Anlage 3.

Zusammenstellung

der am Schlusse des Jahres 1867 vorhandenen Locomotiven nebst Angabe der Haupt-Constructionstheile und Kosten der Beschaffung derselben.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst.	Cylinder. Durchmesser. (engl. Zoll.)	Kolbenhub. (engl. Zoll.)	Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. (prß. Fuß.)	Länge. (prß. Fuß.)	Anzahl der Heizrohre.	Heizfläche im Feuerkasten. (preuß. Quadratfuß.)	in den Röhren. (preuß. Quadratfuß.)	in Summa. (preuß. Quadratfuß.)
1	3	170	Wupper . . .	Société John Cockerill à Seraing.	1847	16	24	schräg und außen liegend.	3′ 5″	11′ 8″	132	55,85	772,55	828,40
2	4	171	Ruhr		1847	16	24		3′ 5″	11′ 8″	132	55,85	772,55	828,40
3	5	173	Ennepe . . .		1847	16	22		3′ 4″	11′ 8″	125	57,19	753,31	810,50
4	6	174	Volme . . .		1847	16	22		3′ 4″	11′ 8″	125	57,19	753,31	810,50
5	7	175	Elberfeld . .		1847	16	22		3′ 4″	11′ 8″	125	57,19	753,31	810,50
6	8	172	Dortmund . .		1847	16	24		3′ 5″	11′ 8″	132	55,85	772,55	828,40
7	118	190	Velbert . . .		1847	16	24		3′ 5″	12′ —	132	58,00	856,00	914,00
8	119	191	Neviges . . .		1847	16	24		3′ 5″	12′ —	132	58,00	856,00	914,00
9	120	192	Werden . . .	Jacobi, Haniel & Huyssen in Sterkrade.	1847	16	24	horizontal und außen liegend.	3′ 5″	12′ —	132	58,00	856,00	914,00
10	52	—	Mars		1842	13	18		3,14′	9,00′	123	54,90	415,10	467,00
11	45	69	Concordia . .		1847	15	24		3′ 4″	12′ 4¼″	139	60,17	698,80	759,27
12	46	106	Wohwinkel . .	C. Keßler in Karlsruhe.	1848	15	24		3,13′	12,75′	143	61,50	668,10	729,60
13	48	143	Gerresheim . .		1852	16	24		3,17′	13,00′	160	57,40	938,60	996,00
14	49	174	Düssel . . .		1852	16	24		3,17′	13,00′	160	57,40	938,60	996,00
15	10	2	Egen	A. Wever & Comp. in Barmen.	1849	16	24		3′ 4″	11′ 8″	139	58,27	761,56	820,33
16	15	4	Wetter . . .		1850	16	24		3′ 4⅝″	13′ 1⅜″	151	57,66	878,34	936,00
17	16	3	Iserlohn . .		1850	16	24		3′ 4⅝″	13′ 1⅜″	151	57,66	878,34	936,00
18	17	41	Soest	Fr. Wöhlert in Berlin.	1853	17	24		3′ 9″	13′ 4″	182	59,44	1002,32	1061,76
19	18	40	Paderborn . .		1853	17	24		3′ 9″	13′ 4″	182	59,44	1002,32	1061,76
20	50	24	Crefeld . . .	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1857	16	24		3,92′	12,25′	161	65,00	960,00	1025,00
21	51	25	Aachen . . .		1857	16	24		3,92′	12,25′	161	65,00	960,00	1025,00
22	124	701	Baar		1865	16	24		3′ 9³/₁₆″	13′ 3″	182	70,41	967,85	1038,26
23	125	702	Deilbach . .		1865	16	24		3′ 9³/₁₆″	13′ 3″	182	70,41	967,85	1038,26
24	126	683	Antwerpen . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
25	127	684	Hengstet . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
26	128	685	Hilden . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
27	129	687	Kettwig . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
28	130	686	Kronenberg . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
29	131	688	Langenberg . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
30	132	689	Leichlingen . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
31	133	690	Marburg . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
32	134	691	Neheim . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
33	135	692	Oege		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
34	136	693	Opladen . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
35	137	694	Ratingen . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
36	138	695	Roermond . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
37	139	696	Ronsdorf . . .	Eßlinger Maschinen-Fabrik in Eßlingen.	1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
38	140	697	Steinbeck . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
39	141	698	Ueberruhr . . .		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
40	142	699	Venlo		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
41	143	700	Wald		1865	17	24		3′ 10¾″	13′ 3″	196	69,78	1043,51	1113,29
42	193	781	Deutz		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
43	194	782	Düren		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
44	195	783	Eisenach . . .		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
45	196	784	Ems		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
46	197	785	Eschweiler . . .		1867	17,5	22,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
47	198	786	Eupen		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
48	199	787	Genf		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
49	200	788	Gera		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
50	201	789	Glogau . . .		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
51	202	790	Görlitz . . .		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
52	203	791	Göttingen . . .		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
53	204	792	Haag		1867	17,5	24,7		4′ —	13′ 3″	199	72,85	1067,10	1139,95
54	161	74	Arolsen . . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
55	162	75	Bönen		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
56	163	76	Breyell . . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
57	164	77	Carlsruhe . . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
58	165	78	Dahlhausen . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
59	166	79	Dülken	Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
60	167	80	Glückauf . . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
61	168	81	Hüsten		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
62	169	82	Kaldenkirchen . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
63	170	83	Merscheid . . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
64	171	84	Meschede . . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
65	172	85	Mettmann . . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43
66	173	86	Olsberg . . .		1866	17,5	24,7		4′ 1″	13′ 3″	199	73,33	1067,10	1140,43

Ueberdruck des Dampfes pro □Zoll. (Zoll-Pfd.)	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen. (Stück.)	Anzahl der Treibräder. (Stück.)	Durchmesser der Treibräder. (engl. Fuß.)	Durchmesser der Laufräder. (engl. Fuß.)	Währendes Gewicht und Gewichtsvertheilung der Treibräder auf die Schienen bei gefüllter Maschine. (Zoll-Ctr.)	Aeußerer Radstand. (preuß. Fuß.)	Eigengewicht ohne Wasser- und Coaks-Füllung. (Zoll-Ctr.)	Eigengewicht mit Wasser- und Coaks-Füllung. (Zoll-Ctr.)	Tender. Räder. Anzahl. (Stck.)	Räder. Durchmesser. (engl. F.)	Aeußerer Radstand. (prß. Fuß.)	Eigengewicht incl. durchschnittliche Füllung mit Wasser u. Coaks. (Zoll-Ctr.)	Beschaffungskosten der Locomotiven. (Thlr.)	der Tender. (Thlr.)	Summa. (Thlr.)	Laufende Nummer.
70	mit	6	4	4′2″	2′7″	563	10′	592	668	—	—	—	—	—	—	11,920	1
70	„	6	4	4′2″	2′7″	525	10′	540	640	—	—	—	—	—	—	11,920	2
70	„	6	4	4′9″	3′3″	400	10′ 4″	457	515	6	3′	8′ 3″	275	10,933	2,200	13,133	3
70	„	6	4	4′9″	2′7″	400	10′	457	515	6	3′	8′ 3″	275	10,933	2,200	13,133	4
70	„	6	4	4′9″	3′3″	400	10′ 4″	457	515	6	3′	8′ 3″	275	10,933	2,200	13,133	5
70	„	6	4	4′2″	2′7″	540	10′	540	640	—	—	—	—	—	—	11,920	6
70	„	8	4	4′2″	2′7″	300	11′ 8″	415	460	6	2′7″ u. 3′	7′ 11″	250	14,400	2,200	16,600	7
70	„	6	4	4′2″	2′7″	300	10′	415	460	6	2′7″ u. 3′	7′ 11″	250	14,400	2,200	16,600	8
70	„	6	4	4′2″	2′7″	600	11′ 8″	620	694	—	—	—	—	—	—	14,400	9
74²/₂	„	6	4	4′6″	3′	330	10′ 8″	408	500	—	—	—	—	—	—	10,049	10
100	„	6	4	4′4½″	3′2½″	525	10′ 15″	570	650	—	—	—	—	—	—	13,590	11
70	„	6	4	4′6″	3′	320	10,05′	370	430	6	3′	8,65′	280	13,390	2,800	16,190	12
70	„	6	4	4′6″	3′	490	9,91′	510	615	—	—	—	—	—	—	12,590	13
70	„	6	4	4′6″	3′	345	9,96′	396	460	6	3′	8,60′	280	12,590	2,670	15,260	14
100	„	6	4	4′2″	3′3″	400	10′ 3¼″	457	515	6	3′	8′ 3″	275	12,000	2,200	14,200	15
84¹/₅	„	6	4	4′2″	3′3″	445	10′ 2½″	530	563	6	3′	8′ 3″	275	—	—	14,500	16
84¹/₅	„	6	4	4′2″	3′3″	445	10′ 2½″	530	563	6	3′	8′ 3″	275	—	—	14,500	17
93½	„	6	4	4′2″	3′4″	430	10′ 11″	480	550	6	3′ 4″	11′	350	13,500	2,900	16,400	18
93½	„	6	4	4′2″	3′4″	430	10′ 11″	480	550	6	3′ 4″	11′	350	13,500	2,900	16,400	19
80½	„	6	4	4′6″	3′	396	10′	510	563	6	3′	8′ 10″	280	—	—	16,600	20
80½	„	6	4	4′6″	3′	396	10′	510	563	6	3′	8′ 10″	280	—	—	16,600	21
112	„	6	4	5′	3′4″	400	10′ 8″	510	580	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	22
112	„	6	4	5′	3′4″	400	10′ 8″	510	580	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	23
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,843	24
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,843	25
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,843	26
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	27
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,845	28
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	29
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	30
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	31
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	32
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	33
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	34
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	35
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	36
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,843	37
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	38
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	39
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	40
112	„	6	4	4′2″	3′1″	528	10′ 8″	585	675	6	3′ 4″	11′	350	—	—	14,844	41
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	42
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	43
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	44
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	45
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	46
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	47
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	48
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	49
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	50
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	51
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	52
112	„	6	6	4′2″	—	735	9′ 9″	644	735	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,555	53
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	54
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	55
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	56
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	57
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	58
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	59
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	60
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	61
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	62
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	63
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	64
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	65
112	„	6	6	4′2″	—	750	9′ 9″	652	750	6	3′ 4″	11′	350	—	—	18,330	66

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst.	Cylinder. Durchmesser.	Kolbenhub.	Lage derselben.	Kessel. Durchmesser.	Länge.	Anzahl der Heizrohre.	Heizfläche im Feuerkasten.	in den Röhren.	in Summa.
						engl. Zoll.			prß. Fuß.	prß. Fuß.		preuß. Quadratfuß.		
67	174	87	Obligs	Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	1866	17,5	24,7	horizontal und außen liegend.	4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
68	175	88	Petersburg		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
69	176	89	Ramsbeck		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
70	177	90	Stuttgart		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
71	178	91	Sundwig		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
72	179	92	Weitmar		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
73	180	93	Westhofen		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
74	181	94	Amsterdam		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
75	182	95	Aschaffenburg		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
76	183	96	Andernach		1866	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
77	184	97	Augsburg		1867	17,6	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
78	185	98	Bamberg		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
79	186	99	Basel		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
80	187	100	Bingen		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
81	188	101	Börsum		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
82	189	102	Bonn		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
83	190	103	Coblenz		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
84	191	104	Creuznach		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
85	192	105	Darmstadt		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 3"	199	73,33	1067,10	1140,43
86	11	278	Schwelm		1850	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037,00
87	12	277	Hagen		1850	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037,00
88	13	279	Witten		1850	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037,00
89	14	276	Haspe		1850	16	22		3' 8"	13' 3/4"	182	62,26	976,74	1039,00
90	19	601	Münster		1855	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
91	20	602	Bochum		1855	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
92	21	603	Siegen		1855	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
93	22	604	Cassel		1855	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
94	23	507	Hoerde		1855	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
95	24	598	Unna		1855	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
96	25	599	Werl		1855	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
97	26	657	Rittershausen		1855	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
98	27	658	Aplerbeck		1855	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
99	28	659	Köln		1855	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
100	29	660	Lünen		1855	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
101	1	729	Berg		1856	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
102	2	730	Mark		1856	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
103	30	712	Rhein		1856	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
104	31	713	Düsseldorf		1856	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
105	32	714	Mülheim		1856	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
106	33	715	Duisburg		1856	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
107	36	763	Essen		1856	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
108	37	764	Limburg		1856	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
109	38	765	Altena		1856	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
110	123	766	Gewalt	A. Borsig in Berlin.	1856	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
111	34	839	Emden		1857	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
112	35	840	Leipzig		1857	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
113	39	841	Milspe		1857	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
114	40	842	Barop		1857	17	24		3' 10 5/6"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119,00
115	41	838	Arnsberg		1857	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
116	42	837	Hellweg		1857	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
117	43	843	Erkrath		1857	18	27		4' 1 3/4"	13' 11 1/2"	209	77,25	1172,75	1250,00
118	44	844	Hochdahl		1857	18	27		4' 1 3/4"	13' 11 1/2"	209	77,25	1172,75	1250,00
119	58	1035	Lenne		1858	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
120	59	1036	Hundem		1858	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
121	60	1037	Sieg		1858	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893,00
122	61	1162	Letmathe		1860	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
123	62	1163	Herdecke		1860	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
124	63	1164	Lüdenscheidt		1860	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
125	64	1165	Olpe		1860	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
126	65	1211	Berlin		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
127	66	1212	Dresden		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
128	67	1213	Magdeburg		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
129	68	1214	Erfurt		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
130	69	1215	Weimar		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
131	70	1216	Gotha		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
132	71	1217	Halle		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
133	72	1218	Frankfurt		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
134	73	1219	Gießen		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,10	1129,05

Ueberdruck des Dampfes pro □Zoll. Zoll-Pfd.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen.	der Treibräder.	Durchmesser der Treibräder.	der Laufräder.	Abkürzendes Gewicht und Gesammtdruck aller Treibräder auf die Schienen, bei leerer Maschine.	Aeußerer Radstand.	Eigengewicht. ohne Wasser und Coaks-Füllung.	mit Wasser- und Coaks-Füllung.	Tender. Räder. Anzahl.	Durchmesser.	Aeußerer Radstand.	Eigengewicht incl. durchschnittliche Füllung mit Wasser u. Coaks.	Beschaffungskosten. der Locomotiven.	der Tender.	Summa.	Laufende Nummer.
		engl. Fuß.		engl. Fuß.		Zoll-Ctr.	preuß. Fuß.	Zoll-Ctr.		Stck.	engl. F.	prß. Fuß.	Zoll-Ctr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
112	mit	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	67
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	68
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	69
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	70
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	71
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	72
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	73
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	74
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	75
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,330	76
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	77
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	78
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	79
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	80
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	81
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	82
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	83
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	84
112	"	6	6	4' 2"	—	750	9' 9"	652	750	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,355	85
7 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	400	10' 8"	448	510	6	3' 4"	9'	275	—	—	14,500	86
7 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	400	10' 8"	448	510	6	3' 4"	9'	275	—	—	14,500	87
7 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	400	10' 8"	450	510	6	3' 4"	9'	275	—	—	14,500	88
7 1/2	"	6	4	5'	3' 1"	400	10' 8"	450	510	6	3' 4"	9'	275	—	—	14,500	89
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,850	3,100	17,950	90
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,850	3,100	17,950	91
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,850	3,100	17,950	92
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,850	3,100	17,950	93
9 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	12,950	3,100	16,050	94
9 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	12,950	3,100	16,050	95
9 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	12,950	3,100	16,050	96
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,900	3,100	18,000	97
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,900	3,100	18,000	98
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,900	3,100	18,000	99
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,900	3,100	18,000	100
9 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13,300	3,250	16,550	101
9 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13,300	3,250	16,550	102
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,050	3,150	18,200	103
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,050	3,150	18,200	104
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,050	3,150	18,200	105
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,050	3,150	18,200	106
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,450	3,300	18,750	107
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,450	3,300	18,750	108
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,450	3,300	18,750	109
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	515	10' 2"	575	625	6	3' 4"	10' 1"	345	15,450	3,300	18,750	110
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,450	3,300	18,750	111
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,450	3,300	18,750	112
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,450	3,300	18,750	113
9 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,450	3,300	18,750	114
9 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13,700	3,300	17,000	115
9 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13,700	3,300	17,000	116
9 1/2	"	6	6	4' 2"	—	950	10' 8"	718	950	—	—	—	—	—	—	20,200	117
9 1/2	"	6	6	4' 2"	—	950	10' 8"	718	950	—	—	—	—	—	—	20,200	118
100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13,700	3,300	17,000	119
100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13,700	3,300	17,000	120
100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13,700	3,300	17,000	121
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,100	3,150	18,250	122
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15,100	3,150	18,250	123
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3'	8,60'	280	14,700	2,670	17,370	124
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3'	8,25'	280	14,700	2,800	17,500	125
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3'	8' 3"	275	14,150	2,200	16,350	126
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3'	8,60'	230	14,150	2,750	16,900	127
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3'	8' 3"	275	14,150	2,200	16,350	128
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3'	8' 3"	275	14,150	2,200	16,350	129
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3'	8' 3"	275	14,150	2,200	16,350	130
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	131
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	132
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	133
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	134

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst.	Cylinder. Durchmesser. (engl. Zoll.)	Kolbenhub. (engl. Zoll.)	Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. (prß. Fuß.)	Länge. (prß. Fuß.)	Anzahl der Heizrohre.	Heizfläche im Feuerkasten. (preuß. Quadratfuß.)	in den Röhren. (preuß. Quadratfuß.)	in Summa. (preuß. Quadratfuß.)
135	74	1220	Oberhausen	A. Borsig in Berlin.	1861	17	24	horizontal und außen liegend.	3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,10	1129,05
136	75	1237	Steele		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
137	76	1238	Solingen		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
138	77	1239	Lennep		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
139	78	1240	Werdohl		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
140	79	1241	Plettenberg		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,10	1129,05
141	80	1242	Grevenbrück		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
142	81	1243	Creuzthal		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
143	82	1244	Geisweid		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,10	1129,05
144	83	1245	Müsen		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,40	1129,05
145	84	1246	Nachrodt		1861	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,10	1129,05
146	85	1221	Main		1861	16	24		3' 8"	13' 3"	182	66,04	968,96	1035,00
147	86	1222	Mosel		1861	16	24		3' 8"	13' 3"	182	66,04	968,96	1035,00
148	87	1223	Lahn		1861	16	24		3' 8"	13' 3"	182	66,04	968,96	1035,00
149	88	1224	Weser		1861	16	24		3' 8"	13' 3"	182	66,04	968,96	1035,00
150	89	1225	Elbe		1861	16	24		3' 8"	13' 3"	182	66,04	968,96	1035,00
151	90	1226	Emscher		1861	16	24		3' 8"	13' 3"	182	66,04	968,96	1035,00
152	91	1227	Bigge		1861	16	24		3' 8"	13' 3"	182	66,04	968,96	1035,00
153	92	1228	Rahrbach		1861	16	24		3' 8"	13' 3"	182	66,04	968,96	1035,00
154	93	1366	Hamm		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
155	94	1367	Remscheid		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
156	95	1375	Hannover		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
157	96	1376	Bremen		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
158	97	1377	Hamburg		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
159	98	1378	Ruhrort		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
160	99	1385	Bucke		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
161	100	1386	Grüne		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1055,48	1129,13
162	101	1387	Braunschweig		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
163	102	1388	Cabel		1862	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1059,48	1129,13
164	103	1509	Schwerte		1863	14	20		3' 3 1/4"	9' 6 1/2"	128	51,96	494,48	546,44
165	104	1510	Hohensyburg		1863	14	20		3' 3 1/4"	9' 6 1/2"	128	51,96	494,48	546,44
166	105	1511	Langendreer		1863	14	20		3' 3 1/4"	9' 6 1/2"	128	51,96	494,48	546,44
167	106	1518	Holzwickede		1863	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,81	1118,49
168	107	1519	Styrum		1863	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,81	1118,49
169	108	1520	Arnheim		1863	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,81	1118,49
170	109	1521	Emmerich		1863	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,81	1118,49
171	110	1522	Cleve		1863	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,81	1118,49
172	111	1523	Wesel		1863	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,81	1118,49
173	112	1526	Oder		1863	16	22		3' 11"	10' 6"	189	67,28	801,29	868,57
174	113	1527	Werra		1863	16	22		3' 11"	10' 6"	189	67,28	801,29	868,57
175	114	1528	Fulda		1863	16	22		3' 11"	10' 6"	189	67,28	801,29	868,57
176	115	1529	Saale		1863	16	22		3' 11"	10' 6"	189	67,28	801,29	868,57
177	116	1530	Eder		1863	16	22		3' 11"	10' 6"	189	67,28	801,29	868,57
178	117	1531	Maas		1863	16	22		3' 11"	10' 6"	189	67,28	801,29	868,57
179	144	1799	Brilon		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
180	145	1800	Brüssel		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
181	146	1801	Höxter		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
182	147	1802	Hemer		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
183	148	1803	Harpen		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
184	149	1804	Lüttringhausen		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
185	150	1805	Lüttich		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
186	151	1806	Mastricht		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
187	152	1807	Menden		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
188	153	1808	Paris		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
189	154	1809	Wien		1865	17	24		3' 10 11/12"	13' 3"	197	69,68	1048,83	1118,51
190	54	1795	Diemel		1865	16	22		4'	10' 6"	189	65,57	782,72	848,29
191	55	1796	Lippe		1865	16	22		4'	10' 6"	189	65,57	782,72	848,29
192	56	1797	Havel		1865	16	22		4'	10' 6"	189	65,57	782,72	848,29
193	155	1768	Donau		1865	16	22		4'	10' 6"	189	65,57	782,72	848,29
194	156	1965	Agger		1866	16	22		4'	10' 6"	189	66,39	801,28	867,67
195	157	1966	Dhün		1866	16	22		4'	10' 6"	189	66,39	801,28	867,67
196	158	1967	Elster		1866	16	22		4'	10' 6"	189	66,27	801,40	867,67
197	159	1968	Itter		1866	16	22		4'	10' 6"	189	66,27	801,40	867,67
198	160	1969	Möhne		1866	16	22		4'	10' 6"	189	66,27	801,40	867,67
199	205	2086	Holzminden		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
200	206	2087	Harburg		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
201	207	2088	Heidelberg		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
202	208	2089	Halberstadt		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42

Laufende Nummer.	Ueberdruck des Dampfes pro □Zoll. (Zoll-Pfd.)	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen. (Stück.)	Anzahl der Treibräder. (Stück.)	Durchmesser der Treibräder. (engl. Fuß.)	Durchmesser der Laufräder. (engl. Fuß.)	Nebleibendes Gewicht und Gesammtdruck aller Treibräder auf die Schienen bei gerüstet Maschine. (Zoll-Ctr.)	Aeußerer Radstand. (preuß. Fuß.)	Eigengewicht ohne Wasser- und Coaks-Füllung. (Zoll-Ctr.)	mit Wasser- und Coaks-Füllung. (Zoll-Ctr.)	Tender. Räder. Anzahl. (Stck.)	Durchmesser. (engl. F.)	Aeußerer Radstand. (prß. Fuß.)	Eigengewicht incl. durchschnittliche Füllung mit Wasser u. Coaks. (Zoll-Ctr.)	Beschaffungskosten der Locomotiven. (Thlr.)	der Tender. (Thlr.)	Summa. (Thlr.)	Laufende Nummer.
135	100	mit	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	135
136	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	136
137	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	137
138	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	138
139	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	139
140	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	140
141	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	141
142	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	142
143	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	143
144	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	144
145	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14,150	3,350	17,500	145
146	100	"	6	4	5'	3' 4"	390	10' 8"	500	570	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,000	146
147	100	"	6	4	5'	3' 4"	390	10' 8"	500	570	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,000	147
148	100	"	6	4	5'	3' 4"	390	10' 8"	500	570	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,000	148
149	100	"	6	4	5'	3' 4"	390	10' 8"	500	570	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,000	149
150	100	"	6	4	5'	3' 4"	390	10' 8"	500	570	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,000	150
151	100	"	6	4	5'	3' 4"	390	10' 8"	500	570	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,000	151
152	100	"	6	4	5'	3' 4"	390	10' 8"	500	570	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,000	152
153	100	"	6	4	5'	3' 4"	390	10' 8"	500	570	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,000	153
154	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	154
155	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	155
156	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	156
157	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	157
158	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	158
159	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	159
160	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	160
161	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	161
162	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	162
163	100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,700	163
164	100	"	6	4	3' 4"	3' 4"	500	11' 8 1/2"	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	164
165	100	"	6	4	3' 4"	3' 4"	500	11' 8 1/2"	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	165
166	100	"	6	4	3' 4"	3' 4"	500	11' 8 1/2"	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	166
167	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,400	167
168	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,400	168
169	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,400	169
170	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,400	170
171	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,400	171
172	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,400	172
173	112	"	6	4	6'	4'	448	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,600	173
174	112	"	6	4	6'	4'	448	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,600	174
175	112	"	6	4	6'	4'	448	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,600	175
176	112	"	6	4	6'	4'	448	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,600	176
177	112	"	6	4	6'	4'	448	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,600	177
178	112	"	6	4	6'	4'	448	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,600	178
179	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	179
180	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	180
181	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	181
182	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	182
183	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	183
184	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	184
185	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	185
186	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	186
187	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	187
188	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	188
189	112	"	6	4	4' 2"	3' 1"	535	10' 8"	610	695	6	3' 4"	11'	350	—	—	16,960	189
190	112	"	6	4	6'	4'	457	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,760	190
191	112	"	6	4	6'	4'	457	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,760	191
192	112	"	6	4	6'	4'	457	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,760	192
193	112	"	6	4	6'	4'	457	14'	648	723	6	3' 4"	11'	350	—	—	17,760	193
194	112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,430	194
195	112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,430	195
196	112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,430	196
197	112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,430	197
198	112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,430	198
199	112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3' 4"	11'	350	—	—	18,935	199
200	112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	200
201	112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	201
202	112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	202

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst.	Cylinder. Durchmesser. (engl. Zoll)	Kolbenhub. (engl. Zoll)	Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. (prß. Fuß)	Länge. (prß. Fuß)	Anzahl der Heizrohre.	Heizfläche im Feuerkasten. (preuß. Quadratfuß)	in den Röhren.	in Summa.
203	209	2090	Jerzheim	A. Borsig in Berlin.	1867	17,5	24,7	horizontal und außen liegend.	4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
204	210	2091	Kiel		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
205	211	2092	Königsberg		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
206	212	2093	Kreiensen		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
207	213	2094	Liegnitz		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
208	214	2095	London		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
209	215	2096	Mannheim		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
210	216	2097	Merseburg		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
211	217	2098	München		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
212	218	2099	Nürnberg		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
213	219	2100	Prag		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
214	220	2101	Reichenberg		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
215	221	2102	Rendsburg		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
216	222	2103	Rotterdam		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
217	223	2104	Schleswig		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
218	224	2105	Ulm		1867	17,5	24,7		4' 1"	13' 4"	203	75,34	1089,08	1164,42
219	225	2106	Aar		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
220	226	2010	Eider		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
221	227	2011	Etsch		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
222	228	2012	Moldau		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
223	229	2013	Weichsel		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
224	230	2014	Warthe		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
225	231	2015	Spree		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
226	232	2016	Netze		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
227	233	2017	Neckar		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
228	234	2018	Mincio		1867	16	22		4'	10' 6"	189	68,23	801,28	869,51
229	253	140	Hönne	C. Keßler in Karlsruhe.	1849	14	22	horizontal und auf der Außenseite.	3' 1½"	11' 9"	125	57,87	577,00	634,87
230	254	139	Isar		1849	14	22		3' 1½"	12' 6"	125	49,36	613,54	662,90
231	255	141	Ocker		1849	14	22		3' 1½"	11' 9"	125	57,87	577,00	634,87
232	256	142	Leine		1849	14	22		3' 1½"	12' 6"	125	49,36	613,54	662,90
233	257	151	Erkelenz		1850	15	24		3' 5⅜"	12' 6"	150	56,00	716,24	772,24
234	258	152	Uerdingen		1850	15	24		3' 5⅜"	12' 6"	150	56,00	716,24	772,24
235	259	153	Rheydt		1850	15	24		3' 5⅜"	12' 6"	150	56,00	716,24	772,24
236	235	253	Inn	Société John Cockerill à Seraing.	1852	14	20	horizontal und auf der innern Seite.	3'3" à 3'5"	9' 2⅚"	140	64,00	622,00	686,00
237	236	251	Lech		1852	14	20		3'3" à 3'5"	9' 2⅚"	140	64,00	622,00	686,00
238	237	255	Wurm		1852	14	20		3'3" à 3'5"	9' 2⅚"	140	64,00	622,00	686,00
239	249	36	Issel	Wöhlert in Berlin.	1853	15	20		3' 6½"	10' 6"	154	53,02	647,46	727,48
240	250	37	Roer		1853	15	20		3' 6½"	10' 6"	154	53,02	647,46	727,48
241	251	38	Wickrath		1853	16	24		3' 9"	13' 4"	184	56,00	1013,50	1069,50
242	252	39	Neuß		1853	16	24		3' 9"	13' 4"	184	56,00	1013,50	1069,50
243	245	446	Waal		1853	15	20		3' 8"	11' 6"	182	58,54	863,46	922,00
244	246	445	Erft		1853	15	20		3' 8"	11' 6"	182	58,54	863,46	922,00
245	247	448	Neers		1853	15	20		3' 8"	11' 6"	182	58,54	863,46	922,00
246	248	447	Saar		1853	15	20		3' 8"	11' 6"	182	58,54	863,46	922,00
247	238	381	Baal		1852	15	22	horizontal und auf der äußern Seite.	3' 6¾"	13' ¾"	154	58,51	826,49	885,00
248	240	383	Kohlscheidt		1852	15	22		3' 6¾"	13' ¾"	154	58,51	826,49	885,00
249	242	385	Geilenkirchen		1852	15	22		3' 6¾"	13' ¾"	154	58,51	826,49	885,00
250	243	386	Randerath		1852	15	22		3' 6¾"	13' ¾"	154	58,51	826,49	885,00
251	239	384	Burtscheidt		1853	15	22		3' 6¾"	13' ¾"	154	58,51	826,49	885,00
252	241	387	Herzogenrath	A. Borsig in Berlin.	1853	15	22		3' 6¾"	13' ¾"	154	58,51	826,49	885,00
253	244	382	Linnich		1853	15	22		3' 6¾"	13' ¾"	154	58,51	826,49	885,00
254	260	636	Boisheim		1855	16	22		3' 8"	13' ¾"	146	62,40	904,60	967,00
255	261	637	Meiderich		1855	16	22		3' 8"	13' ¾"	146	62,40	904,60	967,00
256	262	698	Trompet		1856	16	22		3' 8"	13' ¾"	146	62,40	904,60	967,00
257	263	699	Anrath		1856	16	22		3' 8"	13' ¾"	146	62,40	904,60	967,00
258	264	1169	Preußen		1860	16	22		3' 8"	13' ¾"	146	62,40	904,60	967,00
259	265	1170	Deutschland		1860	16	22		3' 8"	13' ¾"	146	62,40	904,60	967,00
260	266	1455	Europa		1863	16	22		3' 6"	13' ¾"	146	62,40	904,60	967,00
261	267	1456	Lindern		1863	16	22		3' 8"	13' ¾"	146	62,40	904,60	967,00

Ueberdruck des Dampfes pro □Zoll. (Zoll-Pfd.)	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen. (Stück)	Anzahl der Treibräder. (Stück)	Durchmesser der Treibräder. (engl. Fuß)	Durchmesser der Laufräder. (engl. Fuß)	Ueberwiegendes Gewicht und Gesammtdruck aller Treibräder auf die Schienen bei gefüllter Maschine. (Zoll-Ctr.)	Aeußerer Radstand. (preuß. Fuß)	Eigengewicht ohne Wasser- und Coaks-Füllung. (Zoll-Ctr.)	mit Wasser- und Coaks-Füllung. (Zoll-Ctr.)	Tender. Räder. Anzahl. (Stck.)	Durchmesser. (engl. F.)	Aeußerer Radstand. (prß. Fuß)	Eigengewicht incl. durchschnittliche Füllung mit Wasser u. Coaks. (Zoll-Ctr.)	Beschaffungskosten der Locomotiven. (Thlr.)	der Tender. (Thlr.)	Summa. (Thlr.)	Laufende Nummer.
112	mit	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	203
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	204
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	205
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	206
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	207
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	208
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	209
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	210
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	211
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	212
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	213
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	214
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	215
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	216
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	217
112	"	6	6	4' 2"	—	745	9' 9"	647	745	6	3'	11'	350	—	—	18,935	218
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	219
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	220
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	221
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	222
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	223
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	224
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	225
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	226
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	227
112	"	6	4	6'	4'	452	14'	644	718	6	3'	11'	350	—	—	18,455	228
65,48	Variable Expansion nach Stephenson.	6	2	5' 6"	3' 5½"	243	14' 7"	442	497	6	3'12/16"	8' 7½"	334	—	—	14,571	229
65,48		6	2	5' 6"	3' 5½"	243	14' 7"	442	497	6	3'12/16"	8' 7½"	334	—	—	14,571	230
65,48		6	2	5' 6"	3' 5½"	243	14' 7"	442	497	6	3'12/16"	8' 7½"	300	—	—	14,571	231
65,48		6	2	5' 6"	3' 5½"	243	14' 7"	442	497	6	3'12/16"	8' 7½"	334	—	—	14,571	232
70,16		6	4	5'	3' 4½"	510	10' 3¼"	—	650	—	—	—	—	—	—	15,143	233
70,16		6	4	5'	3' 4½"	361	10' 3¼"	445	490	6	3'12/16"	8' 7½"	300	—	—	15,143	234
70,16		6	4	5'	3' 4½"	361	10' 3¼"	445	490	6	3'12/16"	8' 7½"	300	—	—	15,143	235
79,51		6	2	5' 6"	3' 8"	253	11' 11½"	439	488	6	3'15/16"	8' 7½"	351	13,200	2,310	15,510	236
79,51		6	2	5' 6"	3' 8"	253	11' 11½"	439	488	6	3'15/16"	8' 7½"	323	13,200	2,310	15,510	237
65,48		6	2	5' 6"	3' 8"	253	11' 11½"	399	542	6	3'15/16"	8' 7½"	351	13,200	2,310	15,510	238
84,19		6	2	6' 6"	4'	212	14' 9½"	461	542	6	3' 4⅜"	10' 10½"	371	—	—	16,600	239
93,54		6	2	6' 6"	4'	212	14' 9½"	461	542	6	3' 4⅜"	10' 10½"	371	—	—	16,600	240
93,54		6	4	4' 8½"	3' 4"	447	10' 4½"	520	583	6	3' 4⅜"	10' 10½"	392	—	—	16,300	241
93,54		6	4	4' 8½"	3' 4"	447	10' 4½"	520	583	6	3' 4⅜"	10' 10½"	392	—	—	16,779	242
93,54		6	2	6'	4'	290	13' 11"	486	559	6	3' 4¼"	8' 11½"	376	—	—	15,956	243
93,54		6	2	6'	4'	290	13' 11"	486	559	6	4' ¼"	8' 11½"	376	—	—	15,995	244
93,54		6	2	6'	4'	290	13' 11"	486	559	6	4' ¼"	8' 11½"	376	—	—	15,995	245
93,54		6	2	6'	4'	290	13' 11"	486	559	6	4' ¼"	8' 11½"	376	—	—	15,979	246
84,19	Mit Expansion, doppeltem Schieber bis ⅔ Füllung.	6	4	5'	3' 4"	449	10' 8¾"	516	588	6	3'15/16"	8' 7½"	401	12,200	2,310	14,510	247
84,19		6	4	5'	3' 4"	449	10' 8¾"	516	588	6	3'15/16"	8' 7½"	401	12,200	2,310	14,510	248
84,19		6	4	5'	3' 4"	449	10' 8¾"	516	588	6	3'15/16"	8' 7½"	401	12,200	2,310	14,510	249
84,19		6	4	5'	3' 4"	449	10' 8¾"	516	588	6	3'15/16"	8' 7½"	401	12,200	2,310	14,510	250
84,19		6	4	5'	3' 4"	449	10' 8¾"	516	588	6	3'15/16"	8' 7½"	401	12,200	2,310	14,510	251
84,19		6	4	5'	3' 4"	449	10' 8¾"	516	588	6	3'15/16"	8' 7½"	401	12,200	2,310	14,510	252
84,19		6	4	5'	3' 4"	449	10' 8¾"	516	588	6	3'15/16"	8' 7½"	401	12,200	2,310	14,510	253
93,54	Besondere Expansion.	6	4	4' 6"	3' 4"	495	10' 9¼"	548	657	6	3' 4⅝"	9'	427	—	—	17,450	254
93,54		6	4	4' 6"	3' 4"	495	10' 9¼"	548	657	6	3' 4⅝"	9'	427	—	—	17,929	255
93,54		6	4	4' 6"	3' 4"	495	10' 9¼"	548	657	6	3' 4⅝"	9'	427	—	—	17,850	256
93,54		6	4	4' 6"	3' 4"	495	10' 9¼"	548	657	6	3' 4⅝"	9'	427	—	—	17,570	257
93,54		6	4	4' 6"	3' 4"	495	10' 9¼"	548	657	6	3' 4⅝"	9'	427	—	—	16,600	258
93,54		6	4	4' 6"	3' 4"	495	10' 9¼"	548	657	6	3' 4⅝"	9'	427	—	—	16,600	259
93,54		6	4	4' 6"	3' 4"	495	10' 9¼"	548	657	6	3' 4⅝"	9'	427	—	—	17,150	260
93,54		6	4	4' 6"	3' 4"	495	10' 9¼"	548	657	6	3' 4⅝"	9'	427	—	—	16,750	261

Bemerkungen.

Die ungekuppelten Maschinen 1, 2, 23—25, 41—42, 58—60 haben Balanciers zwischen den Federn der Vorder- und Treibachsen und eine Querfeder über der hinter der Feuerkiste gelegenen Hinterachse. Die Expansion wird hierbei durch einen besonderen Mechanismus und Schieber bewirkt.

Von den Maschinen Nr. 3, 8, 10, 118—120, welche ursprünglich sämmtlich mit ihrem Vordertheil auf einem drehbaren vierrädrigen Wagen ruhten, haben im Laufe der Zeit die Nummern 5, 6, 7, 10 und 119 insofern eine Veränderung erlitten, als der Vorderwagen, der, wenn er leicht belastet ist, für das Befahren von Curven nur unerhebliche Vortheile bietet, dagegen die Gefahr bei etwaigen Entgleisungen bedeutend erhöht, sowie auch die Reparaturkosten wesentlich steigert, in eine feste Achse umgewandelt ist. Unter den Maschinen 3, 4, 8 und 120 ist der Vorderwagen mit 4 Rädern ebenfalls fortgenommen und für die eine untergebrachte Achse ein besonderer, neben der Mittelachse gelegener Drehpunkt geschaffen worden, so daß die Achse radial und seitlich verstellbar ist und mit der nach beiden Seiten geneigt angefertigten Druckauflage eine seitliche Verschiebung bis zu 2" zuläßt, wodurch es möglich ist, daß diese Maschinen mit Leichtigkeit die engsten Curven durchlaufen. Die Maschinen 3, 4, 8 und 120 sind außerdem zu Tendermaschinen umgebaut worden, welches dadurch bewirkt worden ist, daß auf dem Langkessel seiner ganzen Länge nach ein anschließender Wasserkasten und zu beiden Seiten des Feuerkastens zwei Kohlenbehälter angebracht sind. Das Bremsen geschieht mittelst Schraubenspindel, Hebel und Bremsklötzen, welche auf die Treibräder wirken. Sämmtlich vorstehend bezeichnete Maschinen haben Balanciers zwischen den Treibachsen und Expansionen; letztere kann hierbei jedoch nur mittelst Coulissenstellungen durch den einfachen Vertheilungsschieber bewirkt werden. Die Nummern 9, 53, 57, 121 und 122 sind ausrangirt und verwerthet und daher nicht mehr aufgeführt. Die Maschine Nr. 119, welche, da eine Reparatur nicht mehr zweckmäßig, als unbrauchbar zurückgestellt ist, soll ebenfalls verkauft werden.

Die Maschinen Nr. 11—18 haben Balancierverbindung zwischen den 4 vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und können ebenfalls mit Expansion arbeiten. Unter diesen befinden sich die Maschinen Nr. 12 und 13, welche wegen schlechter Beschaffenheit der Kessel und Feuerkasten vorläufig als nicht betriebsfähig zurückgestellt sind.

Die Maschinen Nr. 19—22, 26—40, 61—84, 93—102, 106—111, 123, 126—143 und 144—155 haben Balancierverbindung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und einen Querbalancier zur Verbindung der beiden Laufachsfedern. Sämmtliche Maschinen haben Expansion, die, wie bei den Maschinen 1, 2 ꝛc. mittelst eines besonderen Hebels gehandhabt und durch einen besonderen Schieber bewirkt wird. Die Maschinen Nr. 50, 74 und 120 haben außerdem versuchsweise einen sich nach oben erweiternden gußeisernen Schornstein (Prüßmann's Patent). Nr. 43 und 44 sind Tendermaschinen schwersten Calibers und speciell für den Dienst auf der geneigten Ebene zwischen Erkrath und Hochdahl bestimmt. Dieselben haben alle 6 vor der Feuerkiste liegenden Räder gekuppelt. Wasser- und Kohlenreservoire befinden sich zu beiden Seiten des Langkessels und ruhen theils auf dem Hauptrahmen, theils auf einem besonderen Außenrahmen. Jeder Reservoir ist durch eine geneigte Querwand in zwei Theile getrennt, von denen der vordere zur Aufnahme des Speisewassers, der hintere dagegen als Kohlenbehälter dient. Die hintere Achse wird durch 4 Klötze gebremst, welche mittelst Schraubenspindel und Hebel angedrückt werden. Die Maschinen haben insofern eine Veränderung erlitten, als statt der bisherigen Fahrpumpen 2 Dampfstrahlpumpen angelegt sind, in Folge davon ist auch die Condensationsvorrichtung abgenommen worden. Die Maschinen 45—52 sind von der früheren Düsseldorf-Elberfelder Bahn übernommen und sind ähnlich construirt wie Nr. 11—18. Nr. 45 wie Nr. 3, 4, 8 und 120 Tendermaschine und in derselben Weise wie diese mit Wasserkasten und Kohlenbehälter, sowie mit Bremse versehen. Eine bewegliche Vorderachse besitzt dieselbe nicht, wohl aber sind bei Gelegenheit des Umbaues, die mit ihren Enden unmittelbar auf den Achslagerstützen ruhenden gemeinschaftlichen Tragfedern beseitigt und durch das gewöhnliche Balancier-system ersetzt worden. Maschine Nr. 48 ist von derselben Construction, wie vor. Maschine Nr. 52 desgleichen, nur erforderte bei dieser die mangelhafte Belastung der Treibachsen, daß der Kohlenbehälter hinter dem Führerstande angebracht wurde.

Von den vorstehenden Maschinen ist die Maschine Nr. 47 ausrangirt und verwerthet; die Maschinen Nr. 46 und 52, welche, da eine Reparatur nicht mehr zweckmäßig erschien, zurückgestellt sind, sollen ebenfalls verkauft werden.

Sämmtliche Locomotiven dieser Gattung können mit variabler Expansion arbeiten, die jedoch nur vermittelst des Vertheilungsschiebers bewirkt werden kann.

Die Maschinen Nr. 85—92 sind gekuppelte Personenzugmaschinen, die seiner Zeit mit Rücksicht auf die schwierigen Steigungs- und Curvenverhältnisse der Ruhr-Sieg Bahn beschafft wurden. Dieselben haben Balancierverbindung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und Querbalanciers zwischen den beiden Laufachsrädern; die Expansion wird wie vor bewirkt. Nr. 124 und 125 sind gekuppelte Personenzugmaschinen wie vor und unterscheiden sich von diesen (Nr. 85—92) nur dadurch, daß sie für einen höheren Maximaldruck concessionirt sind und statt der gewöhnlichen Speisepumpen sogenannte Dampfstrahlpumpen, sowie auf dem Langkessel einen zweiten Dom mit dem Schau'schen Apparat zur Ablagerung von Kesselstein besitzen.

Die Maschinen Nr. 103 bis 105 sind Tendermaschinen, haben außenliegende Steuerung, Balancierverbindung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern, Schlittenbremsen und Expansion, wie vor.

Die Maschinen Nr. 106—111, 126—143, 144—154 unterscheiden sich von den Maschinen Nr. 19—22, 61—84, 93—102 und 123 nur dadurch, daß sie für einen höheren Maximaldruck concessionirt sind und statt der gewöhnlichen Speisepumpe ebenfalls Dampfstrahlpumpen und den Schau'schen Apparat zur Ablagerung von Kesselstein besitzen.

Die Maschinen Nr. 112—117, 54—56 und 155 sind ebenfalls gekuppelte Personenzug-Locomotiven, bei denen sich jedoch die Kuppelachse unter der abgeschrägten Feuerkiste befindet. Dieselben besitzen ebenfalls den Schau'schen Apparat und Dampfstrahlpumpen. Letztere haben nach einer nunmehr mehrjährigen Bewährungsfrist allgemein Eingang gefunden und werden sowohl als Ersatz für alle durch Verschleiß abgängig werdende Pumpen gebraucht, als auch bei allen neu zu beschaffenden Maschinen angewandt. Bei den neuen Maschinen geschieht die Anbringung der Strahlpumpen in horizontaler Lage unter dem Trittblech des Führerstandes. Diese Construction hat den Vortheil, daß das Wasser selbst bei dem niedrigsten Stande im Tender von selbst zufließt, wodurch die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Arbeitsverrichtung eine wesentlich höhere geworden ist.

Die Maschinen Nr. 156—160 sind gekuppelte Personenzug-Locomotiven, welche mit den oben erwähnten Nrn. 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 nur auf den kohlensauren Kalk beschränkte, während der weit verderblicher wirkende schwefelsaure Kalk nach wie vor starke Inkrustationen bildete; außerdem wurde bemerkt, daß sich unterhalb des Apparates zwischen den Siederohren starke Anhäufungen von Kesselstein bildeten, der nur schwer beseitigt werden konnte.

Die Maschinen Nr. 161—192, 193—204, 205—224 sind Lastzug-Locomotiven, welche von den bisher hier beschafften Lastmaschinen nicht unerheblich abweichen. Zunächst ist die Construction des Hochkessels insofern verändert worden, als die hohe gewölbte Kuppel vereinfacht worden ist. Dann sind, wie bei den bereits erwähnten Maschinen Nr. 43—44, die sämmtlichen 6 Räder durch Kuppelstangen verbunden, um auch bei ungünstigen Verhältnissen mit größerer Sicherheit eine normale Last fortschaffen zu können. Ferner haben dieselben, wie die oben erwähnten Maschinen Nr. 50, 74 und 120, Prüsmann'sche Schornsteine. Eine Vereinfachung wurde außerdem dadurch herbeigeführt, daß die bei den Lastmaschinen bisher übliche Expansionssteuerung durch einen besonderen Schieber fortgefallen ist.

Von den vorgenannten Maschinen sind im Laufe des Jahres die Maschinen Nr. 184—192 von der Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin, die Maschinen Nr. 193—204 von der Eßlinger Maschinenfabrik zu Eßlingen und die Locomotiven Nr. 205—224 von Borsig in Berlin neu angeliefert worden. Ferner sind hinzugekommen 10 Stück (Nr. 225—234) Personenzug-Locomotiven, welche von den obengenannten Maschinen, Nr. 156—160, nur dadurch abweichen, daß sie einen Prüsmann'schen Schornstein erhalten haben. Sämmtliche Maschinen sind mit Schutzdächern versehen.

Die sub Nr. 229—261 aufgeführten Locomotiven sind von der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn übernommen.

Die Maschinen Nr. 245—248, 252, 261, 262, 264—266 sind mit Condensationsvorrichtung versehen.

Die Maschine Nr. 257 ist im Jahre 1865 in der Werkstatt zu Crefeld zur Tendermaschine umgebaut.

Die Tender der Maschinen Nr. 235—243 sind besonders, alle übrigen mit den Locomotiven zusammenbeschafft.

Uebersicht des am Schlusse des Jahres 1867 vorhandenen Bestandes an Locomotiv- und Tender-Achsen.

Treib-Achsen.	Lauf-Achsen.	Tender-Achsen.	Zu den Locomotiven resp. Tendern.	Stärke der Achsen in der Nabe. Zoll.	Stärke der Achsen in den Schenkeln. Zoll.	Bemerkungen.
8	—	—	Nr. 3, 4 und 8	$6^3/_4$	$5^1/_2$	Die Treibachsen zu Nr. 6 und 1 Satz Laufräder zu Nr. 50 und 51 sind von A. Borsig in Berlin; die Treibräder zu Nr. 5, 7 und 45 und je 1 Satz Laufräder zu Nr. 7 und 10 von Englert, Günzer & Fuhse in Eschweiler-Hasselt; die Tenderachsen zu Nr. 4 bis 8, 10, 65 und 67 von Moser & Comp. in Aachen. Die Tenderachsen zu Nr. 46, 48—49 u. Nr. 66 von Eschweiler-Aue u. Haspe. Die 6 Tenderachsen (Nr. 3172, 3173, 3176, 3177 und 3394, 3395) zu den Tendern 1, 2, 19—42 ꝛc. resp. 17 und 18 von Haspe, sowie eine Treib- und eine Tenderachse für Nr. 118—119 von Haspe bezogen; alle übrigen Achsen sind von denselben Fabrikanten, welche die Locomotiven und Tender geliefert haben, beigeliefert worden. Mit den Locomotiven 53, 57, 121 und 122 sind 10 Treibachsen, 10 Laufachsen und 9 Tenderachsen ausrangirt, mit Nr. 47 2 Treib- und 1 Kuppelachse, mit Locomotive Nr. 9 2 Treibachsen. Die Laufachse
—	5	—	„ 3, 4, 8 und 120	$5^5/_8$	$5^1/_6$	
10	—	—	„ 5, 6 und 7	$6^3/_4$	$5^1/_2$	
—	5	—	„ 5, 6, 7 und 10	$5^1/_2$	5	
4	—	—	„ 10	$6^1/_2$	$5^3/_4$	
8	—	—	„ 11, 12 und 13	6	$5^7/_8$	
—	4	—	„ 11, 12 und 13	5	$4^7/_8$	
2	—	—	„ 14	6	$5^7/_8$	
—	2	—	„ 14	5	$4^7/_8$	
6	—	—	„ 15 und 16	$6^3/_4$	$5^3/_4$	
—	3	—	„ 15 und 16	$5^7/_8$	$4^7/_8$	
6	—	—	„ 17 und 18	$5^7/_8$	$5^3/_4$	
—	3	—	„ 17 und 18	$4^7/_8$	$4^3/_4$	
206	—	—	„ 19—22, 26—40, 61—84, 93—102, 106—111,	$6^5/_8$	$6^1/_2$	
—	103	—	123, 126—154	$5^5/_8$	$5^1/_2$	
13	—	—	„ 1, 2, 23—25, 41—42, 58—60	$6^5/_8$	$6^1/_2$	
—	26	—		$5^5/_8$	$5^1/_2$	
26	—	—	„ 85—92, 124—125	$6^5/_8$	$6^1/_4$	
—	13	—		$5^5/_8$	$5^1/_2$	
60	—	—	„ 112—117, 54—56, 155—160, 225—234	$6^5/_8$	$6^1/_2$	
—	30	—		$5^5/_8$	$5^1/_2$	
219	—	—	„ 161—224	$6^{11}/_{12}$	$6^5/_8$	
9	—	—	„ 43—44	$7^1/_4$	$6^3/_4$	
2	—	—	„ 45	$6^2/_3$	$5^2/_3$	
—	1	—	„ 45	$5^7/_{12}$	$4^5/_{12}$	
4	—	—	„ 46	$6^2/_3$	$5^2/_3$	
—	2	—		$5^7/_{12}$	$4^7/_{12}$	
6	—	—	„ 48—49	$7^1/_{12}$	$6^1/_{12}$	
—	3	—		$6^1/_4$	$5^1/_4$	
6	—	—	„ 50—51	$7^1/_{12}$	$6^1/_{12}$	
—	3	—		$6^1/_4$	$5^1/_4$	
595	203	—				

Treib-Achsen.	Lauf-Achsen.	Tender-Achsen.	Zu den Locomotiven resp. Tendern.	Stärke der Achsen in der Nabe. Zoll.	Stärke der Achsen in den Schenkeln. Zoll.	Bemerkungen.
596	203	—				
2	—	—	Nr. 52	6	5	der letztgenannten hat für die Maschinen 3, 4, 8, 120 Verwendung gefunden. Von Maschine 14 sind 2 Treibachsen ausrangirt worden. Für die Maschinen 3, 4, 8, 120 sind in der Werkstatt zu Witten 2 Laufachsen neu angefertigt worden.
—	2	—		$5^5/_8$	5	
8	—	—	„ 103—105	7	6	
—	4	—		$5^5/_8$	$5^1/_2$	
8	—	—	„ 118, 119 und 120	$6^7/_{12}$	$5^7/_{12}$—$5^3/_4$	
—	6 *	—	„ 118 und 119	$4^1/_4$	$3^1/_4$—$3^3/_4$	
—	1	—		$5^{17}/_{24}$	5	
—	—	8*	„ 118 und 119	$4^1/_4$	$3^1/_4$—$3^3/_4$	
—	—	4		$4^1/_2$—$5^1/_8$	3—$3^5/_8$	
—	—	627	„ 1, 2, 19—42, 54—56, 58—62, 70—102, 106—117, 123—234	$4^7/_8$	$3^3/_8$	
—	—	12	„ 11 bis 14	$4^1/_4$	$3^1/_4$	
—	—	36	„ 4—8, 10, 15—16 und 65	$4^1/_2$	$3^1/_4$	
—	—	9	„ 17 und 18	$4^1/_2$	$3^1/_2$	
—	—	30	„ 46, 49—51, 63, 64 und 66	$4^3/_4$	$3^1/_4$	
4	—	—	Nr. 235—237 (von der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn übernommen.)	$6^3/_4$	$6^3/_8$	5 Treibachsen zu den Locomotiven Nr. 253—256 sind von Borsig und Pönsgen & Giesbers; von den Achsen für die Locomotiven 245—248 sind 4 vom Bochumer Verein und 1 von Pönsgen & Giesbers geliefert. Die Achsen der Tender 235—244 lieferte Moser in Aachen mit den Tendern. Alle übrigen Achsen sind von den Lieferanten mit den Locomotiven und Tendern geliefert.
—	8	—	„ 235—237	$5^7/_8$	5	
—	—	35	„ 235—244	$4^3/_8$	$2^3/_4$	
20	—	—	„ 238-244	$6^1/_4$	6	
—	19	—	„ 238—244, 260—267	$5^3/_4$	$5^1/_2$	
5	—	—	„ 245—248	$6^5/_8$	$6^1/_2$	
—	10	—	„ 245—248	$5^5/_8$	$5^1/_2$	
—	—	15	„ 245—248	$4^1/_2$	$3^3/_8$	
3	—	—	„ 249—250	$6^3/_4$	$6^3/_4$	
—	6	—	„ 249—250	$5^3/_4$	$4^1/_2$	
—	—	19	„ 249—252	$4^3/_4$	$4^3/_4$	
6	—	—	„ 251—252	$5^3/_4$	$5^3/_4$	
—	3	—	„ 251—252	$4^3/_4$	$4^3/_4$	
6	—	—	„ 253—256	$6^3/_4$	$5^5/_8$	
—	11	—	„ 253—256	$5^1/_2$	$4^1/_2$	
—	—	26	„ 253—259	$4^5/_8$	$3^1/_4$	
8	—	—	„ 257—259	7	6	
—	4	—	„ 257—259	$6^1/_8$	$5^1/_8$	
20	—	—	„ 260—267	$6^3/_4$	$6^1/_2$	2 Blindachsen von Gußstahl zu den Locomotiven 249—250 und zwar eine von Krupp in Essen geliefert.
—	—	30	„ 260—267	$4^7/_8$	$3^1/_4$	
2	—	—	„ 249—250	$5^3/_8$	5	
687	277	851				

*) Können zu Lauf- und auch zu Tenderachsen für diese Maschinen benutzt werden.

Anlage 4.

1. Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1867 vorhandenen Personenwagen und Anzahl der Sitzplätze in denselben nebst Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen. 4-rädrige	6-rädrige	8-rädrige	Anzahl der Plätze: eines Wagens I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	im Ganzen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Eigengewicht: durchschnittlich pro Achse. Zoll-Ctr.	pro Wagen Zoll-Ctr.	im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	der gebremsten Achsen. Stück.	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder. durchschnittlich pro Wagen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.
Wagen I. und II. Klasse. . .	—	2	—	12	32	—	—	24	64	—	—	63,82	191,47	382,93	—	—	3,800	7,600
" I. und II. " . .	—	13	—	6	32	—	—	78	416	—	—	68,64	205,91	2,676,86	—	—	3,771	49,024
" I. und II. " . .	1	—	—	8	8	—	—	8	8	—	—	67,50	135,00	135,00	1	1	2,157	8,629
" I. und II. " . .	—	3	—	8	2 à 24 1 à 32	—	—	24	80	—	—	37,44	112,33	337,00	2	4		
" I. und II. " . .	10	—	—	6	24	—	—	60	240	—	—	90,24	180,47	1,804,73	—	—	2,745	27,446
" I. und II. " . .	12	—	—	8	24	—	—	96	288	—	—	83,67	167,33	2,008,00	—	—	2,582	30,986
" I. und II. " . .	—	6	—	8	32	—	—	48	192	—	—	76,44	229,33	1,376,00	—	—	3,748	22,492
" I. und II. " . .	6	—	—	12	16	—	—	72	96	—	—	87,08	174,16	1,045,00	2	4	3,292	19,752
" I. und II. " . .	—	16	—	3 à 12 12 à 14 1 à 16	1 à 16 15 à 24	—	—	220	376	—	—	65,42	196,25	3,140,00	3	6	3,479	55,662
" I. und II. " . .	—	15	—	8	32	—	—	120	480	—	—	85,09	225,27	3,679,00	—	—	3,868	58,016
" I., II. und III. Klasse.	—	4	—	6	16	20	—	24	64	80	—	80,19	240,58	962,30	4	8	3,050	12,198
" I., II. und III. " .	—	3	—	8	16	20	—	24	48	60	—	77,56	232,67	698,00	3	6	3,621	10,864
" I., II. und III. " .	—	2	—	10	20	36	—	20	40	72	—	55,00	165,00	330,00	2	2	3,023	6,047
" I., II. und III. " .	—	1	—	8	20	36	—	8	20	36	—	55,00	165,00	165,00	1	1	3,023	3,023
" I., II. und III. " .	6	—	—	8	8	20	—	48	48	120	—	85,25	170,50	1,023,00	6	6	2,059	12,354
" I., II. und III. " .	—	5	—	8	16	20	—	40	80	100	—	81,66	245,00	1,225,00	5	10	3,408	17,041
" I. und III. Klasse . .	—	2	—	8	—	40	—	16	—	80	—	54,15	162,46	324,92	1	2	3,000	6,000
" II. Klasse.	6	—	—	—	22	—	—	—	132	—	—	80,50	161,00	966,00	6	6	—	16,705
" II. und III. Klasse . .	—	7	—	—	5 à 16 2 à 8	40	—	—	96	280	—	56,52	169,56	1,186,90	7	19	2,886	20,200
" II. und III. " . .	—	1	—	—	14	48	—	—	14	48	—	55,00	165,00	165,00	1	1	3,023	3,023
" II. und III. " . .	—	19	—	—	16	40	—	—	304	760	—	62,14	209,21	3,975,00	13	26	2,948	56,011
" III. Klasse	—	2	—	—	—	72	—	—	—	144	—	51,66	155,00	310,00	2	2	3,023	6,047
" III. "	—	29	—	—	—	10 à 50 19 à 60	—	—	—	1,640	—	54,44	163,32	4,736,15	25	68	2,648	76,780
" III. "	18	—	—	—	—	50	—	—	—	900	—	89,81	179,63	3,233,27	18	36	2,010	36,175
" III. "	3	—	—	—	—	40	—	—	—	120	—	74,33	148,66	446,00	3	6	2,157	6,471
" III. "	—	22	—	—	—	60	—	—	—	1,320	—	68,59	205,74	4,527,00	18	36	2,653	58,369
" III. "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	81,76	245,27	3,679,00	15	30	2,546	38,196
" IV. "	—	32	—	—	—	—	90	—	—	—	2,880	62,12	186,37	5,964,00	3	6	2,509	80,282
" IV. "	21	—	—	—	—	—	72	—	—	—	1,512	79,23	158,47	3,327,87	6	12	1,646	34,570
" IV. "	12	—	—	—	—	—	54	—	—	—	648	88,00	176,00	2,112,00	12	24	1,880	22,560
" IV. "	—	15	—	—	—	—	90	—	—	—	1,350	78,17	234,50	3,517,50	—	—	2,448	36,716
Summa . .	95	214	—	—	—	—	—	930	3,086	6,660	6,390	71,46	192,42	59,458,43	159	322	2,716	839,239

Außerdem ist die Bergisch-Märkische Bahn an 6 Personenwagen I. und II. Klasse betheiligt, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes beschafft sind.

2. Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1867 vorhandenen Gepäck- und Güterwagen, nebst deren Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen. 4-rädrige	6-rädrige	8-rädrige	Eigengewicht: durchschnittlich pro Achse. Zoll-Ctr.	pro Wagen Zoll-Ctr.	im Ganzen. Z.-Ctr.	Ladungsfähigkeit: durchschnittlich pro Achse. Zoll-Ctr.	pro Wagen Zoll-Ctr.	im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	der gebremsten Achsen. Stück.	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder. durchschnittlich pro Achse. Thlr.	pro Wagen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.
Gepäckwagen incl. 7 comb. Post- u. Gepäckwagen	59	36	—	71,94	171,15	16,259,12	49,38	117,47	11,160,00	92	189	732	1,741	165,440
Pferdewagen, bedeckte	3	—	—	59,00	118,00	354,00	50,00	100,00	300,00	1	2	633	1,267	3,800
Viehwagen, "	79	—	—	61,04	122,09	26,615,00	49,04	98,07	21,380,00	135	270	481	961	209,516
" offene	139	—	—											
Holzwagen	94	—	30	52,14	129,51	16,059,67	90,58	225,00	27,900,00	4	8	432	1,074	133,114
Güterwagen, bedeckte	909	34	—	61,63	125,49	118,338,51	68,57	139,61	131,650,00	332	674	555	1,128	1,205,079
" mit hohen Kopfstücken und Decken	125	—	—	44,96	89,92	11,241,00	41,48	82,96	10,370,00	13	26			
" offene à 100 Ctr.	1564	—	—	42,14	84,27	131,796,87	50,00	100,00	156,400,00	645	1,265	368	736	1,151,565
" " à 150 "	124	67	—	47,88	112,57	21,500,85	63,81	150,00	28,650,00	40	95	497	1,167	222,989
" " à 200 "	4962	—	—	49,80	99,60	494,224,30	100,00	200,00	992,400,00	1,592	3,184	454	907	4,502,162
Summa . .	8058	137	30	50,24	101,69	836,389,35	82,91	167,81	1,380,210,00	2,854	5,713	456	923	7,593,665

3. Nachweisung der bei dem Wagenbestande in den Jahren von 1852 bis incl. 1867 vorgekommenen Aenderungen.

Jahr.	Personenwagen. angeschafft. Anzahl 4-rädrige.	Anzahl 6-rädrige.	Anzahl 8-rädrige.	Zahl der Plätze I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Eigengewicht. Z.-Ctr.	Preis. Thlr.	Personenwagen. zurückgestellt. Anzahl 4-rädrige.	Anzahl 6-rädrige.	Anzahl 8-rädrige.	Zahl der Plätze I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Eigengewicht. Z.-C.	Preis. Thl.
bis Ende 1852 .	—	24	—	96	390	860	—	4,199,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 1853 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 1854 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 1855 .	—	5	—	—	20	—	500	750,00	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 1856 .	—	3	—	—	—	—	270	450,00	93,475	—	—	—	4	—	20	—	10,65	—
„ „ 1857 .	—	19	—	56	240	580	—	2,619,60	42,700	—	—	—	2	16	—	50	—	—
„ „ 1858 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	30	—	—	—	—
„ „ 1859 .	—	8	—	—	64	400	—	1,400,00	23,084	—	—	—	—	108	—	—	—	—
„ „ 1860 .	8	—	—	26	80	200	—	1,439,67	19,096	—	1	—	8	24	—	—	135,00	2,157
„ „ 1861 .	27	4	—	66	232	330	1080	5,425,42	64,824	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 1862 .	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
„ „ 1863 .	—	21	—	88	314	360	540	4,254,00	67,993	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 1864 .	17	5	—	66	240	350	432	3,914,00	54,977	—	4	—	28	128	—	—	674,27	11,314
„ „ 1865 .	12	1	—	48	144	360	—	2,204,00	30,231	—	1	—	6	40	—	—	182,07	3,500
„ „ 1866 .	31	81	—	388	1148	2240	2268	21,866,00	309,861	—	1	—	8	24	—	—	162,00	—
„ „ 1867 .	—	50	—	160	560	1000	1350	12,099,00	149,969	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa .	95	221	—	994	3456	6680	6440	60,620,84	856,210	—	7	—	64	370	20	50	1163,99	16,971
Ab zurückgestellt .	—	7	—	64	370	20	50	1,163,99	16,971	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bleibt ult. 1867 Bestand .	95	214	—	930	3086	6660	6390	59,456,85	839,239	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Jahr.	Gepäckwagen. angeschafft. Anzahl 4-rädrige.	Anzahl 6-rädrige.	Anzahl 8-rädrige.	Ladungsfähigkeit. Z.-Ctr.	Eigengewicht. Z.-Ctr.	Preis. Thlr.	Gepäckwagen. zurückgestellt. Anzahl 4-rädrige.	Anzahl 6-rädrige.	Anzahl 8-rädrige.	Ladungsfähigkeit. Z.-Ctr.
bis Ende 1852 .	1	7	—	720	1,390,14	—	—	—	—	—
„ „ 1853 .	1	—	—	90	115,00	—	—	—	—	—
„ „ 1854 .	—	1	—	90	159,21	—	—	—	—	—
„ „ 1855 .	—	2	—	180	295,20	—	—	—	—	—
„ „ 1856 .	—	4	—	360	550,29	19,300	—	—	—	—
„ „ 1857 .	2	7	—	810	1,411,20	15,920	—	—	—	—
„ „ 1858 .	—	—	—	—	—	—	3	—	—	270
„ „ 1859 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 1860 .	—	6	—	540	1,260,00	14,606	—	—	—	—
„ „ 1861 .	13	—	—	1,170	2,208,05	18,879	—	—	—	—
„ „ 1862 .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	90
„ „ 1863 .	11	—	—	1,010	1,400,00	12,639	—	—	—	—
„ „ 1864 .	2	—	—	180	358,00	4,444	—	—	—	—
„ „ 1865 .	10	—	—	1,500	1,646,00	17,350	—	5	—	450
„ „ 1866 .	21	16	—	5,230	6,908,00	69,802	—	—	—	—
„ „ 1867 .	1	—	—	150	171,00	1,590	—	1	—	90
Summa .	62	43	—	12,060	17,872,09	174,530	3	7	—	900
Ab zurückgestellt .	3	7	—	900	1,612,97	9,090	—	—	—	—
Bleibt ult. 1867 Bestand .	59	36	—	11,160	16,259,12	165,440	—	—	—	—

Jahr.	Bedeckte Güterwagen. angeschafft. Anzahl 4-rädrige.	Anzahl 6-rädrige.	Anzahl 8-rädrige.	Ladungsfähigkeit. Z.-Ctr.	Eigengewicht. Z.-Ctr.	Preis. Thlr.	Bedeckte Güterwagen. zurückgestellt. Anzahl 4-rädrige.	Anzahl 6-rädrige.	Anzahl 8-rädrige.	Ladungsfähigkeit. Z.-Ctr.	Eigengewicht. Z.-Ctr.	Preis. Thlr.	Offene Güterwagen. angeschafft. Anzahl. 4-rädrige.	Anzahl. 6-rädrige.	Anzahl. 8-rädrige.	Ladungsfähigkeit. Z.-Ctr.	Eigengewicht. Zoll-Ctr.	Preis. Thlr.	Offene Güterwagen. zurückgestellt. Anzahl. 4-rädrige.	Anzahl. 6-rädrige.	Anzahl. 8-rädrige.	Ladungsfähigkeit. Z.-Ctr.	Eigengewicht. Z.-Ctr.	Preis. Thlr.
bis Ende 1852 .	2	43	—	6,005	5,587,22	—	—	—	—	—	—	—	218	67	—	30,510	20,914,19	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 1853 .	3	—	—	300	234,20	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	960	657,30	—	4	—	—	400	282,99	—
„ „ 1854 .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	135	159,21	—	14	—	—	1,260	732,10	—	1	—	—	90	50,50	—
„ „ 1855 .	5	—	—	500	403,60	—	—	2	—	270	212,28	—	100	—	—	15,000	11,648,00	—	17	2	—	1,880	1258,18	—
„ „ 1856 .	6	—	—	600	672,00	81,808	—	4	—	540	550,29	—	385	—	—	60,000	44,627,20	801,845	14	—	—	1,280	803,30	—
„ „ 1857 .	66	—	—	6,600	7,936,00	69,038	—	1	—	135	136,20	1,800	194	—	—	20,980	16,987,00	158,050	94	—	—	11,090	4171,22	48,164
„ „ 1858 .	19	—	—	1,900	2,508,00	24,960	—	—	—	—	—	—	112	—	—	13,760	9,724,40	120,788	1	—	—	100	86,00	900
„ „ 1859 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	—	—	11,200	5,610,00	65,268	14	—	—	2,800	1779,00	15,400
„ „ 1860 .	50	—	—	7,500	6,668,55	55,744	—	—	—	—	—	—	167	—	6	36,220	21,519,67	167,661	—	—	—	—	—	—
„ „ 1861 .	62	—	—	9,300	8,207,30	69,705	—	—	—	—	—	—	666	—	10	119,400	74,330,41	626,283	—	—	—	—	—	—
„ „ 1862 .	154	—	—	23,100	18,224,75	171,896	1	1	—	235	260,70	3,120	965	—	—	193,000	85,299,90	770,081	—	—	—	—	—	—
„ „ 1863 .	75	—	—	11,250	8,981,00	80,865	—	—	—	—	—	—	540	—	—	70,200	43,647,10	399,612	—	—	—	—	—	—
„ „ 1864 .	120	—	—	18,000	14,666,00	126,090	—	—	—	—	—	—	473	—	14	99,300	43,830,00	416,533	—	—	—	—	—	—
„ „ 1865 .	9	—	—	1,350	1,135,00	10,334	—	—	—	—	—	—	379	—	—	75,800	32,816,00	292,557	—	—	—	—	553,28	—
„ „ 1866 .	346	—	—	37,350	38,771,20	355,761	—	—	—	—	—	—	2008	2	—	342,180	201,402,00	1,768,697	—	—	—	—	38,00	—
„ „ 1867 .	212	—	—	28,800	28,852,00	227,225	12**	—	—	1020	1002,00	8,206	734	—	—	146,700	74,880,00	645,014	—	—	—	—	—	—
Summa .	1129	43	—	152,555	142,847,82	1,273,426	13	9	—	2335	2320,68	13,126	7028	69	30	1,236,470	688,625,57	6,232,389	145	2	—	17,640	9022,38	64,464
Ab zurückgestellt .	13	9	—	2,335	2,320,68	13,126	—	—	—	—	—	—	145	2	—	17,640	9,022,38	64,464	—	—	—	—	—	—
Bleibt ult. 1867 Bestand .	1116*	34	—	150,220	140,526,74	1,260,300	—	—	—	—	—	—	6883	67	30	1,218,830	679,603,49	6,167,925	—	—	—	—	—	—

*) incl. der bedeckten Pferdewagen Nr. 1324, 1412, 1413 und der bedeckten Viehwagen Nr. 1410, 1411, 1414—1416, 1418—1427, 1434 und 1587—1599, sowie 125 Stück Bügelwagen mit fester Lederdecke.

**) Die als zurückgestellt aufgeführten Wagen sind durch Umbau auf höhere Ladungsfähigkeit gebracht und hiermit als angeschafft wieder in Zugang gekommen.

Bemerkungen: Neugeliefert wurden im Jahre 1867:

15 Stück sechsrädrige Personenwagen IV. Klasse mit je 90 Plätzen . . . . . = 1350 Plätzen
15 „ „ „ III. „ „ „ 60 „ . . . . . = 900 „ } von G. Linke & Söhne in Breslau.
5 „ „ „ I., II., III. „ „ „ 8 I., 16 II., 20 III. Klasse = 220 „
15 „ „ „ I. und II. „ „ „ 8 I., 32 II. Klasse . . . = 600 „ } von der Actien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Bedarf in Berlin.
50 Personenwagen mit überhaupt . . . . . 3070 Plätzen.

Der sechsrädrige Gepäckwagen Nr. 210 wurde zum vierrädrigen mit 150 Ctr. Ladefähigkeit in der Central-Werkstätte zu Witten umgebaut.

100 Stück vierrädrige Colliwagen à 150 Ctr. Ladefähigkeit von Thielemann, Eggena & Comp. in Cassel.
50 „ „ bedeckte Güterwagen à „ „ „ „ J. C. Lüders sen. in Görlitz.
50 „ „ „ Viehwagen mit Doppelböden für Schaaftransporte à 100 Ctr. Ladefähigkeit } von C. Weyer & Comp. in Düsseldorf.
200 „ „ offene Güterwagen von 200 Ctr. Ladefähigkeit
208 „ „ „ „ „ 200 „ „ von G. Talbot & Comp. in Aachen.
325 „ „ „ „ „ 200 „ „ „ van der Zypen & Charlier in Deutz.
1 „ „ „ „ „ 100 „ „ Nr. 3192 (früher A.-D.-R.) war vor Uebernahme der A.-D.-R. Bahn zertrümmert, jedoch pro 1867 auf den alten Achsen wieder aufgebaut worden.

934 Stück Güterwagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 174,200 Ctr.

Für die 309 Personenwagen und 8225 Güterwagen sind vorhanden incl. der Reserven 18,541 Stück Achsen, welche zerfallen:

Von den vorhandenen Achsen haben 10,870 Stück Scheibenräder excl. 114 lose Achsen, 2078 Stück Schaalengußräder, 363 Stück Bochumer Gußstahlscheibenräder, 5116 Stück Speichenräder.

In Zugang sind im Jahre 1867 gekommen:

6 Stück Achsen, 4 Zoll in der Nabe stark, aus Gußstahl mit schmiedeeisernen Scheibenrädern von Falkenroth, Kocher & Comp.
115 „ „ 4½ „ „ „ vom Bochumer Verein mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Tiegelgußstahl-Bandagen von denselben.
434 „ „ 4½ „ „ „ „ „ „ „ „ von Englerth, Cünzer & Fuhse.
198 „ „ 4½ „ „ „ „ „ „ „ Schaalengußrädern von H. Gruson in Buckau.
149 „ „ 4½ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern und Bessemer Bandagen vom Hoerder Verein.

50 Stück Achsen, 4½ Zoll in der Nabe stark, aus Gußstahl vom Bochumer Verein mit schmiedeeisernen Scheibenrädern von Eb. Hösch.
100 „ „ 4½ „ „ „ „ „ „ lose Achsen in Reserve.
60 „ „ 4½ „ „ „ von Falkenroth, Kocher & Comp. mit schmiedeeisernen Scheibenrädern von denselben.
250 „ „ 4½ „ „ „ denselben, mit schmiedeeisernen Scheibenrädern von Englerth, Cünzer & Fuhse.
202 „ „ 5 „ „ aus Bessemer Stahl von Pönsgen, Giesbers & Comp., mit Schaalengußrädern von H. Gruson.
300 „ „ 5 „ „ „ „ „ „ denselben, mit schmiedeeisernen Scheibenrädern von C. Rustz.
150 „ „ 5 „ „ „ „ „ „ denselben, „ „ „ aufgeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.
50 „ „ 5 „ „ „ „ „ „ denselben, „ „ „ von Phönix.
100 „ „ 5 „ „ „ Gußstahl vom Bochumer Verein mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, aufgeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.
50 „ „ 5 „ „ „ Gußstahl von Falkenroth, Kocher & Comp. mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, aufgeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.
50 „ „ 5 „ „ „ Gußstahl von Falkenroth, Kocher & Comp. mit Schaalengußrädern von H. Gruson.
10 „ „ 5 „ „ „ Puddelstahl mit schmiedeeisernen Scheibenrädern von Englerth, Cünzer & Fuhse.

Ferner:

5 Stück Achsen, 4¼ Zoll in der Nabe stark, }
29 „ „ 4½ „ „ }
2 „ „ 4¾ „ „ } aus Gußstahl von Falkenroth, Kocher & Comp. in Haspe für alte ausrangirte Patentbündel.
9 „ „ 5 „ „ }
8 „ „ 5¼ „ „ }
87 „ „ 5¼ „ „ aus Puddelstahl von denselben Fabrikanten als Ersatz für ausrangirte Achsen der D.-E. Bahn.

4. Verzeichniß des Wagenparks.

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn Nummer von	bis	Anzahl. 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Anzahl der Plätze: Klasse. I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen. Stück.	Bemerkungen.
Personenwagen	1	7	—	—	—	7	—	56	192	40	—	288	—	—	1,255,40	—	—	Die Wagen Nr. 1, 2, 42, 155—160 und 286 sind Salonwagen.
"	8	—	—	—	—	1	—	—	—	60	—	60	—	—	198,00	—	—	
"	9	—	—	—	—	1	—	—	—	60	—	60	—	—	214,00	1	2	
"	10	—	—	—	—	1	—	—	—	60	—	60	—	—	198,00	—	—	
"	11	24	—	—	—	14	—	8	16	800	—	824	—	—	2,387,76	14	40	
"	25	29	—	—	5	—	—	—	—	250	—	250	—	—	966,27	5	10	
"	30	37	—	—	—	8	—	—	—	—	720	720	—	—	1,129,48	—	—	
"	38	—	—	—	1	—	—	—	—	40	—	40	—	—	149,00	1	2	
"	39	—	—	—	—	1	—	8	24	—	—	32	—	—	175,00	1	2	
"	40	41	—	—	2	—	—	—	—	80	—	80	—	—	271,00	2	4	
"	42	—	—	—	1	—	—	8	8	—	—	16	—	—	135,00	1	1	
"	43	45	—	—	—	3	—	8	40	80	—	128	—	—		3	6	
"	46	—	—	—	—	1	—	8	32	—	—	40	—	—		—	—	
"	47	50	—	—	—	4	—	—	—	200	—	200	—	—	1,933,12	4	11	
"	51	52	—	—	—	2	—	—	—	100	—	100	—	—		—	—	
"	53	56	—	—	—	4	—	—	—	200	—	200	—	—		4	8	
"	57	62	—	—	—	6	—	28	74	300	—	402	—	—	970,00	6	6	
"	63	70	—	—	—	8	—	—	64	400	—	464	—	—	1,400,00	8	24	
"	71	73	—	—	3	—	—	18	72	—	—	90	—	—		—	—	
"	74	77	—	—	4	—	—	—	—	200	—	200	—	—	4,881,52	4	8	
"	78	92	—	—	15	—	—	—	—	—	1080	1,080	—	—		—	—	
"	93	99	—	—	7	—	—	42	168	—	—	210	—	—		—	—	
"	100	103	—	—	—	4	—	24	64	80	—	168	—	—	962,30	4	8	
"	104	109	—	—	—	6	—	36	192	—	—	228	—	—	1,308,00	—	—	
"	110	112	—	—	—	3	—	24	48	60	—	132	—	—	698,00	3	6	
"	113	118	—	—	—	6	—	—	—	—	540	540	—	—	1,198,00	—	—	
"	119	124	—	—	6	—	—	—	—	—	432	432	—	—	994,00	6	12	
"	125	127	—	—	3	—	—	—	—	150	—	150	—	—	533,00	3	6	
"	128	133	—	—	6	—	—	48	144	—	—	192	—	—	1,009,00	—	—	
"	134	136	—	—	—	3	—	18	96	—	—	114	—	—	672,00	—	—	
"	137	142	—	—	6	—	—	48	144	—	—	192	—	—	999,00	—	—	
"	143	148	—	—	6	—	—	48	48	120	—	216	—	—	1,023,00	6	6	
"	149	154	—	—	6	—	—	—	—	300	—	300	—	—	991,00	6	12	
"	155	160	—	—	6	—	—	—	132	—	—	132	—	—	966,00	6	6	
"	161	166	—	—	—	6	—	48	192	—	—	240	—	—	1,376,00	—	—	
"	167	172	—	—	—	6	—	—	96	240	—	336	—	—	1,486,00	6	12	
"	173	178	—	—	—	6	—	—	—	360	—	360	—	—	1,432,00	6	12	
"	179	190	—	—	—	12	—	—	—	—	1080	1,080	—	—	2,442,00	—	—	
"	191	205	—	—	—	15	—	—	—	—	1350	1,350	—	—	3,517,00	—	—	
"	206	225	—	—	—	20	—	40	80	1000	—	1,120	—	—	4,903,00	20	40	in 1867 beschafft.
"	226	240	—	—	—	15	—	120	480	—	—	600	—	—	3,679,00	—	—	
"	241	247	—	—	—	7	—	98	168	—	—	266	—	—	1,410,00	3	6	
"	248	—	—	—	—	1	—	12	24	—	—	36	—	—	191,00	—	—	
"	249	—	—	—	—	1	—	14	24	—	—	38	—	—	189,00	—	—	
"	250	251	—	—	—	2	—	24	48	—	—	72	—	—	380,00	—	—	
"	252	—	—	—	—	1	—	14	24	—	—	38	—	—	198,00	—	—	
"	253	262	—	—	—	10	—	—	160	400	—	560	—	—	1,898,00	4	8	
"	263	—	—	—	—	1	—	—	—	60	—	60	—	—	184,00	—	—	
"	264	269	—	—	—	6	—	—	—	—	540	540	—	—	1,124,00	3	6	
"	270	274	—	—	—	5	—	—	—	300	—	300	—	—	977,00	5	10	
"	275	280	—	—	6	—	—	72	96	—	—	168	—	—	1,045,00	2	4	
"	281	283	—	—	—	3	—	42	72	—	—	114	—	—	564,00	—	—	
"	284	285	—	—	—	2	—	—	32	80	—	112	—	—	395,00	2	4	
"	286	—	—	—	—	1	—	16	16	—	—	32	—	—	208,00	—	—	
"	287	—	—	—	—	1	—	—	16	40	—	56	—	—	196,00	1	2	
"	288	297	—	—	—	10	—	—	—	600	—	600	—	—	1,934,00	7	14	
"	298	309	—	—	12	—	—	—	—	—	648	648	—	—	2,112,00	12	24	
Summa .	—	—	—	—	95	214	—	930	3086	6660	6390	17,066	—	—	59,456,85	159	322	
Comb. Post- u. Gepäckwagen	206	208	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	90	270	572,00	3	4	
"	253	254	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	90	180	358,00	2	4	
"	279	280	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	90	180	380,00	2	4	
Summa .	—	—	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	630	1,310,00	7	12	

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn Nummer von	bis	Anzahl. 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Anzahl der Plätze: Klasse. I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen. Stück.	Bemerkungen.
Gepäckwagen	209	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	90	90	683,00	—	—	in 1867 umgebaut.
"	210	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150		—	—	
"	211	212	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	90	180		4	11	
"	213	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	90	90		—	—	
"	214	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	146,00	1	2	
"	215	218	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	90	360	547,07	4	12	
"	219	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	90	90	140,00	1	2	
"	220	222	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	90	270	451,00	3	6	
"	223	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	500,00	—	—	
"	224	226	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300		3	6	
"	227	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100		—	—	
"	228	236	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	90	810	1,800,00	9	18	
"	237	249	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	90	1,170	2,208,05	13	26	
"	250	252	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	90	270	449,00	3	6	
"	255	263	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	150	1,350	1,500,00	9	18	
"	264	278	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	150	2,250	2,500,00	15	30	
"	281	286	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	200	1,200	1,343,00	6	12	
"	287	296	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	120	1,200	2,165,00	10	20	
"	297	300	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	520,00	4	8	
Summa .	—	—	—	—	55	33	—	—	—	—	—	—	—	10,530	14,952,12	85	177	
Bedeckte Güterwagen . . .	1	33	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	150	4,950	4,389,00	—	—	in 1867 neu beschafft.
"	34	50	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	150	2,550	2,567,00	17	34	
"	51	70	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	150	3,000	2,563,00	—	—	
"	88	106	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	120	2,280	2,635,00	17	34	Nr. 107 ist in 1867 auf 150 Ctr. Ladefähigkeit umgebaut.
"	107	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	122,00	—	—	
"	108	137	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	120	3,600	3,724,00	—	—	Nr. 114—119 sind mit Doppelböden zum Schaftransport eingerichtet.
"	138	148	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	120	1,320	1,166,00	—	—	
"	149	150	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	246,00	1	2	
"	151	217	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	120	8,040	7,680,00	16	32	
"	218	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	140,00	1	2	
"	219	229	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	120	1,320	1,447,00	11	22	
"	230	231	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	268,00	2	4	
"	232	247	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	120	1,920	1,718,00	4	8	
"	248	265	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	120	2,160	2,084,00	7	14	
"	266	291	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	120	3,120	2,991,00	11	22	
"	292	293	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	228,00	—	—	
"	294	299	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	761,00	6	12	
"	300	304	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	100	500	530,00	5	10	
"	305	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	137,00	1	2	
"	306	311	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	6,840,50	6	12	
"	312	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150		1	2	Nr. 312 in 1867 umgebaut.
"	313	333	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	100	2,100		21	42	
"	334	349	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600		—	—	
"	350	357	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	100	800		8	16	Nr. 351, 626, 628 und 633 sind zu Gepäckwagen mit Zugführer-Coupee eingerichtet.
"	358	401	—	—	44	—	—	—	—	—	—	—	150	6,600	12,754,04	—	—	
"	402	433	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	150	4,800		32	64	
"	434	440	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	150	1,050		—	—	
"	441	448	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	150	1,200		8	16	
"	449	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150		—	—	
"	450	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150		1	2	
"	451	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150		—	—	
"	452	458	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	150	1,050		7	14	
"	459	483	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	150	3,750	17,806,00	—	—	
"	484	505	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	150	3,300		22	44	
"	506	583	—	—	78	—	—	—	—	—	—	—	150	11,700		—	—	
"	584	599	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	150	2,400		16	32	
"	600	609	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	135	1,350	1,560,84	10	30	
"	610	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	130,00	1	2	
"	611	634	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	135	3,240	2,601,00	—	—	
"	635	725	—	—	91	—	—	—	—	—	—	—	150	13,650	17,073,16	—	—	
"	726	776	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	150	7,650		51	102	
"	777	844	—	—	68	—	—	—	—	—	—	—	150	10,200	7,856,00	—	—	
"	845	860	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	150	2,400	2,127,00	16	32	
"	861	893	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	150	4,950	5,082,00	33	66	in 1867 neu beschafft.
"	894	960	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	150	10,050	9,112,00	—	—	
Summa .	—	—	—	—	909	34	—	—	—	—	—	—	—	131,650	118,338,54	332	674	

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn Nummer von	bis	Anzahl. 4- rädrige.	6- rädrige.	8- rädrige.	Anzahl der Plätze: I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen. Stück.	Bemerkungen.
Bügelwagen mit Lederdecken	1000	1036	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	100	3,700	4,384,00	4	8	
"	1037	1040	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400				
"	1041	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100				
"	1042	1050	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	100	900	884,00	5	10	
"	1051	1053	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	246,00	—	—	
"	1054	1075	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	70	1,540	1,792,00	4	8	
"	1076	1107	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	70	2,240	2,603,00	—	—	Nr. 1079, 1106—1108, 1112, 1114 und 1122 sind zu Stationswagen eingerichtet.
"	1108	1110	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	70	210	236,00	—	—	
"	1111	1124	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	70	980	1,096,00	—	—	
Summa .	—	—	—	—	125	—	—	—	—	—	—	—	—	10,370	11,241,00	13	26	
Viehwagen	1301	1306	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	5,415,00	23	46	Nr. 1324, 1412 u. 1413 sind Luxus-Pferdewagen; Nr. 1410, 1411, 1414—1416, 1418—1427, 1434, 1587—1599 bedeckte Viehwagen.
"	1307	1329	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	100	2,300				
"	1330	1335	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	390,00	—	—	
"	1336	1359	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	100	2,400	2,361,00	—	—	
"	1360	1384	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	100	2,500	2,888,00	25	50	
"	1385	1409	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	100	2,500	2,900,00	25	50	
"	1410	1413	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	500,00	—	—	
"	1414	1416	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	352,00	3	6	
"	1417	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	105,00	1	2	
"	1418	1427	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	1,010,00	—	—	
"	1428	1433	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	514,00	—	—	
"	1434	1437	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	412,00	—	—	
"	1438	1439	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	80	160	206,00	2	4	
"	1440	1458	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	80	1,520	1,725,00	1	2	Nr. 1537—1586 sind in 1867 neu beschafft; Nr. 1537—1599 sind mit Doppelböden zum Schaftransport eingerichtet; Nr. 1590 bis 1599 sind in 1867 von 80 auf 100 Ctr. Ladungsfähigkeit gebracht.
"	1537	1586	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	100	5,000	6,700,00	50	100	
"	1587	1589	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	352,00	3	6	
"	1590	1599	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	1,139,00	3	6	
Summa .	—	—	—	—	221	—	—	—	—	—	—	—	—	21,680	26,969,00	136	272	
Güterwagen, offene, à 100 Ctr.	1600	1737	—	—	13 8/2	—	—	—	—	—	—	—	100	13,800	11,370,00	36	72	
"	1738	1739	—	—		—	—	—	—	—	—	—	100	200	174,50	2	4	
"	1740	2012	—	—	27 3/2	—	—	—	—	—	—	—	100	27,300	23,662,54	174	348	Die Wagen Nr. 1917, 1919, 1921, 1925, 1926, 1928, 1933, 1935, 1937, 1939—1943, 1946, 1947, 1952, 1953, 1956, 1957, 1964, 1971, 1974, 1981, 1985, 1990, 1991, 1993—1995, 1998, 2000 bis 2004, 2006 und 2009 sind zum Holztransport eingerichtet.
"	2013	2014	—	—		—	—	—	—	—	—	—	100	200	174,50	2	4	
"	2015	2270	—	—	25 6/7	—	—	—	—	—	—	—	100	25,600	18,581,60	163	326	
"	2271	2287	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	1,700	1,213,95	—	—	
"	2288	2303	—	—	1 6/7	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1.161,29	16	32	
"	2304	2320	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	1,700	1,233,92	—	—	
"	2321	2338	—	—	1 8/1	—	—	—	—	—	—	—	100	1,800	1,306,53	7	14	
"	2339	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	100	100	72,58	—	—	
"	2340	2370	—	—	3 1/2	—	—	—	—	—	—	—	100	3,100	2,270,13	6	12	
"	2371	2656	—	—	28 6/0	—	—	—	—	—	—	—	100	28,600	25,211,33	77	154	
"	—	—	2657	2666	1	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	853,00	—	—	Eigenthum der Zeche Glückauf-Tiefbau.
"	2667	2691	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	100	2,500	2,175,00	25	25	
"	2692	2715	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	100	2,400	2,224,00	15	30	
"	2716	2739	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	100	2,400	1,425,00	3	6	
"	2740	2770	—	—	31	—	—	—	—	—	—	—	100	3,100	2,741,00	8	16	
"	2771	2810	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	100	4,000	3,266,00	—	—	
"	2811	2880	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—	100	7,000	6,424,00	24	48	
"	2881	2890	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	821,00	—	—	
"	2891	2919	—	—	29	—	—	—	—	—	—	—	100	2,900	2,540,00	6	12	
"	2920	2938	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	100	1,900	1,921,00	15	30	
"	2939	2961	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	100	2,300	2,291,00	19	38	
"	2962	2965	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	361,00	1	2	
"	2966	3114	—	—	149	—	—	—	—	—	—	—	100	14,900	14,438,00	50	100	
"	3115	3124	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	817,00	—	—	
"	3125	3144	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	100	2,000	1,689,00	—	—	
"	3145	3192	—	—	48	—	—	—	—	—	—	—	100	4,800	4,131,00	—	—	Nr. 3192 ist in 1867 wieder aufgebaut.
Summa .	—	—	—	—	1593	—	—	—	—	—	—	—	—	159,300	134,549,87	649	1273	
Güterwagen, offene, à 150 Ctr.	4000	4021	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	150	3,300	7,250,85	—	—	
"	4022	4036	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	150	2,250		15	45	
"	4037	4064	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	150	4,200		—	—	
Latus .	—	—	—	—	—	65	—	—	—	—	—	—	—	9,750	7,250,85	15	45	

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn Nummer von	bis	Anzahl. 4- rädrige.	6- rädrige.	8- rädrige.	Anzahl der Plätze: Klasse I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	der gebremsten Achsen. Stück.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	—	65	—	—	—	—	—	—	—	9,750	7,250,85	15	45	
Güterwagen, offene, à 150 Ctr.	4065	4086	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	150	3,300		—	—	
"	4087	4089	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	150	450		3	6	
"	4090	4091	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	150	300		—	—	
"	4092	4104	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	150	1,950	11,648,00	13	26	
"	4105	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150		—	—	
"	4106	4114	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	150	1,350		9	18	
"	4115	4164	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	150	7,500		—	—	
"	4165	4166	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	150	300	236,00	—	—	
"	4167	4190	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	150	3,600	2,366,00	—	—	
Summa .	—	—	—	—	124	67	—	—	—	—	—	—	—	28,650	21,500,85	40	95	
Güterwagen, offene à 400 Ctr.	4970	4999	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	400	12,000	6,832,67	—	—	
Güterwagen, offene, à 200 Ctr.	5000	5035	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	200	7,200		—	—	Von 5000 bis incl. 5399 zum Coaks-Transport eingerichtet.
"	5036	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	
"	5037	5038	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400		—	—	
"	5039	5041	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600		3	6	
"	5042	5043	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400		—	—	
"	5044	5047	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800		4	8	
"	5048	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5049	5050	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	8,195,50	2	4	
"	5051	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5052	5054	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600		3	6	
"	5055	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5056	5059	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800		4	8	
"	5060	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5061	5064	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800		4	8	
"	5065	5081	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400		—	—	
"	5082	5097	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	
"	5098	5148	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	200	10,200		—	—	
"	5149	5163	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	200	3,000	19,531,80	15	30	
"	5164	5197	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800		—	—	
"	5198	5214	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400		17	34	
"	5215	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	—	—	5216	5222	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	765,60	—	—	Eigenthum der Zeche Steingatt.
"	—	—	5223	5229	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	778,70	—	—	" " Heinrich.
"	—	—	5230	5235	6	—	—	—	—	—	—	—	200	1,200	773,60	—	—	" " Henriette.
"	—	—	5236	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	
"	—	—	5237	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	—	—	5238	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	587,50	1	2	" " Prinz Wilhelm.
"	—	—	5239	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	—	—	5240	5241	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400		2	4	
"	—	—	5242	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	123,00	1	2	" " Steingatt.
"	—	—	5243	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	230,00	1	2	" " Prinz Wilhelm.
"	—	—	5244	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	—	—	5245	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	122,00	1	2	" " Steingatt.
"	5246	5249	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	560,10	—	—	
"	5250	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	
"	—	—	5251	5252	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	248,20	2	4	" " "
"	5253	5358	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	200	1,200	653,90	—	—	
"	—	—	5259	5263	5	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	554,50	—	—	" " Flor & Flörchen.
"	5264	5267	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	492,90	4	8	
"	—	—	5268	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	108,00	—	—	" " "
"	—	—	5269	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	231,80	1	2	" " Charlotte.
"	—	—	5270	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5271	5297	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	200	5,400		—	—	
"	5298	5309	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	200	2,400		12	24	
"	5310	5316	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400		—	—	
"	5317	5318	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	20,579,60	2	4	
"	5319	5385	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400		—	—	
"	5386	5427	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	200	8,400		42	84	
"	5428	5445	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	200	3,600		—	—	
"	—	—	5446	5448	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	599,00	—	—	" " Helene.
"	—	—	5449	5450	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400		2	4	
Latus .	—	—	—	—	451	—	—	—	—	—	—	—	—	90,200	55,136,20	142	284	

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn Nummer von	bis	Anzahl: 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Anzahl der Plätze: Klasse I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen. Stück.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	451	—	—	—	—	—	—	—	—	90,200	55,136,20	142	284	
Güterwagen, offene, à 200 Ctr.	5451	5484	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	5,735,10	—	—	
"	5485	5500	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	
"	—	—	5501	5517	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400		—	—	
"	—	—	5518	5533	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	5,860,40	16	32	Eigenthum der Harp. Bergbau-Ges.
"	—	—	5534	5550	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400		—	—	
"	5551	5572	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	200	4,400	3,945,00	—	—	
"	5573	5583	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	200	2,200		11	22	
"	—	—	5584	5586	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	1,146,90	3	6	" der Zeche Glückauf-Tiefb.
"	—	—	5587	5593	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400		—	—	
"	5594	5653	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	200	12,000		—	—	
"	5654	5698	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	200	9,000		45	90	
"	5699	5758	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	200	12,000	31,960,05	—	—	
"	5759	5807	—	—	49	—	—	—	—	—	—	—	200	9,800		49	98	
"	5808	5873	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200		—	—	
"	—	—	5874	5876	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	311,30	—	—	" " Helene.
"	5877	5942	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	7,276,85	—	—	
"	5943	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	
"	—	—	5944	5945	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	235,80	2	4	" " "
"	5946	5978	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600		33	66	
"	5979	6111	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	200	26,600		—	—	
"	6112	6178	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400		67	134	
"	6179	6345	—	—	167	—	—	—	—	—	—	—	200	33,400	46,788,80	—	—	
"	6346	6428	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	200	16,600		83	166	
"	6429	6453	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000		—	—	
"	6454	6463	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000		10	20	
"	—	—	6464	6480	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	1,444,40	—	—	" des Herrn den Tex.
"	6481	6488	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	681,00	—	—	
"	—	—	6489	6496	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	759,50	8	16	" " "
"	6497	6503	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400		7	14	
"	6504	6570	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400		—	—	
"	6571	6603	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	28,463,30	33	66	
"	6604	6736	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	200	26,600		—	—	
"	6737	6803	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400		67	134	
"	6804	6822	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	200	3,800		—	—	
"	—	—	6823	6842	20	—	—	—	—	—	—	—	200	4,000	1,699,50	—	—	" der Zeche Louise Tiefbau.
"	—	—	6843	6846	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	436,00	—	—	
"	—	—	6847	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	" " Helene.
"	6848	6853	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	200	1,200	579,50	6	12	
"	—	—	6854	6858	5	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	480,00	5	10	" " "
"	—	—	6859	6868	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1809,50	10	20	" " Louise Tiefbau.
"	—	—	6869	6878	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000		—	—	
"	—	—	6879	6911	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	4418,40	—	—	
"	—	—	6912	6928	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400		17	34	" " ver. Hamburg.
"	—	—	6929	6933	5	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	479,80	5	10	" " Louise Tiefbau.
"	6934	7033	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	8,005,00	—	—	
"	7034	7099	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	6,487,00	66	132	
"	7100	7200	—	—	101	—	—	—	—	—	—	—	200	20,200	8,156,00	—	—	
"	7201	7251	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	200	10,200	4,893,00	51	102	
"	7252	7458	—	—	207	—	—	—	—	—	—	—	200	41,400	16,731,00	—	—	
"	7459	7558	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	9,840,00	100	200	
"	7559	7583	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000	2,099,00	—	—	
"	7584	7633	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000		—	—	
"	7634	7708	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	200	15,000	23,199,00	75	150	
"	7709	7842	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	200	26,800		—	—	
"	7843	7858	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	
"	7859	7908	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	5,154,00	—	—	Nr. 7859—7908 sind Holzwagen und mit Bracken wie die Kohlenwagen eingerichtet und können auch als solche benutzt werden.
"	7909	8008	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	9,000,00	—	—	
"	8009	8058	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	5,050,00	50	100	
"	8059	8074	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	1,616,00	16	32	
"	8075	8108	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	3,060,00	—	—	
"	8109	8175	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	7,906,00	—	—	
"	8176	8208	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	4,191,00	33	66	Schienenwagen.
"	8209	8216	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	872,00	8	16	
"	8217	8233	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	1,765,00	—	—	
"	8234	8350	—	—	117	—	—	—	—	—	—	—	200	23,400	11,817,00	—	—	
"	8351	8408	—	—	58	—	—	—	—	—	—	—	200	11,600	6,496,00	58	116	
Latus .	—	—	—	—	3409	—	—	—	—	—	—	—	—	681,800	335,984,30	1110	2220	

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn Nummer von	bis	Anzahl. 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Anzahl der Plätze: Klasse. I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen. Stück.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	3409	—	—	—	—	—	—	—	—	681,800	335,984,30	1110	2220	
Güterwagen, offene, à 200 Ctr.	8409	8433	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000	2,750,00	25	50	
"	8434	8533	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	10,100,00	—	—	
"	8534	8558	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000	2,750,00	25	50	
"	8559	8574	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	5,225,00	16	32	
"	8575	8608	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800		—	—	
"	8609	8645	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	200	7,400	4,878,00	—	—	Kieswagen.
"	8646	8658	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	200	2,600		13	26	
"	8659	8708	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	15,550,00	50	100	
"	8709	8808	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000		—	—	
"	8809	8875	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	6,700,00	—	—	in 1867 neu beschafft.
"	8876	8908	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,663,00	33	66	
"	8909	8941	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,663,00	33	66	Nr. 8999, 9000, 9003—9008 sind in 1867 neu beschafft.
"	8942	9008	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	6,700,00	—	—	
"	9009	9041	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,300,00	—	—	
"	9042	9058	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	1,921,00	17	34	
"	9059	9125	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	6,798,00	66	132	
"	9126	9258	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	200	26,800	12,060,00	—	—	in 1867 neu beschafft.
"	9259	9391	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	200	26,600	11,970,00	—	—	
"	9392	9458	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	7,504,00	67	134	
"	9459	9491	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,696,00	33	66	
"	9492	9558	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	6,499,00	—	—	
"	9559	9598	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	200	8,000	5,154,00	—	—	
"	9599	9601	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	328,00	—	—	Eiserne Wagen.
"	9602	9608	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	721,00	—	—	
"	9609	9618	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,102,00	2	4	
"	9619	9650	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	200	6,400	3,436,50	8	16	
"	9651	9680	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	200	6,000	3,801,00	30	60	
"	9681	9740	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	200	12,000	6,457,00	—	—	
"	9741	9876	—	—	136	—	—	—	—	—	—	—	200	27,200	13,363,00	40	80	
"	9877	9886	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	940,00	—	—	offene Holzwagen.
"	9887	9896	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,113,00	—	—	
"	9897	9926	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	200	6,000	2,508,00	—	—	
"	9927	9951	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000	2,544,50	—	—	
"	—	—	9952	9959	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	864,00	8	16	in 1867 neu beschafft. Eigenthum der Zeche Vollmond.
"	—	—	9960	9976	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	1,649,00	—	—	
"	—	—	9977	10,010	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	3,298,00	—	—	Desgl. Eigenthum der Harpener Bergbau-Gesellschaft.
"	—	—	10,011	10,026	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	1,708,00	16	32	
Summa .	—	—	—	—	5027	—	—	—	—	—	—	—	—	1,005,400	500,698,30	1592	3184	

Recapitulation.

	Anzahl.	Anzahl.	Ueberhaupt.													
Summa der Personenwagen .	309	—	95	214	—	930	3086	6660	6390	17,066	—	—	59,456,85	159	322	
" " combin. Post- und Gepäckwagen .	7	—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	630	1,310,00	7	12	
" " Gepäckwagen . .	88	—	55	33	—	—	—	—	—	—	—	10,530	14,952,12	85	177	
" " bedeckten Güterwag.	943	—	909	34	—	—	—	—	—	—	—	131,650	118,338,54	332	674	
" " Bügelwagen mit Lederdecken . .	125	—	125	—	—	—	—	—	—	—	—	10,370	11,241,00	13	26	
" " Viehwagen . . .	221	—	221	—	—	—	—	—	—	—	—	21,680	26,969,00	136	272	
" " offenen Güterwagen, à 100 Ctr. .	1583	10	1593	—	—	—	—	—	—	—	—	159,300	134,549,87	649	1273	
à 150 Ctr. .	191	—	124	67	—	—	—	—	—	—	—	28,650	21,500,85	40	95	
à 400 Ctr. .	30	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	12,000	6,832,67	—	—	
à 200 Ctr. .	4712	315	5027	—	—	—	—	—	—	—	—	1,005,400	500,698,30	1592	3184	
Summa .	8209	325	8153	351	30	930	3086	6660	6390	17,066	—	1,380,210	895,849,20	3013	6035	

5. Nachweisung der vorhandenen Achsen nach Material und Dimensionen.

Am Jahresschluß waren vorhanden:

261	Locomotiven.	
248	Tender.	
—	achträdrige	Personenwagen.
214	sechsrädrige	Personenwagen.
95	vierrädrige	Personenwagen.
30	achträdrige	Güterwagen.
137	sechsrädrige	Güterwagen.
8058	vierrädrige	Güterwagen.

Von den sämmtlichen vorhandenen Güterwagen waren

1245 bedeckt,
6980 unbedeckt.

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

A. nach dem Material:

3522	Stück	von gewöhnlich geschmiedetem Eisen,
2249	„	von feinkörnig geschmiedetem Eisen,
239	„	von gewalztem Eisen,
3146	„	Patent-Bündelachsen,
2621	„	von Puddelstahl,
6760	„	von ungehärtetem Gußstahl,
4	„	von gehärtetem Gußstahl,
—	„	aus Eisen und Stahl combinirt,
—	„	von unbekanntem Material.

B. nach der Stärke (in der Nabe):

—	Stück	3	zöllige,
—	„	$3^1/_8$	„
4	„	$3^1/_4$	„
—	„	$3^3/_8$	„
192	„	$3^1/_2$	„
—	„	$3^5/_8$	„
427	„	$3^3/_4$	„
12	„	$3^7/_8$	„
3952	„	4	„
690	„	$4^1/_8$	„
6	„	$4^1/_6$	„
609	„	$4^1/_4$	„
593	„	$4^3/_8$	„
4545	„	$4^1/_2$	„
602	„	$4^3/_4$	„
220	„	$4^7/_8$	„
4416	„	5	„
5	„	$5^1/_8$	„
2268	„	$5^1/_4$	„

An Reserve-Achsen waren 1062 Stück vorhanden.