

ANHANG

I.

VERZEICHNIS DER VON EMIL KESSLER IN KARLSRUHE UND IN ESSLINGEN GEBAUTEN LOKOMOTIVEN BIS ZUR LIQUIDATION DER KARLSRUHER FABRIK

Zur Erklärung von „Laufende Nummer“ und „Fabriknummer“.

- 1841 Beginn des Lokomotivbaues in der Firma Emil Keßler und Theodor Martiensen in Karlsruhe.
- 1842 Austritt von Martiensen aus der Firma und Firmenänderung in Keßlers Maschinenfabrik.
- 1846 Gründung der Maschinenfabrik Eßlingen mit Keßler als Direktor.
- 1848 Keßlers Maschinenfabrik Karlsruhe in Aktiengesellschaft verwandelt.
- 1851 Liquidation von Karlsruhe.

Von den 212 Lokomotiven dieses Verzeichnisses wurden 177 in Karlsruhe und 35 Stück in Eßlingen gebaut, von denen nur einige Fabriknummern mit Sicherheit zu ermitteln waren.

Aus den Fabriknummern 131–135, laufende Nummern 10–14 in Eßlingen, folgt eine gemeinschaftliche Nummerngebung in Karlsruhe und Eßlingen. Der Aufbau dieses Verzeichnisses nach den Fabriknummern wäre nur durch Kombination unter Einordnung der 35 Eßlinger Lokomotiven in vermutete Lücken der gemeinschaftlichen Numerierung möglich gewesen. Zur Vermeidung der hierdurch entstehenden Ungenauigkeiten wurde in diesem Verzeichnis die Karlsruher und die Eßlinger Herstellung getrennt und jede nach der mit größerer Sicherheit festzustellenden Reihenfolge der Herstellung mit laufender Numerierung versehen.

Die Fabriknummern sind nur an denjenigen Lieferungen eingesetzt, wo sie mit Sicherheit ermittelt werden konnten. Zur Kontrolle der Herstellungszeit wurde die authentische Dienstantrittszeit beigefügt. Vereinzelt größere Zwischenräume zwischen beiden rühren von späteren Bahneröffnungen her.

Die Zusammenstellung des Verzeichnisses erfolgte unter dankenswerter Mithilfe der Herren:

- Professor F. Gaiser in Aschaffenburg.
- Dr. Ing. e. h. R. v. Helmholtz in München.

A N H A N G

1. Die von Emil Keßler in Karlsruhe gebauten Lokomotiven.

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienstantritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Bemerkungen
1	1	1841	3. 42	Baden	1 b	7	Badenia	1 A1 i	.1.i III.3	330·457 1676·3356	Ausstellung Mainz
2	—	1842	1. 43			8	Carlsruhe				
3	—	1842	3. 43			9	Mercur				
4	—	1842	3. 43			10	Meteor				
5	—	1842	3. 43			11	Vulcan				
6	—	1843	7. 43			12	Jupiter				
7	—	1843	9. 43			13	Phoenix				
8	—	1843	1. 44			14	Offenburg				
9	—	1843	10. 43			15	Expansion				
10	—	1844	5. 44		3 a	20	Rhein	.1.i III.3	356·508 1829·3359	Wie Fabr.-Nr. 9 mit verläng. Kessel	
11	—	1844	5. 44			21	Rastatt				
12	—	1844	8. 44			22	Neckar				
13	—	1844	9. 44			23	Murg				
14	—	1844	9. 44			24	Kinzig				
15	—	1844	11. 44	Bayern	AI	1	Germania	1 A1 a	.1.a .3	305·508 1524·3391	Meyer-Steuerung
16	—	1844	10. 44			6	Reichenbach				
17	—	1844	10. 44			7	Baader				
18	18	1844	12. 44			8	Fraunhofer				
19	—	1844	2. 45			17	O. v. Guericke				
20	—	1844	1. 45			18	Oberon				
21	—	1844	2. 45	Baden	3 c	29	Alemannia	1 A1 i	.1.i III.3	356·508 1829·3359	Stephenson-St.
22	—	1845	3. 45			30	Dreisam				
23	—	1845	3. 45			31	L. Winter				
24	—	1845	4. 45			32	Hochburg				
25	—	1845	4. 45			33	Kaiserstuhl				
26	—	1845	5. 45			34	P. Hebel				
27	—	1845	6. 45			35	J. G. Tulla				
28	—	1845	7. 45			36	Zähringen				
29	—	1845	5. 45	Bayern	AI	19	Nathan	1 A1 a	.1.a .3	305·508 1524·3391	Meyer-St.
30	—	1845	6. 45			20	Wallenstein				

A N H A N G

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienstantritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Bemerkungen
60	—	1846	9. 46	Pfalz		9	Ludwigshafen	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{356 \cdot 559}{1215 \cdot 3050}$	
61	—	1846	9. 46		10	Kaiserslautern	a				
62	—	1846	9. 46		11	Speyer					
63	—	1846	9. 46		12	Neustadt					
64	—	1846	1847		1	Haardt	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	$\frac{356 \cdot 559}{1524}$		
65	—	1846	1847		2	Vogesius	a				
66	66	1846	9. 48	Frankfurt-Hanau		1	Frankfurt	1 A1	$\frac{1 \cdot i}{\text{III}_3}$	$\frac{356 \cdot 508}{1829}$	
67	67	1846	9. 48		2	Hanau	i				
68	68	1846	9. 48		3	Main					
69	69	1846	1847	Düsseldorf-Elberfeld			Concordia	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 610}{1372 \cdot 3186}$	
							a				
70	—	1846	10. 10. 46	Frankfurt-Offenbach		1	ohne Namen	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	$\frac{305 \cdot 457}{1524 \cdot 3000}$	Geliehen für den Dienst Friedrichsfeld-Mannheim
							a				
71	—	1847	1847	Pfalz		3	Denis	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	$\frac{356 \cdot 559}{1524}$	
72	—	1847	1847		4	Alwens	a				
73	—	1847	1847	Köln-Minden		—	Wedigenstein	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot 3139}$	
							a				
74	74	1847	1847	Rhein. E.G.			Roer	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{387 \cdot 610}{1524 \cdot 3191}$	Ausrang. 1887
75	75	1847	1847				Düren	a			
76	—	1847	1847	Köln-Minden		—	Ruhrort	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	$\frac{356 \cdot 559}{1676}$	Ab 1851 in $\frac{1 \cdot a}{3}$ umgebaut
77	—	1847	1847		—	Essen	a				
78	—	1847	1847		—	Gütersloh					
79	—	1847	1847		—	Bielefeld					
80	—	1847	7. 47	Baden		59	Erwin	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	$\frac{330 \cdot 610}{1829}$	
81	—	1847	7. 47		60	Berthold	a				
82	—	1847	8. 47		61	Schöpflin					
83	—	1847	8. 47		62	Aurelia					
84	—	1847	9. 47		63	Sausenberg					

A N H A N G

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienstantritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Bemerkungen				
85	—	1847	9. 47	Hannover		36	ohne Namen	1 A1 a	.1.a 3. später in .1.a .3 umgebaut	$\frac{356 \cdot 559}{1524}$	1868 an Westf.B. als Nr. 136				
86	—	1847	9. 47			37	„ „								do. „ 137
87	—	1847	10. 47			38	„ „								do. „ 134
88	—	1847	10. 47			39	„ „								do. „ 135
89	—	1847	9. 47	Bayern	A II	49	Lichtenfels	1 A1 a	.1.a 3.	$\frac{317 \cdot 559}{1524 \cdot 3048}$					
90	—	1847	10. 47			50	Leonore								
91	91	1847	11. 47			51	Oedipus								
92	—	1847	11. 47			52	Culmbach								
93	—	1847	12. 47			53	Cid								
94	—	1847	1847	Cöln-Minden		—	Rheda	1 B a	$\frac{2.a}{3.}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot 3139}$					
95	—	1847	1847			—	Ravensberg								
96	—	1847	3. 47	Schweiz N.		1	Limmat	2 A a	$\frac{1.a}{3.}$	$\frac{362 \cdot 559}{1530 \cdot 2787}$					
97	—	1847	4. 47			2	Aare								
98	—	1847	6. 47			3	Rhein				2 B a	$\frac{2.a}{.4}$	$\frac{362 \cdot 559}{1530 \cdot 4451}$		
99	—	1847	7. 47			4	Reuß								
100	100	1847	10. 47	Baden	8	64	Emil Keßler	1 A1 a	$\frac{.1.a}{3.}$	$\frac{330 \cdot 610}{1829}$					
101	101	1847	1848	Cöln-Minden		—	Münster	1 A1 a	$\frac{.1.a}{3.}$	$\frac{381 \cdot 559}{1676}$	Ab 1851 in $\frac{.1.a}{.3}$ umgebaut				
102	—	1847	1848		„	—	Arnsberg								
103	—	1847	11. 74	Baden	8	65	Landolin	1 A1 a	$\frac{.1.a}{3.}$	$\frac{330 \cdot 610}{1829}$					
104	104	1847	2. 48	Bayern	A II	54	Schwabach	1 A1 a	$\frac{.1.a}{3.}$	$\frac{317 \cdot 559}{1524 \cdot 3048}$					
105	105	1847	2. 48				48				Kaufbeuren				
106	106	1848	1848	Düsseldorf- Elberfeld			Elberfeld	1 B a	$\frac{2.a}{3.}$	$\frac{381 \cdot 610}{1372 \cdot 3151}$					

ANHANG

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienstantritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Bemerkungen
107	—	1848	1848	Sächs.-Bayr. E.		16	Greif	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot 3175}$	
108	108	1848	1848			17	Schakal	a			
109	—	1848	1848	Köln-Minden			Teutoburg	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot 3139}$	
110	110	1848	4. 48	Hannover		64	ohne Namen	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot 3157}$	
111	111	1848	1848	Kurf. Friedrich-Wilhelm N.B.		—	Falke	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot}$	1858 in $\frac{2}{3}a$ umgebaut
112	112	1848	4. 48	Hannover		65	ohne Namen	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot 3157}$	
113	113	1848	1848	Kurf. Friedrich-Wilhelm N.B.		—	Comet	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot}$	1857 in $\frac{2}{3}a$ umgebaut
114	114	1848	1848	Düsseldorf-Elberfeld			Düsseldorf	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 610}{1372 \cdot 3151}$	
115	115	1848	1848	Kurf. Friedrich-Wilhelm N.B.		9	Sturm	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 610}{1524 \cdot}$	1858 in $\frac{2}{3}a$ umgebaut
116	116	1848	1. 50	Main-Weser		1	ohne Namen	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1524 \cdot 3150}$	
117	—	1848	1. 50			2	„ „	a			
118	—	1848	1. 50			3	„ „				
119	—	1848	1. 50			4	„ „				
120	120	1848	1848	Mailand-Como	II	65	Como	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{356 \cdot 606}{1501 \cdot 4376}$	Lombard.-Venet. B.
121	—	1848	1848	Köln-Minden			Hannover	1 A1	$\frac{.1 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1676 \cdot}$	Ab 1851 in $\frac{.1 \cdot a}{.3}$ umgebaut
122	122	1848	1848	Mailand-Como	II	67	Enrichetta	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{356 \cdot 606}{1501 \cdot 4376}$	Lombard.-Venet. B.

A N H A N G

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienstantritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Bemerkungen
123	123	1848	1848	Köln-Minden			Deutschland	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	381 · 610	ab 1851 in $\frac{1 \cdot a}{3}$ umgebaut
124	124	1848	1848				Frankfurt	a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	1524 · 3139	
125	125	1848	1848				Wien	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1676}$	
126	126	1848	1848	Mailand-Como	II	66	Ercole	1 B	$\frac{2 \cdot a}{4}$	356 · 606	Lomb. Venet. B.
127	127	1848	1848			69	Eolo	a	$\frac{2 \cdot a}{4}$	1501 · 4376	
128	128	1848	1848			68	Matilde				
129	129	1848	1848			70	Napoleone				
130	—	1848	12. 48	Baden		66	Lörrach	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	$\frac{330 \cdot 610}{1829}$	Umbau der von Hartmann und Lindt, Heidelberg, gebauten Maschine „Die schöne Lind“.
131	—	1849	1. 50	Main-Weser		5	ohne Namen	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	381 · 559	
132	—	1849	1. 50			6	„ „	a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	1524 · 3150	
133	—	1849	1. 50			7	„ „				
134	139	1849	10. 49	Ruhrort-Crefeld Kr. Gladbach. B.		22	Homberg	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	356 · 559	1858 in $\frac{1 \cdot a}{3}$ mit 4577 Radstand umgebaut
135	140	1849	10. 49			21	Crefeld	a	$\frac{1 \cdot a}{3}$	1676 · 3118	
136	141	1849	10. 49			23	Viersen				
137	142	1849	10. 49			24	Gladbach				
138	—	1849	15. 12. 49	Westfälische B.		1	Arminius	1 A1	$\frac{1 \cdot a}{3}$	356 · 559	
139	—	1849	„			2	Varus	a	$\frac{1 \cdot a}{3}$	1676 · 3557	
140	—	1849	„			3	Carolus Magnus				
141	—	1849	„			4	Wittekind				
142	—	1849	1. 50	Main-Weser		8	ohne Namen	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	381 · 559	
143	—	1849	1. 50			9		a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	1524 · 3150	
144	—	1849	1. 50			15	Landgraf Carl				
145	—	1849	1. 50			16	Lahn				
146	151	1849	1. 50	Ruhrort-Crefeld Kr. Gladbach. B.		25	Ruhrort	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	381 · 610	
147	152	1849	1. 50			26	Uerdingen	a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	1524 · 3223	
148	153	1849	1. 50			27	Rheydt				

A N H A N G

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienstantritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Bemerkungen
149	—	1850	1850	Main-Weser		18	Feuerbach	1 B a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1524 \cdot 3150}$	
150	—	1850	1850		19	Diemel					
151	—	1850	1850		20	Friedr. Wilhelm					
152	—	1850	1850		21	Main					
153	—	1850	1850		23	Weser					
154	159	1850	1850	Kurf. Friedrich-Wilhelm N.B.			Adler	1 B a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1422 \cdot 3131}$	
155	—	1850	1850	Main-Weser		24	Löwe	1 B a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1524 \cdot 3150}$	
156	161	1850	1850	Kurf. Friedrich-Wilhelm N.B.			Einhorn	1 B a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1422 \cdot 3131}$	
157	162	1850	1850		Pegasus						
158	163	1850	1850		Gazelle						
159	—	1850	1850	Main-Weser		25	Rhein	1 B a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1524 \cdot 3150}$	
160	—				27	Donau					
161	—				29	Elbe					
162	—	1850	9. 50	Frankfurt-Hanau		4	Kinzig	1 A 1 i	$\frac{1 \cdot i}{\text{III } 3}$	$\frac{356 \cdot 508}{1830 \cdot 3390}$	
163	167	1850	1850	Östr. Nördl. St.B.			Kulm	2 B a	$\frac{2 \cdot a}{4}$	$\frac{408 \cdot 560}{1264 \cdot 3350}$	
164	168	1850	1850		Bilin						
165	169	1851	1851	Ungar. Zentral			Gyula	1 B a	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{404 \cdot 553}{1264 \cdot 3292}$	
166	170	1851			Bars						
167	171	1851			Palota						
168	172	1851			Monostor						
169	—	1851	4. 51	Taunusbahn		14	Präsident Bernus	1 A 1 a	$\frac{1 \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 559}{1676 \cdot 3137}$	
170	—	1851	5. 51		15	Biebrich					

ANHANG

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienstantritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Bemerkungen
171	200	1851	5. 51	Pfalz		21	König Ludwig	1 A1 a	$\frac{.1 \cdot a}{3.}$	$\frac{381 \cdot 559}{1676.}$	Eisb. Ztg. 1851 Organ 1854 T. III
172	—	1851	5. 51								im Rhein vers.
173	—	1851	1851	Taunusbahn		6	Gutenberg	1 A1 i	$\frac{.1 \cdot i}{.3}$	$\frac{330 \cdot 456}{1672 \cdot 3365}$	Umbau
174	—	1851	1851	Frankfurt-Offenbach		3	ohne Namen	1 A1 a	$\frac{.1 \cdot a}{3.}$	$\frac{305 \cdot 457}{1524 \cdot 3000}$	
175	173	1852	1852	Düsseldorf-Elberfeld			Rhein	1 B a	$\frac{> 2 \cdot a}{3.}$	$\frac{406 \cdot 610}{1372 \cdot 3126}$	
176	174	1852	1852				Düssel				
177	—	1852	1852	Taunusbahn		5	Stephenson	1 A1 i	$\frac{.1 \cdot i}{.3}$	$\frac{330 \cdot 456}{1672 \cdot 3365}$	Umbau *)

*) Nach den Taunusbahnberichten in Eßlingen ausgeführt.

2. Die von Emil Keßler in **Esslingen** während der gemeinschaftlichen Leitung von Karlsruhe und Esslingen gebauten Lokomotiven.

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienstantritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Bemerkungen
1	—	8. 10. 47	1847	Württ. St.B.	III	16	Eßlingen	2 B a	$\frac{> 2 \cdot a}{.4}$	$\frac{354 \cdot 561}{1380 \cdot 4455}$	
2	—	1. 11. 47	1847			17	Plochingen				
3	—	1847	1847			18	Bietigheim				
4	—	19. 2. 48	1848			19	Lauffen				
5	—	1848	1848			20	Zaber				
6	—	1848	1848			21	Stauffen				
7	—	9. 5. 48	1848			22	Rechberg				
8	—	26. 5. 48	1848			23	Stromberg				
9	—	8. 8. 48	1848			24	Rosenstein				
10	131	11. 8. 48	9. 48	Kais.-Ferd.-Nordb.		73	Orion	2 B a	$\frac{> 2 \cdot a}{4.}$	$\frac{408 \cdot 561}{1269 \cdot 3420}$	
11	132	1848	16.11.48			74	Lucifer				

ANHANG

Lfd. Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Dienst- antritt	Bahn	Kl.	Bahn Nr.	Namen	Typ	Bauart	Hauptab- messungen	Be- merkungen
12	133	16. 9. 48	1848	Kurf. Friedrich- Wilhelm N.B.			Elephant	2B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{408 \cdot 561}{1269 \cdot 3420}$	1855 in $\frac{2a}{3}$ 1854 umge- baut
13	134	16. 9. 48	1848				Mercur	a			
14	135	16. 9. 48	1848				Hermann				
15	—	1849	1849	Württ. St.B.	III	25	Kocher	2B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{354 \cdot 561}{1380 \cdot 4455}$	
16	—	1849	1849		III	26	Wartberg	a			
17	—	1849	1849		III	27	Argen				
18	—	1849	1849		III	28	Glatt				
19	—	1849	1849		III	29	Biberach				
20	—	1849	1849		IV	30	Alb	C	$\frac{\sqrt{3} \cdot a}{3}$	$\frac{447 \cdot 612}{1230 \cdot 3210}$	Alb-Lok.
21	—	1849	1849		III	31	Ravensburg	2B	a	wie Nr. 15—19	
22	—	1849	1849		IV	32	Ulm	C	a	wie Nr. 20	Alb-Lok.
23	—	1850	1850		III	33	Iller	2B	a	wie Nr. 15—19	
24	—	1850	1850			34	Waldburg				
25	—	1851	1851		IV	35	Geislingen	C	a	wie Nr. 20	Alb-Lok.
26	—	1851	1851			36	Blau				
27	—	1851	1851			37	Helfenstein				
28	—	1851	1851		III	38	Sachsenheim	2B	a	wie Nr. 15—19	
29	—	1851	1851			39	Vaihingen				
30	—	1852	1852			40	Maulbronn				
31	—	1852	1852			41	Bretten				
32	—	1852	1852			42	Bruchsal				
33	—	1852	1852			43	Rhein				
34	—	1852	1852		44	Schwarzwald					
35	—	1852	1852		45	Baden					

In Karlsruhe gebaut 177 Stück

In Eßlingen gebaut 35 „

Summe 212 Stück

Ab Fabriknummer 213 beginnt die fortlaufende Numerierung in Eßlingen.

II.
VERZEICHNIS SÄMTLICHER LOKOMOTIVEN
DER WÜRTTEMBERGISCHEN STAATSBAHN
IM URSPRUNGSZUSTAND

Nicht aufgenommen sind 15 Typen, die aus den staatlichen Werkstätten durch, teilweise bis dreimaligen, Umbau der Ursprungstypen hervorgegangen sind.

Maschinentechnische Leitung in der Generaldirektion
der württembergischen Staatsbahn

Klein ab 1845

Trute bis 1867

Brockmann 1867—1883

Groß 1883—1886

Klose 1887—1896

Kittel 1896—1921

(bis 1924 Direktor in der Reichsbahn-Direktion Stuttgart)

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	
Zuletzt als stationäre Aushilfsmaschinen bei den Hauptwerkstätten 1870 noch in Eßlingen Abb. 3	I	1	Donau	2 B	$\frac{2 \cdot \overset{\wedge}{\smile} a}{.4}$	$\frac{318 \cdot 635}{1530} 6,3$	Norris	—	1845	
	"	2	Fils		"	"	"	"	—	1845
	"	3	Jagst		"	"	"	"	—	1845
1854 an die SchweizerCentr.-B. verkauft Bull. de la Soc. de Mulhouse séances de 25. 4. u. 28. 11. 1860 Abb. 2	II	4	Neckar	1 B	$\frac{2 \cdot \overset{\wedge}{\smile} a}{.3}$	$\frac{318 \cdot 508}{1530 \cdot 3861} 6,3$	Baldwin	—	1845	
	"	5	Enz		"	"	"	"	—	1845
	"	6	Rems		"	"	"	"	—	1845
1864 an Kirchheimer E. verkauft } 6. 11. 1853 in Heilbronn explodiert } Abb. 4	III	7	Stuttgart	2 B	$\frac{2 \cdot \overset{\wedge}{\smile} a}{.4}$	$\frac{354 \cdot 561}{1380 \cdot 4455} 6,3$	Keßler K.	(Lfd. Nr.)	1846	
	"	8	Ludwigsburg		"	"		"	39	1846
	"	9	Cannstatt		"	"		"	40	1846
	"	10	Eßlingen-Eyach		"	"		"	41	1846
	"	11	Besigheim		"	"		"	42	1846
	"	12	Heilbronn		"	"		"	43	1846
Drehgestell-Tragfeder im Hauptrahmen fest; merkwürdiger Pumpenantrieb	III	13	Riß	2 B	$\frac{2 \cdot \overset{\wedge}{\smile} a}{.4}$	$\frac{354 \cdot 561}{1380 \cdot 4420} 6,3$	Maffei	18	1847	
	"	14	Bodensee		"	"		"	19	1847
	"	15	Schussen		"	"		"	20	1847
Abb. 4 1864 an Kirchheimer E. verkauft }	III	16	Eßlingen	2 B	$\frac{2 \cdot \overset{\wedge}{\smile} a}{.4}$	$\frac{354 \cdot 561}{1380 \cdot 4455} 6,3$	M.E.	Die Fabriknummern sind nicht mehr mit Sicherheit zu ermitteln (vgl. Verzeichnis I)	1847	
	"	17	Plochingen		"	"			"	1847
	"	18	Bietigheim		"	"			"	1848
	"	19	Lauffen		"	"			"	1848
	"	20	Zaber		"	"			"	1848
	"	21	Stauffen		"	"			"	1848
	"	22	Rechberg		"	"			"	1848
	"	23	Stromberg		"	"			"	1848
	"	24	Rosenstein		"	"			"	1848
	"	25	Kocher		"	"			"	1849
	"	26	Wartberg		"	"			"	1849
Abb. 7	IV	30	Alb	C	$\frac{\sqrt{3} \cdot \overset{\wedge}{\smile} a}{3}$	$\frac{447 \cdot 612}{1230 \cdot 3210}$	"	1849		

ANHANG

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
	III	31	Ravensburg	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{354 \cdot 561}{1380 \cdot 4455}$	M.E.	Die Fabriknummern sind nicht mehr mit Sicherheit zu ermitteln (vgl. Verzeichnis I)	1849
	IV	32	Ulm	C	$\frac{\sqrt{3} \cdot a}{3}$	$\frac{447 \cdot 612}{1230 \cdot 3210}$	"		1849
	III	33	Iller	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{354 \cdot 561}{1380 \cdot 4455}$	"		1850
	"	34	Waldburg			"	"		1850
	IV	35	Geislingen	C	$\frac{\sqrt{3} \cdot a}{3}$	$\frac{447 \cdot 612}{1230 \cdot 3210}$	"		1851
	"	36	Blau		"	"	"		1851
	"	37	Helfenstein		"	"	"		1851
	III	38	Sachsenheim	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{354 \cdot 561}{1380 \cdot 4455}$	"		1851
	"	39	Vaihingen		"	"	"		1851
	"	40	Maulbronn		"	"	"		1852
	"	41	Bretten		"	"	"		1852
	"	42	Bruchsal		"	"	"		1852
	"	43	Rhein		"	"	"		1852
	"	44	Schwarzwald		"	"	"		1852
	"	45	Baden		"	"	"	1852	
	"	46	Achalm		"	"	"	213	1852
	"	47	Lichtenstein		"	"	"	214	1852
	"	48	Pforzheim		"	"	"	227	1853
	"	49	Calw		"	"	"	228	1853
	"	50	Nagold		"	"	"	229	1853
	"	51	Metter		"	"	"	230	1853
	"	52	Schwaben		"	"	"	231	1853
	V	53	Pfalz	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 561}{1392 \cdot 4455}$	M.E.	242	1854
	"	54	Hohenheim		"	"	"	243	1854
	"	55	Urach		"	"	"	244	1854
	"	56	Neuffen		"	"	"	245	1854
Bis hierher Haystak	"	57	Württemberg		"	"	"	246	1854
Klassenbezeichn. A nachträglich	VI [A]	58	Frankfurt	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 561}{1842 \cdot 4620}$ ⁷	M.E.	259	1854
	"	59	Leipzig		"	"	"	260	1854
	"	60	Magdeburg		"	"	"	261	1854
Bis hier Stephenson Abb. 102	"	61	Heidelberg		"	"	"	262	1854
	"	62	Berlin		"	"	"	263	1854
	"	63	Hamburg		"	"	"	264	1854

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	
Klassenbez. D nachträglich 1 Dom auf Kesselmitte	VII [D]	64	Metzingen	2B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 561}{1386 \cdot 4665}^7$	M.E.	365	1856	
	"	65	Nürtingen	"	"	"	"	366	1856	
	"	66	Reutlingen	"	"	"	"	367	1856	
	"	67	Göppingen	"	"	"	"	368	1856	
	"	68	Echatz	"	"	"	"	369	1856	
	Ab hier Allan-Trick	"	69	Erms	"	"	"	"	370	1857
		"	70	Lauter	"	"	"	"	371	1857
		"	71	Steinlach	"	"	"	"	372	1857
"		72	Altenburg	"	"	"	"	373	1857	
"		73	Ammer	"	"	"	"	374	1857	
1 Dom auf Kesselmitte	A	74	Bremen	2B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 561}{1842 \cdot 4620}^7$	M.E.	469	1858	
	"	75	Cassel	"	"	"	"	470	1858	
	"	76	Hannover	"	"	"	"	471	1858	
	"	77	Braunschweig	"	"	"	"	472	1858	
1871 an Elsaß-Lothringenverkauft	E	78	Waiblingen	2B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{410 \cdot 610}{1218 \cdot 5070}^8$	M.E.	473	1859	
	"	79	Schorndorf	"	"	"	"	474	1859	
	"	80	Gmünd	"	"	"	"	475	1859	
	"	81	Aalen	"	"	"	"	476	1859	
	"	82	Wasseralfingen	"	"	"	"	477	1859	
	1871 an Elsaß-Lothringenverkauft	"	83	Weinsberg	"	"	"	"	478	1859
		"	84	Oehringen	"	"	"	"	479	1859
		"	85	Hall	"	"	"	"	480	1859
	1871 an Elsaß-Lothringenverkauft	"	86	Crailsheim	"	"	"	"	482	1859
		"	87	Waldenburg	"	"	"	"	483	1859
Abb. 29	"	88	Tübingen	"	"	"	"	484	1860	
	"	89	Rottenburg	"	"	"	"	485	1860	
Zuerst 2 Dome Abb. 76	D	90	Wildbad	2B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 561}{1386 \cdot 4665}^7$	M.E.	505	1860	
	"	91	Teinach	"	"	"	"	506	1860	
	"	92	Niedernau	"	"	"	"	507	1860	
	"	93	Mergentheim	"	"	"	"	508	1860	
	"	94	Berg	"	"	"	"	509	1860	
	"	95	Jagstfeld	"	"	"	"	510	1860	
	"	96	Augsburg	"	"	"	"	517	1860	
	"	97	München	"	"	"	"	518	1860	
	"	98	Lorch	"	"	"	"	519	1860	

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
	D	99	Brenz	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{381 \cdot 561}{1386 \cdot 4665}^7$	M.E.	520	1860
	"	100	Heidenheim		"	"	"	521	1860
	"	101	Königsbronn		"	"	"	522	1860
	"	102	Ellwangen		"	"	"	523	1860
	"	103	Nördlingen		"	"	"	524	1860
	"	104	Ohrn		"	"	"	525	1860
	"	105	Kirchberg		"	"	"	526	1860
	"	106	Gaildorf		"	"	"	557	1860
	"	107	Langenburg		"	"	"	558	1860
	"	108	Tauber		"	"	"	559	1860
	"	109	Nürnberg		"	"	"	560	1860
	"	110	Wilhelmsglück		"	"	"	561	1861
	"	111	Friedrichshall		"	"	"	562	1861
	E	112	Eger	2 B	$\frac{2 \cdot a}{.4}$	$\frac{410 \cdot 610}{1218 \cdot 5070}^8$	M.E.	567	1862
	"	113	Kupfer		"	"	"	568	1862
	"	114	Bopfingen		"	"	"	569	1862
	"	115	Markröningen		"	"	"	570	1862
	"	116	Kapfenburg		"	"	"	571	1862
	"	117	Weibertreu		"	"	"	572	1862
	"	118	Stuifen		"	"	"	573	1862
	"	119	Braunenberg		"	"	"	574	1862
	"	120	Friedrichshafen		"	"	"	604	1862
	"	121	Horb		"	"	"	605	1862
	"	122	Hohentwiel		"	"	"	606	1862
	"	123	Bussen		"	"	"	607	1863
	"	124	Zavelstein		"	"	"	608	1863
	"	125	Scharfenstein		"	"	"	612	1863
	"	126	Bühler		"	"	"	613	1863
1871 an Elsaß-Lothringen verkauft	"	127	Comburg		"	"	"	614	1863
	"	128	Einkorn		"	"	"	615	1863
	"	129	Limburg		"	"	"	616	1863
Abb. 30	F	130	Böblingen	C	$\frac{3 \cdot a}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}^9$	M.E.	664	1864
	"	131	Freudenstadt		"	"	"	665	1864
	"	132	Herrenberg		"	"	"	666	1864
	"	133	Mühlacker		"	"	"	667	1864
	"	134	Oberndorf		"	"	"	668	1864
	"	135	Rottweil		"	"	"	669	1864

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
	F	136	Schramberg	C	$\frac{\sqrt{3a}}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}^9$	M.E.	670	1864
	"	137	Spaichingen		"	"	"	671	1864
	"	138	Sulz		"	"	"	672	1864
	"	139	Tuttlingen		"	"	"	673	1864
Ersatz Nr. 9 Ersatz Nr. 10	D		Eßlingen Eyach	2B	$\frac{\sqrt{2 \cdot a}}{.4}$	$\frac{381 \cdot 561}{1386 \cdot 4665}^7$	M.E.	681 682	1864 1864
	B	140	Wien	2B	$\frac{\sqrt{2 \cdot a}}{.4}$	$\frac{435 \cdot 612}{1830 \cdot 5010}^9$	M.E.	727	1865
	"	141	Paris		"	"	"	728	1865
	"	142	Straßburg		"	"	"	729	1866
	"	143	Köln		"	"	"	730	1866
	D	144	Leonberg	2B	$\frac{\sqrt{2 \cdot a}}{.4}$	$\frac{381 \cdot 561}{1386 \cdot 4665}^7$	M.E.	719	1865
	"	145	Weil d. Stadt		"	"	"	720	1865
	"	146	Balingen		"	"	"	721	1865
	"	147	Ebingen		"	"	"	722	1865
	"	148	Blaubeuren		"	"	"	723	1865
	"	149	Leutkirch		"	"	"	724	1865
	"	150	Saulgau		"	"	"	725	1865
	"	151	Isny		"	"	"	726	1865
	F	152	Teck	C	$\frac{\sqrt{3a}}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}^9$	M.E.	773	1866
	"	153	Laupheim		"	"	"	774	1866
	"	154	Marbach		"	"	"	775	1866
	"	155	Mengen		"	"	"	776	1866
	"	156	Neckarsulm		"	"	"	777	1866
	"	157	Langenargen		"	"	"	778	1866
	"	158	Tett nang		"	"	"	779	1866
	"	159	Waldsee		"	"	"	780	1866
	"	160	Hohenkarpfen		"	"	"	810	1867
	"	161	Heuberg		"	"	"	811	1867
	"	162	Scheer		"	"	"	812	1867
	"	163	Wildberg		"	"	"	813	1867
	"	164	Stüßen		"	"	"	814	1867
	"	165	Aulendorf		"	"	"	815	1867
	"	166	Schussenried		"	"	"	826	1867

AN H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr		
	F	167	Altshausen	C	$\frac{\sqrt{3} a}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}^9$	M.E.	827	1867		
	"	168	Erbach		"	"		"	828	1867	
	"	169	Backnang		"	"		"	829	1867	
	"	170	Wangen		"	"		"	830	1867	
	"	171	Riedlingen		"	"		"	831	1867	
	Bkr	172	Würzburg	B	$\frac{\sqrt{2} a \cdot t}{2}$	$\frac{370 \cdot 600}{1530 \cdot 2450}$	Krauß	12	1867		
	"	173	Mainz		"	"		"	13	1867	
	"	174	Mannheim		"	"		"	14	1867	
	"	175	Karlsruhe		"	"		"	15	1868	
	"	176	Innsbruck		$\frac{\sqrt{2} a}{2}$	"		"	16	1868	
	"	177	Salzburg	$\frac{\sqrt{2} a \cdot t}{2}$	"	"	17	1868			
Abb. 69	B	178	Basel	2B	$\frac{\sqrt{2} \cdot c \cdot a}{.4}$	$\frac{435 \cdot 612}{1830 \cdot 5010}^9$	M.E	869	1868		
	"	179	Zürich		"	"		"	870	1868	
	erst D	B ₁	180	Weikersheim	1B	$\frac{\sqrt{2} \cdot a}{3}$	$\frac{381 \cdot 561}{1530 \cdot 3285}^9$	"	874	1868	
	"		181	Buchau		"	"		"	875	1868
	"		182	Liebenzell		"	"		"	876	1868
	"		183	Weißenstein		"	"		"	877	1868
	"		184	Wurzach		"	"		"	878	1868
	"	F	185	Münsingen	C	$\frac{\sqrt{3} a}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}^9$	"	865	1868	
	"		186	Gäu		"	"		"	866	1868
	"		187	Allgäu		"	"		"	867	1868
	"		188	Königseck		"	"		"	868	1868
	"		189	Kniebis		"	"		"	869	1868
	"		190	Neuenburg		"	"		"	880	1868
	"		191	Sindelfingen		"	"		"	881	1868
	"		192	Herbertingen		"	"		"	882	1868
	"		193	Wolfegg		"	"		"	883	1868
	"		194	Brackenheim		"	"		"	884	1868
	"		195	Künzelsau		"	"		"	885	1868
	"		196	Ipf		"	"		"	931	1869
"	197		Baldern	"		"	"		932	1869	
"	198		Stauffeneck	"		"	"		933	1869	
"	199		Hohenstaufen	"		"	"		934	1869	

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
	F	200	Ramsberg	C	$\frac{\sqrt{3a}}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}^9$	M.E.	935	1869
	"	201	Asperg		"	"	"	936	1869
	"	202	Ehingen		"	"	"	937	1869
	"	203	Wiesensteig		"	"	"	938	1869
	"	204	Hechingen		"	"	"	939	1869
	"	205	Welzheim		"	"	"	940	1869
	"	206	Schwenningen		"	"	"	941	1869
	"	207	Döffingen		"	"	"	942	1869
	B ₁	208	Regensburg	1 B	$\frac{\sqrt{2a}}{3}$	$\frac{408 \cdot 561}{1530 \cdot 3285}^9$	M.E.	912	1869
	"	209	Passau		"	"	"	913	1869
	"	210	Linz		"	"	"	914	1869
	"	211	Triest		"	"	"	915	1869
	"	212	Graz		"	"	"	916	1869
	"	213	Pest		"	"	"	917	1869
	"	214	Brünn		"	"	"	918	1869
	"	215	Olmütz		"	"	"	919	1869
	"	216	Prag		"	"	"	920	1869
	"	217	Dresden		"	"	"	921	1869
	"	218	Chemnitz		"	"	"	922	1869
	"	219	Hof		"	"	"	923	1869
	"	220	Bamberg		"	"	"	924	1869
	"	221	Constanz		"	"	"	925	1869
	"	222	Freiburg		"	"	"	926	1869
	"	233	Offenburg		"	"	"	949	1869
	"	224	Darmstadt		"	"	"	950	1869
	"	225	Bonn		"	"	"	951	1869
	"	226	Koblenz		"	"	"	952	1869
	"	227	Aachen		"	"	"	953	1869
	"	228	Düsseldorf		"	"	"	954	1869
	"	229	Kehl		"	"	"	955	1869
	"	230	Romanshorn		"	"	"	956	1869
	"	231	Rorschach		"	"	"	957	1869
	"	232	Rastatt		"	"	"	958	1869
	"	233	Stettin		"	"	"	959	1869
	"	234	Schaffhausen		"	"	"	960	1869
	"	235	Lübeck		"	"	"	961	1869
	"	236	Donauwörth		"	"	"	962	1869

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
	F	237	Ansbach	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{408 \cdot 561}{1530 \cdot 3285}^9$	M.E.	963	1869
	"	238	St. Gallen		"	"	"	976	1869
	"	239	Winterthur		"	"	"	977	1869
	"	240	Luzern		"	"	"	978	1869
	"	241	Bern		"	"	"	979	1869
	"	242	Bayreuth		"	"	"	980	1869
	"	243	Erlangen		"	"	"	981	1869
	"	244	Ingolstadt		"	"	"	982	1869
	"	245	Landshut		"	"	"	983	1869
	"	246	Pilsen		"	"	"	984	1869
	"	247	Steyr		"	"	"	985	1869
	"	248	Zwickau		"	"	"	986	1869
	"	249	Aschaffenburg		"	"	"	987	1869
	"	250	Worms		"	"	"	988	1869
	"	251	Saarbrücken		"	"	"	989	1869
	F	252	Kirchheim	C	$\frac{\sqrt{3} \cdot a}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}^9$	M.E.	1037	1870
	"	253	Bebenhausen		"	"	"	1038	1870
	"	254	Neresheim		"	"	"	1039	1870
	"	255	Weingarten		"	"	"	1040	1870
	"	256	Pfullingen		"	"	"	1041	1870
	"	257	Mainhardt		"	"	"	1042	1870
	"	258	Lone		"	"	"	1113	1871
	"	259	Filder		"	"	"	1114	1871
	"	260	Ries		"	"	"	1115	1871
	"	261	Zabergäu		"	"	"	1116	1871
	"	262	Schönbuch		"	"	"	1117	1871
	"	263	Aalbuch		"	"	"	1118	1871
	"	264	Schurwald		"	"	"	1119	1871
	"	265	Gerabronn		"	"	"	1120	1871
	"	266	Hardt		"	"	"	1165	1872
	"	267	Heuchelberg		"	"	"	1166	1872
	"	268	Rothenberg		"	"	"	1167	1872
	"	269	Solitude		"	"	"	1168	1872
Ersatz Nr. 79	"	—	Schorndorf		"	"	"	1169	1872
" " 84	"	—	Oehringen		"	"	"	1170	1872
" " 86	"	—	Crailsheim		"	"	"	1171	1872
" " 127	"	—	Comburg		"	"	"	1172	1872

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
	B ₁	270	Wimpfen	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{408 \cdot 561}{1530 \cdot 3285}^9$	M.E.	1121	1871
	"	271	Bingen		"	"	"	1122	1871
	"	272	Gießen		"	"	"	1123	1871
	"	273	Marburg		"	"	"	1124	1871
	"	274	Genf		"	"	"	1125	1871
	"	275	Chur		"	"	"	1126	1871
	"	276	Kempten		"	"	"	1161	1872
	"	277	Ludwigshafen		"	"	"	1162	1872
	"	278	Metz		"	"	"	1305	1873
	"	279	Weißenburg		"	"	"	1306	1874
	"	280	Hagenau		"	"	"	1307	1874
	"	281	Mühlhausen		"	"	"	1308	1874
	"	282	Weimar		"	"	"	1358	1874
	"	283	Göttingen		"	"	"	1359	1874
	"	284	Königsberg		"	"	"	1360	1874
	"	285	Potsdam		"	"	"	1361	1874
	"	286	Schwerin		"	"	"	1362	1874
	"	287	Koburg		"	"	"	1363	1874
	"	288	Breslau		"	"	"	1364	1874
	"	289	Luxemburg		"	"	"	1365	1874
	"	290	Wiesbaden		"	"	"	1366	1874
	"	291	Schleswig		"	"	"	1367	1874
	"	292	Kiel		"	"	"	1368	1874
	"	293	Bregenz		"	"	"	1369	1874
	"	294	Lindau		"	"	"	1370	1874
	"	295	Colmar		"	"	"	1371	1874
	F	296	Sigmaringen	C	$\frac{3 a}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1530 \cdot 3285}^9$	M.E.	1372	1874
	"	297	Hohenzollern		"	"	"	1373	1874
	"	298	Hirsau		"	"	"	1374	1874
	"	299	Federsee		"	"	"	1375	1874
	"	300	Eningen		"	"	"	1470	1875
	"	301	Giengen a. B.		"	"	"	1471	1875
	"	302	Murrhardt		"	"	"	1472	1875
	"	303	Möckmühl		"	"	"	1473	1875
	F	304	Munderkingen	C	$\frac{3 a}{3}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}^9$	M.E.	1474	1875
	"	305	Winnenden		"	"	"	1475	1875

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
	B ₁	306	Breisach	1 B	$\frac{> 2 \cdot a}{3}$	$\frac{408 \cdot 561}{1530 \cdot 3285}$ 9	M.E.	1481	1875
	"	307	Glarus		"	"	"	1482	1875
	"	308	Feldkirch		"	"	"	1483	1875
	"	309	Fürth		"	"	"	1484	1875
	"	310	Erfurt		"	"	"	1485	1875
	"	311	Speyer		"	"	"	1486	1875
	"	312	Hanau		"	"	"	1487	1875
	"	313	Wetzlar		"	"	"	1488	1875
	"	314	Hasenberg		"	$\frac{408 \cdot 561}{1530 \cdot 3285}$ 10	"	1724	1878
	"	315	Neipperg		"	"	"	1725	1878
	"	316	Trauchburg		"	"	"	1726	1878
	"	317	Zeil		"	"	"	1727	1878
Abb. 108	Aa	318	Altona	1 B	$\frac{> 2 \cdot a}{3}$	$\frac{408 \cdot 561}{1650 \cdot 4000}$ 10	M.E.	1653	1878
	"	319	Danzig		"	"	"	1654	1878
	"	320	Stralsund		"	"	"	1655	1878
	"	321	Halle		"	"	"	1656	1878
	"	322	Oldenburg		"	"	"	1657	1878
	"	323	Essen		"	"	"	1713	1878
	"	324	Dortmund		"	"	"	1714	1878
	"	325	Elberfeld		"	"	"	1715	1878
	"	326	Görlitz		"	"	"	1716	1878
	"	327	Eisenach		"	"	"	1717	1878
Ersatz Nr. 8	F	328	Alpirsbach	C	$\frac{> 3 \cdot a}{3}$	$\frac{450 \cdot 612}{1230 \cdot 3000}$ 10	M.E.	1632	1877
" " 18	"	329	Schwaigern		"	"	"	1633	1877
" " 30	"	330	Zwiefalten		"	"	"	1634	1877
" " 50	"	331	Dornstetten		"	"	"	1635	1877
" " 67	"	332	Goldshöfe		"	"	"	1636	1877
	"	333	Ditzenbach		"	"	"	1637	1877
	"	—	Ludwigsburg		"	"	"	1775	1880
	"	—	Bietigheim		"	"	"	1776	1880
	"	—	Alb		"	"	"	1777	1880
	"	—	Nagold		"	"	"	1778	1880
	"	—	Göppingen		"	"	"	1779	1880

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Hauptabmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
Ersatz Nr. 69	Aa	—	Erms	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{408 \cdot 561}{1650 \cdot 4000}^{10}$	M.E.	2197	1886
„ „ 121	„	—	Horb		„	„	„	2198	1886
	„	334	Kinzig		„	„	„	2199	1886
	„	335	Wunnenstein		„	„	„	2289	1888
	„	336	Lichtenberg		„	„	„	2290	1888
	As	337	Grafeneck		„	$\frac{420 \cdot 560}{1650 \cdot 4000}^{12}$	„	2274	1888
	„	338	Schalksburg		„	„	„	2275	1888
	„	339	Murr		„	„	„	2276	1888
	„	340	Botwtar		„	„	„	2277	1888
	„	341	Sulm		„	„	„	2278	1888
	Ac	342	Schiltach	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{420/600 \cdot 560}{1650 \cdot 4000}^{12}$	M.E.	2279	1889
	„	343	Löwenstein		„	„	„	2280	1889
	„	344	Herrenalb		„	„	„	2281	1889
	„	345	Neuenstadt		„	„	„	2282	1889
	„	346	Feuerbach		„	„	„	2283	1889
	„	347	Barmen		„	„	„	2371	1890
	„	348	Mannheim		„	„	„	2372	1890
	„	349	Lugano		„	„	„	2373	1890
	„	350	Rom		„	„	„	2374	1890
	„	351	Florenz		„	„	„	2375	1890
	„	352	Turin		„	„	„	2376	1890
	„	353	Genua		„	„	„	2377	1890
	„	354	Neapel		„	„	„	2378	1890
	„	355	Mailand		„	„	„	2379	1890
	„	356	Venedig		„	„	„	2380	1890
	„	357	Karlsbad		„	„	„	2381	1890
	„	358	Krakau		„	„	„	2382	1890
	„	359	Lemberg		„	„	„	2383	1890
	„	360	Belgrad		„	„	„	2384	1890
	„	361	Bukarest		„	„	„	2385	1890
	„	362	Constantinopel		„	„	„	2386	1890
	As	363	Ems	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{420 \cdot 560}{1650 \cdot 4000}^{12}$	M.E.	2460	1891
	„	364	Fulda		„	„	„	2461	1891
	„	365	Gotha		„	„	„	2462	1891
	„	366	Detmold		„	„	„	2463	1891
	„	367	Posen		„	„	„	2464	1891

A N H A N G

Bemerkungen zum Anfangszustand	Klasse	Bahn Nr.	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt-abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
	Ac	368	Gera	1 B	$\frac{2 \cdot a}{3}$	$\frac{420 \cdot 600 \cdot 560}{1650 \cdot 4000} \cdot 12$	M.E.	2534	1892
	"	369	Liegnitz		"	"	"	2535	1892
	"	370	Arolsen		"	"	"	2536	1892
	"	371	Merseburg		"	"	"	2537	1892
	"	372	Osnabrück		"	"	"	2538	1892
	"	373	ohne Namen		"	"	"	2817	1897
	"	374	" "		"	"	"	2818	1897
	"	375	" "		"	"	"	2819	1897
	"	376	" "		"	"	"	2820	1897
	"	377	" "		"	"	"	2821	1897

Die durchlaufende Numerierung hört mit Betriebsnummer 377 auf.

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt-abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen
Fz	591		Achalm	1C,2Z	$\frac{3 \cdot a \cdot \hat{a}}{4}$		M.E.	2585	1893	Glasers Ann. 1900 I, S. 200 Organ 1900, Taf. XXXII D.Lok.1905 S.180
	592		Lichtenstein			$\frac{420 \cdot 612 \text{ und } 420 \cdot 540}{1230 \cdot 5600} \cdot 14 \text{ Atm.}$ 477/1082	"	2586	1893	
	593		Grafeneck		FF		"	2587	1893	
	594		Münsingen				"	2588	1893	
	595		ohne Namen				"	3052	1899	
	596		" "				"	3160	1900	
	597		" "				"	3054	1902	
	598		" "				"	3241	1902	
	599	9	" "				"	3295	1904	
F	601		Beuron	C	$\frac{3a}{3}$		$\frac{450 \cdot 612}{1230 \cdot 3000} \cdot 12$	M.E.	2351	1899
	602		Fridingen				"	2352	1899	
	603		Adelegg				"	2353	1899	
	604		Memmingen				"	2354	1899	
	605		Breitenstein				"	2355	1899	
	606	6	Plettenberg				"	2356	1899	

A N H A N G

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen				
F c	611		Härtfeld	C	$\frac{\sqrt{3}a}{3}$	$\frac{480/685 \cdot 612}{1230 \cdot 3200}$ 12	M.E.	2398	1890					
	612		Reußenstein				„	2390	1890					
	613		Ruhestein				„	2400	1890					
	614		Lochen				„	2401	1891					
	615		Schönenberg				„	2402	1891					
	616		Hornisgrinde				„	2403	1891					
	617		Reinsburg				„	2415	1891					
	618		Kriegsberg				„	2416	1891					
	619		Roßberg				„	2417	1891					
	620		Wildenstein				„	2418	1891					
	621		Werenwag				„	2419	1891					
	622		Engelberg				„	2420	1891					
	623		Filseck				„	2421	1891					
	624		Hegau				„	2422	1891					
	625		Feldberg				„	2423	1891					
	626		Bopser				„	2465	1891					
	627		Burgholz				„	2466	1891					
	628		Dobel				„	2467	1891					
	629		Drachenstein				„	2468	1891					
	630		Ebersberg				„	2469	1891					
	631		Hohenberg				„	2470	1892					
	632		Hohenkrähen				„	2471	1892					
	633		Pfänder				„	2472	1892					
	634		Schalkstein				„	2473	1892					
	635		Farrenberg				„	2474	1892					
	636		Frauenkopf				„	2539	1892					
	637		Stocksberg				„	2540	1892					
	638		Waldenstein				„	2541	1892					
	639		Geroldseck				„	2542	1892					
	640		Lupfen				„	2543	1892					
		641—650	10				ohne Namen				„	2807—2816	96/97	
		651—664	14				„ „			14 Atm.	„	2890—2903	97/98	
		665—668	4				„ „				„	2954—2957	1898	
		669—678	10				„ „				„	3003—3012	98/99	
		679—688	10				„ „				„	3074—3083	99/00	
		689—698	10				„ „				„	3110—3119	1900	
	699—701	3	„ „				„	3151—3153	1901					
	702—711	10	„ „				„	3216—3225	1902					
	712—716	5	„ „				„	3302—3306	1904					
	717—721	5	„ „				„	3434—3438	1907					
	726—731	6	„ „				„	3494—3499	1908					

ANHANG

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen
F ₁	501	6	Elbe	C	$\frac{\sqrt[3]{\alpha}}{3}$	$\frac{480/685 \cdot 612}{1380 \cdot 5000}^{14}$	M.E.	2579	1893	Organ 1896, Taf. XVII
	502		Weser				"	2580	1893	
	503		Weichsel				"	2581	1893	
	504		Oder				"	2582	1893	
	505		Main				"	2583	1893	
	506		Mosel				"	2584	1893	
F ₁	511	28	Murg	C	$\frac{\sqrt[3]{i}}{3}$	$\frac{450 \cdot 612}{1380 \cdot 5000}^{12}$	M.E.	2646	1894	
	512		Lahn				"	2647	1894	
	513		Sieg				"	2648	1894	
	514		Ruhr				"	2649	1894	
	515		Lippe				"	2650	1894	
	516		Nahe				"	2651	1894	
	517		Wupper				"	2652	1894	
	518		Isar				"	2653	1894	
	519		Ammer				"	2683	1895	
	520		Argen				"	2684	1895	
	521		Blau				"	2685	1895	
	522		Brenz				"	2686	1895	
	523		Donau				"	2687	1895	
	524		Echaz				"	2688	1895	
	525		Enz				"	2689	1896	
	526		Erms				"	2690	1896	
	527		Fils				"	2691	1896	
	528		Jagst				"	2692	1896	
	529		Iller				"	2693	1896	
	530		Kinzig				"	2694	1896	
	531		Kocher				"	2695	1896	
	532		Neckar				"	2696	1896	
	533		Rems				"	2697	1896	
	534		Rhein				"	2698	1896	
	535		Riß				"	2699	1896	
	536		Schussen				"	2700	1896	
	537		Tauber				"	2701	1896	
	538		Zaber				"	2702	1896	

A N H A N G

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen
G	801		Arlberg	E	$\frac{\sqrt[5]{a^m}}{5}$	$\frac{480 \cdot 612}{1230 \cdot 6000}^{12}$	M.E.	2475	1892	Organ Erg.-Bd. 10, Taf. XIX
	802		Brenner		$\overline{\text{III}} \text{ od. } \overline{\text{III}} \tau$		"	2476	1892	
	803		Gotthard				"	2477	1892	
	804		Semmering				"	2478	1892	
	805		Splügen				"	2479	1892	
H	811—815	5	ohne Namen	E	$\frac{\sqrt[5]{a}}{5} \tau$	$\frac{565/860 \cdot 612}{1250 \cdot 5600}^{15}$	M.E.	3324—3328	1905	D. Lok. 1906 S. 18
	816—818	3	" "				"	3500—3502	1909	
H _h	821—822	2	ohne Namen	E	$\frac{\sqrt[5]{a}}{5} \theta$	$\frac{620 \cdot 612}{1250 \cdot 5600}^{12}$	M.E.	3524—3525	1909	
	823—826	4	" "				"	3536—3539	1909	
	827—834	8	" "				"	3683—3690	1913	
	835—837	3	" "				"	3715—3717	1914	
	838—846	9	" "				"	3949—3957	1920	
K	1801—1803	3	ohne Namen	1 F	$\frac{\sqrt[7]{a^2}}{7} \theta$	$\frac{510/760 \cdot 650}{1350 \cdot 9900}^{15}$	M.E.	3765—3767	17/18	Z. d. J. 1920 Organ 1918 S. 123
	1804—1810	7	" "		$\odot \odot$		"	3831—3837	1918	
	1811—1815	5	" "				"	3853—3857	18/19	
G ₁₂	1901—1921	21	ohne Namen	1 E	$\frac{\sqrt[6]{a^m}}{6} \theta$	$\frac{570 \cdot 660}{1400 \cdot 8500}^{14}$	M.E.	3865—3885	19/20	Organ 1909 S. 153 Organ 1920 D. Lok. 1909 S. 149
	1922—1935	14	" "				"	3905—3918	19/20	
	1936—1943	8	" "		für R.E.Dir. Cassel		"	4037—4044	1922	
E	401		Brüssel	1 B1	$\frac{\sqrt[4]{a^m}}{4}$	$\frac{420 \cdot 560}{1650 \cdot 5800}^{12}$	Cockerill	1680	1892	Organ Erg.-Bd. X, Taf. VI
	402		Stockholm		$\overline{\text{III}} \text{ od. } \overline{\text{III}} \tau$		"	1681	1892	
	403		Athen				"	1682	1892	
	404		London				"	1683	1892	

A N H A N G

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen			
E	405	10	Amsterdam	1 B 1	$\frac{\overset{m}{\curvearrowright} \cdot \overset{m}{\curvearrowright} \cdot \overset{m}{\curvearrowright}}{4}$	$\frac{420 \cdot 560}{1650 \cdot 5800}$ 12	Cockerill	1684	1892				
	406		Madrid								„	1685	1892
	407		Sofia								„	1686	1892
	408		Odessa								„	1687	1893
	409		Petersburg								„	1688	1893
	410		Riga								„	1689	1893
D	421—422	2	ohne Namen	2 C	$\frac{\overset{3}{\curvearrowright} \cdot \overset{a}{\curvearrowright} \cdot \overset{t}{\curvearrowright}}{5}$ Rτ	$\frac{380/600 \cdot 560}{1650 \cdot 8025}$ 14	M.E.	2911—2912	1898	D. Lok. 1904 S. 102			
	423—426	4	„ „								„	3063—3066	1899
	427—428	2	„ „								„	3149—3150	1901
	429—432	4	„ „								„	3202—3205	1902
	433—434	2	„ „								„	3330—3331	1905
AD	441—455	15	ohne Namen	2 B	$\frac{\overset{2}{\curvearrowright} \cdot \overset{a}{\curvearrowright} \cdot \tau}{4}$	$\frac{450/670 \cdot 560}{1800 \cdot 6810}$ 14	M.E.	3027—3041	1899	Flachschieber			
	456—465	10	„ „								„	3100—3109	1900
	466—480	15	„ „								„	3178—3192	1901
	481—490	10	„ „								„	3206—3215	1902
	491—500	10	„ „								„	3231—3240	1903
	1501—1510	10	„ „								„	3260—3269	03/04
	1511—1515	5	„ „								„	3332—3336	1905
	1516—1520	5	„ „								„	3361—3365	1906
	1521—1530	10	„ „								„	3402—3411	1907
1531—1538	8	„ „	„	3424—3431	1907								
AD _H	1539—1540	2	ohne Namen	2 B	$\frac{\overset{2}{\curvearrowright} \cdot \overset{a}{\curvearrowright} \cdot \theta}{4}$	$\frac{490 \cdot 560}{1800 \cdot 6810}$ 12	M.E.	3432—3433	1907				
	1543—1552	10	„ „								„	3484—3493	08/09
	1553—1557	5	„ „								„	3516—3520	1909
C	2001—2005	5	ohne Namen	2 C 1	$\frac{\overset{v}{\curvearrowright} \cdot \overset{i}{\curvearrowright} \cdot \theta}{6}$ ⊙	$\frac{420/620 \cdot 612}{1800 \cdot 11040}$ 15	M.E.	3444—3448	1909	Z. d. J. 1909 S. 2070			
	2006—2011	6	„ „								„	3567—3572	10/11
	2012—2015	4	„ „								„	3617—3620	1911
	2016—2020	5	„ „								„	3661—3665	1913
	2021—2024	4	„ „								„	3699—3702	1914
	2025—2028	4	„ „								„	3736—3739	1915
										Z. d. J. 1911 S. 833			

ANHANG

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen		
C	2029	1	ohne Namen	2C1	$\frac{\sqrt[3]{3 \cdot \frac{1}{2}}}{6} \ominus$	$\frac{420 \cdot 620 \cdot 612}{1800 \cdot 11040} 15$	M.E.	3747	1915			
	2030—2036	7	„ „				„	3846—3852	1919			
	2037—2041	5	„ „				„	3978—3981 4000	1921			
T _a	885—889	5	ohne Namen	C	$\frac{\sqrt[3]{3 a \#}}{3 \cdot \frac{1}{2}}$	$\frac{380 \cdot 540}{1045 \cdot 3000} 12$	Heilbr.	599, 600, 594, 595, 601	12/13	Umnummerierung einer Eßlinger Lieferung? * 525, 526, 537 bis 539, 521, 522, 523, 506—510, 485—489, 466 bis 470 Unterstrichene Namen vor der Namensänderung		
	890—891	2	„ „				„	„	„		„	„
	892—898	7	„ „				Heilbr.	570—573 562—564	11/12		„	
	899—900	2	„ „				W. Eßl.	9—10	„		„	
	901—903	3	„ „				M.E.	3563—3565	1910		„	
	904—929	26	„ „				Heilbr.	549—551 *	1910 06/09		„	
	930—934	5	„ „				„	455—459	1905		„	
	935—939	5	„ „				M.E.	3255—3259	1903		„	
	940—943	4	„ „				Heilbr.	415—418	1902		„	
	944—946	3	„ „				„	400—402	1901		„	
	947—953	7	„ „				M.E.	3154—3159 3053	1901		„	
	954—956	3	„ „				„	3161—3163	1901		„	
	957—964	8	„ „				„	3044—3051	99/00		„	
	965—977	13	„ „				„	2972—2984	1898		„	
	978	1	Fichtenberg				Heilbr.	330	1897		„	
	979	1	Eschenau				M.E.	2792	1896		„	
	980	1	<u>Langenburg</u> <u>Bretzfeld</u>				„	2793	1896		„	
	981	1	<u>Illingen</u> <u>Neuenstein</u>				Krauß	2538	1891		„	
	982	1	<u>Obertürkheim</u> <u>Gailenkirchen</u>				„	2539	1891		„	
	983	1	<u>Untertürkheim</u>				„	2540	1891		„	
	984	1	Altbach				„	2541	1881		„	
	985	1	Amstetten				„	2542	1891		„	
	986	1	Lonsee				„	2543	1891		„	
	987	1	<u>Kupferzell</u> <u>Obertürkheim</u>				„	2544	1891		„	
	988	1	Ingelfingen				„	2545	1891		„	
	989	1	Beimerstetten				M.E.	2591	1891		„	
990	1	Einsingen	„	2592	1891	„						
991	1	Rißtissen	„	2593	1891	„						

ANHANG

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen			
T ₃	992	1	Schemmerberg	C	$\frac{\sqrt{3a}}{3} \#$ und $\frac{t}{c}$	$\frac{380 \cdot 540}{1045 \cdot 3000} 12$	M.E.	2594	1891	Unterstrichene Namen vor der Namensänderung			
	993	1	Schramberg								„	2564	1892
	994	1	Kornwesth. Schiltach Thamm								„	2565	1892
T ₃	997	1	Kupferzell	C	$\frac{\sqrt{3a}}{3} \#$	$\frac{380 \cdot 540}{1045 \cdot 4400} 12$	M.E.	2790	1896	Organ 1896 Taf. XX			
	998	1	Schramberg								„	2644	1894
	999	1	Schiltach								„	2645	1894
	1000	1	Künzelsau								„	2791	1896
T ₂	1001	1	ohne Namen	B	$\frac{\sqrt{2a}}{2} \#$	$\frac{270 \cdot 380}{800 \cdot 1560} 12$	Heilbr.	325	1896				
	1002—1003	2	„ „								„	332—333	1898
	1004—1006	3	„ „								„	373—375	1899
	1007—1010	4	„ „								„	446—449	1904
T ₀	1101—1104	4	ohne Namen	1 C	$\frac{\sqrt{3a}}{4} \#$	$\frac{450 \cdot 630}{1350 \cdot 6000} 12$	M.E.	3366—3369	1906				
	1105—1110	6	„ „								„	3412—3417	1907
T ₄	851—855	5	ohne Namen	D	$\frac{\sqrt{4a}}{4} \#$ τ	$\frac{530 \cdot 612}{1380 \cdot 4650} 14$	M.E.	3370—3374	1907				
	856—858	3	„ „								„	3521—3523	1909
T ₆	1401—1406	6	ohne Namen	D	$\frac{\sqrt{4a}}{4} \#$ \emptyset	$\frac{500 \cdot 560}{1150 \cdot 5000} 13$	M.E.	3768—3773	16/17				
	1407—1412	6	„ „								„	$\frac{485 \cdot 560}{1150 \cdot 5000} 13$	3825—3830
T ₅	1201—1209	9	ohne Namen	1 C1	$\frac{\sqrt{3a}}{5} \#$ \emptyset	$\frac{500 \cdot 612}{1450 \cdot 8700} 12$	M.E.	3548—3556	1910				
	1210—1216	7	„ „								„	3599—3605	1911
	1217—1229	13	„ „								„	3641—3653	1912
	1230—1231	2	„ „								„	3658—3659	1913
	1232—1235	4	„ „								„	3703—3706	1913
	1236—1237	2	„ „								Heilbr.	„	„
	1238—1245	8	„ „								M.E.	3718—3725	1914
	1246—1249	4	„ „								„	3740—3743	1915

A N H A N G

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen
T ₅	1250—1251	2	ohne Namen	1C1	$\frac{\sqrt{3a} \cdot \#}{5 \cdot \theta}$	$\frac{500 \cdot 612}{1450 \cdot 8700} 12$	Heilbr. M.E.	3754—3758	1916	
	1252—1256	5	„ „				„	3759—3764	1916	
	1257—1262	6	„ „				„	3792—3795	1917	
	1263—1266	4	„ „				„	3919—3948	1920	
	1267—1296	30	„ „				„			
T ₁₈	1121—1140	20	ohne Namen	2C2	$\frac{\sqrt{3a} \cdot \#}{7}$	$\frac{560 \cdot 630}{1650 \cdot 11700} 12$	Vulkan	3513—3532	1919	Hammer Neuerungen an Lok. d. Pr. Hess. St.-B. 1906
T ₁₄	1441—1460	20	ohne Namen	1D1	$\frac{(\cdot 4 \sqrt{a}) \cdot \#}{6}$	$\frac{600 \cdot 660}{1350 \cdot 9300} 12$	M.E.	3958—3977	1921	
T _n	1001—1030	30	ohne Namen	E	$\frac{5 \sqrt{a} \cdot \#}{5}$	$\frac{500 \cdot 560}{1150 \cdot 5160}$	M.E.	3992—3999 3982 4001—4022	21/22	
T _s	1		Altensteig	D	$\frac{4 \sqrt{a} \cdot \#}{4}$	$\frac{340 \cdot 500}{900 \cdot 4000} 12$	M.E.	2434	1891	1000 Spur
	2		Berneck				„	2435	1892	Organ 1895 Tafel XVI bis XVII
	3	3	Ebhausen				„	3067	1899	
T _{ss}	11		Großbottwar	D	$\frac{4 \sqrt{a} \cdot \#}{4}$	$\frac{340 \cdot 500}{900 \cdot 4500} 12$	M.E.	2638	1894	750 Spur
	12		Oberstenfeld				„	2639	1894	Organ wie vor
	13	3	Beilstein				„	2640	1894	
T _{ss}	21		ohne Namen	C	$\frac{\sqrt{3a} \cdot \#}{3}$	$\frac{300 \cdot 500}{900 \cdot 4000} 12$	M.E.	2794	1896	750 Spur
	22		„ „				„	2795	1896	Schwinghebel- Antrieb
	23		„ „				„	2796	1896	Organ wie vor
	24	4	„ „				„	2797	1896	

A N H A N G

Klasse	Bahn Nr.	Stück	N a m e n	Typ	Bauart	Haupt- abmessungen	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr	Bemerkungen
Tss _d	41—43	3	ohne Namen	B+B	$\frac{2a}{2} \cdot \frac{2a}{2} \#$	$\frac{275/420 \cdot 450}{900 \cdot 4440} 12$	M.E.	3070—3072	1899	750 Spur
	44—46	3						3198—3200	1901	
	47	1						3294	1904	
	48	1						3503	1908	
	49	1						3698	1913	
<u>Motorwagen</u>										
	10				$\frac{V}{2} \cdot a 1 \ominus$	$\frac{220 \cdot 300}{1000 \cdot 5000} 16$	M.E.	3356	1906	Aust. Mailand Z. d. J. 2. 6. 06 S. 860 Organ 09 Die Lok. { 07 S. 73 { 08 S. 55
	11						„	3375	1906	
	12						„	3376	1906	
	13						„	3377	1906	
	14						„	3378	1906	
	16					1435 Spur	„	3526	1909	
	17	7					„	3527	1909	
Dwss1		1				750 Spur	M.E.	3399	1907	

Die andern Motorwagen tragen keine Lokomotivfabriknummern, sie sind in die Wagenfabriknummern eingereiht.