

Zusammen

am Schlusse des Jahres 1856 vor
Haupt-Constructionstheile und

Num- fende Nr.	Fabrik- Nr.	Bezeichnung der Locomotiven. Namen.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintri in de Dienst Jahr.
1	729	Berg	N. Vossig in Berlin.	1856
2	730	Mark		"
3	170	Bupper	Société J. Cockerill in Seraing.	1847
4	171	Ruhr		"
5	173	Ennepe		"
6	174	Bolme		"
7	175	Elberfeld	N. Weber & Comp. in Elberfeld.	"
8	172	Dortmund		1848
9	1	Barmen	N. Vossig in Berlin.	1849
10	2	Egen		1850
11	278	Schwelm	N. Weber & Comp. in Elberfeld.	"
12	277	Hagen		"
13	279	Witten	F. Wöhlert in Berlin.	"
14	276	Haspe		"
15	4	Wetter	N. Vossig in Berlin.	"
16	3	Herlorn		"
17	41	Soest	N. Vossig in Berlin.	1853
18	40	Paderborn		"
19	601	Münster	N. Vossig in Berlin.	1855
20	602	Bochum		"
21	603	Siegen	N. Vossig in Berlin.	"
22	604	Cassel		"
23	597	Hörde	N. Vossig in Berlin.	"
24	598	Unna		"
25	599	Werl	N. Vossig in Berlin.	"
26	657	Mittershausen		"
27	658	Aplerbeck	N. Vossig in Berlin.	"
28	659	Cöln		"
29	660	Lünen	N. Vossig in Berlin.	"
30	712	Rhein		1856
31	713	Düsseldorf	N. Vossig in Berlin.	"
32	714	Mülheim		"
33	715	Duisburg	N. Vossig in Berlin.	"
34		Emden		"
35		Leipzig	N. Vossig in Berlin.	"
36	763	Essen		"
37	764	Limburg	N. Vossig in Berlin.	"
38	765	Altena		"

Zusammenstellung

der

am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Locomotiven, nebst Angabe der
Haupt-Constructionstheile und der Kosten der Beschaffung derselben.



Fahr- sende N.	Fabrik- N.	Bezeichnung der Locomotiven. Namen.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr.	Cylinder			Kessel			Heizfläche			Ueberdruck des Dampfes pro □ Zoll. at.	Mit oder ohne Expansions- Vorrichtung.	Anzahl		Abhären- des Ge- wicht und Gesamt- druck aller Treibräder auf die Schienen bei gefüllter Maschine. Z.-Str.	Neußerer Radstand. Preuß. Maß.	Gesamtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder.		Tender			Beschaffungskosten			Bemerkungen.			
					Durch- messer. engl. Zoll.	Kolben- hub. engl. Zoll.	Lage derselben.	Durch- messer. Preuß. Maß.	Länge. Preuß. Maß.	Anzahl der Heizrohre. Stück.	im Feuer- kasten. Preuß. □ Fuß.	in den Rohren. Preuß. □ Fuß.	in Summa. Preuß. □ Fuß.			im Gan- zen. Stück.	der Treib- räder.			ohne Wasser- und Coaks- füllung. Z.-Str.	mit Wasser- und Coaks- füllung. Z.-Str.	Räder		Neußerer Radstand. Preuß. Maß.	Eigengewicht incl. durch- schnittliche Füllung mit Wasser und Coaks. Z.-Str.	der Loco- motive. Thlr.	des Ten- ders. Thlr.		Summa. Thlr.		
																						An- zahl.	Durch- messer. engl. Zoll.								
1	729	Berg	N. Vorfig in Berlin.	1856	15	20	horizontal u. außen- liegend.	3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,0	100	mit	6	2	5' 6"	3' 4"	225	13' 10"	394	450	6	3'	11'	325	13,300	3250	16,550	Ad 1 und 2. Zwei Locomotiven gleichen Namens und Nummern von Norris in Philadelphia wurden demontirt und als altes Material ver- kauft. Die jetzigen haben Balancier zwischen Treib- und Vorderachsen und Quersäbren über der hintern Laufachse. Condensation hat keine Ma- schine der Bahn.
2	730	Mark		"	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,0	100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	225	13' 10"	394	450	6	3'	11'	325	13,300	3250	16,550	
3	170	Wupper		1847	16	24		3' 5"	11' 8"	132	55,85	772,55	828,4	75	"	8	4	4' 2"	2' 7"	390	11' 10"	437	495	6	3'	8' 3"	275	11,920	2200	14,120	
4	171	Ruhr		"	16	24		3' 5"	11' 8"	132	55,85	772,55	828,4	75	"	8	4	4' 2"	2' 7"	390	11' 10"	437	495	6	3'	8' 3"	275	11,920	2200	14,120	
5	173	Gumpe	Société J. Cockerill in Seraing.	"	16	22	schräg und außenliegend.	3' 4"	11' 8"	125	57,19	753,31	810,5	75	"	8	4	4' 9"	2' 7"	395	11' 9 3/4"	442	500	6	3'	8' 3"	275	10,933	2200	13,133	Ad 3—10 haben Balancier mit je einer gemeinschaftlichen Feder zwischen den beiden Treibachsen. Der bewegliche Vorderwagen hat 2 Achsen; die zwei Federn derselben dienen zugleich als Balancier.
6	174	Belme		"	16	22		3' 4"	11' 8"	125	57,19	753,31	810,5	75	"	8	4	4' 9"	2' 7"	395	11' 9 3/4"	442	500	6	3'	8' 3"	275	10,933	2200	13,133	
7	175	Elberfeld		"	16	24		3' 5"	11' 8"	132	55,85	772,55	828,4	75	"	8	4	4' 2"	2' 7"	390	11' 10"	437	495	6	3'	8' 3"	275	11,920	2200	14,120	
8	172	Dortmund		"	16	24		3' 5"	11' 8"	135	57,44	758,89	816,3	75	"	8	4	4' 2"	2' 7"	390	11' 9 1/4"	437	495	6	3'	8' 3"	275	12,000	2200	14,200	
9	1	Barmen	N. Weber & Comp. in Elberfeld.	1848	16	24	horizontal und außenliegend.	3' 5"	11' 8"	135	57,44	758,89	816,3	60	"	8	4	4' 2"	2' 7"	390	11' 9 1/4"	437	495	6	3'	8' 3"	275	12,000	2200	14,200	Ad 11—18 haben Balancier mit je einer gemeinschaftlichen Feder zwischen den Treibachsen; die Vorderachsen haben Federn ohne Quer- balancier.
10	2	Egen		1849	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037,0	80	"	6	4	4' 2"	3' 1"	387	10' 8"	428	490	6	3'	9'	275	—	—	14,500	
11	278	Schwelm		1850	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037,0	80	"	6	4	4' 2"	3' 1"	387	10' 8"	428	490	6	3'	9'	275	—	—	14,500	
12	277	Hagen		"	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037,0	80	"	6	4	4' 2"	3' 1"	387	10' 8"	428	490	6	3'	9'	275	—	—	14,500	
13	279	Witten	N. Vorfig in Berlin.	"	16	22	horizontal und außenliegend.	3' 8"	13' 3/4"	182	62,26	976,74	1039,0	80	"	6	4	4' 2"	3' 1"	370	10' 8"	428	490	6	3'	9'	275	—	—	14,500	Ad 19—22, 26—38 haben Balancier mit je einer gemeinschaft- lichen Feder zwischen den Treibachsen; die Federn der Laufachsen sind mit einem Querbalerancier verbunden.
14	276	Haspe		"	16	24		3' 4 5/8"	13' 1 3/8"	151	57,66	878,34	936,0	90	"	6	4	4' 2"	3' 3"	366	10' 2 1/2"	380	440	6	3'	8' 3"	275	—	—	14,500	
15	4	Wetter		"	16	24		3' 4 5/8"	13' 1 3/8"	151	57,66	878,34	936,0	90	"	6	4	4' 2"	3' 3"	366	10' 2 1/2"	380	440	6	3'	8' 3"	275	—	—	14,500	
16	3	Hierlohn		"	16	24		3' 9"	13' 4"	182	59,44	1002,32	1061,8	100	"	6	4	4' 2"	3' 4"	380	10' 11"	430	500	6	3' 4"	11'	325	13,500	2900	16,400	
17	41	Coert	J. Wöhlert in Berlin.	1853	17	24	horizontal und außenliegend.	3' 9"	13' 4"	182	59,44	1002,32	1061,8	100	"	6	4	4' 2"	3' 4"	380	10' 11"	430	500	6	3' 4"	11'	325	13,500	2900	16,400	Ad 23—25 wie ad 1 und 2. Die Tender der Maschinen No. 3—10, 15—25 haben Gummi- Wasserschläuche, die der Maschinen No. 1 und 2, 11—14, 26—38 haben Kugelschläuche.
18	40	Paderborn		"	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,850	3100	17,950	
19	601	Münster		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,850	3100	17,950	
20	602	Bechum		"	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,850	3100	17,950	
21	603	Siegen	N. Vorfig in Berlin.	"	17	24	horizontal und außenliegend.	3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,850	3100	17,950	Die Tender der Maschinen 1 und 2, 19—38 haben Balancier zwischen den Hinter- und Vorderrädern.
22	604	Cassel		"	17	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,0	100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	225	13' 10"	394	450	6	3' 4"	11'	325	12,950	3100	16,050	
23	597	Hörde		"	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,0	100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	225	13' 10"	394	450	6	3' 4"	11'	325	12,950	3100	16,050	
24	598	Unna		"	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,0	100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	225	13' 10"	394	450	6	3' 4"	11'	325	12,950	3100	16,050	
25	599	Berl		"	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,900	3100	18,000	
26	657	Rittershausen		"	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,900	3100	18,000	
27	658	Aplerbeck		"	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,900	3100	18,000	
28	659	Köln		"	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,900	3100	18,000	
29	660	Lünen		"	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,050	3150	18,200	
30	712	Rhein		1856	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,0	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	420	10' 8"	475	550								

Bemerkungen über die Locomotiven und Tenderachsen.

Alle Achsen der Locomotiven und Tender sind geschmiedet und mit Ausnahme der Tenderräder zu den Locomotiven No. 3 und 10, welche bei Moser in Aachen, und 4 Satz Treibräder zu No. 5, 6 und 7, welche bei A. Vorfig in Berlin gefertigt sind, aus denselben Fabriken als die Locomotiven.

8	—	—	Satz Treibräder zu No.	3.	4.	8	find	6 $\frac{3}{4}$ "	in der Nabe	5 $\frac{1}{2}$ "	in den Schenkeln	stark.
—	8	—	" Laufräder " "	3.	4.	8	"	4 $\frac{5}{8}$ "	" " "	3 $\frac{3}{4}$ "	" " "	" "
—	—	30	" Tenderräder " "	3.	10.	15.	16	"	4 $\frac{1}{2}$ "	" " "	3 $\frac{1}{4}$ "	" " "
8	—	—	" Treibräder " "	5.	6.	7	"	6 $\frac{3}{4}$ "	" " "	5 $\frac{1}{2}$ "	" " "	" "
—	8	—	" Laufräder " "	5.	6.	7	"	4 $\frac{5}{8}$ "	" " "	3 $\frac{3}{4}$ "	" " "	" "
6	—	—	" Treibräder " "	9.	10	"	"	6 $\frac{1}{2}$ "	" " "	5 $\frac{3}{4}$ "	" " "	" "
—	6	—	" Laufräder " "	9.	10	"	"	4 $\frac{1}{4}$ "	" " "	3 $\frac{3}{4}$ "	" " "	" "
8	—	—	" Treibräder " "	11.	12.	13	"	6"	" " "	5 $\frac{7}{8}$ "	" " "	" "
—	4	—	" Laufräder " "	11.	12.	13	"	5"	" " "	4 $\frac{7}{8}$ "	" " "	" "
—	—	12	" Tenderräder " "	11.	12.	13	"	4 $\frac{1}{4}$ "	" " "	3 $\frac{1}{4}$ "	" " "	" "
4	—	—	" Treibräder " "	14	"	"	"	6"	" " "	5 $\frac{7}{8}$ "	" " "	" "
—	2	—	" Laufräder " "	14	"	"	"	5"	" " "	4 $\frac{7}{8}$ "	" " "	" "
—	—	3	" Tenderräder " "	14	"	"	"	4 $\frac{1}{4}$ "	" " "	3 $\frac{1}{4}$ "	" " "	" "
6	—	—	" Treibräder " "	15.	16	"	"	6 $\frac{3}{4}$ "	" " "	5 $\frac{3}{4}$ "	" " "	" "
—	3	—	" Laufräder " "	15.	16	"	"	5 $\frac{7}{8}$ "	" " "	4 $\frac{7}{8}$ "	" " "	" "
—	—	6	" Tenderräder " "	15.	16	"	"	4 $\frac{1}{2}$ "	" " "	3 $\frac{1}{4}$ "	" " "	" "
6	—	—	" Treibräder " "	17.	18	"	"	5 $\frac{7}{8}$ "	" " "	5 $\frac{3}{4}$ "	" " "	" "
—	3	—	" Laufräder " "	17.	18	"	"	4 $\frac{7}{8}$ "	" " "	4 $\frac{3}{4}$ "	" " "	" "
—	—	9	" Tenderräder " "	17.	18	"	"	4 $\frac{1}{2}$ "	" " "	3 $\frac{1}{2}$ "	" " "	" "
38	—	—	" Treibräder " "	19—22.	26—38	"	"	6 $\frac{5}{8}$ "	" " "	6 $\frac{1}{2}$ "	" " "	" "
—	19	—	" Laufräder " "	19—22.	26—38	"	"	5 $\frac{5}{8}$ "	" " "	5 $\frac{1}{2}$ "	" " "	" "
—	—	54	" Tenderräder			"	"	4 $\frac{7}{8}$ "	" " "	3 $\frac{3}{8}$ "	" " "	" "
7	—	—	" Treibräder " "	1.	2.	23.	24.	25	"	6 $\frac{5}{8}$ "	" " "	" "
—	14	—	" Laufräder " "	1.	2.	23.	24.	25	"	5 $\frac{5}{8}$ "	" " "	" "
—	—	21	" Tenderräder " "	1.	2.	23.	24.	25	"	4 $\frac{7}{8}$ "	" " "	" "
91	67	135										

Anlage III.

1, elastische Zug- und Buffer-
d angegeben.

eren Gewicht nur annähernd

ne Reservetheile 1230 Thlr.

zwar:

Nachweisung

der am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Personenwagen und Anzahl der Sitzplätze in denselben, nebst den Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen			Anzahl der Plätze								Eigengewicht			Anzahl		Kosten der Neubeschaffung, incl. Achsen und Räder		Bemerkungen.
	4=	6=	8=	eines Wagens				im Ganzen				durchschnittlich		im	der	der ge=	durchschnittlich	im Ganzen.	
	rädrige.			I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	pro Achse.	pro Wagen.	Ganzen.	Brems=	brems=	pro Wagen.		
				Klasse.				Klasse.				3.-Ctr.	3.-Ctr.	3.-Ctr.	Wagen.	ten Achsen.	Thlr.	Thlr.	
Wagen I. Klasse	—	2	—	12	40	—	—	24	80	—	—	63,82	191,47	382,93	—	—	3800	7600	Sämmtliche Personenwagen haben Speichenräder, Adamsfedern, elastische Zug- und Bufferfedern. Die Kosten der I., II., III. Klasse-Wagen sind nur annähernd angegeben.
" I. und II. Klasse	—	3	—	8	50	—	—	24	150	—	—	60,59	181,78	545,34	—	—	3500	10,500	
" I. " II. "	—	2	—	6	40	—	—	12	80	—	—	57,15	171,44	342,87	—	—	3500	7000	
" I. " II. "	—	1	—	6	32	—	—	14	64	—	—	58,99	176,99	353,99	—	—	3500	7000	
" II. " III. "	—	1	—	—	20	40	—	—	20	40	—	54,10	162,30	162,30	1	3	3000	3000	
" " III. "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	57,67	173,00	2076,15	12	36	2700	32,400	Die IV. Klasse-Wagen sind noch nicht gewogen und ist deren Gewicht nur annähernd richtig.
" I. " III. "	—	2	—	8	—	40	—	16	—	80	—	54,15	162,46	324,92	—	—	3000	6000	
" IV. "	—	8	—	—	—	—	90	—	—	—	720	50,00	150,00	1200,00	—	—	2497	19,975	
In Summa	—	32	—	—	—	—	—	90	394	840	720	56,13	168,39	5388,50	13	39	2921	93,475	

Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Gepäc- und Güterwagen nebst deren Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen	Anzahl der Wagen			Eigengewicht			Ladungsfähigkeit			Anzahl		Kosten der Neubeschaffung, incl. Achsen und Räder			Bemerkungen.
	4=	6=	8=	durchschnittlich		im	durchschnittlich		im	der	der ge=	durchschnittlich		im	
	rädrige.			pro Achse.	pro Wagen.	Ganzen.	pro Achse.	pro Wagen.	Ganzen.	Brems=	brems=	pro Achse.	pro Wagen.	Ganzen.	
				3.-Ctr.	3.-Ctr.	3.-Ctr.	3.-Ctr.	3.-Ctr.	3.-Ctr.	Wagen.	ten Achsen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
Gepäckwagen	2	—	—	48,75	97,50	195,00	45,00	90,00	180,00	1	2	550	1100	2200	Ein Dortmund=Soester Wagen kostet durchschnittlich komplett ohne Reservetheile 1230 Thlr. " neuer 200 Ctr. Wagen 1367 Thlr. " " 100 " " 1082 " " " 100 " " mit Decken 1243 Thlr.
"	—	9	—	47,86	143,59	1291,84	30,00	90,00	810,00	7	21	683 1/3	1900	17,100	
Equipagewagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pferdewagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Biehswagen	6	—	—	35,2	70,43	422,60	45,00	90,00	540,00	—	—	450	900	5400	Die Beschaffungskosten der übrigen Wagen sind neu geschätzt und zwar: eines 4=rädrigen Gepäcswagens auf 1100 Thlr. " 6=rädrigen " " 1900 " " 4=rädrigen Biehswagens " 900 " " 6=rädrigen Colliwagens " 1800 " " hochbrackigen Deckenwagens, 4=rädrig, auf 955 " " alten 100 Ctr. Transportwagens auf . . 800 " " eisernen Wagens auf 1200 " " hochlastigen Wagens auf 500 " " 6=rädrigen Kohlenwagens auf 1100 "
"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Güterwagen, bedeckte	—	36	—	41,69	125,09	4503,24	45,00	135,00	4860,00	12	36	600	1800	64,800	
" mit hohen Kopfstücken und Deckel	16	—	—	46,00	92,00	1472,00	50,00	100,00	1600,00	4	8	531 1/2	1063	17,008	
" offene	78	—	—	35,51	71,03	5540,00	50,00	100,00	7800,00	54	108	400	800	62,400	
Kohlenwagen	607	—	—	51,87	103,74	62,971,06	70,83	141,66	85,990,00	153	306	545 3/4	1091,5	662,545	
"	—	65	—	37,18	111,55	7250,85	50,00	150,00	9750,00	15	45	333 1/3	1100	71,500	
Arbeitswagen	(6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Alte Stationswagen	(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Postwagen	—	5	—	65,73	197,20	986,00	30,00	90,00	450,00	5	10	—	—	—	
In Summa	709	115	—	48,00	102,71	84,632,59	63,52	135,89	111,980,00	251	536	516,6	1102,5	902,953	

(+ 6 + 3)

Nachweisung der bei dem Wagenbestande in den Jahren von 1852 bis 1856 vorgekommenen Aenderungen.

Jahr	Personenwagen								Gepädwagen								Bedeckte Güterwagen								Offene Güterwagen								Bemerkungen.
	angeschafft				zurückgestellt				angeschafft				zurückgestellt				angeschafft				zurückgestellt				angeschafft				zurückgestellt				
	Anzahl			Preis.	Anzahl			Preis.	Anzahl			Preis.	Anzahl			Preis.	Anzahl			Preis.	Anzahl			Preis.	Anzahl			Preis.					
	4=	6=	8=		4=	6=	8=		4=	6=	8=		4=	6=	8=		4=	6=	8=		4=	6=	8=		4=	6=	8=		4=	6=	8=		
		rädrige.		Lad.- fähige Klasse.		Eigen- gewicht.		Preis.		rädrige.		Lad.- fähige Klasse.		Eigen- gewicht.		Preis.		rädrige.		Lad.- fähige Klasse.		Eigen- gewicht.		Preis.		rädrige.		Lad.- fähige Klasse.		Eigen- gewicht.		Preis.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		rädrige.		3.-Gtr.		2blr.		rädrige.		3.-Gtr.		2blr.		rädrige.		3.-Gtr.		2blr.		rädrige.		3.-Gtr.		2blr.		rädrige.		3.-Gtr.		2blr.		rädrige.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.	
		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.		2blr.		3.-Gtr.																							

Offene Güterwagen										Bemerkungen.			
angeschafft					zurückgestellt								
Preis.	Anzahl			Lad.- fähig- keit.	Eigen- gewicht.	Preis.	Anzahl				Lad.- fähig- keit.	Eigen- gewicht.	Preis.
	4=	6=	8=				4=	6=	8=				
Fhtr.	rädriqe.			3.-Ctr.	3.-Ctr.	Fhtr.	rädriqe.			3.-Ctr.	3.-Ctr.	Fhtr.	
—	218	67	—	30,510 ₇₀	20,914 ₁₉	—	—	—	—	—	—	—	Die zu den sämtlichen Wagen vorhande- nen Achsen zerfallen: A. nach dem Material: 1) gewalztes Eisen . . . — Stüd. 2) Patentbündel . . . 1815 " 3) Fein Korn, geschmiedet . 80 " 4) gewöhnlich geschmiedet . 110 " 5) Puddelstahl . . . 6 " 6) Gußstahl ungehärtet . . 12 " 7) Gußstahl gehärtet . . — " B. nach der Stärke der Achse in der Nabe (innere Seite): von 3 1/2" . . . 714 " 3 3/4" . . . 208 " 3 7/8" . . . 13 " 4" . . . 396 " 4 1/2" . . . 230 " 4 3/4" . . . 462 " Ganzer Bestand an Achsen für Wagen am Schlusse des Jahres 1856 . . . 2023 Stüd.
—	10	—	—	960 ₇₀₀	657 ₃₀	—	4	—	400 ₇₀	282 ₉	—	—	
—	14	—	—	1260 ₇₀₀	732 ₁₀	—	1	—	90 ₇₀	50 ₇₅₀	—	—	
—	100	—	—	15,000 ₇₀₀	11,648 ₇₀₀	—	17	2	1880 ₇₀₀	1258 ₁₁₈	—	—	
—	385	—	—	60,000 ₇₀	44,627 ₈₀	477,845	14	—	1280 ₇₀	803 ₃₀	—	—	
—	691	65	—	104,080 ₇₀	76,184 ₇₅₁	801,845	—	—	—	—	—	—	

+ 6 Arbeitswagen und 3 alte Stationswagen.