

Bauverhältnisse der in Turin 1911 ausgestellten Lokomotiven und Eisenbahntriebwagen.

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	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
Nr.	Beschrei- bung Seite	Zeichnung		Eigentumsverwaltung oder Bestimmung	Bahnbezeichnung		Erbauer	Bezeichnung der Bauart nach Organ 1911, S. 115	Überhitzer- bauart	Zylinder- durchmesser		Kolben- hub h	Rau- mverhältnis des Zylinder	Trieb- messer D	Achsen- stand	Kessel- druck p	Rost- fläche R	Feuer- büchse	Rohr- heizfläche	Über- hitzer im Gesamten	Zahl (R Appenrode)	Durchmesser Lichter Durch- messer des Rohrs des Kessel- überhitzers	Länge	freie Durch- messer des Rohrs des Kessel- überhitzers	Gewicht der Lokomotive im Dienst G *)	Bahngewicht G ₁	Vorräte		Tender	H/R	H/G	Zug- kraft Z **)	Höchst zuläs- sige Fahr- geschwindigkeit	Bemerkungen				
		Abb.	Tafel		Gattung	Nr.				Hoch- druck d ₁	Nieder- druck d ₂																											
		Textabb.	Seite							mm	mm																mm	mm							mm	mm	mm	mm

A. Dampflokomotiven.

I. Personenzug- und Schnellzug-Lokomotiven mit Tender.

1	216	1	216	Italienische Staatsbahnen	Gr. 640	64163	Costruzione Meccanica Saronno ¹⁾	1 C.II.T. F. S.	Schmidt, Raachröhren	540	—	700	—	1850	6750	12	2,42	9,9	98,4	33,5	141,8	21 116	125 45	4000	1485	2730	48,8	54,4	44,0	5,0	15,0	3	35,0	38,5	2,61	9270	100	¹⁾ Zweig der Maschinen-Bauanstalt Eßlingen.
2	216	2	216	"	680	68100	E. Breda, Mailand	1 C.I. IV. t. F. S.	—	960	990	650	2,69	1850	8450	16	3,5	12,5	207,8	—	220,3	273	47	5150	1380	2800	62,8	70,0	45,0	6,0	20,0	3	40,5	63,0	3,15	7680	100	—
3 und 4	216	8 bis 5	216	"	690	69001 69008	E. Breda, Mailand und Officine Meccaniche ²⁾	2 C.I. IV. t. F. S.	Schmidt, Raachröhren	450	—	680	—	2030	10050	12	8,5	15,8	184,8	67,0	287,1	27 155	125 47	5800	1714	2870	78,8	87,3	51,0	8,0	20,0	4	49,5	74,8	3,06	11400	130	²⁾ Vernalis Miani, Silvestri.
5	217	6	217	"	625	62530	G. A. Armstrong & C., Sampierdarena	1 C.II. T. F. P.	—	490	—	700	—	1510	6750	12	2,42	9,9	98,4	33,5	141,8	21 116	125 45	4000	1500	2600	49,0	53,6	42,6	6,0	12,0	3	32,0	58,5	2,64	9960	80	—
6	217	7	217	"	290 (R. A. 380)	29251 (3636)	"	C. II. t. F. P.	—	455	—	650	—	1510	3900	12	1,95	8,9	112,0	—	120,9	230	45	3600	1516	2155	40,0	44,4	44,4	4,0	12,0	3	30,5	60,2	2,72	7480	80	Stephenson-Stenerung.
7	217	—	—	Alta Italia	102	1022	Beyer, Peacock ³⁾	1 A.I. II. t. F. S. 9	—	400	—	508	—	1885	4385	7	1,81	7,75	81,62	—	89,37	170	45	3405	1230	—	27,0	29,6	18,25	3,0	7,0	3	22,4	68,2	3,02	2110	90	³⁾ Erbaut 1857! Stephenson-Stenerung.
8	217	1 und 2 8	XXVII 217	Preussisch-hessische Staatsbahnen	S 6	Halle 557	Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und Maschinen-Bauanstalt Breslau	2 B.II. T. F. S. 9	Schmidt, Raachröhren	550	—	680	—	2100	8100	12	2,8	12,05	125,0	40,3	177,3	21 152	125 41	4500	1500	2750	56,4	62,0	35,0	5,0	21,5	4	49,5	77,1	2,85	7620	110	⁴⁾ Gleichstromlokomotive von Stumpf.
9	218	8 bis 5	XXVII 218	"	S 10	Erfurt 1003	Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlin	2 C.IV. T. F. S.	—	480	—	630	—	1980	9100	12	2,6	13,6	140,7	53,0	207,3	24 137	125 45	4900	1584	2800	70,3	76,7	51,5	7,0	30,0	4	62,0	79,7	2,70	9880	110	—
10	218	9	218	Sächsische Staatsbahnen	XHV	27	Sächsische Maschinenbauanstalt vormals R. Hartmann, Chemnitz	2 C.IV. T. F. S.	—	480	680	630	2,50	1885	8450	15	2,76	12,8	133,4	41,0	187,2	24 144	125 45	4550	1600	2700	68,6	75,6	49,0	5,0	21,0	4	46,7	67,8	2,48	12760	100	—
11	218	6	XXVII 218	Württembergische Staatsbahnen	C	2011	Maschinenbauanstalt Eßlingen	2 C.I. IV. T. F. S.	—	420	620	612	2,18	1800	11040	15	3,95	15,0	193,0	53,0	261,0	24 174	125 47	5500	1670	2900	75,9	85,0	47,6	5,5	20,0	4 1/2	46,8 9	66,1	3,07	10790	100	⁵⁾ Nicht ausgestellt.
12	218	10	218	Paris-Orléans-Bahn	Gr. 3521/90	3535	Compagnie de Fives-Lille	2 C.I. IV. T. F. S.	—	420	640	650	2,32	1950	10700	16	4,27	15,4	195,7	62,6	273,7	24 151	125 50	5900	1680	2850	82,8	91,9	53,3	5,5	20,0	3 3/4	46,0 9	64,1	2,98	12015	110	—
13	219	7	XXVIII 219	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	Pacific	6101	Eigene Werkstätte, Paris	2 C.I. IV. T. F. S.	—	480	—	650	—	2000	11290	12	4,25	15,9	202,2	70,6	298,7	28 143	125 50,6	6000	1688	2900	83,2	92,8	55,5	5,0	28,0	4	61,9	67,9	3,11	12550	120	—
14	219	11	219	Französische Ostbahn	Gr. 3771/90	3775	Société des Batignolles	2 C.IV. t. F. S.	—	350	550	640	2,47	1750	8150	15 9	2,57	13,7	186,67	—	200,3	122 (R) 8	64,4 44,0	4200	1516	2530	63,6	69,7	50,1	8,0	22,0	3 3/4	50,5 9	78,0	2,87	6640	110	⁶⁾ Höchster zulässiger Kesselüberdruck 16 at; ⁷⁾ innere Fläche der Rippenrohre abgerichtet.
15	219	8	XXVII 219	Schweizerische Bundesbahnen	A 3/5	616	Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenbauanstalt Winterthur	2 C.IV. T. F. S.	Schmidt, Raachröhren	425	630	660	2,20	1780	8650	14	2,8	15,4	136,0	40,7	192,1	21 152	125 46	4500	1600	2700	65,6	73,1	48,0	7,0	18,0	3	41,6	68,6	2,63	11330	100	—
16 und 17	219	—	—	Belgische Staatsbahnen Bauart 10	4502	—	Aktiengesellschaft St. Léonard und Cockerill	2 C.IV. T. F. S. 9 und 2 C.I. IV. T. F. S.	—	500	—	660	—	1980	11425	14	5,0	20,0	219,7	62,0	301,7	31 230	118 45	5000	1760 9	2850	92,0	102,0	57,0	6,5	24,0	3	53,5	60,3	2,96	16330	110	⁸⁾ Wie in Brüssel ausgestellt; Organ 1911, S. 239; ⁹⁾ letzter Kesselschluß kegelförmig.
18	219	—	—	Schnittzeichnung	—	—	Humboldt, Köln-Kalk	2 B. T. S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Tenderlokomotiven für Personenzüge.

19	235	12 bis 14	235	Bayerische Staatsbahnen, Pfälzisches Netz	—	6500	Krauß und Co, München	1 C2. II. T. F. P.	Schmidt, Raachröhren	530	—	560	—	1900	9150	13	2,84	10,3	100,6	35,0	145,9	21 135	124 40	4000	1420	2850	65,0	92,0	45,0	4,5	14,0	—	—	—	—	—	—	—
----	-----	-----------	-----	---	---	------	-----------------------	--------------------	----------------------	-----	---	-----	---	------	------	----	------	------	-------	------	-------	--------	--------	------	------	------	------	------	------	-----	------	---	---	---	---	---	---	---

III. Güterzuglokomotiven mit Tender.

20 und 21	236	9 und 11	XXVII XXIX	Italienische Staatsbahnen	Gr. 740	74039 74001	Officine Meccaniche, Mailand und G. A. Armstrong, Sampierdarena	1 D. II. T. F. G.	Schmidt, Rauchröhren	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
-----------	-----	----------	---------------	---------------------------	---------	----------------	--	-------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--

IV. Tenderlokomotiven für Güterzüge.

31	253	16	XXIX	Preussisch-hessische Staatsbahnen	T 9	Bromberg 7276	Orenstein und Koppel — Arthur Koppel, Aktiengesellschaft	1 C. II. t. F. G.	—	450	—	630	—	1850	6000	12	1,53	7,6	103,4	—	111,0	217	41	3700	1386	2300	47,2	60,6	45,8	2,0	7,0	—	—	72,5	1,88	7940	60	—
32	253	17	XXXII	—	Mallet-Rimrot	SNPT 54	A. Borsig, Tegel	B+B. IV. t. F. G.	—	380	590	500	2,41	1100	5000	12	2,0	9,5	91,1	—	100,6	202	41	3500	—	2300	40,5	52,0	52,0	1,6	5,0	—	—	50,3	1,93	8730	—	17) Für Bergstrecken.
33	253	17	253	Italienische Staatsbahnen	Gr. 905	90541	E. Breda, Mailand	1 C. II. t. F. G.	—	455	—	700	—	1360	6700	14	1,8	7,9	103,2	—	111,1	192	45	3800	1330	2445	45,6	54,5	44,0	—	—	—	—	61,7	2,04	10440	70	—
34	253	18	XXXII	„ „	„ 895	89531	„ „ „	D. II. t. F. G.	—	330	—	520	—	1095	3900	12	1,6	8,9	115,4	—	124,3	192	45	4350	1330	2408	43,5	57,0	57,0	—	—	—	—	77,7	2,18	11200	50	—

Bauverhältnisse der in Turin 1911 ausgestellten Lokomotiven und Eisenbahntriebwagen.

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	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
Nr.	Beschrei- bung Seite	Zeichnung		Eigentumsverwaltung oder Bestimmung	Bahnbezeichnung		Erbauer	Bezeichnung der Bahn nach Organ 1911, S. 115	Überhitzer- bauart	Zylinder- durchmesser		Kolben- hub h	Raumverhältnis des Zylinder mm	Trieb- welle mm	Achs- stand mm	Kesselüber- druck p mm	Rost- fläche qm	Feuerberührte Heizfläche		Heizrohre		Lichter durch- messer mm	Höhe der Kessel- schale über Schie- benkasten mm	Reibungs- gewicht G ₁ t	Vorräte		Tender		H/R 22:18:22:39	H/G kg	Zug- kraft kg	Hochste zuge- lassene Fahr- geschwindigkeit km/St.	Bemerkungen					
		Abb.	Tafel		Gattung	Nr.				Hoch- druck d _h mm	Nieder- druck d _n mm							Feuer- büchse qm	Rohre qm	Über- hitzer qm	Zahl (8 Röhrenbohrer)				Durchmesser mm	freie Länge mm	Reibungs- gewicht G ₂ t	Kohlen t						Wasser cubm	Achsen- zahl	Gewicht mit vollen Verten		
																																					im Dienst G ₁	im Dienst G ₂

V. Tenderlokomotiven für Nebenbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen und für Verschiebebetrieb.

1. Regelspur.

35	254	10	XXXIII	—	—	—	A. Borsig, Tegel	I C. II. t. f. ¹⁰⁾	—	480	—	630	—	1390 ¹⁰⁾	3500	12	1,65	9,5	89,8	—	99,3	219	41	8200	1370	2400	41,0	48,9	89,9	1,5	5,0	—	—	60,2	2,03	7040	70	¹⁹⁾ Für gemischten Dienst.	
36	254	—	—	F. Cibrano und Co, Turin	—	—	—	C. II. t. f. G.	—	360	—	500	—	920	2100	12	1,1	5,5	55,8	—	61,3	184	41	2350	1300	2100	24,2	32,0	32,0	1,0	3,0	—	—	55,7	1,91	5910	40	—	
37	254	18	254	Italienische Staatsbahnen	Gr. 570	Roma	Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft ¹⁰⁾	C. II. t. f.	—	370	—	550	—	1520	3600	12	1,3	6,2	73,0	—	79,2	79 (8) ²⁰⁾	60	2800	1120	2375	29,4	38,3	38,3	1,7	4,5	—	—	60,9	2,07	4160	60	²⁰⁾ Vormalig G. Eggestorff; ²¹⁾ aus Messing.	
38	254	19	254	—	—	—	Krauß und Co, München	B. II. t. f.	—	320	—	400	—	880	2000	12	0,64	3,4	33,4	—	36,8	106	40	2300	1000	1770	14,5	20,0	20,0	1,1	chm	3,2	—	—	57,5	1,84	4145	34	—
39	254	—	—	Werklokomotive	—	Torino	Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft ¹⁰⁾	B. II. t. f.	—	285	—	440	—	880	2000	12	0,76	3,5	30,4	—	33,9	96	41	2460	950	1810	14,0	19,4	19,4	0,8	3,2	—	—	44,6	1,75	3410	25	—	
40	254	20	254	—	—	—	J. A. Maffei, München	B. II. t. f.	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	
41	254	—	—	—	—	—	Aktiengesellschaft St. Leonard	B. II. t. f.	—	280	—	400	—	810	1800	12	1,02	3,7	27,8	—	31,5	123	36	2000	—	1685	16,8	20,5	20,5	0,5	1,9	—	—	30,9	1,54	3250	30	—	
42	254	—	—	—	—	—	J. A. Maffei, München	B. II. t. f. ²²⁾	—	—	—	—	—	—	1900	12	—	—	—	—	—	—	—	—	1590	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	²²⁾ Feuerlos.	
43	254	—	—	Italienische Staatsbahnen	Gr. 40	408	Costruzioni Meccaniche, Saronno ²²⁾	C. II ²³⁾ t. f. und C + A. II. t. f.	—	400	—	450	—	950 850 (Zahnrad)	3000	14	1,73	6,0	70,4	—	76,4	195	41	2800	—	2060	30,2	38,2	38,2	1,2	4,0	—	—	44,2	2,00	7430	40	²³⁾ Spurweite 950 mm. ²⁴⁾ Zweig der Maschinenbaustaltl' Erlangen. ²⁵⁾ Zahnradbahn.	

2. Schmalspur.

44	254	—	—	Italienische Staatsbahnen	Gr. 980	98001	Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenbauanstalt, Winterthur	C. II. ⁵⁹⁾ t. I. F. und C. A. II. t. F.	—	—	430	430	500	1,0	1040 1050 (Zahnrad)	3800	14	1,80	7,9	80,5	—	88,4	208	41	3000	1300	2200	35,6	43,6	48,6	1,0	3,3	—	—	49,1	2,03	12000	40	⁵⁰⁾ Zahnradbahn. Eigene Bauart der Bauanstalt 1:2,4.
45	255	20 und 21	XXXIV	Italienische Staatsbahnen, Sizilisches Netz	Gr. 202	202	Berliner Maschinenbau - Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff	D. II. t. F.	—	—	410	—	520	—	1115	3750	14	1,50	5,6	93,7	—	99,3	205	41	3350	1265	2150	37,3	48,2	48,2	1,8	5,5	—	—	66,2	2,06	7690	50	Spurweite 950 mm.
46	255	22 bis 24	XXXV	Bauelokomotive, 20 PS	—	Milano	Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft ⁵⁹⁾	B. II. t. F.	—	—	140	—	300	—	600	900	14	0,22	1,5	5,8	—	7,3	⁸⁹ ₂	³⁵ ₂₉	1300	180	1230	4,5	5,6	5,6	0,15	0,4	—	—	33,2	1,30	900	20	„ 600 „
47	255	—	—	„ 30 PS	—	—	A. Borsig, Tegel	B. II. t. F.	—	—	165	—	260	—	600	1000	14	0,30	1,4	9,4	—	10,8	51	33,5	1750	680	1530	5,6	6,7	6,7	0,3	0,48	—	—	36,0	1,61	1160	20	„ „ „
48	255	—	—	„	—	—	J. A. Maffei, München	B. II. t. F.	—	—	185	—	300	—	600	1100	12	0,38	—	—	—	16,3	—	—	1800	700	1320	6,35	7,85	7,85	0,32	0,60	—	—	43,0	2,08	1440	15	„ „ „
49	255	—	—	Algierbahn	—	—	Weidknecht Frères und Co., Paris	I C. II. t. F.	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	1055
50	255	25	—	Italienische Kolonie Eritrea	III	15	G. A. Armstrong, Sampierdarena	B + B. IV. t. F.	—	—	265	430	500	2,63	900	4700 (140)	12	1,325	5,3	64,7	—	70,0	138	41	3840	1148	2150	23,0	35,0	35,0	1,0	3,5	—	—	52,3	2,0	6800	45	„ 950 „

VI. Straßenbahnlokomotiven

[illegible]

B. Dampftriebwagen.

54	271	28	XXXXVII	Französische Nord-	—	—	Robatel und Buffaud, Lyon	A. J. J. F.	—	250	—	320	—	1040	4900	14	0,72	3,0	50,4 ²⁵⁾	—	33,4	92 (R)	50	2088	1000	2515	11,7	16,5	16,8	1,15	2,65	—	—	74,2	3,18	1885	60	29) Wie in Brüssel angestellt; 27) innere Fläche der Rippenoberseite abgewinkel
----	-----	----	---------	--------------------	---	---	---------------------------	-------------	---	-----	---	-----	---	------	------	----	------	-----	---------------------	---	------	--------	----	------	------	------	------	------	------	------	------	---	---	------	------	------	----	---

C. Lokomotiven besonderer Bauart. — **Pressluftlokomotive.**

[illegible]

D. Elektrische Zuglokomotiven.

Nr.	Beschreibung Seite	Zeichnung		Eigentumsverwaltung oder Bestimmung	Lokomotivgattung	Erbauer	An- ordnung der Achsen	Trieb- rad- durchmesser mm	Achsstand		Länge zwischen den Stoßflächen mm	Gewicht der Lokomotive				Gattung des Stromes	Spannung	Anzahl der Räder auf einer Seite	Triebmaschinen			Zugkraft der Lokomotive am Trieb- radumfange kg	Grosste Fahr- geschwin- digkeit km/St.	Bemerkungen	
		Abb.	Tafel						der Kuppel- achsen	ganzer		mechanischer Teil	elektrische Ausrüstung	Reibungs- gewicht	Anzahl dauerhaft PS				Umläufe in der Minute						
56	272	29	XXXVII	Pfeilfäh-hessische Staatsbahnen	Schnellzug-Loko- motive	Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals G. Egestorff und Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft	2 B 1	1000	3000	9000	12500	70,5	41,5	29,0	81,6	Einwellen- Wechselstrom	10000 V	15	1	700	1000	—	5000	110	Für Dessau-Bitterfeld.
57	272	27	272	" "	Güterzug-Loko- motive	Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals G. Egestorff und Siemens-Schuckert-Werke	D	1050	4200	4800	10500	64,0	—	—	64,0	" " " "	"	1	—	850	—	10000	60	" " "	
58	272	28	273	Badische Staatsbahnen	—	Siemens-Schuckert-Werke und J. A. Maffei	1 C 1	1200	1750	9500	13160	66,0	—	—	42,0	" " " "	"	2	525	—	250	—	—	—	, die Wiesentalbahn.
59	280	30 bis 32	XXXVIII	Italienische Staats- bahnen	Güterzug-Loko- motive	Italienische Westinghouse-Gesellschaft Yado Ligure	E	1070	6120	6120	9500	60,2	—	—	60,2	Drehstrom	3000 „	2	—	1000	—	11650	45	„ „ Giovi-Linie.	

E. Elektrische Eisenbahntriebwagen.

Nr.	Beschreibung Seite	Zeichnung		Eigentumsverwaltung	Erbauer	Antrieb	Triebmaschinen					Anzahl Sitzplätze (Steilplätze)			Dienstgewicht, ohne Reisende t	Größe Fahr- geschwindigkeit km/St.	Bemerkungen
		Abb.	Tafel				Anzahl	Einzelleistung PS									
								Textabb.	Seite	für 1 Stunde	dauernd	II.	III.	IV. Kl.			
60 und 61	289	—	—	Preussisch-hessische Staatsbahnen, Blankense-Ohlsdorf	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und Breslauer Aktien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und Maschinen-Baunanstalt Breslau; Siemens-Schuckert-Werke und van der Zypen und Charlier	Einwellen- Wechselstrom, 6000 V Spannung	6	—	—	—	—	—	—	—	—	Wie in Brüssel ausgestellt. Organ 1911, Seite 207.	
62 und 63	289	—	—			Preussisch-hessische Staatsbahnen	van der Zypen und Charlier; Siemens-Schuckert-Werke; Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Görlitz; Akkumulatornfabrik Aktien-Gesellschaft Berlin-Hagen	Elektrische Speicher	6	2 2 Hauptstrom- maschinen 1 Nebenschleifmaschine	200 80	100 50	130 38	— 60	— —		62,9 —
64 und 65	289	88	XXXVII	—	—	Wagenbau-Anstalt Gebrüder Gastell; Wagenbau-Anstalt Rastatt; Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft; Bergmann-Elektrizitäts-Lieferungen; Gasmotor-Fabrik Deutz	benzoelektrisch	4	2 und 1 benzoelektrischer Maschinenatz	82 166 30 bis 60 KW.	—	—	50	22 (28)	40,0	70	—

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
Nr.	Be- schreibung Seite	Abb.	Tafel	Textabb.	Eigentumsverwaltung	Gattung und Nr.	Erbauer	Länge		Höhe	An- zahl	60° breit	Achsen	Achsenstand	ganzer	Schlaf- plätze	Anzahl Plätze				Gewicht	Beleuchtung ¹⁾	Heizung ¹⁾	Bremsen ¹⁾	Sonstige Ausrüstung		
				des Kas- tens außen				zwischen den Stützen innen	Sitz- I II III IV								Stoß- Plätze										
				Seite				für einen Reisenden																			
								m	m	m	m	m	m	m	m		I	II	III	IV	Stoß- Plätze	t	kg	Abkürzungen Erklärung in Fußnote ¹⁾			

A. Wagen für Reisende.

A. 1. Regelspur.

1	345	34	XLV	—	Italienische Staatsbahnen	Saalwagen I. Klasse. Nr. 268	Piaggio und Co	16,50	17,78	2,850	—	4	4	14,840	2,44	9	2	—	—	—	—	32,5	—	El. mit Sp.; Nothel. mit Ko.	Da. L. Heintz und Wa.	We. Ha. und Spi.	Elektrisches Signal Kohn Spiritus-Kochherd	
2	345	35	XLV	—	"	" " " 295	" " "	16,50	17,78	2,850	—	4	4	14,840	2,44	—	24	—	—	—	—	—	—	—	Da. L. Heintz	" " "	Elektrisches Signal Kohn	
3	345	36	XLV	—	"	D-Wagen " " 18 888	Officine di Savignano	17,20	18,48	2,850	—	4	4	14,740	2,44	—	39	—	—	—	—	—	—	—	Ol	" " "	" " "	
				—	"	" " " 18 921	Piaggio und Co	17,20	18,48	2,850	—	4	4	14,740	2,44	—	39	—	—	—	—	—	—	—	"	" " "	" " "	
4	345	37	XLV	—	"	D-Wagen I. und II. Klasse " 59 482	Officine Meccaniche (Miani, Silvestri)	17,20	18,48	2,850	3,80	4	4	14,740	2,44	—	18	32	—	—	—	30,35	607	" " " " " "	" " "	" " "	" " "	
				—	"	" " " 59 507	E. Breda	17,20	18,48	2,850	3,80	4	4	14,740	2,14	—	18	32	—	—	—	—	30,35	607	" " " " " "	" " "	" " "	" " "
5	345	38	XLV	—	"	D-Wagen II. Klasse Nr. 29 315	Officine di Savignano	17,20	18,48	2,850	—	4	4	14,740	2,44	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	"	" " "	" " "
				—	"	" " " 29 340	Officine Elettro-Ferrovie, Mailand	17,20	18,48	2,850	—	4	4	14,740	2,14	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	"	" " "	" " "
6	345	39	XLV	—	"	" III. " 41 915	Officine Napoletane	17,20	18,48	2,850	—	4	4	14,740	2,44	—	—	80	—	—	—	30,0	375	" " " " " "	" " "	" " "	" " "	
7	345	40	XLV	—	"	D-Wagen I. und III. Klasse für Ortverkehr. Nr. 68 000	Officine Meccaniche (Miani, Silvestri)	16,50	17,78	2,850	3,80	4	4	14,340	2,44	—	18	—	59	—	—	29,0	377	" " " " " "	" " "	" " "	" " "	
8	345	41	XLV	—	Schlafwagen-Gesellschaft	Schlafwagen. Nr. 2 122	" " "	19,06	20,30	2,884	4,005	4	4	16,50	2,50	18	—	—	—	—	—	44,5	2470	" " " " " Ko.	Da. Nie. und Wa.	" " "	Luftdrucksignal	
9	345	42	XLV	—	"	Speisewagen. " 2 119	" " "	19,06	20,30	2,854	4,025	4	4	16,50	2,50	—	40	—	—	—	—	44,0	1100	" " " " " "	Wa.	" " " "	" " "	
10	345	43	XLV	—	"	" " " 2 027	—	19,06	20,30	2,936	4,025	4	4	16,50	2,50	—	50	—	—	—	—	44,5	890	Ga.	Wa. Koerting	und regelbare Luftdruckbremse der P.-L.-M.	" " "	
11	345	44 bis 47	XLV	29 346	Preussisch-hessische Staatsbahnen	Schlafwagen	Breslauer Aktien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau	20,2	21,42	2,87	—	6	6	18,770	3,60	20	—	—	—	—	—	55,0	2750	El. mit Dy. und Sp. G. E. Z.	Wa.	Knorr und Spi.	—	
12	346	48	XLV	—	"	D-Wagen I. und II. Klasse Magdeburg Nr. 03 245	Düsseldorfer Eisenbahnbedarf	19,95	18,66	2,90	4,06	4	4	15,65	2,15	—	8	30	—	—	—	43,8	1150	El. mit Sp. G. E. Z.	Da. Ho. und Nie.	" " "	—	
—	—	—	—	—	"	D-Wagen II. und III. Klasse	Gebüder Credé und Co	18,50	19,775	2,96	4,06	4	4	15,40	2,15	—	—	18	40	—	—	41,6	717	Ga.	" " " "	We. und Spi.	—	
—	—	—	—	—	"	Abteilwagen IV. Klasse	Gothaer Waggonfabrik	10,50	12,30	3,10	4,20	3	2	7,50	—	—	—	—	26	34	—	—	16,75	279	"	Da. Nie.	Knorr " "	—
13	346	49	XLV	—	Reichseisenbahnen	D-Wagen II. und III. Klasse. Nr. 2 085	Hannoversche Waggonfabrik	8,92	12,10	3,10	4,06	2	2	6,50	—	—	13	26	—	—	—	16,80	490	"	"	We. " "	—	
14	346	50	XLVI	30, 31, 32 347	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	Saalwagen I. Klasse. Nr. 1	Werkstätte der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	19,726	20,986	2,924	—	6	6	18,25	3,27	6	6 ³⁾	—	—	—	—	41,95	3750	El. Stone	Da. ²⁾ und Wa. P. L. M.	We. Henry und Spi.	Luftdruck- und elektrisches Signal	
15	347	51	XLVI	33, 34 347	"	D-Wagen I. Klasse mit Saal- und Schlafabteil. Nr. 78	Cie d'Ivry	20,640	21,900	2,940	—	4	4	17,480	2,50	2	2 ³⁾ 23	—	19	—	—	37,81	1300	Ga.	" " " " " "	" " "	Luftdrucksignal	
16	347	52	XLVI	—	"	D-Wagen I. Klasse mit Schlafabteilen. Nr. 211	Werkstätte der Paris-Lyon Mittelmeerbahn	20,640	21,900	2,940	—	4	4	17,480	2,50	16 ³⁾ 42 (18 ³⁾	—	19	—	—	—	38,24	888	"	Da. L. Heintz	" " "	" " "	
17	348	53	XLVI	—	"	D-Wagen III. Klasse. Nr. 2 608	Gesellschaft Horne et Buire	21,190	22,450	2,990	—	4	4	17,480	2,50	—	—	80	—	—	—	34,85	436	"	Da. P. L. M.	" " "	" " "	
18	348	—	—	35 348	"	D-Wagen I. Klasse. Nr. 884	Gesellschaft Horne et Buire	—	14,910	3,004	—	3	3	8,40	—	—	30	—	—	—	—	21,00	700	"	Da. L. Heintz	" " "	" " "	
19	348	54	XLVI	—	"	Abteilwagen III. Klasse. Nr. 13 096	Baume et Marpent	12,734	13,874	2,880	—	3	3	8,20	—	—	—	58	—	—	—	—	—	—	—	Da. P. L. M.	" " "	" " "
—	—	—	—	—	Orléans-Bahn	Abteilwagen I. und II. Klasse	Desouches, David und Cie	14,988	16,160	2,920	—	2	2	8,50	—	—	19	83	—	—	—	—	—	—	El. Dy. und Sp. Brown, Boveri und Co	" " "	We. und Spi.	" " "
20	348	55	XLV	—	Französische Staatsbahnen	D-Wagen II. Klasse. Nr. 7 044	Baudet-Donon	21,113	22,400	2,926	3,700	4	4	17,50	2,50	—	72	—	—	—	—	—	—	—	Ga.	Da. L. Lancrenon	" " "	" " "
21	348	56	XLVI	—	Französische Ostbahn	" III. " 3 027	Cie d'Ivry	18,040	19,370	3,00	3,765	4	4	18,130	2,50	—	—	72	—	—	—	—	34,50	480	"	Da. L. Heintz ²⁾	" " "	" " "
—	—	—	—	—	"	Wagen II. und III. Klasse " 2 801	de Dietrich und Cie, Lunéville	18,020	19,050	2,820	—	4	4	14,60	2,50	—	—	38	40	—	—	—	32,50	445	"	" " "	" " "	" " "
22	348	57	XLVI	—	"	D-Wagen I. und II. Klasse mit 1 Schlafabteil. Nr. 890	—	18,080	19,370	3,020	3,860	4	4	15,130	2,50	2 ³⁾ 18 (12 ³⁾	32	—	—	—	—	35,00	700 (729 ³⁾	"	"	Lancrenon	" " "	" " "

A. 2. Schmalspur.

23	348	58	XLV	—	Italienische Staatsbahnen, Sizilien, 950 mm Spur	D-Wagen I. und III. Klasse	van der Zypen und Charlier	13,00	15,60	2,56	—	4	4	11,60	1,60	—	15	—	31	—	—	17,50	380	Az.	Da.	Ha. und Spi.	—
24	348	59	XLVI	—	Département de l'Aube, 1 m Spur	" " II. "	de Dietrich und Cie, Lunéville	8,800	11,940	2,50	—	4	4	7,240	1,240	—	9	31	—	—	15	10,50	191	St.	Wa.	" " "	—

A. 3. Einzelteile.

25	351	—	—	36, 37 351	—	Zugbeleuchtung von Rosenberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
----	-----	---	---	------------	---	------------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

¹⁾ El. = Elektrisch; Sp. = Speicher; Ka. = Kerosen; Ga. = Gasglühlicht; Dy. = Stromerzeuger; Az. = Azetylen; S. = Steinöl; G. E. Z. = Gesellschaft für elektrische Zugbeleuchtung; Da. = Dampf; L. = Luft; Ho. = Hoch; Nie. = Niederdruck; Wa. = Warmwasser; We. = Westinghouse-Bremse; Ha. = Hardy-Bremse; Spi. = Spindelbremse.

²⁾ Besel; ³⁾ für Bedienung; ⁴⁾ nachts; ⁵⁾ mit Metallkuppelung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Nr.	Be- schrei- ung Seite	Abb.	Tafel	Textabb. Nr. Seite	Eigentumsverwaltung	Gattung und Nr.	Kyhauser	Länge des Kastens außen m	zwischen den Stoß- flächen m	Breite des Kastens außen m	Höhe m	Achsen- zahl	ge- bremst	Achsen- stand m	ganzer Dreh- gestell m	leer t	Ladung t	Ladegewicht mit Fahr- zeug t	Bremsen *)	Beleuchtung *)	Heizung *)	Sonstige Ausstattung	Bemerkungen

B. Gepäck- und Postwagen.**B. 1. Regelspur.**

26	431	60 u. 61	LVII	—	Italienische Staatsbahnen	Gepäckwagen mit Aborten und Waschräumen. Nr. 59 003	Werkstätten der Staatsbahnen, Florenz	16,300	17,780	2,850 (3,040 ¹⁾)	3,800	4	4	14,340	2,440	28,5	6,0	4,75	Wa. und Spi.	El. mit Sp.	Da. nach Haag	Luftdruck-signal ²⁾	¹⁾ An den ausgebauten Sitzen der Zugbegleiter
27	431	62, 63 u. 64	LVII	—	"	Post-Gepäckwagen. Nr. 94 233	Officine Meccaniche (Miani, Silvestri)	16,500	17,780	2,850 (3,040 ¹⁾)	3,800	4	4	14,340	2,440	—	10,0	—	" " "	" " "	" " "	" " "	—
28	431	65	LVII	—	Deutsche Reichspost	Postwagen	van der Zypen und Charlier	17,000	18,280	2,950	4,100	4	4	14,150	2,150	40,5	—	—	" " "	El., Dy. und Sp. ³⁾	Da., Nie. und Ofen	—	³⁾ Gesellschaft für elektrische Zugbeleuchtung
29	431	66	LVII	—	Italienische Staatsbahnen	"	Wagenbauanstalt Gotha	16,480	18,080	2,850	4,150	4	4	14,340	2,440	24,4	—	—	" " "	El. mit Sp.	" " "	—	—
30	431	67 u. 68	LVII	—	Internationale Schlafwagen-Gesellschaft	Gepäckwagen. Nr. 1213	"	18,500	19,740	2,820	4,150	4	4	15,700	2,500	—	—	—	" " "	—	—	—	—

B. 2. Schmalspur.

31	431	69 u. 70	LVII	—	Italienische Staatsbahnen	Durchgangswagen III. Klasse mit Post- und Gepäck-Abteil. Nr. 6 808	van der Zypen und Charlier	13,00	15,60	2,56	—	4	4	11,60	1,60	—	—	—	Ha. und Spi.	Az. nach Blieriet	Da. nach Haag	—	850 mm Spur; 38 Sitzplätze III. Klasse
----	-----	----------	------	---	---------------------------	--	----------------------------	-------	-------	------	---	---	---	-------	------	---	---	---	--------------	-------------------	---------------	---	---

C. Güterwagen.**C. 1. Regelspur.****1. a) Bedeckte Güterwagen.**

32	432	71	LVIII	—	Preussisch-hessische Staatsbahnen	Wagen für Hohlglas ²⁾ Breslau. Nr. 11 920	Wagenbauanstalt Linden-Hannover	10,600	12,600	2,750	4,125	2	2	6,500	—	12,6	15,0	0,84	Spi.	—	—	—	²⁾ Auch zur Beförderung von Pferden und Mannschaften
33	432	72	LVIII	—	Italienische Staatsbahnen	Wagen für Eilgut und Nahrungsmittel. Nr. 140 022	Carminati-Toselli	11,000	12,130	2,850	3,800	2	2	6,700	—	14,3	13,0	1,10	Wa. und Spi.	Öl	Da.-Leitung	—	Zur Aufnahme von 12 Tragbahren für Verwundete eingerichtet
34	432	73	LVIII	—	"	Wagen für Pferde. Nr. 213 039	Nationale Gesellschaft Savignano	8,900	10,050	2,748	3,805	2	2	4,750	—	—	—	—	Wa. ³⁾ und Spi.; Ha.-Leitung	"	"	—	Für 6 Pferde; ⁴⁾ selbsttätige und regelbare
35	432	74	LVIII	—	"	Wagen für Kraft-Fahrzeuge. Nr. 388 205	"	7,700	9,510	2,900	3,975	2	2	4,500	—	10,4	12,0	0,87	Wa. ³⁾ und Spi.	—	"	—	—
36	432	75	LVIII	—	"	Kesselwagen für Zugheizung. Nr. 808 004	"	7,000	8,150	2,850	3,800	2	2	4,500	—	10,0 ⁵⁾	—	—	"	Öl	"	Heizkessel	⁵⁾ Ohne Wasser und Kohlen
37	432	—	—	—	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	Wagen für Nahrungsmittel. H.P. 1 732	Nicaise und Delcuve	7,500	8,690	2,550	—	2	2	3,750	—	—	—	—	" ⁶⁾	—	—	—	—
38	432	—	—	—	Belgische Staatsbahnen	Wagen für Pferde und Vieh	Aktien-Gesellschaft Godarville	6,720	7,870	2,400	—	2	2	3,600	—	10,350 (9,300)	15,0	0,69 (0,62)	Spi. Verschiebe- Hebelbremse	—	—	—	—
39	432	—	—	88 432	Französische Kühlwagen-Gesellschaft	Kühlwagen. Nr. 353 846	Gesellschaft Horme et Buire	7,800 innen	—	2,550 innen	1,900 Ladehöhe innen	2	2	5,500	—	12,40	14,0 ⁷⁾	0,886	Wa. ³⁾ und Spi.	—	Da.-Leitung	Luftdruck- und elektrisches Signal	⁷⁾ Einschließlich 3 t Eis
40	433	76	LVIII	—	Französische Ostbahn	Gedeckter Güterwagen. Nr. 168 851	—	7,100	8,200	2,560	4,010 ⁷⁾ 3,515 Dach	2	2	3,750	—	10,50	20,0	0,925	Spi.	—	—	—	⁷⁾ Bremserhaus

1. b) Offene Güterwagen.

41	433	77 u. 78	LVIII	—	Italienische Staatsbahnen	Eiserner Kohlenwagen. Nr. 485 063	Società Officine Ferroviarie Italiane, Neapel	7,050	8,050	2,800	4,100 ⁸⁾	2	2	3,650	—	9,22	19,0	0,485	Spi.	—	—	—	23,2 cm Inhalt bis Oberkante der 1,2 m hohen Seitenwände.
42	433	79	LVIII	—	"	Bordloser Wagen. Nr. 692 400	Togni, Brescia	13,310 ⁹⁾	15,150	2,500 ⁹⁾	3,230 ⁹⁾	4	2 ¹⁰⁾	10,700	1,700	13,84	19,0	0,992	"	—	—	—	⁹⁾ Dach des Bremserhauses
43	433	80	LVIII	39 433	Guthoffnungshütte	Selbstentlad. Nr. 850 D. R. P.	Wagenbauanstalt Uerdingen	8,480 oben	13,400	3,044 oben	3,250	4	2	10,700	1,700	22,5	50,0 (31,5 cm)	0,450	"	—	—	—	¹⁰⁾ Wagenboden; ¹¹⁾ einseitig gebremst
44	433	81	LVIII	—	—	Selbstentlad. D. R. P.	Orenstein und Koppel — Arthur Koppel, Aktien-Gesellschaft	5,400 oben	7,775	2,900 oben	3,150	2	2	4,000	—	9,4	20,0 (19 cm)	0,470	"	—	—	—	Anordnung der Entleerungskappen Organ 1911, S. 226
45	434	82	LVIII	—	Französische Nordbahn	Niederbordwagen mit Klappbord	—	10,000	11,350	2,890	—	2	2	6,000	—	10,0	20,0	0,500	Verschiebe-Hebel- bremse	—	—	—	—
46	434	83	LIX	—	Französische Ostbahn	Kohlenwagen. Nr. 230 200	Gesellschaft Franco-Belge	7,500	8,600	—	2,765	2	1	3,750	—	9,6	20,0	0,460	"	—	—	—	—
47	434	—	—	—	Italienische Staatsbahnen	Hochbord-Kohlenwagen	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	19,0	—	—	—	—	—	—

1. c) Kesselwagen.

48	434	—	—	—	—	Kesselwagen	Piaggio und Co und Togni	7,400 innen Kessel	8,950	1,700 innen Kessel	3,050	2	—	4,020	—	11,85	18,0	0,580	—	—	—	—
49	434	—	—	40 434	Italienische Staats- bahnen	Weinwagen	Officine Elettro-Ferroviarie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

C. 2. Schmalspur.**2. a) Bedeckte Güterwagen.**

50	434	84	LVIII	—	Italienische Staatsbahnen, Sizilien	Wagen für Stückgut und Vieh, 950 mm Spur. Nr. 20 002	Carminati-Toselli	3,650	6,650	2,946	3,370	2	2	2,800	—	7,44	12,0	0,62	Ha. und Spi.	—	Da.-Leitung	—	950 mm Spur
51	434	85	LIX	—	Italienische Staatsbahnen, Sizilien	Eiserner Kohlenwagen, 950 mm Spur. Nr. 45 036	van der Zypen und Charlier	5,650	6,650	2,900	3,000 ¹²⁾	2	2	2,800	—	7,00	12,0	0,58	Ha. und Spi.	—	Da.-Leitung	—	950 mm Spur; ¹²⁾ Dach des Bremserhauses
52	434	86	LIX	—	"	Drehschemelwagen für Langholz, 950 mm Spur. Nr. 70 005 ¹³⁾	"	5,800	7,000	2,880	3,000 ¹³⁾	2	2	2,800	—	6,50	12,0	0,54	"	—	"	—	950 mm Spur; ¹³⁾ mit 850 mm hohen Wänden
53	434	87	LIX	41 437	—	Selbstentlad. Modell. 600 mm Spur	Orenstein und Koppel — Arthur Koppel, Aktien-Gesellschaft	4,084 oben	6,530	1,610	2,075	2	2	5,200	1,000	4,8	10,0	0,48	Luftsaug- und Spi.	—	—	—	800 mm Spur; D.R.P. und Auslandpatente

D. Einzelteile.

54	437	—	—	42 437	—	Schutzkorb für Wagenkuppeler	U. Fogli und Söhne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
----	-----	---	---	-----------	---	------------------------------	--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---