



Namen der Locomotiven.	Zurückgelegte Meilen.	Anzahl der auf eine Meile transportirten Wagen.	Mittlere Stärke der Züge.	Die Maschinen			Coaksverbrauch.				Brutto- Verbrauch.				Netto- Verbrauch.		Brutto- Netto- Durchschnitts-Verbrauch				Bemerkungen.					
				wurden angeheizt	waren im Stationsdienst	stationirten	Brutto-			Davon sind abzuziehen				bleibt		per Locomotiv- Meile. per Wagen- Meile. per Locomotiv- Meile. per Wagen- Meile.										
							Mal.	Stunden.	Stunden.	Coaks.	Kohlen.	Total.	das Leizen.	für den Stationsdienst	für Stationirung.	Im Ganzen.	Coaks.	Kohlen.	Coaks.	Kohlen.		Coaks.	Kohlen.			
<b>B. Strecke Rolandseck-Bingen.</b>																										
<b>I. Nach den einzelnen Locomotiven.</b>																										
1	Adler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Windsbrant	63,60	155,80	—	20	2	15	48	80	128	—	—	2	20	4	50	78	70	49	30	—	—	—	—	—	
3	Blücher	229,20	413,34	—	132	111 3/4	1038 1/2	487	428	915	20	122	92	311	55	909	67	5	33	—	—	—	—	—	—	
4	Blücher	849,46	5126,00	—	58	2	312 1/2	1031	405	1436	80	2	20	93	75	304	75	1131	25	—	—	—	—	—	—	
5	Blücher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	Blücher	1227,92	10916,20	—	50	16	250	1179	375	1554	—	17	60	75	—	372	60	1281	40	—	—	—	—	—	—	
7	Blücher	1377,48	12051,94	—	62	9	336	1012	800	1812	20	9	90	100	80	333	90	1478	10	—	—	—	—	—	—	
8	Blücher	1914,32	15405,06	—	75	35	352	865	1251	2116	—	38	50	105	60	414	10	1701	90	—	—	—	—	—	—	
9	Blücher	2837,50	27452,64	—	109	22	657	2069	1822	3891	40	24	20	197	10	613	70	3277	30	—	—	—	—	—	—	
10	Blücher	2357,66	22890,56	—	102	4	378	1826	1767	3593	20	4	40	113	40	485	—	3108	—	—	—	—	—	—	—	
11	Blücher	2760,76	26606,30	—	112	7 1/4	406	2136	2258	4394	20	7	98	121	80	532	98	3861	2	—	—	—	—	—	—	
12	Blücher	1443,88	20792,83	—	90	47 3/4	436 1/2	2586	865	3451	—	52	52	130	95	507	47	2943	53	—	—	—	—	—	—	
13	Blücher	1774,38	26432,40	—	115	36 1/4	540	3188	1096	4284	—	39	88	162	—	615	88	3668	12	—	—	—	—	—	—	
14	Blücher	843,90	9013,55	—	50	5	201 1/2	1106	725	1831	—	5	50	60	45	245	95	1585	5	—	—	—	—	—	—	
15	Blücher	1552,83	19466,28	—	85	20 1/2	372	1394	1498	2892	—	22	55	111	60	440	15	2451	85	—	—	—	—	—	—	
16	Blücher	588,40	5407,88	—	33	—	150	499	561	1060	80	—	—	45	—	163	80	896	20	—	—	—	—	—	—	
17	Blücher	1473,27	10920,09	—	149	17 1/2	1158	3102	783	3885	40	19	25	347	40	903	5	2981	95	—	—	—	—	—	—	
18	Blücher	2222,52	20760,00	—	104	3	441 1/2	2488	780	3268	40	3	30	132	45	510	15	2757	85	—	—	—	—	—	—	
19	Blücher	3240,32	33397,71	—	113	37 1/2	3451	971	3451	4422	80	41	25	195	60	643	65	3778	35	—	—	—	—	—	—	
20	Blücher	2582,05	25253,20	—	115	7 1/2	418 3/4	3278	542	3820	—	8	25	125	63	547	88	3272	12	—	—	—	—	—	—	
21	Blücher	1026,72	8634,10	—	48	5	196	1401	110	1511	80	5	50	58	80	237	10	1273	90	—	—	—	—	—	—	
22	Blücher	70,20	673,56	—	3	—	8	128	10	138	80	—	—	2	40	13	20	125	80	—	—	—	—	—	—	
Summa		30436,37	301769,44	9,10	1625	387	8319 1/4	33274	17167	50101	—	425	70	2495	78	8771	48	41629	52	1,65	16	1,36	13	—	—	
<b>A. Strecke Herbesthal-Cöln-Rolandseck.</b>																										
<b>II. Nach den einzelnen Monaten.</b>																										
1	Januar	8019,65	95159,35	—	461	2345 1/2	2774	8935	7444	16379	60	2580	5	832	20	5071	85	11307	15	—	—	—	—	—	—	
2	Februar	7277,70	87669,97	—	427	2155 1/2	2461 1/2	8383	6770	15153	20	2371	5	738	45	4646	70	10506	30	—	—	—	—	—	—	
3	März	8414,31	109172,25	—	480	2439 1/2	2591 1/2	10060	7517	17577	—	2683	45	777	45	5188	90	12388	10	—	—	—	—	—	—	
4	April	8602,01	111826,98	—	477	2066 3/4	2357	9655	6493	16148	20	2273	42	857	10	4847	72	11300	28	—	—	—	—	—	—	
5	Mai	9019,71	117826,49	—	524	2486 1/4	3229 3/4	8471	7474	15945	40	2736	88	968	92	5592	20	10352	80	—	—	—	—	—	—	
6	Juni	8518,83	106277,73	—	487	2086 3/4	2837	7654	6706	14860	20	2295	42	851	10	4899	72	571	28	—	—	—	—	—	—	
7	Juli	8201,42	105216,43	—	467	2354 1/2	2754 3/4	6940	6434	13374	20	2295	95	826	43	5097	58	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	August	8431,79	110546,99	—	400	2456 1/2	2686	7246	7176	14422	—	2700	15	805	80	4945	95	9476	15	—	—	—	—	—	—	
9	September	8500,46	114441,81	—	453	1960 1/2	2378	7198	7251	14443	80	2156	55	713	40	4500	75	9948	25	—	—	—	—	—	—	
10	October	8539,84	121236,83	—	419	2340	2859	7304	7940	15244	—	2574	—	857	70	4939	70	10304	30	—	—	—	—	—	—	
11	November	8336,23	104274,21	—	450	2427 1/2	1828 1/2	7464	8315	15779	—	2670	25	548	55	4838	80	10940	20	—	—	—	—	—	—	
12	December	9203,68	104934,77	—	510	2824 1/2	2545	9058	8614	17672	—	3106	95	763	50	5706	45	11965	55	—	—	—	—	—	—	
Summa		101065,63	1288583,81	12,75	5555	27943 3/4	31802	98368	88134	186502	—	30738	12	9540	60	60276	72	126225	28	1,84	14	1,25	9	—	—	
<b>B. Strecke Rolandseck-Bingen.</b>																										
1	Januar	2147,67	18254,42	—	129	14	584	1487	2036	3523	40	15	40	175	20	655	—	2868	—	—	—	—	—	—	—	
2	Februar	1862,38	18129,30	—	117	18	641	1296	2024	3320	20	19	80	192	30	633	30	2686	70	—	—	—	—	—	—	
3	März	2391,16	22401,30	—	135	22	713	2699	1793	4402	—	24	20	202	90	713	10	3778	90	—	—	—	—	—	—	
4	April	2469,95	23407,23	—	127	10 1/2	809 1/2	2977	907	3884	20	11	55	242	85	711	60	3172	40	—	—	—	—	—	—	
5	Mai	2606,81	27541,30	—	141	29 1/4	902	2988	1042	4080	60	32	17	270	60	810	37	3219	63	—	—	—	—	—	—	
6	Juni	2649,44	26124,28	—	141	18 1/2	698	3054	905	3959	60	20	35	159	40	687	35	3271	65	—	—	—	—	—	—	
7	Juli	2498,95	28619,97	—	130	23 1/2	762 1/2	2601	966	3537	—	25	85	228	75	722	60	2844	40	—	—	—	—	—	—	
8	August	2558,68	27726,87	—	132	33 1/2	780	2792	1112	3904	20	36	85	234	—	746	5	3157	95	—	—	—	—	—	—	
9	September	2876,14	28993,59	—	129	21 1/2	564 1/4	3465	1422	4387	40	23	65	228	82	716	87	4170	13	—	—	—	—	—	—	
10	October	2848,55	30922,29	—	152	30 1/2	590	3447	1668	4316	20	33	55	177	46	758	21	4356	79	—	—	—	—	—	—	
11	November	2491,52	22734,59	—	181	100 1/2	673	2741	1662	4308	60	110	55	201	90	784	5	3518	95	—	—	—	—	—	—	
12	December	3035,12	26913,90	—	161	65 1/4	602	3727	1690	4617	60	71	78	180	60	831	98	4585	2	—	—	—	—	—	—	
Summa		30436,37	301769,44	9,10	1625	387	8319 1/4	33274	17127	50401	—	425	70	2495	78	8771	48	41629	52	1,65	16	1	13	—	—	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	
Reparatur:										Verbrauch an:						Kosten:						Bemerkungen.									
Dieselben haben folgende wesentliche Ersatzstücke erhalten:										Kosten:						Talg	Ter- pentin	Putz- wolle	grüner Seife	Fett überhaupt	Gesamtkosten für Unterhaltung der Locomotiven										
Anzahl.	Achsen für Treibräder.	Achsen für Laufräder.	Tyres der Treibräder.	Tyres der Laufräder.	Buffer.	Siederöhren.	Cylinder.	Radreifen ab- gedreht.		für Ersatzstücke.	für die übrigen Reparaturen.			Einnahme für alte Materialien.	für Ersatz- stücke zum Reparat- ieren, Oelen einbringen und für Abdichten.	zum Putzen.	im Ganzen.	pro Nutzmehle.	des Materials für Schmierer und Putzen.	Arbeitslohn für Putzen.	im Ganzen.		pro Nutzmehle durchschnittlich.	Gesamtkosten für Unterhaltung der Locomotiven							
								Laufräder.	Treibräder.		Material.	Arbeitslohn.	Summa.											im Ganzen.	pro Nutzmehle.	pro Achsmehle.					
<b>A. Strecke Herbesthal-Cöln-Rolandseck.</b>																															
49, mit Ausschluss von 2 verkauften, 2 demon- tirten und 9 stillgestan- denen Locomotiven . . .	—	—	16	8	8	173	1	100	95	8174	12735	20909	2678	18221	1876	2947	2591	18229	257	50470	0,49	11270	4666	15936	4,78	34167	10,14	5,22			
<b>B. Rolandseck-Bingen.</b>																															
21, mit Ausschluss von 4 stillgestandenen Loco- motiven . . . . .	—	—	4	6	2	54	—	57	15	1861	1886	2747	829	2418	209	1405	1305	4120	466	12305	0,40	2656	1078	3734	3,08	6152	6,07	3,89			
<b>Total auf beiden Strecken.</b>																															
	—	—	20	14	10	227	1	157	110	9535	14121	23656	3007	20639	194	4352	3896	22349	723	62775	0,47	13926	5744	19670	4,48	40319	9,20	4,96			

Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1859 vorhandenen Personenwagen und Anzahl der Sitzplätze in denselben und deren Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen.			Anzahl der Sitzplätze eines Wagens				Anzahl der Sitzplätze im Ganzen				Eigengewicht		Anzahl		Kosten der Neu- beschaffung Incl. Achsen & Räder		Bemerkungen.
	4-	6-	8-	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	pro Wagen	im Ganzen	der ge- brem- sten Ach- sen.	der ge- brem- sten Ach- sen.	durch- schnitt- lich pro Wagen	in Summa	
	rädrige.			Classe.				Classe.				z.-c.	z.-c.	gen.	gen.	M.	M.	
<b>A. Strecke Cöln-Herbesthal.</b>																		
Wagen I. Classe	5	—	—	18	—	—	—	90	—	—	—	128	640	—	—	2400	12000	Hterbel 1 neu aufgebauter Wagen mit Salon und Schlafcoupee.  Wagen mit Coupee und Balcon zur Bahurevision. Speichenräder (Losh Patent). Sämmtliche Federn sind Blattfedern, der grösste Theil aus Cementstahl, ein kleiner Theil aus Gussstahl; die Buffer grösstentheils mit Federn, ein kleiner Theil Gummibuffer. An Achsen sind vorhanden: 96 geschmiedete, 1285 Patent-Bündelachsen, 519 in der Mitte geschmiedete, in Summa 1900 Stück. Nebenstärke der Achsen: bei 96 Stück 3 7/8 Zoll, bei 778 Stück 3 7/8 Zoll, bei 514 Stück 4 1/2 Zoll, bei 517 Stück 4 7/8 Zoll.
» I.	—	13	—	32	—	—	—	416	—	—	—	132	1716	—	—	3000	39000	
» I. & II.	2	—	—	16	20	—	—	32	40	—	—	80	160	—	—	2700	5400	
» I. & II.	—	4	—	16	20	—	—	64	80	—	—	132	528	—	—	2000	8000	
» I., II. & III.	—	1	—	3	10	30	—	3	10	30	—	130	130	1	2	2000	2000	
» II.	—	20	—	—	40	—	—	—	800	—	—	111	2220	—	—	2400	48000	
» II.	2	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	100	200	—	—	2000	4000	
» II. & III.	—	1	—	—	20	30	—	—	20	30	—	111	111	—	—	1900	1900	
» III.	—	22	—	—	—	50	—	—	—	1100	—	105	2310	14	28	2000	44000	
Zusammen..	9	61	—	—	—	—	—	605	1030	1160	—	—	8015	15	30	—	164800	
<b>B. Strecke Cöln-Bingen.</b>																		
Wagen I. Classe	16	—	—	32 & 24	—	—	—	464	—	—	—	200	3200	3	6	2937	46992	4 Wagen I. Classe sind zu II. Classe reducirt worden.  5 Wagen II. Classe sind zu III. Classe reducirt worden. Sämmtliche Räder, mit Ausnahme von 20 Stück Schelbenrädern, sind nach Losh Patent. Gewalzte eiserne und 6 Stück Gussstahlachsen (ungehärtet) 4 bis 4 1/2 Zoll rheinisch dick. Die Federn sind gewöhnliche Lamellenfedern aus Federstahl. Zug- und Bufferapparate sind sämmtlich elastisch mit dahinter liegenden stählernen Federn. 16 Stahlachsen mit Rädern in Reserve.
» I.	—	3	—	32	—	—	—	224	—	—	—	135	945	—	—	2325	6975	
» I. & II.	10	—	—	16	20	—	—	144	180	—	—	150	1350	2	4	2625	26250	
» I. & II.	—	2	—	16	20	—	—	48	60	—	—	126	378	—	—	2150	4300	
» II.	—	22	—	—	40	—	—	—	480	—	—	150	1800	8	16	1975	43450	
» III.	11	—	—	—	40	—	—	—	—	440	—	150	1650	6	12	2132	23452	
» III.	—	17	—	—	40	—	—	—	—	680	—	180	3060	13	26	1800	30600	
» IV.	—	8	—	—	—	50	—	—	—	400	—	102	816	—	—	1575	12600	
Zusammen..	37	52	—	—	—	—	—	880	720	1120	400	—	13199	32	64	—	194619	
Total auf beiden Strecken..	46	113	—	—	—	—	—	1485	1750	2280	400	—	21214	47	94	—	358919	

Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1859 vorhandenen Gepäck- und Güterwagen nebst deren Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen.			Eigengewicht			Ladefähigkeit			Anzahl der gebremsten Achsen.	Kosten der Neubeschaf- fung Incl. Achsen & Räder			Bemerkungen.
	4-	6-	8-	durch- schnittlich	im Ganzen.	durch- schnittlich	im Ganzen.	durch- schnittlich	im Ganzen.					
	rädrige.			pro Achse.	pro Wagen.	pro Achse.	pro Wagen.	pro Achse.	pro Wagen.					
				z.-c.	z.-c.	z.-c.	z.-c.	z.-c.	z.-c.					
<b>A. Strecke Cöln-Herbesthal.</b>														
Gepäckwagen, bedeckte	7	—	—	59 1/2	119	833	50	100	70	14	461	922	6454	Speichenräder (Losh Patent) und für die Wagen von doppelter Ladefähigkeit, Speichen mit Unterrollen, sämmtlich mit guss- eisernen Naben. Die Federn sind gewöhnliche Plattfedern von Cement- oder Gussstahl. Die Buffer sind Feder- oder Gummibuffer, zu einem kleinen Theil fest. Wagendecken von Leder.
» »	—	9	—	75	225	2025	50	150	135	24	533 1/2	1600	14400	
Equipage-Wagen	10	—	—	38	76	760	50	100	100	—	275	550	5500	
Pferdewagen	3	—	—	45	90	270	50	100	300	—	550	1100	3300	
Viehswagen	36	—	—	41	82	2952	50	100	400	30	330	660	23760	
Güterwagen, Blechkopfwände	40	—	—	38	76	3040	50	100	440	40	335	670	26800	
Coulisse-Wagen	44	—	—	48	96	4224	50	100	440	74	385	770	33880	
» »	141	—	—	50	112	15792	100	200	2820	90	585	1170	164970	
Güterwagen	80	—	—	47 1/2	95	7600	100	200	1800	70	435	870	69600	
» mit versenkter Bühne	337	—	—	30	60	20220	50	100	3370	174	270	540	181980	
Zusammen..	698	9	3	—	—	58046	—	—	9880	516	—	—	535444	
<b>B. Strecke Cöln-Bingen.</b>														
Gepäckwagen	—	9	—	33	99	891	27 1/2	82	78	18	583	1750	15750	Davon 2 bedeckte.
» »	4	—	—	75	150	600	100	200	300	8	1108	2116	8864	
Equipage-Wagen	4	—	—	25	50	200	30	60	160	—	375	750	3000	
Viehswagen	8	—	—	40	80	640	100	200	300	—	325	650	5200	
» »	—	4	—	33	99	396	40	80	80	—	350	700	2800	
Coulisse-Wagen	10	—	—	35	70	700	40	80	160	8	525	1050	10500	
» »	—	2	—	33	99	198	27 1/2	82	90	4	583	1750	3500	
Güterwagen, offene	12	—	—	25	50	600	40	80	100	—	375	750	9000	
» ohne Bremse	50	—	—	68	136	6800	100	200	400	—	479	958	47900	
» mit »	20	—	—	68	136	2720	100	200	180	40	575	1150	23000	
Zusammen..	108	15	—	—	—	13745	—	—	1180	78	—	—	129014	
Total auf beiden Strecken..	806	24	3	—	—	71791	—	—	11880	594	—	—	664458	

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Stück.	Anzahl der Achsen der Personenwagen.						Mellen.	Es sind befördert eine Meile weit		Reparaturkosten excl. Neubeschaffung.										Schmierem.				Putzen.				Bemerkungen.	Anzahl der Postwagen.		Diese sämtlichen Postwagen		Während des Betriebsjahres 1859 haben diese Postwagen		Bemerkungen.									
	In gewöhnlichen Zügen.	In Schnellzügen.	Auf fremden Bahnen.	In Summa.	Fremde Wagen auf eigener Bahn.	Jede Achse hat durchschnittlich durchlaufen.		An Personengewicht, die Person zu 1 1/2 Centner gerechnet.	An Wagen-Eigengewicht.	Im Ganzen.	Für jede Meile Bahn.	Pro Achsmelle.	Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt in Procenten.	Die Einnahme aus dem Personen-Verkehr incl. Gepäck-Überfracht betrug.	Für Ersatzstücke.	Für die übrige Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	In Summa für Ersatz-Reparatur, nach Abzug der Einnahme für altes Material.	Daher pro Achsmelle verausgabt.	Der Beschaffungskosten.	In Procent.	Material.	Schmieröl.	Talg.	In Summa Schmiere.	Kosten des Materials und Arbeitslohnes zusammen.	Schmiere.		Kosten.	Baumwoll-Abfälle.	Oel, grüne Seife und Terpentin.	Tagelohn.	Material und Tagelohn zusammen.	Baumwoll-Abfälle.		Oel und Seife.	Kosten.	Stück.	rädige.	haben ein Eigengewicht von:	können eine Maximal-Netto-Belastung tragen von:	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder.	Reparaturkosten verursacht.	Netto-Ladung gefördert Centner 1 Meile weit.
<b>A. Strecke Herbesthal-Cöln-Rolandseck.</b>																																												
225	739186	357773	96823	1193782	—	5305	10759104	53720190	82607499	3345000	52	29 %	740232,26,5	—	9429	947	8482	2,5	—	—	13518	243	18166	2182	0,49	0,67	1481	236	217	610	0,04	0,006	0,046	6	3	1326	1125	14230	850	149550	Die Obergestelle zweier Postwagen, so wie vier ganze Wagen gehören der Königl. Postbehörde.			
<b>B. Strecke Rolandseck-Bingen.</b>																																												
233	241642	157909	3298	402849	—	1729	10759104	18128205	82607499	3345000	52	29 %	154785,24,4	—	1426	180	1246	1,1	—	—	4933	88	6630	796	0,43	0,67	541	85	80	143	0,04	0,006	0,046	—	6	880	750	10670	61	37471	Die Wagen gehören der Königl. Postbehörde.			
<b>Total auf beiden Strecken.</b>																																												
458	990826	515682	100121	1596631	—	3486	10759104	71848395	82607499	3345000	52	29 %	895018,20,9	—	10855	1127	9728	2,1	—	—	18451	331	24796	2978	0,46	0,67	2022	321	297	743	0,04	0,006	0,046	6	9	2206	1875	24900	911	640141	187021			

