

Nachweisung

über die beim Betriebe für das Jahr 1873 in Betracht kommenden Bahnlängen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Strecken.	Länge der Bahn (im eigenthüm- lichen Besitz) zu Anfang des Jahres (1873)	Dazu die neu eröff- neten Strecken im Jahre (1873)	Daher Länge der Bahn (im eigenthüm- lichen Besitz) am Ende des Jahres (1873)	Davon sind ver- pachtet	Dazu sind ge- pachtet	Mithin Betriebs- Länge am Ende des Jahres (1873)
		Kilometer.					
1	Landesgrenze bei Welkenraedt-Obercassel (einschließlich der Zweigbahn Rohlscheidt-Kämpchen 2,10 Kilometer)	93,38	—	93,38	—	—	93,38
2	M. Gladbach-Homburg	42,08	—	42,08	—	—	42,08
3	a. M. Gladbach-Odenkirchen	7,50	—	7,50	—	—	7,50
	eröffnet am 1. October 1873:						
	b. Odenkirchen-Jülich-Düren und Stolberg	—	66,53	66,53	—	—	66,53
4	Bierfen-Landesgränze bei Kaldenkirchen	19,27	—	19,27	—	3,00	22,27
5	Neuß-Düsseldorf (mit fester Rheinbrücke) Dortmund-Soest	146,25	—	146,25	—	—	25
6	Hengstfeld-Holzwickede (einschl. Verbindungsbahn bei Cabel 1,28 Kilometer)	19,65	—	19,65	—	—	19,65
7	Unna-Hamm	17,63	—	17,63	—	—	17,63
8	Dortmund-Mülheim-Duisburg	54,45	—	54,45	—	—	54,45
9	Langendreer-Witten	5,25	—	5,25	—	—	5,25
10	Mülheim a. d. Ruhr-Oberhausen	5,17	—	5,17	—	—	5,17
11	Styrum-Ruhrort	9,60	—	9,60	—	—	9,60
12	Langendreer-Laer	3,07	—	3,07	—	—	3,07
13	Bochum-Riemke-Herne	11,70	—	11,70	—	—	11,70
14	Dahlhausen-Laer	9,00	—	9,00	—	—	9,00
15	Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und dem Hochfelde	4,35	—	4,35	—	—	4,35
16	Rheinhauser Verbindungsbahn	1,28	—	1,28	—	—	1,28
17	Steele-Hattingen	10,80	—	10,80	—	—	10,80
18	Steele-Hohwinkel	33,68	—	33,68	—	—	33,68
19	Düsseldorf-Kupferdreh	35,62	—	35,62	—	—	35,62
20	Saarn-Deuß	32,48	—	32,48	—	—	32,48
21	Dhligs Wald-Solingen	5,77	—	5,77	—	—	5,77
22	Mülheim a. Rh.-Bensberg	13,95	—	13,95	—	—	13,95
23	Darmen Rittershausen-Remscheid	17,47	—	17,47	—	—	17,47
24	a. Schwerte-Beftwig	72,81	—	72,81	—	—	72,81
	eröffnet am 6. Januar 1873:						
	b. Beftwig-Barburg	—	65,17	65,17	—	—	65,17
25	Barburg-Verftungen	127,73	—	127,73	—	4,85	132,58
26	Fröndenberg-Menden	5,17	—	5,17	—	—	5,17
27	Hümme-Carlshafen	16,87	—	16,87	—	—	16,87
28	Hagen-Oberhagen	2,40	—	2,40	—	—	2,40
29	Hagen und Herdecke-Siegen (Herdecke Einhaus 2,18 Kilometer)	108,37	—	108,37	—	—	108,37
30	Letmathe-Herlorn	5,48	—	5,48	—	—	5,48
	Summa	937,78	131,70	1,069,48	—	7,85	1,077,08

9.	10.	11.	12.
Betriebs- Länge im mittl. Jahres- Durchschnitt pro (1873)	In den Tarifen wird die Länge Col. 8 angenommen auf	Von der Bahn-Länge Col. 5 sind doppelseitig	Bemerkungen.
Kilometer.			
93,38	—	—	1. Die Längen der einzelnen eigenen Strecken vertheilen sich:
—	93,0	78,10	nach Provinzen:
42,08	43,0	17,73	auf die Rheinprovinz mit 453,24 Kilometer
7,50	—	—	" " Provinz Westfalen mit 474,79 "
	74,0	—	" " " Hessen-Nassau mit 141,40 "
	—	—	1,069,43 Kilometer
16,79	—	—	nach Regierungs-Bezirken:
22,27	23,0	—	auf den Regierungs-Bezirk Aachen mit 89,54 Kilometer
146,25	147,0	134,77	" " " " Düsseldorf " 340,22 "
	—	—	" " " " Köln " 23,48 "
	—	—	" " " " Arnberg " 458,09 "
	—	—	" " " " Minden " 16,70 "
	—	—	" " " " Cassel " 141,40 "
	—	—	1,069,43 Kilometer.
	für Mülheim Ruhrort	9,60	2. Personen-Beförderung findet nicht statt auf den Strecken:
9,60	12,0	—	Rohlscheidt-Kämpchen 2,10 Kilo meter
3,07	3,0	—	Hagen-Oberhagen 2,40 "
11,70	12,0	—	Verbindungsbahn Cabel-Hohensyburg 1,28 "
9,00	11,0	—	Langendreer-Laer 3,07 "
	für Hochfelde	—	Bochum-Riemke-Herne 11,70 "
	6,0	—	Dahlhausen-Laer 9,00 "
4,35	10,0	—	Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal
1,28	34,0	14,78	und nach dem Hochfelde 4,35 "
10,80	36,0	5,79	Rheinhauser Verbindungsbahn 1,28 "
33,68	—	—	Herdecke-Einhaus 2,18 "
35,62	—	—	Summa 37,36 Kilometer.
32,48	33,0	(Bahnhöfe)	3. Ein tarifmäßiger Verkehr findet nicht statt auf den Strecken:
5,77	8,0	0,29	Rheinhauser Verbindungsbahn 1,28 Kilometer
13,95	15,0	(Bahnhöfe)	Verbindungsbahn bei Cabel 1,28 "
17,47	21,0	(Bahnhöfe)	Herdecke-Einhaus 2,18 "
72,81	73,0	(Bahnhöfe)	4. Doppelseitig sind vorhanden:
	—	8,10	ad 1 auf der Strecke Landesgränze bis Aachen und Richterich
	—	—	bis Neuß.
	—	—	" 2 auf der Strecke Gladbach-Bierfen und Uerdingen-Homburg.
64,28	66,0	32,06	" 8 " " " Dortmund-Langendreer-Mülheim.
132,38	132,0	78,73	" 18 " " " Hohwinkel-Dornap, Aprath-Neuiges und
5,17	8,0	1,12	Kupferdreh-Steele.
	—	(Bahnhöfe)	" 24 b auf der Strecke Beftwig-Bredelar.
16,87	18,0	—	" 25 " " " Barburg-Liebenau, Mönchhof-Cassel und
2,40	8,0	0,56	Melsungen-Verftungen.
	—	(Bahnhöfe)	" 29 auf der Strecke Hagen und Herdecke (incl. gemeinschaftliche
108,37	109,0	86,76	Bahnhöfe) Werdohl und Grevenbrück-Siegen.
5,48	8,0	—	
1,026,45	1,112,0	576,03	

1. Det

Unterbau.

Unterbau

45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.					
Der Bahnkörper zerfällt in																				
Große Brücken von über 10 Meter Weite zc.			Viaducte (Thalübergänge).								Tunnels und Galerien									
Ueberbau aus Holz.											ganz					theilweise				
Anzahl. Stück.	Größte Weite einer Soch-Deffnung. Meter.	Gesamtweite der lichten Deffnungen excl. der Mittel- felder. Meter.	zusammen. Anzahl	Länge der größten Brücke. Meter.	Anzahl.	Gesamtlänge aller Viaducte. Meter.	Länge	Höhe	Bogen- zahl	Her- stellungs- kosten der großen Brücken und Viaducte. Thlr.	gemauert									
							des größten Viaducts.				Anzahl für	Gesamt- länge für	Anzahl für	Gesamt- länge d. gem. Tunnel- strecken für	Gesamt- länge d. nicht gem. Strecken für					
							Meter.	Meter.			1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Fahrgeleise.																				
Stück. Meter. Stück. Meter. Stück. Meter. Stück. Meter.																				
—	—	—	3	95,00	—	—	—	—	—	— *)	—	—	—	—	1	—	870	—	—	
—	—	—	3	92,00	—	—	—	—	—	83,277	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	19	541,90	1	116	116	19,00	6	3,160,590	—	2	—	1,309	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	12	105,20	1	119	119	18,52	7	428,048	—	7	—	3,775	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	1	49,30	—	—	—	—	—	21,915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,914	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	22	107,00	—	—	—	—	—	861,846	—	8	—	1,923	—	3	—	1,815	—	542
—	—	—	1	77,90	—	—	—	—	—	59,624	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	4	264,70	2	148	116	22,86	12	517,561	1	3	201	1,652	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— **)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	65	541,90	4	383	119	22,86	12	5,154,775	1	20	201	8,659	—	4	—	2,685	—	542

1. Der														
Der Bahnkörper zerfällt in														
Name der Eisenbahn.	Tunnels und Galerien													
	nicht gemauert						Neben-Anlagen.							
	Anzahl für		Gesamt- länge für		Anzahl überhaupt für		Gesamt- länge aller Tunnels und Galerien für		Länge des größten Tunnels für		Herstellungs- kosten aller Tunnels und Galerien für		Neben- wege Länge.	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:														
a. Linksrheinische ältere Strecken . . .	—	—	—	—	1	—	870	—	870,0	—	—	—	61,30	97
b. Strecke M. Gladbach-Dödenkirchen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	228
c. Rüllich-Düren-Stolberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	45
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	—	—	—	2	—	1,309	—	856,8	—	624,317	—	115	590
e. Strecke Schwerte-Warburg und Kröntenberg-Menden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstfeld, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . . .	—	—	—	—	7	—	3,775	—	1395,0	—	1419,105	—	48	59
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:														
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstfeld, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	17
b. Strecke Hengstfeld-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	—	—	—	—	11	—	4,280	—	936,0	—	2197,913	—	40	156
3. Hessische Nordbahn:														
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersb.- Gerstungen und Hünne-Carlshafen . .	—	—	—	—	1	3	201	1,652	201	985,9	83130	581,914	69	58
b. mit der Rain-Wefer Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	16
Summa	—	—	—	—	1	24	201	11,886	201	1395,0	83130	4823,249	348,47	1,100

2. Der														
Länge der Geleise														
Name der Eisenbahn.	Von der Gesamtlänge													
	Stuhl													
	bis incl. 32 Kilogramm													
	Länge													
	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	durchschnittl. Alter der aus- gewechselten Schienen	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:														
a. Linksrheinische ältere Strecken . . .	154,937	95,821	108,445	359,203	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke M. Gladbach-Dödenkirchen . .	73,851	—	41,466	115,317	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rüllich-Düren-Stolberg	423,594	272,874	426,712*	1,123,180	5,385	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Strecke Hagen-Oberhagen	2,320	563	2,182	5,065	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Kröntenberg-Menden	142,974	41,283	54,150	238,407	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstfeld, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . . .	7,512	7,415	10,326	25,253	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:														
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstfeld, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . . .	7,512	7,414	10,325	25,251	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke Hengstfeld-Siegen	99,943	71,925	40,857	212,725	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	5,565	—	2,720	8,285	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:														
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersb.- Gerstungen und Hünne-Carlshafen . .	128,919	78,730	17,016	224,665	21,918	—	—	25,563	—	—	—	—	—	—
b. mit der Rain-Wefer Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen	6,910	6,896	11,903	25,709	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	1,054,037	582,921	726,102	2,363,060	27,303	—	—	31,225	—	—	—	—	—	—

† Ad 3b. Um die Unterhaltungskosten auf den . . .

Unterbau.

Der Bahnkörper zerfällt in														
Neben-Anlagen.														
Name der Eisenbahn.	Signale.													
	Elektrische Telegraphen.													
	Länge der Leitungen		Apparate.											
	mit Kupfer- draht.	mit Eisen- draht.	Stationirte Apparate.	Beiger- Apparate.	Morse- Apparate.	Apparate anderer Construc- tion.	Block-Signals Apparate.	Portative Apparate.	Lautenwerke.	Anzahl der besondern Streckensignale.	Kablen für Schiffsmasten.	Schleusen für Wasserläufe.	Anzahl der Bahnhöfe. Bahnhöfe.	Schutzvorrichtun- gen gegen Schnee- verwehungen.
	Kilom.	Kilom.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Kilom.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:														
a. Linksrheinische ältere Strecken . . .	—	479,7	479,82	—	63	—	—	—	222	167	—	—	681,0	—
b. Strecke M. Gladbach-Dödenkirchen . .	—	148,59	148,59	—	19	—	—	—	93	92	—	—	—	—
c. Rüllich-Düren-Stolberg	8,11	1,452,06	1,460,17	—	221	—	26	—	672	471	—	8	8,136,2	—
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	3,77	3,77	—	1	—	—	—	5	5	—	—	4,3	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Kröntenberg-Menden	11,60	423,22	434,2	—	34	—	—	—	162	157	—	14	1,476,3	—
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstfeld, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . . .	—	25,60	25,60	—	10	—	—	—	14	10	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:														
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstfeld, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . . .	—	25,61	25,61	—	9	—	—	—	14	9	—	—	—	—
b. Strecke Hengstfeld-Siegen	13,28	310,61	323,89	—	33	—	6	—	140	137	—	7	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	—	11,30	11,30	—	1	—	—	—	7	6	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:														
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersb.- Gerstungen und Hünne-Carlshafen . .	—	433,00	433,00	—	51	—	—	—	222	219	—	—	1,593,7	—
b. mit der Rain-Wefer Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen	—	13,57	13,57	—	6	—	3	—	—	—	—	—	—	—
Summa	32,99	3,327,54	3,360,53	—	483†	—	35	—	1,551	1,273	—	29	11,891,5	47,17

Oberbau.

Länge der Geleise														
Von der Gesamtlänge														
Name der Eisenbahn.	Stuhl													
	bis incl. 32 Kilogramm													
	Länge													
	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	durchschnittl. Alter der aus- gewechselten Schienen	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:														
a. Linksrheinische ältere Strecken . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke M. Gladbach-Dödenkirchen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rüllich-Düren-Stolberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Kröntenberg-Menden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstfeld, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:														
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstfeld, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke Hengstfeld-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:														
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersb.- Gerstungen und Hünne-Carlshafen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. mit der Rain-Wefer Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Der

Name der Eisenbahn.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
	Von der Gesamtlänge aller Geleise bestehend aus:														
	breitbaisigen Schienen auf hölzernen Schwellen														
	82 Kilogramm bis incl. 37 Kilogramm														
	pro laufenden Meter schwer.														
Länge	Gewicht		durchschnittl. Alter der aus-			Länge	Gewicht		durchschn.			gewech-			Anz.
	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stähler- nem Kopf.	
Meter.	Centner.		Anzahl Jahre.			Meter.	Centner.		Anzahl Jahre.			Anzahl Jahre.			Anz.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:															
a. linksrheinische ältere Strecken . .	3,469	171156	196267	5,106	251935	—	—	—	—	—	—	6,048	43,659	—	—
b. Strecke M. Gladbach-Odentkirchen- Jülich-Düren-Stolberg	—	103547	17,250	—	152421	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. rechtsrheinische Strecken	248523	676569	103894	364545	991855	7-12	—	—	7-12	—	—	7,541	107140	—	—
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	5,065	—	—	7,446	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Königsberg-Menden	678	113850	—	998	166945	—	—	—	—	—	—	123879	—	187478	—
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . .	1,520	23,137	875	2,234	34,013	5	—	—	6	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:															
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . .	1,520	23,137	874	2,233	34,012	5	—	—	6	—	—	—	—	—	—
b. Strecke Hengstey-Siegen	9,011	92,718	162047	13,265	136297	6	—	—	8	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Herforn	—	8,285	—	—	12,078	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:															
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersh.- Gerstungen und Hümme-Carlshafen . .	25,855	123547	73,973	38,059	181861	9	—	—	8	—	—	—	—	—	—
b. mit der Main-Wefer Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	12,159	—	—	—	—	—	—	—	—	14,156	2,345	739	20,955
Summa	290576	1841011	567339	426440	1968868	9	—	—	8	—	—	20,204	177424	107879	29,781

2. Der

Name der Eisenbahn.	68.	69.	70.	71.	72.	73.	74.	75.	76.	77.	78.	79.	80.	81.	82.	83.
	Von der Gesamtlänge aller Geleise bestehend aus:															
	eiserne Oberbau.															
	auf Querschwellen								auf Einzel-Unterlagen.							
	Länge		Gewicht in Summa		Gewicht pro lfd. Meter.		durchschnittl. Alter der aus-		Länge		Gewicht in Summa		Gewicht		durchschnittl. Alter der aus-	
Länge	der Schienen.	der Schwellen.	der Schienen.	der Schwellen.	der Schienen.	der Schwellen.	der Schienen.	der Schwellen.	der Schienen.	der Schwellen.	der Schienen.	der Schwellen.	der Schienen.	der Schwellen.	der Schienen.	der Schwellen.
	Meter.	Centner.	Kilogramm.	Anzahl Jahre.	Meter.	Centner.	Kilogr.	Anzahl Jahre.	Meter.	Centner.	Kilogr.	Anzahl Jahre.	Meter.	Centner.	Kilogr.	Anzahl Jahre.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:																
a. linksrheinische ältere Strecken . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke M. Gladbach-Odentkirchen- Jülich-Düren-Stolberg	625	916	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. rechtsrheinische Strecken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Königsberg-Menden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:																
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke Hengstey-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Herforn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:																
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersh.- Gerstungen und Hümme-Carlshafen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. mit der Main-Wefer Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	625	916	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oberbau.

49.		50.		51.		52.		53.		54.		55.		56.		57.		58.		59.		60.		61.		62.		63.		64.		65.		66.		67.	
Von der Gesamtlänge aller Geleise bestehend aus:																																					
Gesamtwicht aller auf hölzernen Schwellen						eiserne Oberbau.																															
						auf Langschwellen																															
						nach dem eintheiligen System.						nach dem zweitheiligen System.						nach dem dreitheiligen System.						durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen.													
						Länge.		Gewicht.		Länge.		Gewicht.		Länge.		Gewicht.		Länge.		Gewicht.		des eintheiligen Systems.		des zweitheilig. d. dreitheilig. Systems.													
von Stahl.		mit stählernem Kopf.		von Eisen.		von Stahl.		mit stählernem Kopf.		überhaupt.		im Ganzen.		pro laufenden Meter.		im Ganzen.		pr. f. Met. der Ober- schiene.		der Unter- schiene.		im Ganzen.		pr. f. Met. der Ober- schiene.		der Unter- schiene.		des eintheiligen Systems.		der Ober- schiene.		der Unter- schiene.		der Ober- schiene.		der Unter- schiene.	
Zahl Jahre.				Centner.				Meter.		Ctr.		Kilgr.		Meter.		Ctr.		Kil.		Kil.		Meter.		Ctr.		Kil.		Kil.		Anzahl.		Jahre.					
—	—	205,093	70,740	251,935	527,768	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	17,250	—	152,421	169,671	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	7	117,669	376,611	1,149,457	1,643,737	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	7,446	7,446	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	188,476	166,945	355,421	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	875	2,234	34,013	37,121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	874	2,233	34,012	37,120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	162,047	13,265	136,297	311,609	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	12,078	12,078	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	99,536	38,059	181,861	319,456	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	33,114	3,622	1,094	37,830	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	7	636,458	695,240	2,127,559	3,459,257	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Oberbau.

84.	85.	86.	87.	88.	89.	90.	91.	92.	93.	94.	95.	96.	97.	98.	99.
Gesamtlänge der Geleise						Klein Eisenzeug (Nageln, Stähle, Platten, Schrauben, Nägel etc.)									
mit Stuhl- schienen	mit breitba- rigen Schienen	mit eisernem Oberbau			mit Oberbau auf Steinwürfel.	für Stuhlschienen		für breitbasi- ge Schienen		für eisernen Oberbau					
		auf Lang- Schwel- len.	auf Quer- Schwel- len.	auf Einzels- Unter- lagen.		auf hölzerne Schwellen.		auf Langschwellen							
						Länge der betreffen- den Bahn- Geleise.	Gewicht des Klein- Eisen- zeuges incl. Ver- lastung.	nach dem einheitlichen System.		nach dem zweitheiligen System.		nach dem dreitheiligen System.			
								Länge der be- treffenden Bahn-Geleise.	Gewicht d. Klein- Eisenzeuges incl. Verlastung und Querverbindung.	Länge der be- treffenden Bahn-Geleise.	Gewicht d. Klein- Eisenzeuges incl. Verlastung und Querverbindung.	Länge der be- treffenden Bahn-Geleise.	Gewicht d. Klein- Eisenzeuges incl. Verlastung und Querverbindung.		
Meter.	Meter.				Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	
—	359,203	—	—	—	—	—	—	359,203	40,420	—	—	—	—	—	—
5,385	115,317 1,117,170 5,065	—	625	—	—	5,385	2,585	115,317 1,117,170 5,065	22,950 122,699 562	—	—	—	—	—	—
—	238,407	—	—	—	—	—	—	238,407	37,992	—	—	—	—	—	—
—	25,252	—	—	—	—	—	—	25,252	2,798	—	—	—	—	—	—
—	25,252 212,725 8,285	—	—	—	—	—	—	25,252 212,725 8,285	2,798 29,461 975	—	—	—	—	—	—
21,918	202,747	—	—	—	—	21,918	9,101	302,747	28,953	—	—	—	—	—	—
—	25,709	—	—	—	—	—	—	25,709	2,183	—	—	—	—	—	—
27,303	2,335,132	—	625	—	—	27,303	11,686	2,335,132	291,791	—	—	—	—	—	—

Name der Eisenbahn.	100.	101.	102.	103.	104.	105.	106.	107.	108.	109.	110.	111.
	Klein-Eisenzeug (Näseln, Stühle, Platten, Schrauben etc.)					Säbnerne Stöße, Mittel:						
	für eisernen Oberbau					imprägniert						
	auf Querschwellen.	auf Einzel-Unterlag.	auf Einzel-Unterlag.	auf Einzel-Unterlag.	auf Einzel-Unterlag.	eichene	buchene	kieferne	eichene			
	Länge der be- treffenden Bahn- Gefälle.	Gewicht des Klein- Eisenzeuges incl. Verlängerung.	Länge der be- treffenden Bahn- Gefälle.	Gewicht des Klein- Eisenzeuges incl. Verlängerung und Querverbindung.	Länge der be- treffenden Bahn- Gefälle.	Gewicht des Klein- Eisenzeuges incl. Verlängerung.	durchschn. Alter der ausgemess- ten Schwellen.	durchschn. Alter der ausgemess- ten Schwellen.	durchschn. Alter der ausgemess- ten Schwellen.	durchschn. Alter der ausgemess- ten Schwellen.		
	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.		
							Anzahl Jahre.	Anzahl Jahre.	Anzahl Jahre.	Anzahl Jahre.		
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:												
a. Linksrheinische ältere Strecken . .	—	—	—	—	—	—	313,249	—	322	6	11,631	5
b. Strecke M. Gladbach-Odenkirchen- Jülich-Düren-Stolberg	625	75	—	—	—	—	—	—	379	—	9,765	—
c. Rechtsrheinische Strecken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Strecke Hagen-Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Fröndenberg-Menden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,601	—
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Strecke Hagen-Herbede-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:												
Mit der Berg-Märk. Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Strecke Hagen-Herbede-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke Hengstey-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Ferlohn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:												
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersb.- Verstärkung und Hümme-Carlshafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,001	5
b. mit der Main-Wefer Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	625	75	—	—	—	—	313,249	—	701	6	40,998	5
												207,0747

3. Neigungs- und

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Bezeichnung der Bahnstrecke.	Gesamtlänge der Bahnstrecke. Kilometer.	Horizontale Strecken.			Steigungen in der Länge der Strecken						
		Anzahl.	Ganze Länge.	In Prozenten der Gesamtlänge der Bahn.	Anzahl.	Ganze Länge.	bis 1/1200 incl.	von 1/1200 bis 1/900 incl.	von 1/900 bis 1/600 incl.	von 1/600 bis 1/300 incl.	von 1/300 bis 1/100 incl.
			Meter.	%.		Meter.					
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:											
a. Linksrheinische ältere Strecken . .	155,32	62	43,552	28	37	41,567	6,783	4,515	3,282	5,985	16,944
b. Strecke M. Gladbach-Odenkirchen- Jülich-Düren-Stolberg	74,09	27	16,712	22	41	45,741	—	377	1,845	13,045	30,474
c. Rechtsrheinische Strecken	420,07	143	92,053	22	166	166,648	6,511	2,260	8,323	26,734	97,305
d. Strecke Hagen-Oberhausen	2,33	2	808	35	2	1,520	—	—	—	—	1,520
e. Strecke Schwerte-Warburg und Fröndenberg-Menden	142,70	28	23,974	17	50	75,042	6,930	2,449	6,843	14,063	35,103
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Strecke Hagen-Herbede-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:											
Mit der Berg-Märk. Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	12,36	9	4,635	37	5	3,054	—	—	—	—	3,054
a. Strecke Hagen-Herbede-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	99,94	35	16,018	16	54	62,680	—	882	3,220	22,817	25,498
b. Strecke Hengstey-Siegen	5,57	2	977	17	1	4,595	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Ferlohn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:											
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersb.- Verstärkung und Hümme-Carlshafen	129,39	81	28,555	22	68	53,615	1,971	2,003	1,380	7,085	41,176
b. mit der Main-Wefer Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen	13,87	6	2,905	21	9	4,458	—	—	486	—	3,972
Summa	1,055,64	395	230,189	22	433	458,920	22,195	12,486	25,379	89,729	255,046

Oberbau.

112.	113.	114.	115.	116.	117.	118.	119.	120.	121.	122.	123.	124.	125.	126.	127.	128.	129.	130.	131.	132.	133.	134.	
und Weichenschwellen												Bettung.		Ausweichungen.									
nicht imprägnirt						der Stoßschwellen			der Mittelschwellen			Bettung.		Weichen.									
buchene		Kieferne		im Ganzen.	Länge.	Breite.	Höhe.	Länge.	Breite.	Höhe.	Englische				Verz. stücke								
durchschn. Alter der ausgewech. selten Schwellen.	Stück.	durchschn. Alter der ausgewech. selten Schwellen.	Stück.								Anzahl Jahre.	Anzahl Jahre.	Anzahl Jahre.	Stück.	Meter.	Das Bettungs-Material besteht aus	Stärke der Bettung unter den Schwellen.	Bungen-Weichen.	ganze.	halbe.	Eigennante Schleppe-Weichen.	Zusammen.	aus Bußeisen incl. Hartguß.
9	—	—	—	—	386,557	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries	0,156 - 0,235	613	34	28	—	675	115	653	162	930	
—	—	—	—	—	120,474	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries	0,056 - 0,314	191	6	15	—	212	87	114	100	301	
7	—	—	—	7,888	1,147,133	2,50	0,26 - 0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries, Steinmaterial u. Schladen.	0,25 - 0,314	2110*	93	112	5	2320	516*	1769	1139	3424	
—	—	—	—	—	4,960	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries und Steine	0,314	14	—	—	—	14	—	14	—	14	
—	—	—	—	—	247,243	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26 - 0,31	0,16	Ries, Steinmaterial u. Schladen.	0,235 - 0,314	268	9	18	—	295	170	270	35	475	
7	—	—	—	—	23,709	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries und Stein-schlag	0,314	79	2	4	—	85	12	109	14	135	
7	—	—	—	—	23,709	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries und Stein-schlag	0,314	79	2	3	—	84	12	109	14	135	
8	—	—	—	—	210,625	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries, Steine und Schladen	0,235	263	4	9	—	276	44	170	163	377	
8	—	—	—	—	8,215	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries, Steine und Schladen	0,235	19	—	—	—	19	21	4	—	25	
12	2,000	8	—	—	235,316	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries und Stein-schlag	0,400	201	—	1	—	202	86	119	—	205	
—	—	—	—	—	27,643	2,50	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	Ries und Stein-schlag	0,314	83	4	—	—	87	23	77	—	100	
7-12	2,000	8	7,888	—	2,435,583	2,50	0,26 - 0,31	0,16	2,50	0,26 - 0,31	0,16			3920	154	190	5	4269	1086	3408	1627	6121	

3. Neigungs- und

Bezeichnung der Bahnstrecke.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.
	Gefälle in derselben Richtung.		Ganze Länge der geneigten Strecken.		Höhen- Unterschied der Endpunkte der Bahn.	Anzahl der Neigungswechsel.		Länge	
	Summa	Das mittlere Gefälle berechnet sich zu: (Ver- hältnis von Col. 28 zu Col. 19)	Zusammen.	In Prozen- ten der Gesam- tlänge der Bahn.		im Ganzen.	pro Kilo- meter Bahn.	der geraden Bahnstrecken überhaupt.	in Prozen- ten der Gesam- tlänge der Bahn.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:									
a. Linksrheinische ältere Strecken . .	280,116	1 : 251	111,774	72	224,96	147	1,06	116,926	75
b. Strecke M. Gladbach-Odentkirchen- Rülich-Düren-Stolberg	53,03	1 : 216	57,388	78	122,32	75	0,99	53,579	72
c. Rechtsrheinische Strecken	911,8	1 : 178	328,019	78	222,28	443	1,05	260,982	62
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	—	1,520	65	13,03	3	1,28	1,834	79
e. Strecke Schwerte-Warburg und Fröndenberg-Menden	269,38	1 : 162	118,723	83	280,17	95	1,50	94,907	66
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:									
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:									
Mit der Berg-Märk. Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	20,53	1 : 228	7,730	63	13,32	21	0,60	4,133	33
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	182,00	1 : 117	83,925	84	139,39	106	1	52,588	53
b. Strecke Hengstey-Siegen	—	—	4,595	83	114,88	3	0,53	2,179	39
c. Zweigbahn Letmathe-Fierlohn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:									
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersth.- Gerstungen und Hümme-Carlshafen	297,00	1 : 159	100,839	78	99,69	216	1,68	71,372	55
b. mit der Main-Weber Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	45,81	1 : 142	10,964	79	15,53	24	1,73	7,291	53
Summa .	2,060,69	1 : 178	825,477	78	1,245,87	1,133	0,93	665,791	63

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Name der Eisenbahn.	Anzahl der Stationen.			Anzahl der Tele- graphen- Sta- tionen mit Sprech- Appa- raten.	Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen									
	Bahn- höfe.	Halte- stellen.	zu- sam- men.		Gebäude									
					gesonderte Ge- bäude für die Di- rectoren, Bureau- Beamtenuwoh- nungen, Post etc.		Empfangs- gebäude		Bedeckte Personenhallen		Wagenschuppen			
					An- zahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.	An- zahl.	Länge der in den Wagenschuppen befindl. Geleise.
					Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn: a. Linksrheinische ältere Strecken . .	28	5	33	5	34	31	4,077	28	9,970	2	717	8	2,766	484
b. Strecke M. Gladbach-Odentkirchen- Nülich-Düren-Stolberg	8	6	14	—	14	3	391	13,5*	8,548*	—	—	0,5**	723	134
c. Rechtsrheinische Strecken	63	9	72	162	85	122	19,098	68	22,733	17	5,332	5	3,629	760
d. Strecke Hagen-Oberhagen	1	—	1	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Fröndenberg-Menden	17	2	19	1	21	17	2,921	18,5†	6,892†	1	436	1	122	24
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:														
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe														
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn: Mit der Berg-Märk. Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	4	—	4	11	5	18	2,527	2	955	1	2,473	—	—	—
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	14	1	15	2	15	11	1,910	14	3,372	3	396	2	853	143
b. Strecke Hengstey-Siegen	1	—	1	—	1	—	—	1	592	1	146	1	139	23
c. Zweigbahn Letmathe-Ferlohn . . .														
3. Hessische Nordbahn: a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersh.- Gerstungen und Hümme-Carlshafen	16	—	16	4	8	2	321	15	2,624	—	—	3	543	76
b. mit der Main-Weber Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .††	1,5	—	1,5	0,5	1,5	0,5	16	1,5	4,991	1	2,315	0,5	847,5	196,5
Summa .	153,5	23	176,5	190,5	185,5	204,5	31,261	161,5	60,677	26	11,815	21	9,622,5	1,840,5

Krümmungs-Verhältnisse.

37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.
Länge der Strecken in Curven										Bemerkungen.
Gesammt- länge.	In Prozen- ten der Ge- sammt- länge der Bahn.	bis incl. 4000 Meter Radius.	von 4000 bis incl. 3000 Meter Radius.	von 3000 bis incl. 2000 Meter Radius.	von 2000 bis incl. 1500 Meter Radius.	von 1500 bis incl. 1000 Meter Radius.	von 1000 bis incl. 500 Meter Radius.	von weniger als 500 Meter Radius.	Der Kleinste Radius der Curven beträgt	
Meter.	%.				Meter.				Meter.	
38,390	25	1,359	1,762	2,529	12,677	9,495	8,901	1,667	264	
20,515	28	—	1,175	2,105	4,779	4,715	5,598	2,143	301	
159,106	38	1,333	3,467	7,780	25,192	47,678	59,112	14,544	141	
494	21	—	—	—	—	—	—	494	226	
47,790	34	—	2,358	2,684	3,768	8,266	19,334	11,380	339	
8,232	67	—	—	—	782	3,469	3,981	—	697	
47,355	47	1,052	1,201	111	2,280	2,910	24,830	14,971	314	
3,393	61	—	—	110	661	144	2,336	142	376	
58,022	45	—	—	—	—	11,752	32,711	13,559	201	
6,578	47	—	—	—	58	2,697	3,823	—	719	
389,875	37	3,744	9,963	15,319	50,197	91,126	160,626	58,900	141	

auf denselben befindlichen Hochbauten.

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.
Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen																	
Gebäude																	
Güterschuppen			Locomotivschuppen			Wasserstationen					Coaks- resp. Koh- lenschuppen		Materialien-De- potis, Magazin- Gebäude		Retiraden		
An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.	Länge der Lade- persons an den Geleisen.	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.	Anzahl der Loco- motiven, welche in den Schuppen Platz finden.	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.	Cubischer Inhalt der Wasser-Re- servoirs.	durch Menschen- kraft betriebs.	durch Dampf oder Wind etc. betriebs.	Wasserkräne (Zahl d. Ausgänge).	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.
Stück.	□ Meter.	Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	Stück.	□ Meter.	Cubikmet.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.
36	16,852	1,417	17	8,862	71	17	462	458	10	7	27	13	1,446	24	2,221	43	970
14	4,206	269	6	2,630	24	5	481	592	—	5	16	1	11	9	171	14	631
88	37,081	4,422	42	35,793	309	46	2,596	2,327	10	37	110	30	2,239	29	2,659	113	3,020
1	318	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10
18	4,794	246	6	5,738	53	10	647	1,126	1	9	31	3	396	8	377	23	777
6	2,542	186	4	2,981	29	4	378	2	—	4	6	2	269	2	486	6	147
19	4,052	261	6	2,992	28	8	607	274	2	6	12	4	393	3	314	21	484
1	724	44	1	139	2	1	—	26	1	—	1	—	—	—	—	3	58
19	1,656	244	4	3,038	28	9	653	302	4	4	16	4	400	13	486	15	256
2	1,184,5	75	1,5	962,5	10	1,5	229,5	694	—	1,5	3,5	1	285	1	360	8	156,5
204	73,409,5	7,177	87,5	63,135,5	554	101,5	6,053,5	5,801	28	73,5	222,5	58	5,439	89	7,074	247	6,509,5

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf denselben befindlichen Hochbauten.

	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.		
	Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen															
Name der Eisenbahn.	Gebäude								Schiebebühnen, Drehscheiben, Weichen und							
	Stallgebäude		Anzahl der Brunnen (Wirtschaftsbrunnen.)	Anzahl der Eissteller.	Weichensteller- u. Portierhäuser		Anzahl der Schwellen- Kränklungs-Anlagen.	Anzahl der Löschgruben.	Anzahl der Rampen.	Schiebebühnen		Drehscheiben				
	An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.			An- zahl.	Größe der bebau- ten Grundfläche zusammen.				verfentt. im Niveau der Geseite.	Länge im Ganzen im Niveau der Geseite.	unter 4,75 M. zwischen 4,75 bis 8 M. über 8 M.	Durchmesser			
	Stück.	Met.	Stück.	Stück.	Stück.	Met.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Meter.	Stück.				
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:																
a. Linksrheinische ältere Strecken	15	234	41	3	127	1,227	1	76	28	5	—	200	45	38	10	15
b. Strecke M. Gladbach-Odentkirchen- Jülich-Düren-Stolberg	6	171	14	—	6	32	—	19	6	—	—	—	—	4	1	5
c. Rechtsrheinische Strecken	69	4,536	96	9	348	2,519	—	120	44	8	3	231	45	—	33	45
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	—	—	—	2	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Fröndenberg-Menden	22	730	19	3	29	253	—	55	11	—	—	—	—	3	—	6
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	4	327	8	1	31	194	—	30	3	—	1	—	17	—	—	3
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:																
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemein- schaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstey, ein- schließlich der genannten Bahnhöfe	6	418	28	3	47	449	—	28	4	—	1	—	13	2	—	3
b. Strecke Hengstey-Siegen	2	39	2	—	2	38	—	2	1	—	—	—	—	1	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Nierlohn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:																
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersb.- Gerstungen und Hümme-Carlshafen	8	259	8	—	33	243	—	16	8	—	2	—	45	7	—	1
b. mit der Main-Wefer Bahn gemein- schaftl. Strecke Cassel-Guntershausen . .	—	—	2	0,5	4,5	42	—	7,5	1,5	2,5	—	318	—	1,5	3,5	2,5
Summa .	132	6,714	218	19,5	629,5	5,013	1	353,5	106,5	15,5	7	749	165	56,5	47,5	80,5

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf denselben befindlichen Hochbauten.

48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.
Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen											Bemerkungen.
andere mechanische Einrichtungen.					Der Gesamt-Flächeninhalt der in Colonne 8, 10, 12, 14, 17, 20, 23, 29, 31, 33, 35, 39 und 53 bezeichn. baul. Anlagen						
Weichen	Anzahl der Brücken- waagen.	Anzahl der Lokomotiven.	Anzahl der Gas- anstalten.	Werktattsgebäude		beträgt	vertheilt sich auf:				
cfr. Colonne 130 der Tabelle I. 2.				Anzahl	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.		Allgemeine Ver- waltung.	Bahn- Ver- waltung.	Transport-Verwaltung.		
									für den Personen- Verkehr.	für den Güter- Verkehr.	
Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.	
675	10	10	—	13	6,918	56,722	5,144	2,184	23,069	26,355	* ad Col. 9 u. 10. Hierin ist die Hälfte der Quadratfläche des mit der Rheinischen Eisen- bahn auf dem Bahnhöfe Düren gemeinschaft- lichen Empfangsgebäudes enthalten.
212	2	4	—	2	512	18,507	1580	814	10,168	5,945	
2,320	21	28	1	31	32,285	173,520	27,217	7,855	63,200	75,248	
14	—	—	—	—	—	344	—	16	10	318	
295	1	—	—	3	1,150	25,233	1,798	2,877	11,353	9,205	** ad Col. 13 u. 14. Hierin ist die Hälfte der Quadratfläche des mit der Rheinischen Eisen- bahn auf dem Bahnhöfe Düren gemeinschaft- lichen Wagenschuppens enthalten.
169	1	2	—	1	71	13,350	2,729	396	5,627	4,598	
276	5	8	—	2	1,149	17,389	3,504	621	6,570	6,694	
19	—	1	1	—	—	1,875	193	48	810	824	
202	3	2	—	3	622	11,101	1,445	440	4,715	4,501	† ad Col. 9 u. 10. Hierin ist ein Theil der Grundfläche des mit der Westfälischen Eisen- bahn auf dem Bahnhöfe Warburg gemein- schaftlichen Stationsgebäudes enthalten.
87	2	5	—	4,5	3,393,5	14,783	118	120	10,673	3,872	
4,269	45	55,5	2	59,5	46,100,5	332,824	43,698	15,371	136,195	137,560	

Anlage 3.

Kosten der Unterhaltung der Bauanlagen nebst Angabe der verwendeten Materialien.

1. Unterhaltungskosten des Unterbaues.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
N a m e der E i s e n b a h n.	Planum und Nebenanlagen.					Brücken, Durchlässe, Wege-Unterführungen, Bahn- Ueberbrückungen, Tunneln.							
	Bahnplanum nebst Seitengräben, Böschungen, Nebenwege, Entwässer.-Anlagen, Futtermauern, Revetements, Uferdeckwerke, Krähne.		Wege-Uebergänge im Bahn-Niveau nebst Zubehör.			Kleine Brücken bis incl. 10 M. l. B. jeder Deffnung.		Große Brücken über 10 M. l. B. jeder Deffnung.		Wege-Unterführungen.		Tunneln.	
	Unterhaltungskosten.	in Prozenten der Herstellungskosten Tab. I. 1.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten der Herstellungskosten Tab. I. 1.	Gesamtkosten Col. 2 und 5.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten d. Herstellungskosten Tab. I. 1.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten d. Herstellungskosten Tab. I. 1.	Wege-Unterführungen.	Bahn-Ueberbrückungen.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten der Herstellungskosten Tabelle I. 1.
	Thlr.	‰.	Thlr.	‰.	Thlr.	Thlr.	‰.	Thlr.	‰.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	‰.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	46,839	0,35	4,339	1,20	51,178	7,711	0,3	9,791	0,2	824	179	3,177	0,1
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Ferhohn)	4,119	0,3	42	0,07	4,161	1,046	0,3	1,518	0,2	37	—	47	0,02
Summa . .	50,958	—	4,381	—	55,339	8,757	—	11,309	—	861	179	3,224	—

1. Unterhaltungskosten des Unterbaues.

15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.
Einfriedigungen, Hecken, Barrieren etc.	Beseitigungen des Schnees, Schuhvorrichtungen u. Räummungskosten.	Werkstätten und Gerätschaften.	Bahnmeister- und Wärterhäuser.			S i g n a l e		Sonstige Ausgaben.	Unterhaltungskosten des Unterbaues		Bemerkungen.
Gesamte Unterhaltungskosten.	zusammen.	zusammen.	Wärterbuden.	Familienhäuser.	zusammen.	optische	electriche		im Ganzen.	pro Kilometer Bahn.	
						zusammen.	zusammen.		Thlr.	Thlr.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
40,210	15,582	24,027	6,222	5,571	11,793	7,462	28,355	22,920	223,209	236	Anmerkung zu Colonne 15. Die Einfriedigungen der Bahnhöfe kommen bei Tabelle II. 3. Colonne 3. zum Ansatz.
4,199	601	1,909	3,891	6,592	10,483	2,164	1,404	—	27,569	247	
44,409	16,183	25,936	10,113	12,163	22,276	9,626	29,759	22,920	250,778	—	

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

[illegible]

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

[illegible]

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

N a m e der E i s e n b a h n.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.
	Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.											
	Klein-Eisenzeug.											
	für breitbafige Schienen.			für eisernen Oberbau						auf Einzel-Unterlagen.		
	Kosten.			auf Langschwellen.			auf Querschwellen.			Kosten.		
	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngelais.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngelais.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngelais.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngelais.
	Centner.	Thlr.	Thlr.	Centner.	Thlr.	Thlr.	Centner.	Thlr.	Thlr.	Centner.	Thlr.	Thlr.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	19,014	117,258*	123,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letz- mathe-Islerlohn)	2,826	14,923*	133,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	21,840	132,181	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.															
47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.
Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.															
Klein-Eisenzeug			hölzerne Stoß-, Mittel- und Weichen-Schwellen												
für Oberbau auf Steinwürfeln.			imprägnirt.						nicht imprägnirt.						
Gewicht. Centner.	Kosten.		eichene. Stück.	buche. Stück.	Kieferne. Stück.	Anzahl. Stück.	zusammen.		eichene. Stück.	buche. Stück.	Kieferne. Stück.	Anzahl. Stück.	zusammen		zusammen. Cbm.
	zusammen. Thlr.	pro Kilometer Bahngelais. Thlr.					Kosten.						zusammen. Thlr.	pro Kilometer Bahngelais. Thlr.	
—	—	—	13,890	—	—	13,890	30,285*	32,0	124,418	—	612	125,030	289,260*	305,9	* *
—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,949	—	—	11,949	26,723*	239,2	* *
—	—	—	13,890	—	—	13,890	30,285	—	137,367	—	612	136,979	315,983	—	—

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

Name der Eisenbahn.	63.	64.	65.	66.	67.	68.	69.	70.	71.	72.	73.	74.	75.
	Bettungs-Material.			Gangen			Es wurden ferner verwendet zu den						
	Quantum		Kosten.				Herzstücke			englische Weichen			
	pro Kilometer Bahngeleis. Cbm.	zusammen. Thlr.		von Schmiedeeisen. Stück.	von Stahl. Stück.	zusammen. Stück.	von Gußeisen incl. Hartguß. Stück.	von Schmiedeeisen. Stück.	von Stahl. Stück.	zusammen. Stück.	ganze. Stück.	halbe. Stück.	zusammen. Stück.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	—	208,352*	220,3	—	—	342	52	53	34	139	1	—	1
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letz- mathe-Iferlohn)	—	14,875*	133,20	—	—	2	1	—	—	1	—	—	1
Summa . .	—	223,227	—	—	—	344	53	53	34	140	1	—	2

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

76.	77.	78.	79.	80.	81.	82.	83.	84.	85.	86.	87.	88.
Ausweichen		Unterhaltungskosten des ganzen Oberbaues (excl. der Weichen, Col. 76.)										Bemerkungen.
Unterhaltungskosten.		für Material					Arbeitslohn		zusammen			
zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	aus Betriebsfonds.	aus Erneuerungsfonds.	zusammen.	Rückinnahme für alte Materialien.	bleibt reine Ausgabe		zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	im Ganzen.	pro Kilometer Bahngeleis.	
						zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
99,220*	104,9	325,610	1,233,496	1,559,106	459,608	1,099,498	1162,7	555,977	587,9	1,655,475	1750,5	
13,283*	118,9	29,798	131,609	161,407	79,110	82,297	736,8	44,368	397,2	126,665	1133,9	
112,503	—	355,408	1,365,105	1,720,513	538,718	1,181,795	—	600,345	—	1,782,140	—	

* Ad. Col. 4, 8, 36, 54, 60, 64 und 76. Hier sind die nebensächlichen Kosten mit enthalten.

** Ad. Col. 62. Das zur Unterhaltung erforderlich gewesene Riesquantum ist im Text J. Unterhaltung der Bahnanlagen enthalten; das übrige Bettungs-Material, als Steinschlag, Schladen etc. konnte nicht genau ermittelt werden.

3. Unterhaltungskosten der Bahnhöfe und Haltestellen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
N a m e der E i s e n b a h n.	Ein- frie- digungen, Anfahrten und Garten- Anlagen zusammen. Thlr.	G e b ä u d e						Nebengebäude aller Art, Materialien- Depots, Retiraden, Perronsrampen, Löschgruben, Entwässerungs- Anlagen, Kandelaber, Uhren, zusammen. Thlr.
		Gesonderte Gebäude für Directions- Büreau, Dienst- wohnungen 2c., zusammen. Thlr.	Empfangs- Gebäude zusammen. Thlr.	Bedeckte Personen- hallen. Thlr.	Wagen- schuppen. Thlr.	Güter- schuppen. Thlr.	Locomotiv- schuppen, Wasser- Stations- Gebäude und Kohlen- schuppen zusammen. Thlr.	
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	46,626	34,048	41,237	671	619	25,679	36,308	90,961
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Let- mathe-Ferlohn)	1,336	6,348	842	—	—	1,248	—	5,053
Summa . .	47,962	40,396	42,079	671	619	26,927	36,308	96,014

3. Unterhaltungskosten der Bahnhöfe und Haltestellen.

10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.
Mechanische Einrichtungen, Drehseiben, Weichen, (incl. der Tab. II 2, Col. 76 auf- geführten Kosten), Brückenwaagen, Lastkrane, Gasanstalten, zusammen. Thlr.	Wertstatts- Gebäude zusammen. Thlr.	Die Gesamt- Ausgabe für Unter- haltung der Bahnhöfe, Haltestellen beträgt Thlr.	G e s a m m t - K o s t e n vertheilt sich nach Benutzung der Räume (Col. 55—58, Tab. I. 3.)				Ausgabe für die ganze Bahn-Unter- haltung (Col. 24 Tab. II 1, Col. 86 Tab. II 2, Col. 12 Tab. II 3) beträgt		Bemerkungen.
			Allge- meine Ver- waltung. Thlr.	Bahn- Ver- waltung. Thlr.	für den Per- sonen- Verkehr. Thlr.	für den Güter- Verkehr. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	pro Kilo- meter Bahn- geleis. Thlr.	
178,786	15,622	470,557	61,173	14,117	192,928	202,339	2,349,241	2,474	
14,587	—	29,414	3,824	882	12,060	12,648	183,648	1,643	
193,373	15,622	499,971	64,997	14,999	204,988	214,987	2,532,889	2,395	

Verzeichniß der Anschluß-Anlagen an der

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge im Ganzen vom Abgangs- bis zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur- Weite. Meter.	3 a b 1 der	
	Anschluß-Inhaber resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhofs.	Loco- motiv- Bahn.	Pferde- Bahn.				Weichen.	Drehscheiben.
Meilenstation.											
1.	Becke Neulauerweg	Kohlengrube	—	Kohlscheidt.	ja.	—	771	1,060	1,435	3	—
2.	Becke Anna	do.	—	Herzogen- rath.	ja.	—	205	205	"	1	—
3.	Weber & Breuer, Karlsbütte	Dampfhamm. und Walzwerk.	schließt an den sub 2 genannten Anschluß an.		ja.	—	34	34	"	—	—
4.	Anonyme Gesellschaft Rüpper, Dunkel & Berres, Marienhütte,	Sand- und Steingrube.	Zw. Herzog- enrath u. Geilen- kirchen.	—	ja.	—	464	756	"	3	—
5.	Delporte zu Baal	Kohlen- und Fruchtlager.	—	Baal.	ja.	—	66	66	"	—	—
6.	H. Anderheiden zu Erftelenz .	Kohlen- und Holzlager.	—	Erftelenz.	ja.	—	199,22	199,22	"	—	—
7.	Actien-Gesellsch. zu M.-Glabbad	Spinnerei und Weberei.	—	M.-Glabbad	ja.	—	310	385	"	1	1
8.	Neußer Niederlage	Waarenlager.	—	Neuß.	ja.	—	271	490	"	4	—
9.	Sommer, Bloßer & Comp. zu Neuß resp. Neußer Bergbau- u. Hütten-Commandit-Gesellschaft	Hochöfen.	Zw. Neuß und Heerdt.	—	ja.	—	198	198	"	1	—
10.	Deutsche Continental-Gas-Gesell- schaft zu Dessau	Gasfabrik.	Zw. M.- Glabbad u. Rheydt-Ge- neifen.	—	ja.	—	307	307	"	2	—
11.	Dilthey & Comp.	Baumwoll- spinnerei.	Zw. Rheydt- Geneifen u. Mühlfort.	—	ja.	—	177	177	"	1	—
12.	Mühlen & Comp.	do.	—	Mühlfort.	ja.	—	80	80	"	1	1
13.	Neuhaus, Ludwig zu Wien .	Kiesgrube.	Zw. Glab- bad und Biersen.	—	ja.	—	603	954	"	3	—
14.	Schürmann & Winter zu Hom- berg	Kohlenlager.	—	Homberg.	ja.	—	181	181	"	—	1
15.	Boßig zu Düsseldorf. . . .	do.	an der Rhein-Werft-Bahn bei Düsseldorf.		ja.	—	67,6	67,6	"	1	—
16.	Becke Steingatt bei Kupferdreh	do.	do.		ja.	—	—	121,2	"	1	1
17.	Hüllstrung & Comp. zu Düssel- dorf	do.	do.		ja.	—	94,15	94,15	"	1	1
18.	Doß, Immerath daselbst. . .	Kohlenlager.	do.		ja.	—	99,10	99,10	"	1	—
19.	Sander zu Mülheim a. d. Ruhr	Holzlager.	do.		ja.	—	94,5	94,5	"	—	—
20.	Weyer & Comp. daselbst . .	Waggonfabrik.	Düsseldorf- Gerresheim 11,92-11,94.	do.	—	—	225	1,211	"	2	1
21.	Giesbert, Pönsgen & Comp. daselbst	Stahlwerk.	do. 11,87-11,89.	do.	ja.	—	170	410	"	1	1
22.	Gebrüder Pönsgen daselbst .	Walzwerk.	do. 11,90-11,94.	do.	ja.	—	300	614	"	2	3

Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Die Ladebühne, der Kavi- oder Lagerplatz		Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelft des Anschlusses sind Kohlen versandt. Str.	Bemerkungen.
liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schlepfbahn verbunden auf Meter.					
ja.	—	—	Der Gesellschaft für Kohlenbau im Burmrevier; auf 196,6 Meter liegt der Anschluß auf dem Bahnterrain.	Von d. Bahnverwaltung. Kohlen.	3,773,500	
—	durch eine Pferdeb. ca. 4,500.	—	Der Becke und liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do.	11,200	
ja.	—	—	Der Inhaber, 9,5 Met. Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Rohproducte und fertige Eisentheile.	—	
ja.	—	—	Die Inhaber, 630 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do.	—	
ja.	—	—	Die Inhaber, 32 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do.	—	
ja.	—	—	Des Lager-Besizers, 109,2 Meter Geleise nebst Weiche liegen auf dem Bahnterrain.	Frucht, Kohlen und Getreide.	—	
ja.	—	—	112 Meter Geleise nebst Weiche liegen auf dem Bahnterrain und gehören die Oberbau-Materialien der Bahnverwaltung, der Rest der Gesellschaft.	Kohlen und Holz.	—	
ja.	—	4,347	Anschluß gehört der Inhaberin. 156 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Rohproducte und fertige Waaren.	—	
ja.	—	—	32 Meter der Bahn, die übrigen den Inhaber.	do.	—	
—	—	—	36 Meter der Bahn, die übrigen der Gesellschaft.	Rohproducte und fertige Waaren.	—	
—	—	—	Den Inhabern und liegen 85 Meter Geleise nebst Weiche auf dem Bahnterrain.	do.	—	
—	—	—	Den Inhabern und liegen 73 Meter Geleise nebst Weiche auf dem Bahnterrain.	Rohproducte und fertige Waaren.	—	
—	—	—	Von der Bahn dem Inhaber abgepachtet.	do.	—	
ja.	—	—	Der Bahnverwaltung.	do.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber, der Anschluß liegt auf dem Bahnterrain.	Kohlen.	—	
ja.	—	—	Der Inhaberin, 74 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Kohlen.	—	
ja.	—	—	do.	do.	—	
ja.	—	—	Der ganze Anschluß liegt auf dem Bahnterrain.	do.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers, Der ganze Anschluß liegt auf dem Bahnterrain.	Kohlen und Sand.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber, 91,94 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do.	—	
ja.	—	—	do. 92 Met. Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Hölzer.	—	
ja.	—	—	do. 185 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do.	—	
ja.	—	—	do. 90 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Rohmaterialien und Eisenbahnwagen.	—	ad 20. Es liegen hiervon 1,119 Meter Geleise auf dem Werke und werden mit 1 Weiche, 1 Drehscheibe und 1 Schiebebühne von den Inhabern unterhalten, der Rest von der Bahnverwaltung.
ja.	—	—	do. 90 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Von der Verwaltung der Berg.-Märk. und Cöln-Mindener Bahn. Rohmaterialien und fertige Fabrikate.	—	ad 21. Die Unterhaltung wird gemeinsch. von den beiden Bahnverwaltungen bewirkt.
ja.	—	—	do. 90 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Von d. Bahnverwaltung. Rohmaterialien und fertige Fabrikate.	—	ad 22. 524 Meter Geleise, 1 Weiche und 3 Drehscheiben liegen am Etablissement.

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge im Ganzen vom Abgangs- bis zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur- Weite. Meter.	Zahl der	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhofe.	Loco- motiv- Bahn.	Pferde- Bahn.				Weichen.	Dreh- schei- ben.
23.	Bergischer Gruben- und Hütten- Verein zu Hochbahl . . .	Hochöfen.	Düsseldorf- Gerresheim 11,90-11,94.	Hochbahl. 13,25-13,27.	ja.	—	324	1,450	1,135	2	11
24.	Actien-Gesellschaft für Marmor- Industrie zu Hochbahl . .	Kalksteinbruch.	—	Hochbahl 13,23-13,27.	ja.	—	629	743	"	2	—
25.	Hager & Hantgens zu Mülheim a. Rh.	Holzlager.	—	Mülheim a. Rh. 3,78.	ja.	—	159	159	"	1	—
26.	Glabbacher Hütten-Gesellschaft (Vergelius)	Zinkhütte.	BGlabbach- Bensberg. Bau-St. 48.	—	ja.	—	533	1,019	"	3	—
27.	van der Hyphen & Charlier .	Waggonfabrik.	—	Deuß Bau- Station. 364-375.	ja.	—	581	581	"	1	—
28.	Blumhardt zu Böhwinkel . .	Sandgrube u. Ziegelofen.	Haan-Böh- winkel 14,10-14,11	—	ja.	—	188	299	"	2	—
29.	Rafflenbeul & Comp. . . .	Ziegelöfen.	do. 14,14-14,12	—	ja.	—	153	153	"	1	—
30.	Mayberg zu Langenberg . .	Kalköfen.	—	Böhwinkel.	ja.	—	221	221	"	2	—
31.	Best zu Elberfeld	Materialien- lager.	—	Steinbeck. 15,18.	ja.	—	117	117	"	1	—
32.	Schlieper & Baum daselbst .	Kattunfabrik u. Druckerei.	—	Elberfeld 15,18-15,19.	ja.	—	43	43	"	—	—
33.	Best daselbst	Kohlenlager.	Elberfeld- Barmen 15,62-15,65	—	ja.	—	290	290	"	1	—
34.	Matthey & Lothes zu Barmen.	Baumateria- lienlager.	—	Barmen. 15,66-15,69.	ja.	—	249	249	"	1	—
35.	Gasbeleuchtungs-Gesellschaft zu Barmen	Gasfabrik.	—	do. 15,85-15,86.	ja.	—	79	79	"	1	—
36.	Wesensfeld daselbst	Chem. Fabrik.	—	Rittershausen. 16,12-16,15.	ja.	—	237	290	"	1	1
37.	Gasbeleuchtungs-Gesellschaft zu Rittershausen	Gasfabrik.	—	Rittershausen.	ja.	—	178	178	"	1	—
38.	C. Erlinghagen zu Remscheid.	Baumateria- lienlager.	—	Remscheid. 2,32.	ja.	—	79	79	"	—	—
39.	Siepmann zu Schwelm . . .	do.	—	Schwelm. 16,83-16,86.	ja.	—	242	242	"	1	—
40.	Beche Trappe zu Haspe . . .	Kohlengrube.	—	Haspe. 18,11-18,13.	ja.	—	245	264	"	4	—
41.	Falkenroth, Kocher & Comp. das.	Walzwerk.	—	do. 18,13-18,15.	ja.	—	370	602	"	4	—
42.	Hütte Marlana, Lange & Comp.	Eisenhütte.	—	do. 18,15-18,17.	ja.	—	125	220	"	—	1
43.	Röppern	Puddelstahl- und Walzwerk.	—	do. 18,96.	ja.	—	80	80	"	1	—
44.	Asbeck, Osthaus & Comp. zu Fagen	Walzwerk.	—	do. 18,90.	ja.	—	129	129	"	1	—
45.	Funk & Elbers daselbst . .	do.	—	do. 18,90.	ja.	—	225	1,450	"	13	—

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz		Anlage-Kapital.	Angabe über das Eigentum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mitteltst des Anschlusses sind Kohlen versandt.	Bemerkungen.
liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schleppebahn verbunden auf Meter.	Thlr.				
ja.	—	—	Der Inhaber. 315 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Bond. Bahnverwaltung. Eisenstein, Kohlen und Eisen.	—	ad 23. 935 Meter Geleise und 10 Dreh-scheiben werden von dem Inhaber unterhalten.
—	durch eine ca. 1,130 Meter lange Hundebahn.	—	Der Gesellschaft. 475 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kalkstein.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 131 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Holztransport.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 100 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen, Erz etc.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. das Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Rohmaterialien und Fabrikate.	—	
—	Die Sandgrube ist mit der Ladebühne durch eine Schleppebahn von 400 Meter verbunden.	—	Des Inhabers. 769 □ Meter des Terrains der Anlage gehören der Bahn.	do. Sand, Ziegelsteine. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 1,560 □ Meter des Terrains der Anlage gehören der Bahn.	do. Ziegelsteine und Kohlen.	—	
ja.	—	—	do. das Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kalk.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers. Das Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. das Anschluß-Geleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	ad 32. Der Anschluß hat eine Schiebebühne.
ja.	—	—	Der Inhaber. das Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber. das Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Baumaterialien.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. do. 41 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Rohmaterialien und Fabrikate.	—	ad 36. Der Anschluß wurde durch Umbau des Bahnhofes Rittershausen gegen früher verändert.
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 79 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. do.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers. 58,5 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Baumaterialien.	—	
ja.	—	—	do. 208 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Baumaterialien.	—	
ja.	Hundebahn circa 3,700.	—	Der Inhaberin. 7092 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Kohlen.	72,100	
ja.	—	—	Den Inhabern. 603 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Rohmaterialien und fertige Waaren.	—	
ja.	—	—	do. 890 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Rohmaterialien und fertige Waaren.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers.	do. do.	—	
ja.	—	—	Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.	do. do. do.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber.	do. do. do.	—	ad 45. Außerdem gemeinsch. mit der Berg.-Märk. Bahn 63 Meter Geleise u. 2 Weichen. Die Inhaber unterhalten 1,382 Meter Geleise u. 11 Weichen; die Bahn für Rechnung der Inhaber 77 Meter Geleise und 2 Weichen.

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur- weite. Meter.	Zahl der	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn. Weitenstation.	am Bahnhofe. Bahnhof.	Loco- motiv- Bahn.	Pferde- Bahn.			Wei- chen.	Dreh- schei- ben.
46.	Westfalia, Waggon-Fabrik auf Actien, verm. v. Kisting & Sohn dieselbst.	Wagenfabrik.	—	Personen- Bahnhof Hagen 18. 97.	ja.	—	540	674	1,135	3
47.	Harkort, B., zu Schede . . .	Eisenfabrik u. Walzwerk.	—	Weiter. 1,08.	ja.	—	130	130	"	1
48.	Schönbaler Kiesbahn . . .	Kiesgrube.	—	do. 1,08.	ja.	—	1,150	1,318	"	4
49.	Kling zu Wetter . . .	Steinbruch.	—	do. 1,09.	ja.	—	109	109	"	1
50.	Harkort, B. dieselbst . . .	do.	—	do. 1,11.	ja.	—	109	109	"	1
51.	Becke Bergmann . . .	Kohlengrube.	Zw. Wetter u. Witten. 1,76.	—	ja.	—	35	35	"	1
52.	A. Lohmann . . .	Steinbruch.	do. 1,76.	—	ja.	—	39	39	"	—
53.	Becke Frischhaus . . .	Kohlengrube.	do. 1,80.	—	ja.	—	147	147	"	1
54.	" Franciscka Tiefbau . .	do.	—	Witten. 2,01.	ja.	—	542	1,006	"	6
55.	" Nachtigall . . .	do.	—	do. 2,06.	ja.	als Pfer- debahn benutzt.	197	314	"	—
56.	Widing & Schlenthoff . .	Kalkbrennerei.	—	do. 2,06.	ja.	—	85	85	"	1
57.	Becke Loufenglück . . .	Kohlengrube.	—	do. 2,06.	ja.	—	213	213	"	1
58.	Carl Berger & Comp. . .	Eisenfabrik u. Coalsbrenn.	—	do. 2,05.	ja.	—	209	209	"	—
59.	Steinhauser Hütte . . .	Walzwerk.	—	do. 2,06.	—	—	90	350	"	2
60.	Becke Helene . . .	Kohlengrube.	—	do. 2,09.	ja.	—	267	267	"	2
61.	" Waldfisch . . .	do.	Zw. Witten u. Annen. 2,31.	—	ja.	—	1,400	1,694	"	4
62.	König & Kennert . . .	Eisenfabrik.	—	Annen 2,64.	ja.	—	184	246	"	1
63.	Becke Ringeltaube . . .	Kohlengrube.	—	do. 2,58.	ja.	—	228	374	"	4
64.	Utermann & Comp. zu Annen	Glasfabrik.	—	do. 2,57.	ja.	—	113	113	"	1
65.	Buchholz, Schott & Heidfeld zu Annen . . .	do.	—	do. 2,59.	ja.	—	154	154	"	1
66.	Becke Hamburg . . .	Kohlengrube.	—	do. 2,61.	ja.	—	470	1,868	"	14
67.	" Johannes Erbstollen . .	do.	Zw. Annen und Barop. 3,00.	—	ja.	—	397	1,111	"	8
68.	" ver. Wiendahlbank . .	do.	do. 3,00.	—	ja.	—	260	365	"	3
69.	" Glückauf Tiefbau . . .	do.	—	Barop 3,30.	ja.	—	651	1,081	"	3
70.	Dieselbe . . .	do.	—	do. 3,30.	ja.	—	129	129	"	1
71.	Stuß & Hert zu Dortmund .	Coalsbrenn.	—	do. 3,30.	ja.	—	345	588	"	3
72.	Hammacher, W., zu Dortmund	Walzwerk.	—	do. 3,33.	ja.	—	400	527	"	3
73.	Becke Louise Tiefbau . . .	Kohlengrube.	—	do. 3,37.	ja.	—	71	265	"	1
74.	Plange & Cie. zu Soest . .	Coalsbrenn.	—	do. 3,37.	ja.	—	931	1,660	"	6
75.	Becke Wittwe . . .	Kohlengrube.	—	do. 3,42.	ja.	—				

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz	Anlage- Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigentum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweig- bahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelst des An- schlusses sind Kohlen versandt. Str.	Bemerkungen.
liegt am Eta- blisse- ment.	ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.				
ja.	—	Der Inhaber.	Von d. Bahnverwaltung. Wagen und Kohlen.	—	ad 46. Es werden unterhalten 624 Met. Gel. u. 2 Weichen von der Bahnverwaltung à Conto der In- haber, 50 Meter Geleise von den Inhabern selbst.
ja.	—	Des Inhabers.	do.	—	ad 47. Den Anschluß unterhält der Inhaber.
—	—	Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.	Eisenfabrikate u. Kohlen. do. Kies.	—	ad 47 und 48. Außerdem ge- meinschaftlich 959 Meter Geleise. ad 48. Von den 1318 Meter Geleise liegen 497 Met. u. 2 Weichen in dem gemeinsch. Anschlußgeleise.
ja.	—	Des Inhabers.	do.	—	
ja.	—	do.	Steine. do.	—	
—	ca. 490.	do.	do. Kohlen.	3,700	ad 51 u. 52. Außerdem gemeinsch. 67 Meter Geleise und 1 Weiche. Der Betrieb ist seit dem 1. Februar 1873 auf der Becke Bergmann (51) eingestellt.
—	ca. 150.	do.	do.	—	
ja.	—	do.	Steine. do.	731,700	
ja.	—	do.	do. Kohlen.	1,652,800	ad 54. 411 Meter Geleise und 3 Weichen unterhalten Anschluß-In- haber. 595 Meter Geleise und 3 Weichen werden von der Bahn à Conto des Inhabers unterhalten.
—	Das Etablissement liegt jenseits der Ruhr und wird der Transport durch Pferdebahn bef.	do.	do. do.	828,500	ad 55 u. 56. Außerdem gemeinsch. 104 Meter Geleise und 1 Weiche.
ja.	—	Den Inhabern.	do.	—	
ja.	—	do.	Kalk, Kohlen u. Steine. do.	1,193,100	ad 57 u. 58. Außerdem gemeinsch. 151 Meter Geleise und 1 Weiche.
ja.	—	do.	Kohlen. do.	—	
ja.	—	Der Hütte.	Eisenfabrikate u. Kohlen. do.	—	ad 59. Die Bahnverwaltung unterhält 105 Meter, der Anschluß- inhaber aber 245 Meter Geleise.
—	d. eine Pferdebahn ca. 1,148.	Der Inhaberin.	do. Kohlen.	88,300	
ja.	—	do.	do.	1,030,700	ad 61. Die Verlängerung des Anschlusses gegen das Vorjahr fand am 1. December 1873 statt.
—	—	Den Inhabern.	do.	—	
—	d. eine Pferdebahn ca. 828.	do.	Eisenfabrikate u. Kohlen. do.	1,953,300	ad 62. Seit dem 1. October 1873 sind gegen das Vorjahr 62 Geleise und 1 Drehscheibe hinzugekommen.
ja.	—	do.	do.	—	
ja.	—	do.	Glas und Kohlen. do.	—	
ja.	—	do.	do.	—	
—	—	do.	do. Kohlen.	3,949,000	
ja.	Joh. Erbstollen ca. 1,500.	do.	do.	713,000	
ja.	—	do.	do.	1,833,100	
ja.	—	do.	do.	4,877,200	ad 70 und 72. Außerdem gemein- schaftlich 1 Weiche.
ja.	—	do.	do.	333,400	
ja.	—	Des Inhabers.	do.	—	
ja.	—	do.	Eisen und Kohlen. do.	3,025,900	
ja.	—	do.	Kohlen. do.	257,000	ad 74. 194 Met. Gel. auf eig. Rechnung. 71 Met. Gel. werden von der Bahn à Conto des Eigentümers unterhalten.
ja.	—	do.	do.	1,519,200	ad 75. 108 Met. Gel. u. 2 Weich. werden von der Bahnverw., 952 Met. u. 4 Weich. werd. v. d. Bahn à Conto d. Becke unterh.

Reihe Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge im Ganzen vom Abgangspunkt bis zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Gleise der Bahn. Meter.	Spurweite. Meter.	Zahl der	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhofe. Meilenstation.	Locomotiv-Bahn.	Pferdebahn.				Weichen.	Dreh-scheiben.
76.	Beche Henriette	Kohlengrube.	—	Barop. 3,38.	ja.	—	271	499	1,435	2	—
77.	Müller & Comp.	Coaksbrenn.	—	do. 3,42.	ja.	—	137	137	"	1	—
78.	Schulz zu Dortmund	Dampfschneidemühle.	—	Dortmundersfeld. 3,77.	ja.	—	89	89	"	1	—
79.	Wagner & Comp.	Werkzeug-Maschinenfabrik.	—	do. 3,78.	ja.	—	116	116	"	1	—
80.	Ruß & Comp.	Walzwerk.	—	do. 3,82.	ja.	—	312	431	"	1	1
81.	Beche Tremonia	Kohlengrube.	—	do. 3,82.	ja.	—	358	529	"	3	—
82.	E. von Born	Hochofenarl.	—	do. 3,82.	ja.	—	377	981	"	9	4
83.	Gesellschaft Union	Walzwerk.	—	do. 3,98.	ja.	—	290	484	"	3	—
84.	Beche Friedrich Wilhelm . .	Kohlengrube.	Zw. Dortm. u. Hörde 22,70.	—	ja.	—	320	1,019	"	7	—
85.	Hoerder Bergwerks- u. Hütten-Verein	6 Hochöfen.	—	Hörde 23,07.	ja.	—	828	2,395	"	3	4
86.	Beche Trone	Kohlengrube.	—	do. 23,10.	ja.	—	294	294	"	2	—
87.	Emmel zu Hörde	Coaksbrenner.	—	do. 23,60.	ja.	—	133	133	"	1	—
88.	Beche Bidefeld	Kohlengrube.	Zw. Hörde u. Aplerbeck 23,25.	—	ja.	—	207	369	"	2	—
89.	" Neu-Bidefeld	do.	—	Aplerbeck 23,56.	ja.	—	294	520	"	3	—
90.	" Schürbank u. Charlottenburg	do.	—	do. 23,57.	ja.	—	471	1,894	"	4	—
91.	Aplerbecker Hütte	Walzwerk und 3 Hochöfen.	—	do. 23,61.	ja.	—	414	1,304	"	5	4
92.	Beche Margaretha	Kohlengrube.	Zw. Aplerb. u. Holzwickede 24,01.	—	ja.	—	413	805	"	5	—
93.	Bergwerks-Actien-Gesellschaft Caroline (südlich)	do.	—	Holzwickede 24,32.	ja.	—	365	365	"	1	4
94.	Desgleichen (nördlich) . . .	do.	—	do. 24,27.	ja.	—	150	516	"	2	—
95.	Beche Freiberg	do.	—	do. 24,27.	ja.	—	866	1,096	"	2	—
96.	Massener Gesellschaft für Kohlbergbau	do.	Zw. Holzwickede und Unna 24,81.	—	ja.	—	454	3,309	"	8	—
97.	Erbsälzer Collegium in Berl .	Lagerplatz.	—	Berl 27,27.	ja.	—	70	70	"	—	—
98.	Rissing & Schmöle zu Herlohn .	Walzwerk.	—	Schwerte 20,72.	ja.	—	371	654	"	2	—
99.	Liebrecht & Comp. zu Wicke .	do.	—	Wicke. 622,8.	ja.	—	471	668	"	2	1
100.	Guestener Gewerkschaft . . .	do.	Zw. Reheim u. Guesten 294.	—	ja.	—	653	762	"	2	—
101.	M. Busch zu Eversberg . . .	Eisenwerk.	—	Eversberg. 129,8 Baust.	—	—	163	163	"	1	—

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz		Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigentum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelst des Anschlusses sind Kohlen versandt. Str.	Bemerkungen.
liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schleppebahn verbunden auf Meter.					
—	d. eine Transportb. ca. 753.	—	Des Inhabers.	Bond. Bahnverwaltung.	1,359,000	
ja.	—	—	Den Inhabern.	Kohlen.	336,400	ad 77. 131 Met. Gel. u. 1 Weiche werden à Conto Müller & Cie. von der Bahn unterhalten, 6 Met. Gel. u. 1 Centesimalwaage unterhalten dieselben auf eigene Rechnung.
ja.	—	—	Des Inhabers.	do.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do.	—	ad 79. 53 Met. Gleise und 1 Weiche werden auf Kosten des Betriebes von der Bahnverwaltung, 63 Met. Gleise und 1 Weiche von dem Inhaber selbst unterhalten.
ja.	—	—	do.	Eisenfabrikate u. Kohlen.	—	ad 80. 81 u. 82. Außerdem gemeinschaftlich 172 Met. Gel. u. 1 Weiche, ad 80. 265 Met. Gleise und 1 Drehscheibe unterhält Ruß u. Cie. selbst, 176 Met. Gel. werden à Conto Ruß u. Cie. von der Bahn unterhalten.
ja.	—	—	do.	do.	1,492,500	ad 81 u. 82. Außerdem gemeinschaftlich 301 Meter Gleise.
ja.	—	—	Des Inhabers.	Kohlen.	—	ad 82. 570 Meter Gleise und 3 Weichen, 4 Drehscheiben und 2 Centesimalwaagen werden von von Born selbst, 264 Met. Gel. werden à Conto von Born von der Bahnverwaltung unterhalten.
ja.	—	—	Der Inhaberin.	do.	—	ad 83. 478 Met. Gleise und 3 Weichen werden à Conto Union unterhalten. 6 Met. Gleise und 1 Schiebebühne unterhält die Anschluß-Inhaberin.
ja.	—	—	do.	Kohlen.	1,162,050	
ja.	—	—	do.	do.	—	ad 85. 610 Met. Gel. u. 1 Weiche w. à Conto der Hörder Hütte unterhalten, 1,785 Met. Gel. u. 2 Weichen, 4 Drehscheiben u. 1 Brückenwaage unterhält Hörder Hütte selbst.
ja.	ca. 1,318.	—	do.	do.	1,392,500	
ja.	—	—	do.	do.	—	
ja.	ca. 2,260.	—	do.	Stein, Kalk, Kohlen.	—	
ja.	—	—	do.	Kohlen.	—	ad 88. Anschluß ist seit mehreren Jahren außer Betrieb.
ja.	—	—	do.	do.	1,739,800	
ja.	—	—	do.	do.	1,503,600	
ja.	—	—	do.	do.	—	ad 91. 582 Met. Gleise und 2 Weichen, 4 Drehscheiben unterhält die Hütte selbst, 722 Met. Gel. und 3 Weichen werden à Conto der Hütte von der Bahn unterhalten.
ja.	—	—	do.	Kohlen.	2,256,500	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	798,200	
ja.	—	—	do.	do.	—	ad 94 und 95. Gemeinschaftlich 139 Meter Gleise und 1 Weiche.
ja.	—	—	do.	do.	1,153,800	ad 95. Wird als Pferdebahn benutzt und von der Beche selbst unterhalten.
ja.	—	—	do.	do.	1,770,850	
ja.	—	—	do.	Kohlen und Salz.	—	ad 97. Außerdem gemeinschaftlich mit dem der Firma Liebrecht u. Cie. gehörigen Anschlußgleise 55,55 Meter Gleise und 1 Weiche.
ja.	—	—	Der Inhaber.	do.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	Eisenfabrikate u. Kohlen.	—	ad 99. Anschluß-Inhaber unterhalten 503 Met. Gleise, 1 Weiche u. 1 Drehscheibe; die Bahnverwaltung unterhält à Conto-Inhaber 165 Met. Gleise und Weiche.
ja.	—	—	do.	do.	—	ad 100. Anschluß-Inhaber unterhalten 723 Met. Gel. u. 1 Weiche; die Bahn à Conto der Anschluß-Inh. 39 Met. Gel. u. 1 Weiche.
ja.	—	—	Des Inhabers.	do.	—	ad 101. Die Bahn unterhält die Anlage à Conto des Anschluß-Inhabers.

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge im Ganzen vom Abgange- bis zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur- Weite. Meter.	Zahl der	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhofs.	Loco- motiv- Bahn.	Pferde- Bahn.				Weichen.	Dreh- schei- ben.
102.	Riffing & Mölmann zu Neu- walzwerk bei Fröndenberg .	Walzwerk.	Zw. Frön- denberg und Menden. 57,5 Bauß.	—	ja.	—	175	282	1,435	2	—
103.	R. & G. Schmölle zu Hönner- werk bei Menden	do.	do. 99,5 Bauß.	—	ja.	—	147	147	"	1	—
104.	Gebrüder Elbers in Hagen .	Färberei, Webe- rei, Druckerei.	—	Oberhagen.	ja.	—	395	663	"	1	6
105.	Becke Carlsglück	Kohlengrube.	Zw. Dortmund. u. Marten 21,58.	—	ja.	—	1,115	1,311	"	3	—
106.	H. Leifing	Dampfziegelei und Holz- schneidemühle.	—	Hamm 27,51.	ja.	—	205	205	"	1	—
107.	Becke Dorstfeld	Kohlengrube.	Zw. Marten u. Dortmund. 21,48	—	ja.	—	299	649	"	3	—
108.	" Borussia	do.	—	Marten 21,00.	ja.	—	729	1,742	"	6	—
109.	Becke ver. Germania	Kohlengrube.	—	Marten 20,99-21,05. do.	ja.	—	540	932	"	4	—
110.	Stuy & Isert	Coaksöfen.	—	21,05.	ja.	—	85	85	"	1	—
111.	Actien-Kommandit-Gesellschaft Neu-Iserlohn	do. Kohlengruben.	Zwisch. Lan- gendreer und Marten.	—	ja.	—	1,320	1,632	"	4	—
112.	Gerberg in Dortmund	Coaksöfen.	—	Langendreer 20,23.	ja.	—	124	293	"	2	3
113.	Dertel in Langendreer	do.	—	do. 20,19.	ja.	—	157	157	"	1	—
114.	Kleeberg & Overthun in Bochum	do.	—	do. 20,19.	ja.	—	89	89	"	1	—
115.	Becke Colonia	Kohlengrube.	—	do. 20,18	ja.	—	204	204	"	1	—
116.	Harpener Bergbau-Actien-Ges- ellschaft in Dortmund.	do.	—	do.	ja.	—	1,427	2,151	"	7	—
	a. Heinrich Gustav	do.	—	do.	ja.	—	523	937	"	7	—
	b. Prinz von Preußen	do.	19,79.	—	ja.	—	—	—	"	—	—
117.	Langendreer, Actien-Gesellschaft für Kohlen- und Coaks-In- dustrie	Coaksöfen.	—	Langendreer 20,14.	ja.	—	359	359	"	1	—
118.	Bergbau-Actien-Gesellschaft Bollmond	do.	—	do. 20,18.	ja.	—	329	530	"	2	—
119.	Schmöle & Cie. vormals Waldb- hausen	Coaksbrenn.	—	do. 20,19.	ja.	—	404	575	"	3	—
120.	Becke Jul. Philipp (Glücksburg)	Kohlengrube.	—	do. 1,57.	ja.	—	316	556	"	3	—
121.	" Dannenbaum Bergwerks- Gesellschaft	do.	—	do. 1,96.	ja.	—	1,057	1,606	"	7	—
122.	" Ritterburg	do.	Zw. Bochum und Langen- dreer 19,79.	—	ja.	—	245	648	"	5	—
123.	" Prinz Regent	do.	Zw. Dahlh. u. Laer 1,41.	—	ja.	—	94	94	"	1	—
124.	" ver. Hannibal	do.	Zw. Bochum u. Wanne. 0,65.	—	ja.	—	528	528	"	6	—
125.	Mannsfelder Coaks-Anstalt .	Coaksbrenn.	—	an die Anschlußbahn der Becke Hannibal.	ja.	—	322	662	"	4	—
126.	Becke Königsgrube	Kohlengrube.	do. 0,92.	—	ja.	—	533	1,005	"	3	—
127.	" Constantin der Große .	do.	Zw. Gerne u. Riemte. 0,51.	—	ja.	—	1,207	2,530	"	10	—

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz		Anlage-Kapital.	Angabe über das Eigentum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelst des Anschlusses sind Kohlen verfrachtet.	Bemerkungen.
liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schlepfbahn verbunden auf Meter.	Thlr.			Str.	
ja.	—	—	Den Inhabern.	Von d. Bahnverwaltung. Eisenfabrikate u. Kohlen.	—	ad 102. Die Bahn unterhält die Anlage à Conto des Anschluß-Inhabers.
ja.	—	—	desgl.	do.	—	ad 103. Wie vor.
ja.	—	—	Des Inhabers.	Kohlen, Rohproducte u. fertige Holzwaaren.	—	
ja.	—	—	do.	do.	831,500	
ja.	—	—	do.	do.	—	ad 106. Es werden von der Bahnverwaltung à Conto Leifing 205 M. Geleise und 1 Weiche unterhalten.
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	2,856,500	
ja.	—	—	do.	Kohlen.	2,094,000	
ja.	—	—	1,752 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	2,406,000	ad 109. Die Becke hat 2 Anschlußweichen.
ja.	—	—	Der Inhaber.	Kohlen.	974,500	
ja.	—	—	do.	Coals.	Coals.	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	1,421,400	
ja.	—	—	do.	Kohlen.	Kohlen u. Coals.	
ja.	—	—	Des Inhabers.	do.	1,441,000	
ja.	—	—	425 □ Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	Coals.	do.	ad 112 und 113 eine gemeinsame Kreuzung.
ja.	—	—	do.	do.	97,200	
ja.	ja.	—	Der Inhaber.	do.	do.	
ja.	—	—	1135 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do.	147,600	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	do.	
ja.	—	—	959 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	Kohlen.	804,150	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	3,024,800	
ja.	—	—	do.	do.	2,829,800	
ja.	—	—	do.	do.	Kohlen u. Coals.	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	—	
ja.	—	—	33 fde. Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	1,913,800	
ja.	—	—	Do.	Kohlen und Coals.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do.	703,200	
ja.	ca. 1,356.	—	Das Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do.	Coals v. Schmölle.	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	1,423,250	
ja.	ca. 878.	—	do.	do.	2,251,800	
ja.	ca. 1,318.	—	do.	do.	Kohl. Coals 681,700	
ja.	—	—	do.	do.	—	
ja.	—	—	do.	do.	332,200	
ja.	—	—	do.	do.	1,114,600	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	120,300	
ja.	—	—	do.	Coals.	1,400,400	
ja.	—	—	do.	Kohlen und Coals.	1,295,700	
ja.	—	—	do.	do.	—	

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge aller Geleise der Bahn.	Spurweite.	Bahndreh-schei-ben.	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhoft.	Loco-motiv-Bahn.	Pferde-Bahn.			Weichen.	Dreh-schei-ben.
128.	W. & E. Mummenhoff.	Coalsbrenn.	an die Anschlußbahn der Beche Constantin.	—	ja.	—	201	307	1,435	2
129.	" Shamrock	Kohlengrube.	Gerne u. Riemke. 0,23 u. 0,00.	—	ja.	—	678	1,089	"	4
130.	" Pluto	do.	—	Banne. 0,19—13.	ja.	—	—	301	"	1
131.	" Hannover	do.	Zw. Bochum u. Banne. 0,86.	—	ja.	—	308	693	"	6
132.	A. Ostermann.	Coalsöfen.	—	Bochum. 19,32.	ja.	—	218	218	"	1
133.	Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation zu Bochum	Bergbau und Gußstahlfabr.	Zw. Bochum u. Riemke. 0,17.	—	ja.	—	826	3,543	" 14 und 2 ganze 1 halbe englische.	3
134.	Gasanstalt zu Bochum	Gasfabrik.	an dem Anschluß der Bessmerhütte.	—	ja.	—	112	212	"	2
135.	Bessmer Hütte	Gußstahlwerk.	—	Bochum. 19,37.	ja.	—	215	562	"	2
136.	Beche Friederica	Kohlengrube.	—	do. 19,37.	ja.	—	1,252	1,435	"	4
137.	Bessmermann zu Bochum	Coalsbrenn.	an der Anschlußbahn der Beche Friederica.	—	ja.	—	117	117	"	1
138.	Brandenburg, Länimerhirt & Co.	Maschinen-fabrik und Kesselschmiede.	an der Anschlußbahn der Beche Friederica.	—	ja.	—	120	206	"	2
139.	Beche ver. General & Erbstollen	Kohlengrube.	Zw. Steele u. Bochum. 19,15.	—	ja.	—	248	407	"	1
140.	" ver. Engelsburg	do.	do. 19,15.	—	ja.	—	174	305	"	2
141.	" Maria Anna u. Steinbank	do.	Bochum-Steele 18,09.	—	ja.	—	904	1,482	"	4
142.	" Jacob	do.	do. 18,33.	—	ja.	—	296	491	"	2
143.	Beche Eintracht Tiefbau	Kohlengrube.	—	Steele 18,11.	ja.	—	702	1,020	"	3
144.	Actien-Gesellschaft Neu-Schottland	2 Hochofen u. 1 Walzwerk.	—	do. 10,05.	ja.	—	506	2,452	"	11
145.	Beche Deimelsberg	Kohlengrube.	—	Steele. 18,00.	ja.	—	1,126	1,378	"	2
146.	Dr. Otto	Fabrik feuer-fester Steine.	—	Dahlhausen.	ja.	—	443	443	"	1
147.	" Altendorf Tiefbau	Kohlen-grube.	—	Dahlhausen.	ja.	—	325	549	"	2
148.	" Gebria	Kohlengrube.	Zw. Dahlh. u. Laer. 0,79.	—	ja.	—	378	651	"	3
149.	" Hasenwinkel	Kohlengrube.	do. 0,61.	—	ja.	—	287	522	"	3
150.	" ver. General & Erbstollen	do.	Dahlhausen-Hattingen 0,21.	—	ja.	—	271	439	"	3
151.	" Friedlicher Nachbar	do.	Zw. Dahlh. u. Hattingen 0,21.	—	ja.	—	358	430	"	1
152.	a. Dahlhausen Tiefbau I.	Kohlen.	do. 0,79.	—	ja.	—	125	300	"	1
153.	b. Dahlhausen Tiefbau II.	do.	—	Hattingen.	ja.	—	—	2,260	"	10
154.	Henrichshütte	Bubbel- u. Walz-werk, Hochofen, Coalsöfen, Fabrik feuerfester Steine.	—	—	ja.	—	134	134	"	1
155.	Ed. L'hoest zu Essen	Steinbruch.	Zw. Steele u. Dahlh. 0,27.	—	ja.	—	—	—	"	5
156.	Beche Johann Friedrich (Baaker Mulde)	Kohlengrube.	Zw. Dahlh. und Laer 0,23.	—	ja.	—	502	739	"	4
157.	Friedrich Krupp	Steinbruch.	zwischen Dahlhausen u. Laer. 0,23.	—	ja.	—	255	338	"	2
158.	Schulz zu Dortmund	Coalsbrenn.	do. 0,79.	—	ja.	—	—	—	"	—

Die Ladebühne, der Lade-oder Lagerplatz	Anlage-Kapital.	An g a b e über das Eigenthum der Bahn.	An g a b e, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benützt wird.	Mittelst des Anschlusses sind Kohlen verfrachtet.	B e m e r k u n g e n.
liegt am Etablisse-ment.	ist mit dem Etablissement durch Schlepfbahn verbunden auf Meter.	Thlr.		Str.	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	Von d. Bahnverwaltung Kohlen und Coals.	40,300
ja.	—	—	do.	do.	673,700
ja.	—	—	do.	do.	808,100
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	471,500
ja.	—	—	Des Inhabers.	do.	640,100
ja.	—	—	1191 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	Coals.	Coals.
ja.	—	—	Actien-Gesellschaft.	und von der Gesellschaft Stahl und Kohlen.	—
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	—
ja.	—	—	do.	Kohlen und Thcer.	—
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	2,368,200
ja.	—	—	Des Inhabers.	Kohlen.	322,600
ja.	—	—	Den Inhabern.	do.	—
ja.	ca. 1,785.	—	Der Gewerkschaft.	do.	1,087,850
ja.	ca. 380.	—	do.	do.	915,700
ja.	—	—	Bochumer Verein.	Kohlen und Coals.	1,135,100
ja.	—	—	1424 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do.	—
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Kohlen.	—
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	3,802,800
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	—
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Eisen.	2,610,900
ja.	—	—	Des Inhabers.	Kohlen.	—
ja.	—	—	87 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	Feuerfeste Producte.	—
ja.	Durch eine Pferde-bahn ca. 377.	—	Der Gewerkschaft.	do.	2,971,400
ja.	ja.	—	do.	do.	2,209,300
ja.	—	—	do.	do.	829,100
ja.	—	—	do.	do.	1,890,700
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	1,429,300
ja.	—	—	Des Actien-Vereins.	Kohlen, Coals, Eisen, Steine ic.	—
ja.	—	—	Des Inhabers.	do.	—
ja.	—	—	76 Meter Geleise liegen auf dem Bahn-terrain.	Bruchsteine.	—
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Kohlen.	2,347,300
ja.	—	—	Des Inhabers.	do.	—
ja.	—	—	Des Inhabers.	Bruchsteine.	—
ja.	—	—	Des Inhabers.	do.	—
ja.	—	—	66 Met. Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Coals.	—

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge im Ganzen vom Abgangs- zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur- weite. Meter.	Zahl der	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhofe. Meilenstation.	Loco- motiv- Bahn.	Pferde- Bahn.				Wei- chen.	Dreh- schei- ben.
159.	Befehle Hasenwinkel (Schacht Fortuna)	Kohlengrube.	Zw. Dahlh. und Laer. 0,23. desgl. 1,32.	—	ja.	—	208	350	1,435	2	—
160.	Reese	Coalsbrenn.	—	—	ja.	—	219	284	"	2	—
161.	Befehle Preuß. Scepter	Kohlengrube.	Zw. Dahlh. u. Hattingen 1,60. Zw. Steele und Essen 17,86. do. 17,31.	—	ja.	—	185	185	"	1	—
162.	" ver. Johann	do.	—	—	ja.	—	172	363	"	2	—
163.	Schulz, Knaut & Comp. . . .	Walzwerk.	—	—	ja.	—	310	781	"	5	—
164.	Befehle Hercules	Kohlengrube.	do. 17,31.	—	ja.	—	619	806	"	2	—
165.	" Graf Beust	Kohlengrube.	do. 17,31.	—	ja.	—	709	1,507	"	9	—
166.	Friedrich Krupp	Gussstahlwerk.	—	Essen 17,71.	ja.	—	711	1,707	"	8	—
167.	Befehle Hoffnung & Secretarius-Nat	Kohlengrube.	—	Essen 17,17.	ja.	—	297	819	"	2	—
168.	" Sälzer-Neuad	do.	an die Ringbahn von Fr. Krupp.	—	ja.	—	410	910	"	4	1
169.	" ver. Hagenbeck	do.	Zw. Essen u. Mülheim 16,82. Zw. Essen u. Mülheim. 16,45.	—	ja.	—	321	558	"	2	—
170.	" Rosenblumendelle	do.	—	—	ja.	—	63	63	"	1	—
171.	A. Löffen	Walzwerk.	—	Mülheim a. d. Ruhr. 15,74. do. 15,61.	ja.	—	362	797	"	4	1
172.	Stallmann-Ikenplig & Comp.	Glasshütte.	—	—	ja.	—	149	149	"	—	—
173.	F. Bicheroux & Söhne	Walzwerk.	—	Duisburg.	ja.	—	808	1,055	"	6	—
174.	Duisburger Actien-Gesellschaft für Gießerei	Gießerei.	—	Duisburg 0,99 und Rangirklopf.	ja.	—	379	510	"	2	—
175.	Curtius Justius	Ultramarin- Fabrik.	Zw. Duisb. u. Hochfeld 0,95. do. 0,97.	—	ja.	—	89	89	"	1	—
176.	Goeters	Baumwoll- spinnerei.	—	—	ja.	—	73	73	"	1	—
177.	Matthes & Weber	Chloralkalifab.	—	Duisburg Rangirklopf. 1,13.	ja.	—	174	252	"	1	1
178.	E. Berninghaus zu Duisburg	Kesselschmiede.	—	—	ja.	—	158	158	"	1	—
179.	Bulcan	Hochofenwerk.	Zw. Duisb. u. Hochfeld. 1,20 u. 1,24.	—	ja.	—	836	1,578	"	8	2
180.	Siegle zu Duisburg	Chem. Fabrik.	Duisburg Hochf. 1,28.	—	ja.	—	119	119	"	1	—
181.	Hartfort, Johann Caspar . . .	Maschinenfab.	do. 1,27.	—	ja.	—	421	570	"	2	—
182.	Bygen & Comp. zu Duisburg	Fabrik feuer- fester Steine.	do. 1,33.	—	ja.	—	386	712	"	2	2
183.	Marcothy zu Duisburg	Eisenwerk.	do. 1,35.	—	ja.	—	427	532	"	3	—
184.	Deutsch-Holländ. Actien-Verein	2 Hochöfen.	do. 1,35.	—	ja.	—	471	1,170	"	5	1

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz	Anlage- Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigentum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweig- bahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittels des An- schlusses sind Kohlen verfrachtet. Str.	Bemerkungen.
liegt am Eta- blisse- ment. Meter.	ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.				
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Von d. Bahnverwaltung. Kohlen.	591,300
ja.	—	—	Des Inhabers. 102 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain. Der Gewerkschaft. Der Anschluß liegt ganz auf dem Bahn- terrain. do.	do. Coals. do. Kohlen. do. do.	29,300 479,700 1,157,200
ja.	—	—	Der Inhaber.	do. Kohlen und Eisen.	—
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	1,538,900
ja.	—	—	Friedrich Krupp.	do. Kohlen und Coals.	2,508,400 Kohlen u. Coals.
ja.	—	—	Der Inhaber.	do. Kohlen, Stahl.	—
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen und Coals.	2,362,200
ja.	—	—	do.	do. do.	821,700
ja.	—	—	do.	do. do.	1,278,000
—	—	—	do.	do. Kohlen.	1,692,500 incl. des Verfrachtes d. Befehle Humboldt.
ja.	—	—	Des Inhabers. 149 Meter Geleise liegen auf dem Bahn- terrain. do. 220 □ Meter Anschlußterrain gehört der Bahn. Den Inhabern. 3,209 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Eisen. do. Glas. do. Eisen und Kohlen.	— — — —
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 182 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain. Des Inhabers.	do. Eisen und Kohlen. do. Farbstoffe, Kohlen.	— — —
ja.	—	—	do.	do. Baumwolle.	—
ja.	—	—	Den Inhabern. 28 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn. Des Inhabers.	do. Kalk und Kohlen. do. Kohlen, Eisen.	— — —
ja.	ca. 40.	—	Preuß. Bergwerk- und Hütten-Actien- Gesellschaft. 1,529 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. do.	—
ja.	—	—	Des Inhabers. 43 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain. Des Inhabers. 332 □ Meter Anschlußterrain sind Eigen- thum der Bahn. Der Inhaber.	do. Chemikalien. do. Eisen. do. Feuerfeste Steine.	— — — —
ja.	—	—	Des Inhabers. 90 Meter Geleise liegen auf dem Bahn- terrain. Der Gesellschaft.	do. Eisen, Kohlen. do. do.	— — —

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge im Ganzen vom Abgangs- bis zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur- Weite. Meter.	B a h n der	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhofe. Meisenstation.	Loco- motiv- Bahn.	Pferde- Bahn.				Weiten. Meter.	Drehscheiben.
185.	Rheinische Bergbau-Actien-Gesellschaft zu Duisburg . .	2 Hochofen.	Bw. Duisb. u. Hochfeld. 1,27.	—	ja.	—	640	1,357	1,435	7	1
186.	Actien-Gesellschaft zu Duisburg	Gasfabrik.	—	Rangirstat. Duisburg 1,08.	ja.	—	226	226	"	1	—
187.	Hafen - Actien - Gesellschaft zu Duisburg	Hafen, Lager- und Ladeplätze.	—	do.	ja.	—	2,975	7,537	"	12	—
188.	Balcke, Runge & Comp. zu Ober- hausen	Eisenwerk.	Bw. Styrum u. Oberhausf. 0,30.	—	ja.	—	83	83	"	—	—
189.	Becke Roland	Kohlengrube.	—	Oberhausen. 0,38.	ja.	—	2,357	2,638	"	2	—
190.	Grillo (vormals Diedmann) .	Eisenwerk.	an die Rolandsbahn bei Oberhausen.		ja.	—	346	606	"	2	—
191.	Becke Selterbed (Schacht Carnall)	Kohlengrube.	an die Rolandsbahn.		ja.	—	1,811	2,047	"	2	—
192.	Grillo	Zinkhütte.	—	Oberhausen. 0,43.	ja.	—	162	280	"	1	—
193.	Jacoby, Ganiel & Hupffen .	Eisenwerk.	—	do.	ja.	—	1,006	1,006	"	—	—
194.	Actien - Gesellschaft für Eisen- Industrie zu Styrum . .	Maschinenfab.	an den Anschluß der Becke Roland. (189).		ja.	—	295	1,369	"	3	4
195.	Becke Ruhr und Rhein . . .	Kohlengrube.	—	Ruhrort Rheinstat. 14,39.	ja.	—	371	735	"	3	—
196.	Rheinische Stahlwerke . . .	Stahlwerk.	an die Anschlußbahn der Becke Ruhr und Rhein.		ja.	—	215	742	"	2	—
197.	Actien-Gesellschaft Phönix . .	Walzwerk.	—	Ruhrort Rheinstat. 14,39.	ja.	—	862	2,392	"	4	5
198.	Königliche Hafenbahn, Actien- Gesellschaft	Hafen-, Lade- u. Lagerplätze.	—	Ruhrort Hafen. 14,50.	ja.	—	866	14,598	"	23	—
199.	Höhenzollern, Actien-Gesellschaft	Locomotiv- fabrik.	—	Grafenberg.	ja.	—	518	518	"	1	1
200.	Sfann & Frank	Gußstahlfabr.	—	do.	ja.	—	375	527	"	2	1
201.	Ganiel & Lueg	Eisengießerei.	—	do.	ja.	—	291	291	"	2	3
202.	Krupp, Anschluß	Gasfabrik.	Bw. Kupfer- dreh und Werden.	—	ja.	—	266	436	"	3	—
203.	Geislinger, Tiefbau	Kohlenzeche.	do.	—	ja.	—	275	451	"	3	—
204.	Flor & Hübchen, Wasserschneppe Notterampsbank	do.	—	Kupferdreh.	ja.	—	1,781	2,891	"	8	—
205.	H. & W. Schüler	Kalksteinbruch.	Bw. Bohw. u. Dornap 0,24. — 0,26.	—	ja.	—	180	180	"	1	—

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz		Anlage-Kapital.	Angabe über das Eigentum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelfst des Anschlusses sind Kohlen versandt.	Bemerkungen.
liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schleppebahn verbunden auf Meter.					
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	Bond. Bahnverwaltung. Eisen.	—	
ja.	—	—	do.	do. Kohlen, Theer.	—	
ja.	—	—	do.	do. Eisen, Holz, Steine, Kiehl.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do. Eisen.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	1,380,600	
ja.	—	—	Des Inhabers.	do. Eisen.	—	
—	ca. 150	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	820,800	
ja.	—	—	Des Inhabers. 197 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Zink.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do. Eisen.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 154 lfd. Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen u.	—	
ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	573,100	ad 194. Der Anschluß enthält eine mit Becke Roland (189) gemeinsame Weiche.
ja.	—	—	do.	do. Eisen und Stahl.	—	
ja.	—	—	do.	do. Eisen, Stahl.	—	
ja.	—	—	do.	Von der Verwaltung der Bergisch-Märkischen und Köln - Mindener Bahn. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 80 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Bond. Bahnverwaltung. Materialien und Locomotiven.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 157 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen und Kohlen.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 67 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen und Kohlen.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers. 403 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Die Becke. Der ganze Anschluß liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	331,100	
ja.	—	—	Die Becke. 80 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	1,076,700	
ja.	ca. 800	—	Den Inhabern. Das Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kalk.	—	

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge aller Geleise der Bahn.	Spurweite.	Zahl der	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhofe.	Locomotiv-Bahn.	Pferde-Bahn.			Weichen.	Dreh-scheiben.
			Meilenstation.				Länge im Ganzen vom Abgang, bis zum Endpunkt. Meter.			
206.	Jacoby, Daniel & Huyssen zu Oberhausen	Kalksteinbruch.	Zw. Bohn. u. Dornap. 0,31.—0,33.	—	ja.	—	154	224	1,435	2
207.	Meyberg zu Langenberg	Kalksteinbruch, Kalk- u. Ziegelfabrik (Klingöfen). Kalksteinbrüche und Kalköfen.	—	Dornap 0,34.—0,35.	ja.	—	119	119	"	1
208.	A. & W. Schüler	—	—	do. 0,37.—0,40.	ja.	—	242	242	"	1
209.	A. & W. Schüler	Kalksteinbruch.	—	do. 0,38.—0,40.	ja.	—	193	193	"	2
210.	Rossmüller & Comp. zu Homberg	Kalksteinbruch u. Kalköfen.	—	do. 0,39.—0,41.	ja.	—	165	254	"	2
211.	Stöcker & Meyer zu Dornap	do.	—	do. 0,40.—0,43.	ja.	—	173	173	"	2
212.	Becke Woban	Kohlengrube.	—	Nierenhof 2,24.—2,26.	ja.	—	200	346	"	3
213.	Gasbeleuchtungs-Gesellschaft zu Langenberg	Gasfabrik.	—	Langenberg 2,59.	ja.	—	40	40	"	—
214.	Westfälen, Geinr., zu Bohnaden	Sandsteinbruch.	Nierenhof u. Kupferdreh 3,02.—3,06.	—	ja.	—	124	124	"	1
215.	Becke Nachtigall u. Himmelskrone	Kohlengrube.	—	—	ja.	—	130	229	"	2
216.	" Becke Karl Hugo	do.	Nierenhof u. Kupferdreh 3,34.—3,36.	—	ja.	—	166	166	"	1
217.	" Huf I und	do.		—	ja.	—	166	166	"	1
218.	" Hufbank II.	do.		—	ja.	—	138	138	"	1
219.	" Prinz Friedrich	do.	—	Kupferdreh 3,41.—3,43.	ja.	—	139	139	"	1
220.	" Königin Augusta	do.	—	do. 3,41.—3,43.	ja.	—	139	139	"	1
221.	Gesellschaft Bönitz	Hochöfen.	—	do. 3,43.	ja.	—	345	1,079	"	2
222.	Becke Steingatt ic.	Kohlengruben.	—	do. 3,58.	ja.	—	300	300	"	2
223.	" Prinz Wilhelm	Kohlengrube.	—	do. 3,63.	ja.	—	260	260	"	2
224.	" Henriette, Himmelsfürst ic.	do.	Kupferdreh u. Ueberruhr 3,66.—3,77.	—	ja.	—	312	312	"	2
225.	" Sandbank	do.	—	—	ja.	—	162	162	"	2
226.	" Heinrich	do.	—	—	ja.	—	320	320	"	2
227.	Wimers	Kalkbrennerei.	—	Alter Bahnhof Steele.	ja.	—	181	181	"	1
228.	Becke Gewalt	Kohlengrube.	—	do.	ja.	—	865	865	"	2
229.	" Charlotte	do.	—	do.	ja.	—	678	1,107	"	2

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz		Anlage-Kapital.	Angabe über das Eigentum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mitteln des Anschlusses sind Kohlen verhandelt.	Bemerkungen.
liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schlepfbahn verbunden auf Meter.					
—	ca. 250	—	Den Inhabern. 59 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Bond. Bahnverwaltung. Kalk.	—	
liegt an der Ziegelfabrik bei den Kalköfen.	der Steinbruch auf ca. 300 M.	—	Des Inhabers. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. do.	—	
—	die Steinbrüche auf ca. 600 M.	—	Den Inhabern. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. do.	—	vorm. Gebrüder Winters zu Dornap.
—	ca. 300	—	do. do.	do. do.	—	ad 209. Von der Gesellschaft Bönitz käuflich erworben.
beim Kalköfen.	der Steinbruch auf ca. 150 M.	—	Den Inhabern. 362 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. do.	—	
bezgl.	do.	—	Den Inhabern. 37,5 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	Kalkstein, Kalk, Kohlen.	—	
—	ca. 2000	—	Des Inhabers. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	82,900	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 40 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	
—	ca. 200.	—	Des Inhabers. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Bruchsteine.	—	
—	ca. 2000.	—	Der Inhaber. 283 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Kohlen.	503,700 incl. von Beche Victoria. 433,100	verm. Trompete.
2 Förderbahnen. ca. 280. Förderbahn.	—	—	Den Inhabern. Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	502,000	
Förderbahn. ca. 794. ca. 188.	—	—	Des Inhabers. 784,5 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. do.	477,700	Früher Emil und Ida.
—	—	—	Des Inhabers. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. do.	616,600	
Pferdebahn. ca. 169.	—	—	Der Gesellschaft. 345 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisenstein, Kalkstein, Kohlen und Eisen.	—	
ja.	ca. 120.	—	Des Inhabers. 107,5 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Kohlen.	777,600	
—	ca. 160.	—	Des Inhabers. Das Geleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	939,400	
—	ca. 45.	—	Des Inhabers. do.	do. do.	1,197,800	
—	ca. 264.	—	do. do.	do. do.	179,300	
—	ca. 136.	—	do. do.	do. do.	640,100	
—	—	—	Von Habel dem Inhaber abgepachtet.	do. Kalkstein, Kohlen.	—	vorm. A. und W. Schüler.
—	ca. 49.	—	Der Inhaberin. Das Geleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	1,584,300	
a.	ca. 1,650.	—	do. do.	do. do.	975,600	

Laufende Nummer.	Benennung des		Der Anschluß liegt		Ist ausgebaut als		Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spurweite. Meter.	Zahl der	
	Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	in freier Bahn.	am Bahnhofs-Weisenstation.	Locomotiv-Bahn.	Pferde-Bahn.			Wei-chen.	Dreh-schei-ben.
230.	Neu-Deger Bergwerks- und Hütten-Actien-Verein . .	Walzwerk.	Zw. Limb. u. Letmathe.	—	ja.	—	434	434	1,435	4
231.	Märkisch-Westphälischer Bergwerks-Actien-Verein . . .	Zinkhütte.	—	Letmathe.	ja.	—	430	430	"	2
232.	Schmidt, Ed., Wwe., zu Nachrodt	Walzwerk.	Zw. Letmathe und Altena.	—	ja.	—	667	667	"	5
233.	Fr. Thomée zu Werdoßl . .	do.	—	Werdoßl.	ja.	—	763	763	"	5
234.	Neu-Deger Bergwerks- u. Hütten-Actien-Verein	2 Hochofen.	—	Finnentrop.	ja.	—	—	577	"	3
235.	Graf Bodelschwings, Plettenberg	Kalksteinbrüche.	Zw. Finnentrop und Grevenbrück	—	ja.	—	791	791	"	2
236.	Gabriel, Bergenthal & Comp. (Germania-Hütte) zu Werstein	1 Hochofen.	Grevenbrück Altenhund.	—	ja.	—	—	434	"	2
237.	Gewerkschaft Sicilia zu Meggen	Schwefelstein-Grube.	do.	—	ja.	—	—	529	"	4
238.	Bergbau- und Hütten-Actien-Verein Renne-Ruhr daselbst .	Walzwerk.	do.	—	ja.	—	—	520	"	4
239.	Bergbau-Hütten-Actien-Gesellschaft Renne-Ruhr zu Meggen	Hochofen.	—	Altenhund.	ja.	—	642	642	"	2
240.	J. H. Dressler III. zu Siegen	do.	—	Creuzthal.	ja.	—	—	442	"	1
241.	Cöln-Müsen Bergbau-Actien-Verein	2 Hochofen.	—	do.	ja.	—	—	663	"	4
242.	J. H. Dressler III. zu Siegen	Walzwerk.	—	Geisweid.	ja.	—	—	1,214	"	4
243.	Actien-Gesellsch. Rolandschütte	1 Hochofen.	—	Haardt.	ja.	—	—	536	"	4
244.	Kaiser & Comp. zu Haardt .	Walzwerk.	—	Haardt.	ja.	—	15	15	"	1
245.	Schleifenbaum & Comp. . .	Walzwerk.	—	Siegen.	ja.	—	—	620	"	2
246.	Az, Schleifenbaum & Mattner zu Siegen	do.	—	do.	ja.	—	—	335	"	3

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz		Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigentum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelst des Anschlusses sind Kohlen versandt. Str.	Bemerkungen.
liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schleppebahn verbunden auf Meter.					
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Von d. Bahnverwaltung. Eisen, Kohlen.	—	
ja.	—	—	do.	do.	—	
—	Das Etablissement ist mit dem Lagerplatz mittelst einer eisernen Bogenbrücke über den Vennekuf und einer Schleppebahn von ca. 100 m. Länge verbund.	—	Des Inhabers.	do. Zink. Eisen.	—	
ja.		—	do.	do. Eisen.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	—	
ja.	—	—	Dem Inhaber.	do. Kalkstein.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber.	do.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Eisen. Schwefel.	—	
ja.	—	—	do.	do. Eisen.	—	
ja.	—	—	do.	do.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers.	Eisen und Kohlen. do. Eisen.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers.	do.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Eisen und Kohlen. do. Eisen.	—	
ja.	—	—	do.	do.	—	

Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1873 vorhandenen Locomotiven

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.			Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr.	Cylinder.		Kessel.			Heizfläche			
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.			Durch- messer. Millimeter.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer. Meter.	Länge. Meter.	Anzahl der Heiz- rohre. Stück.	im Feuer- kasten.	in den Röhren. Quadratmeter.	in Summa.
A. Ungekuppelte Locomotiven.														
1	245	445	Naal	H. Vorfig in Berlin.	1853	381	508	horizontal und aufsteigend.	1,151	3,609	182	5,766	85,051	90,817
2	246	446	Erft		1853	381	508		1,151	3,609	182	5,766	85,051	90,817
3	247	447	Reers		1853	381	508		1,151	3,609	182	5,766	85,051	90,817
4	248	448	Saar		1853	381	508		1,151	3,609	182	5,766	85,051	90,817
5	249	36	Höfel	Höhlert in Berlin.	1853	381	508		1,112	3,295	154	5,222	63,775	68,997
6	28	598	Hörbe		1855	381	508		1,151	3,609	180	5,763	82,191	87,960
7	24	599	Unna		1855	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
8	25	597	Werl		1855	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
9	1	729	Berg.	H. Vorfig in Berlin.	1856	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
10	2	730	Marl		1856	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
11	41	838	Arnsberg		1857	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
12	42	837	Sellweg		1857	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
13	58	1035	Linne	H. Vorfig in Berlin.	1858	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
14	59	1036	Sundem		1858	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
15	60	1037	Sieg.		1858	381	508		1,151	3,609	180	5,769	82,191	87,960
B. Gekuppelte Locomotiven.														
16	8	170	Mupper	Société John Cockerill à Seraing.	1847	406	609	schräg und außenliegend	1,072	3,652	132	5,501	76,096	81,597
17	4	171	Ruhr		1847	406	609		1,072	3,652	132	5,501	76,096	81,597
18	8	172	Dortmund		1847	406	609		1,072	3,652	132	5,501	76,096	81,597
19	120	192	Werden		1847	406	609		1,072	3,766	132	5,713	84,316	90,029
20	45	69	Concordia	E. Kessler in Karlsruhe.	1847	380	609	horiz. u. außenl. schräg u. außenl.	1,046	3,877	139	5,956	68,832	74,788
21	10	2	Egen		1849	406	609		1,046	3,652	139	5,789	75,014	80,803
22	259	153	Rheydt		1850	380	609		1,082	3,923	150	5,516	70,546	76,062
23	48	173	Gerresheim		1852	406	609		0,994	4,080	160	5,654	92,452	98,106
24	49	174	Düssel	E. Kessler in Karlsruhe.	1852	406	609	horiz. u. außenl. schräg u. außenl.	0,994	4,080	160	5,654	92,462	98,106
25	238	381	Naal		1852	380	558		1,118	4,100	154	5,762	81,409	87,171
26	239	384	Burtscheid		1852	380	558		1,118	4,100	154	5,762	81,409	87,171
27	240	383	Kohlscheid		1852	380	558		1,118	4,100	154	5,762	81,409	87,171
28	241	387	Herzogenrath	H. Vorfig in Berlin.	1852	380	558	horizontal und aufsteigend.	1,118	4,100	154	5,762	81,409	87,171
29	242	717	Geilenkirchen		1853	380	558		1,118	4,100	154	5,762	81,409	87,171
30	243	386	Randerath		1853	380	558		1,118	4,100	154	5,762	81,409	87,171
31	244	382	Linnich		1853	380	558		1,118	4,100	154	5,762	81,409	87,171
32	251	38	Widrath	Fr. Höhlert in Berlin.	1853	406	609	horizontal und aufsteigend.	1,177	4,191	184	5,516	99,830	105,346
33	252	39	Neuß		1853	406	609		1,177	4,191	184	5,516	99,830	105,346
34	260	636	Boisheim		1855	406	558		1,150	4,100	146	6,146	89,102	95,248
35	261	637	Meiderich		1855	406	558		1,150	4,100	146	6,146	89,102	95,248
36	19	601	Münster	H. Vorfig in Berlin.	1855	432	609	horizontal und aufsteigend.	1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
37	20	602	Bochum		1855	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
38	21	603	Siegen		1855	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
39	22	604	Cassel		1855	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
40	26	657	Nittershausen	H. Vorfig in Berlin.	1855	432	609	horizontal und aufsteigend.	1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
41	27	658	Apfelbeck		1855	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
42	28	659	Söln		1855	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
43	29	660	Lünen		1855	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
44	30	712	Rhein	H. Vorfig in Berlin.	1856	432	609	horizontal und aufsteigend.	1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
45	31	713	Düsseldorf		1856	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
46	32	714	Mülheim		1856	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
47	33	715	Duisburg		1856	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
48	36	763	Essen	H. Vorfig in Berlin.	1856	432	609	horizontal und aufsteigend.	1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
49	37	764	Limburg		1856	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
50	38	765	Altena		1856	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
51	123	766	Gewalt		1856	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
52	262	698	Trompet	Hensel & Sohn in Cassel.	1856	406	558	horizontal und aufsteigend.	1,151	4,100	146	6,146	89,102	95,248
53	263	699	Arnsdorf		1856	406	558		1,151	4,100	146	6,146	89,102	95,248
54	51	25	Nachen		1857	406	609		1,177	3,845	161	6,402	94,563	100,963
55	34	899	Emden		1857	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
56	35	840	Leipzig	H. Vorfig in Berlin.	1857	432	609	horizontal und aufsteigend.	1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
57	39	841	Milspe		1857	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
58	40	842	Barop		1857	432	609		1,225	4,159	197	6,864	103,357	110,221
59	43	843	Erkrath		1857	457	686		1,301	4,381	209	7,609	115,516	123,125
60	44	844	Hochdahl	H. Vorfig in Berlin.	1857	457	686	horizontal und aufsteigend.	1,301	4,381	209	7,609	115,516	123,125
61	264	1169	Preußen		1860	406	558		1,151	4,100	146	6,146	89,102	95,248
62	265	1170	Deutschland		1860	406	558		1,151	4,100	146	6,146	89,102	95,248
63	61	1162	Letmathe		1860	432	609		1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211
64	62	1163	Herbede	H. Vorfig in Berlin.	1860	432	609	horizontal und aufsteigend.	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211
65	63	1164	Lüdenscheid		1860	432	609		1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211
66	64	1165	Olpe		1860	432	609		1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211
67	65	1211	Berlin		1861	432	609		1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211
68	66	1212	Dresden	H. Vorfig in Berlin.	1861	432	609	horizontal und aufsteigend.	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211
69	67	1213	Magdeburg		1861	432	609		1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211

nebst Angabe der Haupt-Constructionstheile und Kosten der Beschaffung derselben.

Ueber- druck des Dampfes pro Quadrat- centi- meter. Rilogr.	Mit oder ohne Expan- sions- Vorrich- tung.	Räder.				Abkürztes Gewicht und Gesamtgewicht ein- schliesslich der Treib- räder bei gefüllter Maschine. Str.	Neußerer Radstand. Meter.	Gesamtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder.		Tender.				Beschaffungskosten			Laufende Nummer.
		Anzahl		Durchmesser				ohne Wasser und Kohlen. Str.	mit Wasser und Kohlen. Str.	Räder.		Eigen- gewicht incl. durch- schnittliche Füllung mit Wasser u. Kohlen. Str.	Neußerer Rad- stand. Meter.	der Locomo- tiven. Thlr.	der Tender. Thlr.	Summa. Thlr.	
		im Gan- zen. Stück.	der Treib- räder. Meter.	der Treib- räder. Meter.	der Lauf- räder. Meter.					Typus St.	Durch- messer. Meter.						
6,68	mit	6	2	1,829	1,219	290	4,368	486	560	6	1,225	2,788	376	—	—	15,956	2
6,68	"	6	2	1,829	1,219	290	4,368	486	560	6	1,225	2,788	376	—	—	15,995	3
6,68	"	6	2	1,829	1,219	290	4,368	486	560	6	1,225	2,788	376	—	—	15,995	2
6,68	"	6	2	1,829	1,219	290	4,368	486	560	6	1,225	2,788	376	—	—	15,979	4
6,0	"	6	2	1,981	1,219	212	4,643	461	542	6	1,026	3,414	371	—	—	16,600	5
6,68	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	12,950	3,100	16,050	6
6,68	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	12,950	3,100	16,050	7
6,68	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	12,950	3,100	16,050	8
6,68	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	13,300	3,250	16,550	9
6,68	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	13,300	3,250	16,550	10
6,68	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	13,700	3,200	17,000	11
6,68	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	13,700	3,200	17,000	12
7,14	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	13,700	3,200	17,000	13
7,14	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	13,700	3,200	17,000	14
7,14	"	6	2	1,676	1,016	297	4,342	521	577	6	1,041	3,452	350	13,700	3,200	17,000	15
5,0	"	6	4	1,270	0,787	563	3,138	592	668	—	—	—	—	—	—	11,920	16
5,0	"	6	4	1,270	0,787	525	3,138	540	640	—	—	—	—	—	—	11,920	17
5,0	"	6	4	1,270	0,787	540	3,138	540	640	—	—	—	—	—	—	11,920	18
5,0	"	6	4	1,270	0,787	600	3,062	620	694	—	—	—	—	—	—	14,400	19
7,0	"	6	4	1,333	0,978	525	3,175	570	650	—	—	—	—	—	—	13,590	20
7,14	"	6	4	1,270	1,000	400	3,223	457	515	6	0,940	2,589	275	12,000	2,200	14,200	21
5,14	"	6	4	1,524	1,029	361	3,223	445	490	6	1,010	2,707	300	—	—	15,143	22
5,0	"	6	4	1,371	0,914	390	3,109	510	615	—	—	—	—	—	—	12,590	23
5,0	"	6	4	1,371	0,914	345	3,125	396	460	6	0,940	2,707	280	12,590	2,670	15,260	24
6,0	"	6	4	1,524	1,016	449	3,367	516	588	6	0,938	2,707	401	12,200	2,310	14,510	25
6,0	"	6	4	1,524	1,016	449	3,367	516	588	6	0,938	2,707	401	12,200	2,310	14,510	26
6,0	"	6	4	1,524	1,016	449	3,367	516	588	6	0,938	2,707	401	12,200	2,310	14,510	27
6,0	"	6	4	1,524	1,016	449	3,367	516	588	6	0,938	2,707	401	12,200	2,310	14,510	28
6,0	"	6	4	1,524	1,016	449	3,367	516	588	6	0,938	2,707	401	12,200	2,310	14,510	29
6,0	"	6	4	1,524	1,016	449	3,367	516	588	6	0,938	2,707	401	12,200	2,310	14,510	30
6,0	"	6	4	1,524	1,016	449	3,367	516	588	6	0,938	2,707	401	12,200	2,310	14,510	31
6,68	"	6	4	1,435	1,016	447	3,256	520	583	6	1,026	3,413	392	—	—	16,300	32
6,68	"	6	4	1,435	1,016	447	3,256	520	583	6	1,026	3,413	392	—	—	16,779	33
6,68	"	6	4	1,371	1,016	495	3,380	548	657	6	1,032	2,825	427	—	—	17,450	34
6,68	"	6	4	1,371	1,016	495	3,380	548	657	6	1,032	2,825	427	—	—	17,929	35
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	14,850	3,100	17,950	36
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	14,850	3,100	17,950	37
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	14,850	3,100	17,950	38
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	14,850	3,100	17,950	39
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	14,900	3,100	18,000	40
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	14,900	3,100	18,000	41
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	14,900	3,100	18,000	42
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	14,900	3,100	18,000	43
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,050	3,150	18,200	44
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,050	3,150	18,200	45
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,050	3,150	18,200	46
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,050	3,150	18,200	47
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,450	3,300	18,750	48
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,450	3,300	18,750	49
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,450	3,300	18,750	50
6,68	"	6	4	1,270	0,940	515	3,181	575	650	6	1,041	3,165	345	15,450	3,300	18,750	51
6,68	"	6	4	1,371	1,016	495	3,380	548	657	6	1,033	2,825	427	—	—	17,850	52
6,68	"	6	4	1,371	1,016	495	3,380	548	657	6	1,033	2,825	427	—	—	17,850	53
5,75	"	6	4	1,371	0,914	396	3,139	510	563	6	0,940	2,772	280	—	—	16,600	54
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,450	3,300	18,750	55
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,450	3,300	18,750	56
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,450	3,300	18,750	57
6,68	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,450	3,300	18,750	58
6,68	"	6	6	1,270	—	950	3,348	718	950	—	—	—	—	—	—	20,200	59
6,68	"	6	6	1,270	—	950	3,348	718	950	—	—	—	—	—	—	20,200	60
6,68	"	6	4	1,371	1,016	495	3,380	548	657	6	1,033	2,825	427	—	—	16,600	61
6,68	"	6	4	1,371	1,016	495	3,380	548	657	6	1,033	2,825	427	—	—	16,600	62
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,100	3,150	18,250	63
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	15,100	3,150	18,250	64
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	2,700	350	14,700	2,670	17,370	65
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	2,559	350	14,700	2,800	17,500	66
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	2,559	350	14,150	2,200	16,350	67
7,14	"	6	4	1,2,0	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	2,700	350	14,150	2,750	16,900	68
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	2,559	350	14,150	2,200	16,350	69

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.			Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr.	Cylinder.			Kessel.			Heizfläche		
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.			Durch- messer. Millimeter.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer. Meter.	Länge. Meter.	Anzahl der Heiz- rohre. Stück.	im Feuer- kasten.	in den Röhren.	in Summa. Quadratmeter.
70	68	1214	Erfurt . . .	H. Vorfig in Berlin.	1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
71	69	1215	Reimar . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
72	70	1216	Gotha . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
73	71	1217	Halle . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
74	72	1218	Frankfurt . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
75	73	1219	Gießen . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
76	74	1220	Oberhausen . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
77	75	1237	Steele . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
78	76	1238	Solingen . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
79	77	1239	Lennepe . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
80	78	1240	Wertheim . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
81	79	1241	Wetterberg . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
82	80	1242	Grevenbrück . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
83	81	1243	Kreuzthal . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
84	82	1244	Geisweid . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
85	83	1245	Müsen . . .		1861	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,350	111,211	
86	84	1246	Nachrodt . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
87	85	1221	Main . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
88	86	1222	Mosel . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
89	87	1223	Lahn . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
90	88	1224	Weser . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
91	89	1225	Elbe . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
92	90	1226	Emfcher . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
93	91	1227	Bigge . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
94	92	1228	Nährbach . . .		1861	406	609	1,151	4,159	182	6,505	95,443	101,948	
95	93	1366	Hamm . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
96	94	1367	Remscheid . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
97	95	1375	Hannover . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
98	96	1376	Bremen . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
99	97	1377	Hamburg . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
100	98	1378	Ruhrort . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
101	99	1385	Mufe . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
102	100	1386	Grüne . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
103	101	1387	Braunschweig . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
104	102	1388	Cabel . . .		1862	432	609	1,223	4,159	199	6,861	104,359	111,220	
105	103	1509	Schwerte . . .		1863	355	508	1,027	2,995	128	5,118	48,706	53,824	
106	104	1510	Hohenjburg . . .		1863	355	508	1,027	2,995	128	5,118	48,706	53,824	
107	105	1511	Langendreer . . .		1863	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,308	110,170	
108	106	1518	Holzwickede . . .		1863	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,308	110,170	
109	107	1519	Styrum . . .		1863	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,308	110,170	
110	108	1520	Arnheim . . .		1863	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,308	110,170	
111	109	1521	Emmerich . . .		1863	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,308	110,170	
112	110	1522	Cleve . . .		1863	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,308	110,170	
113	111	1523	Weser . . .		1863	432	609	1,229	3,295	189	6,459	77,098	83,555	
114	112	1526	Oder . . .		1863	406	558	1,229	3,295	189	6,459	77,098	83,555	
115	113	1527	Werra . . .		1863	406	558	1,229	3,295	189	6,459	77,098	83,555	
116	114	1528	Fulda . . .		1863	406	558	1,229	3,295	189	6,459	77,098	83,555	
117	115	1529	Saale . . .		1863	406	558	1,229	3,295	189	6,459	77,098	83,555	
118	116	1530	Eder . . .		1863	406	558	1,229	3,295	189	6,459	77,098	83,555	
119	117	1531	Maas . . .		1863	406	558	1,151	4,100	146	6,146	89,102	95,248	
120	266	1455	Europa . . .		1863	406	558	1,151	4,100	146	6,146	89,102	95,248	
121	267	1456	Vinden . . .		1865	406	609	1,182	4,159	182	6,935	95,333	102,208	
122	124	701	Baar . . .		1865	406	609	1,182	4,159	182	6,935	95,333	102,208	
123	125	702	Deilbach . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
124	126	683	Antwerpen . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
125	127	684	Hengstei . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
126	128	685	Hilden . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
127	129	686	Kettwig . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
128	130	687	Kronenberg . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
129	131	688	Langenberg . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
130	132	689	Leichlingen . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
131	133	690	Marburg . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
132	134	691	Reheim . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
133	135	692	Dege . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
134	136	693	Opladen . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
135	137	694	Ratingen . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
136	138	695	Roermond . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
137	139	696	Ronsdorf . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
138	140	697	Steinbeck . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
139	141	698	Ueberruhr . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
140	142	699	Wenlo . . .		1865	432	609	1,223	4,159	196	6,873	102,786	109,659	
141	143	700	Wald . . .		1865	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172	
142	144	1799	Wiflon . . .		1865	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172	
143	145	1800	Brüssel . . .		1865	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172	
144	146	1801	Höfster . . .		1865	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172	
145	147	1802	Gemer . . .		1865	432	609	1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172	

horizontal und aufsteigend

H. Vorfis in Berlin.

Ehlinger
Maschinen-Fabrik
in Ehlingen.

H. Vorfis in Berlin.

Ueber- druck des Dampfes pro Quadrat- centi- meter. Kilogr.	Mit oder ohne Expan- sions- Vorrich- tung.	R ä d e r.				Abhängiges Gewicht und Gefammtebrud al- ler Treibräder auf die Achsen bei gefüllter Maschine.	Neußerer Radstand. Meter.	Gesammtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder.		T e n d e r.				Beschaffungskosten *			Laufende Nummer.
		Anzahl		Durchmesser				ohne Wasser und Kohlen. Str.	mit Wasser und Kohlen. Str.	Räder.		Neußerer Rad- stand. Meter.	Eigen- gewicht incl. durch- schnittliche Füllung mit Wasser u. Kohlen. Str.	der Locomo- tiven. Thlr.	der Tender. Thlr.	Summa. Thlr.	
		im Gan- zen. Stück.	der Treib- räder. Meter.	der Treib- räder. Meter.	der Lauf- räder. Meter.					St.	Durch- messer. Meter.						
7,14	mit	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	2,589	350	14,150	2,200	16,350	70
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	2,589	350	14,150	2,200	16,350	71
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	72
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	73
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	74
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	75
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	76
7,14	"	6	4	1,470	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	77
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	78
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	79
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	80
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	81
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	82
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	83
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	84
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	85
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	0,940	3,452	350	14,150	3,350	17,500	86
7,14	"	6	4	1,524	1,016	390	3,348	500	570	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	87
7,14	"	6	4	1,524	1,016	390	3,348	500	570	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	88
7,14	"	6	4	1,524	1,016	390	3,348	500	570	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	89
7,14	"	6	4	1,524	1,016	390	3,348	500	570	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	90
7,14	"	6	4	1,524	1,016	390	3,348	500	570	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	91
7,14	"	6	4	1,524	1,016	390	3,348	500	570	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	92
7,14	"	6	4	1,524	1,016	390	3,348	500	570	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	93
7,14	"	6	4	1,524	1,016	390	3,348	500	570	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	94
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	95
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	96
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	97
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	98
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	99
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	100
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	101
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	102
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	103
7,14	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	16,700	104
7,14	"	6	4	1,029	1,000	500	3,675	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	105
7,14	"	6	4	1,029	1,000	500	3,675	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	106
7,14	"	6	4	1,029	1,000	500	3,675	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	107
8,0	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	17,400	108
8,0	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	17,400	109
8,0	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	17,400	110
8,0	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	17,400	111
8,0	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	17,400	112
8,0	"	6	4	1,270	0,940	520	3,348	575	650	6	1,041	3,452	350	—	—	17,400	113
8,0	"	6	4	1,829	1,219	448	4,394	648	723	6	1,041	3,452	350	—	—	17,600	114
8,0	"	6	4	1,829	1,219	448	4,394	648	723	6	1,041	3,452	350	—	—	17,600	115
8,0	"	6	4	1,829	1,219	448	4,394	648	723	6	1,041	3,452	350	—	—	17,600	116
8,0	"	6	4	1,829	1,219	448	4,394	648	723	6	1,041	3,452	350	—	—	17,600	117
8,0	"	6	4	1,829	1,219	448	4,394	648	723	6	1,041	3,452	350	—	—	17,600	118
8,0	"	6	4	1,829	1,219	448	4,394	648	723	6	1,041	3,452	350	—	—	17,600	119
6,68	"	6	4	1,371	1,016	495	3,380	548	657	6	1,033	2,825	427	—	—	17,150	120
6,68	"	6	4	1,371	1,016	495	3,380	548	657	6	1,033	2,825	427	—	—	16,750	121
8,0	"	6	4	1,524	1,016	400	3,348	510	580	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	122
8,0	"	6	4	1,524	1,016	400	3,348	510	580	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	123
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	124
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	125
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	126
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	127
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	128
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	129
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	130
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	131
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	132
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	133
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	134
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	135
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	136
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	137
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	138
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	139
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	140
8,0	"	6	4	1,270	0,940	528	3,348	585	675	6	1,041	3,452	350	—	—	14,843	141
8,0	"	6	4	1,270	0,940	535	3,348	610	695	6	1,041	3,452	350	—	—	16,960	142
8,0	"	6	4	1,270	0,940	535	3,348	610	695	6	1,041	3,452	350	—	—	16,960	143
8,0	"	6	4	1,270	0,940	535	3,348	610	695	6	1,041	3,452	350	—	—	16,960	144
8,0	"	6	4	1,270	0,940	535	3,348	610	695	6	1,041	3,452	350	—	—	16,960	145

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.			Namen des Fabrikanten und des Fabriksortes.	Zeit des Eintrits in den Dienst. Jahr.	Cylinder.			Kessel.			Heizfläche		
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.			Durch- messer. Millimeter.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer. Meter.	Länge. Meter.	Anzahl der Heiz- rohre. Stück.	im Feuer- kasten.	in den Röhren.	in Summa. Quadratmeter.
146	148	1808	Sarpen . . .	H. Vorfig in Berlin.	1865	432	609		1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172
147	149	1804	Lüttringhausen . . .		1865	432	609		1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172
148	150	1805	Lüttich . . .		1865	432	609		1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172
149	151	1806	Mastricht . . .		1865	432	609		1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172
150	152	1807	Menden . . .		1865	432	609		1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172
151	153	1808	Paris . . .		1865	432	609		1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172
152	154	1809	Wien . . .		1865	432	609		1,227	4,159	197	6,862	103,310	110,172
153	54	1795	Diemel . . .		1865	406	558		1,255	3,295	189	6,459	77,098	83,557
154	55	1796	Rippe . . .		1865	406	558		1,255	3,295	189	6,459	77,098	83,557
155	56	1797	Savel . . .		1865	406	558		1,255	3,295	189	6,459	77,098	83,557
156	155	1798	Donau . . .	Maschinenbau-Actien- Gesellschaft „Vulcan“ in Stettin.	1866	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
157	156	1965	Agger . . .		1866	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
158	157	1966	Dhün . . .		1866	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
159	158	1967	Elster . . .		1866	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
160	159	1968	Itter . . .		1866	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
161	160	1969	Möhne . . .		1866	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
162	161	74	Krolsen . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
163	162	75	Bönen . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
164	163	76	Brenell . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
165	164	77	Carlstraße . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
166	165	78	Dahlhausen . . .	horizontal und aufsteigend.	1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
167	166	79	Dülken . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
168	167	80	Gülden . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
169	168	81	Süßen . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
170	169	82	Ralbenkirchen . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
171	170	83	Merseide . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
172	171	84	Merseide . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
173	172	85	Reitmann . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
174	173	86	Osberg . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
175	174	87	Opligs . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
176	175	88	Petersburg . . .	horizontal und aufsteigend.	1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
177	176	89	Ramsbeck . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
178	177	90	Stuttgart . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
179	178	91	Sundwich . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
180	179	92	Weitmar . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
181	180	93	Westhofen . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
182	181	94	Amsterdam . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
183	182	95	Wschaffenburg . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
184	183	96	Andernach . . .		1866	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
185	184	97	Kugsburg . . .		1867	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
186	185	98	Bamberg . . .	horizontal und aufsteigend.	1867	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
187	186	99	Basel . . .		1867	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
188	187	100	Bingen . . .		1867	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
189	188	101	Börfum . . .		1867	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
190	189	102	Bonn . . .		1867	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
191	190	103	Coblenz . . .		1867	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
192	191	104	Creuznach . . .		1867	444	627		1,282	4,159	199	7,223	105,109	112,332
193	192	105	Darmstadt . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
194	205	2086	Holzminden . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
195	206	2087	Darburg . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
196	207	2088	Seidelberg . . .	H. Vorfig in Berlin.	1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
197	208	2089	Salberstadt . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
198	209	2090	Ferzheim . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
199	210	2091	Kiel . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
200	211	2092	Rönigsberg . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
201	212	2093	Kreienzen . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
202	213	3094	Liegnitz . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
203	214	2095	London . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
204	215	2096	Mannheim . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
205	216	2097	Merseburg . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
206	217	2098	München . . .	H. Vorfig in Berlin.	1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
207	218	2099	Nürnberg . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
208	219	2100	Brag . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
209	220	2101	Reichenberg . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
210	221	2102	Rendsburg . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
211	222	2103	Rotterdam . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
212	223	2104	Schleswig . . .		1867	444	627		1,282	4,159	203	7,421	107,274	114,695
213	224	2105	Ulm . . .		1867	444	627		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
214	225	2009	Kar . . .		1867	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
215	226	2010	Eider . . .		1867	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
216	227	2011	Etich . . .	horizontal und aufsteigend.	1867	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
217	228	2012	Wobau . . .		1867	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
218	229	2013	Weichsel . . .		1867	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
219	230	2014	Warthe . . .		1867	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
220	231	2015	Spree . . .		1867	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525
221	232	2016	Reke . . .		1867	406	558		1,255	3,295	189	6,599	78,926	85,525

Ueber- druck des Dampfes pro Quadrat- centi- meter. Kilogr.	Mit oder ohne Expan- sions- Vorrich- tung.	Räder.				Kesseler Gewicht ohne Expan- sions- Vorrich- tung. Kilogr.	Kesseler Gewicht mit Expan- sions- Vorrich- tung. Kilogr.	Kesseler Gewicht mit Expan- sions- Vorrich- tung.
---	--	--------	--	--	--	---	--	---

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.			Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr.	Cylinder.			Kessel.			Heizfläche		
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.			Durch- messer. Millimeter.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer. Meter.	Länge. Meter.	Anzahl der Heiz- rohre. Stück.	im Feuer- kasten.	in den Röhren.	in Summa. Quadratmeter.
222	233	2017	Neckar	K. Vorfis in Berlin.	1867	406	558	horizontal und aufsteigend.	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525
223	234	2018	Mincio		1867	406	558		1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525
224	193	781	Deutz		1867	444	627		1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285
225	194	782	Düren		1867	444	627		1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285
226	195	783	Eisenach		1867	444	627		1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285
227	196	784	Embs		1867	444	627		1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285
228	197	785	Schweizer		1867	444	627		1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285
229	198	786	Eupen		1867	444	627		1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285
230	199	787	Genf		1867	444	627		1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285
231	200	788	Gera		1867	444	627		1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285
232	201	789	Mogau	Ehlinger Maschinenfabrik in Ehlingen.	1867	444	627	1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285	
233	202	790	Görlitz		1867	444	627	1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285	
234	203	791	Göttingen		1867	444	627	1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285	
235	204	792	Naag		1867	444	627	1,255	4,159	199	7,176	105,109	112,285	
236	278	2280	Unstrut		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
237	279	2281	Mulde		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
238	280	2282	Jahde		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
239	281	2283	Aller		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
240	282	2284	Drau		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
241	283	2285	Hoppke		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
242	284	2286	Alme	K. Vorfis in Berlin.	1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
243	285	2287	Sefefe		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
244	286	2288	Wittrig		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
245	287	2289	Lauter		1868	406	558	1,255	3,296	189	6,599	78,926	85,525	
246	268	186	Atendorf		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
247	269	187	Attenburg		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
248	270	188	Neuenaar		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
249	271	189	Annen		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
250	272	190	Kuffig		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
251	273	191	Büllgen		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
252	274	192	Benrath	Fr. Wöhler in Berlin.	1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
253	275	193	Bensheim		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
254	276	194	Bern		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
255	277	195	Coburg		1868	444	627	1,255	4,185	202	7,422	106,591	114,013	
256	298	905	Wolga		1868	391	577	1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802	
257	299	906	Théis		1868	391	577	1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802	
258	300	907	Licino		1868	391	577	1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802	
259	301	908	Tiber		1868	391	577	1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802	
260	302	909	Ringiz		1868	391	577	1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802	
261	288	193	Coethen		Ehlinger Maschinenfabrik in Ehlingen.	1868	378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557
262	289	194	Cüstrin	1868		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
263	290	195	Danzig	1868		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
264	291	196	Deßau	1869		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
265	292	197	Dietz	1869		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
266	293	198	Dirschau	1869		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
267	294	199	Dreiburg	1869		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
268	295	200	Ehringhausen	1869		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
269	296	201	Finnentrop	1869		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
270	297	202	Fredeburg	1869		378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
271	303	208	Bieberich	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1869	378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
272	304	209	Biedenlopf		1869	378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
273	305	210	Bodenheim		1869	378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
274	306	211	Bonnenburg		1869	378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
275	307	212	Boppard		1869	378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
276	308	213	Breda		1869	378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
277	309	214	Burg		1869	378	508	1,180	3,949	130	5,978	64,579	70,557	
278	310	215	Wien		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
279	311	216	Wörlitz		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
280	312	217	Wolberg		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
281	313	218	Constanz	horizontal und aufsteigend.	1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
282	314	219	Dortrecht		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
283	315	220	Dover		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
284	316	221	Elbing		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
285	317	222	Freiburg		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
286	318	223	Fürth		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
287	319	224	Gefternlande		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
288	320	225	Gent		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
289	321	226	Gewesberg		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
290	322	227	Görlitz		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
291	323	228	Gräfrath	horizontal und aufsteigend.	1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
292	324	229	Guben		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
293	325	230	Hannau		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
294	326	231	Hildesheim		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
295	327	232	Hochfeld		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
296	328	233	Homburg		1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374	
297	329	234	Kleinenbroich	1869	444	627	1,847	4,211	199	7,890	105,484	113,374		

Ueber- druck des Dampfes pro Quadrat- centi- meter.	Rifogr.	Mit oder ohne Expan- sions- Vorrich- tung.	Räder.				Neußerer Radstand. Meter.	Gesammtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder.		Tender.			Beschaffungskosten			Laufende Nummer.	
			Anzahl		Durchmesser			ohne Wasser und Kohlen. Ctr.	mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Räder.		Neußerer Rad- stand. Meter.	Eigen- gewicht incl. durch- schnittliche Füllung mit Wasser u. Kohlen. Ctr.	der Locomo- tiven. Thlr.	der Tender. Thlr.		Summa. Thlr.
			im Gan- zen. Stück.	der Treib- räder. Meter.	der Treib- räder. Meter.	der Lauf- räder. Meter.				Typus St.	Durch- messer. Meter.						
8,0	mit	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	18,400	222
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	18,400	223
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	224
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	225
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	226
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	227
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	228
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	229
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	230
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	231
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	232
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	233
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	234
8,0	"	6	6	1,270	—	735	3,060	644	735	6	1,041	3,452	350	—	—	18,555	235
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	236
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	237
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	238
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	239
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	240
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	241
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	242
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	243
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	17,000	244
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,451	350	—	—	17,360	245
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	246
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	247
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	248
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	249
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	250
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	251
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	252
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	253
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	254
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	666	750	6	1,041	3,452	350	—	—	17,360	255
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	256
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	257
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	258
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	259
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	260
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	261
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	262
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	263
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	264
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	265
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	266
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	267
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	268
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	269
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	270
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	271
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	272
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	273
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	274
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	275
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	276
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	277
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	278
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	279
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	280
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	281
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	282
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	283
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	284
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	285
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	286
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	287
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	288
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	289
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	290
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	291
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	292
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	293
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	294
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	295
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	296
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	297

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.		Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr.	Cylinder.		Kessel.			Heizfläche			
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.			Durch- messer.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer.	Länge.	Anzahl der Heiz- rohre.	im Feuer- kasten.	in den Röhren.	in Summa.
298	330	235	Königsgräß . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
299	331	236	Leer . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
300	332	237	Luzern . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
301	333	238	Mainz . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
302	334	239	Obercaffel . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
303	335	240	Oppeln . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
304	336	241	Osnabrück . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
305	337	242	Ostende . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
306	338	243	Byrmond . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
307	339	244	Potsdam . . .	1869	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
308	340	264	Ancona . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
309	341	265	Altmannshausen . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
310	342	266	Bergbach . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
311	343	267	Bodenbach . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
312	344	268	Brandenburg . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
313	345	269	Bruchsal . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
314	346	270	Cannstadt . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
315	347	271	Cottbus . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
316	348	272	Dietendorf . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
317	349	273	Eisenburg . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
318	350	274	Hochheim . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
319	351	275	Innsbruck . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
320	352	276	Josen . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
321	353	277	Wing . . .	1870	444	627		1,347	4,211	199	7,890	105,484	113,374
322	9	272	Barmen II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
323	11	273	Schwelm II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
324	12	274	Sagen II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
325	13	275	Witten II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
326	14	276	Saife II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
327	15	277	Wetter II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
328	17	278	Soest II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
329	18	279	Baderborn II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
330	46	280	Bohmbel II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
331	47	281	Saan II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
332	50	282	Erzfeld II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
333	53	283	Aprath II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
334	57	284	Dornap II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
335	118	285	Belbert II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
336	7	321	Elberfeld II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
337	119	322	Revißes II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
338	121	323	Kupferdreh II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
339	122	324	Nierenhof II. . .	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
340	377	325	377	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
341	378	326	378	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
342	379	327	379	1870	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
343	354	2250	Hübener . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
344	355	2551	Ostermann . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
345	356	2552	Herm. Weishaupt . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
346	357	2553	Hobe . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
347	358	2554	Ilm . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
348	359	2555	Mur . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
349	360	2556	Nogat . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
350	361	2557	Pregel . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
351	362	2558	Pruth . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
352	363	2559	Ro . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
353	364	2560	Rege . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
354	365	2561	Schwarz . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
355	366	2562	Sechte . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
356	367	2563	Waag . . .	1870	432	558		1,255	3,296	188	6,600	78,134	84,734
357	5	429	Ennepe II. . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
358	6	430	Bolme II. . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
359	250	431	Roer II. . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
360	368	432	Rette . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
361	369	433	Ohre . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
362	370	434	Reene . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
363	371	435	Verfante . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
364	372	436	Vader . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
365	373	437	Nahmede . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
366	374	438	Selte . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
367	375	439	Tanger . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
368	376	440	Wied . . .	1870	393	575		1,180	3,390	180	6,271	77,531	83,802
369	235	331	Ann II. . .	1871	432	558		1,227	3,296	188	6,659	78,475	85,134
370	236	332	Lech II. . .	1871	432	558		1,227	3,296	188	6,659	78,475	85,134
371	237	333	Murm II. . .	1871	432	558		1,227	3,296	188	6,659	78,475	85,134
372	256	334	Reine II. . .	1871	432	558		1,227	3,296	188	6,659	78,475	85,134
373	387	335	Nabe . . .	1871	432	558		1,227	3,296	188	6,659	78,475	85,134

horizontal und aufsteigend.

Ueber- druck des Dampfes pro Quadrat- centi- meter. Kilogr.	Mit oder ohne Expan- sions- Vorrich- tung.	Räder.				Aeußerer Radstand. Meter.	Gesamtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder.		Tender.				Beschaffungskosten			Laufende Nummer.	
		Anzahl		Durchmesser			ohne Wasser und Kohlen.	mit Wasser und Kohlen.	Räder.		Aeußerer Rad- stand.	Eigen- gewicht incl. durch- schnittliche Füllung mit Wasser u. Kohlen.	der Locomo- tiven.	der Tender.	Summa.		
		im Gan- zen.	der Treib- räder.	der Treib- räder.	der Lauf- räder.				Stück.	Durch- messer.							Meter.
8,0	mit	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	298
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	299
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	300
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	301
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	302
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	303
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	304
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	305
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	306
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	307
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	308
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,630	309
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	310
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	311
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	312
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	313
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	314
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	315
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	316
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	317
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	318
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	319
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	320
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	321
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	322
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	323
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	324
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	325
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	326
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	327
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	328
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	329
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	330
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	331
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	332
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	333
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	334
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,048	335
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,218	336
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,218	337
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,218	338
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,218	339
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,218	340
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,218	341
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,218	342
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	343
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	344
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	345
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	346
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	347
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	348
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	349
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	350
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	351
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	352
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	353
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	354
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	355
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	356
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	357
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	358
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	359
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	360
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	361
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	362
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	363
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	364
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	365
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	366
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	367
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,080	570	675	—	—	—	—	—	—	12,400	368
8,0	"	6	4	1,524	0,952	473	4,394	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,250	369
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,250	370
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,250	371
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,250	372
8,0	"	6	4	1,829	1,219	452	4,394	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,250	373

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.			Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr.	Cylinder.		Kessel.			Heizfläche			
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.			Durch- messer. Millimeter.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer. Meter.	Länge. Meter.	Anzahl der Heiz- rohre. Stück.	im Feuer- kasten.	in den Röhren.	in Summa.
374	380	328	380	Maschinenbau-Actien- Gesellschaft „Vulcan“ in Stettin.	1871	444	627	horizontal und aufsteigend.	1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
375	381	329	381		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
376	382	330	382		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
377	383	342	383		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
378	384	343	384		1871	444	627		1,376	4,211	199	7,913	105,789	113,702
379	385	344	385		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
380	386	345	386		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,913	105,789	113,702
381	388	301	388		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364
382	389	302	389		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364
383	390	303	390		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364
384	391	304	391	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
385	392	305	392		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
386	393	306	393		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
387	394	307	394		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
388	395	308	395		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
389	396	309	396		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
390	397	310	397		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
391	398	311	398		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
392	399	312	399		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
393	400	329	400		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
394	401	330	401	Sächsische Maschinen- Fabrik von Hartmann zu Chemnitz.	1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
395	402	331	402		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
396	403	332	403		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
397	404	481	404		1871	378	508	1,053	3,949	130	5,850	64,584	70,434	
398	405	482	405		1871	378	508	1,053	3,949	130	5,850	64,584	70,434	
399	406	483	406		1871	378	508	1,053	3,949	130	5,850	64,584	70,434	
400	407	484	407		1871	378	508	1,053	3,949	130	5,850	64,584	70,434	
401	408	485	408		1871	378	508	1,053	3,949	130	5,850	64,584	70,434	
402	409	486	409		1871	378	508	1,053	3,949	130	5,850	64,584	70,434	
403	410	487	410		1871	378	508	1,053	3,949	130	5,850	64,584	70,434	
404	411	488	411	H. Borsig in Berlin.	1871	432	558	1,255	3,296	188	6,600	78,475	85,075	
405	412	489	412		1871	432	558	1,255	3,296	188	6,600	78,475	85,075	
406	413	490	413		1871	432	558	1,255	3,296	188	6,600	78,475	85,075	
407	414	502	414		1871	432	558	1,255	3,296	188	6,600	78,475	85,075	
408	415	503	415		1871	432	558	1,255	3,296	188	6,600	78,475	85,075	
409	416	504	416		1871	432	558	1,255	3,296	188	6,600	78,475	85,075	
410	417	505	417		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
411	418	2757	Bober . . .		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
412	419	2758	Loire . . .		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
413	420	2759	Marne . . .		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
414	421	2760	Seine . . .	1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829		
415	422	2761	Dueß . . .	1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829		
416	423	2762	Regnitz . . .	1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829		
417	424	2763	Pleiß . . .	1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829		
418	425	2780		Sächsische Maschinen- Fabrik von Hartmann zu Chemnitz.	1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
419	426	2781	426		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
420	427	2782	427		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
421	428	2783	428		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
422	429	2784	429		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
423	430	2785	430		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
424	431	2786	431		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
425	432	2787	432		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
426	433	2788	433		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
427	434	2789	434		1871	444	627	1,344	4,211	199	8,023	105,806	113,829	
428	435	2790	435	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
429	436	2791	436		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
430	437	2792	437		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
431	438	2793	438		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
432	439	2794	439		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
433	440	2795	440		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
434	441	2796	441		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
435	442	2797	442		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
436	443	2798	443		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
437	444	2799	444		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
438	445	539	445	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
439	446	540	446		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
440	447	541	447		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
441	448	542	448		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
442	449	543	449		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
443	450	544	450		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
444	451	545	451		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
445	452	546	452		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
446	453	547	453		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
447	454	548	454		1871	444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737	
448	455	352	455	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
449	466	353	466		1871	444	627	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	

horizontal und außenliegend.

Ueber- druck des Dampfes pro Quadrat- centi- meter. Kilogr.	Mit oder ohne Expan- sions- Vorrich- tung.	R ä d e r.				Abwärtiges Gewicht und Gesamtgewicht al- ler Treibräder auf die Achsen bei gefüllter Wassine.	Neußerer Radstand. Meter.	Gesammtes Eigengewicht incl. Kohlen und Räder.		T e n d e r.				Beschaffungskosten			Laufende Nummer.		
		Anzahl		Durchmesser				ohne Wasser und Kohlen. Str.	mit Wasser und Kohlen. Str.	Räder.		Neußerer Rad- stand. Meter.	Eigen- gewicht incl. durch- schnittliche Füllung mit Wasser u. Kohlen. Str.	der Locomo- tiven. Thlr.	der Tender. Thlr.	Summa. Thlr.			
		im Gan- zen. Stück.	der Treib- räder. Meter.	der Treib- räder. Meter.	der Lauf- räder. Meter.					Engl. St.	Durch- messer. Meter.								
8,0	mit	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	12,500	2,650	15,150	374		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	12,500	2,650	15,150	375		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	12,500	2,650	15,150	376		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	ohne Tender geliefert	—	—	—	—	—	12,500	377		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		—	—	—	—	—	12,500	378		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,500	2,650	15,150	379	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	380	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	381	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	382	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	383	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	384	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	385	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	386	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	387		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	ohne Tender geliefert	—	—	—	—	—	12,930	388		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	389	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	390	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	391	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750		ohne Tender geliefert	—	—	—	—	—	12,930	392	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750			6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	393
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750			6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	394
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750			6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	395
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750			6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	396
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750			6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	397
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6		1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	398	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6		1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	399	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6		1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	400	
8,0	"	6	6	1,270	—	750	3,060	652	750	6		1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	401	
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	402		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	403		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	404		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	405		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	406		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	407		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	408		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	409		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	410		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	411		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	412		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	413		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	414		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	415		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	416		
8,0	"	6	4	1,029	0,787	554	3,060	600	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	417		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	418		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	419		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	420		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	421		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	422		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	423		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	424		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	425		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	426		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	427		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	428		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	429		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	430		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	431		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	432		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	433		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	434		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	435		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	436		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	437		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	438		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	439		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	440		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	441		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	442		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	443		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	444		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	445		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	446		
8,0	"	6	6	1,270	—	760	4,394	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	447		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	4,394	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,420	448		
8,0	"	6	6	1,270	—	750	4,394	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,420	449		

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.			Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintreffens in den Dienst. Jahr.	Cylinder.			Kessel.			Heizfläche			
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.			Durch- messer.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer.	Länge.	Anzahl der Heiz- rohre.	im Feuer- kasten.	in den Röhren.	in Summa.	
															Millimeter.
450	467	354	467	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1871	444	627	horizontal und aufsteigend.	1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
451	468	355	468		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
452	469	356	469		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
453	470	357	470		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
454	471	358	471		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
455	472	359	472		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
456	473	360	473		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
457	474	361	474		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
458	475	362	475		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
459	476	363	476		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
460	477	364	477		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
461	478	365	478		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
462	479	366	479		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
463	480	367	480		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
464	481	368	481		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
465	482	369	482		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
466	483	370	483		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
467	484	371	484		1871	444	627		1,373	4,211	199	7,885	105,479	113,364	
468	485	549	485		Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz von Hartmann.	1872	444		627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737
469	486	550	486			1872	444		627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737
470	487	551	487			1872	444		627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737
471	488	552	488	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
472	489	553	489	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
473	490	554	490	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
474	491	555	491	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
475	492	556	492	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
476	493	557	493	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
477	494	558	494	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
478	495	559	495	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
479	496	560	496	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
480	497	561	497	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
481	498	562	498	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
482	499	563	499	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
483	500	564	500	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
484	501	565	501	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
485	502	566	502	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
486	503	567	503	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
487	504	568	504	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
488	505	569	505	1872		444	627	1,373	4,211	199	8,031	105,706	113,737		
489	506	570	506	Hannoversche Maschinen- Bau-Aktion-Gesellschaft in Hannover.	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
490	507	571	507		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
491	508	572	508		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
492	509	573	509		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
493	510	574	510		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
494	511	575	511		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
495	512	576	512		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
496	513	577	513		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
497	514	578	514		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
498	515	579	515		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
499	516	580	516		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
500	517	581	517		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
501	518	582	518		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
502	519	583	519		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
503	520	584	520		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
504	521	585	521		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
505	522	586	522		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
506	523	587	523		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
507	524	588	524		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
508	525	589	525		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
509	526	590	526		1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800		
510	527	591	527	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
511	528	592	528	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
512	529	593	529	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
513	530	594	530	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
514	531	595	531	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
515	532	596	532	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
516	533	597	533	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
517	534	598	534	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
518	535	599	535	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
519	536	600	536	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
520	537	601	537	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
521	538	602	538	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
522	539	603	539	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
523	540	604	540	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
524	541	605	541	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
525	542	606	542	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
526	543	607	543	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
527	544	608	544	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
528	545	609	545	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
529	546	610	546	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
530	547	611	547	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
531	548	612	548	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
532	549	613	549	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
533	550	614	550	1873	432	558	1,228	3,295	188	7,800	80,000	87,800			
534	551	615	551	18											

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.			Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr.	Cylinder.		Kessel.			Heizfläche			
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.			Durch- messer.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer.	Länge.	Anzahl der Heiz- rohre.	im Feuer- kasten.	in den Röhren.	in Summa.
601	580	435	580	L. Schwartzkopff in Berlin.	1873	444	628	horizontal und aufsteigend.	1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
602	581	436	581		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
603	582	437	582		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
604	583	438	583		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
605	584	439	584		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
606	585	440	585		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
607	586	441	586		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
608	587	463	587		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
609	588	464	588		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
610	589	465	589		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
611	590	466	590		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
612	591	467	591		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
613	592	468	592		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
614	593	469	593		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
615	594	470	594		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
616	595	471	595		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
617	596	472	596		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
618	597	473	597		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
619	598	474	598		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
620	599	475	599		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
621	600	476	600		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
622	601	477	601		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
623	602	478	602		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
624	603	479	603		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
625	604	480	604		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
626	605	481	605		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
627	606	482	606		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
628	607	483	607		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
629	608	484	608		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
630	609	485	609		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
631	610	486	610		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
632	611	487	611		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
633	612	488	612		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
634	613	489	613		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
635	614	490	614		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
636	615	530	615		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
637	616	531	616		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
638	617	532	617		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
639	618	533	618		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
640	619	534	619		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
641	620	535	620		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
642	621	536	621		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
643	622	537	622		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
644	623	538	623		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
645	624	539	624		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
646	625	540	625		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
647	626	541	626		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
648	627	542	627		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
649	628	543	628		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
650	629	544	629		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
651	630	545	630		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
652	631	546	631		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
653	632	547	632		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
654	633	548	633		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
655	634	549	634		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
656	635	550	635		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
657	636	551	636		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
658	637	552	637		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
659	638	553	638		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
660	639	554	639		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
661	640	555	640		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
662	641	556	641		1873	444	628		1,390	4,312	200	8,033	105,61	113,643
663	642	557	642		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
664	668	558	Heffen . . .	Maschinenfabrik „Vulcan“ in Stettin.	1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
665	669	585	Euphrat . . .		1873	420	600		1,260	3,790	189	6,678	89,77	96,447
666	706	1002	Ete . . .		1873	393	575		1,260	3,495	180	6,270	79,0	85,270
667	707	1003	Helme . . .		1873	393	575		1,260	3,495	180	6,270	79,0	85,270
668	708	1004	Mottlau . . .	Hannov. Maschinenbau- Actien-Gesellschaft in Hannover.	1873	393	575		1,260	3,495	180	6,270	79,0	85,270
669	709	1005	Paffarge . . .		1873	393	575		1,260	3,495	180	6,270	79,0	85,270
670	710	1006	Pegnitz . . .		1873	393	575		1,260	3,495	180	6,270	79,0	85,270
671	711	1007	Schley . . .		1873	393	575		1,260	3,495	180	6,270	79,0	85,270
672	812	734	812	Henschel & Sohn in Cassel.	1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
673	813	735	813		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
674	814	736	814		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337
675	815	737	815		1873	444	628		1,390	4,312	199	8,077	107,26	115,337

horizontal und aufsteigend.

Ueber- druck des Dampfes pro Quadrat- centi- meter. Kilogr.	Mit oder ohne Expan- sions- Vorrich- tung.	Räder.				Abziehendes Gewicht des Gesamtwagens auf die Achsen bei gefüllter Maschine. Kilogr.	Neußerer Radstand. Meter.	Gesammtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder.		Tender.			Beschaffungskosten			Laufende Nummer.	
		Anzahl		Durchmesser				ohne Wasser und Kohlen. Ctr.	mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Räder.		Neußerer Rad- stand. Meter.	Eigen- gewicht incl. durch schonende Füllung mit Wasser u. Kohlen. Ctr.	der Locomo- tiven. Thlr.	der Tender. Thlr.		Summa. Thlr.
		im Gan- zen. Stück.	der Treib- räder.	der Treib- räder.	der Lauf- räder.					Typung St.	Durch- messer. Meter.						
10	mit	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	18,237	601
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	18,237	602
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	18,237	603
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	18,237	604
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	18,237	605
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	18,237	606
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	18,237	607
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	608
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	609
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	610
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	611
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	612
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	613
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	614
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	615
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	616
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	617
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	618
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	619
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	620
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	621
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	622
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	623
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	624
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	625
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	626
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	627
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	628
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	629
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	630
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	631
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	632
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	633
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	634
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,687	635
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	636
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	637
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	638
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	639
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	640
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	641
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	642
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	643
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	644
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	645
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	646
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	647
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	648
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	649
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	650
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	651
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	652
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	653
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	654
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	655
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	656
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	657
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	658
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	659
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	660
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	661
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	662
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,510	663
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	17,587	664
10	"	6	4	1,524	0,964	494	5,000	620	703	6	1,052	3,432	434	—	—	17,487	665
10	"	6	4	1,524	0,964	491	4,080	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	666
10	"	6	4	1,524	0,964	491	4,080	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	667
10	"	6	4	1,524	0,964	491	4,080	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	668
10	"	6	4	1,524	0,964	491	4,080	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	669
10	"	6	4	1,524	0,964	491	4,080	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	670
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	16,087	671
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	20,087	672
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	20,087	673
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	20,087	674
10	"	6	6	1,278	—	750	3,060	650	750	6	1,052	3,432	350	—	—	20,087	675

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.			Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr.	Cylinder.			Kessel.			Heizfläche		
	Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.			Durch- messer. Millimeter.	Kol- ben- hub.	Lage derselben.	Durch- messer. Meter.	Länge. Meter.	Anzahl der Heiz- rohre. Stück.	im Feuer- kasten.	in den Röhren.	in Summa. Quadratmeter.
676	*3	359	Hirsch	W. Norris in Philadelphia.	1848	356	559	schräg u. außent. " " "	1,068	3,666	118	4,29	59,71	64,00
677	822	360	Sababurg . . .		1848	356	559		1,068	3,666	118	4,29	59,71	64,00
678	824	595	Rob. Stephenson		1848	373	610		1,139	4,014	143	5,93	81,21	87,14
679	825	596	Atalante . . .	Rob. Stephenson New-Castle on Tyne.	1848	373	610	1,139	4,014	143	5,93	81,21	87,14	
680	826	597	Blitz		1848	373	610	1,139	4,014	143	5,93	81,21	87,14	
681	827	115	Sturm		1848	381	610	1,139	4,014	143	5,93	81,21	87,14	
682	828	113	Comet	E. Kessler in Carlsruhe.	1848	381	610	1,139	4,014	143	5,93	81,21	87,14	
683	829	111	Falke		1848	381	610	1,139	4,014	143	5,93	81,21	87,14	
684	830	16	Leopard		1852	381	559	0,966	3,981	129	5,20	70,69	75,89	
685	831	20	Pluto	Henschel & Sohn in Cassel.	1854	457	610	horizontal und aufliegend	1,278	3,987	186	8,00	104,04	112,04
686	832	21	Bulcan		1854	457	610		1,278	3,987	186	8,00	104,04	112,04
687	833	22	Mars		1854	457	610		1,278	3,987	186	8,00	104,04	112,04
688	834	23	Jupiter		1854	457	610		1,278	3,987	186	8,00	104,04	112,04
689	31	37	Atlas		1858	457	610		1,278	3,987	186	8,00	104,04	112,04
690	835	38	Saturn		1858	457	610		1,278	3,987	186	8,00	104,04	112,04
691	836	39	Titan		1859	457	610		1,278	3,987	186	8,00	104,04	112,04
692	837	40	Polyphem . . .		1859	457	610		1,278	3,987	186	8,00	104,04	112,04
693	838	41	Andromeda . .		1859	406	610		1,185	4,143	151	5,92	86,39	92,31
694	839	42	Diana		1859	406	610		1,185	4,143	151	5,92	86,39	92,31
695	821	77	Papin		1863	457	660		1,312	4,267	185	6,95	110,58	117,53
696	823	78	Herkules . . .		1863	457	660		1,312	4,267	185	6,95	110,58	117,53
697	840	109	Teutonia . . .		1865	406	610		1,185	4,143	151	5,92	86,39	92,31
698	841	110	Cyklop		1865	457	660		1,312	4,267	185	6,95	110,58	117,53
699	842	121	Uranus		1866	457	660		1,312	4,267	185	6,95	110,58	117,53
700	843	122	Centaur	1866	457	660	1,312	4,267	185	6,95	110,58	117,53		
701	844	133	Juno	Maschinenbau- Gesellschaft „Carlsruhe“ in Carlsruhe.	1867	406	610	1,185	4,143	151	5,92	86,39	92,31	
702	845	134	Iris		1867	406	610	1,185	4,143	151	5,92	86,39	92,31	
703	846	455	Perseus		1867	470	635	1,384	4,345	203	7,50	118,82	126,32	
704	847	457	Thesens		1867	470	635	1,384	4,345	203	7,50	118,82	126,32	
705	848	458	Neptun		1867	470	635	1,384	4,345	202	7,50	118,82	126,32	
706	849	473	Achilles		1867	470	635	1,384	4,345	203	7,50	118,82	126,32	

Recapitulation.

	Locomotiven im Ganzen. Anzahl.	Davon sind Tender- Locomotiven Anzahl.	Von der Anzahl der Locomotiven sind			Beschaffungskosten der Locomotiven incl. Tender. Thlr.
			ungekuppelt Stück.	gekuppelt		
				mit 2 Achsen. Stück.	mit 3 Achsen. Stück.	
Am Schlusse des Vorjahres waren vorhanden	541	59	15	272	254	8,823,086
Im Laufe des Jahres 1873 sind neu beschafft	165	26	—	57	108	2,857,311
Zusammen . .	706	85	15	329	362	11,680,397
Im Laufe des Jahres 1873 wurden ausrangirt: fide. Nr. 5. Pöfel. fide. Nr. 29. Geilenkirchen. fide. Nr. 54. Aachen. fide. Nr. 676. Hirsch und fide. Nr. 689. Atlas.	5	—	1	4	—	80,064
Within am Schlusse des Jahres 1873 vorhanden	701	85	14	325	362	11,600,333
Während des Jahres 1873 standen im Betriebe	706	85	15	329	362	—

Anzahl der am Schlusse des Jahres 1873 vorhandenen Tender und zwar:

619 Stück sechsrädrige
— „ vierrädrige

Zusammen . . 619 Stück, deren Beschaffungskosten zc. zc. 1,857,000 Thlr. betragen.

Ueber- druck des Dampfes pro Quadrat- centi- meter. Kilogr.	Mit oder ohne Expan- sions- Vorrich- tung.	Räder.				Abkürztes Gewicht und Gesamtbrut auf die der Treibräder auf die Scheitel der gedüllter Kochkne.	Neuherer Radstand. Meter.	Gesamtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder.			Tender.				Beschaffungskosten			Laufende Nummer.		
		Anzahl		Durchmesser				ohne Wasser und Kohlen.	mit Wasser und Kohlen.	Räder.		Neuherer Rad- stand.	Eigen- gewicht incl. durch- schnittliche Belastung mit Wasser u. Kohlen.	der Locomo- tiven.	der Tender.	Summa.				
		im Gan- zen.	der Treib- räder.	der Treib- räder.	der Lauf- räder.					Typus.	Durch- messer.						Meter.		St.	Meter.
Stück.		Stück.		Meter.		St.														
5	mit	8	4	1,295	0,762	238	5,085	377	422	6	0,899	2,769	345	10,504	2,450	12,954	676			
5	"	8	4	1,295	0,762	238	5,085	377	422	6	0,899	2,769	345	10,504	2,450	12,954	677			
7,3	"	6	4	1,442	0,921	432	3,181	520	580	6	0,899	2,972	390	12,357	1,950	14,307	678			
7,3	"	6	4	1,442	0,921	432	3,181	520	580	6	0,899	2,972	390	12,357	1,950	14,307	679			
7,3	"	6	4	1,442	0,921	432	3,181	520	580	6	0,899	2,972	390	12,357	1,950	14,307	680			
8	"	6	4	1,454	0,968	424	3,302	556	616	6	0,899	2,972	390	13,714	1,950	15,664	681			
8	"	6	4	1,454	0,968	424	3,302	556	616	6	0,899	2,972	390	13,714	1,950	15,664	682			
8	"	6	4	1,454	0,968	424	3,302	556	616	6	0,899	2,972	390	13,714	1,950	15,664	683			
6	"	6	4	1,422	0,965	382	3,136	477	522	6	0,899	2,896	345	12,200	2,700	14,900	684			
7,3	"	6	4	1,264	0,889	500	3,136	620	680	6	0,899	2,896	345	14,100	2,700	16,800	685			
7,3	"	6	4	1,264	0,889	500	3,136	620	680	6	0,899	2,896	345	14,100	2,700	16,800	686			
7,3	"	6	4	1,264	0,889	500	3,136	620	680	6	0,899	2,896	345	14,100	2,700	16,800	687			
7,3	"	6	4	1,264	0,889	500	3,136	620	680	6	0,899	2,896	345	14,100	2,700	16,800	688			
7,3	"	6	4	1,264	0,889	500	3,136	620	680	6	0,864	3,200	490	16,500	2,900	19,400	689			
7,3	"	6	4	1,264	0,889	500	3,136	620	680	6	0,864	3,200	490	16,500	2,900	19,400	690			
7,3	"	6	4	1,264	0,889	500	3,136	620	680	6	0,864	3,200	490	14,450	2,900	17,350	691			
7,3	"	6	4	1,264	0,889	500	3,136	620	680	6	0,864	3,200	490	14,450	2,900	17,350	692			
7,3	"	6	4	1,442	0,965	449	3,276	575	635	6	0,864	3,200	490	13,586	2,700	16,286	693			
7,3	"	6	4	1,442	0,965	449	3,276	575	635	6	0,864	3,200	490	13,586	2,700	16,286	694			
7,3	"	6	4	1,442	0,965	533	2,378	680	740	6	0,870	3,200	490	15,370	3,000	18,370	695			
7,3	"	6	4	1,442	0,965	533	2,378	680	740	6	0,870	3,200	490	15,370	3,000	18,370	696			
7,3	"	6	4	1,442	0,965	449	3,276	575	635	6	0,870	3,200	490	13,400	3,000	16,400	697			
8	"	6	4	1,442	0,965	533	2,378	680	740	6	0,870	3,200	490	15,225	3,000	18,225	698			
8	"	6	4	1,442	0,965	533	2,378	680	740	6	0,870	3,200	490	15,375	3,000	18,375	699			
8	"	6	4	1,442	0,965	533	2,378	680	740	6	0,870	3,200	490	15,375	3,000	18,375	700			
8	"	6	4	1,442	0,965	449	3,276	575	635	6	0,870	3,200	490	13,550	3,000	16,550	701			
8	"	6	4	1,442	0,965	449	3,276	575	635	6	0,870	3,200	490	13,550	3,000	16,550	702			
9	"	6	6	1,221	—	720	3,446	660	720	6	—	—	—	14,900	—	14,900	703			
9	"	6	6	1,221	—	720	3,446	660	720	6	—	—	—	14,900	—	14,900	704			
9	"	6	6	1,221	—	720	3,446	660	720	6	—	—	—	14,900	—	14,900	705			
9	"	6	6	1,221	—	720	3,446	660	720	6	—	—	—	14,900	—	14,900	706			

* Nummern der Hessischen Nordbahn.

* Die Locomotiven unter den Nummern 676—706 sind von der Hessischen Nordbahn beschafft.

Die Locomotiven unter den laufenden Num

Bemerkungen.

Die ungekuppelten Maschinen 1, 2, 23–25, 41, 42, 58–60 haben Balancier zwischen den Federn der Treib- und Vorderachsen und eine Quersfeder über der hinter der Feuerkiste gelegenen Hinterachse. Die Expansion wird hierbei durch einen besonderen Mechanismus und Schieber bewirkt. Von den Maschinen 3, 4, 8, 10 und 120, welche ursprünglich sämtlich mit ihrem Vordertheil auf einem drehbaren, vierradrigen Gestell ruhten, hat im Laufe der Zeit die Maschine 10 in sofern eine Aenderung erlitten, als das Vorgestell, das, wenn es leicht belastet ist, für das Befahren von Curven nur unerhebliche Vortheile bietet, dagegen die Gefahr bei etwaigen Entgleisungen vermehrt, sowie auch die Reparaturkosten wesentlich steigert, in eine feste Achse umgewandelt ist.

Unter den Maschinen 3, 4, 8 und 120 ist das Vordergestell mit 4 Rädern ebenfalls fortgenommen und für die eine untergebrachte Achse ein besonderer Rahmen mit vor der Mittelachse gelegenen Drehpunkten geschaffen worden, so daß die Achse verstellbar ist und in der nach beiden Seiten geneigten angefertigten Druckauflage eine seitliche Verschiebung bis zu 2" nach jeder Seite zuläßt (System Bissel), wodurch es ermöglicht, daß die Maschine mit Leichtigkeit die engsten Curven durchlaufen kann. Die Maschinen 3, 4, 8 und 120 sind außerdem zu Tendermaschinen umgebaut worden, was dadurch bewirkt worden ist, daß auf dem Langkessel seiner ganzen Länge nach ein anschließender Wasserkasten und zu beiden Seiten des Feuerkastens Kohlenbehälter angebracht sind.

Das Bremsen geschieht mittelst Schraubenspindel, Hebel und Bremsklötzen, welche auf die Treibräder wirken. Die vorstehend aufgeführten fünf Maschinen haben Balancier zwischen den Treibachsen und arbeiten mit Expansion, letztere kann jedoch nur mittelst Coulißstellungen durch den Vertheilungsschieber bewirkt werden.

Die Maschinen 19–22, 26–40, 61–84, 93–102, 106–111, 123, 126–154 haben Balancier-Verbindung zwischen den vier, vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und einen Querbaleancier zur Verbindung der beiden Laufachsensfedern. Die Maschinen 21 und 28 erhielten neue Dampfkessel zu 112 Pfund Druck.

Sämmtliche Maschinen arbeiten mit Expansion, die, wie bei den Maschinen 1, 2 u. s. w., mittelst eines besonderen Hebels gehandhabt und durch besonderen Schieber bewirkt wird.

Die Maschinen 106–111, 126–154 unterscheiden sich von denen Nr. 19–22, 26–40, 61–84, 93–102 und 123 nur dadurch, daß sie für einen höheren Maximaldruck concessionirt sind und statt der gewöhnlichen Speisevorrichtungen Dampfstrahlpumpen, sowie auf dem Langkessel einen zweiten Dom mit dem Schau'schen Apparat zur Ablagerung von Kesselstein besitzen.

Die Maschinen Nr. 43 und 44 sind Tendermaschinen schwersten Kalibers und speciell für den Dienst auf der geneigten Ebene zwischen Erkrath und Hochdahl bestimmt. Dieselben haben 6 vor der Feuerkiste liegende, gekuppelte Räder, Wasser- und Kohlen-Reservoir befinden sich zu beiden Seiten des Langkessels und ruhen theils auf dem Hauptrahmen, theils auf einem besonderen Außen-Rahmen. Jedes Reservoir ist durch eine geneigte Querswand in zwei Theile getheilt, von denen der vordere zur Aufnahme des Speisewassers, der hintere als Kohlenbehälter dient. Die Hinterachse wird durch 4 Klöße gebremst, welche mittelst Schraubenspindel und Hebel angebrückt werden. Die Maschinen haben insofern eine Aenderung erfahren, als statt der bisherigen Fahrpumpen zwei Strahlpumpen angebracht sind; in Folge davon ist auch die Condensationsvorrichtung abgenommen worden.

Die Maschinen Nr. 45, 48, 49 und 50 sind von der früheren Düsseldorf-Elberfelder Bahn übernommen und haben Balancier-Vorrichtung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern. Nr. 45 ist wie die Nr. 3, 4, 8 und 120 zu einer Tender-Maschine umgebaut und in derselben Weise wie diese mit Wasserkasten und Kohlenbehälter sowie mit Brems versehen. Eine bewegliche Vorderachse besitzt dieselbe nicht, wohl aber sind bei Gelegenheit des Umbaus die mit ihren Enden unmittelbar auf den Achslagerstücken ruhenden, gemeinschaftlichen Tragfedern beseitigt, wodurch das gewöhnliche Balancier-System ersetzt worden. Maschine Nr. 48 ist von gleicher Construction.

Die Maschinen Nr. 85–92 sind gekuppelte Personenzug-Maschinen, die seiner Zeit mit Rücksicht auf die schwierigen Curven und Steigungs-Verhältnisse der Ruhr-Sieg Bahn beschafft worden sind. Dieselben haben Balancier-Verbindung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und Querbaleanciers zwischen den beiden Laufachsensfedern. Die Expansion wird, wie bei der vorigen Maschine, durch Coulißsteuerung bewirkt. Nr. 124 und 125 sind gekuppelte Personenzug-Maschinen mit gleicher Construction wie die vorerwähnten und unterscheiden sich von diesen nur dadurch, daß sie für einen höheren Maximaldruck concessionirt sind und auf dem Langkessel einen zweiten Dom mit dem Schau'schen Apparat zur Ablagerung von Kesselstein besitzen. Die früheren Speisepumpen der ersten Sorte dieser Maschinen sind zum größten Theil successive durch Strahlpumpen ausgewechselt worden.

Die Maschinen Nr. 103–105 sind Tendermaschinen, haben aufliegende Steuerung und Retourkurbeln, Balancier-Verbindung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und Schlitzenbremsen. Die Expansion ist wie bei den vorerwähnten Maschinen.

Die Maschinen Nr. 54–56, 112–117 und 155 sind gekuppelte Personenzug-Maschinen, bei denen sich jedoch die Kuppelachsen unter der abgekrühten Feuerkiste befinden; dieselben besitzen den Schau'schen Apparat mit Ausnahme von 112, 114, 115, 116 und 117, von denen derselbe abgenommen ist; auch haben dieselben Dampfstrahlpumpen. Letztere haben allgemeinen Eingang gefunden und werden sowohl für alte durch Verschleiß abgängig werdende gewöhnliche Speisepumpen, als auch bei allen neu zu beschaffenden Maschinen angewendet. Bei den neuen Maschinen und solchen, bei denen die früheren Speisepumpen gegen Strahlpumpen ausgewechselt werden, geschieht die Anbringung der Strahlpumpen in horizontaler Lage unter dem Trittbloch des Führerstandes. Diese Construction hat den Vortheil, daß das Wasser selbst bei dem niedrigsten Wasserstande im Tender von selbst zufließt, wodurch die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Arbeitsvorrichtung eine wesentlich höhere geworden ist.

Die Maschinen Nr. 156–160, 225–237, 278–287 sind ebenfalls gekuppelte Personenzug-Maschinen, welche mit den oben erwähnten Nr. 112–117 übereinstimmen; nur ist hier der Schau'sche Kesselstein-Apparat in Wegfall gekommen. Derselbe hat bei dem hiesigen Speisewasser nicht den gewünschten Erfolg gehabt, indem der Niederschlag sich auf den kohlen-sauren Kalk beschränkte, während der weit verderblicher wirkende schwefelsaure Kalk nach wie vor starke Inkrustation bildete; außerdem wurde bemerkt, daß sich unterhalb des Apparates zwischen den Siederöhren starke Anhäufungen von Kesselstein bildeten, der nur schwer beseitigt werden konnte.

Die Maschinen Nr. 225–234 und 278–287 sind mit nach oben erweiterten Schornsteinen (Prüßmann's Patent) versehen. Die Maschinen Nr. 161–224 und 268–277 sind Lastzug-Locomotiven, welche von den oben erwähnten 19–22, 26–40 u. s. w. nicht unerheblich abweichen. Zunächst ist die Construction des Feuerkassenmantels insofern verändert, als die hohe gewölbte Kuppel vereinfacht worden ist. Die Dome sind, wie bei den bereits erwähnten Maschinen Nr. 43–44. Die sämtlichen 6 Räder sind durch Kuppelstangen verbunden, um auch bei ungünstigen Verhältnissen mit größerer Sicherheit eine normale Last fortzuschaffen zu können. Ferner haben dieselben Prüßmann'sche Schornsteine. Eine Vereinfachung wurde außerdem dadurch herbeigeführt, daß die bei den Lastmaschinen bisher übliche Expansions-Vorrichtung durch einen besonderen Schieber fortgefallen ist. Die sämtlichen Maschinen sind mit je zwei liegenden Dampfstrahlpumpen versehen.

Die Maschinen Nr. 238–249, 251, 252, 259–267 sind von der Aachen-Düsseldorf-Elberfelder Bahn übernommen, von denen die Maschine 258 im Laufe des Jahres 1872 als unbrauchbar ausrangirt worden ist.

Die Tender der Maschinen 288—243 sind besonders, alle übrigen mit den Locomotiven zusammen beschafft. Die Maschinen 288—297, 308—309, und 404—417 sind Tendermaschinen, welche speciell für den Rangirdienst auf Bahnhöfen mit kleineren Curven, namentlich im Hafen zu Ruhrort beschafft sind. Dieselben haben, wie die in den Bahnwerfstätten umgebauten Maschinen 3, 4, 8 und 120, eine radial verstellbare Laufachse. Das Wasserbassin liegt wie bei jenen auf dem Langkessel; die Kohlenbehälter zu beiden Seiten der Feuerkiste; die Treibräder haben abweichend von den Maschinen 3, 4, 8, 120 einen circa 8 Zoll kleineren Durchmesser, und die Kessel eine um 11 Zoll größere Länge erhalten.

Durch diese Construction ist es möglich geworden, der Laufachse eine größere Belastung zu geben. Wesentlich verschieden von denen der sämtlichen übrigen Maschinen ist die Construction des Feuerkastenmantels. Die gewölbte Kuppel ist in Wegfall gekommen, und statt dieser eine horizontale Decke des Feuerkastenmantels (System Belpoire) angeordnet worden, welche durch lange eiserne Stehbolzen mit der Decke der Feuerkiste direct verbunden ist.

Die horizontalen Deckenanker der Feuerkiste sind dadurch fortgefallen, so daß es ermöglicht ist, die Decke jederzeit von Kesselstein befreien zu können. Die Maschinen arbeiten mit Expansion, welche durch einfache Schieber bewirkt wird. Die Steuerung ist, wie bei den Maschinen 103—105, außen liegend; das Bremsen geschieht durch Bremsklöcke, welche mittelst Hebel und Schraubenspindel gegen die Hinterseite der Kuppelräder gedrückt werden.

Die Maschinen 5, 6, 250, 298—302, 368—376 sind Tendermaschinen für Personenzüge und speciell für den Dienst auf den kleineren Zweigbahnen Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg, Langendreer, Witten u. s. w. bestimmt. Die beiden gekuppelten Achsen liegen bei diesen Maschinen vor der Feuerkiste; die Federn derselben sind durch Balanciers verbunden, die hinter der Feuerkiste befindliche Laufachse hat Quersfedern, zu beiden Seiten befinden sich die Wasserbehälter, welche zusammen einen Fassungsraum von 3 Cubikmeter (100 Kubikfuß) haben. Der Kohlenraum ist an der Hinterwand des Führerstandes angebracht; die Maschinen arbeiten mit variabler Expansion, welche nur durch Stellungen der Coullisse und einfache Schieber bewirkt wird. Das Bremsen geschieht mittelst Hebel, Schraubenspindel und Bremsklöcke, welche auf die Treibräder wirken.

Die Maschinen 7, 9, 11—15, 17, 18, 46, 47, 50, 53, 57, 118, 119, 121, 122, 310—353, 377—386, 388—403, 425—454, 465—485 stimmen bezüglich des Lauf- und Treibwerks genau mit den Maschinen Nr. 161 u. s. w. überein. Bei den Kesseln jedoch wurden, wie bei den bereits erwähnten Tendermaschinen Nr. 288 u. s. w., die Feuerkistendome weggelassen und dagegen eine horizontale, nach den beiden Seitenwänden zu stark abgerundete Deckplatte angewandt, deren gegenseitige Verankerung mit der parallelen Feuerkistendecke durch lange eiserne Stehbolzen erzielt wurde.

Durch den Wegfall der bei dieser Construction überflüssigen schweren eisernen Deckenanker wurde die Belastung der Hinterachse nicht unwesentlich vermindert, und gab dies Veranlassung, das Gewicht durch Vergrößerung der Feuerkiste, resp. des Feuerkistenmantels in der Längsrichtung zu ersetzen.

Die hierdurch erzielte größere Rost- und directe Feuerberührungs-Fläche hat die Verdampfungsfähigkeit erheblich vermehrt und gute Betriebs-Resultate herbeigeführt. Um den Dampfdruck für den in Wegfall gekommenen überhöhten Feuerkistendom zu entschädigen, wurde dem Langkessel gleichzeitig ein größerer Durchmesser gegeben, und außerdem das vom Feuerkastenmantel nach dem Regulator-Dom führende Sammelrohr nicht im Dampfdruck des Langkessels, sondern über dem letzteren hergeführt.

Die Schnellzug-Maschinen Nr. 235—237, 256, 354—367, 387, 418—424 stimmen mit den Maschinen 225 u. s. w. im Wesentlichen überein und unterscheiden sich von denselben nur dadurch, daß die Decke des Feuerkistenmantels horizontal construirt ist, wie bei den vorerwähnten Lastzugmaschinen.

Die Lastzugmaschinen Nr. 455—464, 485—494 stimmen mit den Maschinen Nr. 424 u. s. w. genau überein, ferner die Schnellzug-Maschinen Nr. 505—509 mit Maschinen Nr. 418—424, sowie im Allgemeinen auch die Lastzug-Maschinen Nr. 643—660. Letztere Maschinen sind von der Firma „Beyer, Peacock & Comp. in Manchester“ geliefert und an denselben sämtliche drei Achsen gekuppelt, und unterscheiden sich diese Maschinen nur dadurch von der Construction der vorerwähnten Lastzug-Maschinen, daß dieselben Schraubensteuerung haben. Die Kessel sind für einen Druck von 9 Atmosphären concessionirt.

Die Speisung der Kessel geschieht durch Schau'sche Strahlpumpen; die Sicherheitsventile sind nach Ramsbottom'scher Construction. Die Tender haben Bremsen, welche durch Schrauben und Hebel bewegt werden, und wirken die Bremsklöcke nur von einer Seite gegen die Räder.

Im Laufe des Jahres sind neu hinzugekommen:

Die Lastzug-Maschinen Nr. 661—667, welche mit den Maschinen Nr. 643—660 genau übereinstimmen;

ferner die Schnellzug-Maschinen Nr. 510—529, die die gleiche Construction wie die Maschinen Nr. 505—509 haben;

ferner die Lastzug-Locomotiven Nr. 548—566, 812—815 und 16 II von gleicher Construction wie die Maschinen Nr. 485—494;

ferner die Personenzug-Tendermaschinen Nr. 530—539, 706—711, dieselben stimmen mit den Maschinen Nr. 368—376 im Wesentlichen überein und unterscheiden sich von letzteren nur dadurch, daß sie für einen Druck von 10 Atmosphären concessionirt sind und die Decke des Feuerkistenmantels horizontal construirt ist;

ferner die Güterzug-Tendermaschinen Nr. 540—547, 557 II, und 52 II, welche sich bezüglich ihrer Construction mit den Maschinen Nr. 404—417 in Uebereinstimmung befinden;

ferner die Maschinen Nr. 495—504 und 669, welche für gemischte und schwere Personenzüge bestimmt sind. Bezüglich ihrer Construction unterscheiden sich dieselben von sämtlichen anderen Personenzug-Maschinen dadurch, daß sie mit beweglicher Vorderachse versehen sind und außenliegende Steuerung haben. Die Kessel sind für einen Dampfdruck von 10 Atmosphären concessionirt, die Feuerkistendecke mit dem halbrund ausgeführten oberen Theil des Mantels ist durch Stehbolzen verankert. Die Maschinen sind mit zwei Sicherheitsventilen nach Ramsbottom'schem und einem desgleichen nach Meggenhof'schem System versehen; letzteres ist an dem vorne befindlichen Dome angebracht.

Sinsichtlich der von der Hessischen Nordbahn übernommenen Locomotiven ist noch Folgendes zu erwähnen:

Die übernommenen Tender sind sämtlich von den Fabrikanten Henschel & Sohn geliefert. Die Maschinen Sababurg und Hirsch haben Fahrpumpen, aber keine Condensations-Vorrichtung, die Maschinen Nr. 826—828, 831—849 und Atlas haben Injecteure. Die Maschinen Sababurg und Hirsch, welche nur auf der Carlsbahn laufen, haben bewegliches Vordergestell mit zwei Achsen, die Treibachse liegt vor, die Kuppelachse hinter der Feuerkiste. Alle anderen Maschinen haben drei Achsen und liegen dieselben unter dem Langkessel. Bei den Maschinen Sababurg und Hirsch, sowie Nr. 821—845 ist die Treibachse mit der Kuppelachse durch Balanciers verbunden.

Die Maschinen 821, 823, 841, 842 und 843 haben außerdem noch einen Querbaleancier für die Vorderfedern.

Bei den Maschinen 846—849 sind keine Balanciers angebracht.

Im Laufe des Jahres wurden ausrangirt die Maschinen Hirsch und Atlas.

Uebersicht des vorhandenen Bestandes an Locomotiv- und Tender-Achsen.

Treib- und Kuppel- Achsen.	Lauf- Achsen.	Tender- Achsen.	Zu den Locomotiven resp. Tendern.	Stärke der Achsen		Bemerkungen.
				in der Nabe. Mm.	in den Schen- keln. Mm.	
12	—	—	3, 4, 8, 120	176	144	Mit der Maschine Nr. 51 sind ab- gängig geworden 2 Treib- und Kuppel- achsen, 1 Laufachse und 3 Tenderachsen.
—	4	—		147	135	
4	—	—		170	150	
—	2	—	10	144	131	
206	—	—	19—22, 26—40, 61—84, 93—102, 106—111 . . .	173	170	
—	104	—	123, 126—154	147	144	
13	—	—	1, 2, 23—25, 41, 42, 58—60	173	170	
—	26	—		147	144	
26	—	—	85, 92, 124, 125	173	163	
—	13	—		147	144	
128	—	—	54—56, 112—117, 155—160, 225—237, 256 . . .	173	169	
—	14	—	278—287, 354—359, 364—367, 387	146	144	
—	62	—	418—424	177	170	
56	—	—	505—529	173	169	
—	28	—		177	170	
9	—	—	43, 44	189	176	
2	—	—	45	174	148	
—	1	—		146	116	
8	—	—		185	159	
—	4	—	48, 49	163	137	
8	—	—		183	157	
—	4	—	103, 105	146	144	
1089	—	—	7, 9, 11—18, 46, 47, 50, 53, 57, 118, 119, 121 . .			
—	—	—	122, 161—224, 268—277, 310—353			
—	—	—	360—363, 377, 386, 388—403, 425			
—	—	—	494, 548—642, 668, 812—815	177	170	
90	—	—	288—297, 303—309, 404—417, 540—	176	170	
—	43	—	547, 52, 257	146	144	
80	—	—	5, 6, 250, 298—302, 368—376	173	170	
—	40	—	530—539, 706—711	173	144	
26	13	—	495—504, 669	172	170	
81	—	—	643—667	203	171	
—	—	1682	1, 2, 7, 9, 11—42, 46, 47, 50, 53, 62			
—	—	—	67, 70—102, 106—119, 121—237			
—	—	—	256, 268, 276—287, 310—367, 377—			
—	—	—	403, 410—529, 548—642, 812—815	128	88	
—	—	78	643—667	132	102	
—	—	30	10, 63, 64	118	85	
—	—	9	69	118	92	
—	—	15	49, 63, 64	124	85	
1838	358	1814	Latus			

Treib- und Kuppel- Achsen.	Lauf- Achsen.	Tender- Achsen.	Zu den Locomotiven resp. Tendern.	Stärke der Achsen.		Bemerkungen.
				in der Nabe. Mm.	in den Sch- keln. Mm.	
1888	358	1814	Transport			
			Von der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn.			Mit der Maschine Nr. 255 sind ab- gängig geworden 2 Lauf-, 1 Kuppel- und 3 Tenderachsen.
20	—	—		163	157	
—	19	—		150	144	
—	—	24	238—244, 260—267	114	72	
5	—	—		173	170	
—	10	—		146	144	
—	—	15	245—248	118	88	
3	—	—		176	166	
—	4	—	219	150	118	
—	—	15	249, 251, 252	124	124	
6	—	—		150	150	
—	3	—		124	124	
1	—	—	251, 252, 253	176	146	
—	4	—		144	118	
—	—	12	253—259	120	85	
4	—	—	259	183	157	
—	3	—		160	139	
20	—	—	260—267	176	170	
—	30	—		127	85	
			Von der Hessischen Nordbahn.			Mit der Maschine Nr. 3 und 31 sind abgängig geworden 4 Treib- und Kup- pelachsen, 2 Lauf- und 6 Tenderachsen.
2	—	—	822 (2)	146	133	
—	3	—		132	102	
8	—	—	824, 825, 826 (5, 6, 7)	178	159	
—	4	—		165	152	
8	—	—	827, 828, 829 (9, 10, 11)	184	165	
—	4	—		184	178	
6	—	—	830 (24)	184	159	
—	3	—		184	178	
4	—	—	838, 839, (35, 36)	200	178	
—	2	—		200	178	
16	—	—	831—837, (27—30, 32—34)	203	178	
—	9	—		181	178	
10	—	—	821, 823, 841, 842, 843, (1, 4, 38, 39, 40)	209	203	
—	5	—		209	203	
6	—	—	840, 844, 845, (37, 41, 42)	203	178	
—	3	—		203	178	
15	—	—	846, 847, 848, 849, (43, 44, 45, 46)	165	165	
—	—	54				Die eingeklammerten Zahlen sind die früheren Nr. der Hessischen Nordbahn.
—	—	12	821—849, 37, (4—12, 14—19, 21, 23—25)			
—	—	42	26—30, 32—36)			
1972	464	1988	Summa			

Anlage 6.

Unter den Personenwagen laufen:	1347	Satz	Scheibenräder mit schmiedeisernen Naben.
" " "	294	"	Speichenräder mit Gußnaben.
" " "	62	"	Gußstahlscheibenräder.
Summa . .	1703	Satz.	

An Reserve-Achsen sind: 53 Satz mit schmiedeeisernen Naben vorhanden.
Sämmtliche Wagen haben Spannfedern aus Gußstahl und schmiedeeiserne Buffer mit Gußstahlspiralfedern.

2. Nachweisung der vorhandenen Gepäc- und Güterwagen nebst deren Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen.			Eigengewicht incl. Achsen und Räder.			Ladungsfähigkeit			Anzahl		Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder.		
	4.	6.	8.	durchschnittlich			durchschnittlich			der Brems- wagen.	der ge- brems- ten Achsen.	durchschnittlich		
				pro Achse.	pro Wagen	im Ganzen.	pro Achse.	pro Wagen	im Ganzen.			pro Achse.	pro Wagen.	im Ganzen.
	rährige.			Zoll-Ctr.			Zoll-Ctr.			Stück.		Thlr.		
Gepäckwagen	199	54	—	85	188	47,480	72	160	40,385	242	487	855	1,893	478,885
Combinirte Post- und Gepäckwagen	5	8	—	85	222	2,895	36	95	1,240	13	24	638	1,669	21,697
Güterwagen, bedeckte	1,786	25	7	69	139	251,823	85	172	312,860	602	1,215	669	1,409	2,561,563
Güterwagen mit hohen Kopfstücken u. festen Decken	56	—	—	49	98	5,508	48	95	5,330	2	4	424	848	47,486
Pferdewagen	2	—	—	51	102	204	—	—	—	—	—	633	1,267	2,534
Wienwagen, bedeckte	93	—	—	72	143	13,332	90	181	16,800	79	158	516	1,032	409,687
" mit Doppelböden	114	—	—	70	140	15,916	72	144	16,400	106	212			
" offene	190	—	—	55	109	20,712,5	50	100	19,090	88	174	455	910	45,479
Güterwagen mit beweglichen Deckenklappen	50	—	—	62	125	6,242	100	200	10,000	16	32	395	789	179,892
Holzswagen	228	—	—	50	100	22,687	65	131	29,800	63	114	432	864	511,714
Schienenwagen	592	—	—	61	123	72,547	117	234	138,400	217	434	432	864	511,714
Arbeitswagen	138	—	—	43	86	11,800	67	133	18,380	70	108	401	802	110,638
Coackswagen	2,420	—	—	52	103	250,810	93	186	451,200	781	1,560	435	870	2,105,918
Güterwagen, offene, zum Holzkohlentransport	47	—	—	43	86	4,042	50	100	4,700	—	—	376	751	35,297
" " " 100 Ctr.	1,597	—	—	41	82	124,231	50	100	149,700	460	892	376	751	1,124,247
" " " 150 " "	112	67	—	47	113	20,156	63	150	26,850	25	65	406	965	172,735
" " " 200 " "	10,249	—	—	53	107	1,093,585	101	203	2,082,600	3,181	6,264	399	797	9,168,555
" " " 400 " "	—	—	55	59	235	12,932	100	400	22,000	—	—	433	1,733	95,318
" " " 800 " "	—	—	1	64	254	254	200	800	800	—	—	807	3,226	3,226
Gepäckwagen incl. 13 Post- und Gepäckwagen	204	62	—	—	—	50,375	—	—	41,625	253	511	—	—	500,582
Güterwagen, bedeckte	1,786	25	7	—	—	251,823	—	—	312,860	602	1,215	—	—	2,561,563
" mit hohen Kopfstücken u. festen Decken	56	—	—	—	—	5,508	—	—	5,330	2	4	—	—	47,486
Pferd- und Vieh-Wagen	399	—	—	—	—	50,164,5	—	—	52,290	273	544	—	—	412,221
Güterwagen mit beweglichen Deckenklappen	50	—	—	—	—	6,242	—	—	10,000	16	32	—	—	45,479
Holzswagen	228	—	—	—	—	22,687	—	—	29,800	63	114	—	—	179,892
Schienenwagen	592	—	—	—	—	72,547	—	—	138,400	217	434	—	—	511,714
Arbeitswagen	138	—	—	—	—	11,800	—	—	18,380	70	108	—	—	110,638
Coackswagen	2,420	—	—	—	—	250,810	—	—	451,200	781	1,560	—	—	2,105,918
Holzkohlenwagen	47	—	—	—	—	4,042	—	—	4,700	—	—	—	—	35,297
Güterwagen, offene	11,858	67	56	—	—	1,251,158	—	—	2,281,950	3,666	7,221	—	—	10,564,081
	17,778	154	63	55	110	1977156,5	92	186	3,346,535	5,945	11,743	471	949	17,074,871

Unter den Gepäc- und Güterwagen laufen:

20,450	Satz	Scheibenräder mit schmiedeeisernen Naben.
5,315	"	Speichenräder " Guß-Naben.
576	"	" schmiedeeisernen Naben.
8,749	"	Gußstahl-Scheibenräder.
1,218	"	Schaalenauß-Räder.

	In Reserve befinden sich:
1,200	Satz Scheibenräder mit schmiedeeisernen Naben.
188	" Speichenräder " Guß-Naben.
224	" " schmiedeeisernen Naben.
150	" Gußstahl-Scheibenräder.
92	" Schaalenfuß-Räder.

Summa 36,308 Sak.

Summa 1.854 Sak.

Von den vorstehend aufgeführten Wagen waren ehemals Eigenthum der früheren Sessischen Nordbahn:
 1 Stück Ardrieger combinirter Post-Genßel-Wagen mit einem Gesamtwerthe von 1,694 Thlr.

1	7	4	"	Gepäck-Wagen	"	"	"	"	22,542	"
73	7	4	"	bedeckte Güter-Wagen	"	"	"	"	113,040	"
2	51	4	"	bedeckte Luxus-Pferde-Wagen	"	"	"	"	2,543	"
21	16	4	"	offene Vieh-Wagen	"	"	"	"	35,509	"
129	50	4	"	Arbeits-Wagen	"	"	"	"	9,114	"
		4	"	Holz-Wagen	"	"	"	"	11,140	"
		4	"	offene Güterm. à 100 Ctr. Ladef.	"	"	"	"	89,815	"
		4	"	" " " " à 200	"	"	"	"	53,785	"

Summa 363 Wagen mit einem Gesamtwerthe von 339,182 Thlr

Summa 363 Wagen mit einem Gesamtwerte von 339,182 Thlr.

Von den im letzten Jahresbericht nachgewie

Von den im letzten Jahresbericht nachgemessenen Wagen hatten im Jahre 1876 18,900 Stück 4rädriaer combinirter Post- und Gepäc-Wagen.

1	Stück	4	abgegeben	Combinirter Post- und
1	"	4	"	Gepäck-Wagen.
8	"	4	"	bedeckte Güter-Wagen.

Summa 10 Wagen.

Von den vorseitig aufgeführten Personen-Wagen sind Eigenthum der Hessischen Nordbahn:

den vorerwähnten Personen zugewiesen sind						mit einem Gesamtwerthe von		
1	Stück 6 räder.	Pferdewagen mit	6 Pl. I. Kl.,	24 Pl. II. Kl.			5,851	Zyfl.
10	" 6 "	" " " " "	60 " I. "	320 " II. "			29,170	"
1	" 6 "	" " " " "	6 " I. "	32 " II. "			2,125	"
1	" 6 "	" " " " "	6 " I. "	32 " II. "			3,201	"
1	" 6 "	" " " " "	5 " I. "	6 " II. "			3,031	"
1	" 6 "	" " " " "	6 " I. "	32 " II. "			3,101	"
1	" 6 "	" " " " "	— — —	8 " II. "	40 Pl. III. Kl.		3,066	"
1	" 6 "	" " " " "	— — —	16 " II. "	76 " III. "		5,282	"
2	" 6 "	" " " " "	— — —	24 " II. "	120 " III. "		7,383	"
3	" 6 "	" " " " "	— — —	— — —	672 " III. "		34,764	"
14	" 6 "	" " " " "	— — —	— — —	850 " III. "		42,211	"
17	" 6 "	" " " " "	— — —	— — —	1,750 Pl. III. Kl.		136,615	Ffr.

Summa . 52 Stück 6 räder. Personenwagen mit 89 Pl. I. Kl. 494 Pl. II. Kl. 1,758 Pl. III Kl. mit einem Gesamtwerthe von 136,615 Thlr.

Außerdem: 3,226 Thlr.

1	Stück	6	rädr.	Bahn-Revisionswagen mit einem	8,805	„
1	„	6	„	Galla-Wagen	148 646	Thlr

Summa . 54 Stück 6 räder. Wagen mit einem Gesamtwerthe von 148,646 Thlr.
Im letzten Jahresberichte wurden für die Nordbahn 57 Stück Personenwagen nachgewiesen, wovon indessen im Jahre 1873 wegen vollständiger
Abnutzung demantirt wurden 1 Personenwagen II. und III. und 2 Personenwagen III. Klasse.

In Zugang sind im Jahre 1873 gekommen:

940 Stück Achsen	130 Millimeter	in der Nabe stark aus Gußstahl vom Bochumer Verein mit Gußstahlscheibenrädern von demselben.		
1,250 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.	
950 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von Englerth & Cünzer.	
50 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von Eb. Hoersch & Söhne.	
250 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von C. Ruß & Comp.	
250 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
		von C. Stein & Comp. "	Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.	
150 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von C. Ruß & Comp.	
100 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von Englerth & Cünzer.	
240 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
		Koenig & Reunert "	Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.	
			schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von C. Ruß & Comp.	
1,100 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	Gußstahlscheibenrädern von demselben.	
400 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	Friedr. Krupp " "	
		Falkenroth, Kocher & Comp. "	Gußstahl mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen	
			und Puddelstahl-Bandagen von demselben.	
50 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	A. Flender " "	
			schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von demselben.	
100 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	Bessemer Stahl der Actien-Gesellschaft Eisen- und Stahlwerk zu Osnabrück mit schmiedeeisernen Scheiben-	
			rädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von Englerth & Cünzer.	

Ferner:

7 Stück Achsen	111 Millimeter	in der Nabe stark aus Gußstahl vom Bochumer Verein mit Speichenrädern u. Puddelstahl-Bandagen v. d. Act.-Ges. Phönix.		
680 " "	118 " "	" " " " " " " " " " " "	Schmiedeeisen v. Act.-Ges. Phönix " "	
17 " "	118 " "	" " " " " " " " " " " "	Speichenrädern und Puddelstahl-Bandagen von derselben.	
117 " "	128 " "	" " " " " " " " " " " "	vom Hoerder Verein " "	
30 " "	144 " "	" " " " " " " " " " " "	Gußstahl von Koenig & Reunert " "	
95 " "	144 " "	" " " " " " " " " " " "	Speichenrädern u. Puddelstahl-Bandagen v. d. Act.-Ges. Phönix.	
45 " "	144 " "	" " " " " " " " " " " "	Schmiedeeisen " H. Gruson " "	
37 " "	118 " "	" " " " " " " " " " " "	Schaalenrädern von demselben.	
47 " "	131 " "	" " " " " " " " " " " "	Act.-Ges. Phönix " "	
28 " "	138 " "	" " " " " " " " " " " "	C. Ruß & Comp. " "	
			Speichenrädern von denselben.	
			Gußstahl " "	
			Falkenroth, Kocher & Co. für alte ausrangirte Patentbündel, Feinkorn u. Gußstahlsachsen.	

Es sind vorhanden für die im Jahre 1874 zur Ablieferung kommenden Personen- und Güterwagen:

1,000 Stück Achsen	130 Millimeter	in der Nabe stark aus Gußstahl vom Bochumer Verein mit Gußstahlscheibenrädern von demselben.		
500 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.	
500 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von Englerth & Cünzer.	
450 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von Eb. Hoersch & Söhne.	
450 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	von A. Flender " "	
			schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und	
			Puddelstahl-Bandagen von demselben.	
1,500 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	der Maschinen-Bau-Gesellschaft Nürnberg mit Speichenrädern und Puddelstahl-Bandagen	
			von derselben.	
600 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	anonymen Gesellschaft der Rhein-Stahlwerke zu Meiderich mit Speichenrädern und	
			Gußstahl-Bandagen von derselben.	
1,000 " "	130 " "	" " " " " " " " " " " "	Bessemer Gußstahl von C. Bönsgen & Giesbers mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unter-	
			ringen und Gußstahl-Bandagen von demselben.	

R. d. Ges. Phönix
bath übernommen.

4. Zusammenstellung des Wagenparks.

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung.		Wagen der Bechen an der Bahn.		Anzahl.			Anzahl der Personenplätze:					Ladungs-fähigkeit:		Eigen-gewicht im Ganzen.	Anzahl			Bemerkungen.	
	Nummer				4=	6=	8=	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	im Ganzen.			der Brem-sen.	wag-en.	b. gebrem-s-ten Achsen.		
	von	bis	von	bis									rädrige.	Klasse.				pro Wagen.		im Ganzen.
Personenwagen	1	7	—	—	—	7	—	56	192	40	—	288	—	—	1,255	—	—	Nr. 1 und 2 sind Salonwagen.		
"	8	—	—	—	—	1	—	—	—	60	—	60	—	—	198	—	—			
"	9	—	—	—	—	1	—	—	—	58	—	58	—	—	214	1	2	Die Wagen Nr. 9, 10, 11, 13, 15,		
"	10	—	—	—	—	1	—	—	—	58	—	58	—	—	198	—	—	16, 17, 19, 20, 22, 25, 26, 28,		
"	11	24	—	—	—	14	—	8	16	784	—	808	—	—	2,407	14	40	29, 30 bis 34, 37, 52, 63, 65,		
"	25	29	—	—	5	—	—	—	—	242	—	242	—	—	970	5	10	66, 75, 78, 80, 85, 86, 87, 91,		
"	30	37	—	—	—	8	—	—	—	—	708	708	—	—	1,137	—	—	92, 113, 114, 115, 117, 120,		
"	38	—	—	—	1	—	—	—	—	40	—	40	—	—	149	1	2	121, 123, 126, 149, 152, 154,		
"	39	—	—	—	—	1	—	8	24	—	—	32	—	—	175	1	2	175, 177, 178, 179, 183, 184,		
"	40	—	—	—	1	—	—	—	—	40	—	40	—	—	130	1	2	185, 187 bis 198, 202, 214, 215,		
"	42	—	—	—	1	—	—	8	8	—	—	16	—	1) 135	1	1	217, 218, 220, 264, 266, 267,			
"	43	45	—	—	—	3	—	8	40	80	—	128	—	—	—	3	6	269, 270, 272, 274, 288, 290,		
"	46	—	—	—	—	1	—	8	32	—	—	40	—	—	—	—	—	292 bis 296, 323, 326, 327, 329,		
"	47	50	—	—	—	4	—	—	—	200	—	200	—	—	1,675	4	11	333, 335 bis 339, 341, 342, 344,		
"	52	—	—	—	—	1	—	—	—	50	—	50	—	—	—	—	—	345, 377 bis 379, 381, 384 bis		
"	53	—	—	—	—	3	—	—	—	148	—	148	—	—	—	3	6	386, 389, 391, 392, 393, 395,		
"	55	56	—	—	—	6	—	48	96	120	—	264	—	2) 1,560	6	12	400 u. 406 sind zur Coupéheizung			
"	57	62	—	—	—	8	—	—	64	394	—	458	—	—	1,412	8	24	mittelfst Füllöfen eingerichtet, wo-		
"	63	70	—	—	3	—	—	18	72	—	—	90	—	—	—	—	—	durch bei jedem Wagen 2 Sitzplätze		
"	71	73	—	—	4	—	—	—	—	198	—	198	—	—	4,893	4	8	in Abgang kommen.		
"	74	77	—	—	15	—	—	—	—	—	1,066	1,066	—	—	—	—	—	1) Nr. 42 ist Salonwagen.		
"	78	92	—	—	7	—	—	44	168	—	—	212	—	—	—	—	—	2) in Nr. 57 u. 58 sind die beiden		
"	93	99	—	—	—	4	—	28	64	80	—	172	—	—	962	4	8	Endcoupés zu Postzwecken einge-		
"	100	103	—	—	—	6	—	36	192	—	—	228	—	—	1,308	—	—	richtet.		
"	104	109	—	—	—	3	—	24	48	60	—	132	—	—	698	3	6			
"	110	112	—	—	—	6	—	—	—	—	532	532	—	—	1,206	—	—			
"	113	118	—	—	6	—	—	—	—	—	428	428	—	—	994	6	12			
"	119	124	—	—	6	—	—	—	—	148	—	148	—	—	541	3	6			
"	125	127	—	—	3	—	—	48	144	—	—	192	—	—	1,009	—	—			
"	128	133	—	—	6	—	—	6	16	—	—	22	—	—	235	1	2	in Nr. 134 sind die beiden End-		
"	134	—	—	—	—	2	—	12	64	—	—	76	—	—	437	2	4	Coupés zu Postzwecken eingerichtet.		
"	135	136	—	—	6	—	—	48	144	—	—	192	—	—	999	—	—			
"	137	142	—	—	6	—	—	48	48	120	—	216	—	—	1,023	6	6			
"	143	148	—	—	6	—	—	—	—	294	—	294	—	—	991	6	12			
"	149	154	—	—	6	—	—	—	—	—	132	—	—	—	966	6	6	Nr. 155—160 sind Salonwagen.		
"	155	160	—	—	6	—	—	42	192	—	—	234	—	—	1,376	6	12			
"	161	166	—	—	—	6	—	—	96	240	—	336	—	—	1,486	6	12			
"	167	172	—	—	—	6	—	—	—	354	—	354	—	—	1,444	6	12			
"	173	178	—	—	—	12	—	—	—	1,064	—	1,064	—	—	2,458	—	—			
"	179	190	—	—	—	15	—	—	—	1,328	—	1,328	—	—	3,639	—	—			
"	191	205	—	—	—	4	—	—	160	—	—	160	—	—	961	4	8	in Nr. 206—209 sind die beiden		
"	206	209	—	—	—	16	—	40	80	746	—	866	—	—	4,024	16	32	Mittel-Coupés zu Postzwecken ein-		
"	210	225	—	—	—	15	—	120	480	—	—	600	—	—	3,779	—	—	gerichtet.		
"	226	240	—	—	—	7	—	98	168	—	—	266	—	—	1,410	2	4			
"	241	247	—	—	—	5	—	64	120	—	—	184	—	—	958	—	—			
"	248	252	—	—	—	10	—	—	160	400	—	560	—	—	1,998	4	8			
"	253	262	—	—	—	12	—	—	—	704	—	704	—	—	2,313	8	16			
"	263	274	—	—	6	—	—	72	96	—	—	168	—	—	1,045	2	4			
"	275	280	—	—	—	3	—	42	72	—	—	114	—	—	564	—	—			
"	281	283	—	—	—	2	—	—	32	80	—	112	—	—	395	2	4			
"	284	285	—	—	—	10	—	—	—	586	—	586	—	—	1,962	7	14			
"	288	297	—	—	—	12	—	—	—	648	—	648	—	—	2,212	12	24			
"	298	309	—	—	—	2	—	12	64	—	—	76	—	—	420	2	4			
"	310	311	—	—	—	7	—	42	224	—	—	266	—	—	1,862	—	—			
"	312	318	—	—	—	1	—	6	16	—	—	22	—	—	266	1	2	in Nr. 319 sind die beiden Mittel-		
"	319	—	—	—	—	2	—	12	64	—	—	76	—	—	532	—	—	Coupés zu Postzwecken eingerichtet.		
"	320	321	—	—	—	25	—	—	—	1,470	—	1,470	—	—	6,111	25	50			
"	322	346	—	—	6	—	—	52	192	—	—	360	—	—	1,242	6	12			
"	347	352	—	—	—	8	—	72	384	—	—	244	—	—	2,240	8	16	Nr. 353—360 haben je 2 Closets.		
"	353	360	—	—	—	12	—	—	—	—	—	456	—	—	3,240	—	—			
"	361	372	—	—	—	35	—	—	—	2,070	—	2,070	—	—	9,603	35	70			
"	373	407	—	—	1	—	—	12	—	—	—	12	—	—	256	—	—	Nr. 408 ist Salonwagen.		
"	408	—	—	—	8	—	—	96	128	—	—	224	—	—	1,760	8	16			
"	409	416	—	—	—	12	—	72	384	—	—	456	—	—	3,960	12	24			
"	417	428	—	—	—	2	—	—	172	—	—	172	—	—	472	2	4	Nr. 429 u. 430 haben je 2 Etagen.		
"	429	430	—	—	—	1	—	16	16	—	—	32	—	—	208	—	—	Nr. 286 ist Salonwagen.		
"	286	—	—	—	—	1	—	—	16	40	—	56	—	—	196	1	2			
"	287	—	—	—	—	13	—	72	376	—	—	448	—	—	2,246	9	26	Nr. 442 ist Bahn-Revisionswagen.		
Latus	—	—	—	—	111	329	—	1,398	4,924	10,236	6,134	22,692	—	—	94,515	273	564			

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung.		Wagen der Bechen an der Bahn.		Anzahl.			Anzahl der Personenplätze:					Ladungsfähigkeit:		Eigen- gewicht im Ganzen.	Anzahl			Ladefläche		Bemerkungen.
	Nummer				räd- rige.	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit:		pro Wagen. Boll.-Str.	im Ganzen. B.-Str.		der Bremse- wagen. Stück.	b. gebrem- ten Achsen.	pro Wagen. □-Meter.	im Ganzen.		
	von bis										pro Wagen.	im Ganzen.									
	von	bis	von	bis																	
Transport .	—	—	—	—	111	329	—	1,398	4,924	10,236	6,134	22,692	—	—	94,515	273	564			Nr. 444 ist Galawagen. Nr. 445 hat 2 Retiraden und 1 Postbureau. Die Personenwagen Nr. 448, 449, 455, 456, 458—463, 467, 472, 475, 476, 480 u. 482 sind zur Coupébeizung mittels Füllösen ein- gerichtet worden, wor- durch bei jedem Wagen 2 Sitzplätze in Abgang gekommen sind.	
Personenwagen	444	—	—	—	—	1	—	—	5	6	—	—	—	—	250	—	—				
"	445	—	—	—	—	1	—	—	6	—	—	11	—	—	176	—	—				
"	446	—	—	—	—	1	—	—	—	32	—	38	—	—	188	—	—				
"	447	—	—	—	—	1	—	—	—	8	40	48	—	—	142	—	—				
"	448	449	}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
"	451	486		—	38	—	—	40	1,818	—	1,858	—	—	6,078	38	116					
"	487	—	—	—	—	1	—	—	6	32	—	38	—	—	185	1	3				
"	488	495	—	—	—	8	—	—	48	256	—	304	—	—	2,272	8	16				
"	503	517	—	—	15	—	—	—	90	360	—	450	—	—	4,260	15	30				
"	518	532	—	—	—	15	—	—	—	—	870	870	—	—	4,260	15	30				
"	533	542	—	—	10	—	—	—	—	—	480	480	—	—	2,350	10	20				
"	573	587	—	—	—	15	—	—	—	—	870	870	—	—	4,155	15	30				
"	588	602	—	—	15	—	—	—	—	—	720	720	—	—	3,005	15	30				
Summa .	—	—	—	—	151	410	—	1,553	5,658	15,034	6,134	28,379	—	—	121,836	390	839				
Comb. Post- u. Gepädwagen	1201	1206	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	100	600	1,650	6	12				
"	1207	1208	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	90	180	392	2	2				
"	1253	1254	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	90	180	358	2	4				
"	1279	1280	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	90	180	380	2	4				
"	1354	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	115	1	2				
Summa .	—	—	—	—	5	8	—	—	—	—	—	—	—	1,240	2,895	13	24				
Gepädwagen	1101	1132	—	—	99	—	—	—	—	—	—	—	200	19,800	20,000	99	198				
"	1134	1200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
"	1209	1218	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	150	1,500	1,558	10	20				
"	1219	1222	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	90	360	591	4	8				
"	1223	1227	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	100	500	500	5	10				
"	1228	1236	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	90	810	1,800	9	18				
"	1237	1252	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	90	1,440	2,657	16	32				
"	1255	1278	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	150	3,600	4,000	24	48				
"	1281	1286	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	200	1,200	1,343	6	12				
"	1287	1296	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	120	1,200	2,165	10	20				
"	1297	1300	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	520	4	8				
"	1301	1309	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	135	1,215	1,360	1	2				
"	1310	1339	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	150	4,500	5,580	30	60				
"	1340	1349	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	150	1,500	2,890	10	20				
"	1350	1351	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	180	360	459	2	4				
"	1352	1353	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	200	400	444	2	4				
"	1356	1357	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	100	300	348	3	6				
"	1359	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
"	1360	1362	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	150	450	401	3	9				
"	1363	1365	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	150	450	395	2	4				
"	1366	1369	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	469	2	4				
Summa .	—	—	—	—	199	54	—	—	—	—	—	—	—	40,385	47,480	242	487				
Bedeckte Güterwagen	40001	40033	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	150	4,950	4,389	—	—	13,9	458,7	Nr. 40114—40119 sind mit Doppelböden zum Schafttransport einge- richtet.	
"	40034	40050	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	150	2,550	2,567	17	34	13,9	236,8		
"	40051	40058	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	150	1,200	1,027	—	—	12,8	102,4		
"	40059	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	128	—	—	13,9	13,9		
"	40060	40070	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	150	1,650	1,408	—	—	12,8	140,8		
"	40071	40087	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	2,601	17	34	13,9	236,8		
"	40088	40101	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	120	1,680	1,974	14	28	11,2	156,8		
"	40103	40106	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	120	480	389	2	4	11,2	44,8		
"	40107	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	122	—	—	13,9	13,9		
"	40108	40121	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	120	1,680	1,722	—	—	11,2	156,8		
"	40124	40140	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	120	2,040	2,091	—	—	11,2	190,4		
"	40142	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	106	—	—	11,2	11,2		
"	40144	40148	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	120	600	530	—	—	11,2	56,0		
"	40149	40150	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	214	1	2	12,8	25,6		
Latus .	—	—	—	—	145	—	—	—	—	—	—	—	—	20,890	19,268	51	102	—	1843,9		

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung.		Wagen der Sechen an der Bahn.		Anzahl			Anzahl d. Personenplätze:					Ladungs-fähigkeit:		Eigen-gewicht im Ganzen.	Anzahl			Ladefläche		Bemerkungen.		
	von	bis	von	bis	4.	6.	8.	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	pro Wagen.			der Wagen.	b. gebremsten Wagen.	pro Wagen.	im Ganzen.				
													rädri-ge.	Klasse.	Boh.-Ctr.					3.-Ctr.		Stück.	□ Meter.
Transport .	—	—	—	—	145	—	—	—	—	—	—	—	—	20,890	19,268	51	102	—	1843,9				
Bedeckte Güterwagen . . .	40,152	40,154	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	120	360	323	—	—	11,2	33,6			
"	40,156	40,163	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	120	960	856	—	—	11,2	89,6			
"	40,166	40,172	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	120	840	749	—	—	11,2	78,4			
"	40,174	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	137	1	2	12,8	12,8			
"	40,176	40,180	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	120	600	520	—	—	11,2	56,0			
"	40,181	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	110	1	2	12,8	12,8			
"	40,182	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	133	—	—	13,9	13,9			
"	40,184	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	139	1	2	12,8	12,8			
"	40,188	40,191	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	120	480	408	—	—	11,2	44,8			
"	40,192	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	143	—	—	14,8	14,8			
"	40,193	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	110	—	—	11,2	11,2			
"	40,195	40,196	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	120	240	217	—	—	11,2	22,4			
"	40,197	40,198	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	120	240	279	1	2	14,8	29,6			
"	40,199	40,201	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	120	360	331	—	—	11,2	33,6			
"	40,202	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	129	—	—	13,9	13,9			
"	40,203	40,204	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	120	240	240	—	—	11,2	22,4			
"	40,205	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	120	1	2	12,8	12,8			
"	40,206	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	120	1	2	11,2	11,2			
"	40,207	40,212	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	120	2,040	2,040	17	34	12,8	217,6			
"	40,213	40,223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	127	—	—	11,2	11,2			
"	40,225	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	360	375	3	6	12,8	38,4			
"	40,226	40,228	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	119	1	2	11,2	11,2			
"	40,229	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	240	268	2	4	12,8	25,6			
"	40,230	40,231	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	120	240	127	—	—	11,2	11,2			
"	40,232	40,233	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	120	240	100	1	2	10,5	10,5			
"	40,234	40,238	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	120	600	525	—	—	11,2	56,0			
"	40,240	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100	108	1	2	10,5	10,5			
"	40,241	40,243	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	120	360	312	—	—	11,2	33,6			
"	40,244	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	143	1	2	13,9	13,9			
"	40,245	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100	108	1	2	10,5	10,5			
"	40,246	40,253	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	120	960	864	2	4	11,2	89,6			
"	40,254	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100	122	1	2	13,4	13,4			
"	40,255	40,256	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	120	240	244	2	4	11,2	22,4			
"	40,257	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	121	—	—	12,8	12,8			
"	40,258	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	121	—	—	11,2	11,2			
"	40,259	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100	110	—	—	13,4	13,4			
"	40,260	40,261	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	120	240	229	1	2	11,2	11,2			
"	40,262	40,264	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	100	300	330	—	—	13,4	13,4			
"	40,265	40,270	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	120	720	804	3	6	11,2	67,2			
"	40,271	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	138	1	2	13,4	13,4			
"	40,272	40,275	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	120	480	424	—	—	11,2	44,8			
"	40,276	40,277	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	150	300	264	1	2	13,4	26,8			
"	40,278	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	110	—	—	11,2	11,2			
"	40,279	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	126	—	—	13,4	13,4			
"	40,280	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	128	—	—	13,9	13,9			
"	40,281	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	120	120	122	—	—	11,2	11,2			
"	40,282	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	127	—	—	13,9	13,9			
"	40,283	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	150	1	2	13,9	13,9			
"	40,284	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	129	—	—	13,9	13,9			
"	40,285	40,287	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	120	360	331	1	2	11,2	33,6			
"	40,288	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	149	1	2	13,9	13,9			
"	40,289	40,291	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	120	360	357	2	4	11,2	33,6			
"	40,292	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	148	1	2	13,9	13,9			
"	40,293	40,296	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	720	496	3	6	12,8	51,2			
"	40,297	40,299	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	540	371	3	6	11,2	33,6			
"	40,300	40,333	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	4,834	11	22	13,9	472,6			
"	40,334	40,349	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,936	—	—	11,2	179,2			
"	40,350	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100	129	1	2	11,2	11,2			
"	40,351	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	136	1	2	13,9	13,9			
"	40,352	40,357	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	100	600	792	6	12	11,2	67,2			
"	40,358	40,401	—	—	44	—	—	—	—	—	—	—	—	150	6,600	5,486	—	—	13,9	611,6			
"	40,402	40,433	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	150	4,800	4,232	32	64	13,9	444,8			
"	40,434	40,440	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	150	1,050	802	—	—	13,9	97,8			
"	40,441	40,448	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	150	1,200	962	8	16	13,9	111,2			
"	40,449	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	118	—	—	13,9	15,9			
"	40,450	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	129	1	2	13,9	13,9			
"	40,451	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150	115	—	—	13,9	13,9</			

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn- Ver- waltung.		Wagen der Zechen an der Bahn.		Anzahl.		Anzahl d. Personenplätze:					Ladungs- fähigkeit:		Eigen- gewicht im Ganzen.	Anzahl			Ladefläche		Bemerkungen.	
	Nummer				4	6	8	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	pro Wagen.		im Ganzen.	der Brenn- wagen.	der gebrenn- ten Wagen.	pro Wagen.	im Ganzen.		
	von	bis	von	bis																	rädrige.
Transport .	—	—	—	—	433	—	7	—	—	—	—	—	—	62,430	55,780	174	348	—	5,590,7		
Bedeckte Güterwagen	40,459	40,483	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	150	3,750	17,806	—	—	13,9	347,5		
"	40,484	40,505	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	150	3,300		22	44	13,9	305,8		
"	40,506	40,583	—	—	78	—	—	—	—	—	—	—	150	11,700		—	—	13,9	1,084,2		
"	40,584	40,599	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	150	2,400	1,719	16	32	13,9	222,4		
"	40,600	40,610	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	135	1,485		11	33	16,6	182,6		
"	40,611	40,614	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	135	540		—	—	16,6	66,4		
"	40,616	40,625	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	135	1,350	1,500	—	—	16,6	166,0		
"	40,627	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	135	135		139	—	—	16,6	16,6	
"	30,629	40,630	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	135	270		277	—	—	16,6	33,2	
"	40,635	40,725	—	—	91	—	—	—	—	—	—	—	150	13,650	17,073	—	—	13,9	1,264,9		
"	40,726	40,776	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	150	7,650		51	102	13,9	708,9		
"	40,777	40,844	—	—	68	—	—	—	—	—	—	—	150	10,200		—	—	13,9	945,2		
"	40,845	40,893	—	—	49	—	—	—	—	—	—	—	150	7,350	7,209	49	98	13,9	681,1		
"	40,894	40,960	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	150	10,050		9,112	—	—	13,9	931,3	
"	40,961	41,027	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400		8,985	—	—	13,9	931,3	
"	41,028	41,077	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	7,441	50	100	13,9	695,0		
"	41,078	41,243	—	—	166	—	—	—	—	—	—	—	200	33,200		23,913	66	132	13,9	2,307,4	
"	41,244	41,443	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	200	40,000		28,600	—	—	13,9	2,780,0	
"	41,444	41,526	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	200	16,600	13,920	83	166	13,9	1,153,7		
"	41,527	41,593	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400		9,513	—	—	13,9	931,3	
"	41,594	41,663	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—	200	14,000		11,130	—	—	16,8	1,176,0	
"	41,664	41,693	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	200	6,000	5,250	30	60	15,0	450,0		
"	41,694	41,793	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000		16,600	—	—	16,8	1,680,0	
"	41,794	41,843	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000		7,400	50	100	15,0	750,0	
Summa .	—	—	—	—	1,786	25	7	—	—	—	—	—	—	312,860	251,823	602	1,215	—	25,401,5		
Bügelwagen mit Lederdecken .	30,001	30,035	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	100	3,500	3,605	—	—	—	—		
"	30,038	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	103	1	2	—	—		
"	30,041	30,044	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	412	—	—	—	—		
"	30,045	30,047	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	309	—	—	—	—		
"	30,048	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	103	1	2	—	—		
"	30,049	30,050	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	206	—	—	—	—		
"	30,054	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	90	—	—	—	—		
"	1,079	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	79	—	—	—	—		
"	1,093	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	75	—	—	—	—		
"	1,106	1,108	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	70	210	215	—	—	—	—		
"	1,111	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	74	—	—	—	—		
"	1,114	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	80	—	—	—	—		
"	1,119	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	83	—	—	—	—		
"	1,122	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	74	—	—	—	—		
Summa .	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	5,330	5,508	2	4	—	—		
Biehswagen	29,602	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89	—	—	9,9	9,9	find Luxus-Pferde- wagen.	
"	29,603	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115	—	—	9,9	9,9		
"	29,604	29,610	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	110	770	500,5	—	—	9,9	69,3		
"	29,611	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,612	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,613	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,614	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,615	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,616	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,617	29,618	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,619	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	220	143,0	—	—	9,9	19,8		
"	29,620	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,621	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9		
"	29,622	29,639	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	110	1,980	1,288,5	1	2	9,9	9,9		
"	29,640	29,646	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	110	770	504,0	4	8	9,9	178,2		
"	29,647	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	72,0	—	—	9,9	69,3		
"	29,648	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	73,0	1	1	9,9	9,9		
"	29,649	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	73,0	1	1	9,9	9,9		
"	29,650	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	72	—	—	9,9	9,9		
"	29,651	29,654	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	110	440	288	—	—	9,9	39,6		
"	29,655	29,704	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	7,600	50	100	12,8	640,0	find mit Doppelböden zum Schaastransp. eingerichtet.	
"	29,705	29,779	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	200	15,000	11,400	75	150	14,4	1,080,0		
"	29,780	29,782	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	367	3	6	12,8	38,4		
"	29,783	29,789	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	100	700	765	—	—	12,8	89,6	find bedeckte Biehswagen. find m. Doppelböden zum Schaastransp. eingerichtet.	
"	29,790	29,792	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	399	3	6	11,2	33,6		
Latus .	—	—	—	—	191	—	—	—	—	—	—	—	—	31,910	24,392,5	138	274	—	2,406,3		

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung.		Wagen der Bechen an der Bahn.		Anzahl.			Anzahl der Personenplätze:				Ladungsfähigkeit:		Eigen- gewicht im Ganzen.	Anzahl		Ladefläche		Bemerkungen.	
	Nummer				4.	6.	8.	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	pro Wagen. Boll-Ctr.		im Ganzen. Boll-Ctr.	der Wagen. Stück.	d. gebremsten Wagen.	pro Wagen. Meter		im Ganzen. Meter
	von	bis	von	bis																
Transport	—	—	—	—	101	—	—	—	—	—	—	—	31,910	24,392,5	138	274	—	2,406,3	sind mit Doppelböden zum Schaafransport eingerichtet. sind bedeckte Viehwagen.	
Viehwagen	29,793	29,842	—	—	50	—	—	—	—	—	—	100	5,000	6,681	50	100	12,8	640,0		
"	29,843	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	100	100	104	—	—	11,2	11,2		
"	29,844	29,853	—	—	10	—	—	—	—	—	—	100	1,000	1,029	—	—	11,2	112,0		
"	29,854	29,856	—	—	3	—	—	—	—	—	—	100	300	355	3	6	11,2	33,6		
"	29,857	29,860	—	—	4	—	—	—	—	—	—	100	400	438	—	—	11,2	44,8		
"	29,861	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	100	100	110	1	2	11,2	11,2		
"	29,862	29,879	—	—	18	—	—	—	—	—	—	80	1,440	1,640	—	—	11,2	201,6		
"	29,880	29,882	—	—	3	—	—	—	—	—	—	80	240	310	3	6	11,2	33,6		
"	29,883	29,891	—	—	9	—	—	—	—	—	—	100	900	920	—	—	11,2	100,8		
"	29,892	29,942	—	—	51	—	—	—	—	—	—	100	5,100	6,291	51	102	11,2	771,2		
"	29,943	29,966	—	—	24	—	—	—	—	—	—	100	2,400	2,361	—	—	11,2	268,8		
"	29,967	29,994	—	—	28	—	—	—	—	—	—	100	2,800	4,987	27	54	11,2	313,6		
"	29,995	30,000	—	—	6	—	—	—	—	—	—	100	600	546	—	—	11,2	67,2		
Summa	—	—	—	—	399	—	—	—	—	—	—	—	52,290	50,164,5	273	544	—	5,015,9		
Güterwagen, offene, à 80 Ctr.	3,447	3,467	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	80	1,680	1,281	7	7	—	—	sind Erdtransportwagen.
Güterwagen, offene, à 100 Ctr.	1,601	1,700	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	100	10,000	7,800	—	—	—	—	Die Wagen Nr. 1,656, 1,661, 1,669, 1,681, 1,696, 1,703, 1,713, 1,738, 1,739, 1,909, 1,911, 1,919, 1,920, 1,921, 1,926, 1,927, 1,935, 1,937, 1,939—1,943, 1,946, 1,947, 1,951, 1,953, 1,954, 1,956, 1,957, 1,959, 1,963, 1,964, 1,969, 1,971, 1,972, 1,974, 1,977, 1,981, 1,984, 1,990, 1,993, 1,994, 1,998, 2,000, 2,002, 2,003, 2,006, 2,011, 2,013, 2,014, 2,015, 2,017, 2,019, 2,029, 2,030, 2,032, 2,033, 2,036, 2,038, 2,051, 2,059, 2,061, 2,064, 2,068, 2,070, 2,071, 2,076, 2,077, 2,086, 2,089, 2,090, 2,093, 2,098, 2,113, 2,114, 2,117, 2,123, 2,124, 2,125, 2,126, 2,128—2,130, 2,133, 2,136, 2,138, 2,139, 2,140, 2,141, 2,149, 2,155, 2,156, 2,164, 2,165, 2,166, 2,170, 2,171, 2,173—2,183, 2,185, 2,187, 2,196, 2,221, 2,235, 2,251, 2,254, 2,256, 2,270, 2,720, 3,125—3,144, im Ganzen 142 Stück, sind Holzwagen. 1) Die Wagen Nr. 2,517, 2,524, 2,530, 2,609, 2,620 bis 2,622, 2,625, 2,629, 2,632 bis 2,666 sind Holzkohlenwagen. 2) Eigenthum der Beche Glück-auf-Tiefbau. Kiebwagen.
"	1,701	1,739	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	100	3,900	3,432	39	78	—	—	
"	1,740	1,757	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	100	1,800	1,602	—	—	—	—	
"	1,758	1,765	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	100	800	728	8	16	—	—	
"	1,766	1,769	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	100	3,400	3,162	—	—	—	—	
"	1,800	1,815	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,440	16	32	—	—	
"	1,816	1,831	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,317	—	—	—	—	
"	1,832	1,844	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	100	1,300	1,274	13	26	—	—	
"	1,845	1,874	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	100	3,000	2,730	—	—	—	—	
"	1,875	2,012	—	—	138	—	—	—	—	—	—	—	100	13,800	12,423	123	246	—	—	
"	2,013	2,014	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	174	2	4	—	—	
"	2,015	2,270	—	—	256	—	—	—	—	—	—	—	100	25,600	21,330	85	170	—	—	
"	2,271	2,287	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	100	1,700	1,214	—	—	—	—	
"	2,288	2,303	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,161	16	32	—	—	
"	2,304	2,320	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	100	1,700	1,233	—	—	—	—	
"	2,321	2,324	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	364	4	8	—	—	
"	2,325	2,335	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	100	1,100	902	—	—	—	—	
"	2,336	2,338	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	276	3	6	—	—	
"	2,339	2,344	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	492	—	—	—	—	
"	2,345	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	92	1	2	—	—	
"	2,346	2,422	—	—	77	—	—	—	—	—	—	—	100	7,700	6,006	2	4	—	—	
"	2,423	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	90	1	2	—	—	
"	2,424	2,468	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	100	4,500	3,745	10	20	—	—	
"	2,469	2,484	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,440	16	32	—	—	
"	2,485	2,540	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	100	5,600	1) 4,376	—	—	—	—	
"	2,541	2,592	—	—	52	—	—	—	—	—	—	—	100	5,200	4,576	52	104	—	—	
"	2,593	2,656	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	100	6,400	5,120	—	—	—	—	
"	—	—	2,657	2,666	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	2) 853	—	—	—	—	
"	2,667	2,691	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	100	2,500	2,175	25	25	—	—	
"	2,692	2,706	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	100	1,500	1,501	12	24	—	—	
"	2,707	2,715	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	100	900	752	—	—	—	—	
"	2,716	2,722	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	100	700	497	2	4	—	—	
"	2,724	2,729	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	426	—	—	—	—	
"	2,731	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	74	—	—	—	—	
"	2,733	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	76	—	—	—	—	
"	2,735	2,737	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	213	1	2	—	—	
"	2,739	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	75	—	—	—	—	
"	2,740	2,769	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	100	3,000	2,533	7	14	—	—	
"	2,770	2,814	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	100	4,500	3,645	—	—	—	—	
"	2,815	2,984	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	100	17,000	15,650	54	108	—	—	
"	2,985	3,006	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	100	2,200	2,002	—	—	—	—	
"	3,007	3,042	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	100	3,600	3,860	25	50	—	—	
"	3,043	3,075	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	100	3,300	2,904	—	—	—	—	
"	3,076	3,081	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	570	3	6	—	—	
"	3,082	3,106	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	100							

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung.		Wagen der Bechen an der Bahn.		Anzahl.			Anzahl der Personerplätze:					Ladungs-fähigkeit:		Eigen-gewicht im Ganzen. B.-Ctr.	Anzahl			Bemerkungen.
	Nummer				4-	6-	8-	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	pro Wagen. Boll-Ctr.	im Ganzen. B.-Ctr.		der Brenns-wagen. Stück.	d. gebremsten Achsen.		
	von	bis	von	bis														rädrige.	
Transport .	—	—	—	—	1,595	—	—	—	—	—	—	—	—	159,500	136,541	529	1,033		
Güterwagen, offene, à 100 Ctr.	3,258	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	76	—	—		
"	3,264	3,268	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	100	500	372	—	—		
"	3,270	3,272	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	236	—	—		
"	3,274	3,276	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	236	—	—		
"	3,279	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	76	—	—		
"	3,281	3,285	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	100	500	381	—	—		
"	3,287	3,288	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	152	—	—		
"	3,290	3,293	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	304	—	—		
"	3,296	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	79	—	—		
"	3,297	3,298	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	194	2	4		
"	3,300	3,301	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	193	2	4		
"	3,302	3,304	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	216	—	—		
"	3,305	3,307	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	219	—	—		
"	3,308	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	69	—	—		
"	3,309	3,316	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	100	800	552	—	—		
"	3,317	3,320	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	276	—	—		
"	3,321	3,322	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	138	—	—		
"	3,323	3,325	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	211	—	—		
"	3,326	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	70	—	—		
"	3,327	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	69	—	—		
"	3,328	3,333	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	414	—	—		
"	3,334	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	75	—	—		
"	3,335	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	73	—	—		
"	3,336	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	73	—	—		
"	3,137	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	73	—	—		
"	1,338	3,344	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	100	700	502	—	—		
"	3,345	3,346	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	150	—	—		
"	3,347	3,355	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	100	900	639	—	—		
"	3,356	3,365	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	716	—	—		
"	3,366	3,371	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	432	3	3		
"	3,372	3,390	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	100	1,900	1,387	6	6		
"	3,391	3,408	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	100	1,800	1,314	14	14		
"	3,409	3,430	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	100	2,200	1,606	5	5		
"	3,431	3,446	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,168	12	12	sind Folgwagen.	
Summa .	—	—	—	—	1,769	—	—	—	—	—	—	—	—	176,900	149,282	573	1,081		
Güterwagen, offene, à 150 Ctr.	4,000	4,021	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	150	3,300	7,251	—	—		
"	4,022	4,036	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	150	2,250		13	41		
"	4,037	4,064	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	150	4,200		—	—		
"	4,065	4,086	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	150	3,300	10,303	—	—		
"	4,087	4,089	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	150	450		3	6		
"	4,090	4,091	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	150	300		—	—		
"	4,104	4,105	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	150	300	9	—	—		
"	4,106	4,114	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	150	1,350		9	18		
"	4,115	4,164	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	150	7,500		—	—		
"	4,165	4,166	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	150	300	236	—	—		
"	4,167	4,190	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	150	3,600	2,366	—	—		
Summa .	—	—	—	—	112	67	—	—	—	—	—	—	—	26,850	20,156	25	65		
Güterwagen, offene, à 800 Ctr.	4,900	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	800	800	254	—	—		
Güterwagen, offene, à 400 Ctr.	4,945	4,969	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	400	10,000	6,100	—	—		
"	4,970	4,999	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	400	12,000	6,832	—	—		
Summa .	—	—	—	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	22,000	12,932	—	—		
Güterwagen, offene, à 300 Ctr.	16,199	16,331	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	300	39,900	17,157	—	—	} Schienenwagen.	
"	16,332	16,398	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	300	20,100	9,447	67	134		
Summa .	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	60,000	26,604	67	134		

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn- Ver- waltung.		Wagen der Beche an der Bahn.		Anzahl		Anzahl d. Personenplätze:					Ladungs- fähigkeit:		Eigen- gewicht	Anzahl		Bemerkungen.
	Nummer				4=	6=	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	pro Wagen. im Ganzen.	im Ganzen.	der Beche- wag. d. gebrenn- ten Achsen.	Stück.		
	von	bis	von	bis												rädrige.	
Güterwagen, offene, à 200 Ctr.	5,000	5,035	—	—	36	—	—	—	—	—	—	200	7,200	8,196	—	—	
"	5,036	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	
"	5,037	5,038	—	—	2	—	—	—	—	—	—	200	400		—	—	
"	5,039	5,041	—	—	3	—	—	—	—	—	—	200	600		3	6	
"	5,042	5,043	—	—	2	—	—	—	—	—	—	200	400		—	—	
"	5,044	5,047	—	—	4	—	—	—	—	—	—	200	800		4	8	
"	5,048	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5,049	5,050	—	—	2	—	—	—	—	—	—	200	400		2	4	
"	5,051	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5,052	5,054	—	—	3	—	—	—	—	—	—	200	600		3	6	
"	5,055	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	—	—		
"	5,056	5,059	—	—	4	—	—	—	—	—	—	200	800	4	8		
"	5,060	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	—	—		
"	5,061	5,064	—	—	4	—	—	—	—	—	—	200	800	4	8		
"	5,065	5,081	—	—	17	—	—	—	—	—	—	200	3,400	11,552	—	—	
"	5,082	5,097	—	—	16	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	
"	5,098	5,148	—	—	51	—	—	—	—	—	—	200	10,200		—	—	
"	5,149	5,163	—	—	15	—	—	—	—	—	—	200	3,000		15	30	
"	5,164	5,197	—	—	34	—	—	—	—	—	—	200	6,800		7,980	—	—
"	5,198	5,214	—	—	17	—	—	—	—	—	—	200	3,400			17	34
"	5,215	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	—	—	5,216	5,222	7	—	—	—	—	—	—	200	1,400		766	—	Eigenthum der Beche Steingatt. " " " Heinrich. " " " Henriette. " " " Prinz Wilhelm. " " " Steingatt. " " " Prinz Wilhelm. " " " Steingatt.
"	—	—	5,223	5,229	7	—	—	—	—	—	—	200	1,400		779	—	
"	—	—	5,230	5,235	6	—	—	—	—	—	—	200	1,200		774	—	
"	—	—	5,236	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	1	2		
"	—	—	5,237	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	—	—		
"	—	—	5,238	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	1	2		
"	—	—	5,239	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	—	—		
"	—	—	5,240	5,241	2	—	—	—	—	—	—	200	400	2	4		
"	—	—	5,242	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	1	2		
"	—	—	5,243	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	1	2		
"	—	—	5,244	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	—	—		
"	—	—	5,245	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	1	2		
"	5,246	5,249	—	—	4	—	—	—	—	—	—	200	800	—	—		
"	5,250	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	560	1		
"	—	—	5,251	5,252	2	—	—	—	—	—	—	200	400	248	2		
"	5,253	5,263	—	—	11	—	—	—	—	—	—	200	2,200	1,219	—		
"	5,264	5,267	—	—	4	—	—	—	—	—	—	200	800	439	4		
"	5,268	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	108	—		
"	—	—	5,269	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	—	—		
"	—	—	5,270	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	232	1		
"	5,271	5,297	—	—	27	—	—	—	—	—	—	200	5,400	3,024	—	Eigenthum der Beche Charlotte.	
"	5,298	5,309	—	—	12	—	—	—	—	—	—	200	2,400	1,560	12		
"	5,310	5,316	—	—	7	—	—	—	—	—	—	200	1,400	770	—		
"	5,317	5,318	—	—	2	—	—	—	—	—	—	200	400	258	2		
"	5,319	5,385	—	—	67	—	—	—	—	—	—	200	13,400	7,638	—		
"	5,386	5,427	—	—	42	—	—	—	—	—	—	200	8,400	5,250	42		
"	5,428	5,445	—	—	18	—	—	—	—	—	—	200	3,600	1,980	—		
"	—	—	5,446	5,448	3	—	—	—	—	—	—	200	600	332	—		
"	—	—	5,449	5,450	2	—	—	—	—	—	—	200	400	240	2		
"	5,451	5,484	—	—	34	—	—	—	—	—	—	200	6,800	5,735	—		—
"	5,485	5,500	—	—	16	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	
"	—	—	5,501	5,517	17	—	—	—	—	—	—	200	3,400		—	—	
"	—	—	5,518	5,533	16	—	—	—	—	—	—	200	3,200		5,860	16	
"	—	—	5,534	5,550	17	—	—	—	—	—	—	200	3,400		—	—	
"	5,551	5,572	—	—	22	—	—	—	—	—	—	200	4,400		3,945	—	
"	5,573	5,583	—	—	11	—	—	—	—	—	—	200	2,200		—	—	
"	—	—	5,584	5,586	3	—	—	—	—	—	—	200	600		1,147	3	
"	—	—	5,587	5,593	7	—	—	—	—	—	—	200	1,400		—	—	
"	5,594	5,653	—	—	60	—	—	—	—	—	—	200	12,000	31,960	—	—	
"	5,654	5,698	—	—	45	—	—	—	—	—	—	200	9,000		45	90	
"	5,699	5,758	—	—	60	—	—	—	—	—	—	200	12,000		—	—	
"	5,759	5,807	—	—	49	—	—	—	—	—	—	200	9,800		49	98	
"	5,808	5,873	—	—	66	—	—	—	—	—	—	200	13,200		—	—	
"	—	—	5,874	5,876	3	—	—	—	—	—	—	200	600		311	—	
"	5,877	5,942	—	—	66	—	—	—	—	—	—	200	13,200		7,277	—	—
"	5,943	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200			1	2
"	—	—	5,944	5,945	2	—	—	—	—	—	—	200	400			236	2
"	5,946	5,949	—	—	4	—	—	—	—	—	—	200	800			448	4
"	5,950	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	200	200	104		—	
"	5,951	5,978	—	—	28	—	—	—	—	—	—	200	5,600	3,145		28	
"	5,979	6,062	—	—	84	—	—	—	—	—	—	200	16,800	10,752		84	
Latus	—	—	—	—	1,063	—	—	—	—	—	—	—	212,600	125,888		401	802

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn- Ver- waltung.		Wagen der Bechen an der Bahn.		Anzahl.		Anzahl d. Personenplätze:					Ladungs- fähigkeit:		Eigen- gewicht im Ganzen.	Anzahl		Bemerkungen.		
	Nummer				4.	6.	8.	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	pro Wagen.		im Ganzen.	der Brem- wagen.		d. gebrem- ten Achsen.	
	von	bis	von	bis															rädrige.
Transport	—	—	—	—	1,063	—	—	—	—	—	—	—	—	212,600	125,888	401	802		
Güterwagen, offene, à 200 Str.	6,063	6,078	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	2,048	16	32	
"	6,079	6,256	—	—	178	—	—	—	—	—	—	—	—	200	35,600	20,292	—	—	
"	6,257	6,260	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	200	800	456	—	—	
"	6,261	6,270	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,140	—	—	
"	6,271	6,278	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	916	—	—	
"	6,279	6,328	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	5,550	—	—	
"	6,329	6,378	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	6,325	50	100	Schienenwagen.
"	6,379	6,461	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	—	200	16,600	9,463	—	—	
"	6,462	6,478	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	2,108	17	34	
"	6,479	6,480	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	200	400	186	—	—	
"	6,481	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	96	1	2	
"	6,482	6,488	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	595	—	—	
"	—	—	6,489	6,496	8	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	759	8	16	Eigenthum des Herrn den Tex.
"	6,497	6,503	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	665	7	14	
"	6,504	6,570	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	5,628	—	—	
"	6,571	6,603	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,102	33	66	
"	6,604	6,736	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	—	200	26,600	11,305	—	—	
"	6,737	6,803	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	6,298	67	134	
"	6,804	6,822	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	200	3,800	1,615	—	—	
"	—	—	6,823	6,842	20	—	—	—	—	—	—	—	—	200	4,000	1,699	—	—	der Beche Louise Tiefbau.
"	—	—	6,843	6,846	4	—	—	—	—	—	—	—	—	200	800	—	—	—	
"	—	—	6,847	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	436	1	2	" " " Helena.
"	6,848	6,853	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,200	580	6	12	
"	—	—	6,854	6,858	5	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	480	5	10	" " " Louise Tiefbau.
"	—	—	6,859	6,868	10	—	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	905	10	20	" " " " "
"	—	—	6,869	6,878	10	—	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	905	—	—	" " " " "
"	—	—	6,879	6,911	33	—	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	—	—	—	" " " ver. Hamburg.
"	—	—	6,912	6,928	17	—	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	4,418	17	34	" " " " "
"	—	—	6,929	6,933	5	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	480	5	10	" " " Louise Tiefbau.
"	6,934	7,033	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	8,005	—	—	
"	7,034	7,099	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	6,487	66	132	
"	7,100	7,200	—	—	101	—	—	—	—	—	—	—	—	200	20,200	8,156	—	—	
"	7,201	7,251	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	—	200	10,200	4,893	51	102	
"	7,252	7,458	—	—	207	—	—	—	—	—	—	—	—	200	41,400	16,731	—	—	
"	7,459	7,558	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	9,840	100	200	
"	7,559	7,583	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000	2,099	—	—	
"	7,584	7,633	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	—	—	—	
"	7,634	7,708	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	—	200	15,000	—	75	150	
"	7,709	7,842	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	—	200	26,800	23,199	—	—	
"	7,843	7,858	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	—	16	32	
"	7,859	7,908	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	5,154	—	—	Nr. 7,859 bis 7,908 sind Holzwagen
"	7,909	8,008	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	9,000	—	—	und mit Bracken wie die Kohlen-
"	8,009	8,074	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	6,666	66	32	wagen eingerichtet und können
"	8,075	8,108	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	3,060	—	—	auch als solche benutzt werden.
"	8,109	8,175	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	7,906	—	—	Schienenwagen.
"	8,176	8,208	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	4,191	33	66	
"	8,209	8,216	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	872	8	16	
"	8,217	8,350	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	—	200	26,800	13,582	—	—	
"	8,351	8,433	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	—	200	11,600	9,246	83	166	
"	8,434	8,533	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	10,100	—	—	
"	8,534	8,558	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000	2,750	25	50	
"	8,559	8,574	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	—	16	32	
"	8,575	8,608	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	5,225	—	—	
"	8,609	8,645	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	200	7,400	4,878	—	—	Kieswagen.
"	8,646	8,658	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	200	2,600	—	13	26	
"	8,659	8,708	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	22,250	50	100	
"	8,709	8,875	—	—	167	—	—	—	—	—	—	—	—	200	33,400	—	—	—	
"	8,876	8,941	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	7,326	66	132	
"	8,942	9,041	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	10,100	—	—	
"	9,042	9,124	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	—	200	16,600	8,719	83	166	
"	9,125	9,391	—	—	267	—	—	—	—	—	—	—	—	200	53,400	24,030	—	—	
"	9,392	9,491	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	11,200	100	200	
"	9,492	9,598	—	—	107	—	—	—	—	—	—	—	—	200	21,400	11,653	—	—	eiserne Wagen.
"	9,599	9,601	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	200	600	328	—	—	
"	9,602	9,611	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,080	—	—	
"	9,612	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	118	1	2	
"	9,613	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	102	—	—	
"	9,614	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	117	1	2	
"	9,615	9,624	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,063	—	—	
"	9,625	9,629	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	487	5	10	
Latus	—	—	—	—	4,630	—	—	—	—	—	—	—	—	926,000	474,951	1,502	2,904		

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn- Ver- waltung.		Wagen der Bechen an der Bahn.		Anzahl.		Anzahl d. Personenplätze:					Ladungs- fähigkeit:		Eigen- gewicht im Ganzen. B.-Cfr.	Anzahl		Bemerkungen.	
	Nummer				4=	6-8	I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	pro Wagen. Koll.-Cfr.	im Ganzen. B.-Cfr.		der Bechm- wagen. b. getrennt gekauften Achsen. Stück.			
	von	bis	von	bis												rädrige.		Klasse.
Transport	—	—	—	—	4,630	—	—	—	—	—	—	—	926,000	474,951	1,502	2,904		
Güterwagen, offene, à 200 Cfr.	9,630	9,634	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	522	—	2	
"	9,635	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	118	1	—	
"	9,636	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	102	—	—	
"	9,637	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	118	1	2	
"	9,638	9,641	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	411	—	—	
"	9,642	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	117	1	2	
"	9,643	9,650	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	819	—	—	
"	9,651	9,680	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	200	6,000	3,801	30	60	
"	9,681	9,806	—	—	126	—	—	—	—	—	—	—	200	25,200	12,582	—	—	
"	9,807	9,846	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	200	8,000	4,040	40	80	
"	9,847	9,876	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	200	6,000	2,520	—	—	
"	9,877	9,896	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	200	4,000	2,165	—	—	Holzswagen.
"	9,897	9,951	—	—	55	—	—	—	—	—	—	—	200	11,000	5,052	—	—	Nr. 9927-9951 sind Schienenwagen.
"	—	—	9,952	9,959	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	864	8	16	Eigenthum der Beche Vollmond.
"	—	—	9,960	9,976	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	1,649	—	—	Eigenthum der Beche Harpener Berg-
"	—	—	9,977	10,010	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	3,298	—	—	bau-Gesellschaft.
"	—	—	10,011	10,026	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	1,708	16	32	Eigenthum der Beche Glückauf-
"	—	—	10,027	10,033	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	770	7	14	Tiefbau.
"	—	—	10,034	10,046	13	—	—	—	—	—	—	—	200	2,600	1,300	—	—	
"	10,047	10,079	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,432	—	—	Schienenwagen ohne Bracken.
"	10,080	10,096	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	1,870	17	34	
"	10,097	10,129	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,630	33	66	
"	10,130	10,263	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	200	26,800	13,467	—	—	
"	10,264	10,296	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,663	33	66	
"	—	—	10,297	10,304	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	888	8	16	Eigenthum der Beche Dannen-
"	—	—	10,305	10,321	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	1,717	—	—	baum.
"	—	—	10,322	10,341	20	—	—	—	—	—	—	—	200	4,000	2,020	—	—	Eigenthum der Beche Altdorf.
"	—	—	10,342	10,351	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,110	10	20	
"	10,352	10,518	—	—	167	—	—	—	—	—	—	—	200	33,400	18,370	167	334	
"	10,519	10,918	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	200	80,000	40,060	—	—	
"	10,919	10,984	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	7,326	66	132	
"	10,985	11,085	—	—	101	—	—	—	—	—	—	—	200	20,200	10,302	—	—	
"	11,086	11,118	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,663	33	66	
"	11,119	11,151	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,432	—	—	
"	11,152	11,218	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	7,705	—	—	Schienenwagen ohne Bracken.
"	11,219	11,251	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	4,125	33	66	
"	11,252	11,301	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	5,550	50	100	
"	11,302	11,734	—	—	433	—	—	—	—	—	—	—	200	86,600	43,688	—	—	
"	11,735	11,951	—	—	217	—	—	—	—	—	—	—	200	43,400	24,049	217	434	
"	11,952	12,415	—	—	464	—	—	—	—	—	—	—	200	92,800	46,964	—	—	
"	12,416	12,468	—	—	53	—	—	—	—	—	—	—	200	10,600	5,353	—	—	
"	12,469	12,619	—	—	151	—	—	—	—	—	—	—	200	30,200	17,365	151	302	
"	12,620	12,676	—	—	57	—	—	—	—	—	—	—	200	11,400	6,555	57	114	
"	—	—	12,677	12,684	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	960	8	16	Eigenthum der Beche Friederike.
"	—	—	12,685	12,693	9	—	—	—	—	—	—	—	200	1,800	963	—	—	" " " "
"	—	—	12,694	12,701	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	856	—	—	" " " "
"	12,702	13,400	—	—	699	—	—	—	—	—	—	—	200	139,800	71,298	—	—	
"	13,401	13,848	—	—	448	—	—	—	—	—	—	—	200	89,600	51,072	448	896	
"	13,849	14,181	—	—	333	—	—	—	—	—	—	—	200	66,600	37,962	—	—	
"	14,182	14,248	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	8,241	67	134	Güterwagen mit beweglichen
"	14,249	14,264	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	2,128	16	32	Deckenklappen.
"	14,265	14,298	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	4,114	—	—	
"	14,299	14,312	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	200	2,800	1,428	—	—	
"	14,313	14,431	—	—	119	—	—	—	—	—	—	—	200	23,800	12,138	—	—	
"	14,432	14,460	—	—	29	—	—	—	—	—	—	—	200	5,800	3,306	29	58	
"	14,461	14,498	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	200	7,600	3,876	38	76	
"	14,499	14,548	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	5,750	50	100	
"	14,549	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	115	—	—	
"	14,550	14,648	—	—	99	—	—	—	—	—	—	—	200	19,800	11,385	—	—	
"	14,649	15,315	—	—	667	—	—	—	—	—	—	—	200	133,400	70,035	—	—	
"	15,316	15,648	—	—	333	—	—	—	—	—	—	—	200	66,600	38,961	333	666	
"	15,649	15,712	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	200	12,800	7,296	64	128	
"	15,713	15,717	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	570	5	10	
"	15,718	15,721	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	456	4	8	
"	15,722	15,724	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	342	3	6	
"	15,725	17,727	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	342	3	6	
"	15,728	15,729	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	228	2	4	
"	15,730	15,731	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	228	2	4	
"	15,732	15,815	—	—	84	—	—	—	—	—	—	—	200	16,800	9,576	84	168	
"	15,816	16,004	—	—	189	—	—	—	—	—	—	—	200	37,800	21,546	—	—	
Latus	—	—	—	—	11,005	—	—	—	—	—	—	—	—	2,201,000	1,158,383	3,637	7,174	

Ersatzwagen.

Recapitulation.

Anlage 7.

Nachweisung der vorhandenen Achsen nach Material und Dimensionen.

Am Jahreschlusse waren vorhanden:

701	Locomotiven.	
629	Tender.	
— 8	rädrige	
410 6	"	} Personenwagen.
151 4	"	
63 8	"	
154 6	"	} Güterwagen.
17,778 4	"	

Von den sämtlichen vorhandenen Güterwagen waren

2,399 bedeckt,
15,599 offen.

Von den unter den Wagen und in Reserve befindlichen Achsen sind:

A. Nach dem Material:		B. Nach der Stärke (in der Nabe):	
4,390	Stück von gewöhnlich geschmiedetem Eisen,	108	Stück bis 95 Millimeter (incl.) Stärke,
2,098	" " feinkörnig " "	375	" von 95 bis 100 (incl.) Mm.
209	" " gewalztem Eisen,	2,451	" " 100 " 105 " "
2,696	" " Patentbündeleisen,	662	" " 105 " 110 " "
2,599	" " Rübdeleisen,	1,164	" " 110 " 115 " "
26,566	" " ungehärtetem Gußstahl,	5,255	" " 115 " 120 " "
—	" " gehärtetem Gußstahl,	600	" " 120 " 125 " "
1,360	" " Bessemer Stahl.	26,462	" " 125 " 130 " "
		5	" " 130 " 135 " "
		2,244	" " 135 " 140 " "
		586	" " 140 " 145 " "
		—	" " 145 " 150 " "
		6	" über 150 Mm. Stärke.

An Reserve-Achsen waren 1,907 Stück vorhanden.

Nachweisung über die Leistungen der Locomotiven, deren

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrtage.	Gefahrene Bestrecken:										Anzahl der zurück- gelegten Meilen. Summa von Col. 4—8.	Zahl d. geförderten Güte.
		in maximo. □ Meter.	in minimo.			von Courir- und Schnell- zügen. (incl. Extrazüge.)	von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Material-Zügen.	als vorgelegte Re- ferre-Maschine.	let.	Ran- giv- dienst.	Reserve- dienst.	auf fremden Bahnen.			
															Meilen.		
I. Ungekuppelte Personenzug-Maschinen:																	
1	Berg Nr. 1	87,060		9	216	1047,3	1774,7	—	—	11,4	523,1	1591	573		2833,5		
2	Rarl " 2	87,060		10	188	1116,9	1326,3	38,8	0,8	1,1	415,2	1290	575		2483,9		
3	Hörbe " 23	87,060		6	256	—	6903,9	—	—	—	31,5	548	1951		6903,9		
4	Unna " 24	87,060		7	296	—	403,9	1086,8	—	2,2	1292,7	1780	479		1492,9		
5	Werl " 25	87,060		8	256	16,2	3265,0	99,1	10,0	2,3	52,2	1685	844		3392,0		
6	Krnsberg " 41	87,060		11	196	1009,4	1422,7	2,7	31,6	5,1	530,8	1407	549		2471,8		
7	Hellweg " 42	87,060		12	218	976,2	2008,1	38,3	—	6,4	415,1	1619	648		3029,1		
8	Lenne " 58	87,060		13	255	—	6374,2	—	—	—	25,8	586	1696		6374,2		
9	Sundem " 59	87,060		14	218	361,0	549,7	511,4	14,7	14,7	386,3	1059	1322		1451,5		
10	Sieg " 60	87,060		15	216	875,3	1973,1	34,6	—	7,6	461,1	1451	686		2890,6		
11	Baal " 245	90,817		1	216	3,2	6189,2	—	—	—	35,3	345	1466		6492,4		
12	Erft " 246	90,817		2	227	—	5206,7	1,8	—	—	49,2	495	1759		5206,7		
13	Reers " 247	90,817		3	199	—	5224,8	1,8	—	—	52,6	399	1421		5226,6		
14	Saar " 248	90,817		4	266	—	3877,5	4,2	582,4	7,2	87,5	1193	1261		4471,4		
15	ffel " 249	68,997		5	59	—	69,3	59,9	—	—	78,1	602	80		129,3		
II. Gekuppelte Personenzug-Maschinen:																	
16	Main " 85	101,918		87	326	—	2529,2	81,8	—	—	135,7	3195	482		2611,0		
17	Mosel " 86	101,918		88	158	—	2058,2	5,2	695,0	12,0	204,5	409	594		2770,5		
18	Lahn " 87	101,918		89	286	—	95,5	77,8	731,0	18,7	484,8	2246	553		923,0		
19	Wefer " 88	101,918		90	284	—	72,2	11,2	31,4	4,5	111,0	4004	280		119,3		
20	Elbe " 89	101,918		91	272	—	—	1023,0	—	14,6	523,7	1894	932		1037,6		
21	Emscher " 90	101,918		92	250	—	33,7	55,3	1,1	63,9	162,3	3198	212		154,0		
22	Wigge " 91	101,918		93	240	—	855,3	115,2	736,8	56,1	374,2	1292	702		1763,5		
23	Ruhrbach " 92	101,918		94	212	2,1	3471,9	4,8	12,0	7,1	71,8	1343	666		3498,2		
24	Baar " 124	102,268		122	188	—	3348,8	2,8	—	17,6	56,0	1105	586		3369,2		
25	Deilbach " 125	102,268		123	93	—	—	—	—	116,0	113,3	1059	46		116,0		
III. Gekuppelte Schnellzug-Maschinen:																	
26	Diemel " 54	83,557		153	127	98,8	2619,8	1,3	—	—	90,7	231	676		2719,6		
27	Wippe " 55	83,557		154	283	32,0	12,8	—	—	—	3,2	—	—		44,8		
28	Havel " 56	83,557		155	27	195,1	4170,8	1,1	2,7	23,8	891,1	704	1315		4394,1		
29	Oder " 112	83,557		114	15	—	474,1	—	—	—	30,0	96	82		604,0		
30	Werra " 113	83,557		115	160	—	422,0	—	—	—	9,4	48	53		422,0		
31	Fulda " 114	83,557		116	314	677,9	5632,2	11,1	—	—	64,6	261	1061		3999,0		
32	Saale " 115	83,557		117	219	249,2	3771,8	—	—	—	710,1	647	1066		6321,2		
33	Eder " 116	83,557		118	174	—	4945,6	—	—	—	355,3	744	626		4021,0		
34	Maas " 117	83,557		119	218	326,8	4231,1	—	—	—	22,8	520	630		4945,6		
35	Donau " 155	83,557		156	151	5,7	3276,2	1,0	—	0,6	319,4	285	1035		4557,9		
36	Agger " 156	85,525		157	195	—	6067,2	—	—	—	79,0	332	660		3283,5		
37	Dhün " 157	85,525		158	48	68,1	879,5	—	4,8	55,0	37,6	613	716		6067,2		
38	Elster " 158	85,525		159	248	64,6	5144,1	—	—	—	45,0	101	298		1007,4		
39	Itter " 159	85,525		160	232	480,3	4052,6	2,0	—	0,9	101,1	713	980		5212,8		
40	Röhne " 160	85,525		161	157	93,6	3244,4	—	—	—	463,2	652	749		4534,9		
41	Nar " 225	85,525		214	198	28,1	5831,2	—	—	—	17,7	539	478		3338,0		
42	Eider " 226	85,525		215	227	126,4	3950,3	6,8	—	0,9	321,5	505	878		5863,7		
43	Etich " 227	85,525		216	173	136,0	2601,6	—	—	—	663,4	591	949		4084,4		
44	Rosdau " 228	85,525		217	149	39,0	4461,3	—	—	—	632	697		2741,8			
45	Weichsel " 229	85,525		218	237	2380,2	2759,1	—	—	—	41,7	169	863		4507,6		
46	Warthe " 230	85,525		219	204	225,7	4121,4	—	—	—	200,5	452	994		5143,9		
47	Spree " 231	85,525		220	274	692,1	5516,5	1,0	—	—	416,4	218	1136		4484,6		
48	Nebe " 232	85,525		221	212	47,1	5936,4	—	—	—	75,7	431	1320		6209,6		
49	Redar " 233	85,525		222	163	1684,8	2240,2	—	—	—	155,3	406	973		5983,5		
50	Wincio " 234	85,525		223	220	1442,6	2410,4	0,9	—	—	178,8	212	733		3925,9		
51	Jnn II. " 235	85,134		224	226	—	6489,8	25,0	—	—	375,2	705	902		3953,5		
52	Lech II. " 236	85,134		370	276	2072,3	3395,3	—	—	—	34,3	862	826		6514,8		
53	Wurm II. " 237	85,134		371	247	2081,9	2844,7	—	—	—	2,1	—	—		6,3		
54	Leine II. " 256	85,134		372	310	2558,5	3729,1	—	—	—	575,2	687	1156		5468,3		
55	Unstrut " 278	85,525		236	352	627,3	6549,1	—	—	—	467,5	679	933		4932,4		
56	Mulde " 279	85,525		237	204	100,3	4287,6	4,2	—	—	2,1	—	—		10,5		
57	Jahme " 280	85,525		238	271	1108,9	5022,9	—	—	—	585,4	594	1503		6289,0		
58	Aller " 281	85,525		239	185	1545,6	2068,4	—	—	—	709,4	647	1236		7183,1		
59	Drau " 282	85,525		240	227	1381,0	3766,0	—	—	—	80,9	501	967		4388,9		
60	Hoppke " 283	85,525		241	220	146,0	4939,1	—	—	—	164,3	575	1758		6147,7		
							75,1	—	—	—	18,8	—	—		204,2		
							2068,4	—	—	—	154,5	28	984		3614,0		
							3766,0	—	—	—	205,1	444	951		5149,5		
							4939,1	—	—	—	76,7	481	903		5086,9		

Reparaturkosten und Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial.

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	
Durchschnittliche Stärke der				Geförderte Achsmilen:						Massenbeförderung auf 1 Meile					
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialienzüge.	allein.	als Zugmaschine, wobei Vorspann geleistet wurde.	als Hülfsmaschine 1:100. 1:80. 1:30.	als Hülfsmaschine auf horizontaler Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto- im Ganzen.	
											der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.		
Wagenachsen.				auf 1 Meile reducirt.						Centnermeilen.					
												1,936,758 1,672,781 4,001,668 1,607,291 1,987,650 1,732,500 1,987,303 3,692,685 1,060,468 1,933,931 3,654,448 2,944,312 2,956,352 2,552,984 112,411		1,174,810 1,014,685 2,427,355 974,960 1,205,640 1,050,910 1,205,470 2,239,930 643,265 1,173,095 2,453,701 1,976,895 1,984,979 1,714,146 64,845	
												1,565,619 1,695,750 802,446 131,271 889,941 180,291 1,218,489 2,034,900 1,986,616 133,052		961,345 1,041,250 492,730 80,605 546,455 110,705 748,195 1,249,500 1,198,820 80,290	
												2,031,847	983,605		
												3,821,200 458,382 311,902 2,937,963 5,083,630 3,164,065 3,592,153 3,526,288 2,431,088 4,383,246 755,623 3,815,380 3,588,636 2,409,393 4,440,974 3,408,920 2,447,088 3,266,397 3,837,279 3,421,270 4,512,845 4,407,658 2,947,031 3,108,007 4,911,825		1,849,820 221,900 150,990 1,422,260 2,460,955 1,531,705 1,738,940 1,707,055 1,176,875 2,136,680 368,340 1,859,865 1,749,335 1,174,495 2,164,820 1,661,730 1,192,670 1,592,255 1,870,540 1,667,750 2,199,855 2,148,580 1,436,575 1,515,045 2,292,185	
												4,532,625 4,049,925	2,115,225 1,889,965		
												5,155,800 2,666,815 3,209,316 4,582,016	2,406,040 2,762,375 1,564,430 2,209,200		
												2,705,639 3,844,603 3,707,465	1,318,905 1,874,110 1,807,260		

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.		
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender												Laufende Nummer.
im Ganzen.	pro Rug- meile.	im Ganzen.	pro Rug- meile.	für Erfassstoffe:				für die übrige Reparatur:				im Ganzen.	pro Rug- meile.			
				Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.	Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.					
Rtg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.			
250,147				210	22	6	145	15	2						1	
221,033				218	7	11	238	24	1						2	
428,375				178	4	—	72	3	3						3	
369,116				205	29	—	74	6	2						4	
296,796				418	26	—	123	6	5						5	
238,899				174	18	5	222	20	7						6	
259,899				152	3	7	70	22	6						7	
384,743				170	14	4	63	20	11						8	
259,378				151	20	9	249	21	3						9	
225,649				191	19	3	160	27	9						10	
381,492				150	9	—	48	29	6						11	
330,603				167	28	7	68	15	—						12	
306,346				138	14	1	85	11	1						13	
301,628				185	2	9	60	20	2						14	
52,120				41	1	7	12	28	5						15	
392,235				226	25	3	71	16	2						16	
242,653				111	9	3	34	20	2						17	
245,567				199	—	3	84	22	10						18	
273,149				197	18	6	62	9	8						19	
319,420				189	8	—	63	6	7						20	
295,855				173	28	9	55	23	10						21	
291,826				167	—	—	52	20	—						22	
344,527				147	15	6	48	15	5						23	
315,495				130	24	6	55	13	—						24	
98,438				274	24	11	243	16	3						25	
238,312				158	17	7	225	8	6						26	
391,512				196	27	7	62	18	1						27	
39,780				2,103	26	8	2,340	22	6						28	
29,623				1,469	8	6	1,528	1	4						29	
296,756				111	10	—	36	8	4						30	
531,595				220	25	7	233	28	7						31	
394,828				82	24	1	139	19	1						32	
381,013				433	6	8	1,193	3	6						33	
356,974				154	11	6	157	1	2						34	
309,762				1,690	29	3	876	6	9						35	
387,576				195	24	9	441	10	5						36	
72,292				2,930	22	3	621	5	8						37	
391,499				181	27	6	188	8	—						38	
391,407				177	25	7	227	16	2						39	
225,962				596	7	—	1,166	17	6						40	
427,089				144	27	—	116	12	8						41	
373,775				157	28	7	50	7	5						42	
288,149				120	11	4	37	28	11						43	
315,188				103	20	4	32	20	11						44	
417,190				255	17	2	270	4	2						45	
359,273				141	28	6	44	23	—						46	
433,541				190	19	9	95	21	10						47	
422,700				147	15	6	51	17	11						48	
291,994				171	3	2	326	6	7						49	
372,836				153	2	6	49	3	4						50	
409,339				157	7	9	49	17	10						51	
503,020				192	1	6	69	9	6						52	
449,870				184	8	—	107	13	2						53	
537,628				220	10	—	106	14	3						54	
645,322				244	28	—	91	22	4						55	
358,201				169	21	—	161	14	7						56	
475,303				188	17	1	60	14	3						57	
391,855				128	21	10	40	17	11						58	
395,894				157	28	7	87	27	4						59	
354,049				153	2	6	138	14	4						60	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrstage.	Gefahrene Wegstrecken:										Anzahl der jurid. gelegten Meilen. Summa von Col. 4-8.	Zahl d. geförderten Füge.
		in maximo. □-Meter.	in minimo.			von Cours- und Schnell- zügen. (incl. Extrazüge.)	von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	als vorgelegte Re- serve-Maschine. Meilen.	leer.	Nan- gir- dienst.	Reserve- dienst.	auf fremden Bahnen.			
61	Alme Nr. 284	85,525		242	241	1,388,5	3,636,0	22,6	—	28,7	331,1	104	1,476		399,8	5,075,8	
62	Sejeda 285	85,525		243	223	3,035,7	2,289,6	11,4	—	—	316,8	598	1,241		5,336,7	5,336,7	
63	Bistritz 286	85,525		244	205	1,932,8	2,312,2	2,8	—	16,2	189,2	31	1,095		4,264,0	4,264,0	
64	Tauber 287	85,525		245	226	2,864,2	3,043,5	0,7	—	—	272,7	295	909		5,908,4	5,908,4	
65	Hübener 354	84,734		343	263	444,4	5,707,6	—	—	—	215,8	458	1,284		6,152,8	6,152,8	
66	Osternmann 355	84,734		344	249	1,021,2	4,845,8	—	—	—	232,4	683	1,478		5,867,0	5,867,0	
67	Herm. Weishaupt 356	84,734		345	271	522,4	5,007,9	1,6	—	7,1	191,0	589	1,246		5,539,0	5,539,0	
68	Bode 357	84,734		346	284	1,267,0	5,285,0	2,3	—	4,2	246,4	800	1,704		6,558,5	6,558,5	
69	Hlm 358	84,734		347	303	598,3	5,712,4	1,0	—	3,2	186,1	783	1,344		6,315,0	6,315,0	
70	Mur 359	84,734		348	237	7,117,7	377,4	1,1	—	4,2	39,8	835	984		7,123,0	7,123,0	
71	Rogat 360	84,734		349	206	2,368,5	2,959,2	—	—	5,0	228,6	91	1,291		5,332,7	5,332,7	
72	Bregel 361	84,734		350	180	1,549,8	2,083,8	—	—	7,2	178,8	31	992		3,640,8	3,640,8	
73	Bruth 362	84,734		351	202	1,739,4	2,243,4	7,2	—	5,5	225,0	13	1,241		3,995,6	3,995,6	
74	Bo 363	84,734		352	268	2,097,0	3,399,1	—	—	9,2	217,1	72	1,592		5,513,7	5,513,7	
75	Rega 364	84,734		353	236	—	6,485,0	—	—	—	20,0	904	796		6,485,0	6,485,0	
76	Schwarz 365	84,734		354	286	559,5	5,013,4	9,3	—	—	573,3	428	946		5,582,2	5,582,2	
77	Bechte 366	84,734		355	233	437,4	4,268,1	2,0	—	—	419,9	466	672		4,707,5	4,707,5	
78	Waag 367	84,734		356	238	—	6,780,4	8,3	—	—	38,1	721	898		6,789,2	6,789,2	
79	Rabe 387	85,131		373	277	2,442,4	3,125,6	13,1	—	2,3	387,8	612	1,384		5,583,4	5,583,4	
80	Bober 418	85,075		411	255	1,271,6	4,683,2	—	—	—	232,5	636	1,577		5,954,2	5,954,2	
81	Loire 419	85,075		412	228	3,308,4	2,304,0	1,0	—	1,2	229,0	218	937		5,614,6	5,614,6	
82	Marne 420	85,075		413	244	3,803,6	1,989,2	—	—	—	244,5	472	954		5,792,8	5,792,8	
83	Seine 421	85,075		414	320	569,3	6,426,1	2,3	—	—	177,5	311	1,735		6,997,7	6,997,7	
84	Queiß 422	85,075		415	284	485,6	5,473,5	—	—	—	117,2	727	1,120		5,959,2	5,959,2	
85	Regnitz 423	85,075		416	231	—	7,227,7	—	1,1	—	7,4	775	986		7,228,8	7,228,8	
86	Pleiß 424	85,075		417	248	—	7,849,1	—	—	—	33,0	846	1,068		7,849,1	7,849,1	
87	Alster 505	87,800		488	250	361,0	307,3	7,7	—	22,8	219,6	17	1,003		668,3	5,573,9	
88	Beresina 506	87,800		489	288	1,999,2	3,544,2	—	—	—	92,8	32	1,536		1,126,0	7,989,0	
89	Don 507	87,800		490	277	700,4	4,652,1	12,0	1,3	18,9	274,3	478	1,120		7,411,0	7,411,0	
90	Dnieper 508	87,800		491	313	4,100,3	2,603,5	5,7	—	—	361,1	2,1	1,208		6,710,3	6,710,3	
91	Doffe 509	87,800		492	300	2,565,8	3,680,5	1,5	—	—	2,1	421	1,627		6,247,8	6,247,8	
92	Diebenow 510	87,800		518	272	3,221,1	4,104,6	663,3	—	—	519,0	178	1,140		7,989,0	7,989,0	
93	Doubs 511	87,800		519	289	2,586,3	3,683,1	693,0	3,8	—	504,1	187	1,051		6,966,2	6,966,2	
94	Enns 512	87,800		520	271	115,7	4,857,7	1,0	—	18,6	1,075,6	865	1,239		4,993,8	4,993,8	
95	Garonne 513	87,800		521	244	3,012,0	3,771,3	—	—	0,8	375,2	258	1,180		6,784,1	6,784,1	
96	Inster 514	87,800		522	267	—	6,867,2	—	—	—	15,2	875	916		6,867,2	6,867,2	
97	Jagst 515	87,800		523	240	3,228,8	4,127,5	7,7	4,6	—	587,2	339	1,208		7,368,8	7,368,8	
98	Ilz 516	87,800		524	273	1,121,8	3,604,2	30,0	—	5,6	712,0	499	1,089		4,761,6	4,761,6	
99	Kajbach 517	87,800		525	237	92,3	5,185,3	1,1	—	4,2	892,6	1,117	946		5,282,9	5,282,9	
100	Leitha 518	87,800		526	254	3,124,0	3,119,5	—	—	2,1	391,2	241	1,247		6,245,7	6,245,7	
101	Moskwa 519	87,800		527	280	1,174,1	4,565,0	2,1	1,8	3,9	229,0	814	1,109		5,746,9	5,746,9	
102	Newa 520	87,800		528	223	589,6	5,302,2	1,6	—	—	149,9	211	940		5,893,4	5,893,4	
103	Niemen 521	87,800		529	223	1,724,0	4,676,8	—	—	—	482,9	360	959		6,400,8	6,400,8	
104	Nil 522	87,800		530	252	2,746,1	2,971,5	—	—	—	881,3	3,2	1,517		5,717,6	5,717,6	
105	Nuthe 523	87,800		531	220	9,6	—	42,6	—	37,1	239,5	24	1,517		5,441,4	5,441,4	
106	Naab 524	87,800		532	188	77,6	—	—	—	—	100,4	36	1,453		468,0	468,0	
107	Regen 525	87,800		533	190	1,052,9	4,070,1	12,4	3,0	19,7	252,2	66	1,453		5,158,1	5,158,1	
108	Rhône 526	87,800		534	128	237,3	5,003,0	—	—	2,1	71,4	656	883		5,242,4	5,242,4	
109	Sadne 527	87,800		535	24	1,369,0	4,072,9	—	—	—	438,4	209	761		5,441,9	5,441,9	
110	Somme 528	87,800		536	186	1,437,5	1,701,8	—	—	—	262,7	190	545		3,139,3	3,139,3	
111	Siss 529	87,800		537	151	6,4	—	—	—	1,5	34,1	4	67		547,5	547,5	
112	Themse 495	96,448		548	122	21,0	525,0	—	—	—	19,2	14	1,158		73,6	3,374,1	
113	Tyne 496	96,448		549	150	1,332,5	2,026,8	6,3	—	8,5	200,7	32	878		820,7	3,374,1	
114	Umler 497	96,448		550	125	609,5	211,2	—	—	—	119,9	32	878		820,7	3,374,1	
115	— 498	—		—	—	1,792,5	2,297,3	—	5,3	3,8	192,7	—	—		4,098,9	4,098,9	
IV. Ruhr-Sieg Personenzug-Maschinen:																	
116	— 499	—		—	—	2,1	3,954,5	—	—	—	145,1	8	622		3,956,6	3,956,6	
117	— 500	—		—	—	—	5,034,3	—	—	—	50,6	6	775		5,034,3	5,034,3	
118	— 501	—		—	—	—	4,099,6	—	—	—	73,8	2	621		4,099,6	4,099,6	

VI. Dreifach gekuppelte Güterzug-Maschinen:														
156	Elberfeld II.	7	113,702	336	271	—	12,7	934,4	—	157,8	184,9	2,576	576	1,104,0
157	Barmen II.	9	113,702	322	251	—	—	4,167,3	—	11,8	30,4	443	855	4,179,1
158	Schwelm II.	11	113,702	323	282	—	139,1	2,253,5	—	87,0	447,2	1,647	1,067	2,479,6
159	Sagen II.	12	113,702	324	297	—	132,8	1,283,0	—	686,3	868,9	2,049	712	2,102,1
160	Witten II.	13	113,702	325	278	—	93,8	759,7	—	871,0	690,6	1,407	542	1,724,5
161	Haspe II.	14	113,702	326	248	—	2,3	791,0	10,4	1,384,7	237,1	1,133	905	2,188,4
162	Bettler II.	15	113,702	327	269	—	2,4	1,528,0	—	42,3	196,4	1,753	755	1,572,7
163	Hferlohn II.	16	116,080	568	167	—	2,6	2,184,0	—	34,1	85,5	700	808	2,220,7
164	Soest II.	17	113,702	328	254	—	—	2,122,3	—	22,2	92,2	1,601	930	2,144,5
165	Paderborn II.	18	113,702	329	298	—	14,1	5,107,3	—	6,4	103,8	403	690	5,127,8
166	Bohwinkel II.	46	113,702	330	276	—	46,3	2,664,0	2,2	103,7	89,7	1,297	1,013	2,816,4
167	Haan II.	47	113,702	331	272	—	315,4	3,6	877,3	359,5	3,097	289	—	1,196,3
168	Erfeld II.	50	113,702	332	285	3,4	43,2	2,361,4	—	81,7	326,1	1,751	930	2,489,7
169	Aprath II.	53	113,702	333	254	2,1	59,1	555,2	—	300,3	324,6	2,584	260	916,7
170	Dornap II.	57	113,702	334	261	—	77,3	2,909,5	1,5	140,2	432,2	1,101	1,124	3,128,5
171	Belbert II.	118	113,702	335	234	—	50,4	1,085,3	—	643,7	859,9	1,192	971	1,779,4
172	Revißes II.	119	113,702	337	266	—	2,1	1,247,8	7,6	125,6	236,3	1,142	525	1,883,1
173	Kupferdreh II.	121	113,702	338	292	—	—	476,9	1,1	19,6	273,1	2,781	499	497,6
174	Kierenhof II.	122	113,702	339	272	0,7	49,0	2,620,1	16,8	533,1	593,0	443	1,121	3,219,7
175	Kroßen	161	112,332	162	307	—	13,2	1,994,4	—	117,0	191,3	2,289	815	2,124,6
176	Boenen	162	112,332	163	261	—	54,3	257,8	—	750,7	788,2	1,879	653	1,063,0
177	Breyell	163	112,332	164	266	—	25,0	177,4	36,1	456,2	557,3	2,353	506	694,7
178	Carlshöhe	164	112,332	165	235	—	37,6	177,2	1,4	226,3	836,6	2,579	213	442,5
179	Dahlhausen	165	112,332	166	197	—	3,1	353,7	4,7	35,1	62,6	2,220	187	896,6
180	Dülken	166	112,332	167	245	—	18,9	2,101,0	—	98,5	158,7	1,018	1,051	2,218,4

12

[illegible]

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrzeuge.	Gefahrene Wegstrecken:										Anzahl der zurück- gelegten Kilometer. Summa von Col. 4-8.	Zahl d. geförderten Güte.
		in maximo. in minimo. □-Meter.	von Cour- und Schnell- zügen. (incl. Extrazüge.)			von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	als vorgelegte Re- serven-Maschine.	letzt.	Ran- gier- dienst.	Reserve- dienst.	auf fremden Bahnen.				
			Meilen.														
181	Glückauf . . . Nr. 167	112,332		168	270	—	33,8	310,4	4,0	173,0	518,8	2914	332		521,2		
182	Hütten . . . " 168	112,332		169	306	—	32,2	335,3	6,8	659,9	644,2	95	1345		4052,3		
183	Kalderkirchen . . . " 169	112,332		170	182	—	—	239,1	0,3	308,7	455,7	1517	264		602,1		
184	Merseide . . . " 170	112,332		171	227	52,5	100,1	134,4	—	35,7	4,2	381	1202		323,4		
185	Merseide . . . " 171	112,332		172	299	17,5	33,6	325,6	1,4	11,9	214,2	381	1202		3321,2		
186	Nettmann . . . " 172	112,332		173	266	—	—	221,1	0,8	124,6	135,9	3678	257		350,5		
187	Oßberg . . . " 173	112,332		174	258	3,2	28,9	1972,0	10,0	603,6	819,1	1018	1149		2617,7		
188	Oßligs . . . " 174	112,332		175	171	—	196,3	130,5	—	367,4	596,3	2281	377		694,2		
189	Petersburg . . . " 175	112,332		176	297	—	72,4	383,0	—	401,9	623,1	1426	399		857,7		
190	Ramsbeck . . . " 176	112,332		177	122	4,8	56,2	497,5	0,8	133,2	290,8	3118	483		692,5		
191	Stuttgart . . . " 177	112,332		178	292	—	13,5	50,9	—	369,7	307,1	3445	318		213,2		
192	Sundwig . . . " 178	112,332		179	29	—	—	46,6	—	—	35,3	237	56		434,1		
193	Weimar . . . " 179	112,332		180	270	—	190,8	13,6	—	421,4	206,8	3495	250		46,6		
194	Westhofen . . . " 180	112,332		181	—	—	—	—	—	—	—	—	—		625,8		
195	Amsterdam . . . " 181	112,332		182	186	—	50,2	317,3	—	383,8	397,5	2029	218		751,3		
196	Aschaffenburg . . . " 182	112,332		183	74	—	—	20,5	—	13,1	40,2	897	58		33,6		
197	Andernach . . . " 183	112,332		184	18	—	—	223,8	—	1,5	26,7	37	66		225,3		
198	Augsburg . . . " 184	112,332		185	283	16,6	106,5	178,8	0,8	720,5	906,3	2615	443		1023,2		
199	Bamberg . . . " 185	112,332		186	19	—	—	277,6	—	—	2,1	10	98		277,6		
200	Basel . . . " 186	112,332		187	289	4,2	90,3	452,6	—	444,3	625,9	2809	534		988,6		
201	Bingen . . . " 187	112,332		188	263	1,4	4,8	4259,9	—	12,6	44,3	865	703		4277,3		
202	Boersum . . . " 188	112,332		189	189	—	66,3	43,7	—	392,3	502,5	1861	212		502,3		
203	Bonn . . . " 189	112,332		190	243	—	25,5	2379,3	—	247,6	349,2	881	949		2652,4		
204	Coblenz . . . " 190	112,332		191	302	—	14,2	121,8	—	331,7	369,2	3646	346		467,7		
205	Crecznach . . . " 191	112,332		192	255	—	16,9	133,1	—	198,1	209,3	3038	239		348,1		
206	Darmstadt . . . " 192	112,332		193	261	—	10,1	1035,3	2,6	134,3	84,1	2114	825		1182,3		
207	Deutz . . . " 193	112,285		224	272	—	2,6	862,9	—	92,4	196,9	2251	688		957,9		
208	Düren . . . " 194	112,285		225	272	—	8,2	62,9	—	282,0	264,6	3451	325		353,1		
209	Eisenach . . . " 195	112,285		226	292	3,2	78,1	2215,5	—	1125,4	1080,7	230	1267		3421,8		
210	Embs . . . " 196	112,285		227	321	2,8	206,0	154,8	—	507,3	788,5	3067	362		891,1		
211	Eisenach . . . " 197	112,285		228	127	23,0	74,2	179,9	—	239,8	260,6	1335	156		493,9		
212	Eupen . . . " 198	112,285		229	264	—	49,0	483,1	—	577,5	656,1	1990	534		1109,6		
213	Genf . . . " 199	112,285		230	239	—	32,5	783,5	—	231,6	303,7	2058	461		1047,6		
214	Gera . . . " 200	112,285		231	306	—	76,1	74,9	1,5	417,9	691,6	3197	390		570,4		
215	Glogau . . . " 201	112,285		232	291	—	4,7	302,3	—	11,1	388,8	3002	333		318,1		
216	Görlitz . . . " 202	112,285		233	264	3,9	43,5	1315,6	—	873,2	969,8	1005	1190		2236,2		
217	Göttingen . . . " 203	112,285		234	223	—	35,5	298,7	—	469,6	546,3	1667	237		803,8		
218	Haag . . . " 204	112,285		235	289	—	16,5	611,3	—	587,2	141,9	2641	515		1215,0		
219	Holzminnen . . . " 205	114,695		194	276	174,3	184,8	176,4	—	282,1	2,8	—	—		817,6		
220	Saarburg . . . " 206	114,695		195	300	58,1	63,5	3157,9	—	105,2	151,8	660	1458		3384,7		
221	Seidelberg . . . " 207	114,695		196	157	—	3,2	1165,1	3,6	27,8	386,2	2438	731		1199,7		
222	Salzstadt . . . " 208	114,695		197	258	—	1,3	150,6	—	56,9	261,3	1679	186		208,8		
223	Serrheim . . . " 209	114,695		198	311	—	22,4	2525,2	—	270,0	350,3	931	892		2817,6		
224	Siel . . . " 210	114,695		199	266	2,1	26,9	4439,2	—	16,8	—	—	—		33,6		
225	Königsberg . . . " 211	114,695		200	251	12,9	30,5	4439,2	—	105,2	151,8	660	1458		3384,7		
226	Kreienfen . . . " 212	114,695		201	285	—	0,9	4032,9	—	—	44,2	230	946		4033,8		
227	Liegnitz . . . " 213	114,695		202	330	—	355,1	72,0	—	517,2	983,5	2193	392		944,3		
228	London . . . " 214	114,695		203	240	—	120,1	468,9	—	390,8	562,8	2531	373		979,8		
229	Mannheim . . . " 215	114,695		204	280	—	22,7	1275,3	7,2	67,5	178,2	2937	557		1372,7		
230	Merseburg . . . " 216	114,695		205	220	4,9	31,6	869,4	—	427,1	604,5	1995	527		1333,0		
231	München . . . " 217	114,695		206	236	—	109,5	964,1	4,0	301,5	440,5	2384	449		1379,1		
232	Nürnberg . . . " 218	114,695		207	239	—	8,0	285,1	15,6	29,5	245,4	2499	169		338,2		
233	Prag . . . " 219	114,695		208	262	—	56,3	1720,8	—	198,6	301,5	1889	681		1975,7		
234	Reichenberg . . . " 220	114,695		209	278	—	—	1980,7	—	12,7	169,1	812	1166		1993,4		
235	Rendsburg . . . " 221	114,695		210	347	—	17,9	1622,6	—	123,7	283,5	2324	726		1764,2		
236	Rotterdam . . . " 222	114,695		211	264	—	—	1461,0	8,4	21,7	32,9	2422	378		1491,1		
237	Schleswig . . . " 223	114,695		212	249	—	30,5	174,5	—	24,6	101,9	4053	377		229,6		
238	Ulm . . . " 224	114,695		213	261	—	50,0	1694,6	41,0	538,6	823,6	986	1198		2324,2		
239	Altendorf . . . " 225	114,695		214	268	11,1	84,0	2079,6	4,5	732,4	716,1	327	861		2912,3		
240	Altenburg . . . " 226	114,695		215	268	17,9	58,6	2297,1	0,6	253,7	448,5	1226	845		2627,9		
241	Neuenaar . . . " 227	114,695		216	264	—	465,3	302,8	28,2	406,9	910,7	2143	527		1203,2		
242	Nunen . . . " 228	114,695		217	268	—	31,1	408,3	—	84,8	106,0	2750	369		533,2		
243	Aufsig . . . " 229	114,695		218	268	9,0	88,1	2266,5	—	54,8	509,1	1948	999		2417,8		
244	Büttgen . . . " 230	114,695		219	261	8,4	63,8	418,0	—	528,9	608,4	1973	536		1010,7		
245	Denrath . . . " 274	114,695		250	258	—	10,2	1697,7	—	29,4	120,9	5268	783		1737,3		
				251	303	—	26,9	703,0	—	562,8	201,1	2621	477		1292,7		
				252	246	—	5,2	2602,0	—	366,1	488,0	859	528		2973,3		

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Geförderte Achsmilen:						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge. Personenzüge. Güterzüge. Arbeits-Material- Lernzüge. Wagenachsen.				allein.	als Zugmaschine, wobei Vorspann geleistet wurde.	als Güter- maschine 1:100. 1:80. 1:30.	als Güter- maschine auf horizontaler Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter- Gewicht.	Gewicht.			Brutto- im Ganzen.
											der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	
												780,000	364,000	
												3,522,375	1,643,775	
												793,350	370,230	
												2,651 550	1,237,390	
												364,800	170,240	
												2,577 600	1,202,880	
												967,875	451,675	
												1,110,600	518,280	
												737,475	344,155	
												268 425	125,265	
												555,900	259,420	
												61,425	28,665	
												624,450	291,410	
												—	—	
												861 600	402,080	
												55,800	26,040	
												189,000	88,200	
												1,447,125	675,325	
												209,775	97,895	
												1,210,200	564,760	
												3,241,200	1,512,560	
												753,600	351,680	
												2,251,200	1,050,560	
												627,675	292,915	
												418 050	195,090	
												949,800	443,240	
												848,778	404,180	
												454,010	216,195	
												3,309,338	1,575,875	
												1,234,506	587,860	
												554,558	264,075	
												1,298,010	618,100	
												993,206	472,955	
												927,570	441,700	
												519,572	247,415	
												2,356,410	1,122,100	
												992,324	472,535	
												997,322	474,915	
												2,634,693	1,237,775	
												1,181,496	555,065	
												350,225	164,535	
												2,360,086	1,108,765	
												3,617,199	1,699,855	
												3,038,110	1,427,300	
												1,436,211	674,730	
												1,149,237	539,910	
												1,155,421	542,815	
												1,443,438	678,125	
												1,355,826	636,965	
												434,782	204,260	
												1,696,514	797,020	
												1,611,065	756,875	
												1,525,537	716,695	
												1,135,380	533,400	
												246,968	116,025	
												2,345,111	1,101,730	
												2,703 382	1,270,045	
												2,292,142	1,076,845	
												1,585,425	739,865	
												479,400	223,720	
												2,195,175	1,024,415	
												1,214,325	566,685	
												1,393,650	650,370	
												1,120,350	522,830	
												2,595,975	1,211,455	

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.		
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender												Laufende Nummer.
im Ganzen.	pro Rug- meile.	im Ganzen.	pro Rug- meile.	für Erfsafsfüde:				für die übrige Reparatur:				im Ganzen.	pro Rug- meile.			
				Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.	Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.					
														Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	
Rig. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.			
369,055				106 21 1	123 15 8				227 28 7	423 27 3				181		
427,199				212 27 9	67 4 6				755 9 7	883 28 9				182		
216,240				126 19 3	39 28 2				492 29 7	749 21 3				183		
458,376				157 28 7	64 18 1				389 13 6	779 20 8				184		
374,841				208 1 7	89 16 5				317 10 11	597 5 1				185		
356,796				224 6 3	88 3 5				466 21 11	888 3 1				186		
294,500				179 15 9	56 19 6				270 16 1	710 3 5				187		
245,835				118 29 7	37 15 9				527 9 1	1,158 17 2				188		
363,898				206 19 10	68 5 8				359 3 5	733 26 1				189		
161,552				84 26 9	26 23 2				367 10 5	829 21 4				190		
361,493				237 29 5	75 1 6				407 10 6	621 12 —				191		
28,420				1,231 15 9	1,074 19 7				70 16 —	268 15 1				192		
376,410				222 13 —	161 16 6				285 21 6	449 14 8				193		
—				1,365 — 10	1,067 1 6				68 29 10	573 2 10				194		
269,774				129 12 9	40 24 6				275 28 11	991 — 10				195		
65,902				1,088 5 6	344 10 8				346 13 10	281 3 11				196		
39,290				2,042 13 —	1,118 23 7				142 21 4	485 3 8				197		
321,798				196 27 7	143 1 6				263 24 3	430 17 4				198		
38,570				1,398 8 10	493 6 —				104 12 9	436 10 6				199		
380,354				208 6 7	62 12 7				327 7 4	573 15 3				200		
518,151				183 — 1	63 21 5				282 9 5	456 — 4				201		
220,183				131 15 4	54 17 2				554 28 10	1,101 13 10				202		
412,835				169 2 7	56 15 10				249 14 10	520 25 1				203		
421,966				217 28 4	111 25 —				264 21 10	479 18 8				204		
334,698				177 13 1	55 28 9				249 21 4	465 14 5				205		
372,518				181 18 4	65 8 3				254 3 7	687 15 11				206		
327,165				189 8 —	59 20 8				269 1 9	351 9 8				207		
312,155				157 22 9	179 17 8				239 2 6	388 5 8				208		
466,586				203 5 6	64 2 4				916 13 4	915 22 2				209		
401,293				223 10 9	70 13 3				258 5 11	575 2 6				210		
199,700				1,074 7 9	256 23 1				149 7 —	361 27 4				211		
372,784				183 21 —	59 9 6				299 14 4	429 26 2				212		
244,534				166 9 1	52 13 5				280 11 8	615 20 10				213		
377,872				212 27 9	67 4 6				242 24 7	301 11 5				214		
350,300				202 — 7	70 25 5				235 — —	201 4 4				215		
379,551				183 21 —	65 29 2				256 11 8	454 6 2				216		
315,125				85 17 7	26 29 9				436 29 3	744 26 5				217		
425,978				201 2 10	70 12 7				249 16 4	553 13 3				218		
520,153				192 1 6	70 17 —				313 27 2	600 1 7				219		
418,382				208 22 6	78 10 —				281 3 11	325 6 2				220		
205,859				673 5 5	179 8 10				171 18 5	473 22 1				221		
425,023				179 15 9	60 12 6				246 1 2	398 22 10				222		
550,320				216 12 1	75 20 11				332 21 6	624 22 —				223		
436,492				185 2 9	58 11 2				324 18 11	452 28 —				224		
315,830				182 28 11	126 6 4				198 22 —	388 49 1				225		
265,734				198 9 4	62 16 3				229 19 4	328 16 10				226		
421,369				235 17 1	82 12 6				275 21 10	222 16 9				227		
362,500				167 — —	52 20 —				266 19 —	700 16 11				228		
381,216				194 25 —	61 13 4				284 — 11	385 3 8				229		
245,143				160 22 1	158 7 4				312 16 11	479 21 9				230		
379,650				164 6 6	53 17 1				229 29 1	376 28 8				231		
290,830				166 9 1	52 13 5				253 6 3	553 23 9				232		
455,595				182 9 3	57 14 10				218 3 5	362 23 7				233		
302,170				193 13 3	94 26 8				235 23 4	419 27 2				234		
392,111				241 13 7	77 25 5				273 10 8	147 26 1				235		
392,925				183 21 —	62 8 6				243 9 11	398 7 6				236		
449,606				175 7 10	54 19 3				795 — 7	912 11 1				237		
416,666				181 18 4	57 8 3				232 4 10	379 — 3				238		
460,224				189 28 10	86 14 9				307 29 —	368 25 5				239		
375,476				186 14 6	58 24 4				230 2 2	428 21 9				240		
502,855				215 10 5	151 14 10				243 7 9	331 4 8				241		
363,880				173 28 9	55 11 1				210 11 —	257 20 2				242		
328,515				212 14 7	197 7 8				253 — 8	445 29 10				243		
405,596				264 13 6	124 14 9				251 17 7	569 14 6				244		
404,009				266 17 4	239 23 7				316 4 8	488 16 3				245		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrgänge.	Gefahrene Bestrecken:										Anzahl der zurück- gelegten Meilen. Summa von Col. 4—8.	Zahl v. geförderten Füge.
		in maximo. □-Meter.	in minimo.			von Courir- und Schnell- zügen. (incl. Extrazüge.)	von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	als vorgelegte Re- serve-Maschine.	leer.	Ran- gir- dienst.	Reserve- dienst.	auf fremden Bahnen.			
															Meilen.		
311	Nr. 396	113,364		389	219	—	17,7	3295,7	—	67,2	120,9	160	741		3380,6		
312	" 397	113,364		390	234	—	1,5	2768,4	—	48,6	99,3	883	1234		2818,5		
313	" 398	113,364		391	226	—	1,6	2275,5	—	189,9	252,7	1219	853		2467,0		
314	" 399	113,364		392	282	4,6	9,0	2967,3	2,5	17,0	126,9	1669	748		3000,4		
315	" 400	113,364		393	302	—	76,8	2721,4	9,6	315,5	188,4	1130	1380		3123,3		
316	" 401	113,364		394	335	—	20,3	1724,0	8,7	868,9	237,1	755	996		2621,9		
317	" 402	113,364		395	243	—	2,6	3410,2	—	215,4	285,0	490	986		3628,4		
318	" 403	113,364		396	247	—	74,3	3665,7	—	91,6	308,3	663	1220		3831,6		
319	" 425	113,829		418	279	—	—	4843,8	—	—	11,2	373	1245		4843,8		
320	" 426	113,829		419	253	—	44,1	30,8	—	60,9	2,1	—	—		180,6		
321	" 427	113,829		420	274	—	14,7	4210,6	—	20,3	91,3	421	1236		4262,1		
322	" 428	113,829		421	282	—	—	4251,9	2,2	123,7	153,9	569	887		4377,8		
323	" 429	113,829		422	287	—	—	3370,4	12,8	387,0	513,3	601	777		3770,2		
324	" 430	113,829		423	318	—	—	2997,2	5,2	724,7	807,7	476	1557		4767,4		
325	" 431	113,829		424	257	—	2,3	4443,0	—	177,0	203,9	591	1052		4622,3		
326	" 432	113,829		425	298	—	—	4560,6	—	75,7	216,0	172	1234		4636,3		
327	" 433	113,829		426	277	—	—	3247,1	—	23,4	70,2	1680	805		3813,3		
328	" 434	113,829		427	269	—	—	3246,5	—	208,5	389,9	718	1268		3474,2		
329	" 435	113,829		428	268	—	3,6	3225,4	—	417,0	519,2	683	834		3642,4		
330	" 436	113,829		429	281	—	—	2881,2	9,1	771,1	835,0	785	583		3665,0		
331	" 437	113,829		430	294	—	—	4964,1	—	—	35,0	63	825		4964,1		
332	" 438	113,829		431	219	—	—	745,1	—	318,5	587,7	2879	281		1779,0		
333	" 439	113,829		432	306	—	—	4059,8	7,0	—	16,6	322	1021		4059,8		
334	" 440	113,829		433	288	—	—	28,9	—	1039,5	1362,2	2619	520		1300,8		
335	" 441	113,829		434	243	—	—	3417,8	—	40,8	79,8	1265	1212		3496,9		
336	" 442	113,829		435	240	—	—	3938,5	—	39,2	128,5	864	1016		3977,6		
337	" 443	113,829		436	240	—	—	4012,4	3,6	35,2	105,4	837	959		4051,2		
338	" 444	113,829		437	241	—	8,0	3969,2	—	30,3	85,1	983	854		4007,5		
339	" 445	113,737		438	262	3,9	4,9	3916,1	5,7	3,0	169,1	827	911		3930,4		
340	" 446	113,737		439	306	—	—	4010,0	—	91,3	136,9	387	1003		4114,1		
341	" 447	113,737		440	253	—	44,0	3442,7	—	407,3	540,0	731	1440		3894,0		
342	" 448	113,737		441	251	—	—	4729,8	—	10,4	59,7	102	1004		4740,2		
343	" 449	113,737		442	291	—	21,0	3059,6	1,3	221,4	379,8	662	1025		3344,3		
344	" 450	113,737		443	267	—	7,0	489,3	—	67,9	4,9	—	—		599,2		
345	" 451	113,737		444	303	—	12,6	4505,5	—	23,1	70,2	478	1272		4542,6		
346	" 452	113,737		445	278	—	4,2	301,6	—	1203,3	12,6	—	—		4542,6		
347	" 453	113,737		446	264	—	—	1144,9	—	432,6	85,5	584	1209		1590,6		
348	" 454	113,737		447	251	—	—	1250,2	2,4	487,1	152,3	2287	612		1748,9		
349	" 455	113,737		448	287	—	—	2643,0	—	263,5	323,1	952	1255		2909,3		
350	" 456	113,737		449	294	—	—	212,1	—	—	—	—	—		212,1		
351	" 457	113,737		450	268	—	—	3599,6	—	7,8	124,7	788	946		3632,4		
352	" 458	113,737		451	307	—	—	4139,0	—	9,8	120,7	888	924		4158,8		
353	" 459	113,737		452	244	—	—	603,1	—	260,7	973,4	2715	409		1427,7		
354	" 460	113,737		453	276	—	—	2304,5	3,2	346,7	432,7	1240	1146		2692,9		
355	" 461	113,737		454	262	—	—	4676,1	—	48,2	113,3	147	1095		4724,3		
356	" 462	113,737		455	257	—	—	2853,4	—	291,8	475,3	1424	959		3186,5		
357	" 463	113,737		456	267	—	—	2186,6	5,3	899,0	956,4	705	855		3090,9		
358	" 464	113,737		457	275	—	—	2228,2	12,4	445,8	757,5	1652	1094		2755,8		
359	" 465	113,364		458	282	—	—	2983,0	5,6	420,7	573,3	757	1063		3427,5		
360	" 466	113,364		459	292	—	—	5056,6	—	1,5	35,8	54	1060		5058,1		
361	" 467	113,364		460	292	—	—	1653,0	—	58,8	125,0	2302	501		1712,7		
362	" 468	113,364		461	270	—	—	4427,7	—	34,6	60,7	589	1073		4462,3		
363	" 469	113,364		462	281	—	—	2672,4	—	1239,6	786,7	198	1332		3921,7		
364	" 470	113,364		463	286	—	—	3398,0	—	776,7	732,2	99	1259		4221,0		
365	" 471	113,364		464	285	—	—	4427,9	—	10,8	56,7	648	863		4438,7		
366	" 472	113,364		465	292	—	—	2734,5	—	106,1	250,9	1872	934		2887,0		
367	" 473	113,364		466	268	—	—	3516,5	—	1,5	13,5	417	1208		3518,1		
368	" 474	113,364		467	275	—	—	3336,7	1,0	425,9	520,1	541	990		3763,6		
369	" 475	113,364		468	282	—	—	4206,4	—	4,5	87,4	172	1035		4210,9		
370	" 476	113,364		469	292	—	—	2997,3	20,8	60,2	55,4	1448	1095		3186,3		
371	" 477	113,364		470	262	—	—	4619,3	—	20,3	78,2	76	567		4639,6		
372	" 478	113,364		471	264	—	—	2885,2	—	109,2	275,7	845	1128		3046,7		
373	" 479	113,364		472	275	4,9	4,9	5112,6	—	—	25,8	71	626		5112,6		
374	" 480	113,364		473	292	—	—	3499,8	—	90,5	145,5	216	876		3603,3		
375	" 481	113,364		474	285	—	—	4939,2	—	27,1	74,6	95	609		4984,9		
	" 482	113,364		475	292	—	—	3643,7	—	54,8	187,7	832	1025		3706,3		
	" 483	113,364		476	267	—	7,1	2360,9	—	1166,5	829,6	276	1163		3551,5		
	" 484	113,364		477	281	—	—	4564,4	—	2,1	57,1	169	1223		4566,5		
	" 485	113,364		478	286	—	—	3880,9	9,7	23,9	173,4	638	1042		3920,6		

[illegible]

[illegible]

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.	
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender											Laufende Nummer.
im Ganzen.	pro Rug- meile.	im Ganzen.	pro Rug- meile.	für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:				im Ganzen.	pro Rug- meile.		
				Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.	Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.				
														Thlr. Sg. Pf.	
Rg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.		
332,138				152 11 7	48 1 9			1,232 25 7	1,075 10 7					311	
425,572				162 24 9	53 10 6			192 12 5	242 16 —					312	
555,331				157 7 9	49 17 10			458 29 1	761 8 4					313	
333,821				196 6 9	61 26 6			222 4 6	142 17 9					314	
546,445				226 — 11	120 23 2			241 16 9	308 1 6					315	
446,017				201 12 11	134 28 1			258 27 10	484 4 6					316	
404,981				169 2 7	63 9 9			202 10 3	711 29 1					317	
481,385				176 1 11	155 11 1			227 27 —	499 23 —					318	
501,316				194 4 1	61 6 9			243 19 4	326 26 —					319	
531,114				176 1 4	106 10 7			426 8 11	758 5 —					320	
447,494				190 19 9	60 23 5			236 11 8	690 7 1					321	
406,513				196 6 9	61 26 6			251 14 2	530 5 11					322	
605,841				210 6 1	96 29 5			246 1 10	502 26 7					323	
460,844				283 27 —	89 16 —			343 5 6	367 — 11					324	
482,658				178 24 10	56 11 11			246 4 6	485 24 3					325	
422,976				207 10 9	65 11 10			234 22 9	127 14 8					326	
410,525				192 22 4	60 23 7			251 14 7	311 4 9					327	
401,487				187 5 4	59 — 11			232 5 1	392 8 8					328	
479,505				186 14 6	58 24 4			231 28 —	167 24 3					329	
523,222				195 15 10	69 7 —			231 6 2	231 3 6					330	
286,151				204 17 3	64 15 6			236 1 5	244 6 4					331	
441,497				152 11 7	48 1 9			192 28 9	233 20 11					332	
401,431				212 27 9	67 4 6			241 1 9	132 13 3					333	
519,297				200 12 —	70 1 5			239 9 6	262 12 7					334	
399,417				169 2 7	53 16 4			191 12 11	294 22 —					335	
418,544				167 — —	52 20 —			191 12 —	293 27 2					336	
440,407				167 — —	52 20 —			190 18 5	311 9 8					337	
438,108				167 20 10	52 26 7			246 29 3	563 25 3					338	
450,504				182 9 3	57 14 10			235 15 8	349 6 5					339	
500,972				212 27 9	80 4 6			354 9 4	488 20 1					340	
493,088				176 1 4	56 26 5			218 12 11	469 2 —					341	
430,107				174 19 7	62 2 10			209 1 7	357 26 7					342	
563,151				348 25 5	84 13 6			352 28 11	576 22 8					343	
444,576				185 23 7	74 27 5			490 27 2	728 21 11					344	
416,329				210 25 1	66 14 9			256 24 11	372 16 3					345	
489,698				197 15 9	76 10 2			238 10 7	310 28 7					346	
478,546				183 21 —	58 28 —			224 16 6	440 22 7					347	
425,464				1 457 9 3	70 17 10			201 27 —	441 24 3					348	
423,386				199 21 1	88 28 5			228 8 11	275 14 11					349	
499,003				204 17 3	64 15 6			241 26 6	380 24 10					350	
537,554				167 — —	52 20 —			225 6 6	293 29 9					351	
573,039				185 2 9	58 11 2			222 — 3	285 5 1					352	
496,673				211 16 —	66 21 4			278 25 9	477 26 —					353	
512,152				222 17 3	89 5 7			283 27 3	473 25 6					354	
464,404				187 26 3	63 23 10			259 23 10	553 20 10					355	
529,871				185 2 9	63 — 9			238 15 11	302 14 8					356	
424,738				178 24 10	56 11 11			239 14 10	407 23 6					357	
485,082				185 23 7	58 17 9			210 10 —	179 4 3					358	
437,902				209 13 4	66 1 7			911 29 7	815 10 —					359	
433,832				203 5 6	64 2 4			656 18 6	822 5 5					360	
475,109				186 14 6	59 24 4			360 8 11	460 19 2					361	
462,979				228 2 9	83 24 1			270 4 1	222 16 7					362	
432,643				141 28 6	64 18 11			227 27 6	546 6 11					363	
509,523				152 1 6	60 17 —			217 27 4	469 27 —					364	
493,992				182 9 3	59 20 6			223 21 3	384 18 9					365	
516,418				218 — 4	80 22 1			250 4 8	259 8 11					366	
495,193				183 21 —	62 28 —			633 18 5	980 1 10					367	
483,285				191 20 7	90 18 11			226 6 11	355 4 8					368	
530,816				203 5 6	64 2 4			813 27 11	817 17 3					369	
461,140				156 16 10	49 11 3			1,000 2 3	1,022 21 10					370	
533,068				203 5 6	64 2 4			584 — 4	956 4 9					371	
457,253				185 23 7	60 13 9			222 3 4	234 1 1					372	
406,765				195 15 10	61 20 11			1,100 23 8	1,014 13 8					373	
488,921				199 — 3	62 22 10			226 13 9	125 25 —					374	
466,023				163 15 7	51 17 1			232 15 3	990 19 8					375	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrstage.	Gefahrene Wegstrecken:										Anzahl der jurid. gelegten Rug- meilen. Summa von Col. 4—8.	Zahl d. geföhrten Züge.
		in maximo. □-Meter.	in minimo.			von Courr- und Schnell- zügen. (incl. Extrazüge.)	von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen. Meilen.	als vorgelegte Re- serven-Maschine. let.	Ran- gir- dienst. Stunden.	Reserve- dienst. Stunden.	auf fremden Bahnen.				
376	Nr. 482	113,364		465	303	—	—	5,246,1	—	45,8	133,8	421	578		5,291,9		
377	" 483	113,364		466	273	—	—	4,796,0	—	—	13,8	54	822		4,796,0		
378	" 484	113,364		467	299	—	111,2	1,480,1	—	674,8	807,0	1,968	810		2,266,1		
379	" 485	113,364		478	263	—	7,0	3,972,2	—	56,5	127,2	475	944		4,035,7		
380	" 486	113,364		479	286	—	2,1	3,386,8	—	514,4	623,2	453	1,141		3,903,3		
381	" 487	113,364		480	295	—	19,1	2,534,8	—	234,8	178,7	1,430	1,050		2,788,7		
382	" 488	113,364		481	243	—	—	4,892,3	—	2,5	24,9	263	1,047		4,894,8		
383	" 489	113,364		482	289	—	75,6	742,6	2,3	289,0	491,1	2,718	404		1,109,5		
384	" 490	113,364		483	275	—	66,7	1,205,7	—	693,7	956,4	1,450	1,252		1,966,1		
385	" 491	113,364		484	257	—	38,8	2,657,6	—	103,4	363,5	1,537	845		2,799,8		
386	" 492	113,364		485	283	—	54,5	3,115,9	—	82,9	156,0	1,204	1,512		3,253,3		
387	" 493	113,364		486	221	2,1	—	4,165,8	63,8	26,5	56,7	188	1,040		4,258,2		
388	" 494	113,364		487	287	—	43,5	4,339,0	—	164,0	215,6	692	1,182		4,546,5		
389	" 548	116,080		569	171	—	63,3	2,122,9	—	77,0	196,3	492	796		2,263,2		
390	" 549	116,080		570	168	—	—	1,978,8	—	30,3	40,7	576	734		2,009,2		
391	" 550	116,080		571	170	—	14,0	2,921,2	—	8,4	22,9	224	780		2,943,6		
392	" 551	116,080		572	146	—	—	1,815,3	—	2,1	9,2	634	606		1,815,4		
393	" 552	116,080		573	141	—	—	1,713,1	—	0,9	13,8	649	558		1,714,0		
394	" 553	116,080		574	152	—	—	1,701,0	—	67,1	43,1	549	600		1,768,1		
395	" 554	116,080		575	114	—	—	1,359,3	—	0,9	4,5	535	479		1,360,2		
396	" 555	116,080		576	151	—	46,2	1,619,4	—	405,6	437,7	192	819		2,070,9		
397	" 556	116,080		577	153	—	—	271,2	—	1,242,0	116,8	619	537		1,513,2		
398	" 557	116,080		578	127	—	4,3	1,693,8	—	37,2	152,6	673	547		1,735,3		
399	" 558	116,080		579	168	—	131,3	71,0	—	164,8	329,2	1,807	181		367,1		
400	" 559	116,080		580	145	—	—	1,490,5	—	44,7	38,3	723	560		1,535,2		
401	" 560	116,080		581	116	—	6,9	1,510,5	—	47,6	154,9	548	582		1,565,0		
402	" 561	116,080		582	132	—	9,4	183,0	—	33,0	35,8	1,423	105		225,4		
403	" 562	116,080		583	130	—	46,9	1,380,2	—	204,7	264,2	181	694		1,631,8		
404	" 563	116,080		584	125	—	5,0	1,320,9	11,6	217,1	237,6	128	667		1,554,6		
405	" 564	116,080		585	111	—	—	65,1	—	9,9	17,0	1,321	80		75,0		
406	" 565	116,080		586	123	—	21,5	1,493,6	—	124,2	187,4	297	599		1,639,3		
407	" 566	116,080		587	104	—	—	1,801,2	—	—	23,1	118	547		1,801,2		
408	" 567	115,337		588	258	—	19,1	4,464,2	—	—	59,9	47	802		4,483,3		
409	" 568	115,337		589	213	—	—	3,560,9	—	22,0	118,2	688	940		3,582,9		
410	" 569	115,337		590	253	—	—	—	—	8,4	—	—	—		8,4		
411	" 570	115,337		591	268	—	21,4	3,908,4	—	65,2	147,9	400	1,131		3,995,0		
412	" 571	115,337		592	206	—	112,1	1,619,9	—	272,7	757,1	1,733	724		2,004,7		
413	" 572	115,337		593	228	—	2,6	3,422,2	—	13,1	32,3	291	708		3,437,9		
414	" 573	115,337		594	217	—	11,0	2,781,1	4,2	221,1	354,0	616	1,336		3,017,1		
415	" 574	115,337		595	245	2,1	24,8	4,072,0	—	—	56,0	57	875		4,096,8		
416	" 575	115,337		596	228	—	2,3	3,893,3	—	109,8	145,0	518	831		4,007,5		
417	" 576	115,337		597	220	—	11,4	2,578,3	—	63,5	160,2	971	908		2,653,2		
418	" 577	115,337		598	206	—	12,9	2,620,2	—	30,2	67,3	785	905		2,663,3		
419	" 578	115,337		599	208	—	—	3,221,9	—	9,0	54,5	117	802		3,230,9		
420	" 579	115,337		600	204	—	—	2,935,0	—	—	6,4	436	924		2,935,0		
421	" 580	115,337		601	131	—	86,8	1,291,5	0,6	215,9	636,9	1,388	569		1,594,8		
422	" 581	115,337		602	187	—	1,7	2,648,5	—	2,2	25,2	75	561		2,652,4		
423	" 582	115,337		603	177	—	—	2,528,9	—	4,5	6,5	578	1,122		2,533,4		
424	" 583	115,337		604	169	8,3	48,1	2,319,7	1,0	18,0	37,2	604	676		2,338,7		
425	" 584	115,337		605	170	—	—	2,084,4	—	79,5	181,7	507	778		2,220,3		
426	" 585	115,337		606	147	—	—	3,030,1	—	4,7	27,2	75	836		3,034,8		
427	" 586	115,337		607	165	—	—	2,568,4	—	13,2	114,7	216	691		2,581,6		
428	" 587	113,643		608	298	—	—	2,897,7	—	3,4	41,0	110	774		2,901,1		
429	" 588	113,643		609	245	—	—	2,066,7	2,2	823,0	898,3	793	855		2,891,9		
430	" 589	113,643		610	239	—	—	4,212,8	—	72,4	267,4	280	1,170		4,285,2		
431	" 590	113,643		611	243	—	—	4,251,0	—	41,0	191,9	301	1,089		4,292,0		
432	" 591	113,643		612	284	2,1	2,1	4,071,6	—	10,5	74,0	63	941		4,082,1		
433	" 592	113,643		613	272	0,7	0,7	2,359,2	—	22,6	82,7	267	1,544		2,426,4		
434	" 593	113,643		614	257	—	74,7	1,916,3	4,6	613,7	727,0	502	1,543		1,940,2		
435	" 594	113,643		615	242	—	—	2,962,4	—	—	18,4	96	736		3,655,4		
436	" 595	113,643		616	260	7,5	—	4,528,4	—	—	54,0	27	957		4,528,4		
437	" 596	113,643		617	253	—	—	4,642,9	—	—	—	—	—		4,642,9		
438	" 597	113,643		618	240	—	1,2	2,732,7	9,0	630,0	767,9	467	1,395		3,408,1		
439	" 598	113,643		619	258	—	92,6	2,389,2	—	30,5	101,4	1,460	1,064		2,419,7		
440	" 599	113,643		620	289	—	—	3,302,5	—	18,8	32,2	638	1,023		3,322,5		
441	" 600	113,643		621	189	—	—	2,640,1	5,6	565,3	643,3	519	1,314		3,303,6		
442	" 601	113,643		622	200	—	23,3	3,202,2	6,0	616,7	521,3	181	1,463		3,848,2		
443	" 602	113,643		623	220	—	7,9	3,022,7	3,8	39,5	156,0	618	757		3,073,7		
							11,3	1,934,5	—	95,4	300,3	1,533	901		2,041,2		
							—	2,352,0	—	156,8	271,8	640	1,047		2,508,8		

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der .				Geförderte Achsmeylen:						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge. Wagenachsen.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialienzüge.	allein.	als Zugmaschine, wobei Vorspann geleistet wurde.	als Hülfsmaschine 1:100. 1:80. 1:30.	als Hülfsmaschine auf horizontaler Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto- im Ganzen.
											der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	
										Centner meilen.				
												4,069,275	1,898,995	
												3,607,350	1,683,430	
												2,304,825	1,075,585	
												3,122,175	1,457,015	
												3,394,875	1,584,275	
												2,225,550	1,038,590	
												3,689,775	1,721,895	
												1,200,450	560,210	
												2,191,875	1,022,875	
												2,372,475	1,107,155	
												2,556,975	1,193,255	
												3,236,175	1,510,215	
												3,571,575	1,666,735	
												1,844,625	860,825	
												1,537,425	717,465	
												2,224,875	1,038,275	
												1,368,450	638,610	
												1,295,850	604,730	
												1,358,400	633,920	
												1,023,525	477,645	
												1,881,450	878,010	
												1,222,500	570,500	
												1,415,925	660,765	
												522,225	243,705	
												1,180,125	550,725	
												1,289,925	601,965	
												195,900	91,420	
												1,422,000	663,600	
												1,344,150	627,270	
												69,000	32,200	
												1,370,025	639,345	
												1,368,225	638,505	
												3,407,400	1,590,120	
												2,775,825	1,295,585	
												3,107,175	1,450,015	
												2,071,350	966,630	
												2,602,650	1,214,570	
												1,528,550	1,179,990	
												3,114,600	1,453,480	
												3,114,375	1,453,375	
												2,110,050	984,690	
												2,047,950	955,710	
												2,464,050	1,149,890	
												2,206,050	1,029,490	
												1,673,775	781,095	
												2,008,200	937,160	
												1,904,925	888,965	
												1,781,925	831,565	
												1,801,500	840,700	
												2,296,500	1,071,700	
												2,022,225	943,705	
												2,206,575	1,029,735	
												2,842,650	1,326,570	
												3,414,450	1,593,410	
												3,362,925	1,569,365	
												3,117,075	1,454,635	
												1,517,175	708,015	
												3,286,800	1,533,840	
												3,410,100	1,591,380	
												3,522,675	1,643,915	
												3,132,000	1,461,600	
												1,890,825	882,385	
												2,516,025	1,174,145	
												2,960,175	1,381,415	
												3,277,125	1,529,325	
												2,422,275	1,130,395	
												1,756,125	819,525	
												2,085,450	973,210	

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.		
Kosten des verbrauchten Heizmaterials				Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										Laufende Nummer.		
im Ganzen.	pro Rug- meile.	im Ganzen.	pro Rug- meile.	für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:				im Ganzen.	pro Rug- meile.			
				Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.	Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.					
															Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
Rlg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.			
509,963				210	25	1	66	14	9						376	
482,934				189	28	10	73	22	—						377	
479,322				208	1	7	93	20	11						378	
466,293				183	—	1	57	21	5						379	
460,798				199	—	3	62	22	10						380	
449,873				205	8	1	72	22	1						381	
541,087				169	2	7	53	16	4						382	
466,440				201	2	10	62	12	7						383	
497,629				191	20	7	66	9	2						384	
485,582				212	22	2	109	11	11						385	
482,272				196	27	7	63	21	1						386	
428,327				153	23	4	48	14	11						387	
486,077				223	10	3	116	23	5						388	
342,688				150	29	7	62	25	9						389	
365,801				116	27	—	38	23	1						390	
292,694				118	8	9	37	9	2						391	
325,754				101	17	9	32	1	2						392	
292,039				98	3	4	50	28	3						393	
231,581				111	1	4	33	22	8						394	
278,697				79	9	9	25	—	6						395	
294,841				105	2	1	33	4	1						396	
265,043				106	13	10	33	17	3						397	
244,016				88	11	1	27	26	1						398	
261,213				116	27	—	36	26	—						399	
225,565				100	26	10	31	24	7						400	
243,015				80	21	6	25	13	8						401	
127,468				91	25	6	28	29	—						402	
258,343				93	26	8	28	27	10						403	
252,121				86	29	4	27	12	11						404	
74,765				77	7	1	24	10	9						405	
207,770				85	17	7	26	29	9						406	
163,975				72	11	—	22	24	8						407	
467,398				179	15	9	59	1	3						408	
348,069				148	6	4	46	22	3						409	
412,829				176	1	4	55	15	7						410	
413,506				186	14	6	61	24	4						411	
384,388				143	10	3	45	6	2						412	
465,382				164	16	10	70	29	5						413	
459,828				150	29	10	50	9	3						414	
380,348				170	14	4	53	22	11						415	
351,509				158	19	6	50	1	—						416	
328,220				154	2	6	54	—	2						417	
416,489				143	10	3	45	11	9						418	
299,692				144	22	—	45	19	4						419	
339,783				141	28	6	44	23	—						420	
261,125				91	4	7	28	22	5						421	
270,230				129	3	7	41	1	1						422	
291,534				123	4	10	38	25	3						423	
310,466				117	17	10	37	2	7						424	
301,589				118	8	9	37	9	2						425	
246,913				102	8	7	32	7	9						426	
281,947				114	24	4	36	6	3						427	
373,078				207	10	9	65	11	10						428	
452,736				170	14	4	53	22	11						429	
433,209				169	9	1	52	13	5						430	
379,780				169	2	7	59	4	2						431	
548,975				196	18	6	62	9	8						432	
584,599				189	8	—	59	20	8						433	
438,344				178	24	10	66	12	1						434	
517,305				168	11	9	55	6	—						435	
548,049				200	22	6	78	1	8						436	
384,079				176	1	4	55	15	7						437	
434,223				167	—	—	53	18	—						438	
484,590				325	22	—	72	28	6						439	
377,125				201	2	10	63	12	7						440	
300,595				131	15	4	41	14	3						441	
386,514				139	5	—	43	26	8						442	
379,720				153	2	6	48	8	4						443	
										596	16	5	516	8	4	376
										259	11	11	375	24	4	377
										238	26	4	173	6	10	378
										232	13	11	365	1	5	379
										241	27	3	229	2	7	380
										260	16	6	368	8	2	381
										196	1	8	326	24	7	382
										236	20	8	276	6	2	383
										245	3	3	348	—	10	384
										245	7	9	287	6	9	385
										292	1	1	369	15	1	386
										258	17	6	451	8	—	387
										227	1	6	338	17	11	388
										150	5	5	113	20	1	389
										135	16	4	178	12	10	390
										137	26	10	173	22	1	391
										114	25	—	69	10	3	392
										111	12	10	68	5	5	393
										136	6	4	251	9	6	394
										92	8	8	59	19	2	395
										134	6	5	202	11	11	396
										155	21	3	99	26	7	397
										100	15	5	65	11	8	398
										132	10	4	124	1	1	399
										116	10	10	67	2	—	400
										93	2	7	64	17	3	401
										104	10	1	61	11	10	402
										116	22	2	170	23	1	403
										104	—	7	173	4	11	404
										87	13	4	53	24	9	405
										98	13	2	83	28	4	406
										83	17	6	138	22	1	407
										218	6	7	199	11	9	408
										167	23	11	258	25	2	409
										204	13	5	233	17	5	410
										212	3	8	120	24	7	411
										162	29	8	169	2	1	412
										184	9	3	359	3	5	413
										185	5	4	199	10	7	414
										162	13	2	202	24	6	415
										182	11	4	199	5	11	416
										180	11	9	143	26	3	417
										172	23	7	147	1	10	418
										171	15	10	142	14	1	419
										160	21	2	89	11	6	420
										176	23	9	73	17	10	421
										147	18	8	119	5	8	422
										141	—	—	86	16	—	423
										133	3	11	93	23	10	424
										134	15	11	134	11	5	425
										124	26	6	108	6	4	426
										131	13	5	170	11	8	427
										234	22	9	213	3	9	428
										193	—	2	151	10	11	429
										202	4	1	271	8	11	430
										26						

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.		
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender												Leitende Nummer.
im Ganzen.	pro Rug- meile.	im Ganzen.	pro Rug- meile.	für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:				im Ganzen.	pro Rug- meile.			
				Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.	Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.					
Rtg. Kosten.		Tblr. Sg. Pf.	Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Tblr. Sg. Pf.	Pf.			
346,233				153	2	6	48	8	4						444	
374,976				153	2	6	48	8	4						445	
383,671				147	15	6	46	15	8						446	
397,130				139	25	10	44	22	10						447	
361,711				119	20	6	37	22	4						448	
400,770				151	20	9	49	17	11						449	
372,735				148	6	4	46	22	3						450	
335,308				147	15	6	46	15	8						451	
376,230				152	11	7	48	1	9						452	
382,690				146	24	7	46	9	1						453	
408,890				152	11	7	51	9	9						454	
326,068				139	25	10	44	3	3						455	
203,213				91	25	6	74	16	5						456	
160,616				75	4	6	23	21	—						457	
157,987				74	13	7	23	14	5						458	
216,359				26	12	4	26	28	7						459	
188,625				85	17	7	26	29	9						460	
227,021				89	22	10	28	9	3						461	
206,061				68	26	7	21	21	9						462	
200,271				73	22	9	23	7	10						463	
115,329				79	21	6	25	13	8						464	
203,853				82	3	3	25	26	10						465	
189,688				66	24	—	21	2	—						466	
194,460				79	9	9	25	—	6						467	
107,649				75	4	—	23	21	—						468	
155,995				63	9	7	19	28	1						469	
175,691				61	27	10	19	15	11						470	
182,826				71	20	1	22	18	1						471	
162,562				68	26	7	21	21	9						472	
191,713				72	11	—	25	20	8						473	
152,956				72	11	—	22	24	8						474	
150,081				63	9	7	19	29	1						475	
195,589				63	9	7	19	29	1						476	
83,098				37	17	3	11	25	6						477	
126,617				52	5	7	16	13	9						478	
165,055				60	16	1	19	2	9						479	
157,039				64	21	4	20	12	3						480	
124,233				45	6	10	14	7	11						481	
133,604				49	12	1	15	17	5						482	
141,598				68	26	7	21	21	9						483	
492,441				193	13	3	70	16	2						484	
514,131				203	5	6	69	3	3						485	
489,203				209	13	4	78	7	7						486	
455,601				188	17	1	59	14	1						487	
548,418				223	22	6	90	17	11						488	
399,780				208	8	6	78	12	8						489	
454,640				195	15	10	63	14	11						490	
413,132				201	23	9	63	19	2						491	
570,050				231	9	3	91	—	2						492	
422,232				209	22	11	71	13	5						493	
501,403				212	27	9	74	27	—						494	
518,470				210	25	1	76	—	3						495	
400,305				169	9	1	52	13	5						496	
485,584				191	10	7	66	27	11						497	
488,702				210	23	1	92	25	1						498	
521,980				204	17	3	73	15	6						499	
553,059				209	13	4	73	24	7						500	
514,385				212	6	10	79	6	3						501	
469,559				231	6	9	100	15	5						502	
431,616				196	27	7	64	13	8						503	
458,983				204	17	3	73	15	8						504	
451,678				217	23	10	68	20	7						505	
410,074				190	19	9	61	4	10						506	
547,263				234	14	10	88	16	8						507	
443,930				183	23	6	70	3	8						508	
32,360				18	23	7	5	27	9						509	
27,774				12	15	9	3	28	6						510	
28,605				11	24	10	3	21	11						511	
37,197				18	23	7	5	27	9						512	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrzeuge.	Gefahrene Wegstrecken:										Anzahl der zurück- gelegten Meilen. Summa von Col. 4—8.	Zahl d. geförderten Güte.
		in maximo.	in minimo.			von Court- und Schnell- zügen.	von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	als vorgelegte Re- serve-Maschine.	lect.	Kan- gir- dienstl.	Reserve- dienstl.	auf fremden Bahnen.			
		□-Meter.				(incl. Extrazüge.)			Meilen.		Stunden.						
513	Nr. 815	115,337		675	17	—	—	85,3	—	81,3	8,6	32	93		167,1		
514	Perseus	816	126,320	703	266	—	9,2	2,764,7	3,8	674,3	562,9	108	989		3,452,0		
515	Thetis	847	126,320	704	299	14,2	4,9	2,344,6	—	1,065,6	690,7	429	1,442		3,429,3		
516	Neptun	848	126,320	705	227	—	10,2	1,538,6	2,3	949,9	613,6	158	1,046		2,501,0		
517	Achilles	849	126,320	706	259	4,3	47,2	2,254,8	—	872,4	915,5	63	1,281		3,178,7		

VII. Einfach gekuppelte Güterzug-Maschinen.

518	Egen	" 10	80,803	21	130	—	—	132,6	0,9	3,4	18,7	1,568	104	—	136,9	—
519	Münster	" 19	110,221	36	148	—	—	140,3	—	5,7	23,1	1,727	102	—	146,1	—
520	Bochum	" 20	110,221	37	230	—	—	463,3	180,2	—	160,8	2,056	467	—	643,5	—
521	Siegen	" 21	110,221	38	278	—	7,2	1,250,7	1,8	48,0	177,9	2,363	713	—	1,307,8	—
522	Cassel	" 22	110,221	39	294	—	—	890,8	—	11,4	399,7	2,590	732	—	902,2	—
523	Rittershausen	" 26	110,221	40	278	—	—	41,1	—	30,3	80,8	3,483	216	—	71,4	—
524	Hofbeek	" 27	110,221	41	207	—	3,3	13,3	12,0	2,8	14,0	2,593	191	—	31,4	—
525	Cöln	" 28	110,221	42	281	—	—	36,4	7,8	107,9	107,8	3,297	183	—	152,1	—
526	Büden	" 29	110,221	43	212	—	1,7	158,8	—	5,5	120,2	2,363	207	—	166,0	—
527	Rhein	" 30	110,221	44	106	—	—	28,1	—	—	46,8	1,269	60	—	28,1	—
528	Düsseldorf	" 31	110,221	45	124	—	2,0	30,7	1,062,8	9,9	34,4	147	587	—	1,105,4	—
529	Mülheim	" 32	110,221	46	193	—	34,2	164,4	0,8	—	112,5	2,477	193	—	199,4	—
530	Duisburg	" 33	110,221	47	44	—	8,4	10,9	—	114,0	95,3	388	50	—	133,3	—
531	Emden	" 34	110,221	55	40	—	—	15,2	—	6,6	37,6	428	22	—	21,8	—
532	Leipzig	" 35	110,221	56	214	—	—	279,7	—	5,7	16,1	2,619	141	—	285,4	—
533	Gießen	" 36	110,221	48	294	—	—	294,0	—	—	—	—	—	—	588,0	—
534	Limburg	" 37	110,221	49	146	—	—	110,0	—	—	73,6	3,667	609	—	342,1	—
535	Altena	" 38	110,221	50	261	—	—	10,1	—	10,8	89,1	1,768	128	—	20,9	—
536	Milspe	" 39	110,221	57	250	—	—	56,2	150,6	134,7	179,9	2,810	153	—	353,1	—
537	Barop	" 40	110,221	58	280	—	—	287,2	—	3,0	43,5	3,043	154	—	294,3	—
538	Düssel	" 49	98,106	58	280	—	—	179,1	—	314,1	672,8	3,347	373	—	519,8	—
539	Nachen	" 51	100,962	24	253	—	—	8,1	1,437,7	2,2	188,2	1,900	122	—	1,448,3	—
540	Letmathe	" 61	111,211	63	248	—	—	2,264,6	697,3	86,6	250,6	666	922	—	3,048,5	—
541	Serbede	" 62	111,211	64	246	—	—	128,5	1,2	131,2	252,5	2,681	179	—	265,1	—
542	Lüdenscheid	" 63	111,211	65	261	—	—	276,6	0,9	—	24,1	3,375	161	—	287,0	—
543	Olpe	" 64	111,211	66	285	—	—	277,0	1,2	22,9	66,7	3,475	161	—	301,1	—
544	Berlin	" 65	111,211	67	304	—	—	28,4	—	40,4	150,2	3,831	213	—	88,3	—
545	Dresden	" 66	111,211	68	4	—	—	—	—	—	0,7	37	1	—	—	—
546	Magdeburg	" 67	111,211	69	286	—	—	113,1	—	2,1	94,0	3,193	258	—	133,3	—
547	Erfurt	" 68	111,221	70	239	—	—	181,6	—	—	10,6	3,069	150	—	185,0	—
548	Weimar	" 69	111,211	71	285	—	—	1,439,6	742,4	2,2	167,7	2,143	860	—	2,202,9	—
549	Gotha	" 70	111,211	72	303	—	—	13,1	1,130,5	37,3	15,2	248,8	539	—	1,196,4	—
550	Halle	" 71	111,211	73	308	—	—	1,076,4	955,2	2,6	114,9	2,652	1,039	—	2,035,7	—
551	Frankfurt	" 72	111,211	74	240	—	—	74,6	534,2	9,8	259,0	2,585	365	—	618,6	—
552	Gießen	" 73	111,211	75	208	—	—	227,5	—	279,7	376,9	2,227	513	—	524,7	—
553	Oberhausen	" 74	111,211	76	297	—	—	16,2	—	10,5	712,5	3,944	213	—	35,5	—
554	Steele	" 75	111,211	77	14	—	—	—	—	37,9	58,8	36	78	—	37,9	—
555	Sollingen	" 76	111,211	78	205	—	—	1,657,2	11,2	0,8	167,6	1,134	700	—	1,676,2	—
556	Sennep	" 77	111,211	79	182	—	—	7,2	—	6,0	15,7	1,678	50	—	16,8	—
557	Werdohl	" 78	111,211	80	109	—	—	66,0	—	—	27,1	1,188	69	—	71,8	—
558	Plettenberg	" 79	111,211	81	322	—	—	81,0	3,6	33,7	69,8	3,944	272	—	118,3	—
559	Grevenbrück	" 80	111,211	82	270	—	—	1,526,5	—	6,4	180,4	1,457	1,185	—	1,532,9	—
560	Creuzthal	" 81	111,211	83	255	—	—	8,9	—	634,2	663,1	2,231	1,068	—	655,0	—
561	Geisweid	" 82	111,211	84	196	—	—	1,7	—	11,3	29,3	2,233	92	—	22,3	—
562	Müßen	" 83	111,211	85	1	—	—	—	—	—	3,7	—	—	—	—	—
563	Rachrodt	" 84	111,211	86	230	—	—	28,3	534,7	435,6	514,5	1,235	464	—	1,019,0	—
564	Samm	" 95	111,220	95	217	—	—	19,7	—	12,6	156,7	2,600	177	—	32,3	—
565	Remscheid	" 94	111,220	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
566	Hannover	" 95	111,220	97	197	—	—	39,3	—	140,7	162,6	2,440	432	—	188,1	—
567	Bremen	" 96	111,220	98	231	—	—	14,7	—	3,5	15,6	2,974	226	—	44,3	—
568	Hamburg	" 97	111,220	99	9	—	—	0,2	—	7,8	14,7	87	9	—	11,5	—
569	Ruhrort	" 98	111,220	100	36	—	—	15,3	—	1,2	45,4	395	28	—	17,1	—
570	Bielefeld	" 99	111,220	101	261	—	—	223,7	76,0	0,7	31,2	3,166	292	—	300,4	—
571	Grüne	" 100	111,220	102	266	—	—	40,2	632,6	11,4	109,0	3,051	274	—	704,5	—
572	Braunschweig	" 101	111,220	103	312	—	—	189,8	695,3	1,160,8	2,208	2,208	1,019	—	1,245,0	—
573	Calbe	" 102	111,220	104	239	—	—	1,579,1	402,5	—	150,3	1,225	649	—	1,981,6	—
574	Holzwickede	" 106	110,170	108	256	—	—	51,1	2,067,9	8,8	390,2	516,9	1,196	—	2,518,0	—
575	Styrum	" 107	110,170	109	281	—	—	34,8	37,7	22,1	186,7	414,0	461	—	281,3	—
576	Arnheim	" 108	110,170	110	248	—	—	42,9	1,064,0	0,8	700,1	1,002,6	1,074	—	1,807,8	—
577	Emmerich	" 109	110,170	111	260	—	—	33,0	2,682,7	—	280,6	406,6	965	—	2,996,3	—
578	Eleve	" 110	110,170	112	279	—	—	108,8	1,495,3	4,1	98,1	270,8	2,496	—	1,706,3	—

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Geförderte Achsmeilen:						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge. Wagenachlen.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialienzüge.	allein.	als Zugmaschine, wobei Vorspann geleistet wurde. 1:100. 1:80. 1:30.	als Hilfsmaschine bei Steigungen. als Hilfsmaschine auf horizontaler Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto- im Ganzen.	
										der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.		
										Centnermeilen.				
												131,775 2,890,728 2,966,400 2,242,512 2,947,824	61,495 1,967,301 2,018,800 1,526,154 2,006,158	
												80,134 109,980 522,795 965,705 846,235 98,930 29,510 168,935 186,030 48,685 740,870 202,732 148,590 38,610 195,975	42,790 59,220 281,505 519,995 455,665 53,270 15,890 90,965 100,170 26,215 398,930 109,165 80,010 20,790 105,525	
												270,205 71,500 346,645 219,570 775,190 752,790	145,495 38,500 186,655 118,230 417,410 458,220	
												2,144,415 336,440 202,215 239,070 155,025 455 147,745 127,140 1,540,890 939,380 1,397,890 570,440 586,040 486,200 62,855 1,198,470 21,125 64,285 122,265 1,113,645 856,960 33,540 2,405 996,775 122,850	1,154,685 181,160 108,885 128,730 83,475 245 79,555 68,460 829,710 505,820 752,710 307,160 315,560 261,800 33,845 645,330 11,375 34,615 65,835 599,655 461,440 18,060 1,295 536,725 66,150	
												227,955 38,935 17,030 40,625 215,540 528,775 1,563,770 1,385,735 1,972,685 451,945 1,826,760 2,211,885 1,285,115	122,745 20,965 9,170 21,875 116,060 284,725 842,030 746,165 1,062,215 243,355 983,640 1,191,015 691,985	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrtage.	Gefahrene Wegstrecken:								Anzahl der zurück- gelegten Meilen.	Summa von Col. 4—8.	Zahl d. geförderten Güte.	
		in maximo. □-Meter.	in minimo.			von Courir- und Schnell- zügen. (incl. Extrazüge.)	von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	als vorgelegte Re- serve-Maschine.	letzt.	Ran- gir- dienst. Stunden.	Reserve- dienst. Stunden.				auf fremden Bahnen.
579	Wesel	111	110,170	113	241	—	89,5	55,4	—	37,8	0,8	1292	878	—	—	93,2	
580	Gewalt	123	110,221	51	289	—	54,4	98,4	17,0	381,0	548,1	2779	513	—	—	1770,7	
581	Antwerpen	126	109,659	124	245	—	15,2	68,1	344,2	159,1	409,8	2254	514	—	—	1163,9	
582	Hengst	127	109,659	125	304	—	9,3	66,0	—	29,9	82,8	3529	103	—	—	525,5	
583	Silben	128	109,659	126	253	—	100,0	609,6	—	20,6	177,5	2376	568	—	—	105,2	
584	Kettwig	129	109,659	127	254	56,0	326,5	36,8	76,4	1020,7	1508,7	731	1079	—	—	730,2	
585	Kronenberg	130	109,659	128	290	—	34,3	16,1	—	1157,7	1233,3	1915	1743	—	—	1516,4	
586	Langenberg	131	109,659	129	214	—	—	49,8	—	9,2	179,7	2376	216	—	—	1208,1	
587	Leichlingen	132	109,659	130	199	—	3,0	222,0	2,6	27,4	83,4	2238	149	—	—	59,0	
588	Marburg	133	109,659	131	307	—	155,0	1067,7	140,8	61,1	409,8	2600	905	—	—	1424,6	
589	Rehheim	134	109,659	132	311	—	69,7	1115,5	3,8	23,7	154,2	3412	461	—	—	1212,7	
						2,1	2,1	4,9	—	100,8	0,7	—	—	—	—	109,9	
590	Dege	135	109,659	133	237	5,8	29,8	2389,0	—	161,7	289,0	627	1094	—	—	2586,3	
591	Opladen	136	109,659	134	305	—	0,4	124,6	11,4	138,1	219,1	3472	156	—	—	274,5	
592	Natingen	137	109,659	135	70	—	15,4	45,3	—	0,7	9,5	970	112	—	—	61,4	
593	Roermond	138	109,659	136	249	—	67,8	1573,2	—	151,0	266,7	1442	894	—	—	1792,0	
594	Honsdorf	139	109,659	137	210	—	10,0	186,1	—	188,7	244,6	2297	425	—	—	384,8	
595	Steinbeck	140	109,659	138	300	—	34,3	91,2	39,5	571,0	1201,6	2918	901	—	—	736,0	
596	Ueberruhr	141	109,659	139	332	—	—	129,2	—	4,2	168,0	3949	155	—	—	133,4	
597	Vento	142	109,659	140	186	—	24,1	26,5	—	123,5	495,8	1943	271	—	—	174,1	
598	Walb	143	109,659	141	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
599	Brilon	144	110,172	142	238	—	—	2208,9	—	18,9	111,5	729	1355	—	—	2227,8	
600	Brüssel	145	110,172	143	299	—	0,6	65,9	2587,2	26,6	71,1	1403	782	—	—	2680,3	
601	Höfster	146	110,172	144	286	—	4,7	220,4	—	60,0	94,1	3152	207	—	—	285,1	
						791,0	801,5	46,2	—	35,7	22,4	—	—	—	—	1674,4	
602	Gemer	147	110,172	145	297	264,6	286,4	1490,6	—	45,0	163,1	1376	981	—	—	2086,6	
603	Harpen	148	110,172	146	159	—	0,6	66,2	—	75,0	235,2	1861	186	—	—	141,8	
604	Lüttringhausen	149	110,172	147	63	—	2,2	86,4	—	183,3	185,9	762	66	—	—	271,9	
605	Lüttich	150	110,172	148	282	—	—	799,9	—	1,3	402,0	2641	556	—	—	801,2	
606	Mastricht	151	110,172	149	91	—	—	634,6	—	2,5	37,9	727	219	—	—	637,1	
607	Menden	152	110,172	150	195	—	—	116,2	—	267,3	617,2	2223	268	—	—	383,5	
608	Paris	153	110,172	151	244	—	14,4	269,6	—	206,5	338,9	2571	249	—	—	490,4	
						12,6	12,6	4,2	—	16,8	—	—	—	—	—	46,2	
609	Wien	154	110,172	152	236	4,2	4,2	3780,7	—	11,9	35,9	447	1315	—	—	8801,0	
						2,1	2,1	16,6	—	—	—	—	—	—	—	4,2	
610	Baal	238	87,171	25	286	0,7	16,6	11,4	7,6	60,3	128,0	3618	247	—	—	96,6	
						—	—	—	—	84,0	—	—	—	—	—	84,0	
611	Burtscheid	239	87,171	26	316	—	—	—	—	40,5	22,0	4210	315	—	—	40,5	
612	Kohlscheid	240	87,171	27	313	—	25,6	6,7	12,0	143,7	221,5	3730	256	—	—	188,0	
613	Herzogenrath	241	87,171	28	314	—	92,4	22,8	364,7	27,5	245,0	3366	479	—	—	507,4	
614	Geilenkirchen	242	87,171	29	180	—	6,0	—	—	12,2	18,2	2887	362	—	—	18,2	
						—	—	—	—	96,6	—	—	—	—	—	96,6	
615	Randerath	243	87,171	30	316	—	38,7	0,3	202,9	80,6	81,9	3909	347	—	—	322,5	
						—	—	—	—	12,6	—	—	—	—	—	12,6	
616	Linnich	244	87,171	31	325	—	8,8	72,2	—	26,0	66,0	4132	292	—	—	107,0	
617	Widtrath	251	105,346	32	236	—	4,4	117,9	—	—	39,9	2949	188	—	—	122,3	
618	Neuß	252	105,346	33	212	—	81,2	221,2	15,6	4,6	51,9	2583	248	—	—	322,6	
619	Weydt	259	76,062	22	210	—	—	50,9	2680,0	5,9	53,7	65	1175	—	—	2686,8	
						—	—	—	—	25,2	—	—	—	—	—	25,2	
620	Boisheim	260	95,248	34	296	—	—	7,7	—	13,2	26,3	4131	270	—	—	20,9	
621	Weidenich	261	95,248	35	342	—	81,7	197,4	—	79,5	197,0	4879	291	—	—	358,6	
						—	—	—	—	55,3	0,7	—	—	—	—	63,7	
622	Trompet	262	95,248	52	233	—	194,1	143,8	176,6	489,2	791,7	1602	803	—	—	1003,7	
						—	—	—	—	16,8	—	—	—	—	—	16,8	
623	Anrath	263	95,248	53	276	—	151,1	156,7	254,6	464,5	728,7	2469	650	—	—	1026,9	
624	Preußen	264	95,248	61	230	—	201,8	143,1	154,8	519,8	901,3	1478	888	—	—	1019,5	
625	Deutschland	265	95,248	62	287	—	111,3	62,7	2819,2	197,9	621,3	864	1082	—	—	3191,1	
						—	—	—	—	4,2	—	—	—	—	—	4,2	
626	Europa	266	95,248	120	322	—	215,4	145,7	189,2	540,3	930,0	3096	840	—	—	1090,6	
627	Lindern	267	95,248	121	294	—	24,7	14,4	24,0	2,1	55,2	3566	175	—	—	65,2	
VIII. 1fach gekuppelte Personen- und Güterzug-Maschinen (Nordbahn).																	
628	Bavin	821	117,530	695	32	—	46,6	81,6	—	51,6	69,3	328	55	—	—	179,8	
629	Sababurg	822	64,000	677	185	—	—	2719,7	—	5,4	22,2	262	859	—	—	2725,1	
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,2	
630	Hercules	823	117,530	696	143	—	10,0	91,9	90,9	—	600,5	545,6	152	451	—	793,3	
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,0	
631	Rob. Stephenson	824	87,140	678	195	—	20,4	462,8	—	—	—	—	—	—	—	614,1	
632	Atlante	825	87,140	679	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Geförderte Achsenmeilen:						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge. Wagenachsen.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialezüge.	allein.	als Zugmaschine, wobei Vorpann geleistet wurde. auf 1 Meile reducirt.	als Hilfs- maschine 1:100. 1:80. 1:30.	als Hilfs- maschine auf horizontaler Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter- Gewicht.	Gewicht.			Brutto- im Ganzen.
											der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	
												1,507,220	811,580	
												1,022,905	542,927	
												600,480	311,360	
												126,900	65,800	
												612,698	317,695	
												2,041,943	1,058,785	
												1,647,945	854,490	
												161,123	83,545	
												228,420	118,440	
												1,238,220	642,040	
												922,658	478,415	
												1,940,828	1,006,355	
												333,180	172,760	
												47,858	24,815	
												1,889,623	720,545	
												424,845	220,290	
												1,307,880	678,160	
												203,445	105,490	
												452,183	234,465	
												1,625,814	818,755	
												1,912,223	962,990	
												263,544	132,720	
												1,563,542	787,395	
												262,015	131,950	
												318,171	160,230	
												836,224	421,120	
												469,125	236,250	
												695,487	350,245	
												576,433	290,290	
												2,666,646	1,342,915	
												132,065	90,065	
												36,750	25,063	
												240,786	164,210	
												442,411	301,712	
												21,403	14,596	
												237,787	162,164	
												101,724	69,373	
												94,563	63,582	
												218,334	146,804	
												134,285	822,150	
												31,010	20,154	
												365,029	237,241	
												1,179,578	766,636	
												1,153,429	749,641	
												1,261,966	820,182	
												2,504,747	1,627,895	
												1,327,534	862,796	
												79,103	51,411	
												184,334	122,059	
												1,169,361	947,819	
												990,785	656,061	
												639,044	429,702	
												—	—	

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.											
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender												Laufende Nummer.									
im Ganzen.	pro Rug- meile.	im Ganzen.	pro Rug- meile.	für Erfsafsfäde:								für die übrige Reparatur:					im Ganzen.	pro Rug- meile.							
				Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.	Material.	Arbeits- lohn.	General- kosten.	Summa.														
												Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.				Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.
Alg. Kohlen.		Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Pf.								
323,400					175	18	3	96	11	1				578	15	11	866	23	9						579
322,851					201	2	10	79	3	—				366	—	3	440	22	7						580
318,602					170	14	4	80	28	—				219	3	11	564	11	1						581
213,007					211	16	—	66	21	4				253	7	5	311	14	10						582
297,380					176	1	4	55	15	7				396	25	—	786	24	8						583
398,414					176	22	3	172	17	9				268	24	11	468	14	11						584
498,151					201	23	9	69	—	6				235	4	6	197	2	4						585
232,533					148	27	3	46	28	10				344	9	4	971	25	3						586
267,776					138	14	1	67	20	1				240	16	5	581	29	—						587
375,480					210	8	7	69	7	1				298	1	6	568	27	11						588
376,950					216	12	1	69	26	5				266	19	—	255	23	10						589
363,927					164	27	4	103	10	3				558	15	9	891	—	—						590
333,604					212	6	10	66	27	11				281	24	11	359	26	2						591
96,744					206	12	8	377	12	10				372	21	3	617	16	—						592
262,176					175	7	10	54	19	3				385	17	10	653	25	1						593
293,321					146	3	9	46	2	6				348	15	4	351	19	4						594
440,726					208	22	6	65	25	—				241	18	3	249	1	—						595
378,484					231	—	6	74	26	8				277	14	—	284	19	2						596
282,298					149	14	6	164	22	4				284	3	1	919	28	7						597
—					382	13	9	1086	15	5				473	14	5	890	18	1						598
375,711					165	18	3	55	—	10				296	21	11	688	25	—						599
426,947					208	1	7	65	18	5				255	15	2	388	8	—						600
352,333					199	—	3	62	22	10				294	28	8	495	25	2						601
520,668					206	19	10	65	5	3				340	19	10	558	6	3						602
213,418					110	19	1	83	1	9				197	29	8	614	25	11						603
87,769					1262	10	8	526	15	4				233	10	8	514	2	11						604
351,911					196	6	9	61	26	6				249	13	—	407	17	11						605
137,075					1764	11	9	664	10	9				314	10	4	537	4	1						606
308,133					121	2	3	38	5	6				276	6	7	849	15	10						607
259,108					169	23	6	57	3	4				201	18	11	188	27	4						608
428,321					980	22	6	105	27	2				509	1	10	946	7	4						609
317,481					199	—	3	78	25	—				391	16	9	554	1	1						610
387,234					219	26	6	69	10	4				258	18	9	273	8	10						611
369,380					217	23	10	80	20	7				253	13	8	302	24	11						612
263,697					218	14	9	68	27	2				253	20	4	297	27	6						613
137,070					125	7	6	46	14	—				141	23	11	124	5	1						614
327,697					219	26	6	69	10	4				259	18	11	299	—	10						615
256,199					226	4	4	71	9	7				309	2	8	287	6	9						616
219,919					1082	1	—	149	15	—				478	25	9	722	15	8						617
240,551					402	12	1	135	13	3				354	15	6	665	8	4						618
226,438					146	3	9	46	2	6				427	3	5	479	18	5						619
312,423					205	29	—	64	28	8				254	14	6	314	23	5						620
321,619					237	29	3	75	1	6				290	2	—	280	9	2						621
321,989					162	3	10	108	23	—				464	1	3	908	8	10						622
371,830					192	1	6	66	5	—				250	2	3	311	27	5						623
285,026					185	28	3	96	24	2				448	28	1	649	29	4						624
427,172					199	21	1	72	27	—				342	18	8	323	17	6						625
436,571					224	1	9	88	10	3				286	26	7	419	8	2						626
287,928					204	17	3	72	15	6				363	11	6	496	8	6						627
54,565					632	4	9	213	23	1				1403	20	4	2497	14	7						628
178,596					128	21	10	40	17	11				252	8	7	617	9	2						629
167,034					558	24	2	161	14	2				1321	7	11	1597	27	9						630
222,601					244	23	7	62	11	9				957	—	2	1484	11	4						631
—					1282	21	2	328	3	8				963	27	5	820	17	9						632

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrtrage.	Gefahrene Wegstrecken:								Anzahl der zurück- gelegten Meilen. Summa von Col. 4—8.	Zahl d. geförderten Züge.	
		in maximo. □-Meter.	in minimo.			von Courir- und Schnell- zügen. (incl. Extrazüge.)	von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	als vorgelegte Re- serve-Maschine.	leer.	Kas- sir- dienst.	Reserve- dienst.			auf fremden Bahnen.
633	Blitz . . . Nr. 826	87,140		680	247	14,78	147,1	104,2	—	38,4	104,2	2,917			304,5	
634	Sturm . . . " 827	87,140		681	300	24,4	5,166,1	29,1	27,4	42,9	399,0	466	1,414		5,289,9	
635	Komet . . . " 828	87,140		682	180	25,7	938,4	144,7	72,0	489,6	469,6	259	771		1,670,4	
636	Falke . . . " 829	87,140		683	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
637	Leopard . . . " 830	75,890		684	4	—	—	—	—	—	—	48	—		—	
638	Bluto . . . " 831	112,040		685	181	16,8	114,5	120,4	—	1,002,7	986,7	274	794		1,254,4	
639	Bulcan . . . " 832	112,040		686	246	—	166,2	335,3	409,9	810,2	727,5	1,465	874		1,721,6	
640	Mars . . . " 833	112,040		687	241	12,5	201,9	476,3	10,2	1,022,3	1,079,8	720	1,339		1,723,2	
641	Jupiter . . . " 834	112,040		688	214	—	102,1	284,1	4,1	927,8	779,1	878	800		1,318,4	
642	Saturn . . . " 835	112,040		690	301	2,7	28,2	132,8	161,2	642,7	623,4	2,627	745		967,6	
643	Titan . . . " 836	112,040		691	70	—	102,0	13,2	2,0	573,9	640,2	1	876		691,1	
644	Boliphem . . . " 837	112,040		692	157	10,9	65,5	139,2	—	758,4	740,9	341	758		974,0	
645	Andromeda . . . " 838	92,310		693	195	—	9,3	—	2,671,1	50,6	195,2	101	1,264		2,731,0	
646	Diana . . . " 839	92,310		694	249	12,6	148,9	192,9	197,7	321,0	497,7	1,772	740		873,1	
647	Teutonia . . . " 840	92,310		697	319	18,6	6,153,0	7,7	—	57,9	379,9	165	1,742		6,237,4	
648	Cyclop . . . " 841	117,530		698	295	11,6	285,6	3,5	—	1,733,9	1,943,3	693	1,698		2,034,6	
649	Uranus . . . " 842	117,530		699	202	—	205,6	618,6	2,2	922,0	751,9	2,771	134		1,778,4	
650	Centaur . . . " 843	117,530		700	220	27,4	225,9	41,4	0,7	1,340,2	1,477,9	695	906		1,635,6	
						3,2	3,2	—							6,4	
651	Juno . . . " 844	92,310		701	237	33,4	1,650,3	—	159,4	75,5	171,4	1,419	666		1,918,6	
652	Tris . . . " 845	92,310		702	320	21,9	3,152,2	729,6	164,4	62,8	272,2	1,042	1,271		4,130,9	

IX. Güterzug-Tender-Maschinen:													
653	Wupper	3	81,597	16	207	—	—	—	0,9	27,7	2,464	156	0,9
654	Ruhr	4	81,597	17	302	—	—	3,2	0,8	13,2	3,469	131	4,0
655	Dortmund	8	81,597	18	252	—	0,4	1,5	—	22,4	3,615	194	1,9
656	Erkrath	43	123,125	59	135	—	125,2	7,0	327,3	173,2	1,638	130	459,5
657	Hochdahl	44	123,125	60	205	—	307,6	—	44,0	581,5	255,2	2,126	203
658	Concordia	45	74,788	20	119	—	—	—	—	6,3	1,854	120	—
659	Gerresheim	48	98,106	23	295	—	—	2,6	—	2,0	1,319	69	2,6
660	Mars II.	52	73,583	558	181	—	—	19,6	—	17,2	4,159	54	19,6
661	Schwerte	103	53,824	105	218	—	148,2	1,596,0	—	287,2	533,6	1,941	1,013
662	Hohensyburg	104	53,824	106	146	—	—	673,2	—	126,4	230,0	1,689	417
663	Langendreer	105	53,824	107	216	—	—	1,744,8	—	287,2	543,8	1,909	924
664	Werden	120	90,020	19	205	—	—	3,3	—	2,8	35,5	2,469	65
665	Erkelenz II.	257	73,583	559	170	—	—	55,4	—	9,0	90,1	2,078	90
666	Coethen	288	70,557	261	231	—	—	41,6	—	—	48,5	3,231	170
667	Cüstrin	289	70,557	262	84	—	—	—	2,2	—	14,1	1,244	51
668	Danzig	290	70,557	263	282	—	—	64,2	—	2,1	3,1	3,833	251
669	Deßau	291	70,557	264	212	—	2,1	5,4	—	5,3	124,8	2,639	114
670	Diez	292	70,557	265	227	—	—	2,1	—	16,2	256,4	2,653	209
671	Dirschau	293	70,557	266	293	—	2,7	16,8	—	—	38,1	5,579	114
672	Driburg	294	70,557	267	242	—	3,0	2,0	—	—	24,6	3,612	164
673	Ehringhausen	295	70,557	268	266	—	—	180,8	—	—	26,9	3,364	204
674	Finnentrop	296	70,557	269	279	—	—	233,5	—	—	1,5	3,594	216
675	Fredeburg	297	70,557	270	329	—	3,6	36,5	—	2,4	45,8	3,649	323
676	Viebrich	303	70,557	271	356	—	62,0	4,9	—	2,5	12,0	4,275	147
677	Viedentopf	304	70,557	272	189	—	1,6	1,275,6	—	261,6	489,4	1,732	792
678	Wodenheim	305	70,557	273	291	—	—	—	—	—	1,0	3,795	20
679	Bonenburg	306	70,557	274	311	—	—	6,7	1,8	59,9	82,4	3,778	134
680	Boppard	307	70,557	275	256	—	—	—	—	10,2	71,4	3,626	218
681	Breda	308	70,557	276	323	—	—	1,2	—	3,2	76,4	3,764	90
682	Burg	309	70,557	277	232	—	—	3,0	—	2,3	47,1	3,342	144
683	"	404	70,434	397	212	—	—	154,6	—	—	36,3	2,500	206
684	"	405	70,434	398	315	—	—	2,3	0,8	56,5	79,2	3,805	144
685	"	406	70,434	399	288	—	7,2	—	—	—	415,6	3,627	231
686	"	407	70,434	400	293	—	2,7	7,7	—	3,4	46,9	3,377	310
687	"	408	70,434	401	318	—	3,4	33,7	—	0,8	53,5	3,619	339
688	"	409	70,434	402	275	—	—	2,8	—	0,4	3,2	3,453	240
689	"	410	70,434	403	334	—	—	124,2	—	—	106,6	3,877	143
690	"	411	70,434	404	235	—	—	19,6	—	—	27,4	2,978	256
691	"	412	70,434	405	289	—	6,0	56,0	1,2	9,5	109,8	4,036	324
692	"	413	70,434	406	240	—	—	349,1	2,4	40,3	418,2	2,846	354
693	"	414	70,434	407	235	—	—	6,5	—	52,4	68,1	3,065	129
694	"	415	70,434	408	347	—	96,0	3,6	—	—	5,2	4,400	196
695	"	416	70,434	409	308	—	5,6	—	—	—	17,8	3,697	107
696	"	417	70,434	410	268	—	2,4	3,6	—	—	33,6	3,548	367
697	"	540	73,583	560	167	—	1,7	—	—	1,8	15,6	2,105	135
698	"	541	73,583	561	177	—	—	5,8	—	15,8	30,1	2,168	45
699	"	542	73,583	562	159	—	—	17,9	—	1,3	3,8	1,909	107

[illegible]

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche:		Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrten.	Gefahrene Wegstrecken:										Anzahl der zurück- gelegten Zug- meilen. Summa von Col. 4—8.	Zahl d. geförderten Güte.
		in maximo. □-Meter.	in minimo.			von Courir- und Schnell- zügen. (incl. Extrazüge.)	von Personen- zügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	als vorgelegte Re- serve-Maschine.	leer.	Ran- gir- dienst. Stunden.	Reserve- dienst.	auf fremden Bahnen.			
700	Nr. 543	73,583		563	170	—	1,9	2,0	—	—	9,1	2042	105		3,9		
701	" 544	73,583		564	165	—	—	5,4	—	3,3	42,4	2160	177		8,7		
702	" 545	73,583		565	142	—	—	2277,6	—	4,4	58,3	143	792		2282,0		
703	" 546	73,583		566	135	—	—	—	—	2,1	241,4	1699	100		2,1		
704	" 547	73,583		567	164	—	—	—	—	81,6	91,9	1980	65		81,6		
X. Einfach gekuppelte Güterzug-Maschinen mit alten Nummern der Nordbahn:																	
705	Sirsch . . . Nr. 3	64,000		676	5	—	—	26,4	—	—	41,2	10	33		26,4		
706	Atlas . . . " 31	112,040		689	50	—	45,3	78,0	68,1	135,5	217,9	192	272		326,9		
XI. Ungekuppelte Personenzug-Maschinen, welche an die Bau-Abtheilung abgegeben und dann verkauft worden sind:																	
707	Nar Nr. 254	62,016		166	—	—	9,2	—	3176,9	—	217,5	344	150		3186,1		
708	Oder " 255	62,538		234	—	—	—	—	1571,3	—	245,9	276	456		1571,3		
Summa . .					159660	5,146,0	3,678,4	4,145,6	2286,9	614,7	914,133	496,305			15,256,9	1672889,0	
oder Kilometer .						38,595,00	275,88,00	31,092,00	17151,75	4610,25					114426,75	12546667,00	
						769579,50	4009784,25	6656846,25	220021,50	890436,00	148839,00						

Anmerkung. Die fett gedruckten Zahlen sind die von den Locomotiven auf fremden Bahnstrecken zurückgelegten Meilen, davon:

- auf der Thüringischen Bahn von Gerstungen bis Eisenach:
8632,6 Meilen oder 27244,50 Kilometer bei Courier- und Schnellzügen,
2091,5 " " 15686,25 " " Personenzügen,
532,7 " " 3995,25 " " von leeren Maschinen.
- auf der Belgischen Staatsbahn von Landesgrenze bis Welkenraedt:
1513,4 Meilen oder 11350,50 Kilometer bei Courier- und Schnellzügen,
1586,9 " " 11901,75 " " Personenzügen,
3721,4 " " 27910,50 " " Güterzügen,
2286,9 " " 17151,75 " " von Vorspann-Maschinen,
82,0 " " 615,00 " " bei leeren Maschinen,
- auf der Main-Wefer Bahn:
424,2 Meilen oder 3181,50 Kilometer bei Güterzügen.

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.		
Durchschnittliche Stärke der				Geförderte Achsmeilen:						Massenbeförderung auf 1 Meile						
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialzüge.	allein.	als Zugmaschine, wobei Vorspann geleistet wurde.	als Hülfsmaschine bei Leistungen.	als Hülfsmaschine auf horizontaler Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto- im Ganzen.		
											der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.			
Wagenachsen.				auf 1 Meile reducirt.						Centnermeilen.						
												9,360	—			
												36,792	—			
												1,685,016	—			
												175,320	—			
												124,920	—			
Züge.												28,527	23,322			
												370,464	266,952			
Courier-	Schnell-	Personen-	Güter-	Gemischte	Arbeits-							1,691,589	1,136,802			
												903,148	545,160			
12	15	20	68	20	30	54,072,876	7,188,142	2,058,572	5,129,570	—	—	2,433,286,010	3,576,983,293	1,350,475,073	638,218,941	7,994,686,618
12	15	20	68	20	30	—	—	—	—	—	—	18249,645,078	26827,374,696	10128,563,048	4786642058	59960149638

*) incl.

709 Extra-Personenzüge,
14104 " Güterzüge,
8710 Arbeitszüge.

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.				
reducirt:		Durchschnittliche Belastung der Bahnzüge.					Kosten der Transportvermittlung pro Str. Bruttolast excl. der Arbeitszüge.	Holzverbrauch zum Anheizen		Verbrauch an Brennmaterial:									
Gewicht		Personen.		Güter.	Personen und Güter incl. excl. des Wagengewichts.			im Ganzen.	pro Rußmeile.	für Personen- und Schnellzüge. (excl. Anzeigen u. Stationiren.)	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren				
pro Bahnlänge.	pro Rußmeile.	Anzahl.	Gewicht pro Person 1 1/2 Str. gerechn.		Centner.	Pf.										Cubikmeter.	Kilogr. Kohlen.	Kilg. Kohlen.	Kilg. Kohlen.
pro Meile und Kilometer.																			
58,415,071,1	4,735,8	144	216	2,163	3,829	1,346	2,91	11474,17	0,10066	684,597	2,157,517	36,881	133,692	1,039,573	682,292				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,00091	—	—	—	—	—	—				

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.										
im Ganzen.		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender												Laufende Nummer.								
		im Ganzen.	pro Ruhmeile.	für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:				im Ganzen.	pro Ruhmeile.											
				Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.													
Kilg. Kohlen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.									
179,480	Rangiren, Leerfahrten, Anheizen und Stationiren.				118	8	9	37	9	2			138	15	10	151	—	7	700					
197,110					114	24	4	36	6	3			136	4	1	160	28	4	701					
101,329					98	24	3	31	4	10			280	22	6	132	9	3	702					
86,072					93	28	1	29	18	9			110	16	—	111	8	11	703					
126,774					114	3	6	48	28	10			133	20	6	122	8	11	704					
4,218					8	14	4	1	2	11			52	3	7	55	3	2	705					
48,035					69	25	6	155	4	7			256	18	4	412	5	8	706					
117,890					115	15	3	36	13	10			122	23	1	70	8	9	707					
273,685					162	24	9	50	10	6			184	10	2	99	2	7	708					
4,734,552	89 ₂ excl. 140 ₂ incl. Kilg.	1149471	27 1	p. Ruhmeile. 245 ₁₃ p. Kilg. 32 ₆₈	160647	15 9	74590	14 1	22,732	21 10	257970	21 8	209963	6 11	328,560	25 3	82235	14 6	620,759	16 8	878730	8 4	187 ₃₉	24 ₉₉

2. Generelle

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Pos.	Art der Locomotiven.	An- zahl der Fahr- tage.	Gefahrene Wegstrecke auf der				
			vor Courier- und Schnell- zügen.	vor Personen- zügen.	vor gemisch- ten Zügen.	vor Güter- Zügen.	vor Arbeits- und Materialien- Zügen.
			incl. Extrazüge.				
			K i l o m e t e r.				
1.	15 ungekuppelte Personen- und Schnellzug-Locomotiven laufende Nr. 1 bis 15 der Tabelle IV	3,282	40,542,00	351,519,75	—	14,096,25	4,796,25
2.	121 gekuppelte Personen- und Schnellzug-Locomotiven laufende Nr. 87-94. 114-119. 122. 123. 153-161. 214-223. 236-245. 343-356. 369-373. 411-417. 488-492. 518-537. 548-557. 665. 676-684. 693. 694. 697. 701. 702 der Tabelle IV	25,683	720,117,75	3,167,789,25	—	54,027,00	41,872,50
3.	123 Güterzug-Locomotiven mit 2 gekuppelten Achsen laufende Nr. 21. 22. 24-58. 61-86. 95-104. 108-113. 120. 121. 124-152. 685-692. 695. 696. 698-700 der Tabelle IV	27,149	3,922,50	47,614,50	—	358,066,50	131,568,75
4.	362 Güterzug-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen laufende Nr. 162-213. 224-235. 246-255. 278-342. 374-396. 418-487. 493-517. 568-664. 672-675. 703-706 der Tabelle IV	84,867	4,862,25	105,221,25	—	6,062,448,75	5,481,75
5.	33 Tender-Locomotiven für Personenzüge laufende Nr. 256-260. 357-368. 538-547. 666-671 der Tabelle IV	5,989	135,00	331,674,75	—	100,308,00	279,75
6.	52 Tender-Locomotiven für Güterzüge und Rangirdienst laufende Nr. 16-20. 23. 59. 60. 105-107. 261-277. 397-410. 558-567 der Tabelle IV	12,290	—	5,895,75	—	67,899,75	411,00
7.	fremde Locomotiven der Thüringer Bahn	—	9,996,00	20,538,00	—	—	—
Summa	706 eigene Locomotiven	159,260	769,579,50	4,009,715,25	—	6,656,846,25	184,410,00
"	fremde Locomotiven	—	9,996,00	20,538,00	—	—	—

Anmerkung: 1. Außerdem wurden von Locomotiven der Belgischen Staatsbahn auf der Strecke von Landesgrenze bis Nachen in Summa 20,031 Kilometer oder 2,670,8 Meilen zurückgelegt.
2. Die ausrangierten und der Bau-Abtheilung übergebenen Locomotiven Ipar und Ocker haben in 400 Fahrtagen in Summa 39,156 Kilometer oder 5,220,8 Meilen zurückgelegt, 620 Stunden Rangirdienst und 606 Stunden Referbedienst geleistet.

Nachweisung.

Zusammenfassung.										
9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.		17.	18.
eigenen Bahn.		Nan- gir- dienst	Re- serve- dienst	Anzahl der auf eigener Bahn zurückgelegten Rußkilo- meter von eigenen und fremden Locomotiven im Ganzen.	Davon entfallen		Von eigenen Locomotiven sind auf fremden Bahnen zurückgelegt		Anzahl der von den eigenen Locomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Ruß-Kilometer	
als	leer.				auf die eigenen Loco- motiven.	auf die fremden Loco- motiven.	Ruß- Kilometer.	Kilometer in Leerfahrten.	im Ganzen.	von jeder im Dienst gewesenen Locomotive durch- schnittlich
vorgelegte Maschine.					Rußkilo- meter.	Rußkilo- meter.				
Kilometer.		Stunden.		Rußkilo- meter.						
437,25	33 258,00	16,050	15,310	411,391,50			—	—	411,391,50	27,426,10
14,375,25	227,062,50	69,675	110,472	3,998,181,75			43,008,75	3,994,50	4,041,190,50	33,398,27
176,760,00	282,833,25	249,857	58,781	717,932,25			21,166,50	240,00	739,098,75	6,008,93
681,026,25	875,467,50	379,981	278,334	6,859,040,25			50,251,50	375,75	6,909,291,75	19,086,44
887,25	27,638,25	46,476	21,003	433,284,75			—	—	433,284,75	13,129,84
16,950,00	39,204,00	151,474	11,799	91,156,50			—	—	91,156,50	1,753,01
—	126,00	—	—	30,534,00			—	—	—	—
890,436,00	1,485,463,50 126,00	913,513	495,699	12,541,521,00	12,510,987,00	30,534,00	114,426,75	4,610,25	12,625,413,75	17,883,02

19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
Die Tender haben Achskilometer durchlaufen	Zahl der geförderten Züge.	Geförderte Achskilometer (beladen und leer)					Durchschnittliche Stärke der					
		in Couriers- und Schnell- Zügen	in Personen- Zügen	in gemischten Zügen	in Güter- Zügen	in Arbeits- und Materialien- Zügen.	Courier- und Schnellzüge	Personenzüge	gemischten Züge	Güter-Züge	Arbeits- und Materialien- Züge	aller Züge
		in incl. Extrazüge.					Wagenaachsen.					
auf eigener Bahn (eigene und fremde Tender)	eigene Tender auf eigener und fremder Bahn											
Anzahl.												
1,333,948,50	1,333,948,50											
12,675,732,75	12,816,742,50											
3,002,296,50	3,066,516,00											
23,203,523,25	23,355,405,00											
—	—											
—	—											
91,980,00	—											
40,307,481,00	40,572,612,00	239,148	6,994,269	95,155,753	351,995,278	5,312,335	13	20	20	68	30	89

32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.
Massenbeförderung auf ein Kilometer reducirt:							Durchschnittliche Belastung jedes Bahnzuges.					
Personen- und Güter- Gewicht.	Gewicht.			Bruttogewicht.			Personen.		Güter- ter.	Personen und Güter		Kosten der Transport- Verwaltung pro Etr. Brutto-Last excl. der Arbeits-Züge
	der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	im Ganzen.	pro Kilo- meter Bahn- länge.	pro Kilo- meter.	An- zahl.	Ges- amt Person 1 1/2 Etr. gerech- net.		incl.	excl.	
	Centner-Kilometer.						Etr.	Etr.		Etr.	Etr.	Pfg.
		253,751,565	159,781,695									
		3,021,106,080	1,534,558,515									
		655,181,918	372,915,435									
		5,767,413,075	2,706,771,698									
		319,025,618	—									
		92,624,265	—									
		—	—									
18,249,645,078	26,827,374,696	10,109,102,521	4,774,027,343	59,960,149,638	58,415,071,11	4,735,8	144	216	2,163	3,829	1,346	2,01

45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.
L o c o m o t i v - F e u e r u n g															
Holzverbrauch zum Anheizen.		Verbrauch an Heizmaterial bei den Zug-Fahrten einschließlich zum Anheizen, aber ausschließlich zu Leerfahrten, zum Rangiren und Stationiren.										Verbrauch an Heiz-Material			
im Ganzen	pro Rußmeter	Wirklicher Verbrauch.								Verbrauch an Heizmaterial auf Steinkohlen reducirt — Ctr. Ruß gleich — Ctr. Steinkohlen bei allen Zug-fahrten.		Wirklicher			
		bei den Courier- und Schnellzügen.		bei den Personenzügen.		bei den Güter- u. gemischten Zügen.		bei den Arbeitszügen.		zusammen	im Durchschnitt pro Ruß-Kilometer	bei den Leerfahrten.		bei dem Rangirdienste.	
		an Ruß	an Steinkohlen.	an Ruß	an Steinkohlen.	an Ruß	an Steinkohlen.	an Ruß	an Steinkohlen.			an Ruß	an Steinkohlen.	an Ruß	an Steinkohlen.
Rubikmeter.		C e n t n e r.								Ctr.	Rg.	C e n t n e r.			
11,474,17	0,00091	—	101,862	—	707,188	—	2,709,070 *	—	61,607	3,579,727	14,1	—	92,202	—	947,371

* incl. 133,692 Ctr. beim Vorspanndienst.

61.	62.	63.	64.	65.	66.	67.	68.	69.	70.	71.	72.	73.	74.	75.
L o c o m o t i v - F e u e r u n g														
bei den Nebenleistungen der Locomotiven.								Gesamt-Verbrauch an Heizmaterial auf Steinkohlen reducirt (excl. Holz zum Anheizen.)		Kosten des verbrauchten Heizmaterials.		Durchschnittspreis		
Verbrauch.		Verbrauch an Heizmaterial auf Steinkohlen reducirt (— Ctr. Koks gleich — Ctr. Steinkohlen.)						über- haupt.	pro Ruh- Kilo- meter	im Ganzen	pro Ruh- Kilo- meter	pro Rubik- meter Holz	pro Ctr. Koks	pro Ctr. Stein- kohlen.
bei dem Reserve- dienste.	Zusammen.	für alle Neben- leistungen zusammen				pro Kilo- meter Leerfahrt	pro Stunde Rangir- dienst	pro Stunde Reserve- dienst						
an Koks	an Stein- kohlen.	an Koks	an Stein- kohlen.	an Koks	an Stein- kohlen.	Rg.	Rg.	Rg.	Ctr.	Rg.	Thlr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.
C e n t n e r.		C t r.				R g.	R g.	R g.	C t r.	R g.	Thlr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.
—	115,252	—	1,154,825	1,154,825	3,1	51,8	11,6	4,734,552	18,7	1,149,471 27 Sgr. 1 Pf.	2,72	64,4	—	7,1

Unterhaltung sämtlicher

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	8 a.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.		
R e p a r a t u r.																		
Anzahl der Locomotiven.	Dieselben haben folgende wesentliche Ersatzstücke erhalten:										K o s t e n							
	Achsen für Lauf- räder.	Achsen für Treib- räder.	Ban- dagen der Lauf- räder.	Ban- dagen der Treib- räder.	Puffer.	Siede- röhren.	Ban- dagen der Tender- räder.	Achsen für Ten- der- räder.	Radreifen abgedreht Lauf- räder.	Radreifen abgedreht Treib- räder.	für Ersatz- stücke.	für die übrige Reparatur.			Ein- nahme für alte Materia- lien.	für Ersatz- und Reparatur excl. der Rück- einnahme für altes Material.		
												Material.	Arbeits- lohn.	in Summa.				
A n z a h l.																		
											Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		
706 Locomo- tiven und 629 Tender, von welchen 5 Locomotiven im Laufe des Jahres aus- rangirt wor- den sind.	42	—	73	246 davon 298 von Gussstahl und 8 von Buddel- stahl.	—	8,077 davon 8,026 eiserne und 51 mess- singene.	270 davon 254 von Buddel- stahl und 16 von Gussstahl.	1 von Buddel- stahl.	570 excl. 2,060 Stück für Tenderräder.	1,784	257,970 21 Sgr. 8 Pf.	209,963 6 Sgr. 11 Pf.	328,560 25 Sgr. 3 Pf.	878,730 8 Sgr. 4 Pf.	62,233 1 Sgr. 4 Pf.	816,497 7 Sgr.		
												82235 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf. Generalkosten.						

A n m e r k u n g e n :

Außer den in Colonne 20 und 21 angegebenen Materialien waren zum Putzen und Verpacken noch folgende erforderlich: 10,716,05 Kgr. Zieherung, 14,527,99 Kgr. Maschinenöl, 11,297,16 Kgr. Terpentinöl, 57,00 Kgr. Talg, 893,50 Kgr. Soda, 4,00 Kgr. Schmirgel, 9,50 Kgr. Dochtband, 20,796 Bogen Schmirgelleinen, 17,817 Stück Besen, 2,803,50 Kgr. Bleiweiß, 5,262,10 Kgr. Mennige, 1,490,95 gekochtes Leinöl, 3,128,91 Kgr. Hanf, 655,55 M. Segel-
leinen, 577,43 Kgr. Bindfaden, 17,379,01 Kgr. Roggenmehl, 678,75 Kgr. Gummipfatten, 1,024,00 Kgr. Blei, 822,60 Kgr. Kupferdraht, 26,933 □ Dec.
Messing-Drahtgewebe, 74,90 Kgr. Papppulver, 6,50 Kgr. Messingblech, 16,35 Kgr. Composition, 1,00 Kgr. Messingdraht, 226 Kgr. gemahlene Kreide,
38 Stück Nassavabesen, 64,47 Kgr. Dochtgarn, 1,110 Stück Korkstopfen, 4,810 □ Dec. Eisen-Drahtgewebe, 4 Kgr. Talgsmiere, 87,50 Tafeln Filz,
56 Bogen Pappdeckel, 5,00 Kgr. Stangenseife, 31,57 Kgr. Gummiringe, 67 Bogen Glaspapier, 6,00 Kgr. Zinn, 11,50 Kgr. Eisendraht, 1,50 Kgr.
Kupferblech, 1,00 Kgr. Dreibrandschwarz, 1,20 Kgr. Salmiak, 12,763 Stück Puftücher, 27,25 Kgr. Petroleum, 2,50 Kgr. Schwefelblüthe, 2,00 Kgr.
Schwefelsäure.

Locomotiven und Tender.

17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
V e r b r a u c h a n						K o s t e n					Gesamtkosten für Unterhaltung der Locomotiven und Tender.			Bemerkungen.
Del	Talg	Talg- schmiere	Putz- wolle und Seede	grüne Seife	Fett überhaupt im Ganzen.	pro Rug- meter.	des Mate- rials für Schmie- ren, Putzen u.	Arbeits- lohn für Putzen.	im Ganzen.	pro Rug- meter durch- schnitt- lich.	im Ganzen.	pro Rug- meter.	pro Ach- meter.	
zum Schmieren und Delen. Kilogr.			zum Putzen und Verdichten. Kilogr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pf.	Pf.	
407,864,0	22,769,50	17,916,75	131,023,55	19,220,23	448,550,25	0,035	160,311 14 Sgr. 9 Pf.	145,017 5 Pf.	305,328 15 Sgr. 2 Pf.	0,0241	1,121,825 22 Sgr. 2 Pf.	31,90	0,88	

Leistungen der Personenwagen

Anlage 9.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Anzahl der Achsen der Personenwagen. Stück.	Achskilometer sind durchlaufen :					Jede Achse hat durch- schnitt- lich durch- laufen. Kilometer	Es sind gefördert ein Kilometer weit :					Von den vorhandenen Sitz- Plätzen wurden durchschnitt- lich benutzt in Prozenten.	Die Ein- nahme aus dem Per- sonen- Verkehr excl. Gepäck- Ueber- fracht betrug Thlr.
	auf eigener Bahn		von	in	von		Bruttolast						
	in gewöhn- lichen Zügen.	Courier- und Schnell- zügen.	eigenen Wagen auf fremden Bahnen.	Summa von eigenen Wagen.	fremden Wagen auf eigener Bahn.		an Personen- Gewicht (die Person zu 1 1/2 Ctr. gerechnet.)	an Wagen- Eigen- gewicht.	im Ganzen.	für jedes Achskilo- meter, Bahn.	für jedes aller Achskilo- meter,		
	Achskilometer.						Centner-Kilometer.						
1,532	57,597,443	5,340,594	2,911,597	65,849,634	5,786,335	42,982	482,944,789	5,704,122,876	6,187,067,665	6,255,313	90,0	32,28	3,955,128

Bemerkungen.

- Angabe der verwendeten wesentlichsten Ersatzstücke: 2,428 Achspfeifen, 1,150 Tragsfedern, 1,950 Buffer, 3,800 Spiralfedern, 4,500 Gummi-Ringe, 6,700 Nuthketten, 3,150 Zugketten, 1,100 Tyres etc.
- Es sind Räder abgedreht: 422 Paar. Mit Zurechnung der neuen Tyres und Räder ergibt sich, daß ein Rad durchschnittlich 42,329,34 Kilometer läuft bis zur Abbrechung.
- Im Laufe des Jahres sind 38 Stück Grädrige und 40 Stück Irädrige Personenwagen hinzugekommen, welche nur kurze Zeit im Betriebe waren. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 30 Wagen, mit 194 Achsen und ermittelt sich eine Durchschnittsleistung pro Achse von 42,982 Kilometer.

und deren Unterhaltungskosten.

15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	
Reparaturkosten excl. Neubeschaffung:							S c h m i e r e n :						P u ß e n :							
für Ersatzstücke.	für die übrige Reparatur.	Einnahme für altes Material.	in Summa für Ersatz und Reparatur nach Abzug der Einnahmen für altes Material.	Die Gesamtkosten betr.:				Material.			Kosten des Materials u. Arbeitslohns zusammen.	pro Achs-Kilometer.		Material.		Kosten.		pro Achskilometer		
				pro Achse.	für jedes aller Achskilometer.	in Procenten	gemischte Schmiere.	Rüböl.	in Summa Schmiere.	Schmiere.		Kosten.	Pustlappen und Fußbaumwolle.	Del und grüne Seife.	Lagerlohn.	Material u. Lagerlohn zusammen.	Pustlappen etc.	Del und grüne Seife.	Kosten.	
																				Procent.
79,689	93,138	6,859	165,968	108,3	0,91	10,51	4,20	17,604	1,535	19,139	5,114	0,28	0,03	25,735	2,341	24,375	29,679	0,41	0,04	0,17

Anlage 10.

Leistungen der Gepäc- und Güterwagen

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.		
Anzahl der Achsen					in Summa.	Durchschnittliches Eigengewicht der Wagen pro Achse. Centner.	Ladungsfähigkeit der Güter-Wagen im Durchschnitt pro Achse excl Gepäc-wagen. Centner.	Achse-Kilometer sind								
								von den eigenen Wagen								
								auf eigener Bahn:				auf fremder				
der Gepäc-	der bedekten Güter-	der offenen Güter-	der Pferde- und Vieh-	der Arbeits-				von den Gepäc-Wagen.	von den Güter-Wagen.	von den Arbeits-Wagen.	im Ganzen.	von den Gepäc-Wagen.	von den Güter-Wagen.	im Ganzen.		
Wagen.								Achse-Kilometer.							Achse-Kilos	
594	3,887	30,715	798	276	36,270	54,5	92,6	23,158,689	208,337,015	5,812,334	236,808,038	2,791,132	120,390,102	123,181,234		

31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.
fördert ein Kilometer weit:						Mit den beladen gelaufenen Güterwagen ist an Nettolast gefördert:			Die Einnahme aus dem Güterverkehre betrug exel. der Gepäcüberfracht.		Reparatur	
			Bruttolast									
an Equi- pagen und Fahr- zeugen excl. der Eisen- bahnfahr- zeuge.	an Vieh, Pferden, Hunden.	an Wagen- Eigen- gewicht.	in Summa.	pro Kilometer Bahn.	pro Achse- kilometer, Col. 34 div. durch Col. 20.	in Summa Col. 30, 31 und 32.	durch- schnittlich pro Achse. Col. 37 div. durch Col. 21.	in Pro- centen der Ladungs- fähigkeit. Col. 38 div. durch Col. 2.	in Summa.	durchschnittlich pro Achse, Col. 21.	Erfag- stücke.	für die übrigen Repara- turen.
Centnerkilometer.			Centnerkilometer.			Centnerkilometer.			Tblr.		Tblr.	
49,275	122,200,182	21,123,251,820	38,889,952,109	37,887,819	101,3	17,739,054,887	67,69	73,4	13,593,892	1,56	365,354	509,167

und deren Unterhaltungskosten.

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.
durchlaufen:				in Summa auf eigener Bahn von den eigenen und fremden Wagen.	Auf der eigenen Bahn sind von den eigenen und fremden Güterwagen aller Art — excl. Gepäckwagen — an Achskilometern in Summa durchlaufen im im un- beladenen beladenen Zustande.		Jede Achse der eigenen Wagen hat durchschnittlich durchlaufen: der Gepäck-Wagen. der bedeckten Güter- Wagen. der offenen Güter- Wagen. der Pferde- und Vieh- Wagen. der Arbeits-Wagen. aller Wagen.					Gesamtge-		
von fremden Wagen auf eigener Bahn:												an	an	
Bahn:	von den Gepäck- Wagen.	von den Güter- Wagen aller Art.	im Ganzen.									Gepäck (volles Gewicht).	Frachtgut, (Eilgut, Frachtgut, Betriebs- Dienstgut, Baugut, Militärgut und frachtfreies Gut).	
in Summa von den eigenen Wagen.				Achse-Kilometer.		Kilometer.					Centner-Kilometer			
meter.	Achse-Kilometer.			Achse-Kilometer.		Kilometer.					Centner-Kilometer			
359,989,272	3,592,823	143,658,263	147,251,086	384,059,124	262,067,882	100,541,344	43,686	9286	19,247	9925	27,645,402	17,616,805,430		

44.	45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.
Kosten excl. Neubeschaffung						Schmier- und Fuß-												
Ein- nahme für alte Mate- rialien.	Kosten für Ersatz und Reparatur nach Abzug der Einnahme für altes Material.	Die Gesamtkosten (Col. 45) betragen.				Material.					Kosten.							
		pro Achse.	pro Achs- kilometer, der Col. 16.	in Procenten		Gemischte Schmiere.	Rüböl.	Fuß- lappen und Fuß- baum- wolle.	Del und grüne Seife.	des Schmier- Materials.	des Fuß- Materials.	Tagelohn für		in Summa		pro Achskilometer in Col. 20		
				der Beschaffungs- kosten.	der Einnahme. Col. 40.							das Schmie- ren.	für Fußen.	für Schmie- ren.	für Fußen.	für Schmie- ren.	für Fußen.	
Tblr.	Tblr.	Tblr.	Pf.	der Beschaffungs- kosten.	der Einnahme. Col. 40.	Kilogramm.					Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Pfg.	Pfg.
87,499	874,521	24	0,87	5,12	6,43	100,086	8714	—	13,668	1242	28,482	2817	592	12,945	29,074	15,762	0,021	0,018

ad Col. 1. Unter den 263 Gepäcswagen befinden sich 20 combinirte Post- und Gepäcswagen, welche in der Anlage 11 noch besonders nachgewiesen sind. Die von denselben geförderten Achse-Kilometer sind in der Colonne 9 mit enthalten.

Im Laufe des Jahres sind 2482 Stück 4rädrige offene und bedeckte Güterwagen und 100 Stück 4rädrige Gepäcswagen neu beschafft, welche nur kurze Zeit im Betriebe gewesen. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 1164 resp. 51 Wagen mit 2430 Achsen und die Durchschnittsleistung pro Achse auf 9286 Kilometer.

Anlage 11.

Postwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Anzahl der Postwagen.		Diese Postwagen			Während des Betriebsjahres 1873 haben diese Postwagen		Bemerkungen.
6.	4.	haben ein Eigen- gewicht von	können eine Maximal- Netto- Belastung tragen von zusammen	kosten bei der Neu- beschaffung incl. Achsen und Räder	Achskilo- meter durch- laufen	Reparatur- kosten verursacht	
Stück.	Stück.	Sgr.	Sgr.	Thlr.	Achskilom.	Thlr.	
13	7	4,252	1,940	41,525	1,716,664	2,428	Ad. Col. 1. Von den vorstehend aufgeführten Postwagen sind 3 Stück (alte Düsseldorf-Elberfelder) welche mit $\frac{1}{3}$ des Werthes der Eisenbahn und $\frac{2}{3}$ der Postverwaltung gehörten, wegen vollständiger Ausnutzung demontirt worden. Die Benutzung sämtlicher Wagen ist eine gemeinschaftliche, insofern als sie neben dem, von der Postverwaltung benutzten Theile, einen besonderen Raum zur Fortschaffung des Eisenbahn-Passagier-Gepäcks haben. — Ad. Col. 2. Die Wagen unterliegen ebenfalls gemeinschaftlicher Benutzung, indem sie außer dem Post- und Gepäckraum noch ein Zugführer-Coupee enthalten. — Das Beschaffungs-Kapital beträgt excl. der Hessischen Nordbahn 8559 Thlr. und ist nach dem Verhältniß des von jeder Verwaltung benutzten Raumes repartirt und zwar hat die Postverwaltung 3,578 Thlr. 19 Sgr. 9 Pfg., die Eisenbahn-Verwaltung den Rest mit 4,980 Thlr. 10 Sgr. 3 Pfg. getragen. — Ad. Col. 6. Die angegebenen 1,716,664 Achs-Kilometer sind bereits in den, als von den Gepäck- und Güterwagen durchlaufenen, angegebenen Achs-Kilometer enthalten. — Von den dem Fiskus gehörigen Postwagen wurden auf die hiesiger Bahn 6,674,138 Achs-Kilometer zurückgelegt.

Anlage 12.

Nachweisung von den Kosten der Zugkraft

auf 12,546,667,5 Nutzkilometer.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Ausgaben.	Betrag					
		im Einzelnen.		im Ganzen.		pro Nutzkilometer.	
		Thlr.	Sg. Pf.	Thlr.	Sg. Pf.	Thlr.	Sg. Pf.
I. Gehälter.							
1	Gehalt des Obermaschinenmeisters	1,416	20 —				
2	" der Maschinenmeister	6,727	19 5				
3	" " Locomotivführer	245,935	29 5				
4	" " Heizer	169,986	5 1	424,066	13 11	—	1 0,17
II. Reisekosten, Meilengelder u.							
1	Reise-Entschädigung für die genannten Beamten	1,324	9 2				
2	Uebernachtungs- und Meilengelder	136,316	4 11				
3	Coaks- und Delprämien	43,176	8 7	180,816	22 8	—	5,19
III. Sonstige personelle Ausgaben.							
1	Kosten der Schreib- und Zeichnenhülfe für die Maschinenmeister	—	—	43,991	19 2	—	1,26
IV. Löhne.							
1	Löhne für das Puhen der Locomotiven und Tender	145,017	— 5				
2	" " die Wasserpumper	2,215	28 7	147,232	29 —	—	4,22
V. Reparatur und Erneuerung der Locomotiven und Tender.							
1	Reparaturen	538,524	2 2				
2	Erneuerung incl. Beschaffungskosten ad 55,712 Thlr. 1 Sgr. 6 Pfg. für 3 Stück neue Lastzug-Maschinen	313,682	23 2				
3	Kosten des Werftstätten-Betriebes	82,235	14 6	934,442	9 10	—	2,81
VI. Reparaturen der Wasserstationen resp. Wasserhebungs-Maschinen							
VII. Kosten des Heizmaterials für Locomotiven und Wasserstationen							
VIII. Kosten des Schmier-, Puhs- und Verpackungsmaterials für Locomotiven und Tender							
	Die Kosten der Zugkraft betragen demnach in Summa	—	—	10,977	8 10	—	0,32
	Sie betrugen im Jahre 1872 incl. der Hess. Nordbahn	—	—	1,128,524	8 9	—	8,38
	Im Jahre 1873 also mehr	—	—	160,311	14 9	—	4,60
		—	—	3,030,363	6 11	—	7 2,95
		—	—	2,387,811	2 5	—	6 9,69
		—	—	642,552	4 6	—	5,26

Anlage 13.

Zusammenstellung der stattgehabten Unglücksfälle, bei denen Tödtungen oder Verwundungen von Passagieren und Beamten stattgefunden.

Lau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
1.	3. Januar.	Plagge August, Bahnwärter-Ablöser,	gerieth unter eine Rangirmaschine und wurde am rechten Knie verletzt.	Bei Bahnhof Offen.	Genesen.
2.	4. "	Seibert Johann, Rangirer,	kam derart zwischen Buffer und Zughaken zweier Wagen, daß in Folge der erlittenen Quetschung der Tod sofort erfolgte.	Station Barmen- Rittershausen.	
3.	7. "	Düngen, Schaffner,	fiel vom Trittbrett und wurde verletzt.	Bahnhof Dortmunderfeld.	Am 6. Februar 1873 wieder eingetreten.
4.	8. "	Nehler August, Fabrikarbeiter,	wurde, anscheinend von einem Güterzuge ergriffen und in den Bahngraben geschleudert, mit einer Kopfwunde und einem doppelten Armbruche aufgefunden. Derselbe hatte unbefugt das Bahnplanum betreten.	Strecke Gevelsberg- Haspe.	Genesen.
5.	9. "	Meyer Stephan, Rangirer,	glitt beim Besteigen einer Bremse aus und fiel zwischen die Kohlenbühne und den in Bewegung gesetzten Rangirtrain, wobei er eine nicht unerhebliche Contusion des Brustkorbes erlitt.	Bahnhof Dortmund.	Seit 1. Februar 1873 genesen.
6.	10. "	Rübestahl, Schmied, aus Lützenhausen,	überschritt unbefugter Weise bei geschlossener Barriere das Geleise, wurde vom Zuge erfaßt, überfahren und getödtet.	Strecke Rotenburg-Bebra.	
7.	15. "	Finke Jacob, Locomotivputzer,	wurde durch Ueberfahren, indem er von einer Bremse fiel, so verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Strecke Langendreer- Witten.	
8.	18. "	Berg Ernst Heinr., Kottenarbeiter,	wurde von einer Maschine ergriffen und am Zughaken hängend einige Zeit mit fortgeschleppt.	Strecke Witten- Langendreer.	Am 19. Februar 1873 gestorben.
9.	22. "	Funnemann August, Bahnhofsarbeiter,	fiel von einem Viehwagen, dessen Bremse er bediente, in das Geleise, wobei ihm die Ferse des rechten Fußes abgefahren wurde.	Bahnhof Lennep.	Die Heilung ist erfolgt.
10.	23. "	Mohr Wilh. Emil, Hilfsbremser,	glitt auf seinem Platze derart aus, daß er zunächst auf das Gefsim der Ueberführung, von da auf die Chaussee nach Langschede fiel, wobei er den rechten Oberschenkel brach.	Am Bahnhof Schwerte.	Heilung ist erfolgt.
11.	25. "	Schmitz Johann, Rangirarbeiter,	gerieth beim Abhängen von Wagen unter den Rangirtrain und wurden ihm beide Beine überfahren.	Bahnhof Düsseldorf.	Am 2. März 1873 gestorben.
12.	25. "	Schäfer Heinrich, Arbeiter,	hatte unbefugt das Bahnplanum betreten, wurde von einem Güterzuge ergriffen und an beiden Beinen, sowie am rechten Arm überfahren.	Strecke Bohwinkel- Elsfeld.	Bald darauf gestorben.
13.	25. "	Pfaffenbach, Bremser,	benutzte unerlaubter Weise den Zug, sprang in Melungen, wo der Zug nicht anhielt, vom Wagen, wobei demselben beide Beine überfahren wurden.	Bahnhof Melungen.	Starb anderen Tages.
14.	27. "	Schürings Peter Anton, Hilfsbremser,	gerieth beim Zurücksetzen eines Güterzuges unter die Räder und wurde am rechten Beine überfahren.	Bahnhof Aachen T.	Am 6. Februar 1873 gestorben.
15.	1. Februar.	Walter Theodor, Bremser,	entfernte sich während der Fahrt aus dem Coupée, in welchem er als Passagier Platz genommen und begab sich auf das Trittbrett, fiel herunter und wurde am Kopfe so schwer verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Strecke Werl-Svest.	
16.	1. "	Hofmann Carl, Hilfsbremser,	fiel von der Bremse, in Folge dessen er derart überfahren wurde, daß er den rechten Arm und den rechten Fuß verlor.	Strecke Gevelsberg- Haspe.	Starb am 21. Febr. 1873.

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
17.	2. Februar.	Palmstrom Carl, Wagennotirer,	fiel von einer Bremse und gerieth derart unter den Train, daß ihm der rechte Oberarm, sowie das linke Bein unterhalb des Knies überfahren wurde.	Bahnhof Barop.	Starb in der Nacht vom 2./3. Februar 1873.
18.	3. "	Nefflinghaus Heinrich, Arbeiter,	sprang während der Fahrt von einem Rangirzuge, wobei er fiel und an beiden Händen sowie am rechten Beine überfahren wurde.	Bahnhof Schwelm.	Die Heilung ist erfolgt.
19.	3. "	Hochappel, Zugführer, Wittich, Bremser,	wurden beim Zusammenstoß zweier Züge und zwar ersterer durch Sturz aus einem Packwagen im Rücken, letzterer durch Sturz vom Bremserfisch an Verstauchung eines Beines verletzt.	Bahnhof Warburg.	Nach 14 Tagen resp. 3 Wochen genesen.
20.	4. "	Regeler Jacob, Knecht,	hat in betrunkenem Zustande das Bahnplanum betreten, wurde überfahren und getödtet.	Strecke Essen-Mülheim a. d. Ruhr.	
21.	6. "	Hendrichs, Wittwe,	versuchte an der Hütte „Vulcan“ unter den im Geleise aufgestellten Wagen durchzukriechen, wurde im Augenblicke des Anstoßens derselben erfaßt und so verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Bei Duisburg.	
22.	7. "	Hüttermann Hermann, Locomotivführer,	wurde von einer Maschine, auf die er nicht geachtet, erfaßt und am Kopfe sowie am linken Oberschenkel und im Rücken erheblich verletzt.	Station Baal.	Am 21. Februar 1873 gestorben.
23.	12. "	Gutjahr Christian, Arbeiter,	wurde, indem er dem Geleise zu nahe kam, von einer Maschine erfaßt und durch Stoßen am Kopfe sofort getödtet.	Strecke Gevelsberg-Haspe.	
24.	13. "	Boß Peter, Bahnwärter,	wurde auf dem Kettwiger Uebergange von dem Buffer einer Maschine erfaßt und zur Seite geschleudert, wobei er eine leichte Quetschung der linken Hüfte erlitt.	Am Bahnhof Essen.	Nach einigen Tagen genesen.
25.	14. "	Krause, Locomotivführer, Schulk, Locomotivführer, Breul, Heizer,	erhielten bei dem Auffahren eines Güterzuges auf einen Rangirzug theils unerhebliche, theils erhebliche Verletzungen.	Bahnhof Cassel.	Ist als dienstunfähig pensionirt. Genesen. Noch nicht genesen.
26.	16. "	Alex Heinrich, Weber,	wurde als Leiche im Geleise gefunden.	Bei Corschenbroich.	
27.	16. "	Floter Anton, Bremser,	wurde im Geleise von dem Buffer einer Maschine ergriffen und derart niedergeworfen, daß der ganze Zug über ihn hinwegging, erlitt sieben Kopfwunden, eine Wunde am rechten Unterschenkel und eine Quetschung des rechten Fußgelenkes.	Station Nachen-Templerbend.	Nach kurzer Zeit genesen.
28.	19. "	Kindermann, Locomotivführer, Droste Eberhard, Heizer,	erlitten bei einem Zusammenstoße leichte Verletzungen.	Bahnhof Finnentrop.	Genesen nach kurzer Zeit.
29.	20. "	Krings Johann Jacob, Rangirarbeiter,	fiel bei Bedienung einer Bremse in das Geleise und wurde am rechten Beine überfahren.	Station Bohwinkel.	Am selbigen Tage gestorben.
30.	21. "	Bartsch, Post-Secretär, Winterfeld, Post-Amts-Assistent, Wingen, Post-Schaffner,	wurden bei einem Zusammenstoße verletzt.	Bahnhof Styrum.	Nach kurzer Zeit genesen.
31.	24. "	Wingarz, Portier,	fiel beim Abstoßen eines Wagens, dessen Bremse er bediente, zur Erde, wobei ihm der rechte Arm überfahren wurde.	Bahnhof Brilon.	Der rechte Arm wurde amputirt.

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
32.	25. Februar.	Bruckchen Heinr., Bremsen,	fiel bei einem Güterzuge vom Bremseritz und wurde besinnungslos im Geleise liegend gefunden.	Strecke Ruhrort-Mülheim a. d. Ruhr.	Am 1. März 1873 gestorben.
33.	25. "	Wolff Anton, Rottenarbeiter,	wurde von einer Maschine ergriffen und ihm das linke Bein überfahren.	Station Duisburg.	Am selbigen Tage gestorben.
34.	26. "	Wittmund I. Caspar, Bremsen,	fiel beim Ausladezuge von der Bremse, in Folge dessen er überfahren und sofort getödtet wurde.	Station Herbede.	
35.	1. März.	Boß Karl, Güterboden-Arbeiter,	wurde von einer Maschine erfasst und besonders dadurch verletzt, daß der linke Fuß unter den Aschenkasten der Maschine gerieth.	Station Witten.	Nach kurzer Zeit genesen.
36.	1. "	Schriewer Theodor, Hilfsbremsen,	erlitt durch Anfahren einer Maschine gegen einen Güterzug eine Kopfverletzung.	Strecke Aplerbeck-Holzwickede.	Nach kurzer Zeit genesen.
37.	2. "	Dörner Abraham, Tagelöhner,	wurde todt im Geleise gefunden.	Strecke Elberfeld Steinbeck-Bohswinkel.	
38.	2. "	Hassenpflug, Bremsen, Gerland, Bremsen.	Hassenpflug wurde nach der Entgleisung eines Zuges todt unter den Trümmern hervorgezogen, Gerland im Rücken und an der rechten Hand gequetscht.	Strecke Arnberg-Reheim-Hüften.	Gerland nach 6 Monaten genesen.
39.	3. "	Buschmann Bernhard, Bremsen,	erlitt durch Entgleisung eines Wagens eine Quetschung an einer Schulter und der Brust.	Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr.	Seit 15. April 1873 genesen.
40.	3. "	Rothe Hermann, Schlosserlehrling,	wurde von einem Personenzug überfahren und sofort getödtet. Es ist Selbstmord constatirt.	Strecke Lüttringhausen-Lennep.	
41.	4. "	Kropp Anton, provisorischer Stationsbremsen,	gerieth beim Abhängen eines Wagens, dem die Buffer fehlten, zwischen die beiderseitigen Zugstangen und wurde nicht unerheblich verletzt.	Bahnhof Witten.	Des anderen Tages gestorben.
42.	4. "	Schwab Jacob, Chefrau, Näherin,	hatte unbefugt das Bahnplanum betreten, wurde von einer Maschine erfasst und so verletzt, daß der Tod bald darauf erfolgte.	Strecke Marten-Langendreer.	
43.	9. "	Boden Arnold, Bäckergeselle,	ist von einer Maschine erfasst und verletzt worden, als er unbefugt das Bahnplanum beging.	Strecke Dortmund-Marten.	Genesen.
44.	9. "	Scharpegge Heinrich, Hilfs-Rangierer,	versuchte von einer fahrenden Maschine zu springen, wobei er fiel, von derselben erfasst und gegen eine neben dem Geleise liegende Schiene geschleubert wurde, in Folge dessen er Verletzungen am Kopfe erlitt.	Station Bochum.	Genesen.
45.	9. "	Droste II. Anton, Hilfsbremsen,	wurde vom Laufbrett des Tenders der Maschine eines Güterzuges im Rücken erfasst, zur Erde geworfen und im Rücken sowie am Hinterkopfe verletzt.	Station Dortmund.	Nach einigen Tagen genesen.
46.	12/13. "	Hoppe Johann, Bremsen,	rutschte beim Besteigen eines Güterzuges aus und gerieth mit der linken Hand auf eine Schiene; es wurden ihm drei Finger überfahren.	Bahnhof Haspe.	Genesen.
47.	14. "	Richter Julius, Bremsen,	fiel beim Coupiren der Billets vom Trittbrett, in Folge dessen er Verletzungen am Kopfe sowie am linken Arme erlitt.	Strecke Richterich-Kohlscheidt.	Genesen.
48.	15. "	Kaiser, Bremsen,	wurde durch Auffahren einer Maschine auf einen Güterzug am linken Beine gequetscht.	Strecke Essen-Mülheim a. d. Ruhr.	Nach einiger Zeit genesen.
49.	18. "	Schweiger, Bahnhofsarbeiter,	wollte beim Rangiren während der Fahrt auf die Maschine springen, fiel und wurde zwischen Maschine und Perron gequetscht.	Bahnhof Bebra.	Nach 2 Monaten genesen.
50.	20. "	Bielstein Friedrich Wilhelm, Rangirerarbeiter,	gerieth beim Anhängen von Wagen zwischen die Buffer, wobei ihm der rechte Arm stark gequetscht wurde.	Bahnhof Elberfeld-Steinbeck.	Nach einiger Zeit genesen.

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
51.	22. März.	Lutter Johann, comm. Heizer,	wurde von einer Maschine ergriffen und derartig überfahren, daß ihm die linke Hand amputirt werden mußte.	Bahnhof Odenkirchen.	Geheilt.
52.	25. „	Bruch Wilhelm, Heizer I. Classe,	versuchte während der Fahrt von einer Maschine hinabzusteigen, fiel dabei und gerieth derart unter die Räder, daß beide Füße nahezu vollständig zermalmt wurden.	Station Schwerte.	Die Heilung ist erfolgt.
53.	28. „	Albing Wilhelm, Hilfsbremser,	gerieth beim Anhängen von Wagen derart unter den Tender der Maschine, daß er am rechten Unterschenkel überfahren wurde.	Station Bochum-Niemke.	Heilung ist erfolgt.
54.	28. „	Schulz Heinrich, Locomotivpuffer,	erlitt beim Abhängen eines Wagens eine nicht unerhebliche Quetschung des Leibes, indem er zwischen die Buffer gerieth.	Station Hagen.	Genesen.
55.	31. „	Heinrichs Wilh., provisorischer Weichenstellerablöser,	kam einem Rangirtrain zu nahe und gerieth derart unter den letzteren, daß er am rechten Beine überfahren wurde.	Bahnhof Dornap.	Selbigen Tages gestorben.
56.	1/2. April.	Hent Joseph, Bergarbeiter,	wurde an beiden Beinen sowie an der linken Hand überfahren auf dem Bahnplanum, welches zc. Hent unbefugt und anscheinend in betrunkenem Zustande betreten hatte, gefunden.	Strecke Bochum-Langendreer.	Ist Mittags gegen 12 Uhr im Krankenhause gestorben.
57.	2. „	Kemmerling Wilh., Hilfsbremser, Schmitz Wilhelm, Bremser, Sommer Rudolf, Bremser, Gerwin Wilhelm, Locomotivführer,	erlitten beim Zusammenstoß eines Personenzuges Verletzungen.	Station Werden a. d. Ruhr.	Kemmerling blieb sofort todt. Schmitz seit 1. Juli 1873 genesen. Sommer seit 7. April 1873 genesen. Gerwin seit 4. April 1873 genesen.
58.	3. „	Quinkert Wilhelm, Rottenarbeiter,	wurde beim Ueberschreiten des Geleises von einer Maschine ergriffen und an der linken Hand stark verletzt.	Bahnhof Aplerbeck.	Ist am 5. April 1873 gestorben.
59.	8. „	Laufenburg Heinrich, Arbeiter,	erlitt beim unbefugten Schieben eines Wagens eine Quetschung in der Rippengegend.	Bahnhof Ratingen.	Am 14. April 1873 gestorben.
60.	9. „	Klein Adam, Rangirarbeiter,	gerieth beim Rangiren zwischen die Buffer zweier Wagen und wurde gequetscht.	Bahnhof Grafenberg.	Am 26. April 1873 aus dem Krankenhause entlassen.
61.	18. „	Durst I. Heinrich, Heizer, Kelleßen, Bremser, Trepper, Postgehilfe, Husemeyer, Postamtsassistent, Bartsch, Postsecretair, Goedel, Postschaffner, Andree, Postschaffner,	wurden beim Zusammenstoß zweier Personenzüge verletzt.	Bahnhof Langendreer.	Durst seit 27. Mai wieder im Dienst. Kelleßen genesen. Trepper am 15. Juni aus dem Krankenhause entlassen. Husemeyer, Bartsch, Goedel und Andree genesen.
62.	20. „	N. N.,	wurde im Geleise, am rechten Unterschenkel und Fuße stark verletzt, gefunden.	Bahnhof Steele.	Gestorben.
63.	21. „	Dülmann Gustav, Schlosser,	gerieth bei der Revision eines Wagens zwischen die Buffer und wurde so verletzt, daß der Tod unmittelbar darauf erfolgte.	Bahnhof Witten.	

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
64.	22. April.	Klein Thomas, Werkstätten-Arbeiter,	war dem Geleise zu nahe gekommen, wurde von der Maschine erfasst und gegen die Weiche geschleudert, wobei er am Kopfe und am linken Arme Verletzungen erlitt.	Bahnhof Elberfeld-Döppersberg.	Seit 13. Juli 1873 geheilt.
65.	22. "	Jacob, Zimmergesell,	fiel bei Aufbringung des Bohlenbelages auf einen eisernen Ueberbau auf die untenherführende Straße und wurde schwer verletzt.	Strecke Warburg-Scherfede.	Unbekannt ob und wann genesen.
66.	24. "	Weber Hermann, Rottenarbeiter,	erlitt beim Springen auf einen beladenen Bahnmeister-Wagen eine Verletzung am linken Fuße.	Strecke Holzwickede-Unna.	Genesung ist erfolgt.
67.	24. "	Seuthe, Zugführer, Stolle, Locomotivführer, Hoffmann, Locomotivführer, Bial, Bremser, Münster, Bremser, Kretsch, Bremser,	Seuthe wurde beim Zusammenstoß zweier Züge in seinem Packwagen gequetscht und todt aus demselben hervorgezogen. Stolle, Hoffmann, Bial, Münster und Kretsch erhielten theils erhebliche, theils unerhebliche Verletzungen.	Bahnhof Arnsberg.	Stolle, Hoffmann, Bial, Münster und Kretsch sind genesen.
68.	25. "	N. N.,	wurde als Leiche quer im Geleise liegend gefunden.	Haltestelle Richterich.	
69.	28. "	Heimes Franz, Bremser,	versuchte während der Fahrt noch auf den Zug zu springen, wobei er fiel und am linken Beine überfahren wurde.	Bahnhof M. Gladbach.	Am 1. Mai 1873 gestorben.
70.	4. Mai.	Fobbe Ernst, Bremser,	glitt beim Rangiren von dem Fußtritte eines Colliwagens derart aus, daß er zwischen die Wagen fiel, überfahren und sofort getödtet wurde.	Bahnhof Hagen.	
71.	5. "	Reiher, Packmeister,	gerieth beim Springen von einem noch nicht völlig zum Stehen gebrachten Zuge derart unter den Train, daß er am linken Fuße überfahren wurde.	Bahnhof Schwelm.	Ist kurz nachher gestorben.
72.	6. "	Witt August, Schaffner, Döllz Peter, Schaffner, Passagiere: Becker Otto, Zander Peter, Ulrich Johann, Ehefrau, Buchmühlen W., Geldmacher Ed., Peters Albert, Geldmacher Friedr., Eichhorn Herm. Frau, Schnippering Carl, Nicolai Johanna, Näherin,	wurden bei der Entgleisung dreier Wagen eines Personenzuges verletzt.	Bahnhof Ohligswald.	Witt am 13. Mai genesen. Döllz am 15. Mai; die Passagiere größtentheils bald genesen.
73.	7. "	Bölmide Hermann, Rangirer,	wurde beim Rangiren von der Maschine erfasst und im Rücken verletzt.	Bahnhof Altenhundem.	Genesen.
74.	10. "	Loose Wilhelm, Rangirerarbeiter,	wurde beim Rangiren überfahren und so verletzt, daß er gleich darauf starb.	Bahnhof Kupferdreh.	
75.	12. "	Schlieper Theob., Rangirer,	wurde beim Rangiren am linken Fuße überfahren.	Bahnhof Langendreer.	Genesung ist erfolgt.
76.	12. "	Hövelhase, Bahnwärter-Ablöser,	wurde auf der Ueberfahrt an der Gattinger Chaussee beim Rangiren, indem er dem Geleise zu nahe kam, vom Wagen ergriffen und am linken Arme überfahren.	Station Bochum.	Ist am selbigen Tage gestorben.

Lau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
77.	13. Mai.	Nethe Robert, Hülfsrangirer,	gerieth unter eine fahrende Rangirmaschine, von welcher er sprang und wurde an beiden Füßen über- fahren.	Station Barmen- Rittershausen.	Heilung ist erfolgt.
78.	13. "	Göb bels Ant.,	gerieth, indem er über die Geleise schreiten wollte, unter einen Rangirtrain und wurde am rechten Un- tersehenkel überfahren, in Folge dessen letzterer ampu- tirt werden mußte.	Bahnhof Kobltscheidt.	Heilung ist erfolgt.
79.	16. "	Gindorf Matthias, Mehger,	wurde als Leiche im Geleise gefunden. Selbstmord ist anzunehmen.	Strecke Aachen L.- Aachen M.	
80.	19. "	Chefrau Fr. Rauch, Marie geb. Hofmeister,	gerieth zwischen die Buffer eines rangirenden Güter- zuges und wurde derart gequetscht, daß kurz nachher der Tod erfolgte. Dieselbe hatte sich unbefugt zwischen die Geleise begeben.	Station Langendreer.	
81.	19. "	Mayer, Wagenmeister,	gerieth, indem er einen neuen Buffer anschrauben wollte, beim Abstoßen eines Wagens derart zwischen die Buffer, daß er an der Brust gequetscht wurde.	Bahnhof Bochum-Niemte.	Genesung ist erfolgt.
82.	26. "	Jäger Hubert, Hülfsbremser,	wurde, indem er auf den fahrenden Güterzug springen wollte und fiel, derart verletzt, daß der Tod bald darauf erfolgte.	Bahnhof Schwerte.	
83.	26. "	Martini, Verbandspadmeister, Thiem, Bremser,	wurden beim Zusammenstoß zweier Züge verletzt.	Bahnhof Scherfede.	Nach 8 Tagen genesen.
84.	26. "	Samann Bernh. Maurer,	wurde, indem er dem Geleise zu nahe gekommen, von einem Personenzug ergriffen und am linken Arm verletzt.	Strecke Bohwinkel-Elberfeld.	Genesen.
85.	27. "	Enfinger, Locomf., Kamps, Zugführ., Herlik W., Heizer I. Classe, Schindler, Heizer, Schotten, Hülfsbr. Passagiere: Marx Fried., Bosam., Lieven, Ant., Hummen Heint., Metternich Heint., Chefrau, Wiehl Jos., Mehger, Spohr Carl, Wienen Wilh., Jäbach B., Wirth, Broschad Carl, Pferdemehger, Klapdor Wilh., Eken Adolf, Ziegelf., Jnhoffen, Gütow., Feder Christian, Viehtreiber,	erlitten beim Zusammenstoß eines Personenzuges Verletzungen.	Strecke Neuß-Obercassel.	Die Genesung der Ver- letzten ist größtentheils erfolgt. Marx starb kurze Zeit nachher.
86.	28. "	Lersch Peter, Weichensteller-Abföf.,	wurde beim Rangiren, indem er sich auf das Trittbrett des Tenders gestellt hatte und beim Abspringen fiel, derart von einem nachfolgenden Wagen überfahren, daß der Tod sofort erfolgte.	Bahnhof Grevenbrück.	
87.	29. "	Schweizer Peter, Rottenarbeiter,	wurde bei Kreuzung eines Güterzuges mit einer Maschine überfahren und sofort getödtet.	Strecke Höfel-Kettwig.	
88.	1. Juni.	Franken Peter, Plum Math., Boock Wilh., Winter Casim., Seventich Heinrich, Sieben Jacob, Passagiere,	erhielten bei dem Zusammenstoß einer Maschine mit einem Zuge Verletzungen.	Strecke Aachen L.-Weyberg.	Die Genesung ist erfolgt.

Lau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
89.	3. Juni.	Figge, Portier,	gerieth zwischen die Buffer der durch Arbeiter zusam- mengelegten Wagen und erlitt eine erhebliche Rücken- quetschung.	Station Hengstei.	Genesen.
90.	4. "	Streit Joh., Locomotivführer, N. N., Knabe.	Beim Zusammenfahren eines für das Horster Werk bestimmten Zuges liefen 11 Wagen nach dem Werke zu ab und stießen auf die Rangirmaschine des Werkes, wobei der Locomotivführer des letzteren sowie ein auf der Maschine befindlicher Knabe verletzt wurden.	Bahnhof Steele.	Heilung ist erfolgt.
91.	4. "	Schäfer Peter, Arbeiter,	wurde von einem Güterzug überfahren und sofort getödtet. Es liegt Selbstmord vor.	Bahnhof Bochum.	
92.	5. "	Faust Franz, Werkt.-Magaz.-Arb.,	gerieth beim Ueberschreiten der Geleise derartig zwi- schen die Buffer, daß der Tod sofort erfolgte.	Bahnhof Witten.	
93.	6. "	Eidelberg Fried., Bahnhofsarbeiter,	gerieth beim Umsetzen einer Maschine unter dieselbe und wurde am linken Arm überfahren.	Bahnhof Deutz.	Am 28. Juni 1873 gestorben.
94.	9. "	Bellersheim H., Bremsen,	fiel beim Aufsteigen auf die Bremse des fahrenden Güterzuges derart in das Geleise, daß er am rechten Arme überfahren wurde, außerdem erlitt er Ver- letzungen am Rücken.	Bahnhof Kreuzthal.	Am 11. Juni 1873 gestorben.
95.	19. "	Schmidt Johann, Werktstätten-Schlosser,	wurde, als er im Geleise damit beschäftigt war, neue Buffer anzuschrauben, beim Zusammendrücken von Wagen an der linken Brust und Schulter verletzt.	Bahnhof Langentreer.	Genesung ist erfolgt.
96.	19. "	Driemeyer Adolph, Hilfsbremser,	gerieth beim Rangiren, als er zwei Wagen verkuppeln wollte, derart mit dem Kopfe zwischen die Buffer, daß nach einigen Minuten der Tod erfolgte.	Bahnhof Langendreer.	
97.	27. "	Jansen Joh., Bremsen,	fiel beim Rangiren eines Güterzuges von seinem Sitze, wurde überfahren und erheblich verletzt.	Station Barmen.	Morgens gegen 4 Uhr im Krankenhaus gestorben.
98.	1. Juli.	Ellinghaus Carl, Rangirer,	wurde beim Herabspringen von einem Güterzuge, den er unbefugt benutzt und während der Fahrt zu verlassen versucht hatte, am rechten Fuße, sowie am linken Arme überfahren.	Strecke Haspe-Gewelsberg.	Die Heilung ist erfolgt.
99.	1. "	Effer Peter, Hilfsrangirer,	gerieth beim Rangiren derart unter die Räder der Wagen, daß das linke Bein oberhalb des Knie's überfahren, auch die linke Hand beschädigt wurde.	Bahnhof Düsseldorf.	Ist in der folgenden Nacht gestorben.
100.	3. "	Mies Mathias, Rottenarbeiter,	wurde von der Maschine eines Personenzuges bei Ueberschreitung des Geleises erfaßt und sofort getödtet.	Strecke Ayrath-Neuiges.	
101.	3. "	Sparmacher Wdh., Fabrikarbeiter,	wurde durch einen Güterzug, indem er kurz vor der Maschine in das Geleise sprang, überfahren und sofort getödtet. Es ist Selbstmord constatirt.	Strecke Mülheim a. d. Ruhr- Essen.	
102.	5. "	Doppel Christian, Postillon,	wurde beim Kreuzen zweier Personenzüge, als er dem Geleise zu nahe gekommen war, erfaßt und verletzt.	Station Herbede.	Genesung ist erfolgt.
103.	9. "	Lindenberg Aug., Bremsen,	wurde beim Rangiren eines Güterzuges, als er zum Anhängen von Wagen zwischen den Buffern hindurch gehen wollte, derart verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Station Milspe.	
104.	9. "	Frings Wilhelm, Hilfsbremser,	erlitt bei Trennung eines Güterzuges eine Verletzung des Hinterkopfes.	Strecke Düsseldorf-Neuß.	Ist am 28. Juli 1873 genesen.
105.	11. "	Fander A., Holländ.Grenzbeamte.,	wurde durch einen Personenzug, als er vor dem- selben das Geleise zu überschreiten versuchte, über- fahren und sofort getödtet.	Strecke Radtenkirchen-Venlo.	
106.	11. "	Sander Wilhelm, Kind, 2½ Jahr alt,	hatte unbemerkt den Bahnkörper betreten, wurde von einem Zuge überfahren und getödtet.	Strecke Wiede- Reheim-Hüften.	

Zau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
107.	11. Juli.	Lhiel, Bremser,	fiel beim Zusammenstoß zweier Züge von der Bremse und erlitt einen Rippenbruch.	Bahnhof Cassel.	Noch nicht genesen.
108.	11. "	Levy Levy, Handelsmann,	stieg während der Fahrt von einer leer fahrenden Maschine, die er widerrechtlich benutzte, gerieth unter dieselbe und wurde am linken Fuße überfahren.	Strecke Hönebach-Debra.	Fuß wurde amputirt.
109.	14. "	Drevermann Aug., Hülfsbremser,	fiel, als er bei Abfahrt eines Güterzuges seinen Bremsfuß zu besteigen versuchte, so unglücklich, daß der linke Fuß brach, auch der Oberschenkel stark gequetscht wurde.	Bahnhof Milsepe.	Die Heilung erfolgte nach kurzer Zeit.
110.	15. "	Stöckler Emil, Rangirarbeiter,	erlitt beim Zusammenstellen der für einen Güterzug bestimmten Wagen, weil er sich zum Anhängen zwischen die Wagen begeben hatte, als ein Theil derselben noch in Bewegung war, einen Bruch des rechten Oberschenkels.	Station Kupferdreh.	Ist nach kurzer Zeit geheilt.
111.	15. "	Lehmann August, Hülfsbremser,	erlitt, auf dem Trittbrett einer Maschine stehend, beim Aufnehmen von Wagen einen Bruch der rechten Schulter sowie eine nicht unerhebliche Kopfverletzung.	Anschlußgeleise Bochumer Verein bei Bochum.	Genesen.
112.	17. "	Beele Franz, Arbeiter,	wurde bei unbefugter Ueberschreitung des Bahnhofsgelaises durch einen Rangirzug erfaßt und durch Ueberfahren sofort getödtet.	Bahnhof Essen.	
113.	17. "	Adermann G. A., Bremser,	fiel beim Einlaufen eines Personenzuges von der Bremse zwischen Maschine und Postwagen, wobei ihm die große Zehe des rechten Fußes abgefahren wurde, auch erlitt derselbe zwei leichtere Verletzungen am Kopfe.	Bahnhof Ronsdorf.	Seit 20. September 1873 genesen.
114.	22. "	Schmidt Friedrich, Weichensteller-Ablöser	gerieth beim Rangiren, als er einen Wagen aufhalten wollte, zwischen die Wagen und erlitt in Folge dessen mehrere Verletzungen.	Bahnhof Ruhrort Rhein.	Genesen.
115.	23. "	Pauly Wilhelm, o. Heizer,	wurde durch eine Maschine am linken Beine, unterhalb des Knies, überfahren, so daß der linke Unterschenkel amputirt werden mußte, auch erlitt derselbe noch verschiedene andere Verletzungen.	Station Dortmund.	Die Heilung ist erfolgt.
116.	24. "	Mönnig I., Wilh., Locomotivführer,	fiel, indem er sich zu weit seitwärts bog und mit dem Kopfe gegen einen Pfeiler der Unterführung stieß, derart von der Maschine, daß er befinnungslos aufgehoben und in's Krankenhaus geschafft werden mußte.	Strecke Ayrath-Neuig.	Ist am 25. Juli 1873 gestorben.
117.	24. "	Frohne, Stations-Assistent,	wurde, indem er dem Geleise zu nahe gekommen war, von einer Rangirmaschine erfaßt und durch Ueberfahren am Kopfe nicht unerheblich verletzt.	Bahnhof Unna.	Genesen.
118.	24. "	Lutterbach Hermann Joseph, Bremser,	wurde nach Ankunft des Zuges 1136, nachdem er auf einem Nothkettenhalter stehend, versucht hatte, die Maschine vom Packwagen zu entkuppeln und dabei gefallen war, überfahren und schwer verletzt.	Belgische Station Wetterenradt.	Ist selbigen Tages gestorben.
119.	26. "	Lerg Mosius, Bremser,	wurde, zwischen zwei Wagenabtheilungen hindurchgehend, von den Buffern erfaßt und an der Brust sowie an der rechten Hand verletzt.	Station Steele.	Genesen.
120.	27. "	Mösgeß Johann, Bahnhofsarbeiter,	gerieth beim Verkuppeln zweier Wagen mit dem Kopfe derart zwischen die Buffer, daß der Tod nach ca. 5 Minuten erfolgte.	Station Rheyt.	
121.	28. "	Scheidt Heinrich, Maurer,	wurde, nachdem er eine Barriere am östlichen Uebergange unbefugt geöffnet hatte, von der Locomotive erfaßt und durch Ueberfahren getödtet.	Station Langendreer.	
122.	30. "	Spiertz Heinrich, Privatmann,	wurde neben dem Geleise als Leiche gefunden, aller Wahrscheinlichkeit nach aber durch Menschenhand erschlagen.	Bahnhof Herzogenrath.	

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
123.	1. August.	Sinkes Wilhelm Hülfsrangirer,	fiel beim Rangiren von einem Wagen und erlitt einen tiefen Einschnitt in den Hirnschädel, wodurch sein Tod erfolgte.	Bahnhof Hochfeld bei Duisburg.	
124.	2. "	Rosenkranz Heinr., Hülfsrangirer,	verletzte sich beim Anhängen von Wagen derart am rechten Arme, daß seine Aufnahme in's Krankenhaus nöthig wurde.	Station Steele.	Ist am 15. August 1873 gestorben.
125.	5. "	Busch Peter Wilh., Fuhrhalter.	wurde beim Rangiren von einer Arbeitsmaschine, da er trotz Warnung und Zurufs das Geleise nicht weit genug verließ, ergriffen und beschädigt.	Bahnhof Oberhagen.	Ist am 6. August 1873 gestorben.
126.	7. "	a. Pohlen Friedr., Bremsen. b. Wessper Ernst, Bremsen,	wurden durch Entgleisung einer Maschine verletzt.	Bahnhof Hengst.	Nach kurzer Zeit genesen.
127.	7. "	Böcker Friedrich, Fabrikarbeiter,	wurde überfahren u. getödtet. Es liegt Selbstmord vor.	Bei Cabel.	
128.	8. "	Schmidt Johann, Bremsen, Schardt Adam, Hellingroth W., Gorsler Christian, Brothe Joseph, Hülfsbremsen, Zetsch, Wiegemeist., Berchem Heinrich, Hülfsheizer, Grotenherm Frz., Locomotivführer, Schaefer Friedr., c. Heizer,	wurden beim Zusammenstoß zweier Güterzüge verletzt.	Strecke Essen-Mülheim a. d. Ruhr.	Schmidt blieb sofort todt; die Uebrigen sind genesen.
129.	10. "	Aders, Stations-Zugführer,	gerieth bei Einfahrt eines Güterzuges, indem er zu früh von dem Zuge sprang, unter die Wagen, wobei ihm 4 Behen des rechten Fußes abgefahren wurden.	Station Dortmundersfeld.	Genesen.
130.	10. "	Jungnickel Ernst, prov. Bahnwärter,	wurde in der Nähe der Wärterhube 44 überfahren und getödtet auf dem Bahnplanum gefunden.	Strecke Werden-Kupferdreh.	
131.	11. "	Schelle Conrad, Rottenarbeiter,	wurde vom Militairzuge überfahren und sofort getödtet. Schelle hatte das Geleise nicht verlassen.	Strecke Steele-Bochum.	
132.	11. "	Hanbüders Peter, Bremsen,	hatte sich während der Fahrt auf den obersten Bremstritt eines Wagens gestellt. ist hierbei vom Zuge gefallen und hat mehrere Kopfwunden, sowie eine Verletzung des Rückens davongetragen.	Strecke Weyberg-Nachen L.	Heilung ist noch nicht vollständig erfolgt.
133.	11. "	Franzen Johann,	hatte sich behufs Eindlens der Maschine „Ferkheim“ unter dieselbe begeben und ist dabei in die im Geleise liegende Feuergrube gefallen. wobei er sich den rechten Fuß verstaucht hat.	Bahnhof M.-Glabbach.	Nach 3 Wochen wieder hergestellt.
134.	12. "	Hammer Ehefrau,	verließ zu früh den Wagen IV. Classe eines auf der Station haltenden Zuges und wurde von der Maschine eines fahrenden Zuges erfaßt und getödtet.	Bahnhof Deventrop.	
135.	16. "	Finke Conrad, Tagelöhner.	legte sich absichtlich bei Einfahrt eines Zuges auf die Schienen, wurde überfahren und getödtet.	Bahnhof Guxhagen.	
136.	16. "	Mäsch, Weichensteller,	wurde nach dem Passiren eines Personenzuges im Geleise als Leiche gefunden.	Bahnhof Gerstungen.	
137.	18. "	Wiethaupt Carl, Bremsen,	erlitt bei dem Zusammenstoß einer Locomotive mit einem Güterzuge eine Quetschung der rechten Brustseite und des rechten Beines.	Strecke Milspe-Schwelm	Genesen.

Zau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
138.	14. August.	Raabe Johann, Hülfsrangirer,	verletzte sich auf der Rangirstation zwischen den Wagen an der rechten Hand.	Station Duisburg.	Genesen.
139.	19. "	Störmer, Schaffner,	glitt beim Aussteigen aus dem Verkehrswagen aus und brach ein Bein.	Bahnhof Warburg.	Noch nicht hergestellt.
140.	21. "	Korte II Carl, Heizer,	wurde von der Maschine eines Personenzuges ergriffen und insbesondere am linken Arme derartig verletzt, daß derselbe aus der Schulter exarticulirt werden mußte.	Bahnhof Schwerte.	Die Heilung ist erfolgt.
141.	21. "	Holzappel Wilh., Rottenarbeiter,	wurde bei dem Versuch, auf einen Güterzug zu springen, am rechten Unterschenkel durch Ueberfahren verletzt.	Bahnhof Ruhrort am Rhein.	Heilung ist erfolgt.
142.	25. "	Rohn Friedrich, Weichenstellerabblöser,	wurde von einer Maschine erfaßt, am rechten Arme überfahren und am Kopfe verletzt.	Bahnhof Ohligs-Walb.	Die Heilung ist erfolgt.
143.	25. "	Rünze, Heizer I. Classe,	erlitt in Folge Zusammenstoßes einer Maschine mit einem Personenzuge Brandwunden an der rechten Hand.	Bahnhof Barmen.	Ist am 29. August 1873 genesen.
144.	26. "	Beyer Gerhard, Schaffner,	wurde bei Abfahrt eines Personenzuges von einer Maschine, welche den Personenzug streifte, derart verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Station Barmen-Rittershaus.	
145.	27. "	Becker Cornelius, Locomotivpußer,	geriet zwischen den im 1. Geleise befindlichen Prellbock und die Buffer eines Wagens, daß der Tod sofort erfolgte.	Station Oberhausen.	
146.	30. "	Ruß Joseph Fuhrknecht,	wurde bei Einfahrt eines Personenzuges, indem er den Uebergang der Kettwiger Chaussee mit Fuhrwerk zu passieren versuchte, vom Zuge erfaßt und nicht unerheblich verletzt.	Bahnhof Essen.	Die Genesung ist nach 4 Wochen erfolgt.
147.	31. "	Kademacher, Zugführer, Küver, Hülfsbremsf.,	erlitten beim Springen aus dem Packwagen durch Zusammenstoß eines Güterzuges mit leeren Wagen unbedeutende Contusionen.	Station Grafenberg.	Genesung ist erfolgt.
148.	4. September	Brandt Franz, Bremsf.,	fiel beim Auffahren eines Personenzuges auf eine Maschine von der Bremse herab und wurde erheblich verletzt.	Bahnhof Essen.	Starb nach 3 Tagen in Folge der erlittenen Verletzung.
149.	8. "	Hesse Gustav, Steinhauer,	versuchte auf einen im Fahren begriffenen Personen- zug zu springen, fiel, stürzte dabei den Böschung- damm herab und wurde schwer verletzt.	Bahnhof Witten.	Heilung ist noch nicht erfolgt.
150.	9. "	Fallenberg Ant., Schleifer,	wurde bei dem Versuche, auf das Trittbrett eines fahrenden Personenzuges zu springen, am linken Beine überfahren.	Bahnhof Ohligs-Walb.	Die Heilung ist erfolgt.
151.	9. "	Selter Moritz, Lehrer,	wurde beim unbefugten Passiren eines Privat-Ueber- ganges und Kreuzen zweier Züge überfahren und sofort getödtet.	Bahnhof Milspe.	
152.	11. "	Franz Carl, Bremsf.,	erlitt beim Rangiren zwischen den Buffern eine der- artige Verletzung der Wirbelsäule, daß nach kurzer Zeit der Tod erfolgte.	Station Mülheim am Rhein.	
153.	15. "	Schroeder, Weichenstellerabblöser,	wurde beim Ueberschreiten der Geleise von einer Ma- schine erfaßt und am linken Vorderarm verletzt.	Station Marten.	Die Genesung ist erfolgt.
154.	17. "	Bockelmann Wilh., Bahnwärter,	wurde von einer Maschine erfaßt und sofort getödtet.	Station Bönen.	
155.	21. "	Schmitz Arnold Hülfsrangirer,	erlitt beim Rangiren eine Contusion des linken Knie- gelenks, indem er von der Bremse eines Transport- wagens sprang und zur Erde fiel.	Bahnhof Homberg.	Nach 14 Tagen wieder hergestellt.

Lau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
156.	21. Septbr.	Kornemann, prov. Bahnwärter- Ablöser,	wurde in der Nähe der Bude Nr. 91 durch eine Ma- schine überfahren und getödtet. Derselbe hatte kurz vor der Maschine das Geleise zu überschreiten versucht.	Strecke Schwelm- Barmen-Rittershaus.	
157.	24. "	Grüher, Hilfsbremser,	gerieth beim Anhängen von Wagen mit dem Kopfe derart zwischen die Buffer, daß der Tod sofort erfolgte.	Bahnhof Finnentrop.	
158.	25. "	Simon, Ehefrau des Puddelmeyers Heinr. Simon,	wurde an der Ueberfahrt bei Ruhrort durch eine Rangiermaschine überfahren.	Bahnhof Ruhrort- Rhein.	Ist am nächstfolgenden Tage gestorben.
159.	3. October	Scheelen Peter, Hilfsheizer,	wurde, indem er die Maschine ölen wollte, von einer im Nebengeleise sich bewegenden Maschine erfaßt und erlitt dabei eine Quetschung im Rücken.	Bahnhof Neuß.	Nach 5 Tagen wieder hergestellt.
160.	5. "	Hönig Hermann, Bremsler,	wurde bei der Entgleisung eines Wagens von einem Personenzuge von der Bremse geschleudert und erlitt dabei eine Verrenkung des rechten Armes.	Strecke Ameln- Jülich.	Ist noch nicht völlig hergestellt.
161.	6. "	Dupont Mathias, Barlin Wilh., Kottenarbeiter,	wurden von einer zurückkehrenden Druckmaschine über- fahren.	Strecke Mülheim a. d. Ruhr-Essen.	Der Tod erfolgte augen- blicklich.
162.	7. "	Ebbrecht, Bahnhofsarbeiter,	wurde beim Zusammenhängen von Wagen von dem Buffer erfaßt, gequetscht und sofort getödtet.	Bahnhof Carlshafen.	
163.	8. "	Steingäß Friedrich, Schaffner,	fiel während der Fahrt vom Trittbrette und erhielt dabei mehrere Verletzungen.	Strecke Gevelsberg- Haspe.	Noch nicht hergestellt.
164.	9. "	Lindecke Friedrich, Bremsler,	ist während des Coupirens der Billets vom Tritt- brett eines Personenwagens gefallen und hat dabei einen Bruch des rechten Armes erlitten.	Strecke Brenell- Boisheim.	Noch nicht völlig her- gestellt.
165.	12. "	Jdenstein, Zugführer,	erlitt beim Auffahren eines Zuges auf einen im Bahnhofsgeleise stehenden Packwagen, in welchem er sich befand, eine Rippenquetschung mit Rippenbruch.	Bahnhof Warburg.	Nach 2 Monaten genesen.
166.	13. "	Tröder August, Bahnarbeiter,	wurde von einem Personenzug überfahren. Es hat nicht aufgeklärt werden können, ob Tröder den Tod absichtlich gesucht, oder ob er durch seine eigene Unvorsichtigkeit den Unfall verschuldet hat.	Strecke Dortmunder- feld-Barop.	
167.	13. "	Behrenbrinker Wilh., Rangirarbeiter,	wurde beim Rangiren am rechten Oberschenkel über- fahren.	Bahnhof Dortmun- derfeld.	Wiederherstellung ist noch nicht erfolgt.
168.	15. "	Knappertsbusch Friedrich, Rangirer,	wurde während des Rangirens überfahren und sofort getödtet.	Station Kupferdreh.	
169.	15. "	Gorholt Dieblich, Kottenarbeiter,	hatte beim Rangiren einen Wagen vorwärts zu schieben, er legte dabei den rechten Arm auf einen Buffer, beim Anstoßen des hinteren Wagens an den vorderen, wurde Gorholt am Ellenbogen erfaßt und verletzt.	Bahnhof Holzwickede.	Gorholt befindet sich noch im Krankenhause.
170.	16. "	Bonnekoh, Bahnwärter,	wurde unweit seiner Wärterbude von der Maschine eines Güterzuges in Folge eigener Unvorsichtigkeit überfahren.	Strecke Werl-Soest.	Der Tod erfolgte sofort.
171.	16. "	Fischer Friedrich, Weichensteller,	gerieth durch eigene Unvorsichtigkeit unter eine Ran- giermaschine und erhielt dabei eine ziemlich erhebliche Kopfverletzung.	Station Bohwinkel.	Nach zwei Monaten genesen.
172.	17. "	Buschmann Ca- tharina, Wittwe, Weber Johann, Tagelöhner, Meisloch Ed., Sandwerker,	beim Zusammenstoß zweier Züge erlitten erstere beiden unerhebliche Contusionen, der letztere zog sich einen Rippenbruch zu.	Station Düsseldorf.	Die Genesung ist erfolgt.

Lau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
173.	17. October.	Beckers Johann, Brauer Karl, Rottenarbeiter,	ersterer wurde durch eine Maschine bei Nebelwetter und trotz mehrfacher Signale überfahren, letzterer leicht verletzt.	Langendreer-Bochum.	Beckers starb unmittelbar nachher; die Heilung des Brauer ist erfolgt.
174.	18. "	Schöttler Friedr., Gastwirth,	erlitt bei Einfahrt eines Personenzuges, welcher, da das Geleis nicht frei gemacht war, auf einige Wagen stieß, eine leichte Hautverletzung am Kopfe.	Bahnhof Dortmund.	Heilung ist erfolgt.
175.	18. "	Schubbert Gustav, Wagenrevisor,	gerieth durch eigene Unvorsichtigkeit zwischen die Buffer zweier Wagen und erlitt eine Quetschung der linken Brust.	Station Hagen.	Die Genesung ist erfolgt.
176.	18. "	Sammer Schmidt, Bahnwärter-Ablöser,	wurde in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einem Bahnmeister-Wagen überfahren und schwer verletzt.	Strecke Bredelar- Messinghausen.	Starb kurze Zeit nach der Verletzung.
177.	18. "	Rakusche, Bachmeister, Bondey, Arbeiter, Ernst, Arbeiter,	wurden bei der Entgleisung eines Zuges verletzt.	Bahnhof Warburg.	Rakusche und Bondey sind genesen; Ernst noch nicht genesen.
178.	20. "	Riesen Nicolaus, Hülfsrangirer,	wollte mehrere von der Maschine abgestoßene Wagen an andere anhängen, wobei er fiel und ihm der rechte Arm überfahren wurde.	Bahnhof Steele.	Genesung ist erfolgt.
179.	20. "	Böhmer Wilh., Kolbe Jacob, Becken-Arbeiter,	wurden Abends gegen 9 Uhr im Geleise augenschein- lich durch eine Maschine überfahren vorgefunden. Dieselben hatten das Bahnplanum unbefugter Weise betreten.	Bahnhof Barop.	Beide starben kurze Zeit nach dem Unfälle.
180.	20. "	Brandt, Rottenarbeiter,	benutzte zum Nachhausegehen unbefugter Weise den Bahnkörper, wurde von einem Zuge erfasst, über- fahren und getödtet.	Strecke Scherfede- Warburg.	
181.	25. "	Müller Friedrich, Hülfsbremser,	fiel durch eigene Unvorsichtigkeit von der Bremse und erlitt eine Quetschung am linken Beine und eine Verletzung an der linken Hand.	Station Grafenberg.	Die Genesung ist erfolgt.
182.	25. "	Wendenroth Heinrich, Dachdecker- meister,	benutzte unbefugter Weise einen Güterzug zur Mit- fahrt und erlitt durch grobes eigenes Verschulden, indem er von dem noch im Fahren begriffenen Zuge sprang, einen Beinbruch.	Station Herdecke.	Ob Genesung erfolgt, ist nicht constatirt.
183.	26. "	Knappjohann Julius, Locomotiv- führer, Wetter Georg, Schuhmacher,	erlitten bei der Entgleisung einer Personenzug- Maschine eine leichte Contusion.	Strecke Neviges- Langenberg.	Genesung des Knapp- johann ist erfolgt.
184.	26. "	Verbomann Mathias, Arbeiter der Gesellschaft Rhönix in Eschweiler,	wurde Morgens 4 1/2 Uhr todt im Geleise liegend gefunden, am rechten Bein überfahren. Derselbe hat Abends ein in der Nähe des Bahnkörpers liegendes Wirthshaus besucht, auf dem Wege nach Hause die Bahn passiert und ist von einem Personenzug über- fahren worden.	Strecke Eschweiler- Eschweiler-Aue.	
185.	29. "	Greve Julius, Wiegemeister,	gerieth zwischen die Buffer und erlitt erhebliche Quetschungen.	Bahnhof Bochum.	Wiederherstellung ist noch nicht erfolgt.
186.	30. "	Reimann, Bremser,	wurde beim Auffahren eines Personenzuges auf einen im Bahnhofsgelände haltenden Güterzug schwer verletzt.	Bahnhof Meschede.	Starb nach 3 Tagen.
187.	31. "	Röhm Justus, Handelsmann,	wurde beim unerlaubten Betreten des Bahnhofsgeländes von einer Maschine erfasst und im Kreuz verletzt.	Bahnhof Gerstungen.	Nach 2 Monaten genesen.
188.	31. "	Lubitz Wilh., Heizer, Zimmermann Peter, Bachmeister,	begleiteten einen Ausladezug, welcher in Folge un- richtiger Weichenstellung bei Abfahrt nach Steele in das 4. Kopfgeleise gegen den Brellbock fuhr; hierbei wurde Lubitz an der Brust gequetscht, Zimmermann erlitt eine Handquetschung.	Bahnhof Bochum.	Die Verletzten sind wieder hergestellt.

Lau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
189.	31. October.	Rabbe, Hilfsbremser,	wurde nach Abfahrt des Personenzuges Abends 9 1/2 Uhr als vollständig zerfahrene Leiche im Geleise vor- gefunden. Ueber den Hergang des Unfalles ist nichts zu ermitteln gewesen.	Bahnhof Steele.	
190.	1. Novbr.	Plebs Andreas, Bremsler,	hatte sich bei der Ausfahrt eines Güterzuges aus Bahnhof Aachen-L. auf einen Wagen gestellt, ist dabei heruntergestürzt und am linken Bein überfahren worden.	Bahnhof Aachen-L.	Heilung schreitet fort.
191.	4. "	Lünne Heinrich, Bremsler,	fiel beim Aufsteigen auf einen Bremsitz des im Ab- fahren begriffenen Güterzuges und wurde ihm dabei ein Bein überfahren.	Station Schwerte.	Genesen.
192.	7. "	Artmann Philipp, Bremsler,	strauchelte in der Dunkelheit, fiel unter die Räder eines rangirenden Güterzuges und wurde sofort getödtet.	Station Langenberg.	
193.	11. "	Jsenberg Friedr., Tagelöhner,	wurde in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einer Rangirmaschine überfahren und sofort getödtet.	Station Ritters- hausen.	
194.	11. "	Homburg Wilh., Chausséearbeiter,	wurde durch eigene Schuld beim unbefugten Ueber- schreiten der Geleise von einem Güterzuge überfahren und starb kurze Zeit darauf.	Station Werden.	
195.	11. "	Blum, Bremsler,	wollte, als der Zug schon in Bewegung war, noch auf seine Bremse steigen, fiel und wurde schwer verletzt.	Bahnhof Hümme.	Starb nach einigen Stunden.
196.	11. "	Deboer Caspar, Rangirer,	kam beim Anhängen von Wagen zum Falle und wurde am linken Bein überfahren, in Folge dessen der Tod bald nachher erfolgte.	Bahnhof Aachen-L.	
197.	18. "	Schwarz Hermann, Bahnhofsarbeiter,	wurde während des Rangirens von den Buffern er- faßt, fiel und erhielt eine starke Quetschung in der Hüftgegend und am rechten Unterschenkel.	Station Hagen.	Die Genesung ist erfolgt.
198.	18. "	Fischer Christoph, Hilfsrangirer,	wurde beim Rangiren von einer zurückgehenden Ma- schine überfahren.	Bahnhof Duisburg.	Starb bald nach dem Unfalle.
199.	19. "	Orth Leopold, Bremsler,	versuchte, während die Wagen bereits in Bewegung waren, den Bremsitz zu besteigen, fiel jedoch derart in das Geleise, daß er an beiden Füßen überfahren wurde.	Bahnhof Kreuzthal.	In der darauf folgenden Nacht gestorben.
200.	23. "	Grewé, Bahnwärter,	wollte beim Herannahen eines Zuges noch eiligst eine seiner Bude gegenüber liegende Barriere schließen, wurde überfahren und getödtet.	Strecke Schwerte- Langschede.	
201.	24. "	Burbach Hermann, Bremsler,	erlitt beim Zusammenstoßen von Wagen eine Quet- schung der rechten Hand.	Station Elberfeld- Steinbeck.	Genesen.
202.	25. "	Bunderich Wilh., Weichensteller,	gab einem vorbeifahrenden Güterzuge das Haltesignal, wobei er in das 2. Geleise getreten war und von einem in dieses Geleise gedrückten Kohlenzuge am rechten Oberschenkel überfahren wurde.	Bahnhof Dortmund- berfeld.	Noch nicht wieder her- gestellt.
203.	28. "	Cläßen Peter Josef,	wurde beim Zusammenstoß zweier Züge von der Bremse geschleudert und erlitt dabei einige Quet- schungen.	Bahnhof Herzogen- rath.	Nach 4 Wochen wieder hergestellt.
204.	29. "	Hollmann Carl, Locomotivführer,	erlitt bei einer Entgleisung eine leichte Contusion der Brust.	Station Elberfeld- Steinbeck.	Genesen.
205.	1. December	Pettig Wilhelm, Weichensteller,	erlitt bei starkem Nebel durch eigene Unvorsichtigkeit von einem Buffer der Rangirmaschine eine Brust- verletzung.	Station Barmen- Rittershausen.	Genesen.
206.	1. "	Meißborn Jacob, Depeschenbote,	kam dem Geleise zu nahe und wurde von einer Rangirmaschine ergriffen, überfahren u. sofort getödtet.	Bahnhof Siegen.	

Zau- senbe Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
207.	2. December	Besch Johann, Handarbeiter,	wurde bei Reparatur eines Buffers von auslaufen- den Wagen an der Brust gequetscht.	Station Düsseldorf.	Wiederherstellung wird bald erfolgen.
208.	3. "	Biegenfuß Carl, Hülsabremsler,	fiel von der Bremse eines Güterzuges und erlitt einen Bruch der linken Kniegelenke.	Station Schwerte.	Die Wiederherstellung ist noch nicht erfolgt.
209.	3. "	Carnein Joseph, Schaffner,	erlitt während der Fahrt bei Gelegenheit des Cou- pirens eine unerhebliche Unterschenkel-Verletzung.	Strecke Milspe- Schwelm.	Wieder hergestellt.
210.	5. "	Dörge Hermann, Hülsrangirer,	erlitt beim Rangiren erhebliche Verletzungen an Arm und Schulter dadurch, daß er zwischen die Buffer geriet.	Bahnhof Dortmund.	Ist am folgenden Tage gestorben.
211.	5. "	Eifert, Fuhrunternehmer,	wurde beim Ueberschreiten eines Geleises von dem Buffer der Maschine erfasst und derart überfahren, daß er kurz darauf starb.	Bahnhof Bochum.	
212.	6. "	Hed Joh. Mathias, Anstreichergeselle,	wurde, als er den Uebergang bei der Westerviehgaße trotz Verbots passirte, von einer zurückgehenden Ma- schine erfasst, niedergeworfen und an der rechten Hand überfahren.	Bahnhof Dortmund.	Ist wieder hergestellt.
213.	6. "	Dirschur Martin, Hülsrangirer,	sprang beim Rangiren zwischen die Wagen in das Geleise, während die Rangiermaschine zurücksetzte, sein rechter Arm gerieth zwischen die Buffer und wurde zerquetscht.	Bahnhof Steele.	Genesung ist noch nicht erfolgt.
214.	9. "	Spinner, Locomotivführer, Adams, Zugführer, Northoff, Bremser,	wurden bei Entgleisung eines Zuges unerheblich verletzt.	Bahnhof Frönden- berg.	Sind bald nachher genesen.
215.	9. "	Almann Adam, Hülsabremsler,	wurde, als er während des Haltens eines Güter- zuges an demselben entlang ging, um die Schluß- laterne abzunehmen, von einer vorbeifahrenden Ma- schine erfasst, zu Boden geworfen, wobei ihm die rechte Hand überfahren und das linke Bein ge- brochen wurde.	Bahnhof Styrum.	Genesung steht zu erwarten.
216.	10. "	Hoffmann, Verbandspadmeiister, Scheffer II., Heizer, Schrewe, Locomotivführer, Schulze-Hüttin, Zugführer, Westerhaus, Schaffner,	erlitten bei dem Zusammenstoß zweier Züge leichte Beschädigungen.	Bahnhof Arnberg.	Sind bald nachher genesen.
217.	11. "	Terstegen Theodor, Heizer,	wurde beim Zusammenstoß zweier Züge auf die in dem Tender befindlichen Kohlen geschleudert und erlitt dabei einige leichte Quetschungen.	Bahnhof Biersen.	Wiederherstellung erfolgte nach 4 Tagen.
218.	11. "	Dobbe Hermann, Arbeiter,	wurde auf einem Uebergange durch einen Güterzug überfahren; ein Bein mußte amputirt werden.	Strecke Bochum- Steele.	Heilung ist noch nicht erfolgt.
219.	12. "	Schmüder Albert, Rottenarbeiter,	wurde Abends 5½ Uhr in der Nähe der Anschluß- weiche der Beche Iduna in Folge eigener Unvor- sichtigkeit durch die Maschine des Bechezuges über- fahren.	Strecke Bochum- Steele.	Starb am 17. Decem- ber 1873.
220.	12. "	Meyer, Locomotivführer,	erhielt bei dem Zusammenstoß zweier Züge eine Rückenmarkverletzung.	Vor Bahnhof Alt- morschen.	Noch nicht genesen.
221.	13. "	Dohm Peter, Rangirer-Arbeiter,	verletzte aus eigener Unvorsichtigkeit beim Rangiren drei Finger.	Station Elberfeld- Steinbeck.	Genesung ist zu erwarten.

Bau- fende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
222.	14. December	Lohausen, Locomotivführer,	ging nach Beendigung seines Dienstes über die Bahn- hofsgeleise, wurde von einem abgestoßenen Wagen umgeworfen und an beiden Beinen erheblich verletzt.	Bahnhof Cassel.	Noch nicht genesen.
223.	15. "	Nellen Carl, Stations- Zugführer,	wurde beim Ueberschreiten der Geleise von einer Maschine erfasst und am linken Arm überfahren.	Bahnhof Homberg.	Heilung schreitet fort.
224.	20. "	Krämer Jacob, Bremsen,	kam beim Zurücksetzen eines Güterzuges zwischen die Buffer und wurde derart verletzt, daß er auf dem Transporte zum Krankenhause starb.	Station Langenberg.	
225.	21. "	Grüter Johann, Fabrikarbeiter, Müller Heinrich, Handelsmann,	erlitten beim Entgleisen eines Personenzuges erheb- liche Verletzungen.	Strecke Unna-Werl.	Die Genesung ist erfolgt.
226.	22. "	Schulz, Rottenarbeiter,	wurde beim Einfahren eines Personenzuges durch eigene Unvorsichtigkeit überfahren.	Bahnhof Ruhrort.	Tod erfolgte augen- blicklich.
227.	22. "	Sickert Robert, Rangirmeister,	begleitete einen Zechenzug als Zugführer, ist wahr- scheinlich während der Fahrt von einer Bremse auf einen Kohlenwagen getreten und von demselben, als er einen Sack Kohlen herunterwerfen wollte, her- untergefallen.	Bahnhof Oberhausen.	Tod erfolgte kurz nach dem Unfalle.
228.	23. "	Rohrbach Adolph, Heizer, Ball Carl, Locomotivführer, Reinecke Heinrich, Arbeiter, Wittmar, Bachmeister,	beim Zusammenstoß von Wagen wurden erstere drei derartig verletzt, daß sie nach kurzer Zeit verstorben sind; letzterer erlitt nur eine unerhebliche Verletzung an der Hand.	Station Hagen.	Die Wiederherstellung des Wittmar ist erfolgt.
229.	22. "	Gundenhöfer Gottlieb, Fabrik- arbeiter,	wurde durch eigenes Verschulden auf der Bahnstrecke von einem Zuge überfahren und sofort getödtet.	Strecke Haspe-Hagen.	
230.	23. "	Rosenthal, Schaffner,	fiel beim Coupiren der Billets von der Laufbohle und erlitt 2 Rippenbrüche und eine Contusion des Rückens.	Strecke Cassel- Mönchehof.	Noch nicht genesen.
231.	23. "	Ellermann, Rottenarbeiter,	benutzte zum Nachhausegehen unbefugter Weise das Bahnplanum, wurde von einem ankommenden Zuge erfasst und ihm die Zehen des rechten Fußes abge- fahren.	Strecke Liebenau- Hümme.	Noch nicht genesen.
232.	24. "	Becker Georg, Wagennotirer,	sprang während der Fahrt einer Rangirmaschine von derselben und wurde derart überfahren, daß der linke Fuß oberhalb des Knöchels abgefahren, auch der rechte Oberschenkel stark verletzt wurde.	Bahnhof Dahlhausen.	Ist seinen Wunden erlegen.
233.	24. "	Rohlbach Gustav, Hilfsbremser,	erhielt beim Verkuppeln der Wagen eine Quetschung eines Fingers der rechten Hand.	Station Barmen.	Die Genesung ist erfolgt.
234.	26. "	Schmitz, Postleuve, Wahl, Postschaffner,	erlitten einige leichte Quetschungen dadurch, daß eine dem Personenzuge folgende Druckmaschine auf den- selben derart auffuhr, daß ein Wagen entgleiste.	Strecke Essen-Steele.	Die Heilung ist erfolgt.
235.	28. "	Nöthen Carl, Hilfsrangirer,	versuchte beim Rangiren zwischen Maschine und Wa- gen hervorzutreten, als dieselben noch in Bewegung waren, kam hierbei zum Falle und wurde an beiden Beinen überfahren, in Folge dessen der Tod als- bald eintrat.	Bahnhof Erefeld.	
236.	30. "	Lücke, Bremsen,	fiel unverschuldet von der Bremse eines Güterzuges und erlitt unerhebliche Beschädigungen.	Strecke Hohensyburg- Hagen.	Die Genesung ist erfolgt.