v	K. K. Bozen-Meraner- Bahn	199	„	1908—1913	50	31,6	43,0	—	6,0	2,0	6,0	67,8	—	73,8	1,42	52,0	13	370/570	570	Heusinger	1 : 2,37	1,98	102,9	1100	28,1	30,0		
97	1C h 2v	Kolomeaer Lokalbahn	299	„	1909	50	32,9	43,4	—	5,2	2,0	5,2	47,8	17,2	53,0	1,42	37,4	13	400/570	570	Heusinger	1 : 2,03	2,75	102,9	1100	28,2	29,9		
98	1C n 2v	K. K. Öst. St.B.	129	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1902	80	44,3	57,5	—	7,2	2,8	8,5	87,0	—	95,5	2,00	47,8	14	420/650	720	Heusinger	1 : 2,03	2,5	109,5	1575	24,3	40,0		
99	C 1 n 2	K. K. priv. Böhmisches- Nordbahn-Ges.	265	Erste Böhmisches- Mährische Masch.- Fabr. Prag	1907	45	32,3	45,5	—	7,0	3,76	5,5	71,6	—	77,1	1,66	46,5	12	2 × 420	480	Allan	—	1,72	80,0	930	27,0	33,7		
100	C 2 n 2	Lokalbahnnetz d. K. K. priv. Kaiser Ferd.- Nordbahn	191	G. Sigl, Wiener Neustadt	1888	35	29,0	38,0	—	5,5	1,2	5,1	58,3	—	63,4	1,36	46,7	12	2 × 370	460	Allan	—	1,56	72,7	1000	26,7	23,6		
101	1C 1 n 2v	Wiener Stadtbahn	30	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1895—1901	60	52,6	69,5	—	8,5	2,4	9,4	120,1	—	129,5	2,30	56,3	13	520/740	632	Heusinger	1 : 2,03	2,1	118,3	1258	34,4	40,0	Dabeg-Vorwärmer	
102	1C 1 n 2v	K. K. Öst. St.B.	229	G. Sigl, Wiener Neustadt	1904—1918	80	50,2	67,1	—	9,8	3,12	8,5	87,0	—	95,5	2,00	47,8	14	420/650	720	Heusinger	1 : 2,39	2,5	119,3	1574	25,4	38,0		
103	1C 1 h 2v	„	29	Erste Böhmisches- Mährische Masch.- Fabr. Prag	1912	80	53,0	68,3	—	8,3	3,12	8,7	77,6	23,8	86,3	2,00	43,2	14	450/650	720	Heusinger	1 : 2,08	2,77	119,5	1574	24,4	39,6		
104	2C 1 h 2	K. K. priv. Südbahn- Ges.	629.100	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1913—1915	90	63,6	80,2	—	10,5	3,12	11,0	105,8	37	116,8	2,70	43,3	13	2 × 475	720	Heusinger	—	2,19	94,3	1574	25,9	40,0	Heinl, Vorthington	
105	D n 2	Öst.-Ung. Staats- Eisenbahn-Ges.	378 alt	„	1880—1891	35	38,4	50,8	—	6,0	1,84	7,2	106,4	—	113,6	1,68	67,5	9	2 × 450	600	Stephenson	—	1,69	114,5	1100	23,6	50,8		
106	D n 2	Arlbergbahn	78.01—05	Krauß & Co., Mün- chen	1884	35	42,6	56,6	—	5	2,4	6,9	130,7	—	137,6	2,10	65,5	10	2 × 500	610	Heusinger	—	1,74	114,3	1100	26,7	56,6		
107	D n 2	Öst.-Ung. Staats- Eisenbahn-Ges.	478 alt	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1885—1912	35	27,19	36,50	—	4,3	1,4	6,5	74,7	—	81,2	1,45	56,0	10	2 × 400	460	Stephenson	—	1,43	80,0	900	24,3	36,5		
108	D n 2v	Eisenbahn Karlsbad— Johanngeorgenstadt	178	Krauß & Co., Linz	1900—1924	50	36,0	46,0	—	5,2	1,52	5,9	83,9	—	89,8	1,65	54,4	12	420/650	570	Heusinger	1 : 2,39	2,16	114,6	1100	25,7	46,0		
109	1D n 2	Öst.-Ung. Staats- Eisenbahn-Ges.	179	Masch.-Fabr. der öst.-ung. St.E.G.	1908—1909	50	39,3	53,4	—	8,1	2,72	6,5	112,2	—	118,7	1,90	62,4	10	2 × 450	600	Stephenson	—	1,62	100,1	1100	29,1	38,0		
110	D 2 n 2	Arlbergbahn	79	Wiener Lok.-Fabr. A.G. Floridsdorf	1885	35	55,5	72,5	—	8,0	3,2	9,0	138,6	—	147,6	2,5	59,0	11	2 × 550	610	—	—	1,97	115,8	1100	31,6	53,0		

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>1</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

XI. ÖSTERREICH (Fortsetzung).

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29				
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24		25	26	27	28
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer														
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwin- digkeit V <sub>gr</sub> km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienst- gewicht des Tenders GTa t	m <sup>3</sup>	t	Hb m <sup>2</sup>	Hr m <sup>2</sup>	HÜ m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv R	P kg/cm <sup>2</sup>	d mm	S mm	Art der Steuerung	Bei Ver- bundloko- motiven: Zylinder- raum- Verhältnis V <sub>h</sub> : V <sub>n</sub>	Verhältnis: Zylinderin- halt : Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung V <sub>n</sub> : Hv	Verhältnis: Zylinderin- halt : Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung V <sub>n</sub> : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> · cm · Sem 2 · D · cm · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen
111	1E1 h2	A. priv. Buschtehrader E.B.	Va	Maschinenbau-A.G. vorm. Breitfeld, Dauek & Co.	1918	55	72,4	94,4	—	12,5	3,7	13,2	152,8	48,6	166,0	3,84	43,2	13	2 × 570	632	Heusinger	—	1,95	94,0	1260	20,7	79,1	
112	2B n2	Lambach-Gmunden	—	Lok.-Fabr. Günther, Wiener Neustadt	1855	—	11,0	—	—	—	—	—	—	—	27,0	0,5	54,0	6,7	2 × 250	421	Stephenson	—	1,53	82,6	948	39,6	7,0	
113	1C1 n2	„	—	„	1856	—	18,0	—	—	—	—	—	—	—	46,6	0,56	83,3	6,7	2 × 316	421	Gooch	—	1,42	117,6	790	41,0	13,0	
114	1B n2v	„	189	Krauß & Co., Linz	1895—99	40	23,0	34,0	—	3,6	1,6	5,0	49,6	—	54,6	1,25	42	13	320/470	500	Heusinger	1 : 2,15	1,59	69,4	930	24,6	24,2	
115	C n2	Pinzgauer Lokalbahn	Z	„	1893—1898	30	15,9	19,4	—	2,5	0,88	2,8	34,5	—	37,3	0,7	53,3	12	2 × 290	400	Heusinger	—	1,42	75,8	800	23,7	19,4	
116	C1 n2	Murtalbahnhof Unz- markt—Mauterndorf	U	„	1894—1913	35	18,3	24,2	—	3,2	1,36	4,0	41,7	—	45,7	1,00	45,7	12	2 × 290	400	Heusinger	—	1,16	52,9	800	24,8	17,0	
117	C1 n2v	Innsbrucker Mittel- Gebirgsbahn	—	„	1900—01	—	19,0	26,8	—	2,4	1,28	4,05	52,2	—	56,25	1,00	56,25	13	320/500	400	Heusinger	1 : 2,44	1,40	78,8	820	30,5	20,0	
118	C2 n2v	Ybbstalbahn	Yv	„	1896	40	19,5	26,5	—	3,0	0,8	3,9	55,3	—	59,2	1,03	57,5	13	310/450	400	Heusinger	1 : 2,15	1,075	61,8	800	28,2	18,0	
119	D n2v	Lokalbahn Czudin— Koszczuja	Cv	„	1908—1912	25	13,0	17,0	—	2,0	1,28	3,2	24,2	—	27,4	0,71	38,6	13	270/410	340	Heusinger	1 : 2,3	1,64	63,3	640	30,2	17,0	
120	D1 h2	Lokalbahn Triest— Parenzo	P	„	1911	35	28,6	36,1	—	3,0	1,6	3,7	41,8	19,7	45,5	1,25	36,4	13	2 × 330	400	Heusinger	—	1,51	55,0	880	17,8	27,8	
121	D + 2h2 (Stütztend.)	N.Öst. Landesbahnen	Mh	„	1906—1908	40	34,0	45,08	—	5,00	1,92	6,5	72,3	23,3	78,8	1,59	49,7	13	2 × 410	450	Heusinger	—	1,51	74,6	900	28,0	30,08	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

XII. UNGARN.

Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Grunddaten						Kessel							Triebwerk							Bemerkungen		
						Größte Geschwindigkeit Vgr km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienstgewicht des Tenders GTd t	Vorräte		Heizflächen			Verdampfungs-Heizfläche gesamt Hv m <sup>2</sup>	Rostfläche R m <sup>2</sup>	Heizfläche : Rostfläche Hv/R	Kessel- druck P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolbenhub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderinhalt: Heizfläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderinhalt: Rostfläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durchmesser D mm		Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> cm · Sem 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs- gewicht GLr t
										Wasser m <sup>3</sup>	Kohle t	Feuer- büchse Hb m <sup>2</sup>	Robre HR m <sup>2</sup>	Über- hitzer HU m <sup>2</sup>														
1	1B n2	Raab-Oedenburg-Eben- furter Eisenbahn	II	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisen- bahnen	1902—1909	—	35,13	39,235	34,0	12,5	8,0	7,99	120,78	—	128,77	1,56	82,5	10	2 × 400	632	Stephenson	—	1,23	102	1516	25,3	26,39	
2	1B n2	I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn (Ungar. Nordostbahn), später Staatsbahn	IIp (241)	„	1886	70	33,6	38,43	31,5	12,5	8,0	8,5	91,5	—	100	1,96	51,0	12	2 × 420	630	Stephenson	—	1,75	89	1604	27,3	25,43	
3	2B n2	Staatsbahn, Kaschau- Oderberger u. Pécs- Bárcser Eisenbahn	Ia (220)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisen- bahnen, u. a.	1881—1905	90	44,3	48,8	34,0	12,5	8,0	8,4	127,2	—	135,6	2,1	64,6	12	2 × 450	650	Stephenson	—	1,52	98	1826	25,4	28,3	
4	2B n2	Staatsbahn	Id (221)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisen- bahnen	1883—1888	80	37,8	41,3	34,0	12,5	8,0	7,99	113,88	—	121,87	2,05	59,5	10	2 × 430	650	Stephenson	—	1,55	92	1726	27,4	25,39	Tender zum Teil auch von Ringhoffer (Prag)
5	2B n4v	„	Ie (222)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisen- bahnen, u. a.	1890—1903	90	50,4	54,7	40,54	17,0	8,34	12,0	122,9	—	134,9	2,98	45,3	13	2 × 320/ 490	650	Heusinger	1 : 2,32	1,82	82	2001	27,8	28,0	
6	2B n2	„	If (222.094 u. 222.095)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisen- bahnen	1891	90	49,46	54,065	40,54	17,0	8,34	12,0	122,9	—	134,9	3,0	45,0	13	2 × 460	650	Heusinger	—	1,60	72	2001	24,8	27,67	
7	2B1 n2v	„	Ie (201)	„	1900	100	57,54	64,7	40,96	17,7	7,3	13,32	175,69	—	189,01	2,82	67,0	13	500/750	680	Heusinger	1 : 2,25	1,59	106	2100	29,5	30,93	
8	2B1 n2	„	Im (202)	„	1901	100	56,9	63,84	40,96	17,7	7,3	13,32	175,69	—	189,01	2,82	67,0	13	2 × 485	680	Heusinger	—	1,33	89	2100	24,5	31,09	
9	2B1 n4v	„	In (203)	„	1906—1908	100	67,06	74,36	52,5	22,0	8,0	12,65	249,63	—	262,28	3,9	67,2	16	2 × 360/ 620	660	Heusinger	1 : 2,98	1,52	102	2100	30	31,69	
10	2C n2	„	Ih (320)	„	1892—1896	75	52,4	57,2	34,0	12,5	8,0	12,0	130,3	—	142,3	3,0	47,5	13	2 × 500	650	Heusinger	—	1,79	85	1604	24,4	41,6	
11	2C n2v	„	Ik (321)	„	1897—1899	75	52,6	57,7	34,0	12,5	8,0	11,43	152,21	—	163,64	2,6	63,0	13	510/750	650	Heusinger	1 : 2,16	1,75	110	1606	26,7	42,7	
12	2C h2	„	327	„	1912—1914	100	57,99	62,88	52,28	20,0	9,0	13,4	139,4	34,0	152,8	3,09	45,2	12	2 × 550	650	Heusinger	—	2,02	100	1826	25,5	42,41	
13	2C h2	„	328	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisen- bahn u. Henschel	1918—1922	90	62,44	69,0	52,28 54,28	20,0	9,0	16,2	148,5	45,2	164,7	3,25	50,7	12	2 × 570	650	Heusinger	—	2,02	102	1826	27,0	42,92	
14	1C1 n4v	„	IIIs (322)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisen- bahnen	1908—1909	90	64,37	71,205	56,14 53,14	26,0 23,0	8,0	12,95	243,84	—	256,79	3,91	65,6	16	2 × 360/ 620	660	Heusinger	1 : 2,98	1,55	102	1606	36,8	43,05	
15	1C1 n2v	„	III t (323)	A. G. Sigl, Wiener Neustadt, Masch.- Fabr. d. priv. öst.- ung. Staatseisen- bahn-Ges., u. a.	1908—1910	80	54,2	60,095	36,0	14,2	6,0	14,2	153,0	—	167,2	3,03	55,2	15	450/690	720	Heusinger	1 : 2,35	1,61	88	1614	24,8	42,79	
16	1C1 n2v	„	IIIu (324)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisen- bahnen	1909—1913	75	51,71	58,08	34,97	12,5	7,0	11,0	202,6	—	213,6	3,148	67,8	15	460/690	650	Heusinger	1 : 2,25	1,14	77	1440	25,8	41,705	Erste Lieferung mit kupferner Feuerbüchse
17	1C1 h2	„	324	„	1914—1923	75	53,90 55,27 55,53	60,11 61,94 61,66	34,97	12,5	7,0	11,24 13,8 11,24	164,16 152,16 160,37	39,8	175,4 165,96 171,61	3,15	55,6 52,7 54,5	12	2 × 510	650	Heusinger	—	1,51 1,60 1,55	84	1440	27,8 27,6 27,3	42,27 42,6 43,0	Lieferung mit Brotan-Feuer- büchse
18	2C1 h4	„	301	„	1911—1914	100	75,91	84,66	56,14 53,14	26,0 23,0	8,0	16,8	245,1	53,6	261,9	4,84	53,0	12	4 × 430	660	Heusinger	—	1,46	79	1826	28,4	47,16	Letzte Lieferung mit kupferner Feuerbüchse

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

XII. UNGARN (Fortsetzung).

						Grunddaten						Kessel						Triebwerk											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	24	25	26	27	28	29
Lfd. Nr.	Achsanordnung	Eigentümer	Gattungsbezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit Vgr km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GL1 t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GL2 t	Dienstgewicht des Tenders GTD t	Vorräte		Heizflächen			Verdampfungsheizfläche gesamt Hv m²	Rostfläche R m²	Heizfläche : Rostfläche Hv R	Kessel- druck P kg/cm²	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolben- hub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven: Zylinder- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe $C_2 = \frac{i \cdot d^2 \cdot \text{cm} \cdot \text{Sem}}{2 \cdot \text{Dem} \cdot \text{GRt}}$ (Erklärung s. Fußnote *) cm²/t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen	
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse Hb m²	Rohre HR m²	Über- hitzer HU m²															
19	C n 2	Staatsbahn	IIIk (341)	Wöhlert, Berlin, u. Wiener Lok.-Fabr. A.G., Wien, Floridsdorf	1882—1883	45	34,3	37,8	28,3	12,0	8,0	8,31	119,12	—	127,43	1,72	74,0	10	2 × 435	632	Stephenson	—	1,47	109	1262	25,1	37,8		
20	C n 2	„	IIIe (326)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen, u. a.	1882—1897—1912	45	35,25	39,6	34,0	12,5	8,0	7,82	117,56	—	125,38	1,65	76,0	10	2 × 460	632	Stephenson	—	1,67	127	1221	27,6	39,6	Tender zum Teil auch von Ringhoffer (Prag)	
21	C n 3v	„	III n	Masch.-Fabr. d. priv. öst.-ung. Staats-eisenbahn-Ges. Wien	1892	60	37,03	42,2	26,8	9,5	5,0	9,9	117,36	—	127,26	2,27	56,0	12	1 × 450 2 × 400	650	Allan	1 : 1,58	1,28	72	1472	16,8	42,2		
22	C n 2v	„	IIIq (325)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen	1893—1907	60	38,4	42,5	34,0	12,5	8,0	8,8	113,6	—	122,4	2,1	58,5	13	485/700	650	Heusinger	1 : 2,09	2,04	119	1440	26,0	42,5		
23	C n 2v	„	Va (370)	„	1897—1908	50	27,3	30,625	21,076	7,0	3,7	6,3	85,62	—	91,92	1,41	65,0	12	410/620	580	Heusinger	1 : 2,28	1,90	124	1180	30,9	30,625		
24	D n 2	„	IVa (420)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen u. a.	1882—1891	40	41,84	47,08	34,0	12,5	8,0	9,8	166,7	—	176,5	2,0	88,3	10	2 × 520	610	Stephenson	—	1,47	130	1085	32,4	47,08	Tender zum Teil auch von Ringhoffer (Prag).	
25	D n 2	„	IVc (421)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen	1895—1896	40	50,25	56,15	34,0	12,5	8,0	12,5	155,6	—	168,1	2,9	58,0	13	2 × 520	610	Heusinger	—	1,54	89	1220	24,1	56,15		
26	BB n 4v	„	IVd (422)	„	1898—1902	50	50,77	56,9	34,0	12,5	8,0	12,3	154,6	—	166,9	2,6	64,2	13	2 × 385/ 580	610	Heusinger	1 : 2,26	1,93	124	1220	29,6	56,9		
27	1BB n 4v	„	IVe (401)	„	1905—1908	60	68,42	75,32	34,97	12,5	7,0	13,58	222,17	—	235,75	3,55	66,4	16	2 × 390/ 635	650	Heusinger	1 : 2,4	1,75	116	1440	27,8	65,32		
28	CC n 4v	„	VI m (651)	„	1909—1914	50	64,50	71,46	36,7	14,5	7,0	13,93	221,27	—	235,20	3,61	65,2	16	2 × 400/ 620	610	Heusinger	1 : 2,4	1,57	102	1220	26,8	71,46		
29	ICC h 4v	„	601	„	1914—1921	60	98,33	108,01	53,14	23,0	8,0	23,0	252,0	66,0	275,0	5,09	54,0	15	2 × 520/ 850	660	Heusinger	1 : 2,67	2,72	147	1440	34,4	96,18		
30	A1 n 2	„	VIII (150)	Wiener Lok.-Fabr. A.G. in Wien, Floridsdorf	1880—1885	40	17,83	23,66	—	3,0	0,75	4,0	46,09	—	50,09	0,7	73,0	12	2 × 250	400	Stephenson	—	0,785	56	1202	18,5	11,26		
31	A1 t 2v	„	MI (10)	Nördl. Hauptwerkst. d. Kgl. Ung. Staats-eisenbahnen	1908	60	19,58	23,5	—	2,0	0,8	5,6	22,0	5,55	27,6	0,86	32,1	16	235/360	420	Heusinger	1 : 2,97	1,55	50	1180	20,0	11,5	Dampftrockner	
32	1A t 2v	„	MIa (11)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen	1910—1913	60	14,9	19,13	—	2,0	0,73	5,03	20,67	5,2	25,65	0,78	32,8	16	220/330	400	Heusinger	1 : 2,24	1,33	44	1040	22,0	9,51	Dampftrockner	
33	B n 2	„	X (20)	„	1881—1884	40	13,42	18,36	—	2,815	0,6	3,3	28,0	—	31,3	0,69	45,4	12	2 × 220	400	Allan	—	0,97	44	856	12,3	18,36		
34	B n 2	„	VII (284)	„	1888—1895	30	12,98	16,10	—	2,0	0,5	2,7	18,60	—	21,3	0,46	46,3	15	2 × 200	320	Stephenson	—	0,945	44	800	9,9	16,10		
35	Bo h 4	„	MII (12)	„	1908	60	17,8	20,6	—	1,8	0,4	2,8	32,3	6,65	35,1	0,72	48,8	12	4 × 260	280	Heusinger	—	1,69	83	990	18,6	20,6		
36	C n 2	„	XIIa	Lok.-Fabr. Krauß & Co., A.G., München	1883—1886	40	20,01	27,0	—	3,7	1,3	5,34	70,56	—	75,9	1,075	70,7	12	2 × 335	500	Allan	—	1,16	82	920	22,7	27,0		
37	C n 2	„	XII (377)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen u. a.	1885—1927	45	20,01	28,2	Erste Ausföhr. Letzte Ausföhr.	4,3	1,2	5,0	46,2	—	51,7	—	43	—	—	—	—	—	1,78	—	—	18,8	28,2		
38	C n 2v	„	XIIe (384)	Lok.-Fabr. Krauß & Co., A.G., München	1884—1885	40	21,455	29,17	—	4,1	0,9	4,73	52,0	—	56,73	1,2	47,2	12	325/500	400	Stephenson	1 : 2,37	1,38	65	960	17,9	29,17		

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeutet:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

XII. UNGARN (Fortsetzung).

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel							Triebwerk							29			
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		27	28	
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer															Ver- dampfungs- Heizfläche gesamt
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwin- digkeit Vgr km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienst- gewicht des Tenders GTd t	Wasser	Kohle	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HU m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv R	P kg/cm <sup>2</sup>	d mm	S mm									Bemerkungen
39	1C1 n2v	Staatsbahn	TV (375)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen	1907—1916	60	38,6 37,67	52,13 51,2	mit Wh-Bremse ohne Wh-Bremse	5,6	3,2	8,5	95,0	—	103,5	1,828	56,7	14	390/590	600	Heusinger	1 : 2,28	1,58	90	1180	27,6 28,8	32,095 30,760		
40	1C1 n2v	„	TVa (376)	„	1910—1914	50	34,565	44,78	—	5,0	1,6	7,05	79,49	—	86,54	1,6	54,0	14	370/560	540	Heusinger	1 : 2,29	1,54	83	1040	30,2	27,0		
41	1C1 h2	„	TV (375)	„	1911—1923	60	41,20 40,23	53,82 52,76	Pol.-Ausführ. Brotan-Ausführ.	5,6	3,2	7,28	74,39	19,84	81,67	1,85	44,2	12	2 × 410	600	Heusinger	—	1,94		1180	26,2	32,40		
42	1C1 h2	„	TVa (376)	„	1914—1924	50	35,97 36,34	45,93 46,35	Pol.-Ausführ. Brotan-Ausführ.	5,0	1,6	6,4	58,953	16,9	65,353	1,6	40,0	12	2 × 370	540	Heusinger	—	1,78	73	1040	25,6	27,77		
43	1C1 h2	„	342	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen u. Henschel, Kassel	1915—1918	85	60,0 54,71	78,0 71,02	Ausführ. Brotan-kessel m. Großrohr-überhitzer	7,5	4,4	11,8	89,0	40,75 29,8	106,11 100,8	2,06 2,34	43,1	13	2 × 500	650	Heusinger	—	2,53	109	1606	23,5	43,14		
44	D n2v	„	XIVa (475)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen	1896—1909	40	31,85	40,25	—	4,3	1,2	7,8	89,15	—	96,95	1,9	51,0	12	420/600 435/620	460	Heusinger	1 : 2,04 1 : 2,03	1,34 1,43	68 73	950	21,7 23,2	40,25		
45	1D1 h2	„	442	„	1917—1922	85	67,1	86,0	Ausführ. mit Kleinrohr-überhitzer	9,0	5,0	16,2	132,1	63,7	148,3	2,77	54,0	12	2 × 570	650	Heusinger	—	2,24	120	1606	22,9	57,45		
46	B n2	„	XXIb (289)	Johann Weitzer, Arad	1898	30	8,0	9,07	8,3	2,35	1,6	1,9	17,7	—	19,6	0,43	46,0	13	2 × 200	330	Allan	—	1,06	48	820	17,8	9,07	Spurweite 760 mm	
47	C n2	„	XXI (389)	Lok.-Fabr. vorm. G. Sigl, Wiener Neustadt	1886	20	10,8	12,0	8,0	3,0	1,6	2,6	30,4	—	33,0	0,53	62,0	12	2 × 250	400	Allan	—	1,19	74	810	25,7	12,0	Spurweite 750 mm	
48	C n2	„	399	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen	1906—1913	30	8,58	11,25	—	1,2	0,5	2,15	17,45	—	19,6	0,51	38,4	12	2 × 220	300	Stephenson	—	1,16	45	600	21,5	11,25	Spurweite 760 mm	
49	C1 n2	„	XXIa (395)	Masch.-Fabr. d. priv. öst.-ung. Staats-eisenb.-Ges., Wien	1895—1899	25	15,71	21,27	—	2,3	1,52	3,5	37,32	—	40,82	0,67	61,0	12	2 × 290	320	Allan	—	1,04	63	720	22,8	16,37	Spurweite 760 mm	
50	D n2	„	„Hegen“ (499)	Masch.-Fabr. d. Kgl. Ung. Staatseisenbahnen	1899	20	13,18	18,0	—	1,8	0,6	3,43	27,3	—	30,73	0,72	43,0	13	2 × 285	320	Heusinger	—	1,33	57	680	21,2	18,0	Spurweite 760 mm	
51	D n2	„	XXIc (490)	„	1906—1920	30	17,0	22,0	—	2,0	0,8	4,7	43,44	—	48,14	1,04	46,2	14	2 × 325	350	Stephenson	—	1,20	56	750	22,4	22,0	Klien-Lindner-Lokomotive Spurweite 760 mm	

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $pm_i$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

XIII. NIEDERLANDE.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29				
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			17	18	19	20	21	22	23	24	25		26	27	28	
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer														Ver- dampfungs- Heizfläche gesamt
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größe Geschwin- digkeit Vgr km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienst- gewicht des Tenders GTd t	Wasser m³	Kohle t	Hb m²	HR m²	HU m²	Hv m²	R m²	Hv R	P kg/cm²	Zahl und Durch- messer der Zylinder d mm	Kolben- hub S mm	Art der Steuerung	Bei Ver- bundloko- motiven: Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hlv	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d² · cm · Sem 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm²/t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen
1	1B n2	HSM	1100	Borsig	1883—1888	90	41	45	26	9	3,6	9,5	104	—	113,5	2,09	54	10,3	2 × 456	660	Heusinger	—	0,95	51,7	2150	21,0	30,5	
2	1B n2v	HSM	1100	"	1888	90	41	45	26	9	3,6	9,5	104	—	113,5	2,09	54	10,3	2 × 456	400/ 800	Heusinger	1 : 2	1,15	62,5	2150	12,7	30,5	
3	1B n2	NBDS	1200	Hohenzollern	1881—1887	90	36	40	27	10,5	3	8	89	—	97	1,86	52	12	2 × 430	600	Allan	—	0,90	46,7	2000	20,5	27	
4	1B n2	SS	1300	Beyer Peacock & Co.	1880—1895	90	39	42	33	13	4	10	93	—	103	2,10	49	10,3	2 × 457	660	Stephenson	—	1,05	51,5	2150	22,7	29	
5	1B n2v	SS	1479	"	1892	90	40	43	33	13	4	10	93	—	103	2,18	47	12	470/660	660	Heusinger	1 : 2	2,20	104,0	2150	23,0	29	
6	2B n2	NCS	1500	Neilson Reid	1892—1902	90	42	46	35	14	3	10	88	—	98	2,07	47	10,3	2 × 457	660	Stephenson	—	1,10	52,2	2150	22,9	28	
7	2B n2	NCS	1508—1510	Henschel	1892—1902	90	44	48	35	14	3	11	92	—	103	2,10	49	12,25	2 × 457	660	Stephenson	—	1,05	51,4	2150	22,7	29	
8	2B h2	NCS	1500	Neilson Reid, Werk- st. d. NCS in Utrecht	1892—1902	100	46	50	35	14	3	10,5	71,5	25	82	1,97	41	12	2 × 482	660	Stephenson	—	1,46	61,0	2150	23,8	30	
9	2B n2	NRS. HSM	1600	Sharp Stewart & Co.	1889—1903	90	45	50	33	12,7	3	10	93	—	103	2,04	50	10,3	2 × 457	660	Stephenson	—	1,05	53,0	2010	22,2	31	
10	2B h2	HSM	1600	Sharp Stewart & Co. Werkst. in Haar- lem	—	100	45	50	33	12,7	3	10	68	33	78	2,04	38	10,3	2 × 457	660	Stephenson	—	1,39	53,0	2010	22,2	31	
11	2B n2	SS	1700	Beyer Peacock & Co. Werkst. Amsterd.	1899—1907	90	46	49	33	13	4	10	111 (Serverrohr)	—	121	2,10	57	11	2 × 457	660	Stephenson	—	0,89	51,4	2150	21,2	29	
12	2B h2	SS	1700	"	—	100	48,5	53	33	13	4	11,5	65,5	29	77	2,10	37	12	2 × 508	660	Heusinger	—	1,74	63,8	2150	25,5	31	
13	2B h2	HSM	1900	Werkst. Amsterdam	1907—1913	100	48	52	39	17	4	10	71	23	81	2,04	40	10,5	2 × 500	660	Stephenson	—	1,60	63,5	2010	25,7	32	
14	2B1 n2	SS	2000	Beyer Peacock & Co.	1900	90	63	68	48	18	5	16	148 (Serverrohr)	—	164	2,89	57	12	2 × 483	660	Stephenson	—	0,74	41,9	2150	23,9	30	
15	2B1 h2	SS	2000	Beyer Peacock & Co. Werkst. in Tilburg	1900	90	66,5	71,5	48	18	5	16	98	40	114	2,89	39	12	2 × 483	660	Stephenson	—	1,06	41,9	2150	21,7	33	
16	2B h2	HSM	2100	Schwartzkopff, Werkst. Amsterdam	1914—1920	100	56,5	61	44	19	6	12	107	35	119	2,40	50	12,4	2 × 530	660	Heusinger	—	1,23	61,6	2100	25,2	35	
17	C n2	HSM	3200	Sharp Stewart & Co. Werkst. Amsterdam	1895—1907	75	39	44,5	29	10,2	2,8	10	87	—	97	2,04	47	12,4	2 × 457	610	Stephenson	—	1,03	49,0	1520	20,4	44,5	
18	C h2	HSM	3200	"	—	75	39	44,5	29	10,2	2,8	10	65	33	75	2,04	37	12,4	2 × 457	610	Stephenson	—	1,33	49,0	1520	18,8	44,5	
19	C h2	HSM	3300	Werkst. Amsterdam	1912—1915	75	43	48	33	12,7	3	10	66	23	76	2,04	37	10,5	2 × 500	610	Stephenson	—	1,58	59,0	1520	20,9	48	
20	2C n2	NBDS	3500	Beyer Peacock & Co. Hohenzollern	1908—1920	90	57	61	38	15,9	5	13,5	126	—	139,5	2,60	53	13,4	2 × 483	660	Heusinger	—	0,87	46,6	1980	18,5	42	
21	2C h2	NBDS	3500	"	1908—1920	100	57	62	52	20	8	13,5	95	34	108,5	2,60	42	13,4	2 × 510	660	Heusinger	—	1,24	52,0	1980	20,1	43	
22	2C h4	NCS	3600	Maffei	1910—1914	90	63,5	70	48	20	5	16	176	27,5	192	3,44	56	12,25	4 × 400	640	Heusinger	—	0,84	46,7	1900	22,5	48	
23	2C h4	NCS	3600	Maffei, Werkst. in Tilburg	—	100	63,5	70	49	20	5	15	130	41	145	2,84	51	12	4 × 400	640	Heusinger	—	1,11	56,7	1900	22,5	48	
24	2C h4	SS	3700	Beyer Peacock & Co. Werkst. Amster- dam, Hanomag	1910—1928	100	66	72	45 63	18 28	6 6	15	130	41	145	2,84	51	12	4 × 400	660	Heusinger	—	1,14	58,5	1850	23,8	48	
25	2C h4	SS	3700	Werkst. Amsterdam	—	100	66	72	45	18	6	15	126	88	141	2,84	50	12	4 × 400	660	Heusinger	—	1,18	58,5	1850	23,8	48	
26	1D h2	NBDS	4500	Hohenzollern	1917—1920	50	61,5	68	38	15,9	5	15	115	34	130	2,70	48	12	2 × 520	660	Heusinger	—	1,08	52,0	1400	22,4	57	
27	1B1 n2	NRS. ZOS	5300	Sharp Stewart & Co.	1881—1882	80	43	53	—	6,4	2	9,5	87,5	—	97	1,59	61	10,3	2 × 445	559	Stephenson	—	0,90	54,7	1700	23,7	27,5	
28	2B1 n2	NCS	5400	Neilson Reid	1901	90	49,5	60,5	—	6	2,5	10	89	—	99	1,60	62	10,7	2 × 432	610	Heusinger	—	0,91	56,0	1800	21,8	29	

\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>1</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Abspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

XIII. NIEDERLANDE (Fortsetzung).

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel							Triebwerk							29		
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		27	28
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer														
29	2B1 n2	HSM	5500	Sharp Stewart & Co. Werkst. Amsterdam	1898—1905	90	50,5	63	—	5,9	4	10	88	—	98	2,04	48	10,5	2 × 457	610	Stephenson	—	1,02	49,0	1800	23,6	30	
30	1B n2	NCS	16—20 NCS	Hanomag	1874—1876	—	—	39	24	8,0	—	8,6	98	—	106,6	1,75	59	10,3	2 × 418	576	Allan	—	0,74	45,1	1728	21,7	26,8	
31	2B n2	NCS	16—20 NCS	Hanomag, Werkst. d. NCS in Utrecht	1897—1905	—	—	45,2	33	13,0	9	8,6	98	—	106,6	1,75	59	10,3	2 × 418	576	Allan	—	0,74	45,1	1760	20,4	28	
32	2B2 h2	NCS	5600	„	1913—1916	90	56,5	72,5	—	10,0	3	8	75	33	83	1,80	46	10,3	2 × 460	576	Allan	—	1,15	53,3	1760	21,6	32	
33	2B1 h2	HSM	5700	Werkst. Amsterdam	1907—1913	90	52,5	65	—	5,9	4	10	68	23	78	2,04	38	10,5	2 × 457	610	Stephenson	—	1,28	49,0	1800	23,6	30	
34	2B2 h2	HSM	5800	„	1914—1915	100	59	77,5	—	9,5	5	10	71	23	81	2,04	40	10,5	2 × 500	660	Stephenson	—	1,59	63,5	2010	24,9	33	
35	2C2 h2	SS	6000	Beyer Peacock & Co.	1913—1916	100	76	93	—	9	3	13	108	34	121	2,40	50	12	2 × 508	660	Heusinger	—	1,10	55,6	1850	20,0	46	
36	1D1 n2	SS	6200	Hohenzollern	1912—1913	60	72	87	—	8,6	2,5	13	145	—	158	2,33	68	12	2 × 520	660	Heusinger	—	0,89	60,0	1400	21,2	60	
37	1D1 h2	SS	6200	„	1913—1914	60	72	88	—	8,2	4	13	118	36	131	2,33	56	12	2 × 520	660	Heusinger	—	1,07	60,0	1400	20,9	61	
38	B n2	SS	6500	Hohenzollern, Werkst. in Tilburg	1880—1902	45	15	18,5	—	2,2	0,4	2,5	26	—	28,5	0,51	56	10,3	2 × 280	400	Allan	—	0,87	48,2	930	18,2	18,5	
39	B n2	HSM	99,100 HSM	Hohenzollern	1881	—	—	17,7	—	1,7	0,48	2,5	17,7	—	20,2	0,45	45	10,3	2 × 260	380	Stephenson	—	1,00	45,0	1110	24,9	9,3	
40	B n2	HSM	6600	Breda, Holland	1898	45	15	18,5	—	2,1	0,3	3	23	—	26	0,68	38	14,5	2 × 240	380	Joy	—	0,66	25,3	990	11,9	18,5	
41	B n2	HSM	6700	Borsig	1883—1889	60	17,5	21	—	2,0	0,6	3,5	29	—	32,5	0,76	43	10,3	2 × 300	400	Belpaire	—	0,87	37,3	1240	13,8	21	
42	B n2	SS	6800	Hohenzollern, Breda, Holland	1884—1893	50	15,5	21	—	2,5	0,6	3,7	31	—	34,7	0,67	52	12,4	2 × 280	420	Joy	—	0,75	38,6	1040	15,0	21	
43	B n2	SS. NBDS	6900	Henschel	1884—1898	50	19	23	—	2,5	0,6	4	49	—	53	0,92	57	12,4	2 × 310	460	Allan	—	0,65	37,8	1050	18,3	23	
44	2B n2	NCS	7000	Hartmann, Hohen- zollern	1899—1903	75	31	37	—	3,5	1	5	72 (Serverrohr)	—	77	1,04	74	12	2 × 320	500	Heusinger	—	0,52	38,7	1350	15,8	24	
45	2B h2	NCS	7000	„	—	75	31	37	—	3,5	1	5	48	20	53	1,04	51	12	2 × 360	500	Heusinger	—	0,96	48,9	1350	20,0	24	
46	1B1 n2	NFLS. HSM	7100	Hohenzollern	1901—1902	80	35	43	—	4,5	2	7	80	—	87	1,42	61	12,4	2 × 380	560	Stephenson	—	0,73	44,8	1520	24,2	22	
47	1B1 n2	SS	7100	„	1907—1908	80	39	49	—	6	2	7	80	—	87	1,42	61	12	2 × 380	560	Stephenson	—	0,73	44,8	1540	21,0	25	
48	1B n2	NCS	1—12 NCS	Neilson Reid, Glasgow	1863—1864	—	—	27	17	5,5	3,3	6	79	—	85	1,17	72	6,5	2 × 406	610	Stephenson	—	0,93	67,5	1600	33,0	19	
49	1B n2	NCS	1.3.9.10.11 NCS	Neilson Reid, Werkst. d. NCS in Utrecht	1863	—	—	30,4	20,15	7,0	3,3	8	72	—	80	1,18	69	9,3	2 × 406	610	Stephenson	—	0,99	67,0	1600	30,0	20,9	
50	1B n2	NCS	7200	„	1892—1899	80	33	40	—	3,8	1,2	7	92 (Serverrohr)	—	99	1,15	86	12	2 × 406	610	Stephenson	—	0,80	68,6	1620	22,6	27,5	
51	2B h2	NCS	7300	Hohenzollern	1905	80	40	48	—	5,6	1	7	58	29	65	1,15	57	12,4	2 × 406	610	Stephenson	—	1,22	68,6	1620	21,4	29	
52	1B h2	HSM	7400	Werkst. Amsterdam	1920	75	33	41,5	—	4,1	2	6	45	28	51	1,16	44	12	2 × 360	500	Heusinger	—	1,00	43,9	1350	16,5	29	
53	C n2	HZ. HSM	7600	Borsig	1881	50	22	28	—	3,8	1	4	52,5	—	56,5	0,94	60	10,3	2 × 300	500	Allan	—	0,63	37,5	1230	13,1	28	
54	C n2	HSM	7700	Werkst. Amsterdam Henschel	1905—1914	60	26	32	—	3,8	1	4,5	49,5	—	54	1,25	43	12,4	2 × 330	550	Allan	—	0,87	37,6	1230	15,2	32	
55	B n2	NCS	8000	Orenstein u. Kop.	1903	35	17,5	23,1	—	3,6	0,8	4	43	—	47	0,87	54	12	2 × 320	450	Allan	—	0,77	41,5	900	22,2	23	
56	B n2	SS	8100	Breda, Holland, Werkst. in Tilburg	1901—1907	45	26	33	—	2,8	1,2	6,5	56	—	62,5	1,23	51	11,7	2 × 370	480	Heusinger	—	0,83	42,0	1100	18,0	33	
57	B n2	NRS. HSM NBDS	8200	Sharp Stewart & Co. Werkst. Amsterdam	1880—1915	30	26	30,5	—	2,3	0,5	6	52	—	58	0,98	59	12,4	2 × 381	559	Stephenson	—	1,10	65,0	1250	21,3	30,5	

\*) Die Zugkraftkennziffer  $C_2$  ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck  $p_m$  multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

$i$  = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder;  $d$  = Zylinderdurchmesser in cm;  $S$  = Hub in cm;  $D$  = Treibraddurchmesser in cm;  $G_R$  = Reibungsgewicht in t.



XIII. NIEDERLANDE (Fortsetzung).

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29				
						7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		25	26	27	28
Lfd. Nr.	Achs-anordnung	Eigentümer	Gattungs-bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwindigkeit Vgr km/h	Leergewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienstgewicht der ges. Lok. ohne Tender GLa t	Dienstgewicht des Tenders GTa t	Vorräte Wasser Kohle m <sup>3</sup> t		Heizflächen Feuerbüchse Rohre Überhitzer Hb HR HU m <sup>2</sup> m <sup>2</sup> m <sup>2</sup>			Verdampfungs-Heizfläche gesamt Hv m <sup>2</sup>	Rostfläche R m <sup>2</sup>	Heizfläche : Rostfläche Hv R	Kessel-druck P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durchmesser der Zylinder d mm	Kolben-hub S mm	Art der Steuerung	Bei Verbundlokomotiven : Zylinder-raum-Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderinhalt : Heizfläche V : Hv bei Verbund-anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderinhalt : Rostfläche V : R bei Verbund-anordnung Vn : R	Treibrad-durchmesser D mm	Zugkraftkennziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = $\frac{i \cdot d^2 \text{cm} \cdot S \text{cm}}{2 \cdot D \text{cm} \cdot G_R \text{t}}$ (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs-gewicht GLr t	Bemerkungen
58	C n 2	SS	92—94, 206—211 SS	Beyer Peacock & Co.	1871—1880	45	—	34,5	17	5,2	3	8	103	—	111	1,67	66	8,3	2 × 457	610	Stephenson	—	0,9	60,0	1170	31,6	34,5	
59	C 1 n 2	SS	8400	Beyer Peacock & Co. Werkst. in Tilburg	—	45	41,5	51	—	4,8	1,8	8	103	—	111	1,67	66	10	2 × 457	610	Stephenson	—	0,9	60,0	1170	27,2	40	
60	C n 2	SS	8500	Hohenzollern	1915	60	38	48	—	4,5	2	7	84	—	91	1,47	62	12	2 × 450	600	Heusinger	—	1,05	65,0	1400	18,1	48	
61	C h 2	SS	8500	Henschel	1920	60	39	49	—	4,1	2	7	66	34	73	1,47	50	12	2 × 485	600	Heusinger	—	1,52	75,3	1400	20,5	49	
62	C n 2	SS	8600	Hohenzollern	1912—1913	45	33	43	—	4,5	2	6,5	79,5	—	86	1,55	55	13	2 × 430	550	Heusinger	—	0,93	51,6	1100	21,5	43	
63	C n 2	SS	8600	„	1913—1914	45	35	45	—	4,5	2	6,5	79,5	—	86	1,55	55	13	2 × 430	550	Heusinger	—	0,93	51,6	1100	20,5	45	

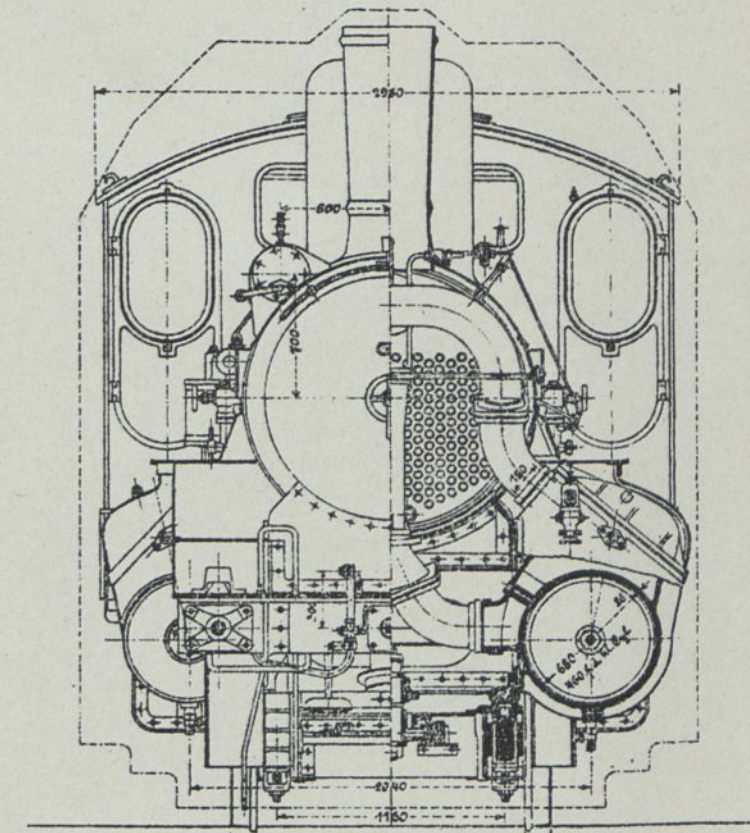
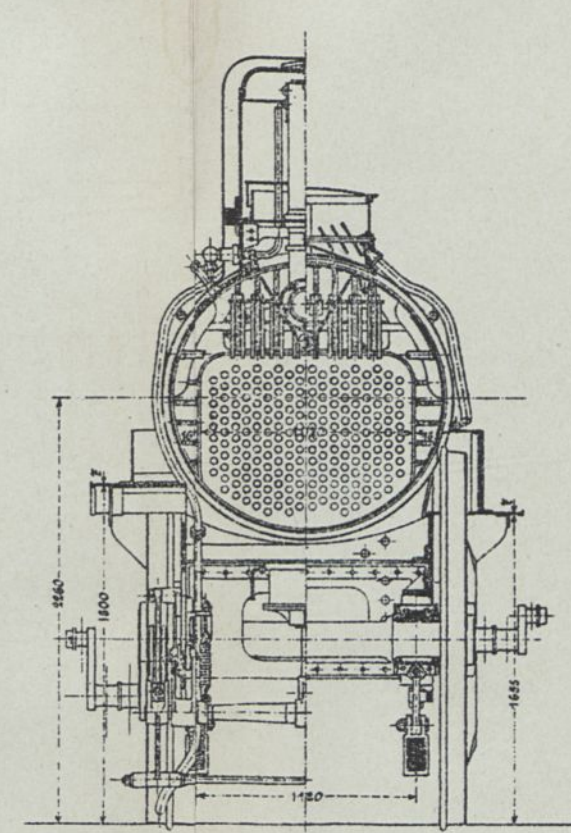
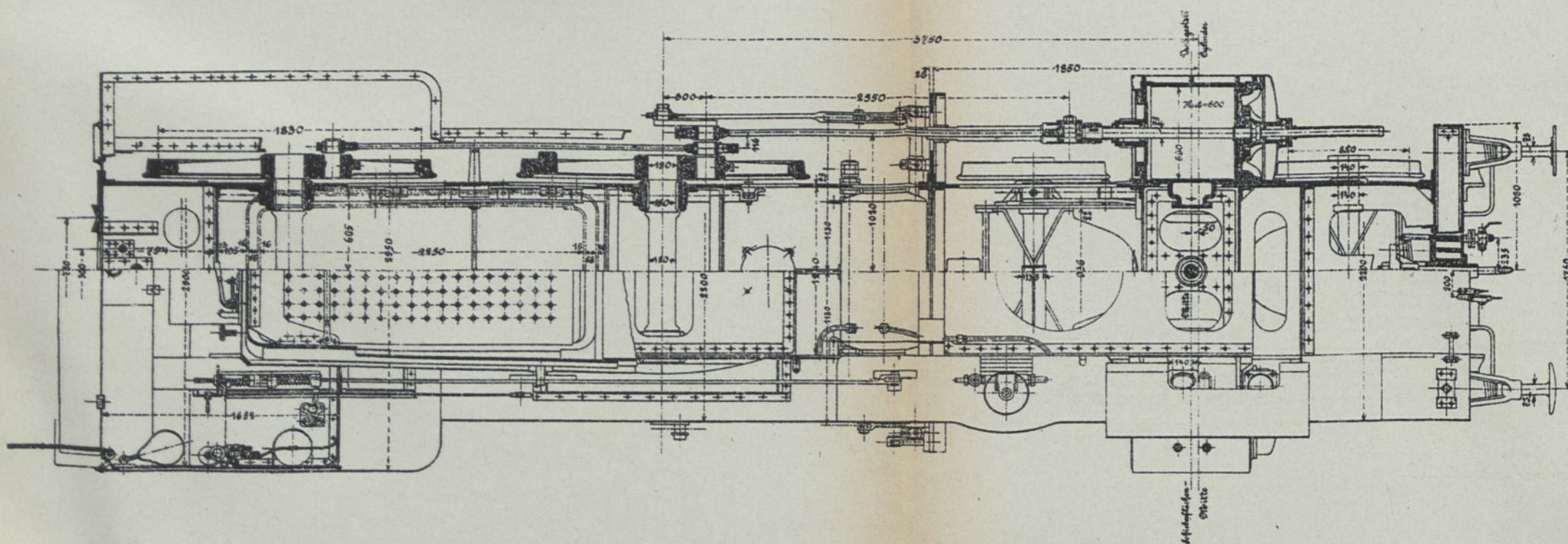
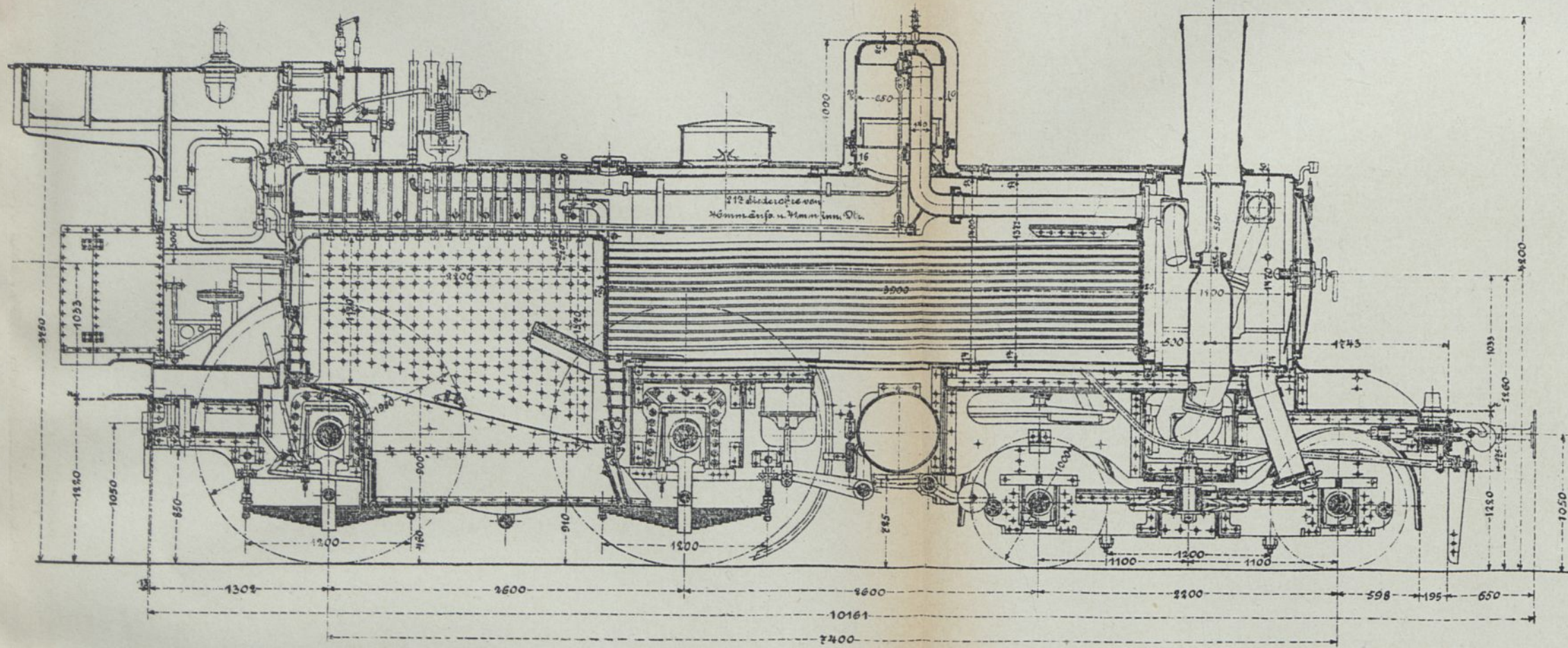
\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:

i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.

# XIV. ZAHNRADLOKOMOTIVEN.

1	2	3	4	5	6	Grunddaten						Kessel						Triebwerk						29				
						7	8	9	10	Vorräte		Heizflächen			16	17	18	19	20	21	22	23	24		25	26	27	28
										Wasser	Kohle	Feuer- büchse	Rohre	Über- hitzer														
Lfd. Nr.	Achs- anordnung	Eigentümer	Gattungs- bezeichnung	Erbauer	Gebaut von ... bis	Größte Geschwin- digkeit V <sub>gr</sub> km/h	Leer- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLI t	Dienst- gewicht der ges. Lok. ohne Tender GLd t	Dienst- gewicht des Tenders GTd t	m <sup>3</sup>	t	Hb m <sup>2</sup>	HR m <sup>2</sup>	HÜ m <sup>2</sup>	Hv m <sup>2</sup>	R m <sup>2</sup>	Hv R	P kg/cm <sup>2</sup>	Zahl und Durch- messer der Zylinder d mm	Kolben- hub S mm	Art der Steuerung	Bei Ver- bundloko- motiven: Zylinder- raum- Verhältnis Vh : Vn	Verhältnis: Zylinderin- halt: Heiz- fläche V : Hv bei Verbund- anordnung Vn : Hv	Verhältnis: Zylinderin- halt: Rost- fläche V : R bei Verbund- anordnung Vn : R	Treibrad- durch- messer D mm	Zugkraftkenn- ziffer n. Garbe C <sub>2</sub> = i · d <sup>2</sup> · cm · Sem 2 · Dem · GRt (Erklärung s. Fußnote *) cm <sup>2</sup> /t	Reibungs- gewicht GLr t	Bemerkungen
1	1C n4	Württemberg. Staats- bahnen	Fz	Eßlingen	1893	50 <sup>1)</sup> (20)	43,5	53,6	—	4,2	1	7,0	105,65	—	112,65	1,4	80,3	14	2 × 420 (R) 420 (Z)	612 540	Heusinger	—	1,51	121,0	1238	21,0	41,5	<sup>1)</sup> Die in Klammern gesetzten Zahlen geben die Höchstge- schwindigkeiten bei Zahn- stangenbetrieb
2	C1 n4	Preußische Staatsbahn	T 26	Eßlingen	1902	50 <sup>1)</sup> (20)	50,020	58,450	—	5,50	2,10	9,27	114,09	—	123,36	2,11	58,5	12	2 × 470 (R) 420 (Z)	500 450	Heusinger Klose	—	1,41	82,2	1080	23,4	43,52	
3	C1 n4v	Badische Staatsbahn	IXb	Eßlingen	1921	45 <sup>1)</sup> (23)	45,6	57	—	5	1,5	8,2	107,5	—	115,7	1,8	64,3	14	2 × 450 (R) 450 (Z)	550	Heusinger	—	1,51	97,2	1080	24,1	42,8	
4	C1 n4	Halberstadt-Blanken- burger Eisenbahn	—	Eßlingen	1885	50	45,7	56	—	4,5	2	8,3	127,7	—	136,0	1,87	68,3	10	2 × 450 (R) 300 (Z)	600	Allan	—	1,40	102,0	1250	22,6	43,0	
5	C1 h2 (4, v)	Bayerische Staatsbahn	PtzL <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Krauß	1912	45	48,3	57,8	—	4	1,6	6,87	63,13	37	70,0	1,82	38,5	12	2 × 460 (R) 460 (Z)	508	Heusinger	—	2,41	92,6	1006	23,2	46,2	
6	D1 n4	Reichenberg-Gablonz- Tannwalder Eisen- bahn	—	Floridsdorf	1901	45	—	66,5	—	5	1,4	—	—	—	147,0	2,4	61,3	12	2 × 500 (R) 420 (Z)	500 450	Heusinger	—	1,33	81,8	1050	22,4	54,0	
7	1D1 h4v	Preußische Staats- bahnen	T 28	Borsig	1921	55 <sup>1)</sup> (20)	67,4	83,8	—	7	3	10,2	110,0	39,8	120,2	2,86	42,03	14	2 × 525 (R) 525 (Z)	500 500	Heusinger	—	1,80	75,7	1100	20,8	60,0	
8	1D1 n4	Ungarische Staatsbahn	T IVc	Floridsdorf	1908	45 <sup>1)</sup> (40)	—	71,3	—	6	3,3	—	—	—	147,0	2,4	61,3	12	2 × 500 (R) 420 (Z)	500 450	Heusinger	—	1,33	81,8	1050	24,7	48,1	
9	D2 n4	Ungarische Staatsbahn	T IVb	Floridsdorf	1896	45 <sup>1)</sup> (25)	—	72	—	7,1	2,6	—	—	—	147,0	2,4	61,3	12	2 × 500 (R) 420 (Z)	500 450	Heusinger	—	1,33	81,8	1050	22,2	53,5	
10	E h2 (4, v)	Württemb. Staatsbahn	E + 1 Z	Eßlingen	1923	50 <sup>1)</sup> (10)	62,2	74,9	—	7	3	12,6	104,5	42,3	117,1	2,5	46,8	14	2 × 560 (R) 560 (Z)	560 560	Heusinger	—	2,36	110,4	1150	20,4	74,9	
11	F n4	Österreich. Staatsbahn	—	Floridsdorf	1912	45	—	88	—	6,2	3,2	—	—	—	176,0	3,3	53,4	13	2 × 570 (R) 420 (Z)	520 450	Heusinger	—	1,51	80,5	1050	18,3	88,0	

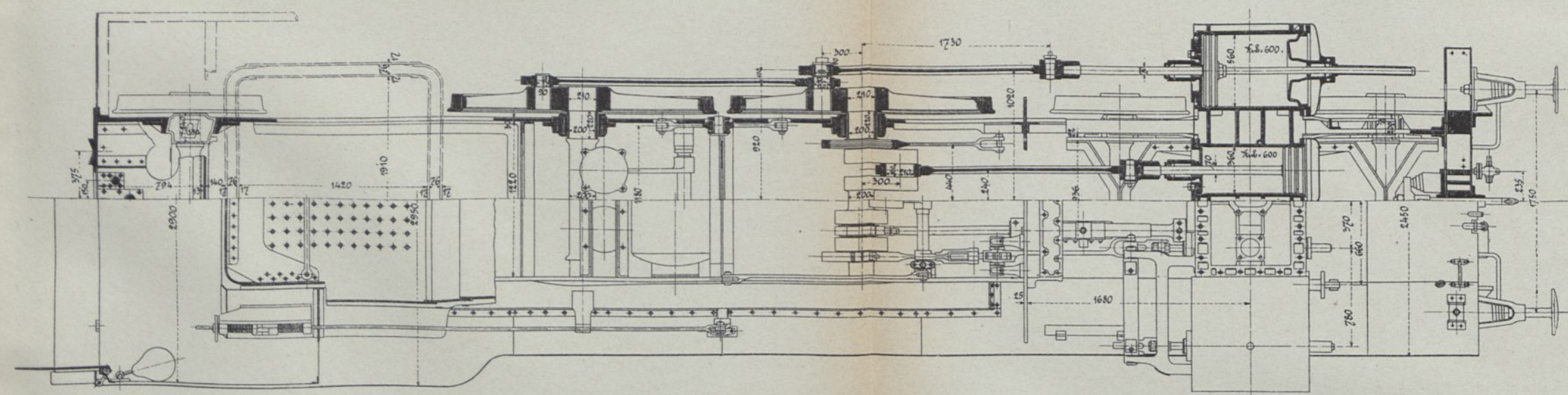
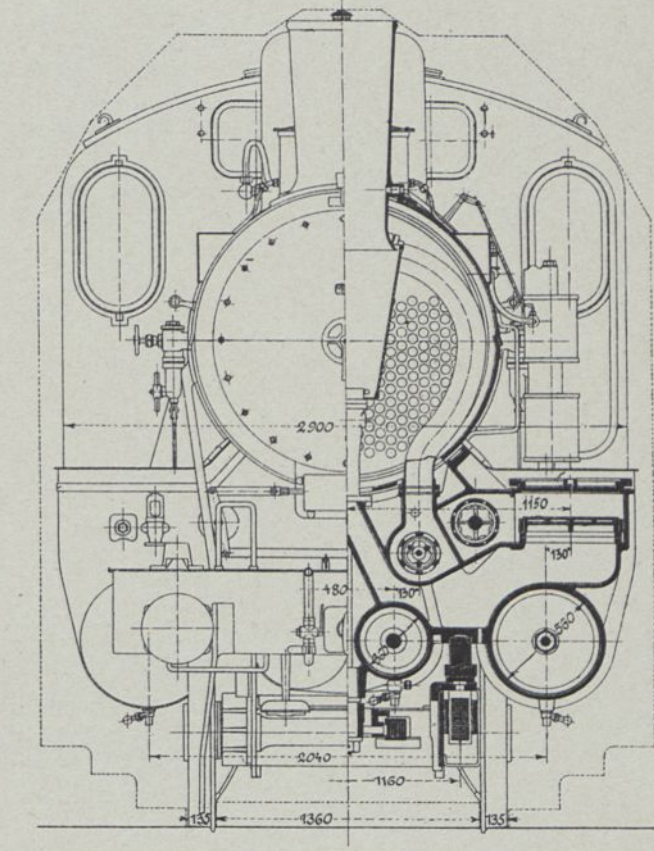
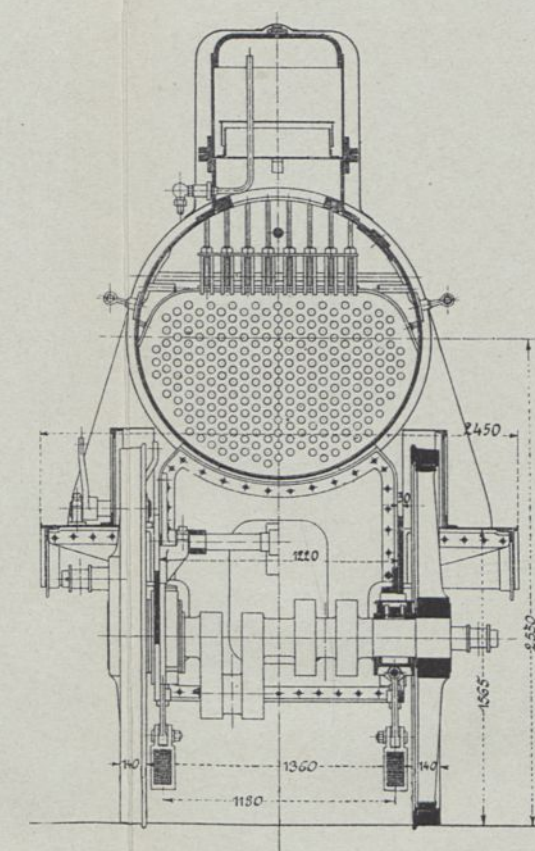
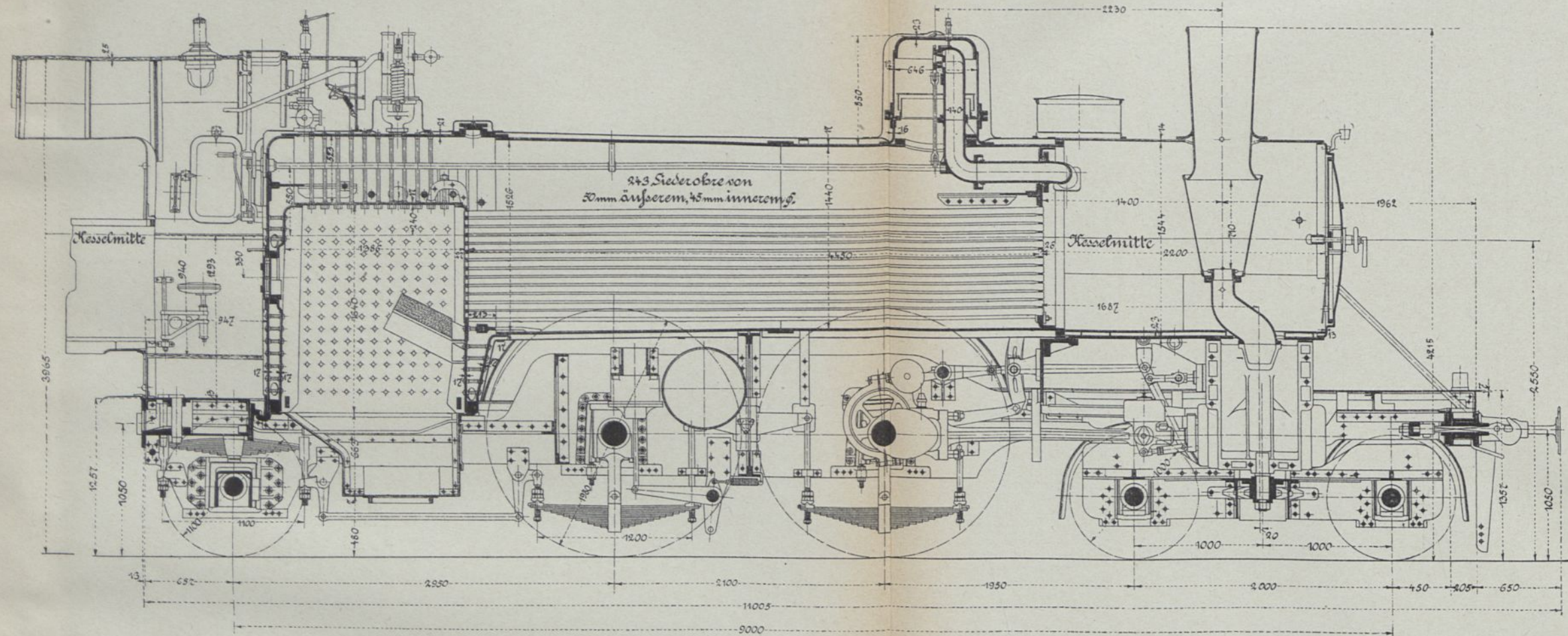
\*) Die Zugkraftkennziffer C<sub>2</sub> ist eine Zahl, die, mit dem mittleren Druck pm<sub>i</sub> multipliziert, die indizierte Zugkraft in kg für 1 t Reibungsgewicht ergibt. In der Formel bedeuten:  
i = Anzahl der Auspuffzylinder, also bei Verbundlokomotiven Anzahl der Niederdruckzylinder; d = Zylinderdurchmesser in cm; S = Hub in cm; D = Treibraddurchmesser in cm; GR = Reibungsgewicht in t.



**2 B n2v Schnellzuglokomotive der Preußischen Staatsbahn**  
 Gattung S 3 Erbauer: Hanomag

Maßstab 1:40

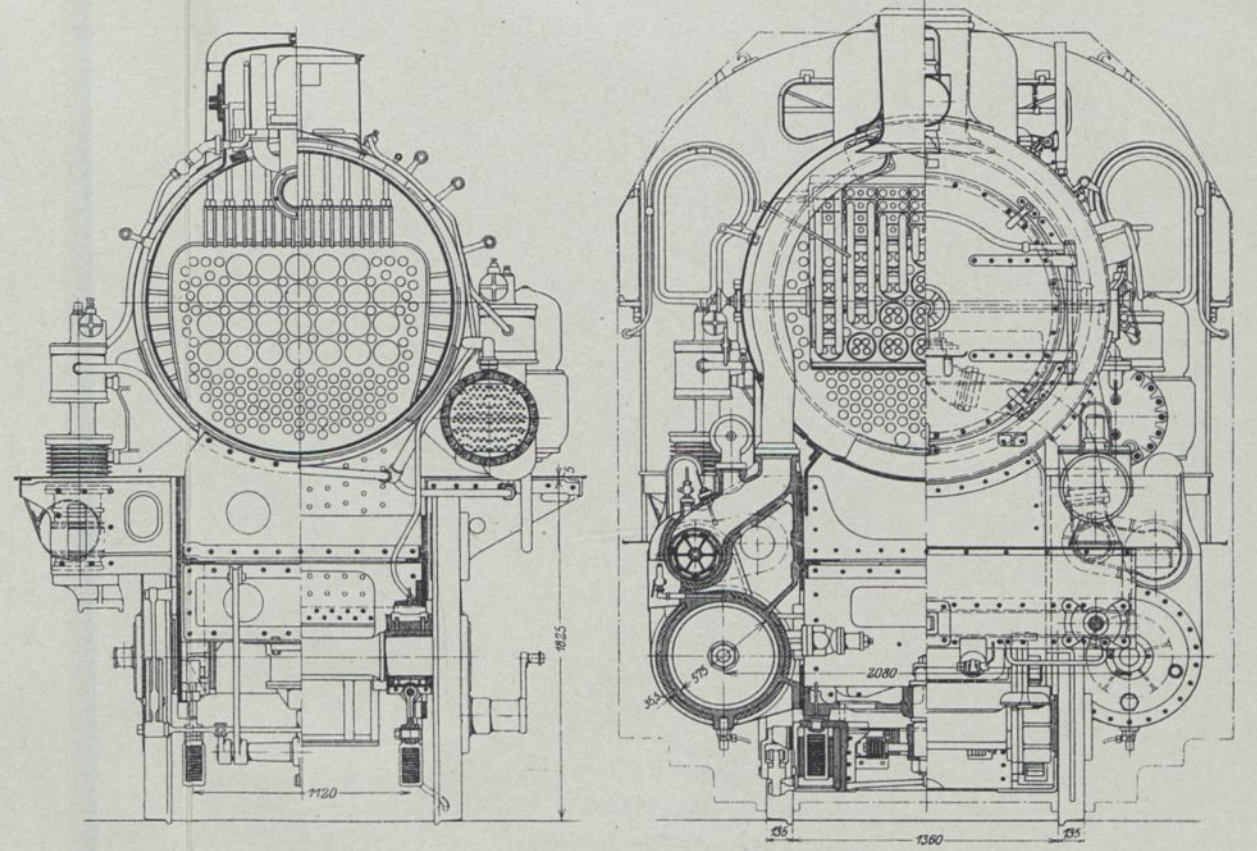
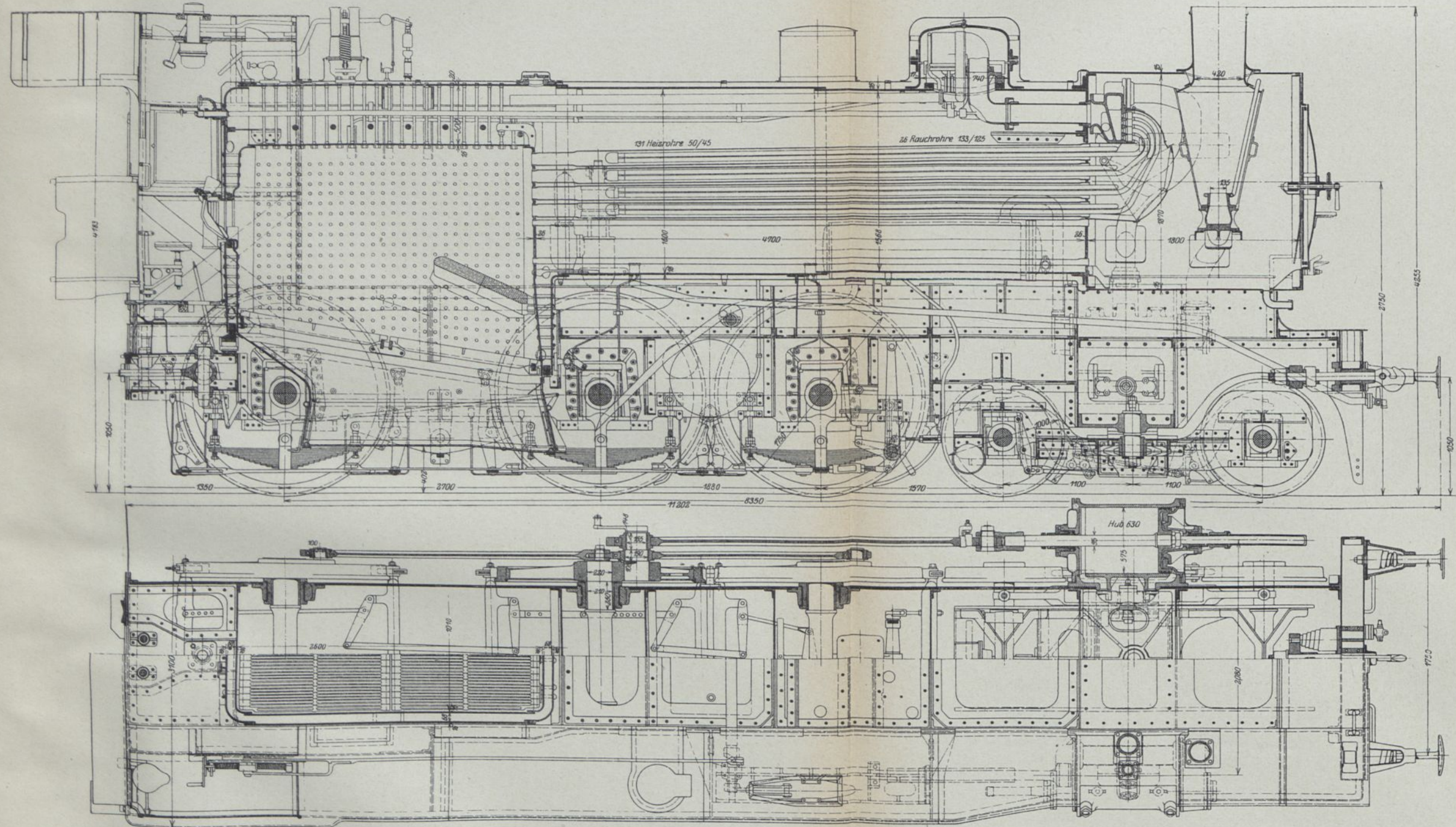
Zylinderdurchmesser	$d = 460/680 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 600 \text{ ''}$	Gesamtheizfläche	$H = 118,4 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = 1980 \text{ ''}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 100 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 7400 \text{ ''}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 30,4 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 2600 \text{ ''}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 50,5 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 2,27 \text{ m}^2$		



**2B1 n4v Schnellzuglokomotive der Preußischen Staatsbahn**  
 Gattung S 7 Erbauer: Hanomag

Maßstab 1:40

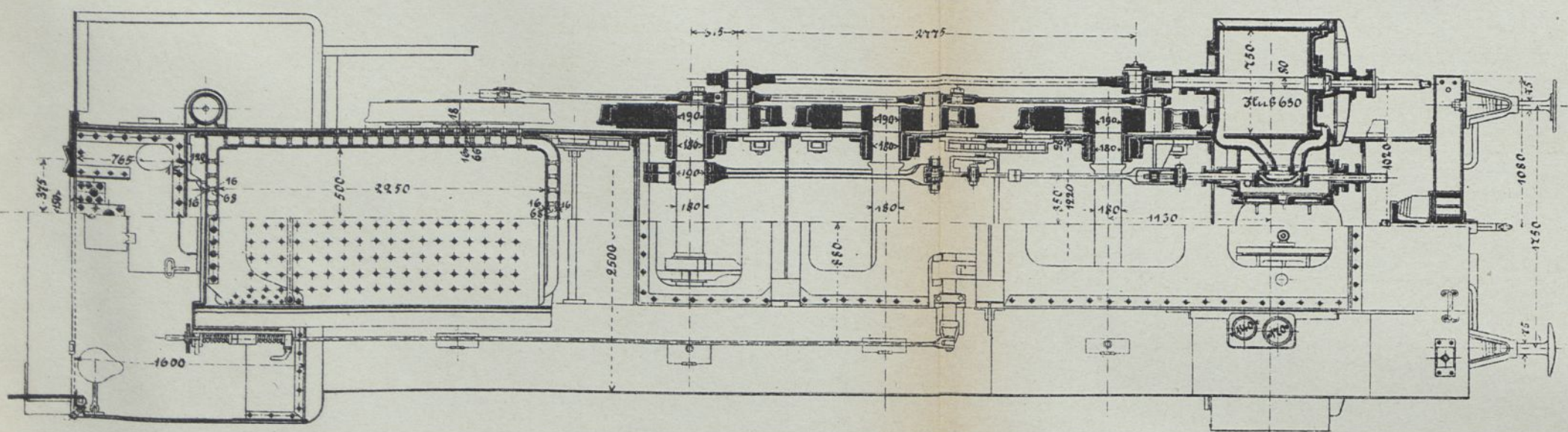
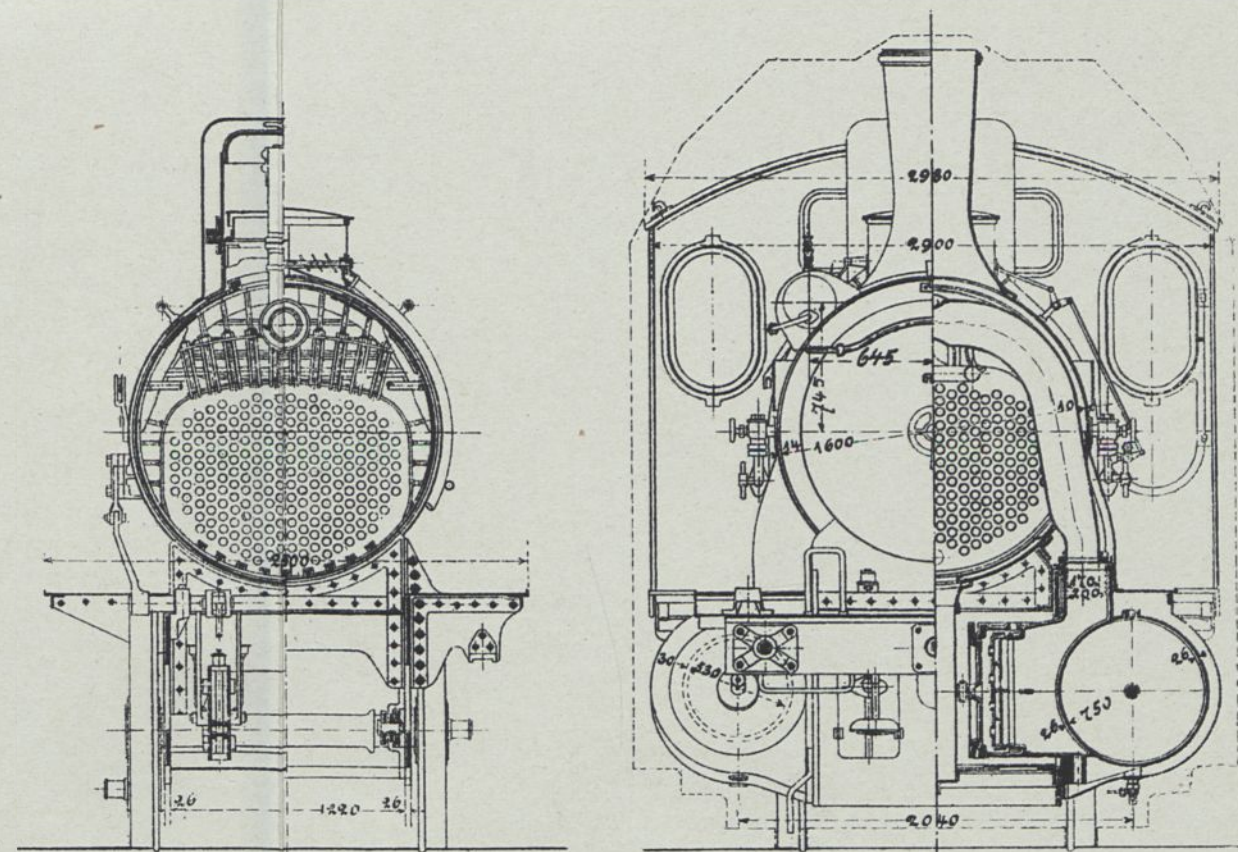
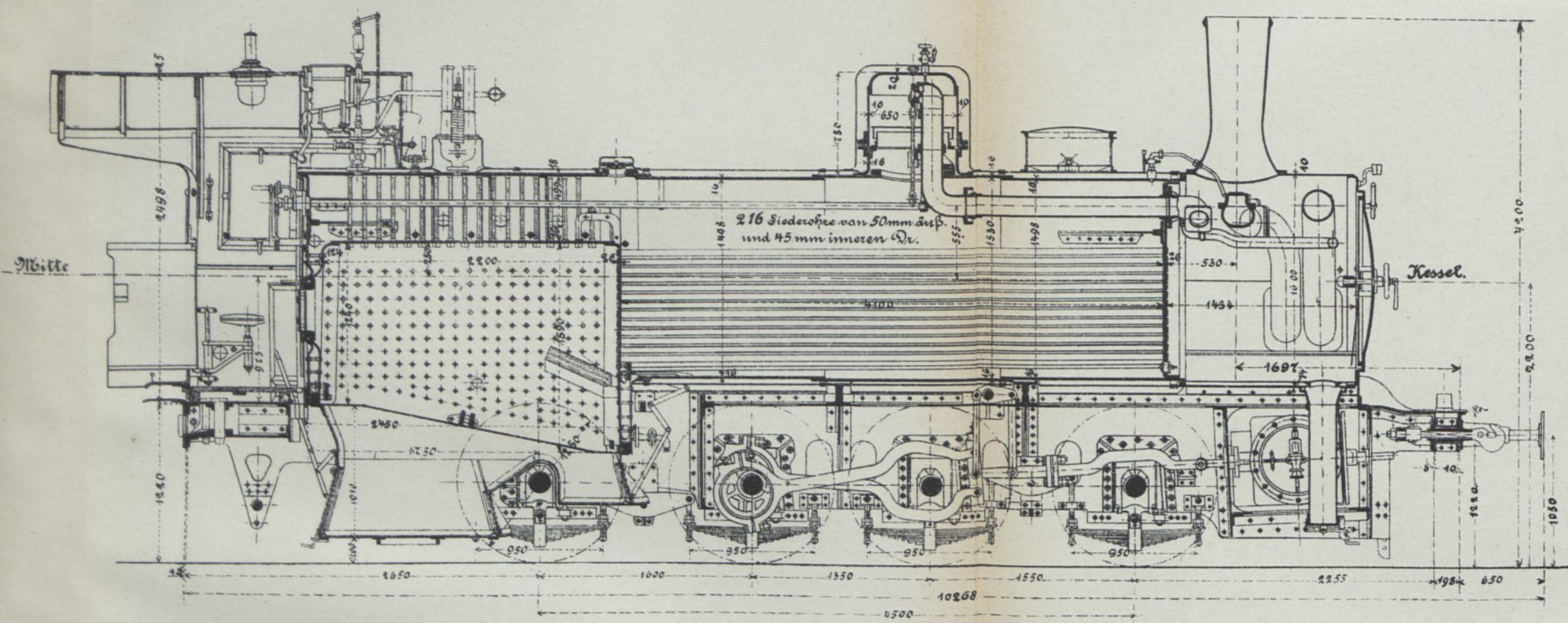
Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 360/560 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 14 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 600 \text{ ,,}$	Gesamtheizfläche	$H = 162,89 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = 1980 \text{ ,,}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 110 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 9000 \text{ ,,}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 30,314 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 2100 \text{ ,,}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 62,895 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 2,71 \text{ m}^2$		



*2 C h 2 Personenzuglokomotive der Preußischen Staatsbahn  
Gattung P 8*  
Erbauer: Schwartzkopff

Maßstab 1:40

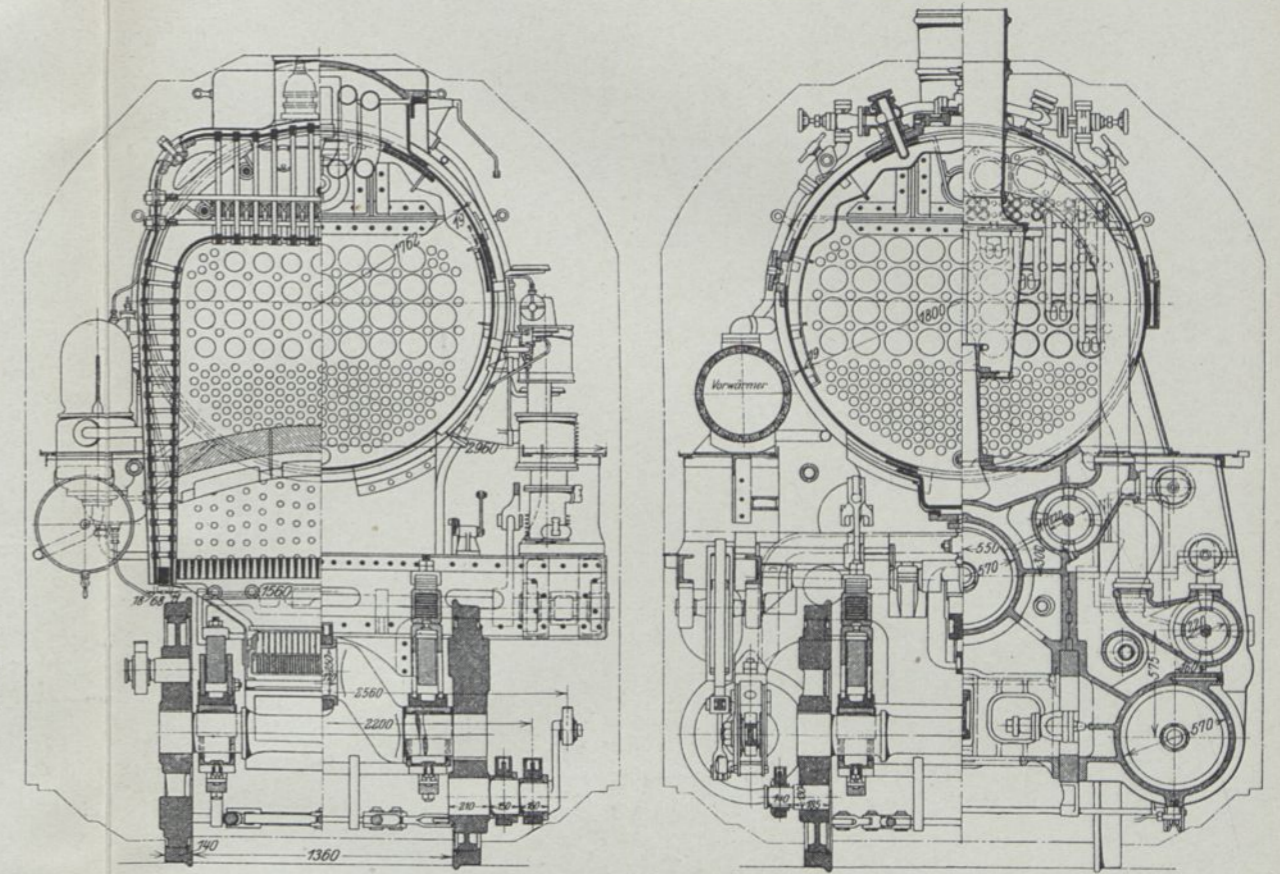
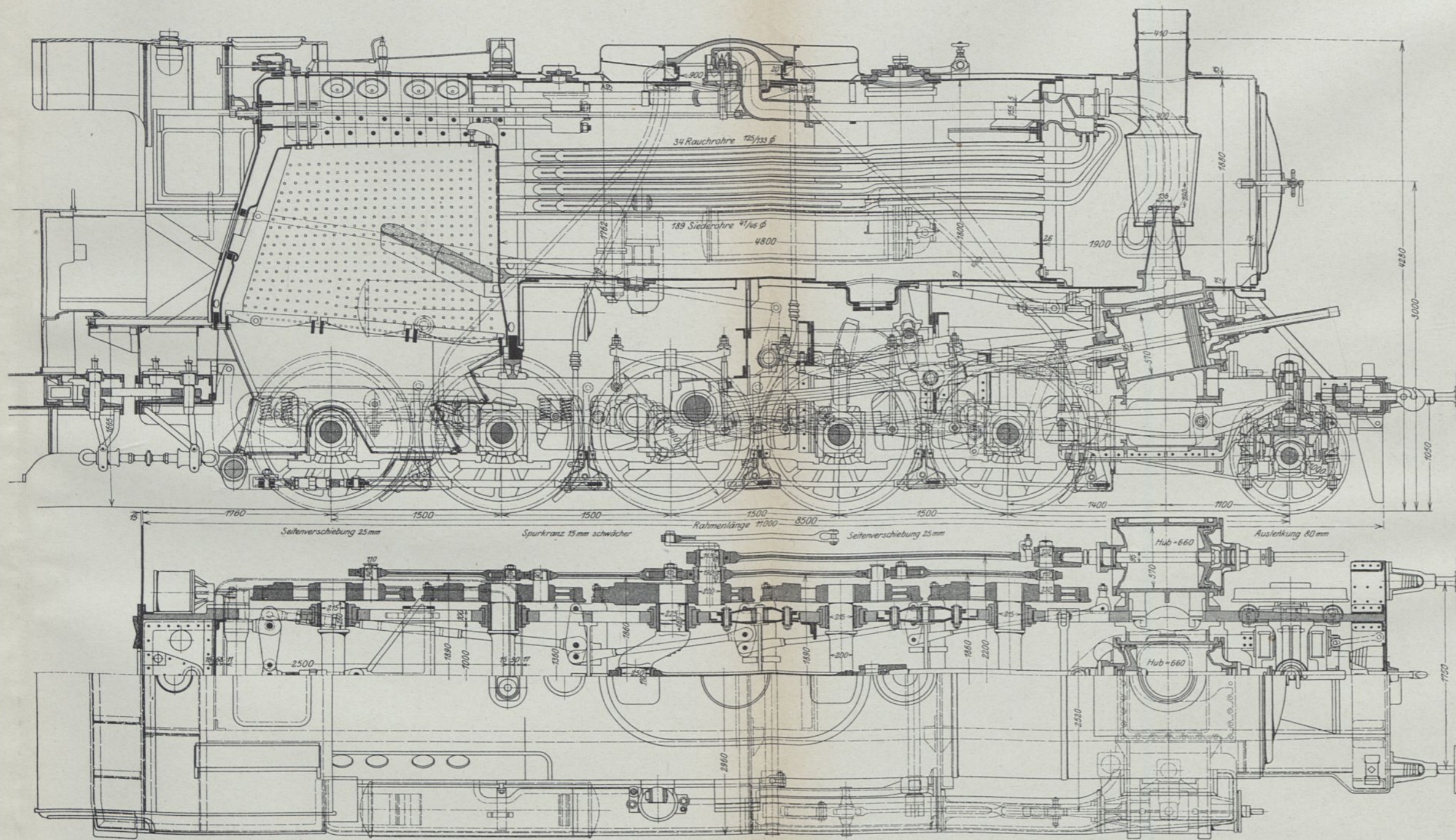
Zylinderdurchmesser	$d = 575 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 630 \text{ ''}$	Gesamtheizfläche	$H = 142,3 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = 1750 \text{ ''}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 100 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 8350 \text{ ''}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 51,6 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 4580 \text{ ''}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 78,2 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 2,64 \text{ m}^2$		



*D n 2 v Güterzuglokomotive der Preussischen Staatsbahn  
Gattung G 7<sup>2</sup> Erbauer: Vulkan*

Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 530/750 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 630 \text{ ,,}$	Gesamtheizfläche	$H = 136,6 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = 1250 \text{ ,,}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 45 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 4500 \text{ ,,}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_L = 52,900 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 4500 \text{ ,,}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 52,900 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 2,25 \text{ m}^2$		



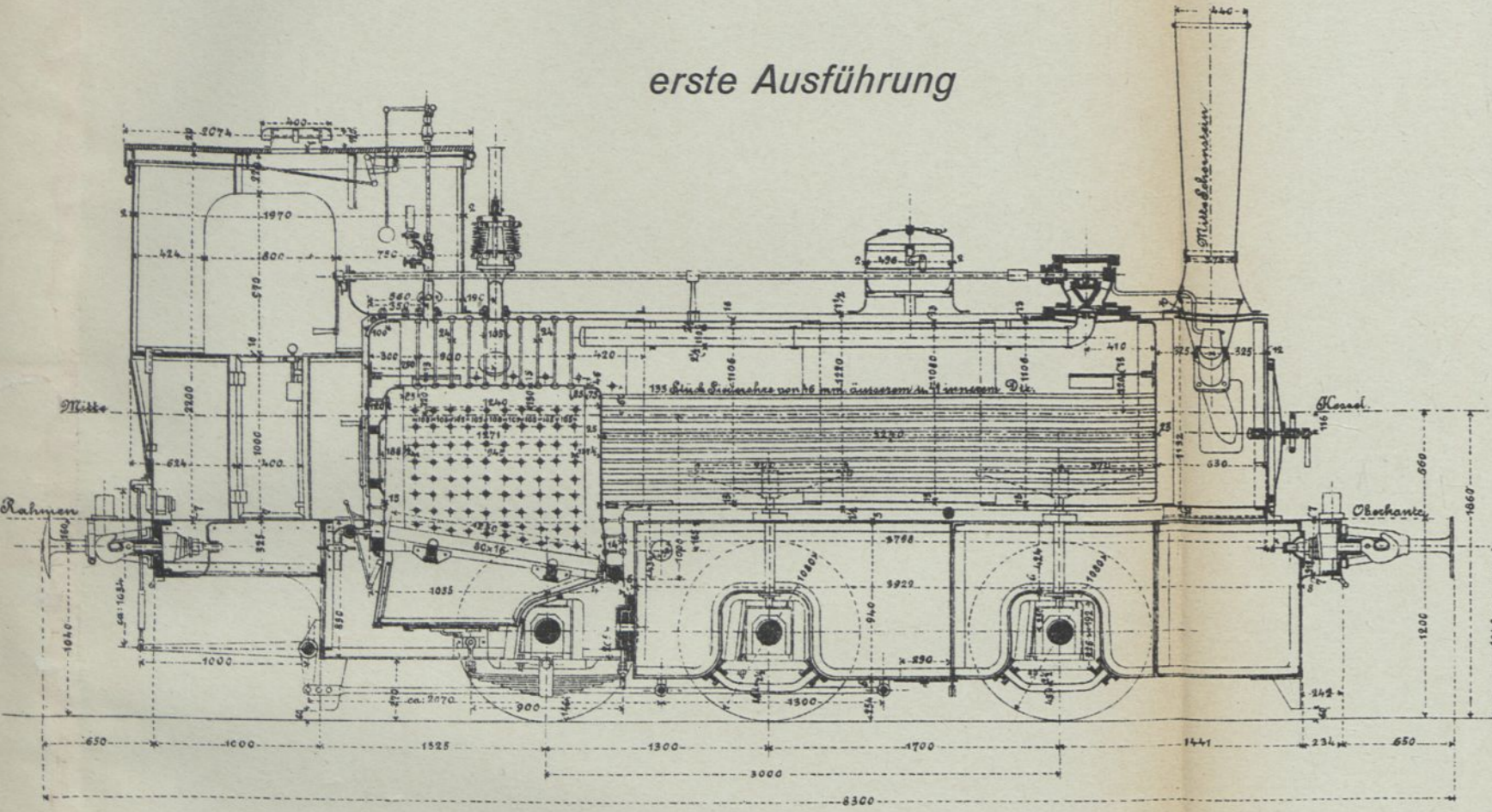
1E h3 Güterzuglokomotive der Preußischen Staatsbahn  
Gattung G 12

Erbauer: Henschel

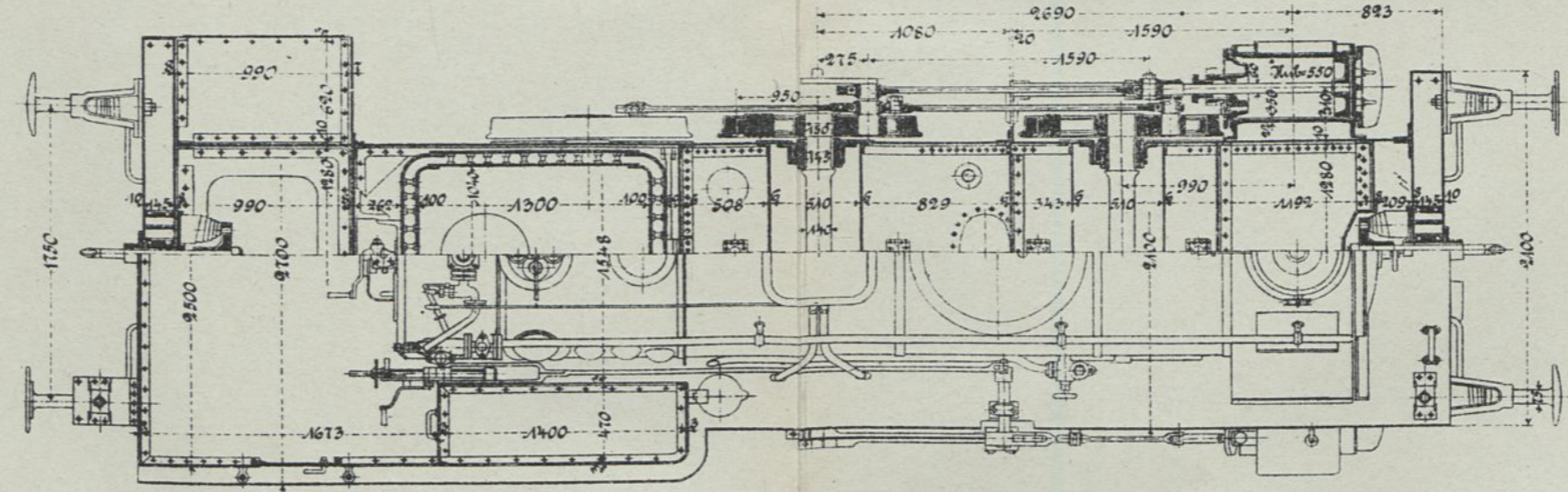
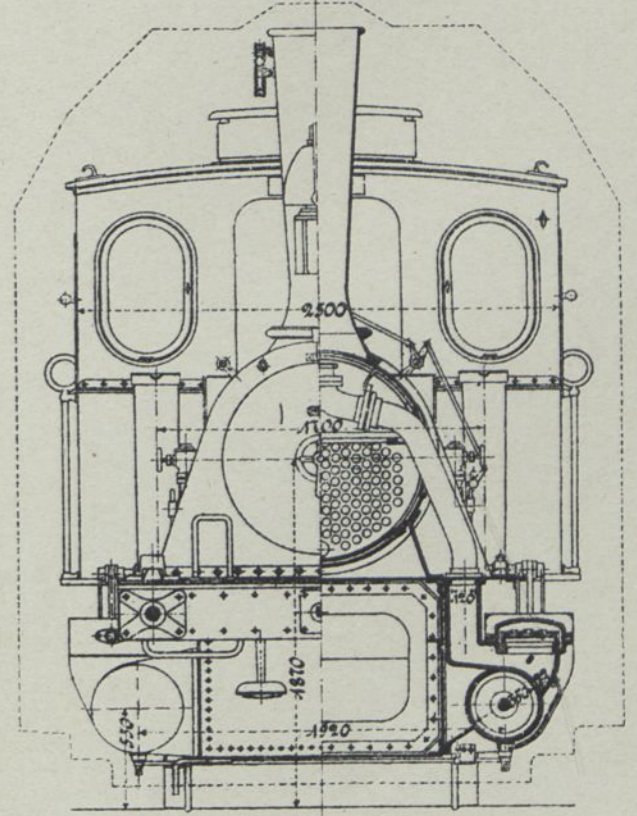
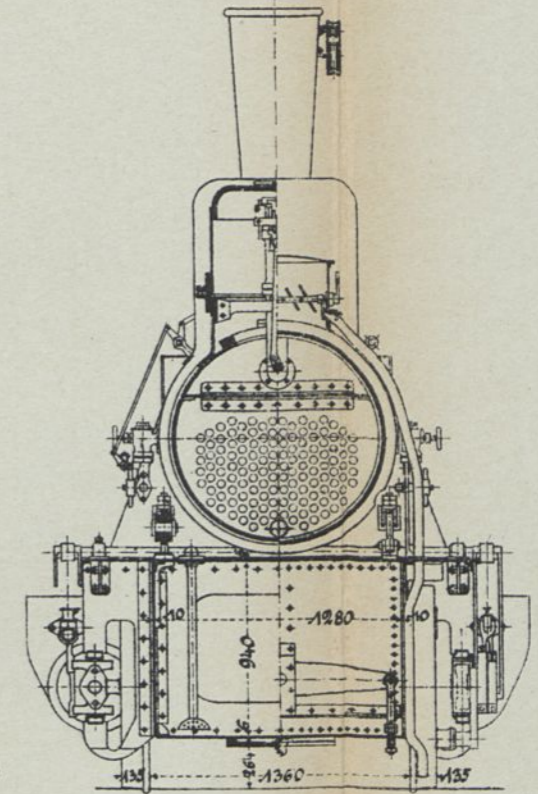
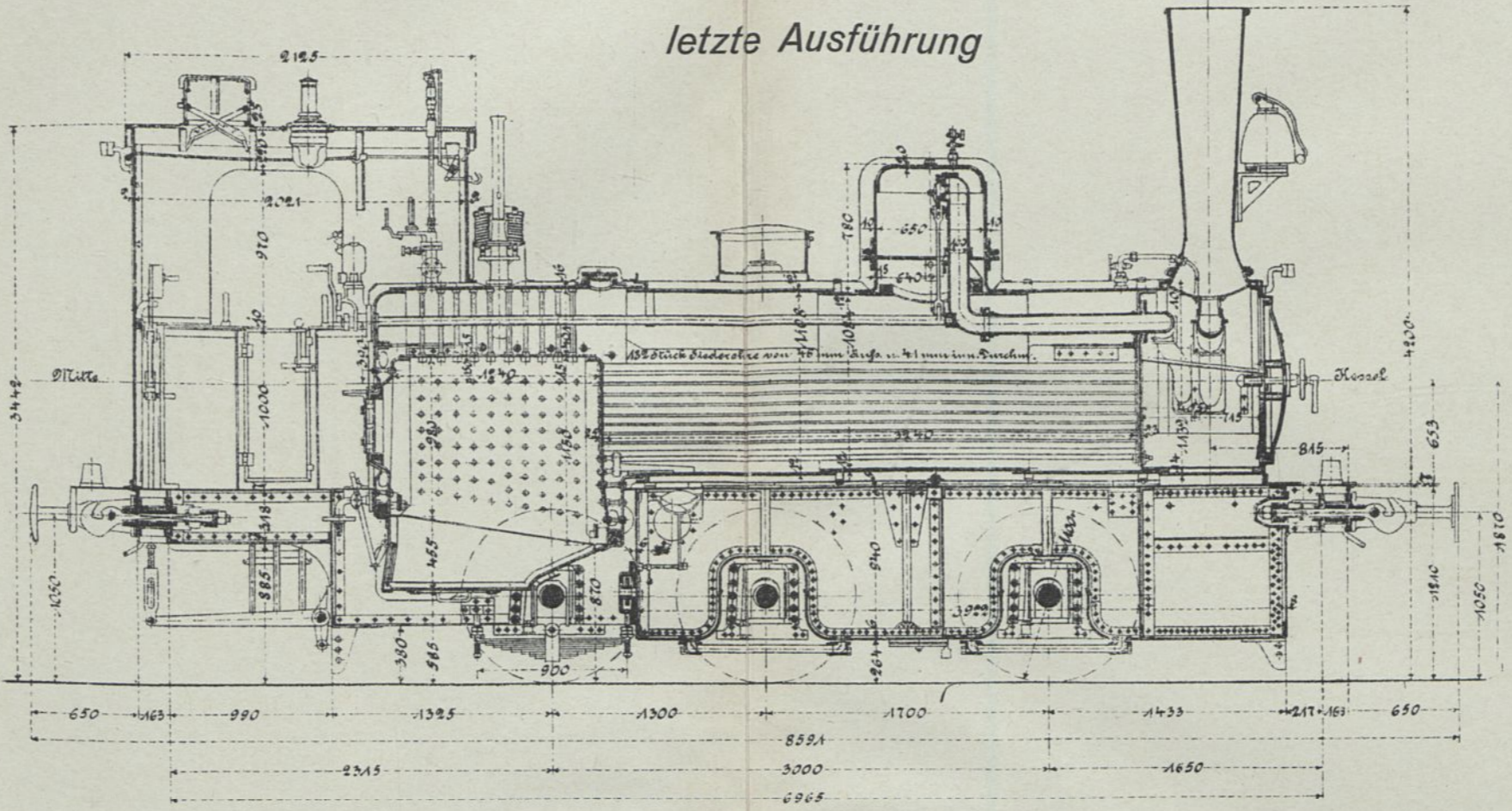
Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 3 \times 570 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 14 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 660 \text{ „}$	Gesamtheizfläche	$H = 194,96 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = 1400 \text{ „}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 65 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 8500 \text{ „}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 82,5 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 6000 \text{ „}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 95,7 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 3,9 \text{ m}^2$		

erste Ausführung



letzte Ausführung

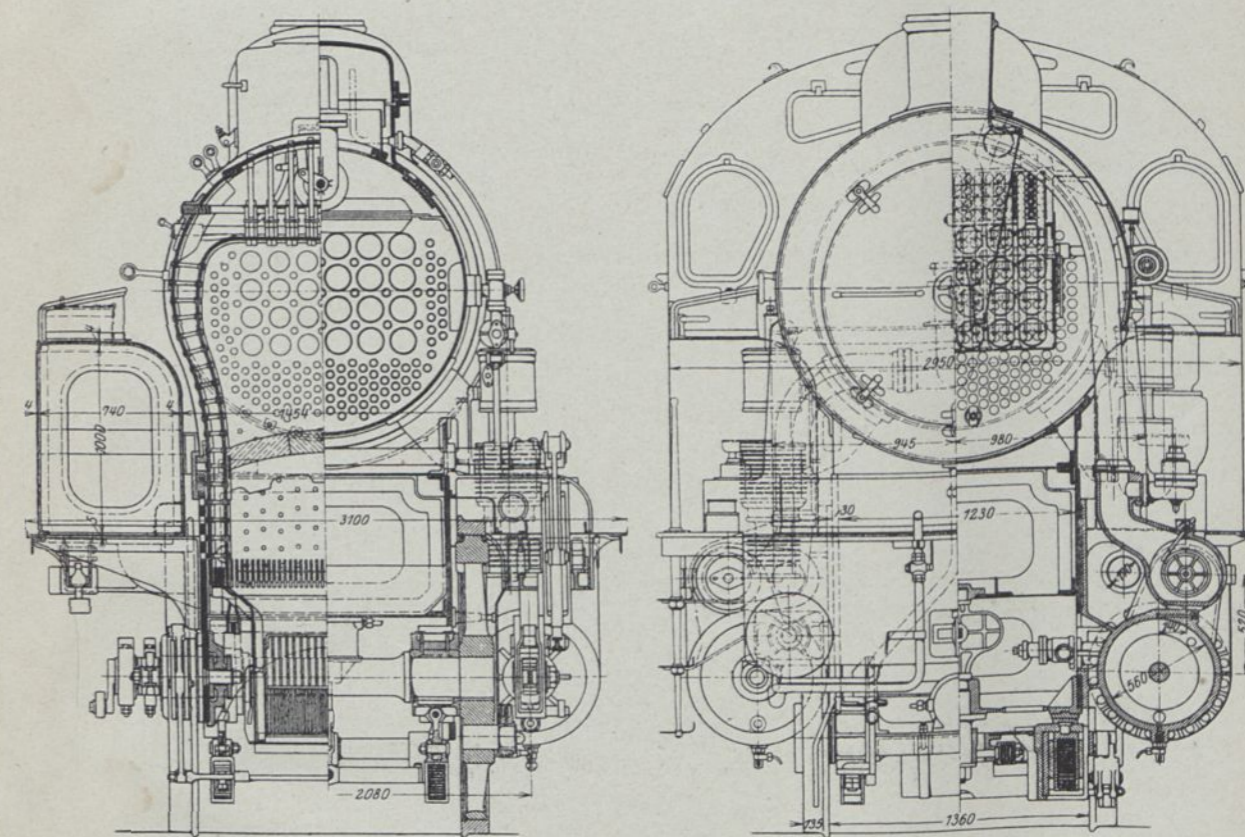
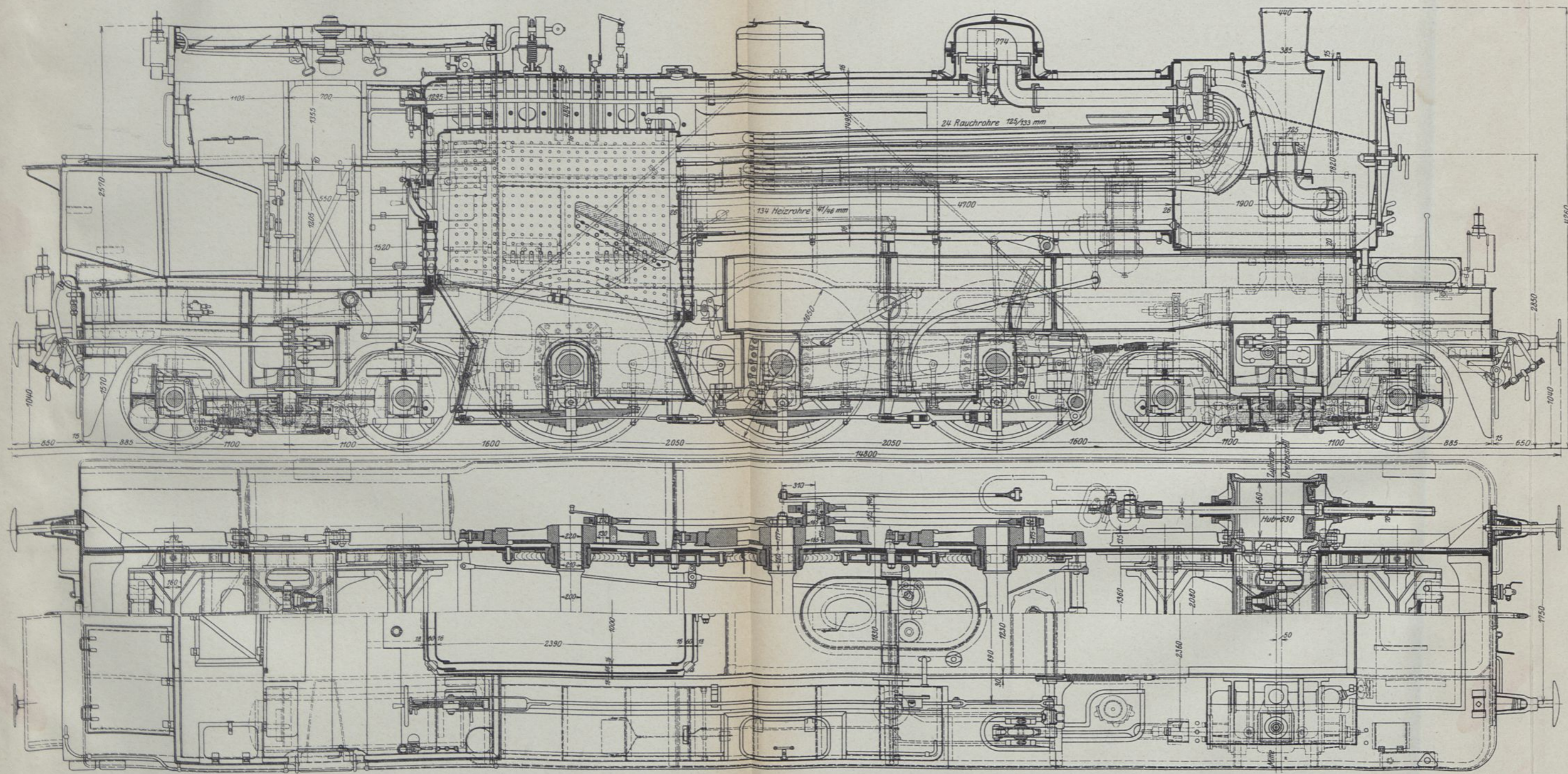


Zylinderdurchmesser	$d = 350 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 550 \text{ ''}$	Gesamtheizfläche	$H = 60 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = (1080) 1100 \text{ ''}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 40 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 3000 \text{ ''}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 32,300 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 3000 \text{ ''}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 32,300 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 1,35 \text{ m}^2$		

C n2 Tenderlokomotive der Preußischen Staatsbahn  
Gattung T3  
verschiedene Erbauer

Maßstab 1:40

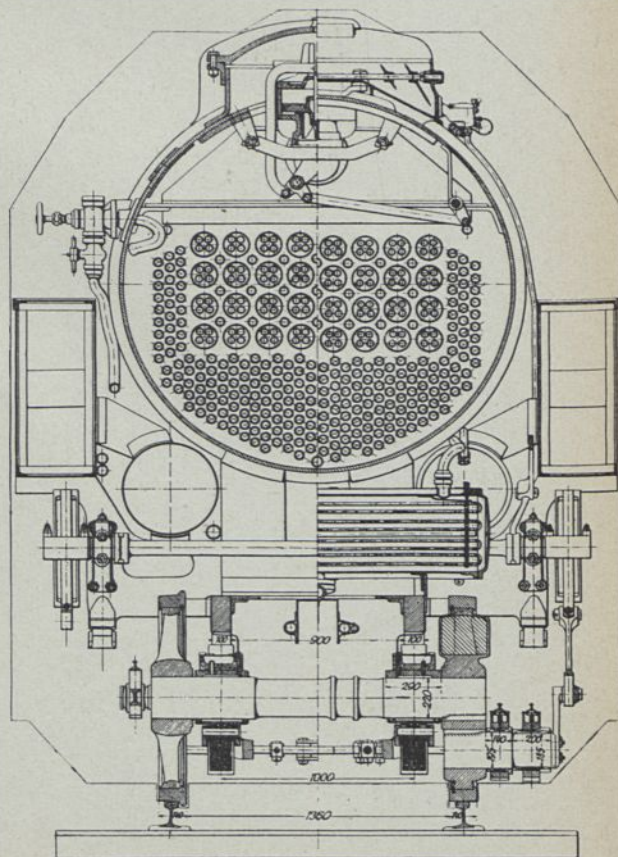
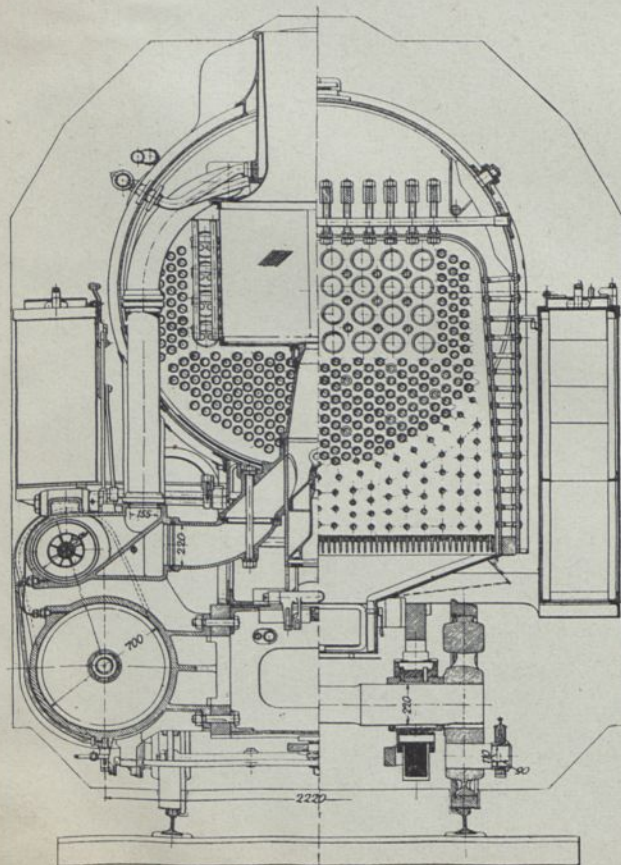
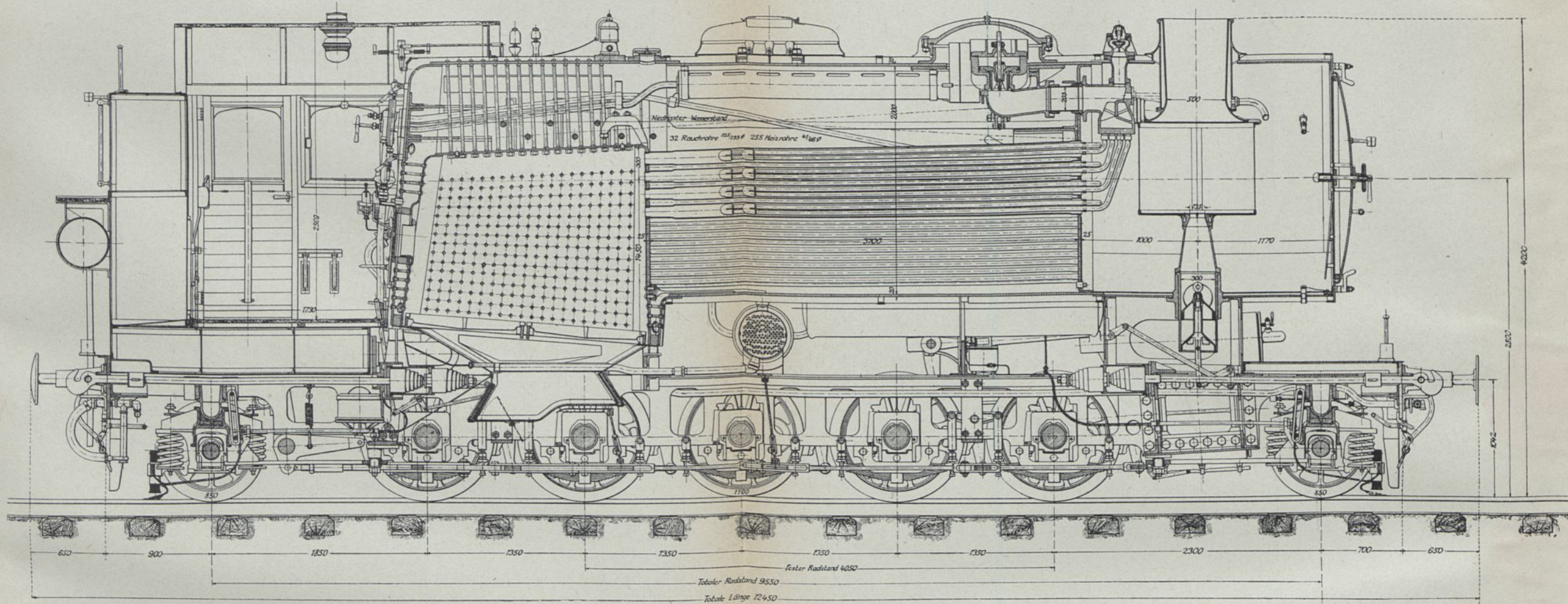




2C2 h2 Tenderlokomotive der Preußischen Staatsbahn  
Gattung T 18  
Erbauer: Vulkan

Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 560 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 630 \text{ „}$	Gesamtheizfläche	$H = 138,34 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = 1650 \text{ „}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 90 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 11700 \text{ „}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_L = 51,1 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 4100 \text{ „}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 105,00 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 2,44 \text{ m}^2$		

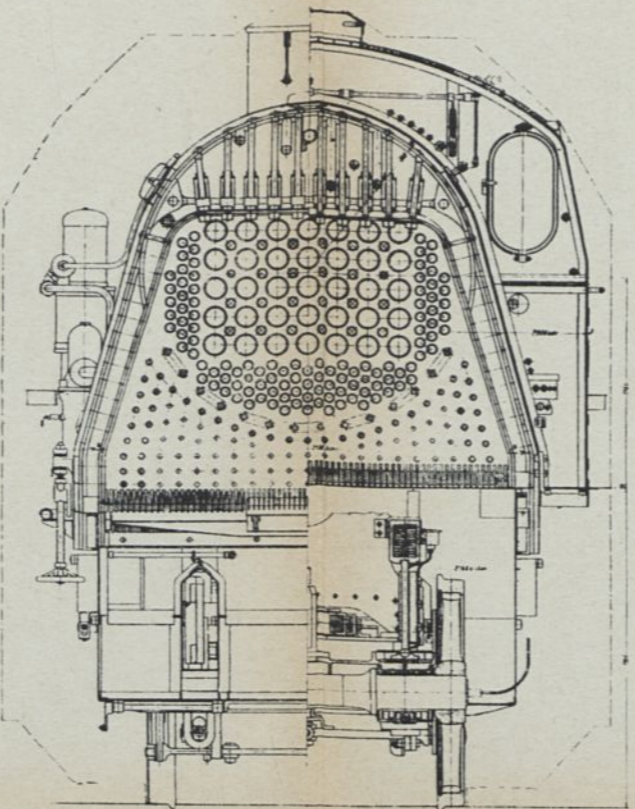
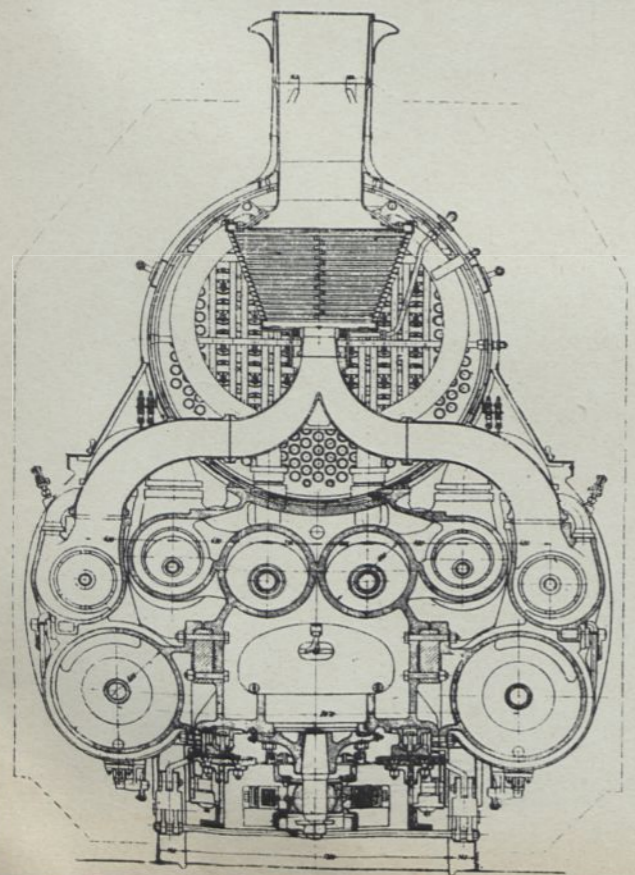
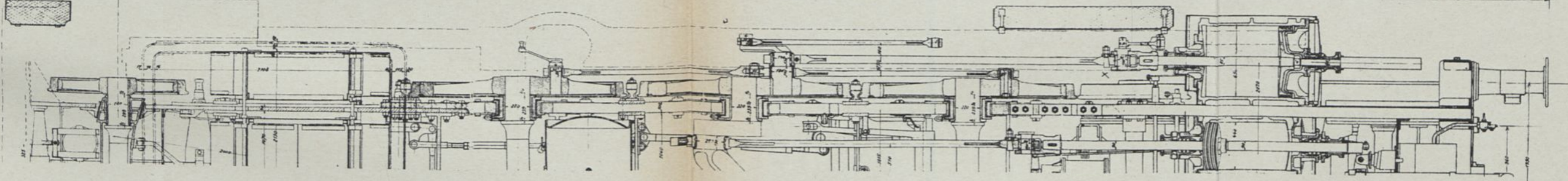
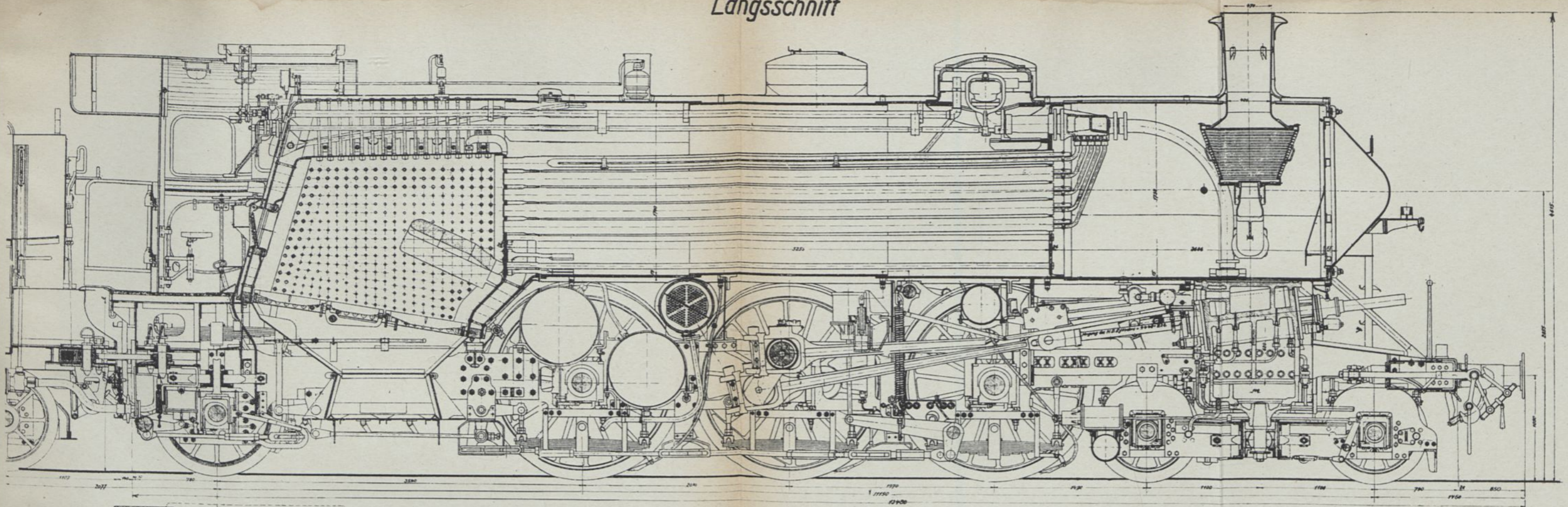


**1E1 h2 Güterzugtenderlokomotive  
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn**

Erbauer: A. Borsig

Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 700 \text{ mm}$	Gesamtheizfläche	$H = 180,9 \text{ m}^2$
Kolbenhub	$s = 550 \text{ „}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 50 \text{ km/h}$
Treibraddurchmesser	$D = 1100 \text{ „}$	Wasservorrat	$W = 8,8 \text{ m}^3$
Ganzer Radstand	$g_A = 9950 \text{ „}$	Kohlenvorrat	$B = 3 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 4050 \text{ „}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 75 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 3,96 \text{ m}^2$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 100 \text{ t}$
Dampfüberdruck	$p = 14 \text{ kg/cm}^2$		

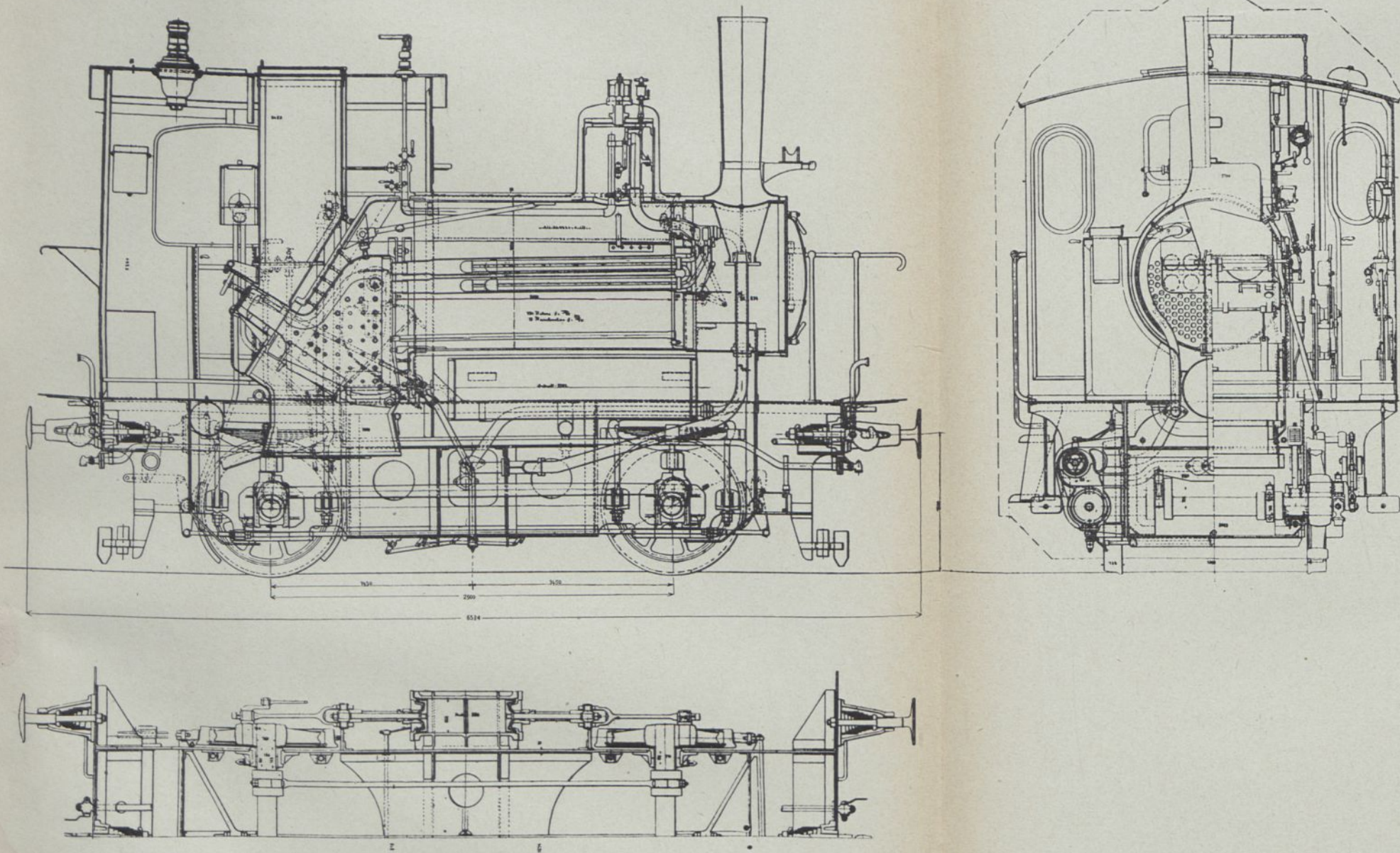


**2C1 h 4v Schnellzuglokomotive der Bayerischen Staatsbahn**  
 Gattung S<sup>3/6</sup> Erbauer: Maffei

Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 425/650$ mm	Dampfüberdruck	$p = 15$ kg/cm <sup>2</sup>
Kolbenhub	$s = 610/670$ "	Gesamtheizfläche	$H = 215,2$ m <sup>2</sup>
Treibraddurchmesser	$D = 1870$ "	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 120$ km/h
Ganzer Radstand	$g_A = 11190$ "	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 52$ t
Fester Radstand	$f_A = 3980$ "	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 94,1$ t
Rostfläche	$R = 4,5$ m <sup>2</sup>		





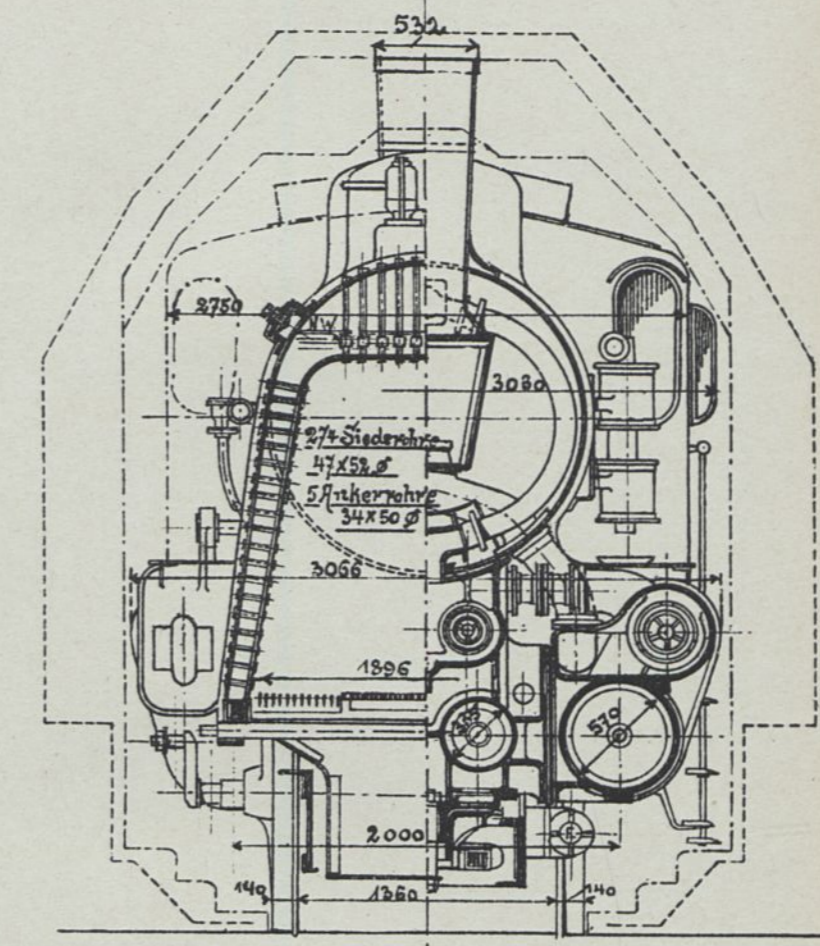
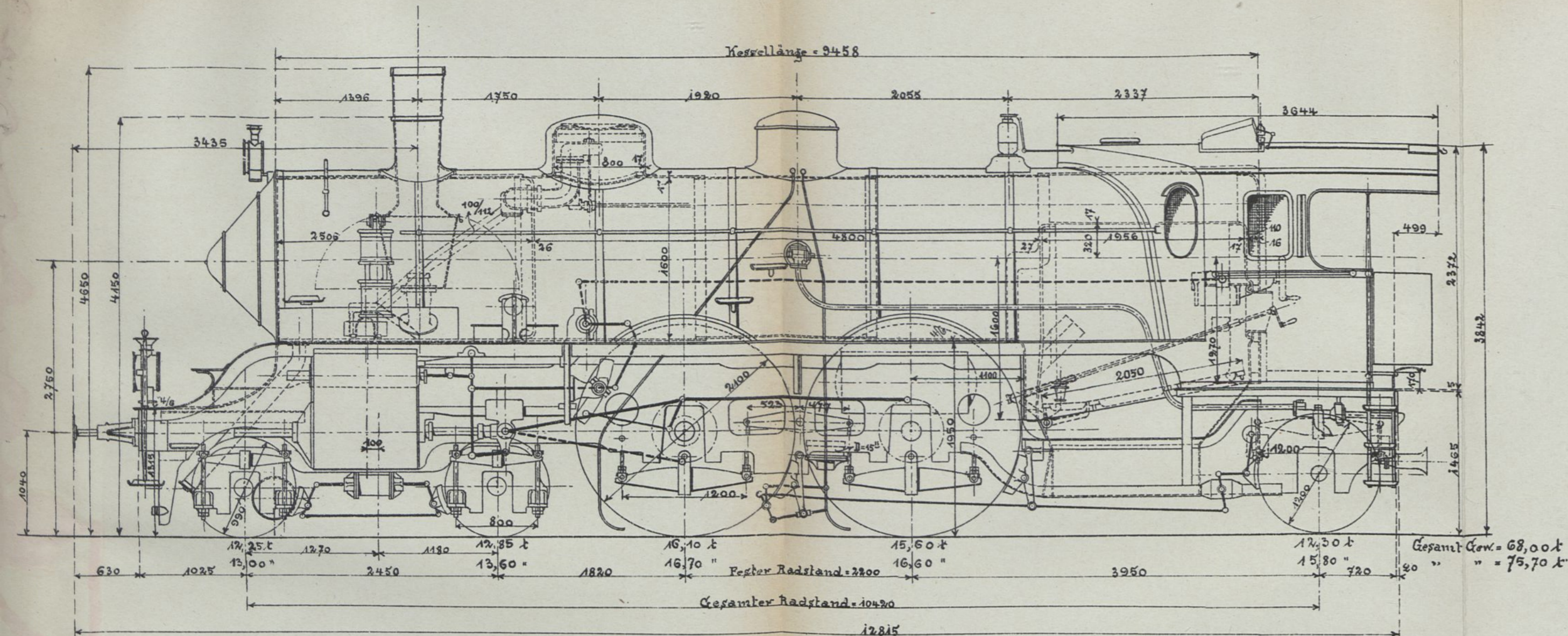
### AA h4 Tenderlokomotive der Bayerischen Staatsbahn

Gattung ML<sup>2</sup>/<sub>2</sub>

Erbauer: Maffei

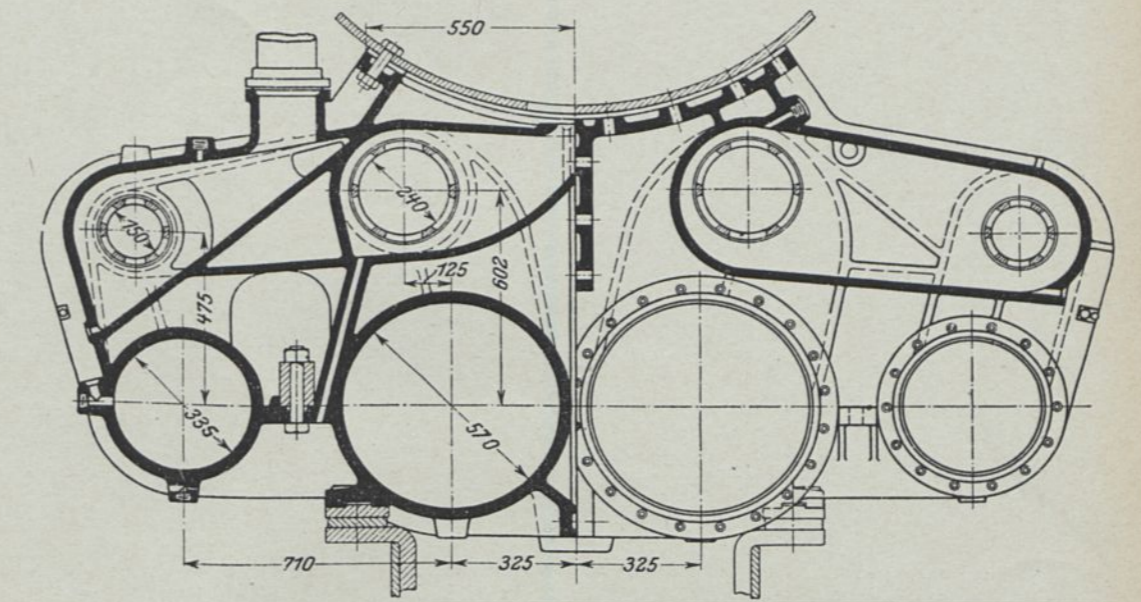
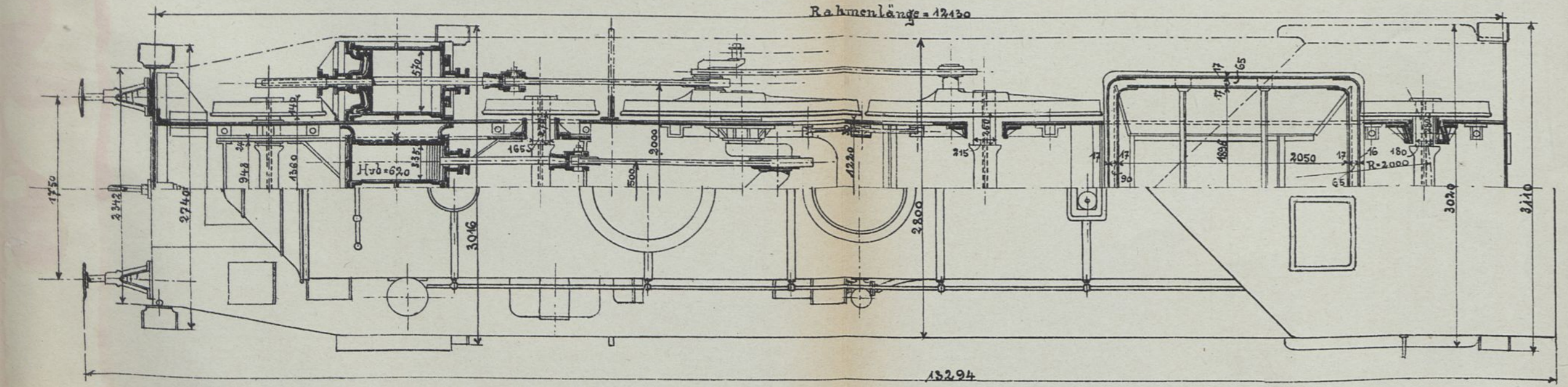
Maßstab 1:40

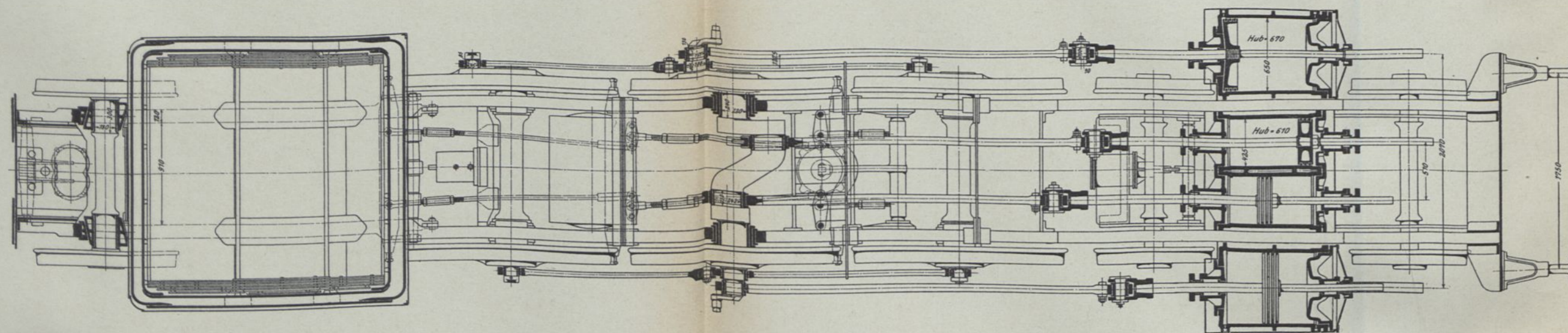
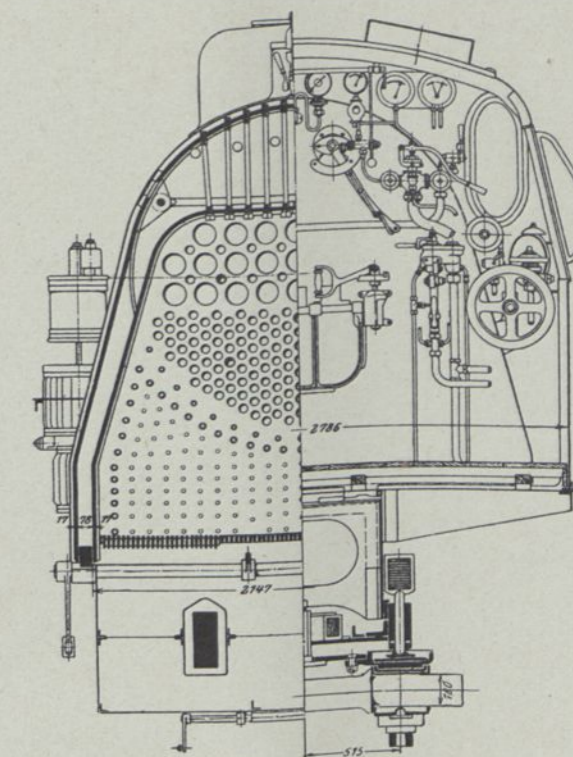
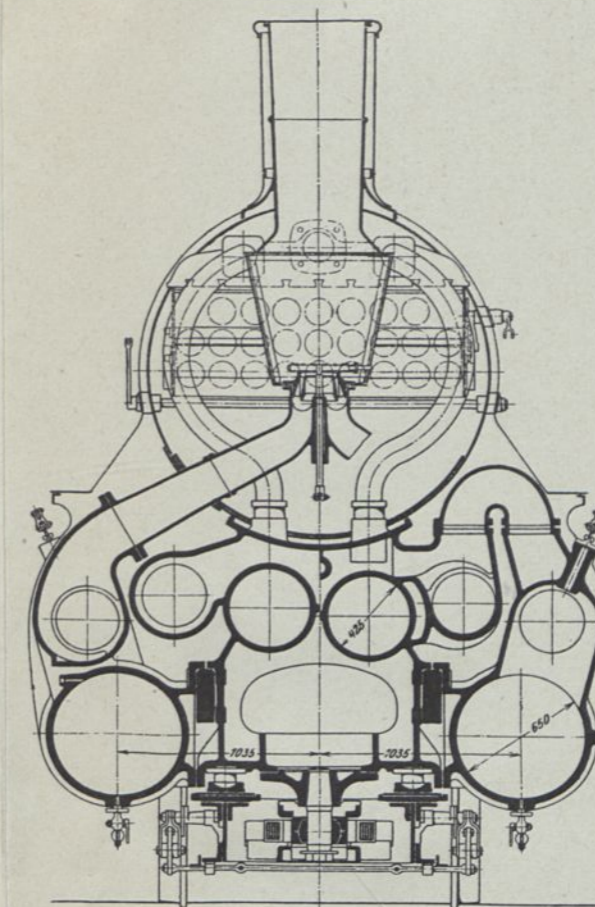
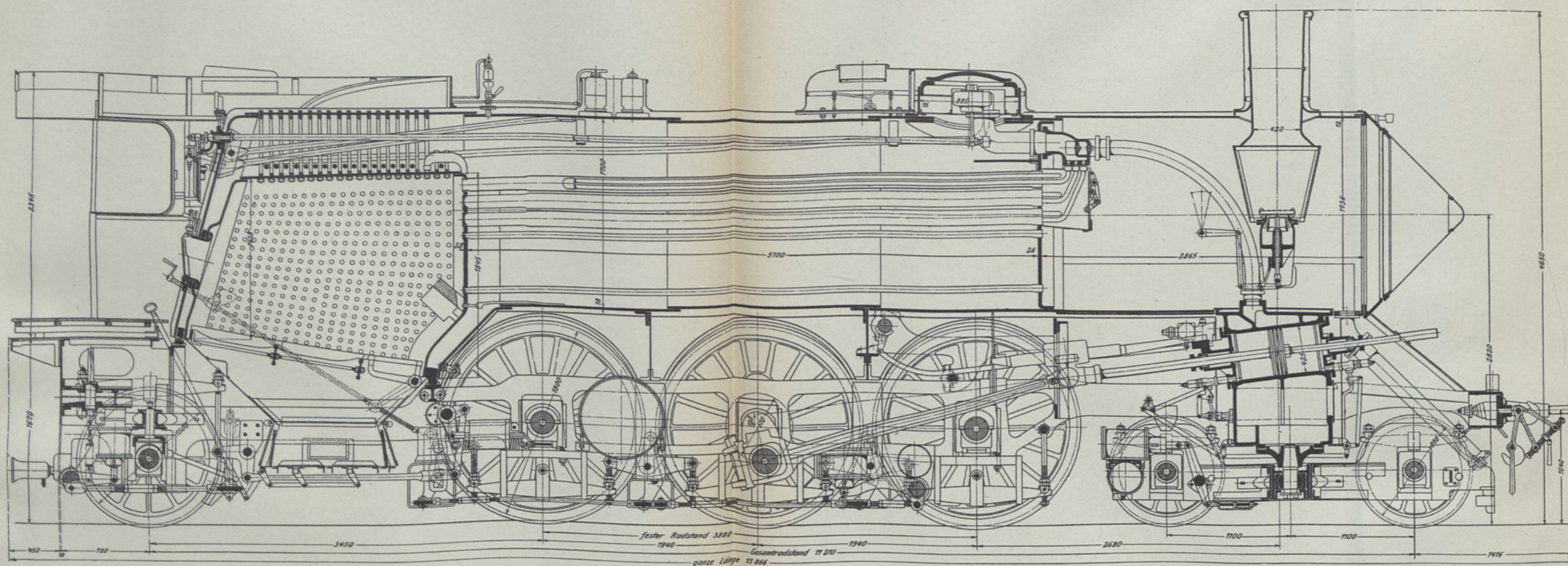
Zylinderdurchmesser	$d = 265 \text{ mm}$	Rostfläche	$R = 0,83 \text{ m}^2$	Kohlenvorrat	$B = 0,4 \text{ t}$
Kolbenhub	$s = 280 \text{ ,,}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 21,9 \text{ t}$
Treibraddurchmesser	$D = 990 \text{ ,,}$	Gesamtheizfläche	$H = 35,5 \text{ m}^2$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 21,9 \text{ t}$
Ganzer Radstand	$g_A = 2900 \text{ ,,}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 50 \text{ km/h}$		
Fester Radstand	$f_A = 2900 \text{ ,,}$	Wasservorrat	$W = 2 \text{ m}^3$		



**2B1 n4v Schnellzuglokomotive  
der Badischen Staatsbahn**  
Gattung II d Erbauer: Maffei  
Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 335/570$ mm
Kolbenhub	$s = 620$ "
Treibraddurchmesser	$D = 2100$ "
Ganzer Radstand	$g_A = 10420$ "
Fester Radstand	$f_A = 2200$ "
Rostfläche	$R = 3,87$ m <sup>2</sup>
Dampfüberdruck	$p = 16$ kg/cm <sup>2</sup>
Gesamtheizfläche	$H = 210$ m <sup>2</sup>
Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 110$ km/h
Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 33,3$ t
Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 75,7$ t

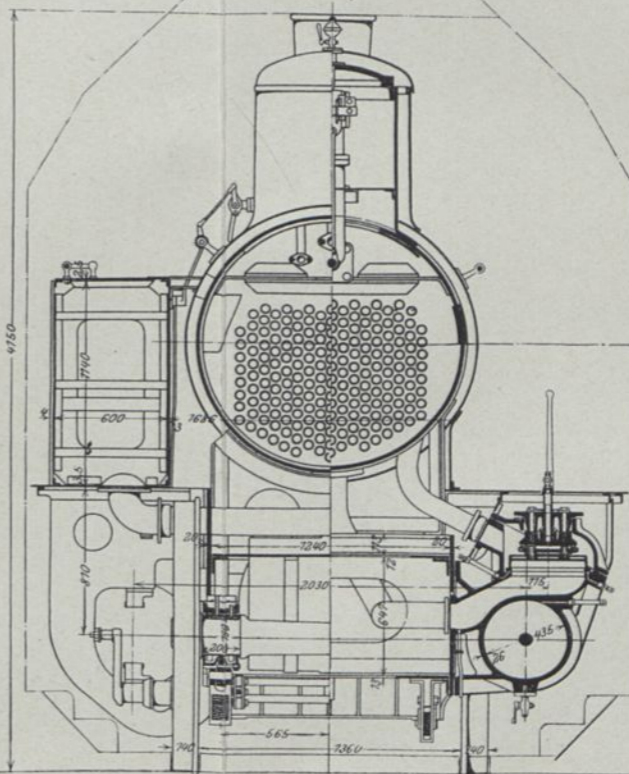
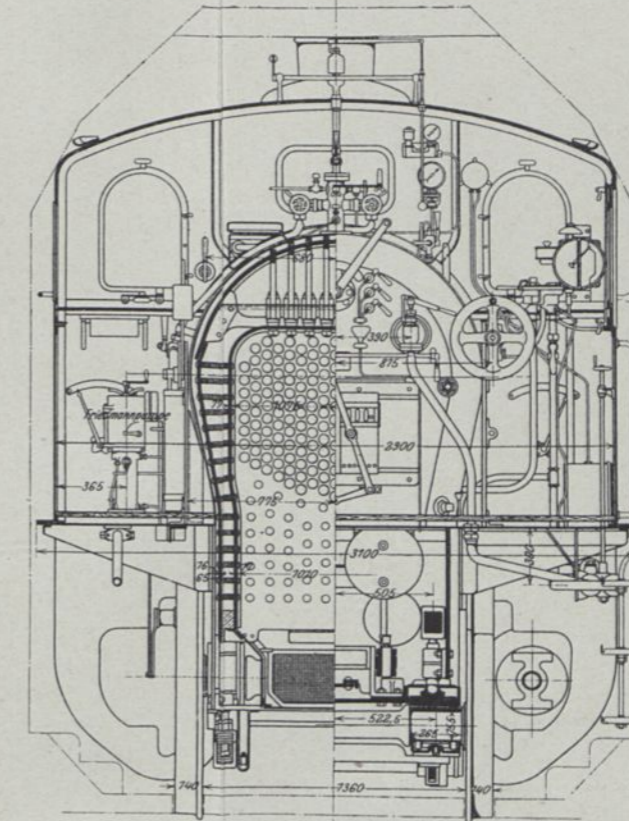
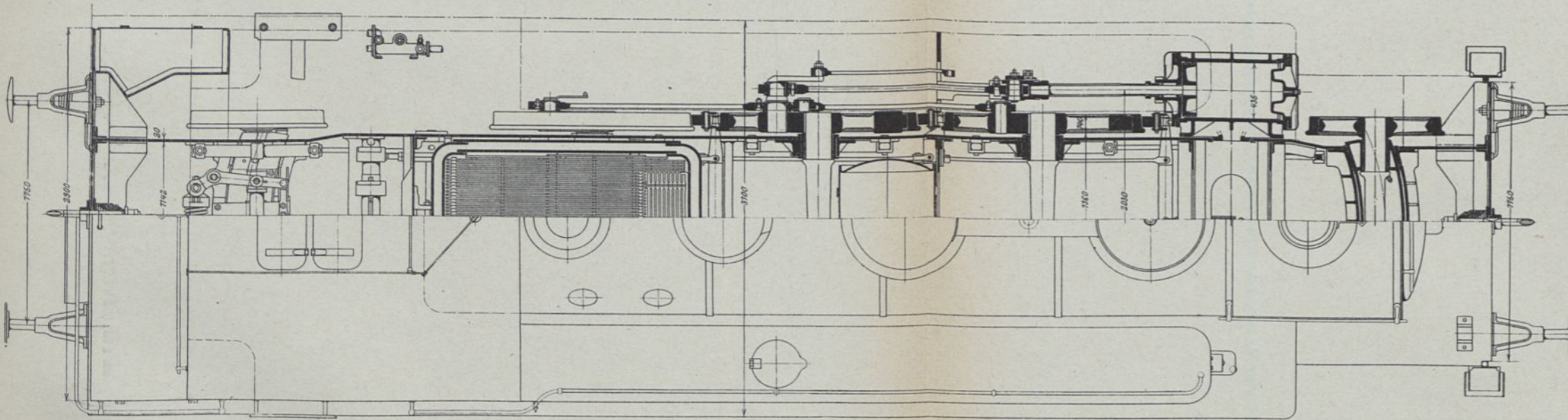
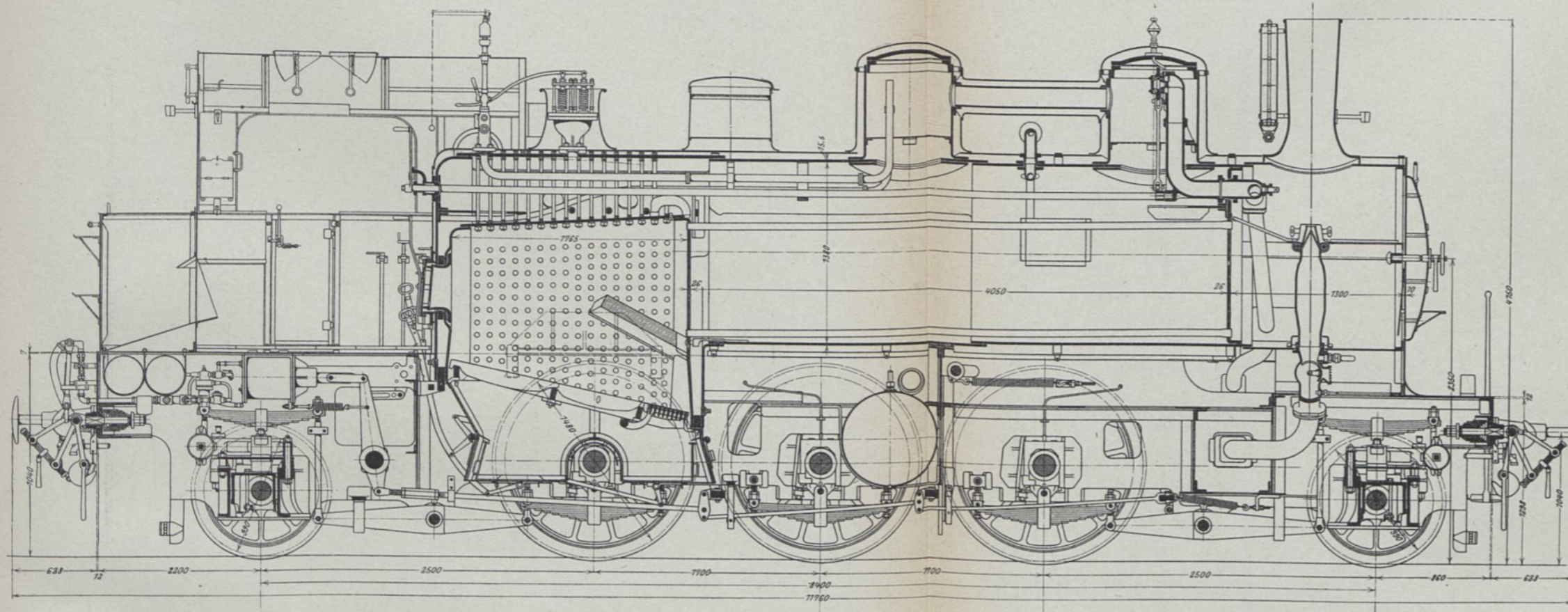




**2C1 h4v Schnellzugslokomotive der Badischen Staatsbahn**  
 Gattung IV f Erbauer: Maffei

Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 425/650 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 16 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 610/670 \text{ „}$	Gesamtheizfläche	$H = 208,7 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = 1800 \text{ „}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 100 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 11210 \text{ „}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 49,6 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 3880 \text{ „}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 88,3 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 4,5 \text{ m}^2$		



**1C1 n2 Tenderlokomotive  
der Badischen Staatsbahn**

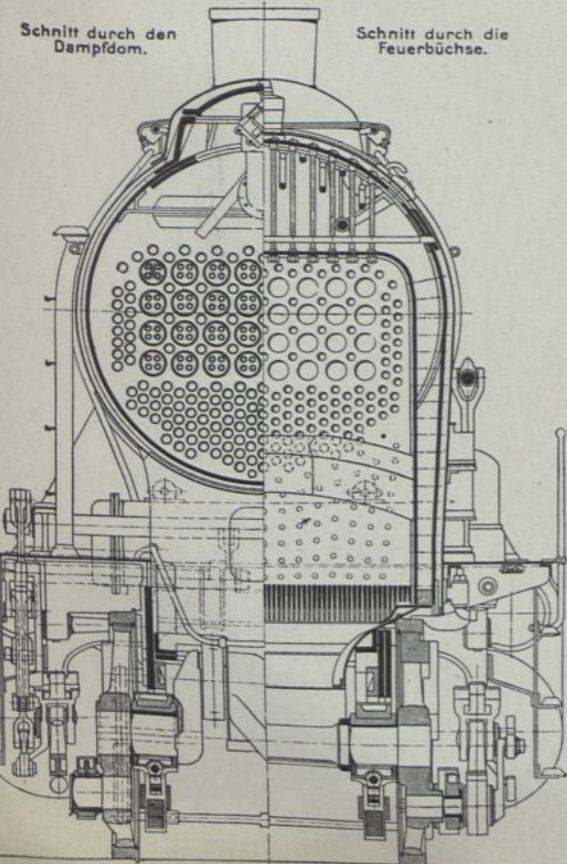
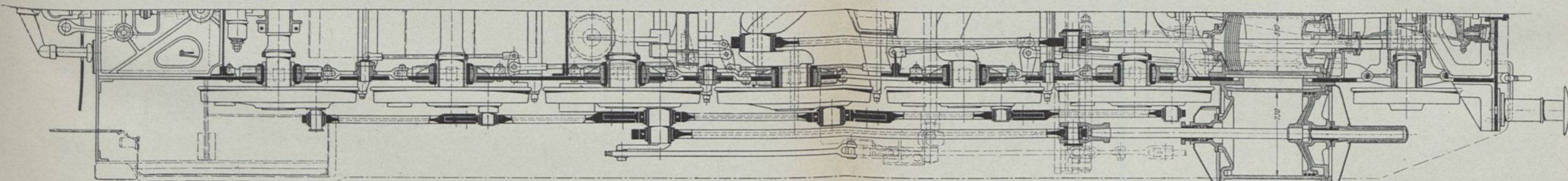
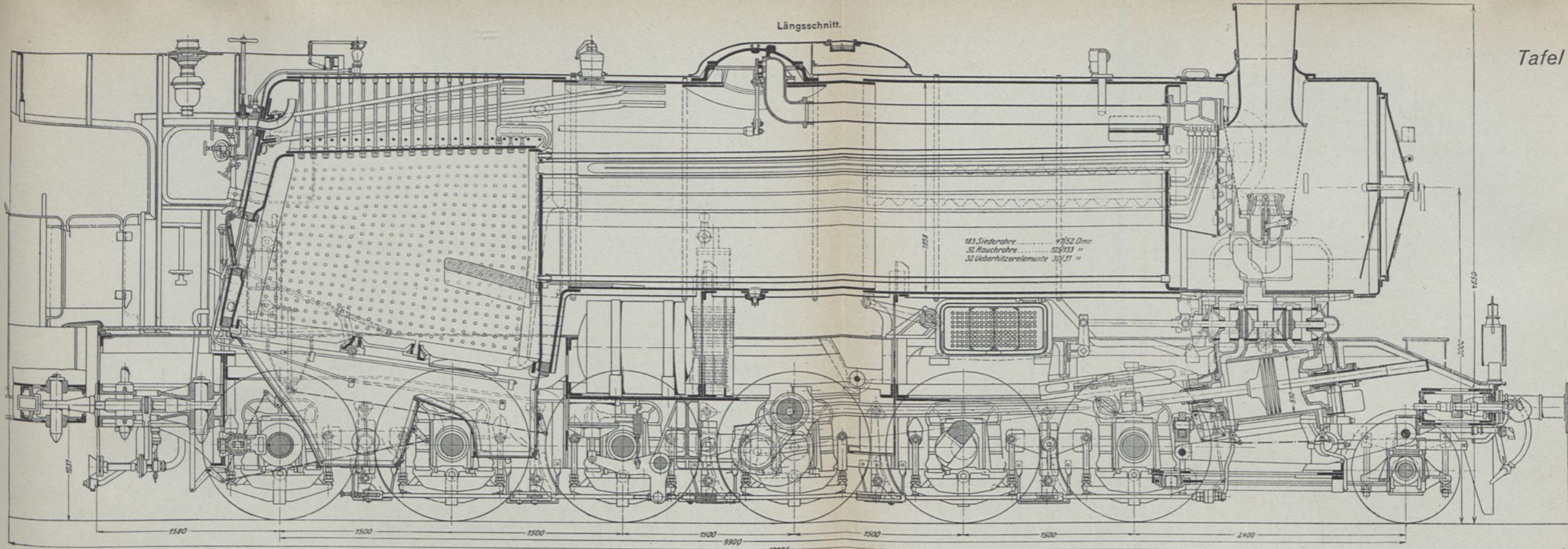
Gattung VIb

Erbauer: Maffei und Karlsruhe

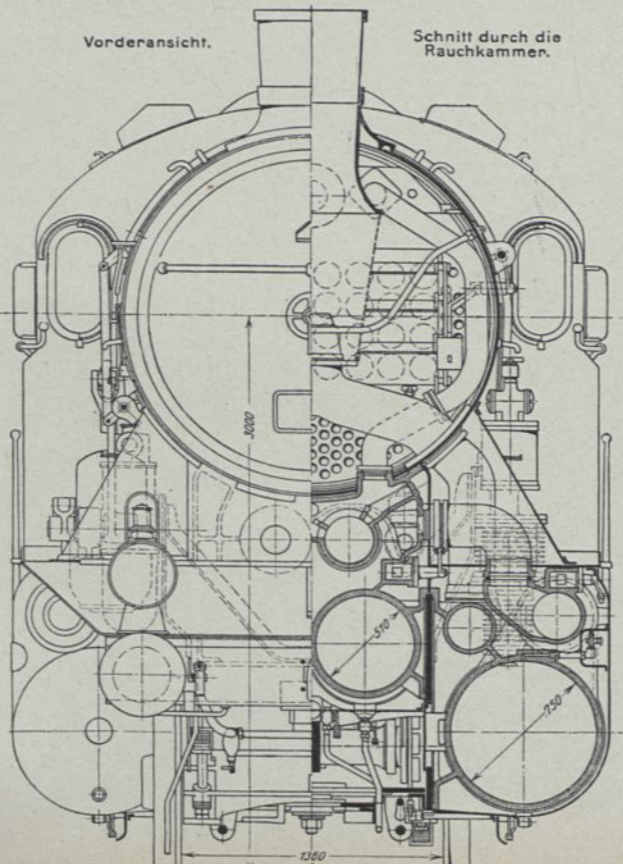
Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 435 \text{ mm}$
Kolbenhub	$s = 630 \text{ ,,}$
Treibraddurchmesser	$D = 1480 \text{ ,,}$
Ganzer Radstand	$g_A = 8400 \text{ ,,}$
Fester Radstand	$f_A = 3400 \text{ ,,}$
Rostfläche	$R = 1,83 \text{ m}^2$
Dampfüberdruck	$p = 13 \text{ kg/cm}^2$
Gesamtheizfläche	$H = 116 \text{ m}^2$
Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 80 \text{ km/h}$
Wasservorrat	$W = 7 \text{ m}^3$
Kohlenvorrat	$B = 2 \text{ t}$
Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 41,7 \text{ t}$
Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 64,5 \text{ t}$





Schnitt durch die Feuerbüchse.



Vorderansicht.

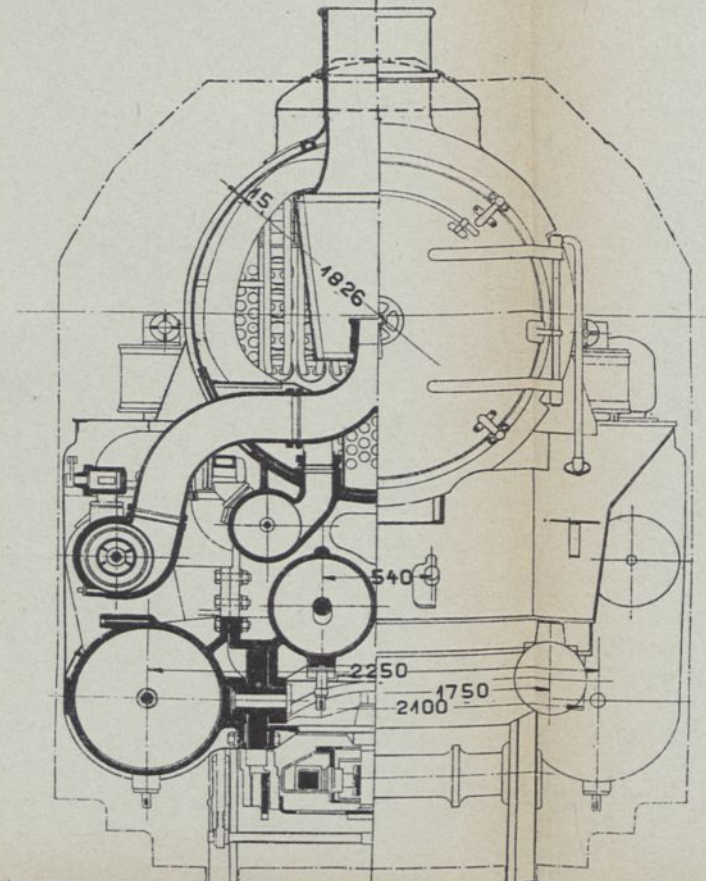
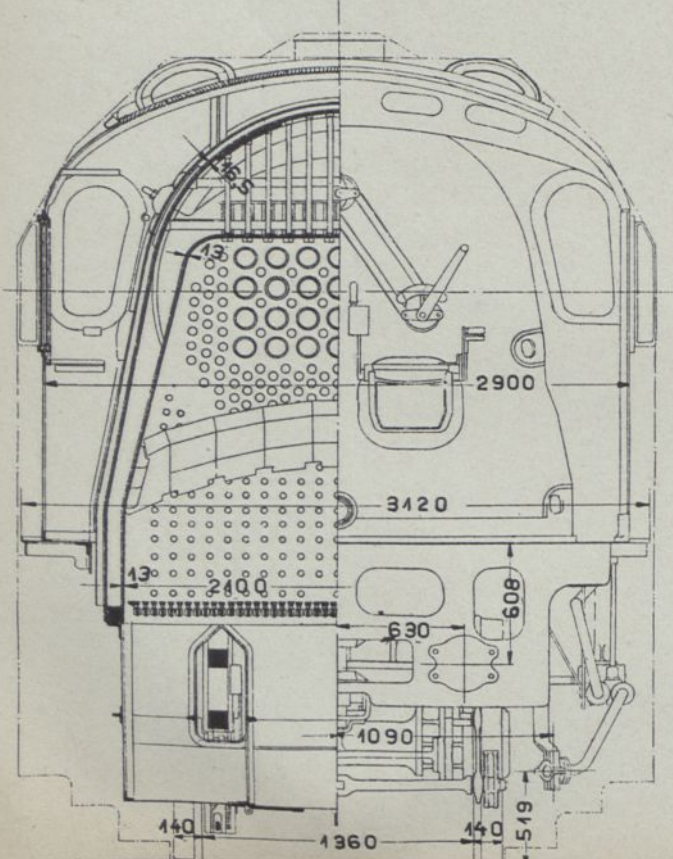
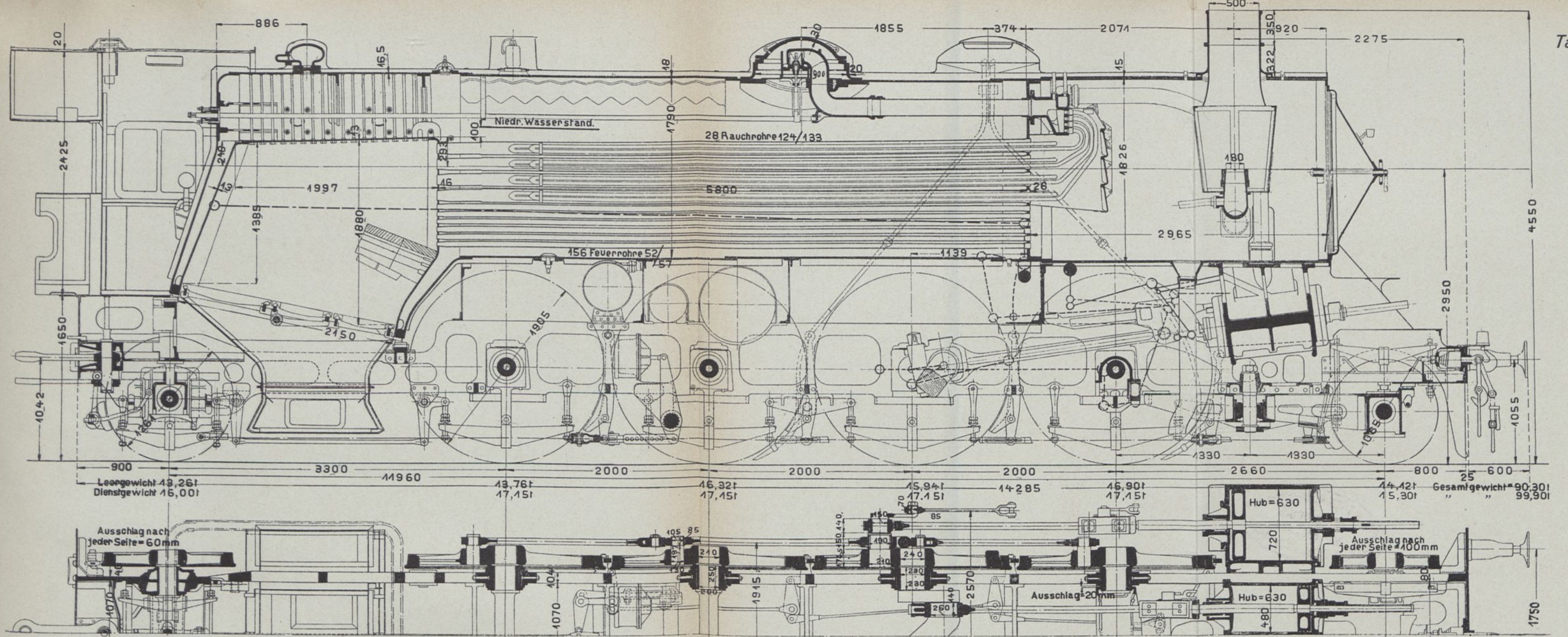
Schnitt durch die Rauchkammer.

**1F h4v Güterzuglokomotive der Württembergischen Staatsbahn**  
 Gattung K

Erbauer: Eßlingen

Maßstab 1:40

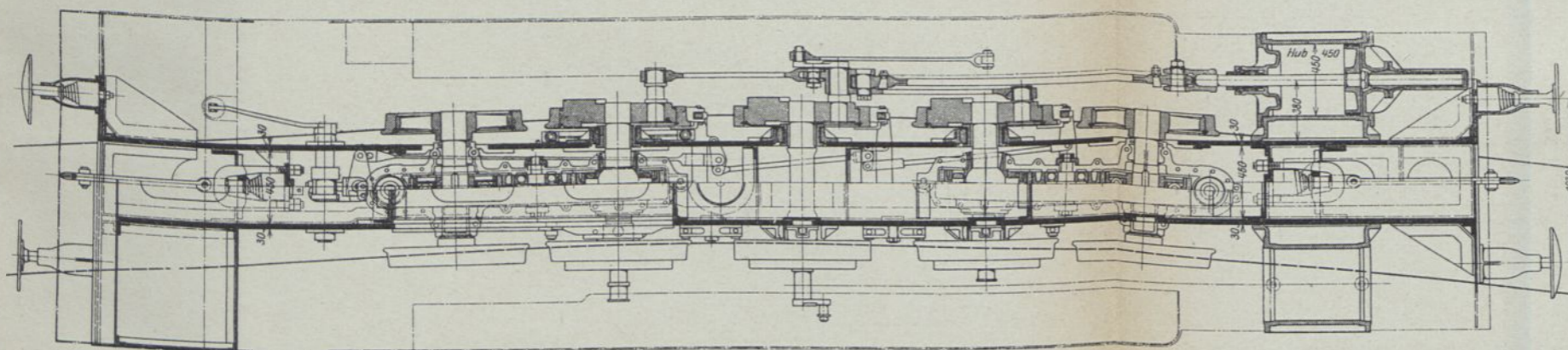
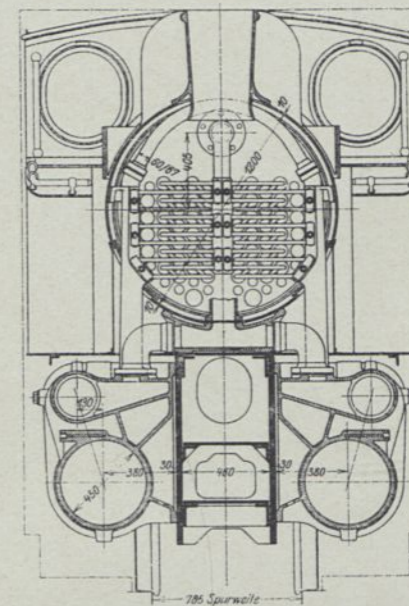
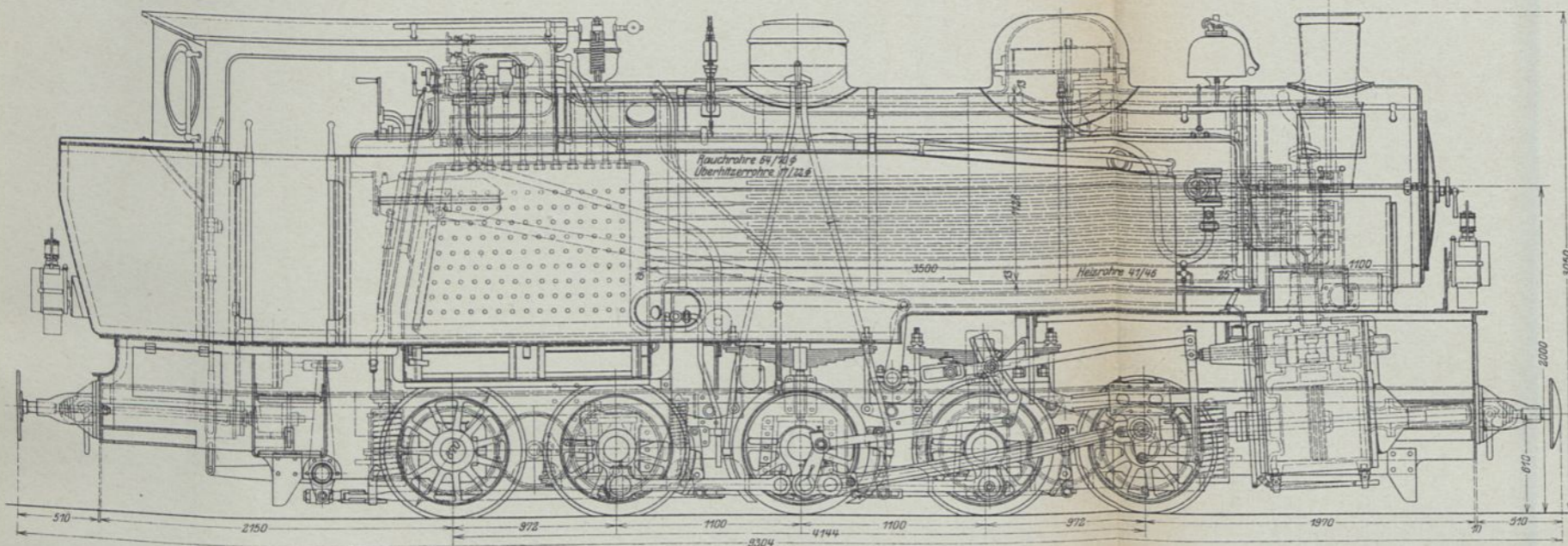
Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 510/750 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 15 \text{ kg/cm}^2$
Kolbenhub	$s = 650 \text{ ,,}$	Gesamtheizfläche	$H = 232 \text{ m}^2$
Treibraddurchmesser	$D = 1350 \text{ ,,}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 60 \text{ km/h}$
Ganzer Radstand	$g_A = 9900 \text{ ,,}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 94,6 \text{ t}$
Fester Radstand	$f_A = 4500 \text{ ,,}$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 108 \text{ t}$
Rostfläche	$R = 4,2 \text{ m}^2$		



1D1 h 4v Schnellzuglokomotive der Sächsischen Staatsbahn  
Gattung XX 5/3  
Erbauer: Hartmann

Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 480/720$ mm	Dampfüberdruck	$p = 15$ kg/cm <sup>2</sup>
Kolbenhub	$s = 630$ "	Gesamtheizfläche	$H = 225,1$ m <sup>2</sup>
Treibraddurchmesser	$D = 1905$ "	Größe Geschwindigkeit	$V_{gr} = 100$ km/h
Ganzer Radstand	$g_A = 11960$ "	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 68,6$ t
Fester Radstand	$f_A = 4000$ "	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 99,9$ t
Rostfläche	$R = 4,5$ m <sup>2</sup>		



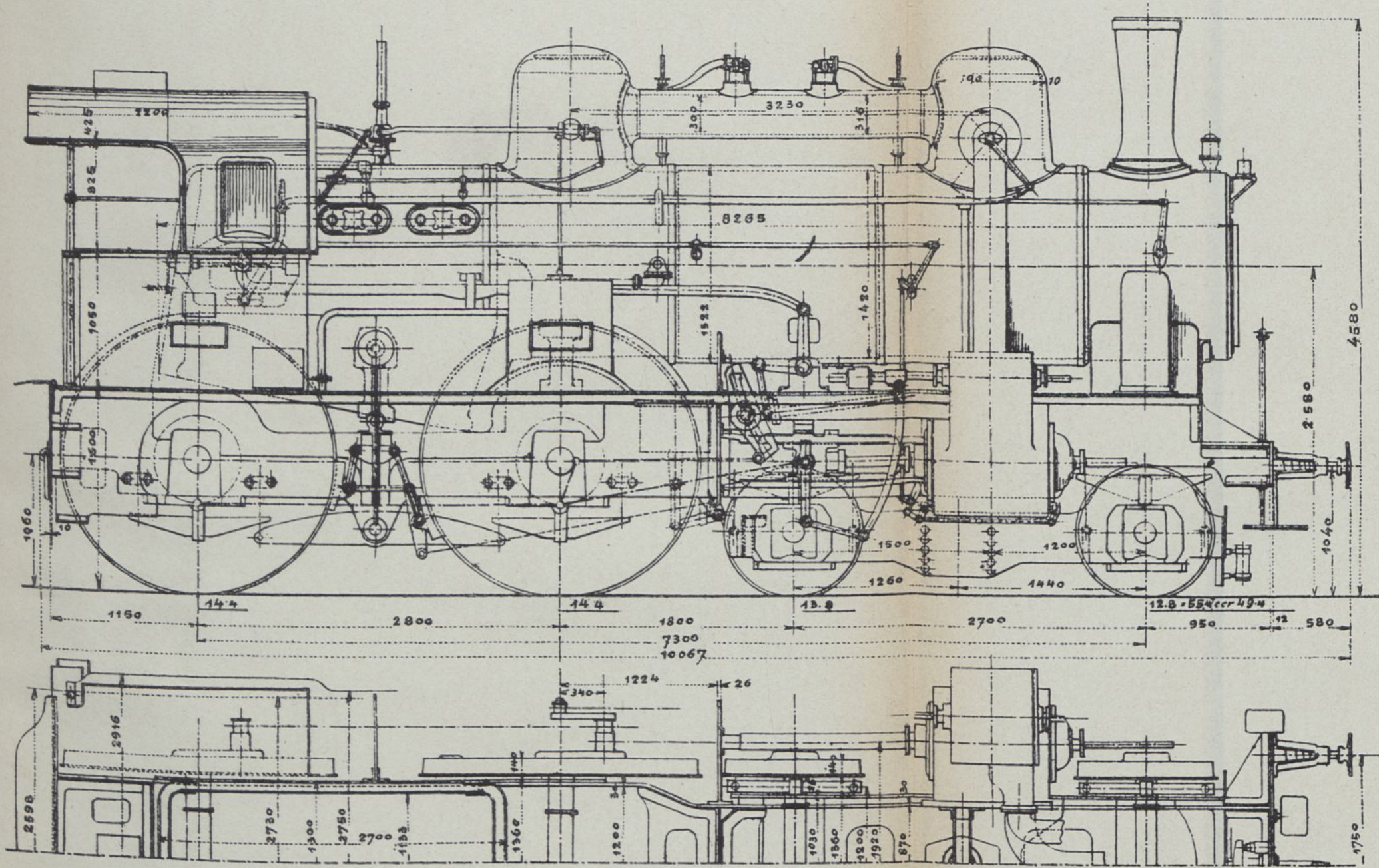
Zylinderdurchmesser	$d = 450 \text{ mm}$	Rostfläche	$R = 1,4 \text{ m}^2$	Wasservorrat	$W = 4,5 \text{ m}^3$
Kolbenhub	$s = 450 \text{ ,,}$	Dampfüberdruck	$p = 13 \text{ kg/cm}^2$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 40 \text{ t}$
Treibraddurchmesser	$D = 820 \text{ ,,}$	Gesamtheizfläche	$H = 49,5 \text{ m}^2$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 40 \text{ t}$
Ganzer Radstand	$g_A = 4144 \text{ ,,}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 25 \text{ km/h}$		
Fester Radstand	$f_A = 2200 \text{ ,,}$	Kohlenvorrat	$B = 1,75 \text{ t}$		

# 2B n2v Schnellzuglokomotive der Österreichischen Staatsbahn

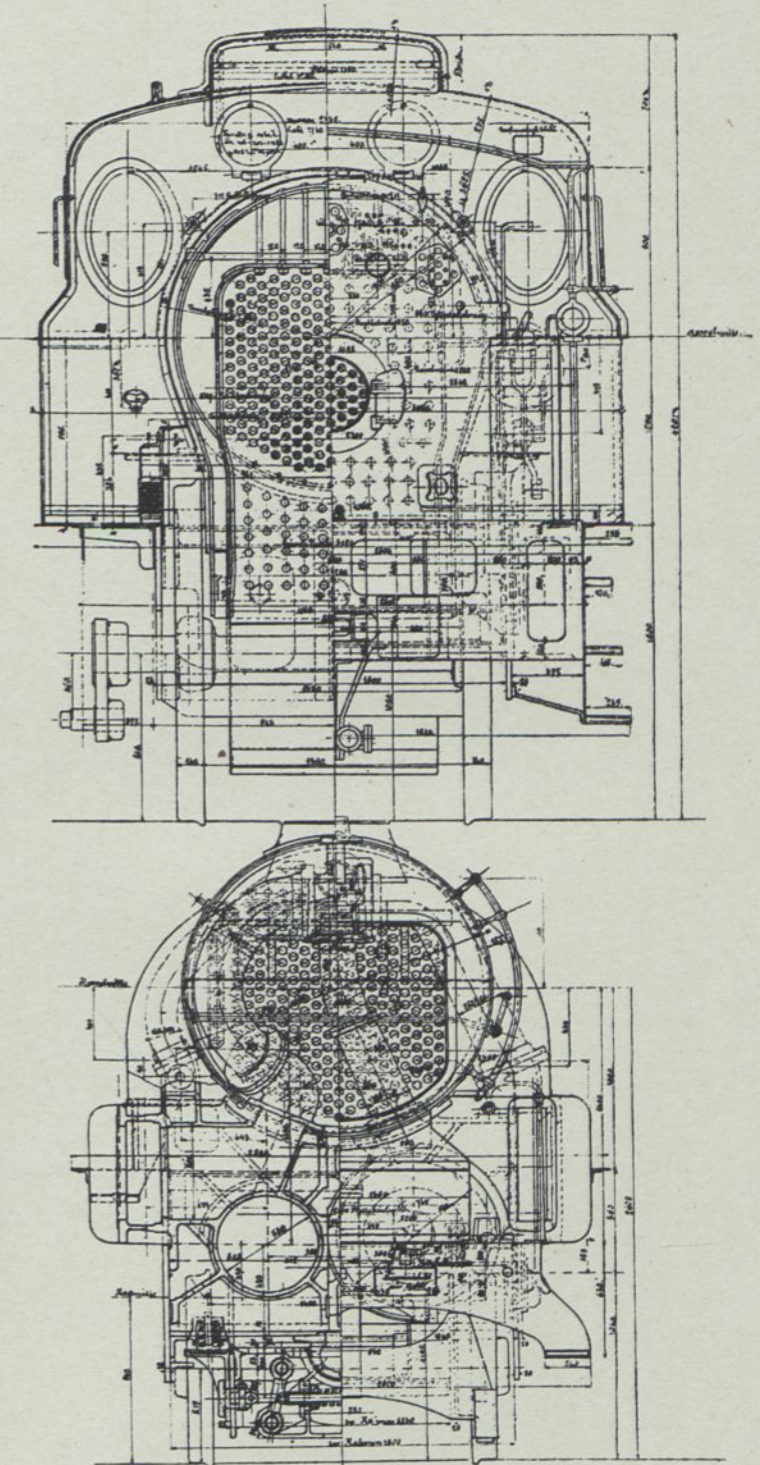
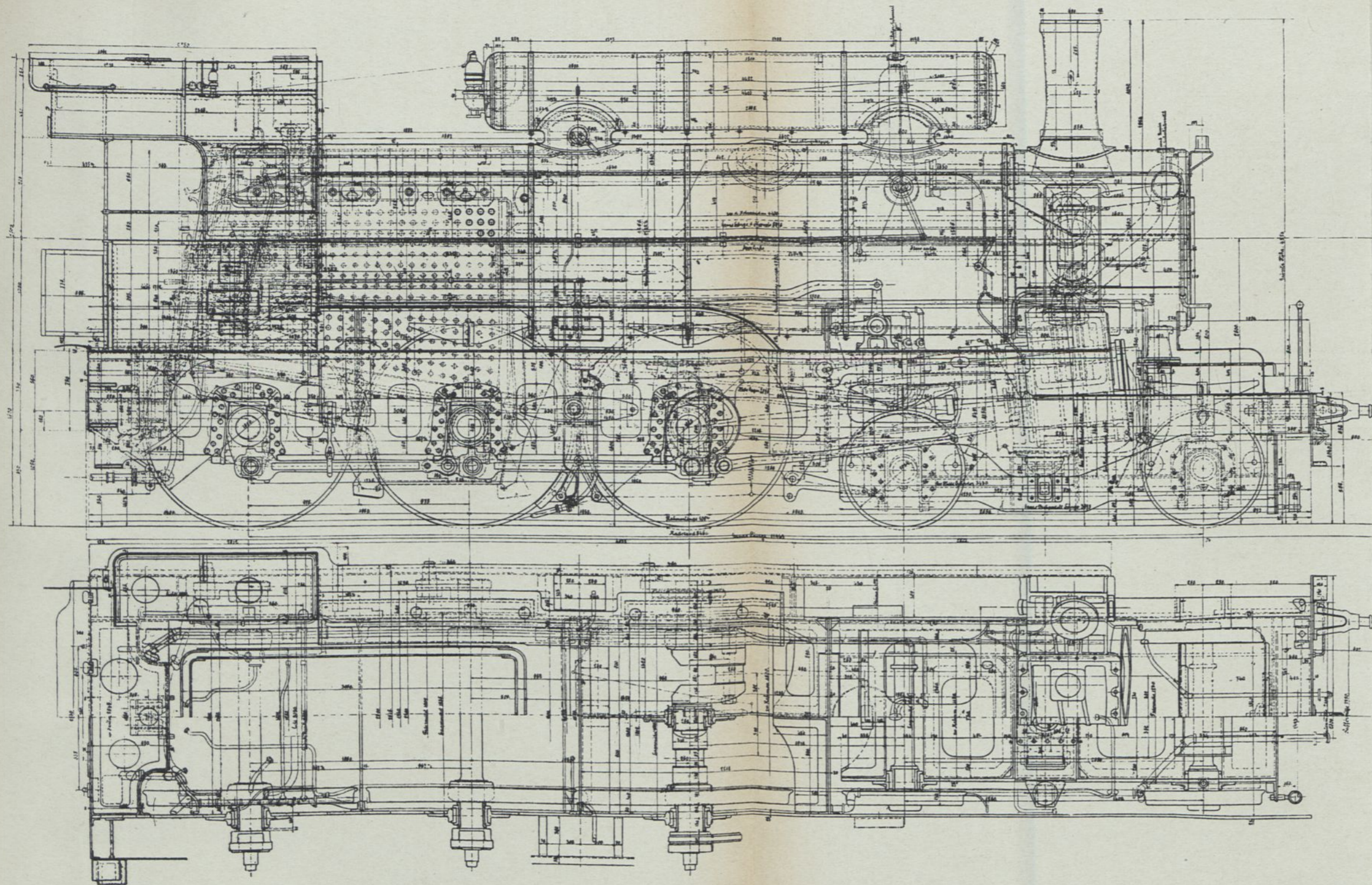
Gattung 6

Erbauer: Wiener Lokomotivfabrik A.G. Floridsdorf

Maßstab 1:40



Zylinderdurchmesser	$d = 500/740$ mm	Dampfüberdruck	$p = 13$ kg/cm <sup>2</sup>
Kolbenhub	$s = 680$ „	Gesamtheizfläche	$H = 140$ m <sup>2</sup>
Treibraddurchmesser	$D = 2100$ „	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 90$ km/h
Ganzer Radstand	$g_A = 7300$ „	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 28,8$ t
Fester Radstand	$f_A = 2800$ „	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 55,4$ t
Rostfläche	$R = 2,9$ m <sup>2</sup>		



*2C n2v Schnellzuglokomotive der Österreichischen Staatsbahn*

*Gattung 9*

*Erbauer: Maschinen-Fabrik der Österreichischen Staatsbahn*

*Maßstab 1:40*

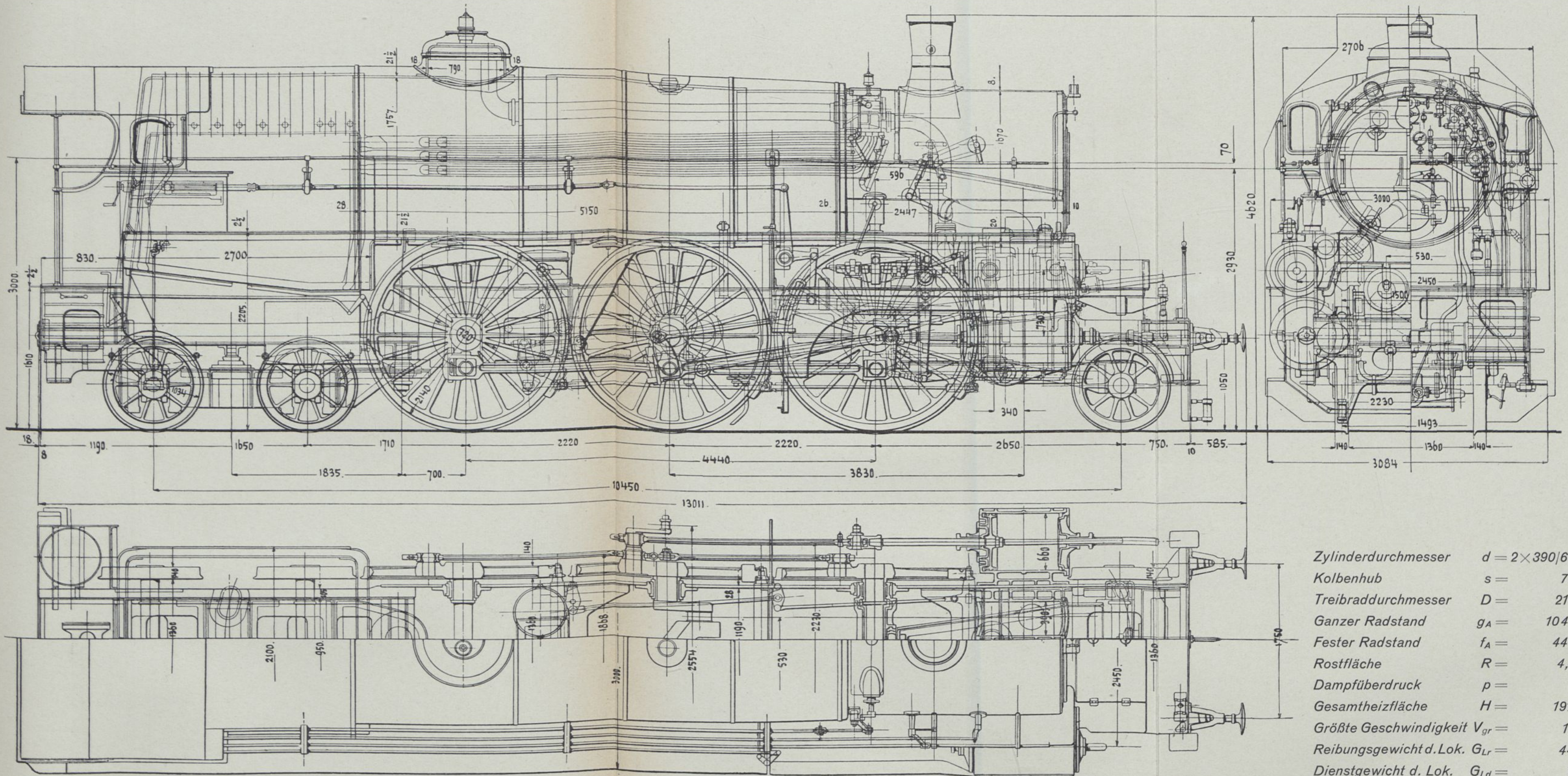
<i>Zylinderdurchmesser</i>	$d = 530/810 \text{ mm}$	<i>Fester Radstand</i>	$f_A = 3900 \text{ mm}$	<i>Größte Geschwindigkeit</i>	$V_{gr} = 90 \text{ km/h}$
<i>Kolbenhub</i>	$s = 720 \text{ „}$	<i>Rostfläche</i>	$R = 3,10 \text{ m}^2$	<i>Reibungsgewicht d. Lok.</i>	$G_{Lr} = 43 \text{ t}$
<i>Treibraddurchmesser</i>	$D = 1780 \text{ „}$	<i>Dampfüberdruck</i>	$p = 14 \text{ kg/cm}^2$	<i>Dienstgewicht d. Lok.</i>	$G_{Ld} = 69,8 \text{ t}$
<i>Ganzer Radstand</i>	$g_A = 8460 \text{ „}$	<i>Gesamtheizfläche</i>	$H = 187 \text{ m}^2$		

# 1C2 h4v Schnellzuglokomotive der Österreichischen Staatsbahn

Gattung 310

Erbauer: Wiener Lokomotivfabrik A. G. Floridsdorf

Maßstab 1:40



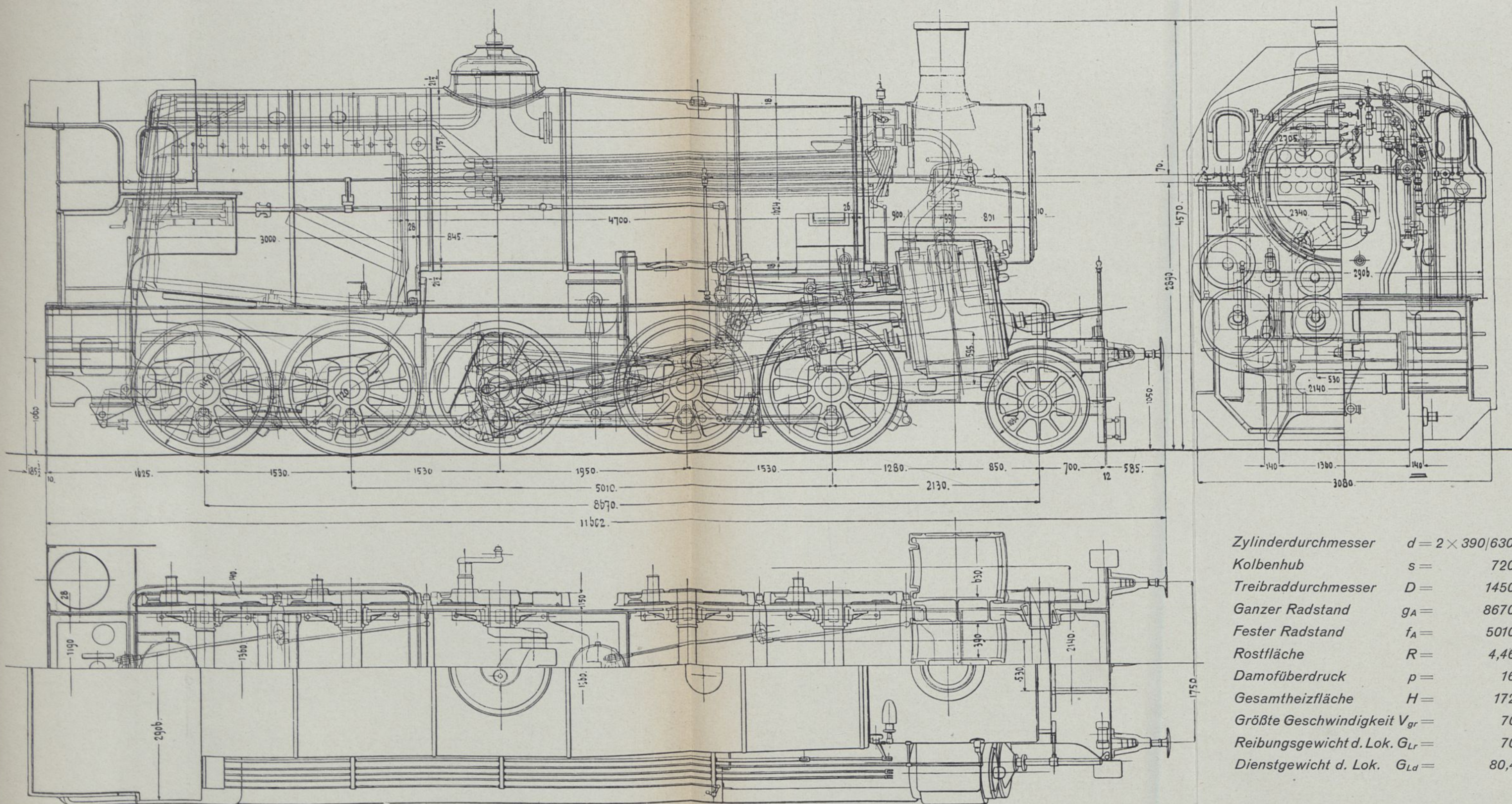
Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 390/660 \text{ mm}$
Kolbenhub	$s = 720 \text{ ,,}$
Treibraddurchmesser	$D = 2140 \text{ ,,}$
Ganzer Radstand	$g_A = 10450 \text{ ,,}$
Fester Radstand	$f_A = 4440 \text{ ,,}$
Rostfläche	$R = 4,62 \text{ m}^2$
Dampfüberdruck	$p = 15 \text{ kg/cm}^2$
Gesamtheizfläche	$H = 191,6 \text{ m}^2$
Größte Geschwindigkeit $V_{gr}$	$100 \text{ km/h}$
Reibungsgewicht d. Lok. $G_{Lr}$	$44,1 \text{ t}$
Dienstgewicht d. Lok. $G_{Ld}$	$86 \text{ t}$

# 1E h 4v Güterzuglokomotive der Österreichischen Staatsbahn

Gattung 380

Erbauer: Maschinenfabrik der Österreichischen Staatsbahn

Maßstab 1:40



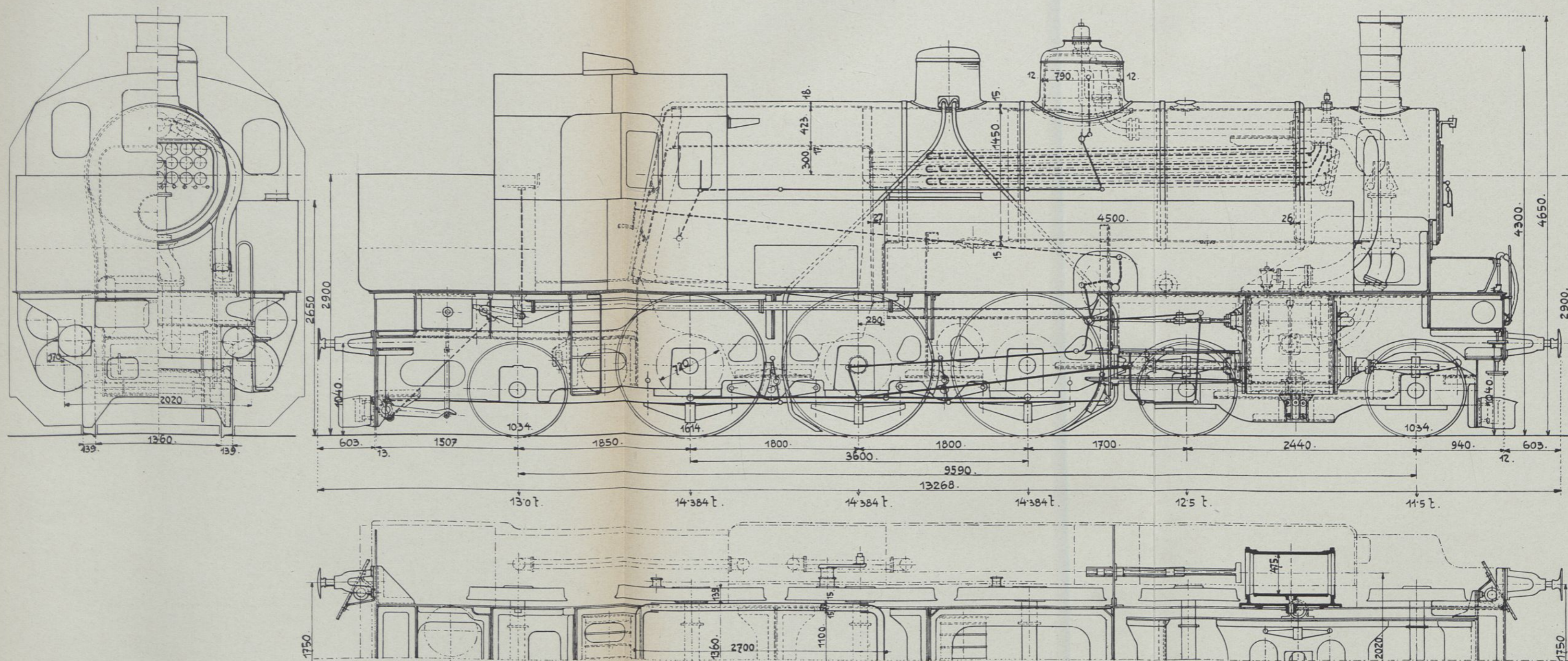
Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 390/630$ mm
Kolbenhub	$s = 720$ „
Treibraddurchmesser	$D = 1450$ „
Ganzer Radstand	$g_A = 8670$ „
Fester Radstand	$f_A = 5010$ „
Rostfläche	$R = 4,46$ m <sup>2</sup>
Dampfüberdruck	$p = 16$ kg/cm <sup>2</sup>
Gesamtheizfläche	$H = 172$ m <sup>2</sup>
Größte Geschwindigkeit $V_{gr}$	$70$ km/h
Reibungsgewicht d. Lok. $G_{Lr}$	$70$ t
Dienstgewicht d. Lok. $G_{Ld}$	$80,4$ t

# 2C1 h2 Tenderlokomotive der Österreichischen Staatsbahn

Gattung 629

Erbauer: Maschinenfabrik der Österreichischen Staatsbahn

Maßstab 1:40



Zylinderdurchmesser	$d = 475 \text{ mm}$	Fester Radstand	$f_A = 3600 \text{ mm}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 90 \text{ km/h}$
Kolbenhub	$s = 720 \text{ ''}$	Rostfläche	$R = 2,7 \text{ m}^2$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 40 \text{ t}$
Treibraddurchmesser	$D = 1614 \text{ ''}$	Dampfüberdruck	$p = 13 \text{ kg/cm}^2$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 80,2 \text{ t}$
Ganzer Radstand	$g_A = 9590 \text{ ''}$	Gesamtheizfläche	$H = 116,8 \text{ m}^2$		



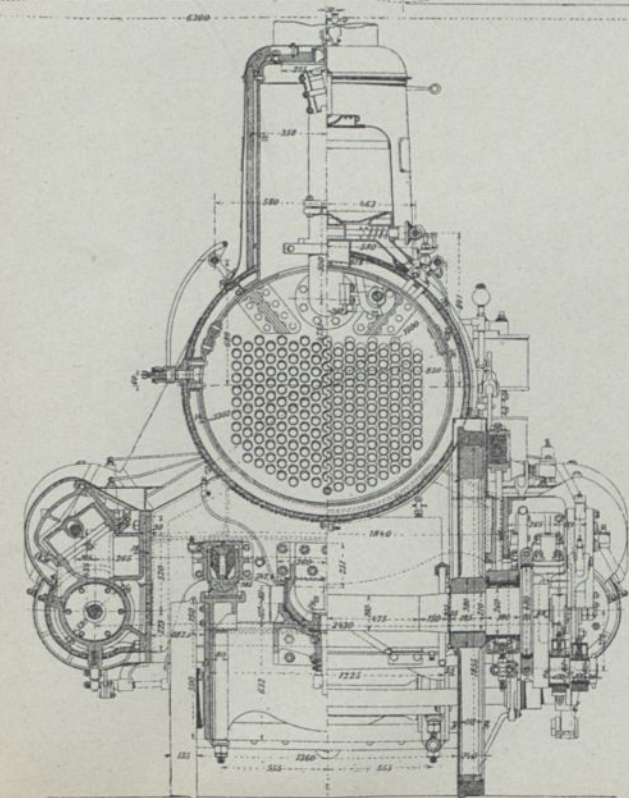
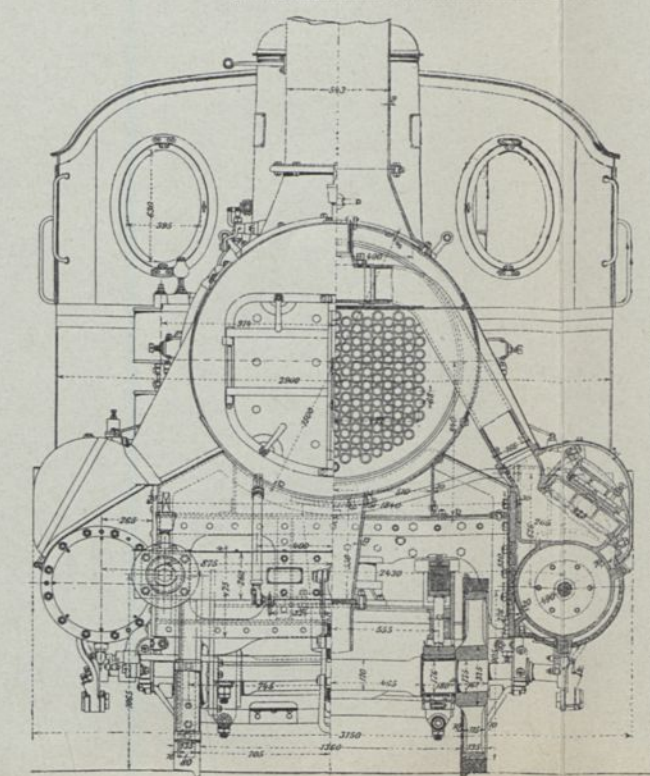
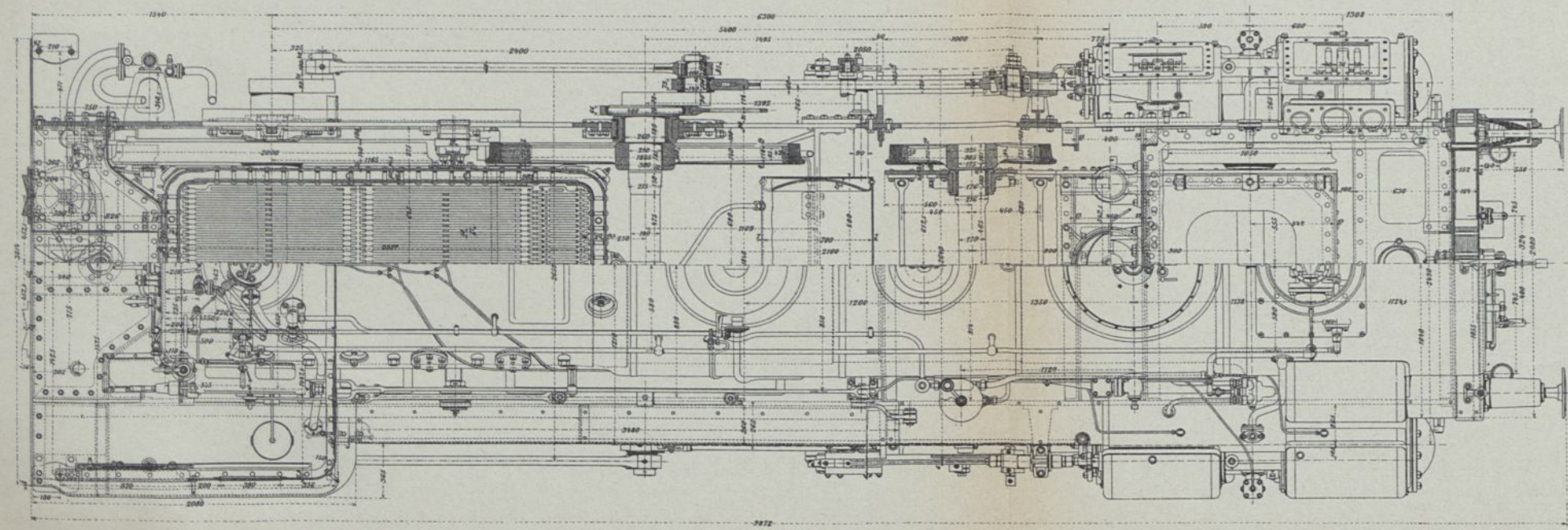
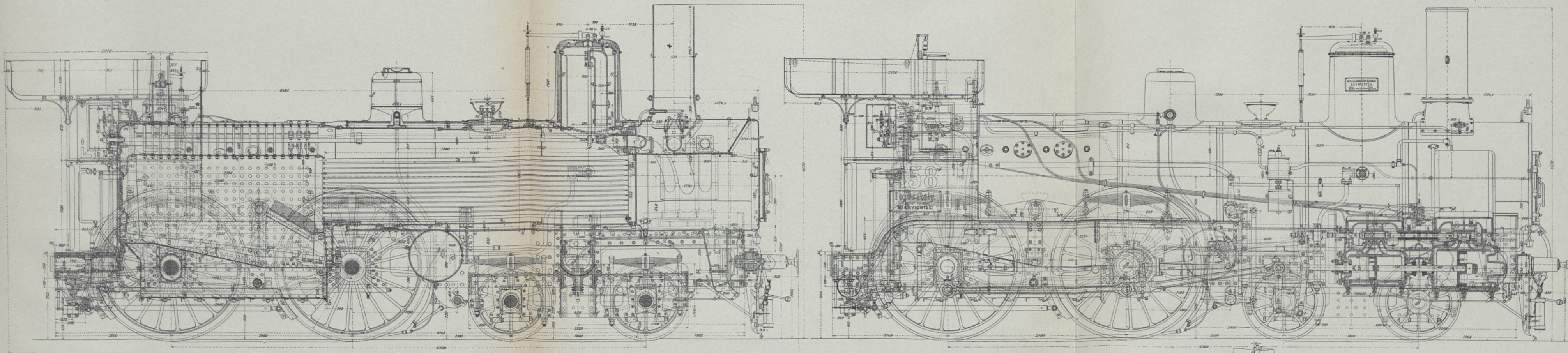
# 2B n4v Schnellzuglokomotive der Ungarischen Staatsbahn

Gattung 1e (222)

Erbauer: Maschinenfabrik der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen Budapest

Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 320/490 \text{ mm}$	Ganzer Radstand	$g_A = 6300 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 13 \text{ kg/cm}^2$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 28 \text{ t}$
Kolbenhub	$s = 650 \text{ ,,}$	Fester Radstand	$f_A = 2400 \text{ ,,}$	Gesamtheizfläche	$H = 134,9 \text{ m}^2$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 54,7 \text{ t}$
Treibraddurchmesser	$D = 2000 \text{ ,,}$	Rostfläche	$R = 3 \text{ m}^2$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 90 \text{ km/h}$		

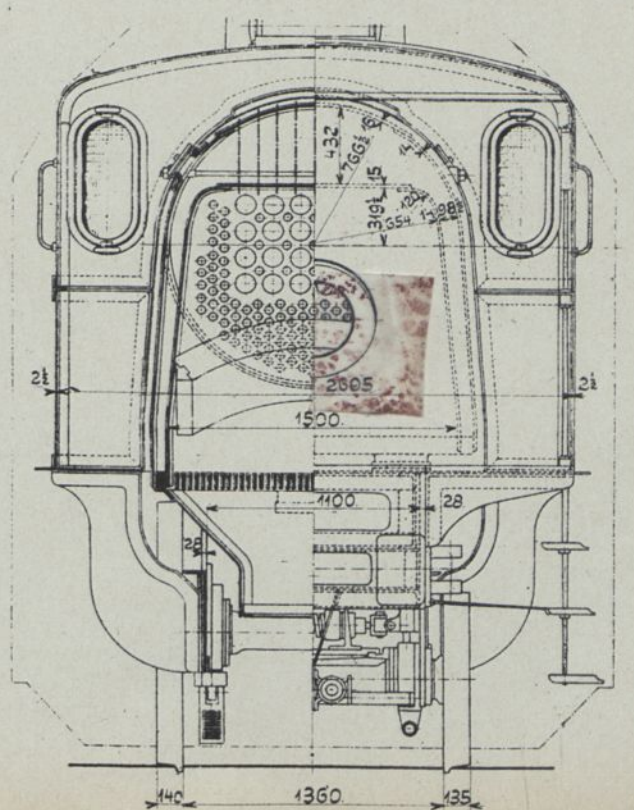
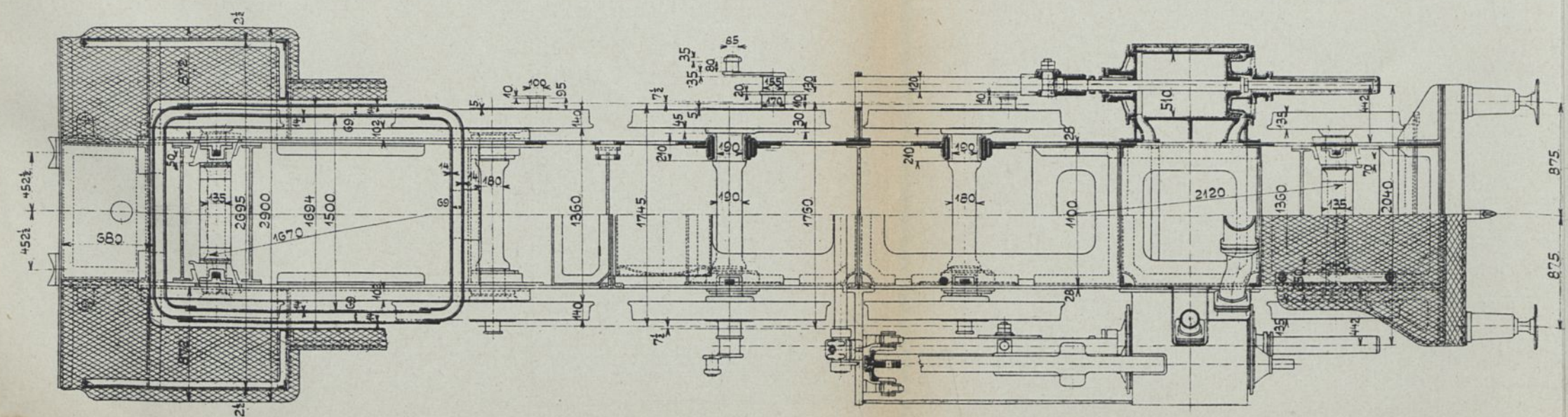
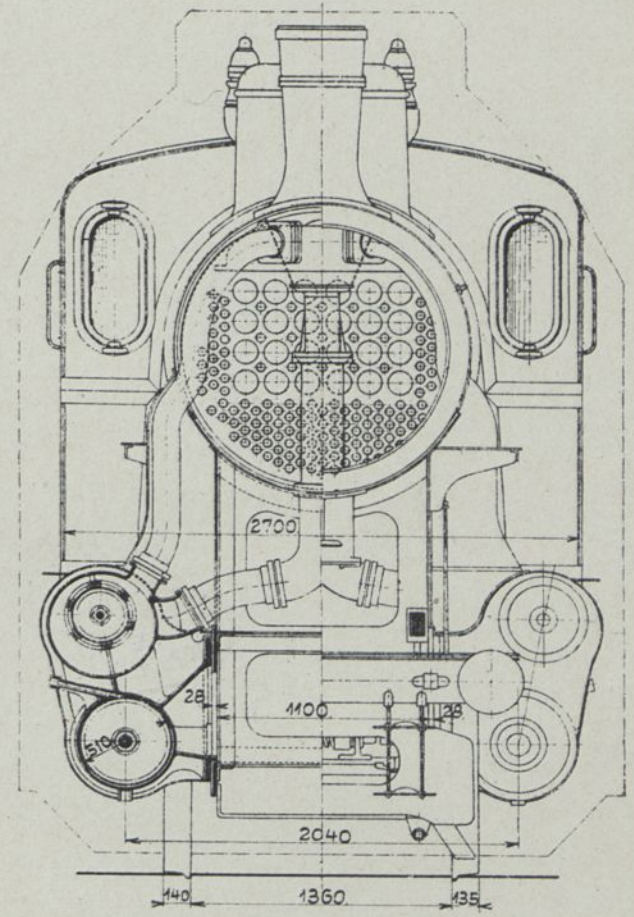
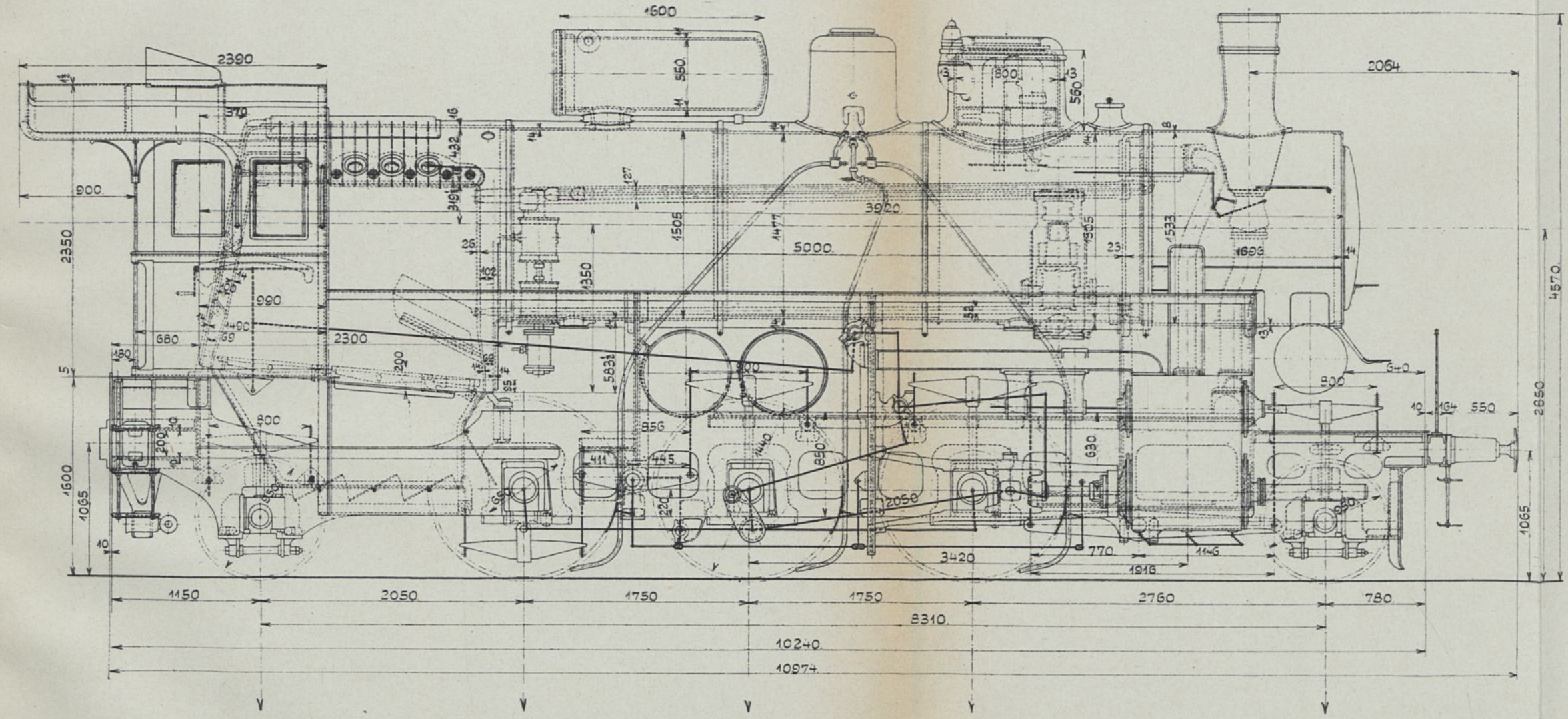


# 1C1 h2 Güterzuglokomotive der Ungarischen Staatsbahn

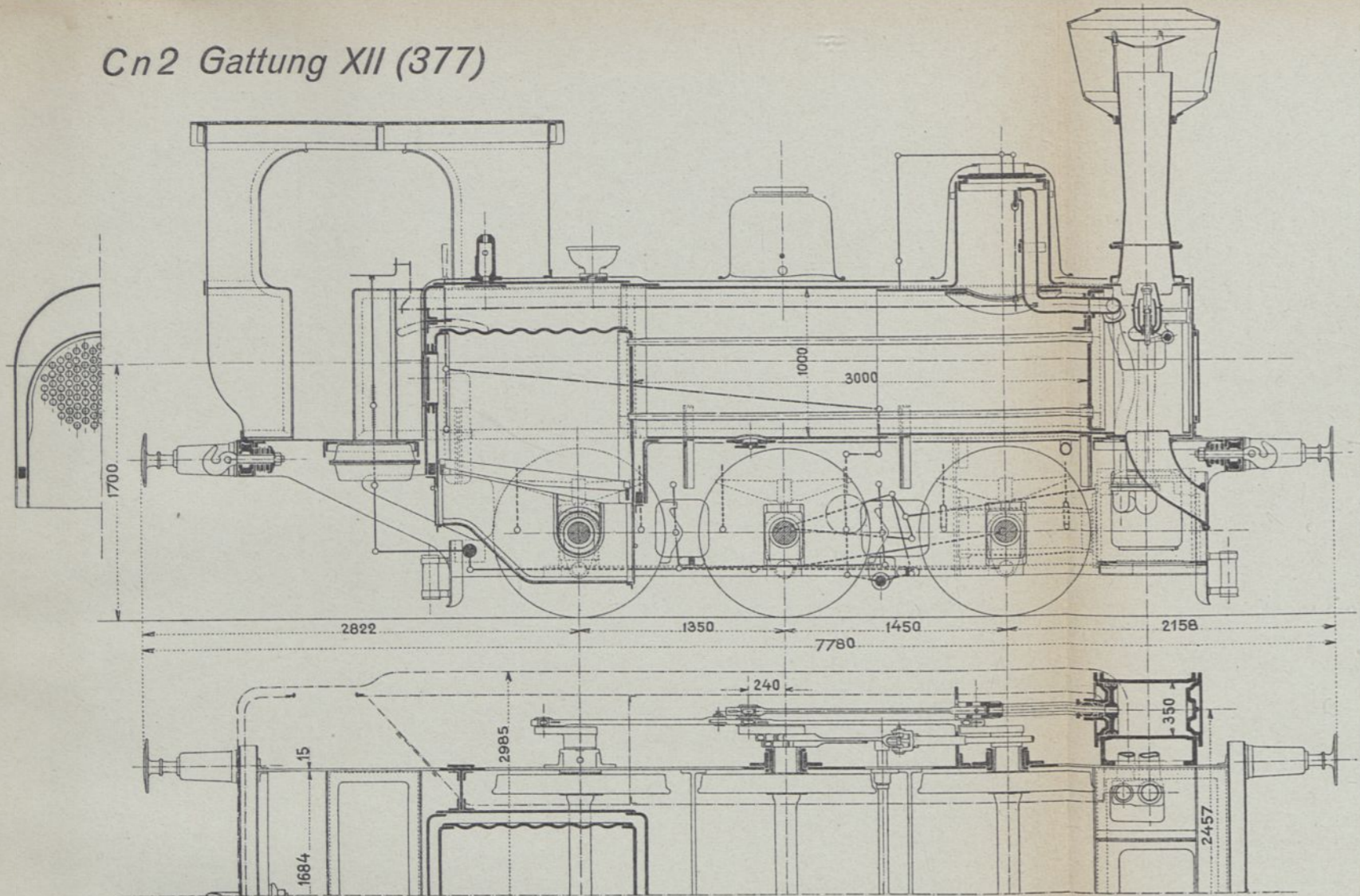
Gattung: Reihe 324 Erbauer: Maschinenfabrik der Kgl. Ungarischen Staatsbahn Budapest

Maßstab 1:40

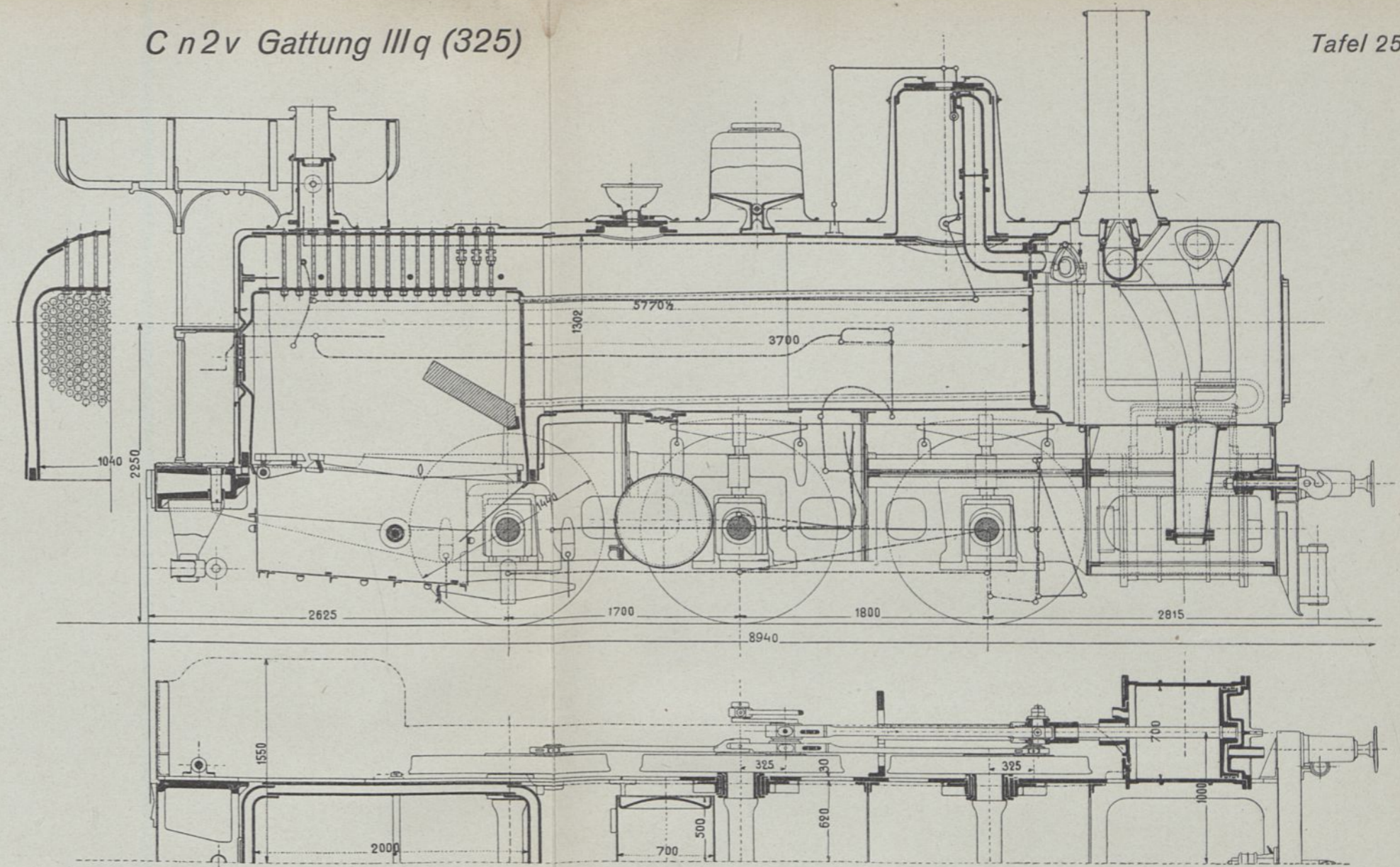
Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 510 \text{ mm}$	Ganzer Radstand	$g_A = 8310 \text{ mm}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 43,0 \text{ t}$
Kolbenhub	$s = 650 \text{ ,,}$	Fester Radstand	$f_A = 3500 \text{ ,,}$	Gesamtheizfläche	$H = 171,6 \text{ m}^2$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 61,7 \text{ t}$
Treibraddurchmesser	$D = 1440 \text{ ,,}$	Rostfläche	$R = 3,15 \text{ m}^2$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 75 \text{ km/h}$		



Cn2 Gattung XII (377)

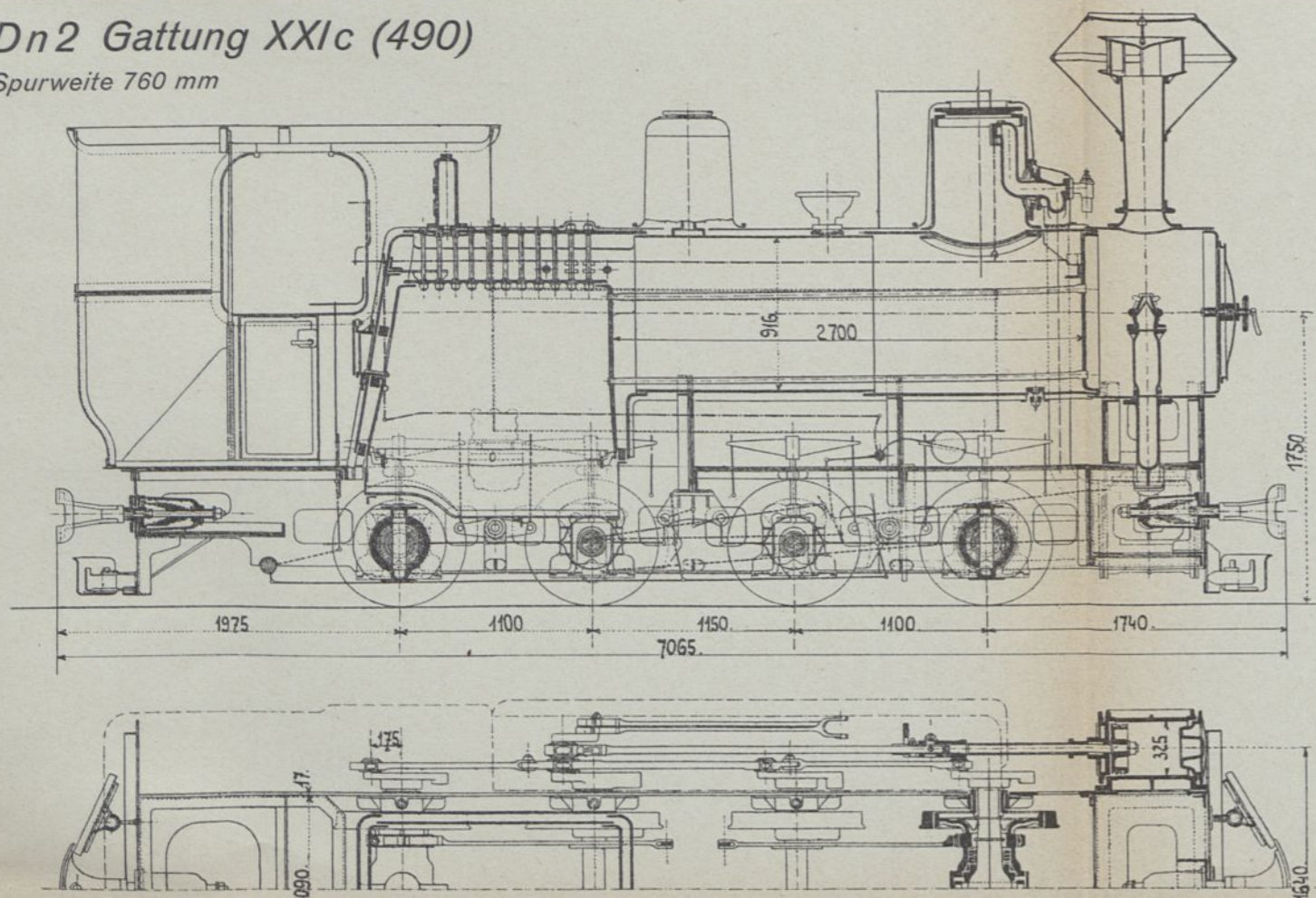


C n2v Gattung IIIq (325)



Dn2 Gattung XXIc (490)

Spurweite 760 mm



Lokomotiven der Ungarischen Staatsbahn

Erbauer: Maschinenfabrik der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen Budapest

Maßstab 1:40

	C.n2	D n2	C n2v		C n2	D n2	C n2v
Zylinderdurchmesser	$d$ (mm) = 350	325	485/700	Gesamtheizfläche	$H$ (m <sup>2</sup> ) = 51,7	48,1	122,4
Kolbenhub	$s$ (mm) = 480	350	650	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr}$ (km/h) = 45	30	60
Treibraddurchmesser	$D$ (mm) = 1110	750	1440	Wasservorrat	$W$ (m <sup>3</sup> ) = 4,3	2	—
Ganzer Radstand	$g_A$ (mm) = 2800	3350	3500	Kohlenvorrat	$B$ (t) = 1,2	0,8	—
Fester Radstand	$f_A$ (mm) = 2800	1150	3500	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr}$ (t) = 28,2	22	42,5
Rostfläche	$R$ (m <sup>2</sup> ) = 1,2	1,04	2,1	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld}$ (t) = 28,2	22	42,5
Dampfüberdruck	$p$ (kg/cm <sup>2</sup> ) = 10	14	13				

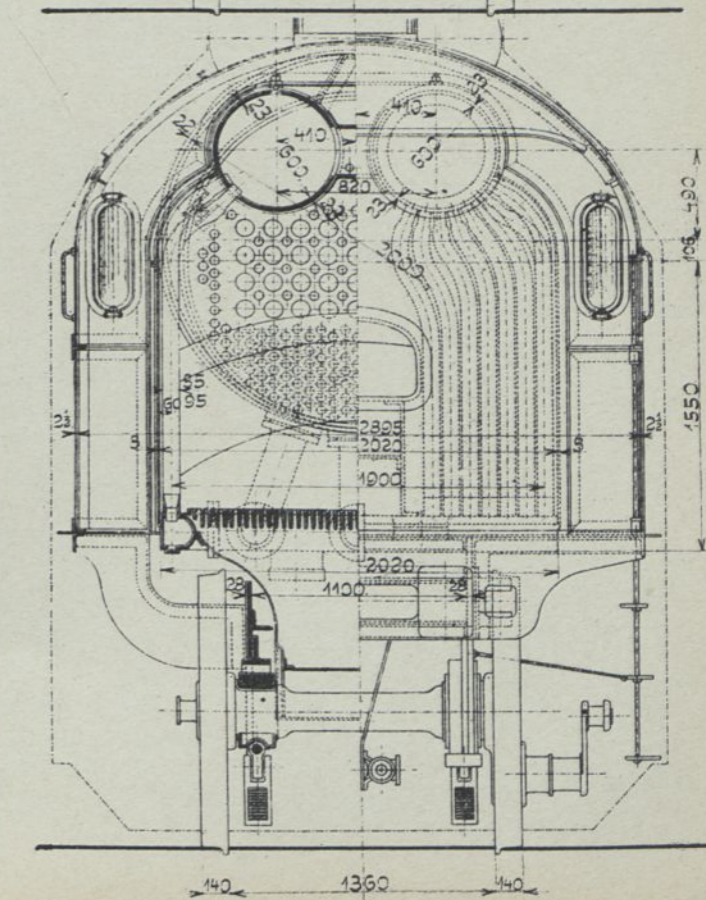
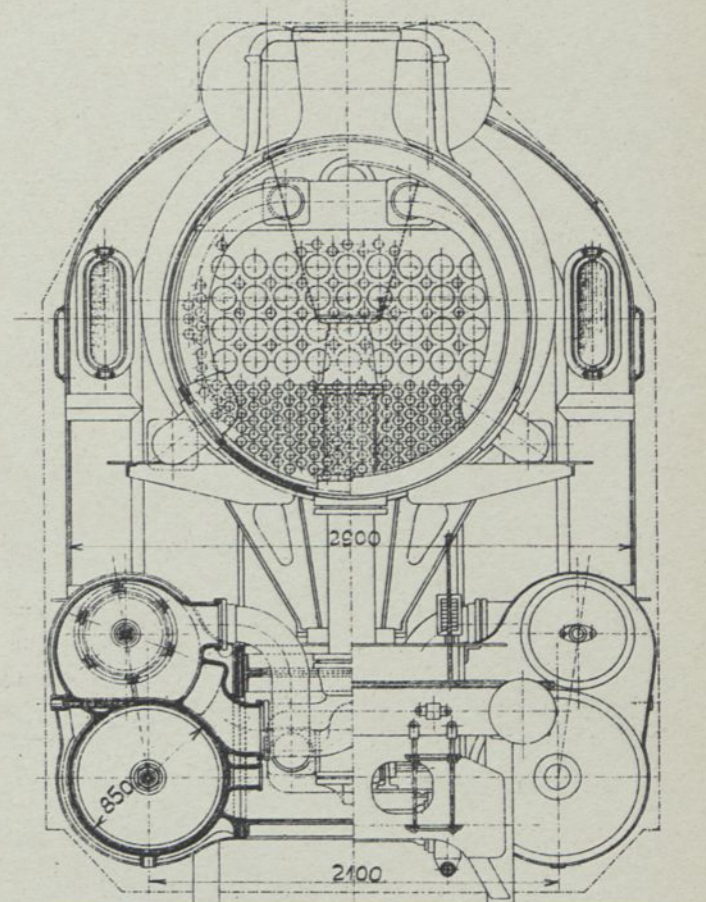
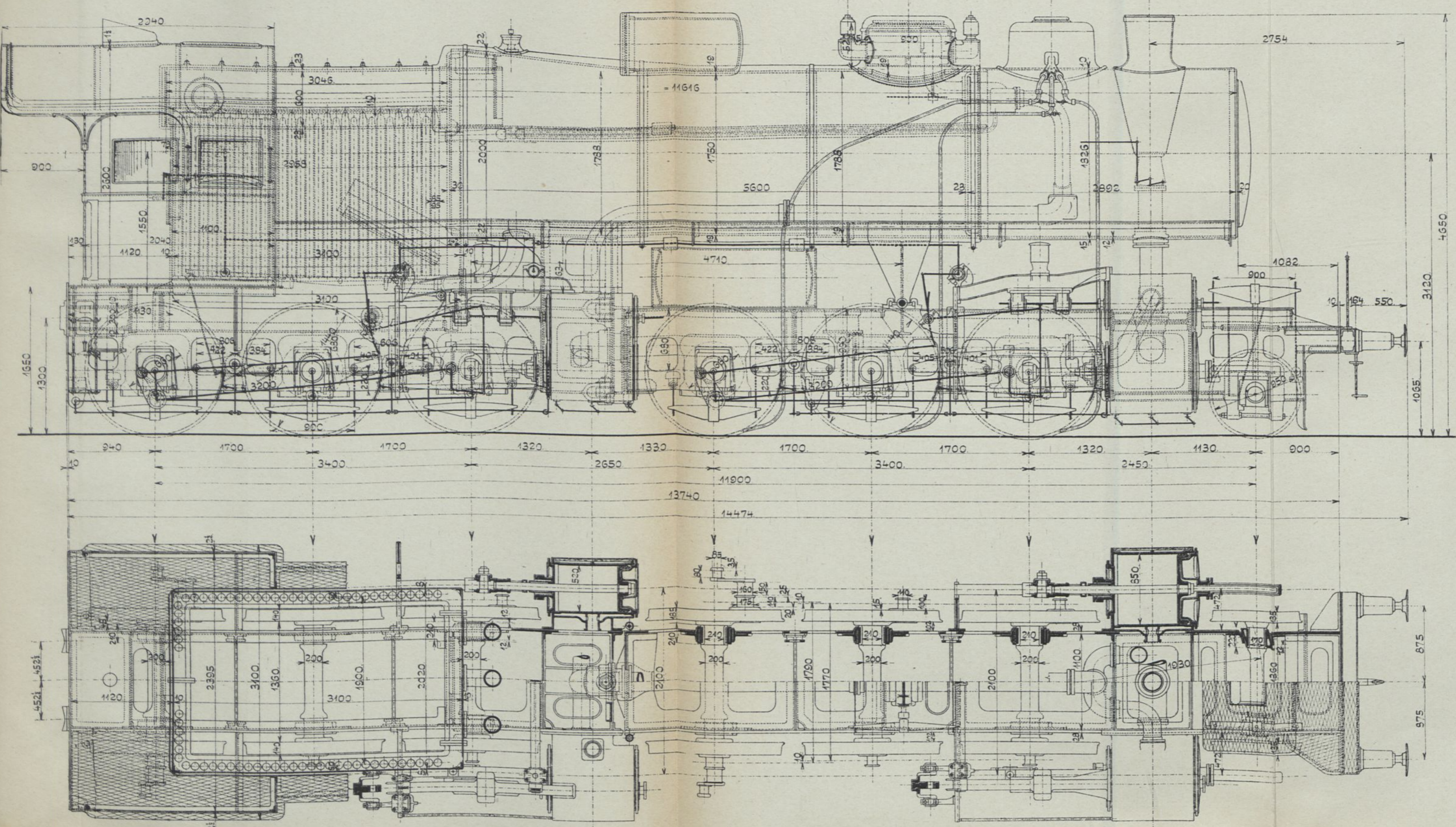
# 1CC h4v Güterzuglokomotive der Ungarischen Staatsbahn

Gattung: Reihe 601

Erbauer: Maschinenfabrik der Kgl. Ungarischen Staatsbahn Budapest

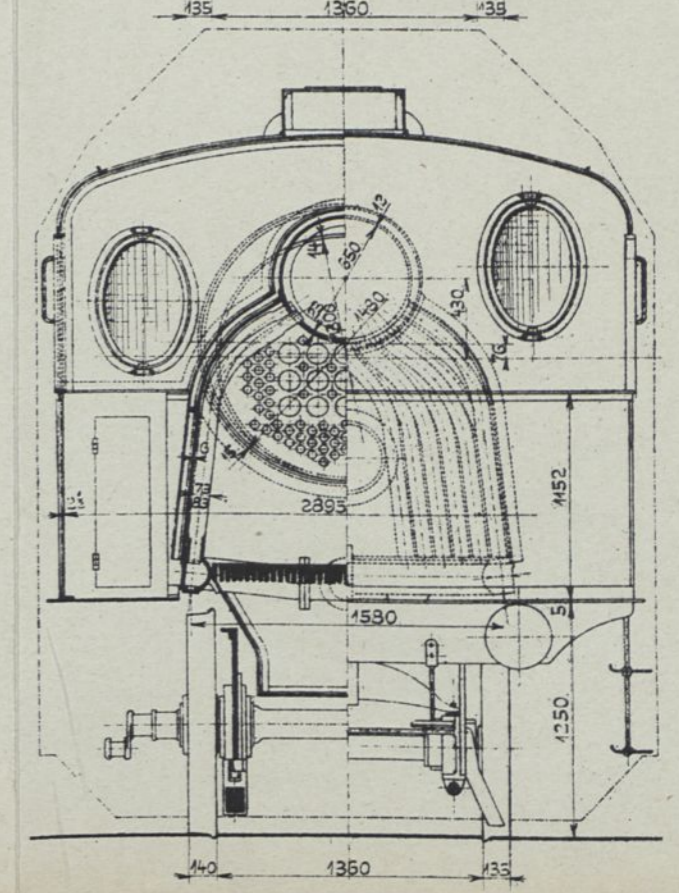
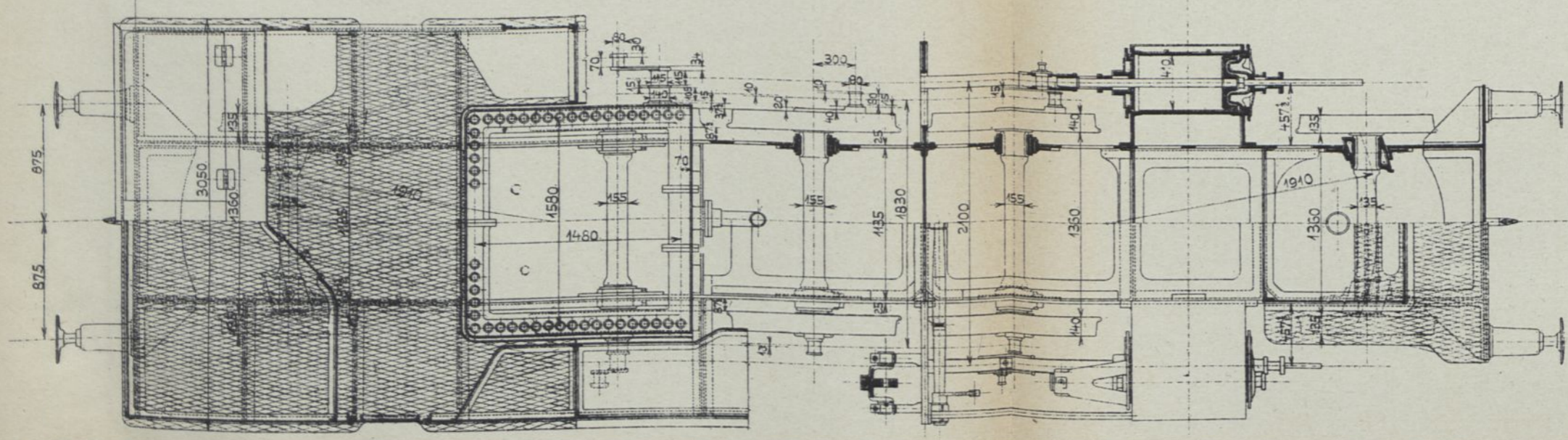
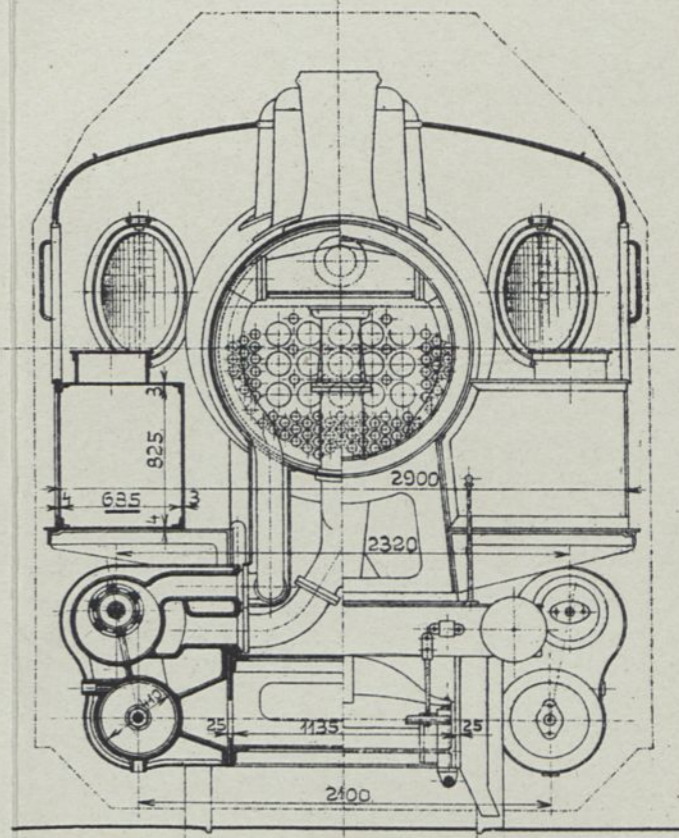
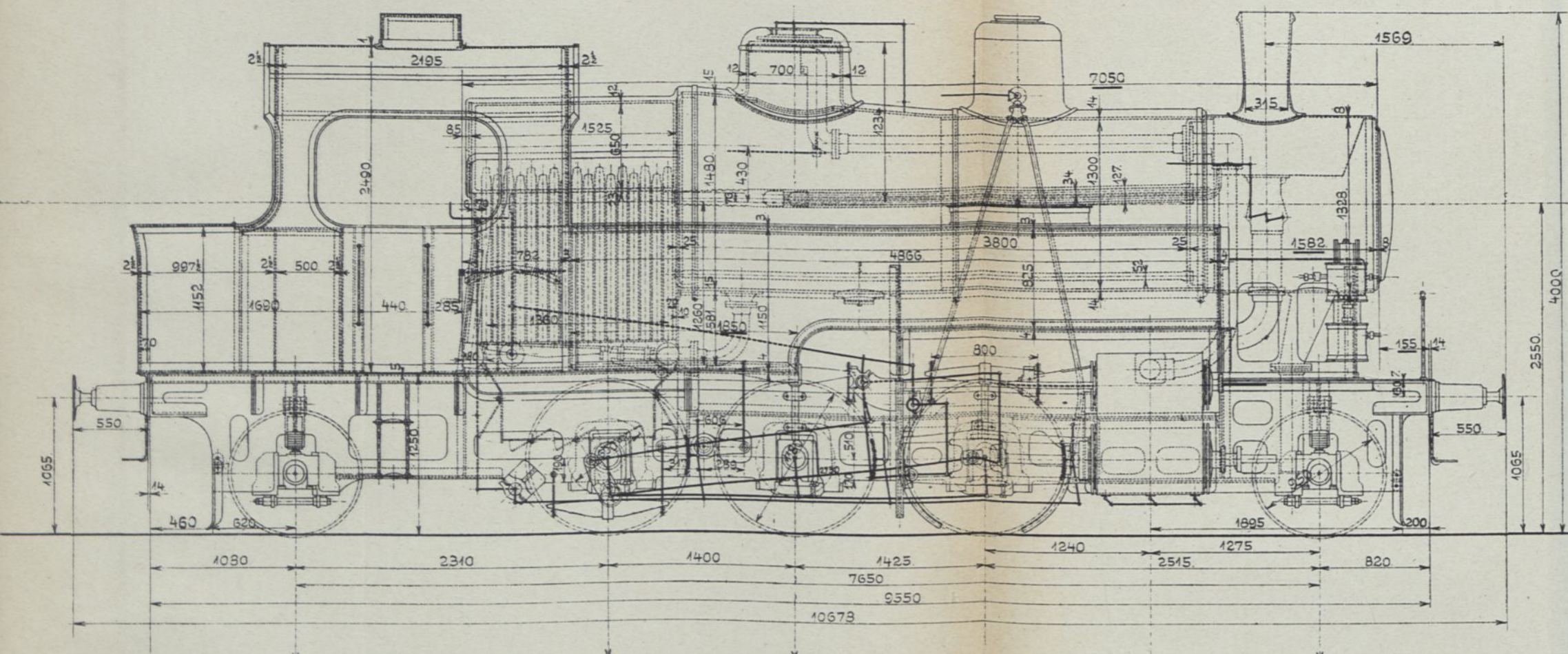
Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser $d = 2 \times 520/850$ mm	Ganzer Radstand $g_A = 11900$ mm	Dampfüberdruck $p = 15$ kg/cm <sup>2</sup>	Reibungsgewicht d. Lok. $G_{Lr} = 96,2$ t
Kolbenhub $s = 660$ "	Fester Radstand $f_A = 3400$ "	Gesamtheizfläche $H = 275$ m <sup>2</sup>	Dienstgewicht d. Lok. $G_{Ld} = 108,0$ t
Treibraddurchmesser $D = 1440$ "	Rostfläche $R = 5,1$ m <sup>2</sup>	Größte Geschwindigkeit $V_{gr} = 60$ km/h	



**1C1 h2 Tenderlokomotive der Ungarischen Staatsbahn**  
 Gattung: TV (375)      Erbauer: Maschinenfabrik der Kgl. Ungarischen Staatsbahn Budapest  
 Maßstab 1: 40

Zylinderdurchmesser	$d = 410 \text{ mm}$	Fester Radstand	$f_A = 2825 \text{ mm}$	Gesamtheizfläche	$H = 85,2 \text{ m}^2$	Kohlenvorrat	$B = 3,2 \text{ t}$
Kolbenhub	$s = 600 \text{ ,,}$	Rostfläche	$R = 1,8 \text{ ,,}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 60 \text{ km/h}$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 32,4 \text{ t}$
Treibraddurchmesser	$D = 1180 \text{ ,,}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$	Wasservorrat	$W = 5,6 \text{ m}^3$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 52,8 \text{ t}$
Ganzer Radstand	$g_A = 7650 \text{ ,,}$						



# 1D1 h2 Tenderlokomotive der Ungarischen Staatsbahn

Gattung: Reihe 442

Erbauer: Maschinenfabrik der Kgl. Ungarischen Staatsbahn Budapest

Maßstab 1:40

Zylinderdurchmesser	$d = 2 \times 570 \text{ mm}$	Fester Radstand	$f_A = 1800 \text{ mm}$	Größte Geschwindigkeit	$V_{gr} = 85 \text{ km/h}$
Kolbenhub	$s = 650 \text{ ,,}$	Dampfüberdruck	$p = 12 \text{ kg/cm}^2$	Reibungsgewicht d. Lok.	$G_{Lr} = 57,5 \text{ t}$
Treibraddurchmesser	$D = 1606 \text{ ,,}$	Gesamtheizfläche	$H = 148,3 \text{ m}^2$	Dienstgewicht d. Lok.	$G_{Ld} = 86 \text{ t}$
Ganzer Radstand	$g_A = 10700 \text{ ,,}$				

