

III. 2.

Nachweisung von den Neigungs-Verhältnissen der Rheinischen Eisenbahn in der Richtung von Cöln nach Herbesthal.

Laufende Nummer.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahn- Nummer-Steinen		Horizon- tale Strecken und Länge derselben in Ruthen.	Steigend.			Fallend.			Bemerkungen.
	von	bis		Länge in Ruthen.	Neigungs- Ver- hältniss.	Die Erhebung beträgt in Fussen.	Länge in Ruthen.	Neigungs- Ver- hältniss.	Das Fallen beträgt in Fussen.	
Von Cöln (Rheinbrücke) bis Herbesthal .										
37	5/45	Transport.	410,51	8644,17	—	—	1825,69	—	—	
38	5/64+4°	5/64+4°	—	384	1/874	5,27	—	—	—	Damm bei Derichsweiler.
39	5/95	5/95	—	616	1/5913	1,25	—	—	—	D'horner Damm.
40	6/02+10°	6/02+10°	—	150	1/622	2,89	—	—	—	dito.
41	6/20	6/20	—	350	1/294	14,29	—	—	—	Jüngersdorfer Einschnitt.
42	6/35	6/35	—	300	1/314	11,46	—	—	—	Langerweher Einschnitt.
43	6/70	6/70	—	700	1/296	28,38	—	—	—	Einschnitt im Weisweiler Busch.
44	6/72+10°	6/72+10°	—	—	—	—	50	1/682	0,88	
45	6/90	6/90	—	—	—	—	350	1/291	14,42	Weisweiler Einschnitt u. Damm.
46	6/95	6/95	—	—	—	—	100	1/714	1,68	Weisweiler Damm.
47	7/52+10°	7/52+10°	—	1150	1/292	47,14	—	—	—	Von Nothberg bis Eschweiler.
48	7/72+10°	7/72+10°	—	400	1/305	15,72	—	—	—	Ichenberger Tunnel nebst Einschnitt.
49	7/75	7/75	—	50	1/210	2,99	—	—	—	Inde-Damm.
50	7/95	7/95	—	400	1/291	16,45	—	—	—	dito.
51	8/44+4°	8/44+4°	—	984,5	1/303	38,89	—	—	—	Station Stolberg bis Nirmar Tunnel.
52	8/55	8/55	—	215,5	1/399	6,47	—	—	—	Nirmar Tunnel.
53	8/85	8/85	—	600	1/9230	0,78	—	—	—	Einschnitt in der Kehr u. Hüll.
54	9/4+7°	9/4+7°	—	—	—	—	387	1/2704	1,72	Bever.
55	9/20	9/20	—	313	1/991	3,79	—	—	—	Krautmühlen-Damm.
56	9/32+10°	9/32+10°	—	250	1/709	4,23	—	—	—	Frankenberger Damm.
57	9/35+19°	9/35+19°	—	—	—	—	69	1/187	4,43	
58	9/38	9/38	—	41	1/103	4,78	—	—	—	Station Aachen.
59	9/65+14	9/65+14	—	554	1/38	174,65	—	—	—	Genseigte Ebene.
60	9/67+10	9/67+10	36	—	—	—	—	—	—	
61	9/76+19	9/76+19	—	189,3	1/332	6,84	—	—	—	Station Ronheide.
62	9/86+3°	9/86+3°	—	184	1/472	4,68	—	—	—	
63	10/18+18°	10/18+18°	655	—	—	—	—	—	—	Grosser Aachen. Busch-Tunnel.
64	11/15	11/15	—	1923	1/1200	19,23	—	—	—	Vom grossen Aachener Busch-Tunnel bis Achterweg.
65	11/32+6°	11/32+6°	344,5	—	—	—	—	—	—	Helmüser Einschnitt, Goul-Damm, Einschnitt bei Proster und Benesse und Fonteness-Damm.
66	11/36+16°	11/36+16°	53	90	1/208	5,18	—	—	—	Damm bei Appelter.
										dito.
										Station Herbesthal.
		Summa.	1499,01	18488,47	—	—	2781,14			
			22768,62 Ruthen = 11,38 Meilen.							

III. 3.

Nachweisung der geraden Strecken und Curven der Rheinischen Eisenbahn in der Richtung von Cöln nach Herbesthal.

Laufende Nummer.	Bezeichnung		Gerade Bahnstrecken und Längen derselben in Ruthen.	In Curven liegende Bahnstrecken.		Bemerkungen.
	nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahn-Nummer-Steinen.			Längen derselben. Ruthen.	Längen der Radien, mit denen Curven gebildet sind. Ruthen.	
	von	bis				
Von Cöln (Rheinbrücke) bis Herbesthal .						
1	0/00	0/01+12,22 ⁰	—	32,22	50	Viaduct.
2	0/01+12,22 ⁰	0/02+15,99 ⁰	23,77	—	—	Central-Personen-Bahnhof.
3	0/02+15,99 ⁰	0/03+14,79 ⁰	—	18,80	75	
4	0/03+14,79 ⁰	0/09+11,77 ⁰	116,98	—	—	dito.
5	0/09+11,77 ⁰	0/09+15,37 ⁰	—	3,60	150	Am Salzmagazin.
6	0/09+15,37 ⁰	0/11+12,77 ⁰	37,40	—	—	Am Entenpühl.
7	0/11+12,77 ⁰	0/12+4,81 ⁰	—	12,04	150	Plankgasse.
8	0/12+4,81 ⁰	0/12+18,34 ⁰	13,53	—	—	Am Wall.
9	0/12+18,34 ⁰	0/13+7,85 ⁰	—	9,51	150	
10	0/13+7,85 ⁰	0/14+10,32 ⁰	22,47	—	—	
11	0/14+10,32 ⁰	0/15+17,03 ⁰	—	26,71	80	Trennpunct nach Bonn bei 0,15+17,03 ⁰ .
12	0/15+17,03 ⁰	0/24+8,12 ⁰	171,09	—	—	
13	0/24+8,12 ⁰	0/27+13,98 ⁰	—	65,86	80	0,27+13,98 ⁰ der neuen,
14	0/28+14,16 ⁰	1/77	2965,84	—	—	0,28+14,16 ⁰ der alten Bahn.
15	1/77	1/79+3 ⁰	—	43,00	366	Königsdorfer Einschnitt.
16	1/79+3 ⁰	1/95+4 ⁰	321,06	—	—	dito.
17	1/95+4 ⁰	1/98+10,5 ⁰	—	66,50	320	dito.
18	1/98+10,5 ⁰	2/29+15,3 ⁰	624,80	—	—	Königsdorfer Tunnel und westlicher Einschnitt.
19	1/29+15,3 ⁰	2/32+8,6 ⁰	—	53,80	752	Röttchen-Brücke.
20	2/32+8,6 ⁰	4/60+8 ⁰	4559,40	—	—	Röttchen-Brücke bis Merzenicher Haide.
21	4/60+8 ⁰	4/68+9 ⁰	—	161,00	434	Arnoldsweiler Damm.
22	4/68+9 ⁰	5/26+12,4 ⁰	1163,40	—	—	Arnoldsweiler Damm bis Station Düren.
23	5/26+12,4 ⁰	5/64+4 ⁰	—	751,60	550	Von Düren bis zur Eschweiler Strasse.
24	5/64+4 ⁰	6/64+15,5 ⁰	2011,5	—	—	Von der Eschweiler Strasse bis Langerwehe.
25	6/64+15,5 ⁰	6/82+4,7 ⁰	—	349,20	300	Einschnitt bei Langerwehe und Eschweiler.
26	6/82+4,7 ⁰	6/95	255,8	—	—	Weisweiler Damm.
27	6/95	7/26+5 ⁰	—	625,00	790	Nothberger Damm und Einschnitt und Knippmühlen-Damm.
28	7/26+5 ⁰	7/41+7 ⁰	—	302,00	1550	Berggrath.
29	7/41+7 ⁰	7/45	—	73,00	1300	Röttcher Damm.
30	7/45	7/49+10 ⁰	—	90,00	250	Röttcher Einschnitt.
31	7/49+10 ⁰	7/55+13 ⁰	—	123,00	308	Station Eschweiler.
32	7/55+13 ⁰	7/58+6 ⁰	—	53,00	217	dito.
33	7/58+6 ⁰	7/59+8 ⁰	22,00	—	—	dito.
34	7/59+8 ⁰	7/62+10 ⁰	—	62,00	191	Ichenberger Tunnel.
35	7/62+10 ⁰	7/68+6 ⁰	—	116,00	225	Inde-Damm.
36	7/68+6 ⁰	7/76+10 ⁰	—	164,00	300	dito.
37	7/76+10 ⁰	7/77+10 ⁰	20,00	—	—	dito.
Latus..			12328,48	2875,80		

III. 3.

Nachweisung der geraden Strecken und Curven der Rheinischen Eisenbahn in der Richtung von Cöln nach Herbesthal.

Laufende Nummer.	Bezeichnung		Gerade Bahnstrecken und Längen derselben in Ruthen.	In Curven liegende Bahnstrecken.		Bemerkungen.
	nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahn-Nummer-Steinen.			Längen derselben.	Längen der Radien, mit denen Curven gebildet sind.	
	von	bis				

Von Cöln (Rheinbrücke) bis Herbesthal.

38	7/77+10 ⁰	Transport..	12328,48	2875,80		
39	7/87+10 ⁰	7/87+10 ⁰	—	200,00	324	Probsteyer Wald.
40	7/92	7/92	90,00	—	—	dito.
41	8/90	8/90	—	340,00	650	Station Stolberg.
42	8/64+2 ⁰	8/64+2 ⁰	1102,00	—	—	Gesenberg bis Kehrer Einschnitt.
43	8/73+7 ⁰	8/73+7 ⁰	—	185,00	600	Kehrer Einschnitt.
44	8/85+2 ⁰	8/85+2 ⁰	235,00	—	—	Hülser Einschnitt.
45	8/93+10 ⁰	8/93+10 ⁰	—	168,00	600	Einschnitt an der rothen Erde.
46	9/60+4 ⁰	9/60+4 ⁰	254,00	—	—	Von der Stolberger nach der Montjoier Strasse.
47	9/25+8 ⁰	9/25+8 ⁰	—	384,00	300	Krautmühlen-Damm.
48	9/30+9 ⁰	9/30+9 ⁰	—	101,00	1030	Frankenberger Damm.
49	9/35+5 ⁰	9/35+5 ⁰	—	96,00	85	Station Aachen.
50	9/69+11 ⁰	9/69+11 ⁰	686,00	—	—	Geneigte Ebene.
51	9/75+17 ⁰	9/75+17 ⁰	—	126,00	300	Station Ronheide.
52	9/88+6 ⁰	9/88+6 ⁰	249,00	—	—	Grosser Aachener Busch-Tunnel.
53	10/0+4 ⁰	10/0+4 ⁰	—	238,00	300	Kleiner " "
54	10/18+6 ⁰	10/18+6 ⁰	362,00	—	—	Vom Bildchen bis Achterweg.
55	10/19+13 ⁰	10/19+13 ⁰	—	27,00	300	Hergenrather Damm.
56	10/26+3 ⁰	10/26+3 ⁰	130,00	—	—	Hellmüser Einschnitt.
57	10/36+4 ⁰	10/36+4 ⁰	—	201,00	300	dito.
58	10/38+17 ⁰	10/38+17 ⁰	53,00	—	—	Geul-Damm.
59	10/43+1 ⁰	10/43+1 ⁰	—	84,00	300	dito.
60	10/47+16 ⁰	10/47+16 ⁰	95,00	—	—	Geul-Viaduct.
61	10/66+3 ⁰	10/66+3 ⁰	—	367,00	300	Geul-Damm und Einschnitt bei Prester.
62	10/85+19 ⁰	10/85+19 ⁰	396,00	—	—	Astenet.
63	10/90+11 ⁰	10/90+11 ⁰	—	92,00	300	Einschnitt bei Benesse.
64	11/04+9 ⁰	11/04+9 ⁰	278,00	—	—	Damm bei Lontzen.
65	11/10+12 ⁰	11/10+12 ⁰	—	123,00	300	Damm bei Fonteness.
66	11/12+2 ⁰	11/12+2 ⁰	30,00	—	—	dito.
67	11/15+10 ⁰	11/15+10 ⁰	—	68,00	300	dito.
68	11/30+14 ⁶	11/30+14 ⁶	304,00	—	—	Damm bei Appelter.
	11/39+8 ⁰	11/39+8 ⁰	—	174,80	275	Station Herbesthal.
Summa.			16592,48	6176,14		
			22768,62 Ruthen = 11,38 Meilen.			

IV.

Betriebsmittel,

deren

Leistungen und Unterhaltungskosten.

Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1859 vorhandenen Locomotiven Angabe der Haupt-Constructionstheile und der Beschaffungskosten.

Laufende Nummer.	Namen der Locomotiven.	Namen des Fabricanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst.	Cylinder		Kessel		Heizfläche			Ueberdruck des Dampfes pro □-Zoll.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder		Aeusserer Radstand.	Gesamt-Eigen-gewicht incl. Achsen und Räder		Tender.			Beschaffungskosten			Bemerkungen.					
				Durchmesser.	Lage desselben.	Durchmesser.	Länge.	Anzahl der Speiseröhren.	Im Feuerkasten.	in den Röhren.			Anzahl im Ganzen.	der Treibräder.		ohne Wasser und Coaksfüllung.	mit Wasser und Coaksfüllung.	Anzahl.	Durchmesser.	äusserer Radstand.	Eigengewicht incl. durch-schnittlicher Füllung mit Wasser und Coaks.	der Locomotiven.	der Tender.		in Summa.				
										Englisch. Zoll.																Z.	Preussische Fuss.	Preussische □-Fuss.	□-Fuss.
A. Strecke Cöln-Erbesthal.																													
1	Atlas	Longridge & Comp. in Newcastle	1839	14	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Demontirt.				
2	Pluto		1839	12	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
3	Phönix		1839	12	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
4	Carolus	Dobs & Poensgen in Aachen	1840	13 1/2	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Verkauft.			
5	Rhein		1841	14	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
6	Hercules	R. Stephenson & Cp. in Newcastle	1841	14	18	Inseitig	3 1/4	8 1/2	111	66	445	511	90	Variable Expansion mit 1 Schieber nach Stephenson.	6	4	5	11	369	412	4	3 1/4	5 11/12	145	11600	1900	13500	In 6 Langfedern ohne Balanciers; die Locomotiven 7 und 8 haben 8 Federn, weil die Krummache mit 4 Federn trägt; eine Achse liegt hinter der Feuerbüchse, die Treib- achse in der Mitte. Die gekuppelten Locomotiven haben die Achsen unter dem Langkessel liegen.	
7	Vorwärts		1841	14 1/3	18		3 3/8	7 5/8	111	56,8	421	477,8	90		6	4	5	10 3/4	360	400	4	3 1/4	5 11/12	145	11600	1900	13500		
8	Mercur		1841	13	18		3 3/8	8 1/4	115	56	422	478	100		6	2	5 1/2	14	459	577	4	3 1/4	5 11/12	145	11600	1900	13500		
9	Agrippina	Regnier & Poncelet in Lüttich	1841	12 1/2	18	Inseitig horizontal	3 3/8	7 5/8	109	54	406	460	60	Constante Expansion durch Schieberüberdeckung - alte Gabel- steuerung.	6	2	5 1/2	10 1/2	305	340	4	3 1/4	5 7/12	135	10750	1750	12500	In 6 Langfedern ohne Balanciers; sämtliche 3 Achsen liegen vor dem Feuerkasten.	
10	Vulcan		1842	12 1/2	18		3 3/8	7 5/8	129	45	325	370	55		6	2	5 1/2	10 1/2	300	336	4	3 3/4	5 1/2	135	10400	1700	12100		
11	Achilles		1842	12 1/2	18		3 3/8	7 5/8	129	45	325	370	55		6	2	5 1/2	10 1/2	300	336	4	3 3/4	5 1/2	135	10400	1700	12100		
12	Sector		1843	12 1/2	18		3 3/8	7 5/8	129	45	325	370	60		6	2	5 1/2	10 1/2	300	336	4	3 3/4	5 1/2	135	10400	1700	12100		
13	Jupiter	R. Stephenson & Cp. in Newcastle	1843	14	18	Inseitig geneigt	3 3/8	7 5/8	111	50	420	470	60	Cabrliche Expansion.	6	4	5	10 1/2	345	390	4	3 7/8	5 1/2	140	11700	1800	13500	In 6 Langfedern ohne Balanciers; von denen die hinteren durch Balanciers verbunden sind. Alle drei Achsen sind vor dem Feuerkasten.	
14	Mars		1843	14	18		3 3/8	7 5/8	111	50	420	470	60		6	4	5	10 1/2	345	390	4	3 7/8	5 1/2	140	11700	1800	13500		
15	Saturn		1845	15	24		3 1/2	12 1/3	150	53	759	812	75		6	4	5	10 1/2	445	485	4	3 1/4	7 5/12	200	10600	2000	12600		
16	Schelde		1845	15	24		3 1/2	12 1/3	161	62	844	906	100		6	4	5	10 1/2	455	490	4	3 1/4	7 5/12	200	10600	2000	12600		
17	Ein	J. Cockerill in Seraing	1846	15	24	3 1/6 & 3 1/4	12 1/2	160	54	828	882	75	Arbeiten mit variabler Expansion durch Schieberüberdeckung und Conlisse.	6	4	5	10 1/2	460	505	4	3 1/4	7 5/12	200	11000	2000	13000	In 6 Langfedern, von denen die hinteren durch Balanciers verbunden sind. Alle drei Achsen sind vor dem Feuerkasten.		
18	Adjen		1846	15	24		3 1/6 & 3 1/4	12 1/2	160	54	828	882		75	6	4	5	10 1/2	460	505	4	3 1/4	7 5/12	200	11000	2000		13000	
19	Inde	Emil Kessler in Karlsruhe	1846	15 1/4	24	3 1/3	12 1/4	149	60	745	805	85		6	4	5	10 1/2	410	458	4	3 1/2	6 2/3	165	11500	2000	13500	Eben so; nur 4 Langfedern.		
20	Eupen		1847	15 1/4	24		3 1/3	12 1/4	149	60	745	805		85	6	4	5	10 1/2	410	458	4	3 1/2	6 2/3	165	11500	2000		13500	
21	Köln		1847	15 1/4	24		3 1/3	12 1/4	149	60	745	805		85	6	4	5	10 1/2	410	458	4	3 1/2	6 2/3	165	11500	2000		13500	
22	Düren	Regnier & Poncelet in Lüttich	1847	14	22	Aussen liegend, horizontal zu beiden Seiten des Rahmens	4	11 3/4	157	45,4	698	743,4	85		6	4	4	9	7 1/2	390	435	4	3	7 1/2	165	11000	2000	13000	Courier-Maschinen, je 4 Tragfedern mit Balanciers verbunden und für die Treibachsen hinter dem Feuerkasten eine Querfeder. Die Steuerung ist answendig.
23	Burtscheidt		1854	16	22		4	10 1/2	180	63,6	787	850,6	100		6	2	7	14	547	605	6	4	10	350	14000	2800	16800		
24	Erampion	A. Borsig in Berlin	1854	16	22		4	10 1/2	180	63,6	787	850,6	100		6	2	7	14	547	605	6	4	10	350	14000	2800	16800	Berg-Maschinen; 4 durch Balanciers verbundene Langfedern und für die Treibachsen hinter dem Feuerkasten eine Querfeder.	
25	Humboldt		1854	16	22		4	10 1/2	180	63,6	787	850,6	100		6	2	7	14	547	605	6	4	10	350	14000	2800	16800		
26	Arago		1854	16	22		4	10 1/2	180	63,6	787	850,6	100		6	2	7	14	547	605	6	4	10	350	14000	2800	16800		
27	Bentli	F. Wöhler in Berlin	1855	18	24		4	10 1/2	180	63,6	787	850,6	100		6	2	7	14	547	605	6	4	10	350	14000	2800	16800	In 4 Langfedern, von denen die hinteren mittels Balanciers auf die Achse drücken und die anderen durch eine Querfeder verbunden sind. Alle Achsen liegen vor dem Feuerkasten.	
28	Borsig		1856	18	24		4	10	180	70,5	748	818,5	100		6	6	5	12	691	825	6	4	10	350	14000	2800	16800		
29	Wöhler		1856	17	24		4	10	180	70,5	748	818,5	100		6	6	5	12	691	825	6	4	10	350	14000	2800	16800		
30	Mosel	Karlsruher Maschinenbau-Gesellschaft	1856	17	24		4	13 5/8	142	60,6	878,5	939,1	100		6	6	5	11	540	630	6	3 1/2	10 7/12	420	14500	2900	17400	In 4 durch Balanciers verbundenen Langfedern und eine Querfeder für die Laufachse hinter dem Feuerkasten. Die gekuppelten Achsen liegen unter dem Langkessel.	
31	Ahr		1857	17	24		4	13 5/8	150	63,6	934,9	998,3	100		6	6	5	11	540	630	6	3 1/2	10 7/12	420	14500	2900	17400		
32	Nahe		1857	17	24		4	13 5/8	150	63,6	934,9	998,3	100		6	6	5	11	540	630	6	3 1/2	10 7/12	420	14500	2900	17400		
33	Rahn	A. Borsig in Berlin	1857	15	20		3 3/4	11 1/2	160	58,5	814,4	872,5	100		6	2	6 1/2	14	537	590	6	4	10 1/2	318	14400	3000	17400		
34	Drachensfels		1857	15	20		3 3/4	11 1/2	160	58,5	814,4	872,5	100		6	2	6 1/2	14	537	590	6	4	10 1/2	318	14400	3000	17400		
35	Randskron		1857	15	20		3 3/4	11 1/2	160	58,5	814,4	872,5	100		6	2	6 1/2	14	537	590	6	4	10 1/2	318	14400	3000	17400		
36	Koreley		1857	15	20		3 3/4	11 1/2	160	58,5	814,4	872,5	100		6	2	6 1/2	14	537	590	6	4	10 1/2	318	14400	3000	17400		
37	Roland		1857	15	20		3 3/4	11 1/2	160	58,5	814,4	872,5	100		6	2	6 1/2	14	537	590	6	4	10 1/2	318	14400	3000	17400		

Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1859 vorhandenen Locomotiven Angabe der Haupt-Constructionstheile und der Beschaffungskosten.

Laufende Nummer.	Namen der Locomotiven.	Namen des Fabricanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst.	Cylinder		Kessel		Heizfläche		Ueberdruck des Dampfes pro □-Zoll. Mit oder ohne Expansions- Vorrichtung.	Räder		Aeusserer Radstand. Proussische Fuss.	Gesamt-Eigen- gewicht Incl. Achsen und Räder ohne Wasser und Coaksfüllung. mit Wasser und Coaksfüllung.	Tender.		Beschaffungskosten			Bemerkungen.		
				Durchmesser. Englisch. Zoll. Z.	Lage desselben.	Durchmesser. Proussische Fuss.	Länge. Anzahl der Speiseröhren.	im Feuerkasten. Proussische □-Fuss.	in den Röhren. Summa.		Anzahl im Ganzen. Stück.	Anzahl der Treibräder. Stück.			Anzahl.	Durchmesser. Engl. Prouss.	äusserer Radstand. Fuss.	Eigengewicht incl. durch- schnittlicher Füllung mit Wasser und Coaks. Z.-Ctr.	der Locomotiven. fl.		der Tender. fl.	in Summa. fl.

B. Strecke Cölnen.

1	I.	Sharp Brothers & Co. in Manchester	1843	12	18	ausser	3 1/6	9 1/6	88	43	392	435	65	ohne	6	2	5	12	240	280	4	3	7 3/4	170	12652	2125	14777	Eine Laufachse liegt hinter der Feuerbüchse, 2 Achsen haben 2 Langfedern, die Hinterachse 2 Spiralfedern, Gabelsteuerung mit Schieberbedeckung. Die Cylinder liegen schräg.
2	II.		1843	12	18		3 1/6	9 1/6	88	43	392	435	65		6	2	5	12	240	280	4	3	7 3/4	170	12652	2125	14777	
3	III.		1843	12	18		3 1/6	9 1/6	88	43	392	435	65		6	2	5	12	240	280	4	3	7 3/4	170	12652	2125	14777	
4	IV.		1843	12	18		3 1/6	9 1/6	88	43	392	435	65		6	2	5	12	240	280	4	3	7 3/4	170	12652	2125	14777	
5	V.		1844	12	18		3 1/6	9 1/6	88	43	392	435	65		6	2	5	12	240	280	4	3	7 3/4	170	12652	2125	14777	
6	VI.		1845	14	20		3 5/16	9 5/12	120	50	490	540	75	mit	6	2	5	12 1/4	340	390	6	3	10 1/6	200	12652	2570	15222	Achsen wie zuvor; horizontale Cylinder; Schieber arbeiten mit Voreilung.
7	VII.	Regnier & Poncelet in Lüttich	1845	14	20	innen	3 1/16	9 5/12	120	50	490	540	75		6	2	5	12 1/4	340	390	6	3	10 1/6	200	13795	2570	16365	
8	VIII.		1844	13	22		3 5/12	9 1/6	139	55	565	620	70	ohne	6	2	5 1/2	12 1/4	360	415	4	3 1/3	6	170	11740	1770	13510	
9	IX.		1855	14	20		3 5/12	9 23/24	143	55	592	647	100		6	2	5 1/2	12 17/24	380	430	6	3 1/3	9	250	12800	2600	15400	
10	X.		1855	14	20		9 5/12	9 23/24	143	55	592	647	100		6	2	5 1/2	12 17/24	380	430	6	3 1/3	9	250	12800	2600	15400	
11	Adler	A. Borsig in Berlin	1858	15	20	ausser	3 7/8	10 1/2	160	60	742	802	100	mit	6	2	5 1/2	12 5/8	500	550	6	3 1/3	10 3/4	300	13800	3000	16800	Condensation nach Rohrbeck.
12	Windsbrant		1858	15	20		3 7/8	10 1/2	160	60	742	802	100		6	2	5 1/2	12 5/8	500	550	6	3 1/3	10 3/4	300	13800	3000	16800	
13	Blücher		1858	15	20		3 7/8	10 1/2	160	60	742	802	100		6	2	5 1/2	12 5/8	500	550	6	3 1/3	10 3/4	300	14100	3000	17100	
14	Blitz		1858	15	20		3 7/8	10 1/2	160	60	742	802	100		6	2	5 1/2	12 5/8	500	550	6	3 1/3	10 3/4	300	13800	3000	16800	
15	Saar		1858	16	22		4 13/100	11 1/2	168	68	855	923	100		6	4	4 1/2	14	576	650	6	3 1/3	10 3/4	300	15700	3000	18700	
16	Glückauf		1858	16	22		4 13/100	11 1/2	168	68	855	923	100		6	4	4 1/2	14	576	650	6	3 1/3	10 3/4	300	15700	3000	18700	
17	Pfalz		1858	16	22		4 13/100	11 1/2	168	68	855	923	100		6	4	4 1/2	14	576	650	6	3 1/3	10 3/4	300	15700	3000	18700	
18	Maisfeld		1858	16	22		4 13/100	11 1/2	168	68	855	923	100		6	4	4 1/2	14	576	650	6	3 1/3	10 3/4	300	15700	3000	18700	
19	Rheinisch		1857	16	22		4 1/8	11 1/2	168	67,8	855,4	923,2	100		6	4	4 1/2	14	576	650	6	3	10 1/2	370	15700	3000	18700	
20	Rheinstein		1857	16	22		4 1/8	11 1/2	168	67,8	855,4	923,2	100		6	4	4 1/2	14	576	650	6	3	10 1/2	370	15700	3000	18700	
21	Germania	dito	1859	15	20	ausser	3 3/4	10 1/2	160	60	742	802	100	Variable Expansion durch Schleberbedeckung und Coulißen.	6	2	5 1/2	12 5/8	500	550	6	3 1/3	10 3/4	300	13300	3000	16300	4 Langfedern mit Balanciers, eine Quersfeder für die Laufachse hinter dem Feuerkasten. Die gekuppelten Achsen liegen unter dem Langkessel.
22	Borussia		1859	15	20		3 3/4	10 1/2	160	60	742	802	100		6	2	5 1/2	12 5/8	500	550	6	3 1/3	10 3/4	300	13000	3000	16000	
23	Victoria		1859	15	20		3 3/4	10 1/2	160	60	742	802	100		6	2	5 1/2	12 5/8	500	550	6	3 1/3	10 3/4	300	13000	3000	16000	
24	Stolzengfels		1859	15	20		3 3/4	10 1/2	160	60	742	802	100		6	2	5 1/2	12 5/8	500	550	6	3 1/2	10 3/4	300	13000	3000	16000	
25	Sonck		1859	15	20		4 1/8	11 1/2	168	67,8	855,4	923,2	100		6	4	4 1/2	14	576	650	6	3	10 1/2	370	14500	3000	17500	

[illegible]

IV. 3.

Uebersicht der Dienstleistungen auf der geneigten Ebene pro 1859.

1859.	Aufwärts mit Locomotiven.							Abwärts mit Bremsen.						
Monate.	Anzahl der					Ungefähres Gewicht		Anzahl der					Ungefähres Gewicht	
	Züge.	Wagen.			Brem- sen à 170 Ctr.	ohne Bremsen. Centner.	mit Centner.	Züge.	Wagen.			Brem- sen à 170 Ctr.	ohne Bremsen. Centner.	mit Centner.
		Perso- nen- à 160 Ctr.	Trans- port à 220 Ctr.	Leere à 90 Ctr.					Perso- nen- à 160 Ctr.	Trans- port à 220 Ctr.	Leere à 90 Ctr.			
Januar.....	603	760	1837	1709	987	679550	847340	361	761	2917	650	987	822000	989790
Februar.....	540	688	1696	1518	902	619820	773160	335	689	2765	458	902	759760	913100
März	641	781	1759	1847	1014	678170	850550	386	794	3068	570	1014	853300	1025680
April	584	736	1678	1515	929	623270	781200	369	738	2586	503	929	732270	890200
Mai.....	623	831	1922	1394	942	681260	841400	385	833	2413	840	941	739740	899710
Juni	568	885	1991	614	808	634880	772240	352	889	1505	989	808	562350	699710
Juli.....	562	953	1954	521	803	629250	765760	313	959	1671	839	801	596570	732740
August	566	1146	1867	760	870	662500	810400	340	1148	1937	704	872	673180	821420
September	604	1067	2189	846	911	728440	883310	342	1066	2156	842	911	720660	875580
October	595	1005	2262	805	900	730890	883890	326	1008	2198	904	899	726200	879080
November	600	794	2358	561	863	696290	843000	346	796	2071	766	864	651920	798800
December.....	610	757	2356	533	903	689210	842720	362	761	2131	848	904	666900	820580
Total	7096	10403	23869	12643	10832	8053530	9894970	4217	10442	27418	8913	10832	8504850	10346290

IV. 4.

Zusammenstellung der Dienstleistungen und des Coaks-Verbrauchs der Locomotiven der Rheinischen Eisenbahn auf der geneigten Ebene pro 1859.

Namen der Maschinen.	Zahl der Züge.	Zurück- gelegte Meilen.	Nach Ron- heide beför- derte Wagen.	Die Maschinen			Coaks-Verbrauch.					Bemer- kungen.	
				wurden angeheizt	waren im Stations- Dienste	stationirten	Coaks und Kohlen	Davon sind abzuziehen für:					Bleibt als Netto- Ver- brauch.
								An- heizen.	Sta- tions- Dienst.	Statio- nirung.	im Ganzen.		

A. Nach den einzelnen Locomotiven.

Borsig	3033	1516,50	—	169	10	2243	1876	608,40	11,00	672,90	1292,80	5583,70	Diese beiden Ma- schinen sind aus- schliesslich zum Ro- servedienst verwen- det worden, und ha- ben nur die Nachs- courierzüge und bei momentanem Unbrauchbarwerden der Bergmaschine die Züge zwischen Aachen u. Ronheide befördert.
Wöhlers	2984	1492,00	—	175	9	2273	7246	630,00	9,90	681,90	1321,80	5924,20	
Saturn	610	305,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schelde	469	234,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total ..	7096	3548,00	57687	344	19	4516	14122	1238,40	20,90	1354,80	2614,10	11507,90	

B. Nach den einzelnen Monaten.

Januar	603	301,50	5293	31	—	429	1233	111,66	—	123,70	240,80	992,70
Februar	540	270,00	4804	29	—	393	1204	104,40	—	117,90	222,80	981,70
März	641	320,50	5401	30	—	439	1248	108,00	—	131,70	239,70	1008,30
April	584	292,00	4858	33	—	420	1335	118,80	—	126,00	244,80	1090,20
Mai	623	311,50	5089	21	—	328	1156	75,60	—	98,40	174,00	982,00
Juni	568	284,00	4298	33	2	342	1115	118,80	2,20	102,60	223,60	891,40
Juli	562	281,00	4231	21	—	387	1036	75,60	—	116,10	191,70	844,30
August	566	283,00	4583	30	—	339	1193	108,00	—	101,70	209,70	983,80
September	604	302,00	5013	22	4	299	1031	79,20	4,40	89,70	173,80	857,70
October	595	297,50	4972	32	—	336	1133	115,20	—	100,80	216,00	917,00
November	600	300,00	4576	30	9	391	1223	108,00	9,90	117,30	235,20	987,80
December	610	305,00	4569	32	4	413	1215	115,20	4,40	123,90	243,50	971,50
Total ..	7096	3548,00	57687	344	19	4516	14122	1238,40	20,90	1354,80	2614,10	11507,90

IV. 5.

Nachweisung über die Leistungen der einzelnen Locomotiven, so wie über deren Brennstoff- und Schmiermaterial-Verbrauch und der Reparaturkosten während des Jahres 1859.

Laufende Nummer.	Namen der Locomotiven.	An Nutzmeilen haben die Locomotiven durch- laufen			Stationsdienst und Stationierung.	An Brennmaterial pro Nutzmeile 1859.	An Schmiermaterial 1859.	An Reparatur- und Putzkosten sind pro 1959 verausgabt worden.			Bemerkungen.			
		in den früheren Jahren überhaupt.	im Betriebs- Jahre 1859.	zusammen bis Ende 1859.				Reparatur- und Instandhal- tungs-Kosten.	Kosten für das Putzen.	Zusammen.				
					Stunden.	fl.	fl.	fl.	gr.	fl.	gr.	fl.	gr.	fl.

A. Strecke Herbesthal-Cöln-Rolandseck.

1	Atlas	34177,00	—	34177,00	—	—	—	—	—	—	dementirt.
2	Pluto	12463,25	—	12463,25	—	—	—	—	—	—	
3	Phönix	14463,00	—	14463,00	—	—	—	—	—	—	verkauft.
4	Carolus	16908,75	—	16908,75	—	—	—	—	—	—	
5	Rhein	35204,25	785,50	35989,75	6681½	—	—	304	7 11	74 13 9	378 21 8
6	Hercules	47429,25	53,80	47483,05	1390	—	—	379	18 11	5 3	384 21 11
7	Vorwärts	36075,25	2314,87	38390,12	457½	—	—	307	14 2	219 23 8	527 7 10
8	Arcur	37436,00	—	37436,00	—	—	—	—	—	—	—
9	Agrippina	37167,25	—	37167,25	—	—	—	—	—	—	—
10	Vulcan	36881,75	—	36881,75	—	—	—	—	—	—	—
11	Achilles	32049,75	27,80	32077,55	267	—	—	28	9	2	19
12	Hector	34800,75	—	34800,75	—	—	—	—	—	—	—
13	Jupiter	39906,75	598,88	40505,63	1891½	—	—	362	7 5	56 23 6	419 — 11
14	Mars	39025,75	192,52	39218,27	2951½	—	—	108	23 3	18 7 4	127 — 7
15	Saturn	47856,75	468,92	48325,67	3232½	—	—	380	17 1	44 13 11	425 1 —
16	Schelde	35401,25	210,38	35611,63	5475½	—	—	881	23 4	19 28	901 21 4
17	Cöln	31473,50	—	31473,50	198	—	—	—	—	—	—
18	Anden	32308,25	299,32	32607,57	1115½	—	—	104	15	28 13 3	132 28 3
19	Inde	19827,50	92,62	19920,12	3780	—	—	762	2 6	9 14 5	771 16 11
20	Eupen	14923,50	1339,21	16262,71	2537½	—	—	459	18 9	126 29 8	586 18 5
21	Roe	14868,50	657,70	15526,20	1014½	—	—	335	14 3	62 11	397 25 3
22	Düren	17360,00	2401,79	19761,79	2388½	—	—	657	2 10	227 21	884 23 10
23	Burtscheidt	19330,50	647,28	19977,78	2066	—	—	443	26	60 11 3	504 7 3
24	Crampion	25069,75	4589,04	29658,79	1119	—	—	699	9	435 1 6	1134 10 6
25	Humboldt	22313,50	4984,34	27298,84	586½	—	—	1001	12 5	473 13	1474 25 5
26	Arago	39893,25	4735,30	44628,55	498½	—	—	1105	10 7	448 28 5	1554 9 —
27	Bentz	28494,75	3921,16	32415,91	496	—	—	1170	2 10	371 23 3	1541 26 1
28	Borfig	7513,50	1516,50	9030,00	2253	—	—	1188	20 3	143 23 4	1332 13 7
29	Wöhler	4391,50	1491,70	5883,20	2282	—	—	1168	18 4	141 12 5	1310 — 9
30	Mosel	8058,00	3781,00	11789,00	982½	—	—	534	17	353 22 10	888 9 10
31	Ahr	7903,25	3330,84	11234,09	1059½	—	—	473	23 1	315 23 1	789 16 2
32	Nahe	6066,75	3751,28	9818,03	1036½	—	—	455	5	355 22	810 27 —
33	Rahn	7530,50	3627,41	11157,91	991	—	—	484	6 3	343 27 3	828 3 6
34	Drachenfels	10639,50	4925,51	15565,01	1262	—	—	428	23 10	466 28 10	895 22 8
35	Randskron	11511,25	5375,44	16886,69	1378½	—	—	383	19 11	509 18 11	893 8 10
36	Coreley	11797,75	5589,64	17387,39	1309	—	—	350	12 11	529 27 4	880 10 3
37	Roland	15080,00	5221,16	20301,16	1428	—	—	416	21 11	494 29 5	911 21 4
38	N. I.	41651,88	4,40	41656,28	—	—	—	—	11 8	12 6	24 2
39	" II.	38199,44	10,44	38209,88	30	—	—	—	27 2	1	5
40	" III.	34861,70	—	34861,70	—	—	—	—	—	—	—
41	" IV.	38022,15	—	38022,15	—	—	—	—	—	—	—
42	" V.	36741,19	—	36741,19	—	—	—	—	—	—	—
43	" VI.	25095,29	2,70	25098,00	—	—	—	—	—	—	—
44	" VII.	23519,70	676,64	23519,70	234	—	—	12	7 2	7 11	12 15 1
45	" VIII.	25011,86	—	25011,86	—	—	—	58	14 11	64 4 7	122 19 6
46	" IX.	14402,80	—	14402,80	—	—	—	—	—	—	—
47	" X.	13845,56	—	13845,56	—	—	—	—	—	—	—
48	Adler	1862,50	2149,92	15995,48	520	—	—	125	27 6	137 7 8	263 5 2
49	Windsbraut	1401,20	3818,84	5680,34	772½	—	—	185	25 8	203 25	389 20 8
50	Blicker	1770,60	4277,68	5678,88	1018½	—	—	330	3 8	362 2 7	692 6 3
51	Blick	2065,40	3467,06	5237,06	573	—	—	369	23 7	405 16 11	775 10 6
52	Saar	571,20	3815,72	5884,12	560	—	—	299	21	328 20 11	628 11 11
			1036,50	1607,70	345	—	—	329	25 7	363 22 8	693 18 3
						—	—	89	17 11	98	187 25 11
Summa..		1192627,22	87589,25	1280216,47	56441½	—	—	17179	9 7	8307 3 6	25486 13 1

IV. 5.

und Schmiermaterial-Verbrauch und der Reparaturkosten während des Jahres 1859.

Laufende Nummer.	Namen der Locomotiven.	An Nutzmeilen haben die Locomotiven durch- laufen			Stationsdienst und Stationierung.	Brennmaterial pro Nutzmeile 1859.	An Schmiermaterial 1859.	An Reparatur- und Putzkosten sind pro 1859 verausgabt worden			Bemerkungen.
		in den früheren Jahren überhaupt.	im Betriebs- Jahre 1858.	zusammen bis Ende 1859.				Reparatur- und Instandhal- tungs-Kosten.	Kosten für das Putzen.	Zusammen.	
		<i>H.</i>	<i>Gr.</i>	<i>Th.</i>				<i>H.</i>	<i>Gr.</i>	<i>Th.</i>	

A. Strecke Herbesthal-Cöln-Rolandseck.

53	Uebertrag..	1192627,22	87589,25	1280216,47	56441½	—	—	17179	9 7	8307 3 6	25486 13 1
54	Glickauf	68,30	1675,92	1744,22	449½	—	—	344	25 9	158 26 9	503 22 6
55	Pfalz	906,30	982,00	1888,30	236½	—	—	378	10 1	93 8 6	471 18 7
56	Mayfeld	288,00	1546,60	1834,60	392	—	—	133	20 5	146 18 6	280 8 11
57	Rhein	202,00	307,00	509,00	81	—	—	26	16 2	29 3 4	55 19 6
58	Rhein	—	789,40	789,40	594	—	—	68	7 2	74 25 6	143 2 8
59	Victoria	—	2177,60	2177,60	437	—	—	88	6 11	206 14 —	294 20 11
60	Germania	—	2866,20	2866,20	604	—	—	47	22 10	271 22 1	319 14 11
61	Russland	—	2366,80	2366,80	384	—	—	4	17 8	224 12 —	228 29 8
62	Stolzenfels	—	691,48	691,48	127	—	—	59	23 1	65 16 6	125 9 7
	Sonneck	—	73,40	73,40	—	—	—	—	—	6 29 2	6 29 2
Summa..		1194091,82	101065,65	1295157,47	59746½	1,84	0,41	18331	9 8	9584 29 10	27916 9 6

B. Strecke Rolandseck-Bingen.

1	N. I.	1241,40	—	1241,40	—	—	—	—	—	—	—
2	" II.	242,20	—	242,20	—	—	—	—	—	—	—
3	" III.	533,80	63,60	597,40	17	—	—	5	1 5	4 24 1	9 25 6
4	" IV.	90,10	—	90,10	—	—	—	—	—	—	—
5	" V.	380,10	229,20	609,30	1140½	—	—	18	6 10	17 24 6	36 1 4
6	" VI.	786,70	849,46	1636,16	314½	—	—	67	16 7	66 9	133 17 4
7	" VII.	11,80	—	11,80	—	—	—	—	—	—	—
8	" VIII.	104,80	—	104,80	—	—	—	—	—	—	—
9	" IX.	994,20	1227,92	2222,12	266	—	—	102	29 6	95 13 4	198 12 10
10	" X.	477,10	1377,48	1854,58	345	—	—	109	26 —	107 2 1	216 28 1
11	Adler	850,90	1914,32	2765,22	387	—	—	152	6 10	148 23 5	301 — 3
12	Windsbraut	999,00	2837,50	3837,10	679	—	—	225	20 2	220 16 2	446 6 4
13	Blicker	1291,60	2357,66	3649,26	382	—	—	187	14 2	183 7 5	370 21 7
14	Blick	1511,80	2760,70	4272,50	413½	—	—	219	15 11	214 17 2	434 3 1
15	Saar	413,00	1443,88	1857,48	484½	—	—	114	24 4	112 5 8	227 — 2
16	Glickauf	44,90	1774,38	1819,28	576½	—	—	141	2 11	137 27 3	279 — 2
17	Pfalz	614,90	843,90	1458,80	206½	—	—	67	3 —	65 17 9	132 20 9
18	Mayfeld	236,00	1552,83	1788,83	392½	—	—	123	14 1	120 20 9	244 4 10
19	Rhein	—	588,40	694,60	150	—	—	44	4 8	43 5 1	87 9 9
20	Rhein	—	1473,27	1473,27	1175½	—	—	117	3 10	114 15 2	231 19 —
21	Victoria	—	2222,52	2222,52	441½	—	—	176	20 7	172 22 2	349 12 9
22	Germania	—	3240,32	3240,32	689½	—	—	257	19 —	251 25 3	509 14 3
23	Russland	—	2582,05	2582,05	426½	—	—	205	9 4	200 20 6	405 29 10
24	Stolzenfels	—	1026,72	1026,72	201	—	—	81	19 4	79 24 1	161 13 5
25	Sonneck	—	70,20	70,20	8	—	—	—	—	5 13 10	5 13 10
Summa..		10931,70	30436,37	41368,07	8698½	1,65	0,31	2417	18 6	2362 26 5	4780 14 11
Zusammen auf beiden Strecken		1205023,52	131502,02	1336525,54	68444½	1,80	0,38	20748	28 2	11947 26 3	32696 24 5