Eisenbahn-Uebersichtskarte
eines Theiles des oestlichen Europas 1:5,000.000

K.k.pr. Lemberg Czernowitz Jassy Eisenbahn Gesellschaft.
Localbahnen im Anschlusse an die k.k.pr. Lemberg Czernowitz Jassy Eisenb.
Projectirte Verbindungslinien mit dem russischen Eisenbahnnetz.
Eisenbahn Hauptverkehrsrouten.

Die

LOCALBAHNEN

in

Galizien und der Bukowina

im Anschlusse

an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn

von

E. A. ZIFFER
behördlich autorisirter Civil-Ingenieur.

Mit einer Übersichtskarte und 90 Tafeln (Pläne und Zeichnungen).

WIEN 1891.
SPIELHAGEN & SCHURICH
VERLAGSBUCHHANDLUNG
I. KUMPFGASSE 7.

Druck von R. Spies & Co. in Wien.

INHALTS-VERZEICHNIS.

VERZEICHNIS DER TAFELN.

DRUCKFEHLER.

Auf Seite 23 ist die Baulänge der Linie 5 von $14._{147}$ Km. auf $14._{174}$ Km. richtig zu stellen, somit erhöht sich auch die Gesammtlänge von $22._{327}$ Km. auf $22._{354}$ Km.

„ „ 55, Zeile 14 von oben soll es statt 17. October richtig heissen 17. November.

„ Tafel 24 soll es bei Beschreibung der Locomotiven heissen:

Kategorie III b, grösste Zugkraft in Kg. statt $54._{16}$, richtig 5416,

„ III c, „ „ „ „ „ $59._{16}$, „ 5916.

„ „ 32 oben rechts, 4. Zeile: statt „hiezu“ auf der Strasse $4._0$ Km.,

richtig „hievon“ „ „ „ $4._0$ Km.

VORWORT.

Bei dem regen Interesse und der grossen Aufmerksamkeit, die dem Localbahnwesen sowohl seitens der technischen Welt, als auch von industriellen Kreisen, ebenso von der Land- und Forstwirthschaft, sowie nicht minder von der gesammten Stadt- und Landbevölkerung zugewendet wird, habe ich es mir zur Aufgabe gemacht, jene Localbahnen, welche unter Mitwirkung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft in den letzten Jahren in den Kronländern Galizien und Bukowina zu Stande gekommen sind und deren Projectverfassung, Bauausführung und Organisation des Betriebes unter meiner Oberleitung erfolgte, des Näheren zu beschreiben.

Es sollen ferner die Bedingungen, unter denen diese Bahnen in's Leben getreten, geschildert und sowohl die volkswirthschaftliche Bedeutung derselben, als auch die Bauanlage und deren Constructions-Verhältnisse, die Tarifbildung, die Betriebsführung und deren Ergebnisse, sowie die finanziellen Erfolge einer Besprechung unterzogen werden.

Diese Localbahnen wurden nach Massgabe ihrer Bedeutung und Wichtigkeit den vorhandenen Bedürfnissen und gestellten Anforderungen angemessen, sowohl hinsichtlich ihres Baues, als der Betriebseinrichtungen unter Anwendung grösstmöglichster Oekonomie in entsprechender Weise und derart ausgeführt, dass die constructionellen Abweichungen von den gewohnten Baunormalien der Hauptbahnen nur in der grössern Ausnützung des Terrains, respective der Anschmiegung der Bahntrace an dasselbe und in der einfacheren Gestaltung des Oberbaues der Kunst- und Hochbauten, sowie in der thunlichsten Beschränkung der Betriebseinrichtungen und in einer Vereinfachung der Organisation des Betriebsdienstes bestehen.

Bei Feststellung des Fahrplanes wurde den untergeordneten Verkehrsverhältnissen Rechnung getragen und von dem Grundsatze ausgegangen, dass eine grösstmögliche Ersparnis durch die Verminderung der Zahl der Züge, durch die vollständige Ausnützung derselben für den Personen- und Güterverkehr, als auch durch eine durchgreifende Einschränkung des in Verwendung kommenden Personales, erzielt werden müsse. Aus ökonomischen Gründen wurde bei dem grössten Theile dieser Localbahnen eine geringere Fahrgeschwindigkeit angenommen, wodurch die zumeist kostspieligen Anlagen zur Sicherheit des Betriebes auf das geringste Mass beschränkt werden konnten.

Nur durch die volkswirthschaftliche Nothwendigkeit umfassender Vereinfachungen beim Baue und Betriebe kann das erforderliche Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben hergestellt und der Ausbau der Localbahnen wirksam gefördert werden.

Der Bau dieser in Galizien und der Bukowina hergestellten Localbahnen bietet in technischer Beziehung wenig Neues, da dieselben gemäss der bestehenden behördlichen Vorschriften den Principien der Hauptbahnen nachgebildet werden mussten, doch dürfte der Fachmann in der Art der Durchführung des Baues und der Einrichtung des Betriebes manche Anregung zur weiteren Ausgestaltung des Localbahnwesens finden, wodurch etwa bestehende Vorurtheile und mangelhafte Einrichtungen zur Beseitigung derselben Veranlassung bieten könnten.

Bei der Durchführung des Baues und der Betriebseinrichtung dieser Unternehmungen haben mich die mir zugewiesenen Bau- und Betriebsorgane eifrigst unterstützt, denen ich hiemit meinen wärmsten Dank abstatte, insbesondere habe ich aber nachstehenden Herren für ihre besondere Fachkenntnis und ihren unermüdlichen Fleiss meine volle Anerkennung auszudrücken und zwar:

Herrn Inspector Carl Pátek, dem die Projectsverfassung und die Bauleitung aller Linien der Bukowinaer Localbahnen in der Länge von zusammen 208 km übertragen war, welcher sich dieser Aufgabe mit dem grössten Geschicke zur vollsten Zufriedenheit der Verwaltung der genannten Bahnen entledigte. Demselben waren für die specielle Ueberwachung des Baues der technisch schwierigeren Linie Hatna-Kimpolung in der Eigenschaft von Vorständen der für dieselbe aufgestellten Bauleitungs-Section in Gurahumora vom Baubeginne bis Ende 1887 der Ober-Ingenieur Herrn Ad. Ritter von Matkowski de Mikłaszewicz und von diesem Zeitpunkte bis zur Beendigung des Baues der Schleppbahn von Wama nach Russ Moldawitza und der Localbahnlinie von Hadikfalva nach Radautz, Ober-Ingenieur Herr Rudolf Ziffer zur Dienstleistung zugewiesen. Diesen Beiden standen in hervorragender Weise zur Seite der Ober-Ingenieur Emanuel Krasa und Ingenieur Herr Hugo Steiner.

Herr Ober-Ingenieur Matkowski fungirte seinerzeit auch als Bauleiter der Kolomeaer Localbahnen.

Endlich Herrn Inspector Gustav Geyer, welcher der Bauleitung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) vorgestanden ist und auch das Project für die Lemberger Dampf-Strassenbahn verfasst hatte. Derselbe ist ebenfalls seinen Obliegenheiten zur besonderen Zufriedenheit der Verwaltung nachgekommen.

Wien, im Juni 1890.

E. A. Ziffer.

I. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

1. Geschichtliches.

Schon im Jahre 1868 habe ich als damaliger Betriebs-Director der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz Eisenbahn-Gesellschaft die Wichtigkeit und Bedeutung der Herstellung einer Eisenbahn von Lemberg an die russische Reichsgrenze erkannt und auch die Ansicht vertreten, dass diese Verbindungslinie, welche den directen Verkehr zwischen Lemberg und Warschau, beziehungsweise zwischen Rumänien und Galizien einerseits, Russisch-Polen und den deutschen Hafenplätzen an der Ostsee andererseits vermitteln sollte, sich unzweifelhaft zu einer eminenten Transit-, resp. Weltverkehrsbahn ausbilden wird. Diese Ansicht wurde von der damaligen Lemberg-Czernowitz Eisenbahn-Verwaltung vollkommen getheilt, und ist dieselbe auch alsbald um die Ertheilung einer Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Żołkiew, Rawa ruska nach Narol Lipsko an der russischen Reichsgrenze bei der hohen Regierung eingeschritten, die auf russisches Gebiet über Tomaszów, Lukow nach Lublin an der Warschau-Terespol-Bahn fortgesetzt werden sollte. Nachdem die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz Eisenbahn am 2. September 1868 die Vorconcession erhalten hatte, suchte sie anfangs März 1869 unter Vorlage des Generalprojectes um die definitive Concession der genannten Linie nach. Diese projectirte Eisenbahn wurde auch seitens der Regierung in das Eisenbahnprogramm vom Jahre 1869 aufgenommen, was zur Folge hatte, dass das Bankhaus Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M., sowie die k. k. priv. galizische Carl Ludwig-Bahn mit gleichen Projecten hervortraten und in der That die diesbezüglichen Vorconcessionen am 5. August 1870 und 7. October 1871 erlangten.

Am. 1. Juli 1871 hatte die Regierung dem Reichsrathe einen Gesetzentwurf vorgelegt, auf Grund dessen der Lemberg-Czernowitz-Bahn für die gedachte Bahnlinie bis zur Reichsgrenze bei Netreba eine Staatsgarantie von 41.000 fl. Silber pro Meile gewährt werden sollte. Diese Vorlage gelangte aber nicht zur Beschlussfassung, da der Reichsrath am 10. Juli 1871 bereits geschlossen wurde.

Das Bestreben der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, deren Netz sich mittlerweile über Suczawa nach Rumänien bis nach Jassy und Roman ausgedehnt hatte, war aber unausgesetzt auf die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem nördlichen Theile Galiziens und der Landeshauptstadt Lemberg gerichtet. Durch das Näherrücken ihrer Endstation gegen Norden und durch den eventuellen Anschluss russischerseits, sah die genannte Gesellschaft der Schaffung einer grossen Durchzugslinie von Süden bis zu den Häfen des baltischen Meeres entgegen.

Auch die Regierung hatte es als wünschenswerth erachtet, die Anschlusslinie an das russische Bahnnetz der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn als die natürliche Fortsetzung nach dem Norden zu überlassen und ihr dadurch die Theilnahme an dem grossen Weltverkehre und die Entwicklung der Ertragsfähigkeit zum Vortheile des garantirenden Staatsschatzes zu ermöglichen.

Zu diesem Zwecke brachte die Regierung am 10. Februar 1874 einen neuen Gesetzentwurf zur verfassungsmässigen Behandlung, welcher mit einigen Abänderungen am 24. Mai 1874 (R. G. Bl. Nr. 85) die Allerhöchste Sanction erhalten hat. Die Ausführung dieses Gesetzes in Betreff der Bedingungen und Zugeständnisse für die Actiengesellschaft der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zum Behufe der Fortsetzung ihrer Bahnlinien von Lemberg bis zur Landesgrenze bei Netreba (Tomaszów), musste jedoch infolge der Einwirkungen der volkswirthschaftlichen Krise trotz der in Aussicht gestellten sehr bedeutenden Staatsgarantie eines jährlichen Reinerträgnisses (im Maximalbetrage von 42.100 fl. in Silber pro Meile für die 10·5 Meilen lange Bahn auf die Dauer der Concession) unterbleiben, obwohl gerade damals die Weichselbahn (Warschau-Lublin) concessionirt und hiemit das russische Eisenbahnnetz der Grenze nähergerückt wurde.

Die Regierung kam jedoch nicht in die Lage, von der gesetzlichen Ermächtigung Gebrauch zu machen, weil zunächst die allgemeine Lage des Geldmarktes, dann die Bedingung des Anschlusses russischerseits an die Landesgrenze bei Netreba (Tomaszów) die Concessionsertheilung an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft unthunlich erscheinen liessen. Aber auch die inzwischen zum Ausdrucke gelangten finanziellen und eisenbahnpolitischen Bedenken gegen die weitere Anwendung des Systems der staatlichen Erträgnisgarantie, machten die Durchführungen des bezogenen Gesetzes unmöglich.

Trotz dieses wiederholten Fehlschlagens hielt die Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn an ihrem Projecte fest. Auch bei der im Jahre 1875 geplant gewesenen Vereinigung aller jüngeren galizischen Bahnen mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn war sie bedacht, sich diese Verbindungslinie zu sichern und erbat sich eine neue Vorconcession, die ihr am 9. September 1875 auch ertheilt wurde.

Mit dem Scheitern der Fusion der galizischen Eisenbahnen ruhte wieder das Project. Nachdem aber das Localbahnwesen festen Fuss gefasst hatte, strebte die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn neuerdings die Verwirklichung ihres Projectes, wenn auch in veränderter Form, an, indem sie sich um die Concession für den Bau und Betrieb einer Localbahn von Lemberg über Rawa ruska nach Sokal mit einer Abzweigung von Rawa nach Netreba zum Anschlusse auf russisches Gebiet bei Tomaszów bewarb. Ein mit der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn befreundetes Consortium, an dessen Spitze Fürst Adam Sapieha stand, hatte mittlerweile um die Concession für eine neue Linie von Jaroslau nach Sokal über Rawa ruska nachgesucht und sich bereit erklärt, dieses Ansuchen auch auf die Linie Rawa ruska-Lemberg auszudehnen. Die Regierung entschied sich zu Gunsten des vom galizischen Landtage befürworteten Projectes, d. h. für die Linie Jaroslau-Sokal, welche auch am 22. November 1881 (R. G. Bl. Nr. 145) concessionirt und mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Juni 1882 am 11. Juli 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 103) an die k. k. priv. galizische Carl Ludwig-Bahn übertragen wurde; der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wurde die bezügliche Concession jedoch nicht ertheilt.

Nichtsdestoweniger aber bestand das Bedürfnis nach einer den Norden Galiziens mit der Landeshauptstadt verbindenden Eisenbahnlinie fort, ja es steigerte sich dasselbe für die Bevölkerung dieser productiven Gegend, welche gegen die Concurrenz der bereits von Eisenbahnen durchzogenen Landestheile nicht aufzukommen vermochte.

Durch den Ausbau der Localbahn Jaroslau-Sokal, sowie durch das Zustandekommen der galizischen Transversalbahn, ergab sich für die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft die Nothwendigkeit, ihre Prosperität und weitere gedeihliche Entwicklung auf dem für sie naturgemässen Wege der Verbindung von Süden nach Norden zu suchen.

Aber auch das Verlangen der Interessenten nach dieser Bahnverbindung gelangte fortwährend zum Ausdrucke sowohl in Eingaben an das hohe Abgeordnetenhaus, als auch in zahlreichen Petitionen an den galizischen Landtag, in Anregungen und Beschlüssen dieses Landtages und der Commune der Landeshauptstadt Lemberg. In allen diesen Eingaben und Beschlüssen wurde auf die bedeutende Production der von der Bahn berührten Gegenden Galiziens an Getreide und werthvollen Bauhölzern, sowie an Werk- und Pflastersteinen, dann auf den Bestand der wegen Mangel an Communicationen nicht genügend ausgebeuteten Kohlengruben bei Glińsko nächst Żołkiew hingewiesen.

Infolge dieser verschiedenen Anregungen und des Drängens des galizischen Landtages, hat die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn für diese Eisenbahnlinie ein neues generelles Project nach den für Localbahnen aufgestellten Bestimmungen, welche wesentliche Erleichterungen in der Bauherstellung und Betriebsführung zulassen, verfasst und dasselbe dem hohen k. k. Handelsministerium behufs Vornahme der Tracenrevision unterbreitet, welche im November 1881 stattgefunden hat.

Bei derselben wurde sowohl von den politischen und autonomen Behörden, als auch von allen sonstigen massgebenden Factoren für den Fall der Herstellung der Localbahn Jaroslau-Sokal die Linie Lemberg-Rawa als ein reelles und dringendes Verkehrsbedürfnis für die benachbarten Gegenden und für die Approvisionirung der Stadt Lemberg anerkannt.

Nachdem auch der galizische Landtag zufolge Beschlusses vom 9. October 1882 und die Stadtvertretung Lemberg zufolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 12. April und 18. October 1883 durch Zusicherung von Beitragsleistungen im Betrage von 100.000 fl. und 20.000 fl. ihre Opferwilligkeit im Interesse des fraglichen Bahnbaues bethätigt hatten, hat die Regierung keinen Anstand genommen, mit der Verwaltung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft wegen Sicherstellung des Baues einer Bahnlinie von Lemberg nach Rawa ruska auf Grund der für Localbahnen gesetzlich zulässigen Steuer- und Gebührenbefreiungen und einer auf verfassungsmässigem Wege zu erwerbenden Staatssubvention in Verhandlung zu treten.

Nachdem die durch die Concessionirung der Linie Jaroslau-Sokal gänzlich geänderte Sachlage ergeben hat, dass, insolange der Anschluss an das russische Bahnnetz nicht erfolgt ist, eine angemessene Rentabilität des Unternehmens nicht zu erwarten steht, erbat sich die Gesellschaft eine zu gewährende Subvention von 900.000 fl. in Form eines unverzinslichen, erst nach der Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitales rückzahlbaren Hypothekar-Darlehens. Bei den weiteren Verhandlungen mit der Regierung wurde das Ausmass der staatlichen Unterstützung mit 900.000 fl. festgesetzt, und statt des Darlehens, wie bei anderen Localbahnen, die Uebernahme von Stammactien einer zu bildenden eigenen Actiengesellschaft gewählt, wodurch Verwicklungen, welche durch die Vereinigung der ungarantirten Linie mit dem alten garantirten Netze entstehen konnten, vermieden wurden.

Das Ergebnis der Verhandlung hat in einer am 25. Februar 1885 in der IX. Session des hohen Abgeordnetenhauses eingebrachten Regierungsvorlage, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Lemberg nach Rawa ruska Ausdruck gefunden.

Nach derselben war die projectirte Eisenbahn von Lemberg nach Rawa ruska, incl. einer Verbindungslinie mit dem bestehenden Bahnhofe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, rund 72 *km* lang, und das effective Anlagecapital mit Einschluss der Lemberger Verbindungsbahn, der Intercalarzinsen und des Fahrparkes mit 3,276.000 fl. oder mit 45.500 fl. pro Kilometer präliminirt und nach Abzug der Beitragsleistung von Land und Stadt per 120.000 fl. auf 3,156.000 fl. fixirt, von welcher Summe 2,214.000 fl. in Prioritäts- und 1,107.000 fl. in Stamm-Actien der zu bildenden Gesellschaft entsprechend dem Verhältnisse von 2 : 1 zwischen den beiden Actien-Kategorien beschafft werden sollten. Hiebei wurde in Aussicht genommen, dass der Betrag von 900.000 fl. in Stamm-Actien vom Staate zum vollen Nennwerthe, der Restbetrag von 207.000 fl. in Stamm-Actien und der restliche Betrag von 2,214.000 fl. in Prioritätsactien von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft unter Annahme eines Emissionscurses von circa 90 % übernommen werde.

Das Nominal-Anlagecapital der projectirten Bahn berechnete sich demnach auf 3,441.000 fl. im Ganzen, oder 47.791 fl. pro Kilometer, wovon nach Abzug des Beitrages von Stadt und Land per 120.000 fl. nur die Ausgabe von 3,321.000 fl. in Titres zu erfolgen gehabt hätte.

Der Eisenbahnausschuss hat über diese Regierungsvorlage unter dem 15. März 1885 Bericht erstattet, und bezüglich der Beschaffung des restlichen Baucapitales durch die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn im Betrage von 2,541.000 fl. Bedenken in der Richtung erhoben, ob mit diesem Betrage, namentlich mit Rücksicht auf die technisch schwierig auszuführende Verbindungslinie

zwischen der projectirten Localbahn und dem bestehenden Bahnhofe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, dann bei dem theilweise ungünstigen Terrain der Bahnanlage, das Auslangen werde gefunden werden können.

Der Eisenbahnausschuss einigte sich dahin, dass im Interesse des gesicherten Zustandekommens der fraglichen Localbahn dem erwähnten Bedenken durch eine dem voraussichtlichen Mehrbedarfe entsprechende Erhöhung der präliminirten Capitalsziffer um 270.000 fl. Rechnung getragen werde.

Es wurde demnach, nach Abzug der nicht rückzahlbaren Beiträge des Landes Galizien und der Stadt Lemberg, das in Effecten aufzubringende Nominal-Baucapital mit 3,480.000 fl. festgestellt, wovon $^1/_3$ in Stamm-Actien und $^2/_3$ in Prioritäts-Actien zu emittiren waren, und zwar sollten hievon vom Staate 900.000 fl. in Stamm-Actien und von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft 260.000 fl. in Stamm-Actien und 2,320.000 fl. in Prioritäts-Actien aufgebracht werden.

Im Uebrigen wurde die Vorlage vom Reichsrathe unverändert angenommen und erwuchs kraft der Allerhöchsten Sanction vom 1. Mai 1885 (R. G. Bl. Nr. 72) zum Gesetze, welches bei gleichzeitiger Aufhebung des Gesetzes vom 24. Mai 1874 (R. G. Bl. Nr. 85) die staatliche Betheiligung an der Capitalsbeschaffung mit einem Betrage von 900.000 fl. durch Uebernahme von Stamm-Actien der zu bildenden Gesellschaft al pari an die Bedingung knüpfte, dass der restliche Betrag von 2,700.000 fl. durch die nicht rückzahlbaren Beiträge des Landes Galizien und der Stadt Lemberg mit zusammen 120.000 fl., dann durch Ausgabe von höchstens 2,320.000 fl. in Prioritäts-Actien ohne weitere Belastung des Staatsschatzes gedeckt werde und die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft die Haftung zu übernehmen habe, mit der festgestellten Capitalssumme das Auslangen zu finden.

Da mittlerweile mit der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn eine Vereinbarung wegen Mitbenützung ihres Bahnhofes Lemberg getroffen werden konnte, wodurch der für die Verbindungsbahn präliminirte Kostenbetrag verfügbar wurde, und da ferner die Bestrebungen der Fortsetzung der Bahn auf russischem Gebiete gute Chancen boten, hat die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn beschlossen, die Bahn von Rawa ruska bis zur russischen Reichsgrenze in der Länge von $23\cdot_4$ *km* sofort auszubauen, hiezu die aus der Verbindungsbahn resultirende verfügbare Summe zu verwenden und das noch fehlende Baucapital zu beschaffen.

Das hohe k. k. Handelsministerium hat die Erspriesslichkeit des sofortigen Ausbaues der Bahn bis zur russischen Reichsgrenze erkannt und den Beschluss der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft im October 1885 genehmigt, wobei statt des früher in Aussicht genommenen Grenzortes Netreba, der etwas westlicher an einem wichtigen Strassenknotenpunkte gelegene Ort Bełzec, in welchem sich auch das österreichische Zollamt befindet, gewählt wurde.

Auf Grund dieser Vereinbarungen wurde das Nominal-Anlagecapital für die Linie von Lemberg nach Bełzec mit dem Betrage von 4,140.000 fl. ö. W. festgesetzt, wobei die Betheiligung des Staatsschatzes mit 900.000 fl. in Stamm-Actien al pari aufrecht erhalten blieb, dagegen der Rest des gesammten Anlagecapitales, u. zw.: 2,760.000 fl. in Prioritäts-Actien und 480.000 fl. in Stamm-Actien die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zum Curse von 90% zu übernehmen hatte.

Das gesellschaftliche Anlagecapital gliedert sich sonach in 13.800 Stück Prioritäts-Actien à 200 fl. = 2,760.000 fl. und in 6900 Stück Stamm-Actien à 200 fl. = 1,380.000 fl., daher das Gesammtanlagecapital 4,140.000 fl. beträgt.

Auf Grund des Gesetzes vom 1. Mai 1885 (R. G. Bl. Nr. 72) wurde am 8. Jänner 1886 die Allerhöchste Concession, veröffentlicht im R. G. Bl. Nr. 20, zum Bau und Betriebe einer Localbahn von Lemberg über Żołkiew nach Rawa ruska nebst Fortsetzung über Bełzec an die Reichsgrenze gegen Tomaszów verliehen.

Die Dauer der Concession wurde auf 90 Jahre vom Tage der Ertheilung derselben, das ist bis 8. Jänner 1976 festgestellt. Die Befreiung von Stempeln und Gebühren für alle Verträge und sonstigen Urkunden wurde bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres, sowie für die erste Ausgabe der Actien und der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühren ausgesprochen, ferner

die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempel-Gebühren und jeder neuen Steuer auf die Dauer von 30 Jahren vom Tage der Concessions-Ertheilung gewährt.

Der Gesellschaft wurde auch das Recht der Bildung einer neuen Actiengesellschaft für diese Eisenbahn eingeräumt. Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen war ausgeschlossen, dagegen wurde der neu zu bildenden Actiengesellschaft gestattet, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer 5% Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stamm-Actien geniessen, bis zum Betrage von zwei Drittel des gesammten Actiencapitals auszugeben.

Das staatliche Einlösungsrecht beginnt gleich nach der Vollendung der Bahn. Beim Erlöschen der Concession übergeht das bewegliche Bahneigenthum kostenfrei an den Staat. Im Falle der Einlösung der Bahn durch den Staat, wird die Berechnung des Einlösungspreises mindestens die zur 5%igen Verzinsung und zur Tilgung des genehmigten Anlagecapitales erforderliche Annuität zu Grunde gelegt. Bei Berechnung der Tarife hat die jeweilige Landeswährung ohne Agiozuschlag zu gelten.

Am 15. Juni 1886 ist mit der hohen k. k. Staatsverwaltung das finanzielle Uebereinkommen abgeschlossen worden, nach welchem die Einzahlungen der Beitragsleistung der Staatsverwaltung in fünf, vom Jahre 1884 an beginnenden gleichen Jahresraten zu jenen Terminen zu erfolgen hat, welche hiefür von der k. k. Staatsverwaltung bestimmt werden, doch ist die erste dieser Ratenzahlungen keinesfalls früher zu leisten, als bis die Bahn concessionsmässig vollendet und dem öffentlichen Verkehre übergeben sein wird.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft hatte ferner die Haftung dafür zu übernehmen, dass mit dem für den Bau, die Ausrüstung und die Inbetriebsetzung festgestellten Anlagecapital von 4,140.000 fl., wobei die Dotirung eines Reservefondes mit dem effectiven Betrage von mindestens 45.000 fl. inbegriffen war, das Auslangen gefunden werde.

Die Herstellung der Bauarbeiten mit Ausschluss der Lieferung der Oberbaumaterialien, eisernen Brückenconstructionen, mechanischen Einrichtungen, dann der Ausrüstung der Bahn und der Einrichtung derselben wurde am 17. März 1886 im öffentlichen Concurrenzwege an den Unternehmer M. Fröhlich aus Graz, als den Mindestfordernden, um folgende Pauschalsummen übergeben, und zwar:

Die Grundeinlösung um den Betrag von	fl.	320.000
die Bauherstellungen um den Betrag von	„	1,297.000
Zusammen .	fl.	1,617.000

Die Pauschalsumme von 1,297.000 fl. vertheilt sich wie folgt:

	Gulden	Procent
1. Detailproject	62.470	4·82
2. Allgemeine Verwaltung und Bauaufsicht	90.000	6·94
3. Erd- und Felsarbeiten	359.500	27·72
4. Nebenarbeiten	105.102	8·10
5. Brücken und Durchlässe	186.073	14·34
6. Oberbaulegung und Beschotterung	197.205	15·21
7. Hochbauten	241.500	18·62
8. Bahnzeichen, Bahneinfriedung und Grenzsteine	16.150	1·25
9. Concurrenzstrassen und andere verschiedene Auslagen . .	39.000	3·00
Zusammen .	1,297.000	100·00

Die Lieferung der Oberbau-, Eisen- und Stahlmaterialien, der eisernen Brückenconstructionen, sowie der Wasserstations-Einrichtungen und Drehscheiben wurde an die Erzherzoglich Albrecht'sche Industrial-Verwaltung in Teschen, welche die Hälfte der Liefersumme bis zum Maximalbetrage von 360.000 fl. in Prioritäts-Actien zum Curse von 90% zu übernehmen hatte, übertragen.

Die Lieferung der Oberbauhölzer wurde an Baron Wattmann und die der Personen- und Güterwagen an die Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft (vorm. H. D. Schmidt) in Simmering, an die Hernalser Waggonfabrik und an die Wagenfabrik des Herrn Schustala in Nesselsdorf vergeben.

In der Zeit vom 27. October bis 7. November 1886 wurde die politische Begehung und Enteignungs-Verhandlung durchgeführt und sodann sofort mit dem Baue begonnen.

Auf Grund der am 30. April 1886 vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten hat sich am 15. Mai 1886 die Actiengesellschaft unter der Firma „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“ constituirt. Als Vorstand wurde ein aus 8 Mitgliedern bestehender Verwaltungsrath gewählt und ein Mitglied seitens der Regierung in den Vorstand ernannt. Zur Ueberwachung der Bauausführung wurde eine Bauleitung in Lemberg aufgestellt und zum Chef derselben der Inspector Herr Gustav Geyer unter meiner Oberleitung berufen.

Mit der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn und der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft wurden wegen Benützung ihrer Bahnhöfe in Lemberg und Rawa ruska Anschlussverträge und mit letzterer auch ein Betriebsvertrag auf die Dauer von 20 Jahren abgeschlossen.

Am 13. October 1887, also nach 299 Tagen, vom Tage der politischen Begehung, hat die technisch-polizeiliche Prüfung der Bahn stattgefunden, die ein anstandsloses Ergebnis lieferte. Auf Grund derselben wurde die Bahn von Lemberg bis Bełzec in der Gesammtbaulänge von 88·42 *km* am 23. October 1887 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

Die staatliche und bahnämtliche Collaudirung hat am 23. und 24. April 1888 und die definitive Uebernahme der Bahn am 15. October 1888 stattgefunden.

Ende Juni 1889 war die definitive Grundbuchs-Einlage bereits fertiggestellt.

Zufolge Beschlusses der am 6. December 1886 abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Gesellschaft hat dieselbe die Concession für den Bau und Betrieb einer von der Station Lemberg-Kleparów abzweigenden nach der Stadt Lemberg-St. Anna führenden Dampftrambahn sammt den zu den militärischen und industriellen Anlagen führenden Schleppgeleisen und den projectirten Fortsetzungslinien erworben (R. G. Bl. Nr. 7 ex 1889), worüber ich an anderer Stelle nähere Mittheilungen mache.

Von dem im § 9 der Concession (R. G. Bl. Nr. 20 ex 1886) vorbehaltenen Rechte der Uebernahme der Bahn in den staatlichen Betrieb hat die Regierung Gebrauch gemacht und die Bahn mit der anschliessenden Hauptlinie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn am 1. Juli 1889 in den Staatsbetrieb genommen.

Auf die Fortsetzung der Bahn auf russischem Gebiete hat die Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Belzec ihr Augenmerk unausgesetzt gerichtet und ist nach den Mittheilungen massgebender Kreise die Realisirung einer Verbindungslinie von dem Grenzorte Tomaszów über Zamośc Krasnistaw nach Rejowiec und Chelm zum Anschlusse an die Weichselbahn in der Länge von ca. 100 Werst in naher Aussicht.

2. Verkehrsbedeutung.

Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) als Mittelglied einer directen Verbindung des schwarzen Meeres mit der Ost- und Nordsee via Danzig, Königsberg und Stettin, wird, wenn die fehlende, auf russischem Gebiete liegende Theilstrecke von Tomaszów nach Rejowiec oder Lublin in der Länge von beiläufig 100 Werst fertiggestellt sein wird, den ganzen Durchzugsverkehr in diesen Richtungen vermitteln.

Das Territorium, welches an den Vortheilen dieser Bahnverbindung theilzunehmen berufen wäre, erstreckt sich auf einen Flächenraum von 34.000 km^2, welche eine Minimal-Production von 4 Millionen Tonnen Urproducten: Getreide, Hülsenfrüchte, Kohle, thierische Producte, Schafwolle, Holz und andere Artikel ergeben.

Ueberdies finden drei grosse Eisenbahnrouten, jede derselben mit einem Netze von Seiten- und Localbahnen ausgestattet, in ihrer Fortsetzung an Bahnen von internationaler Bedeutung anschliessend, ihren Vereinigungspunkt in der Landeshauptstadt Galiziens, u. zw.:

1. Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mit ihrer Verbindung an die nach Galatz, Braila, Bukarest, Jassy und Odessa führenden Linien der rumänischen und südrussischen Eisenbahnen.

2. Die galizischen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, das Land Galizien transversal und lateral in einer Längenausdehnung von 900 *km* durchziehend, mit zahlreichen wichtigen Anschlusspunkten an das deutsche, innerösterreichische und ungarische Bahnnetz mit der galizisch-ungarischen Verbindungslinie Lemberg-Stryj-Munkács als die kürzeste Route zwischen den adriatischen Seehäfen Triest und Fiume.

3. Die k. k. priv. galizische Carl Ludwig-Bahn, deren Linien von Brody, Podwoloczyska bis Krakau das Kronland von Ost nach West durchschneiden, mit wichtigen Anschlusspunkten an die den Verkehr mit Ungarn vermittelnden Eisenbahnen in Przemysl und Tarnów.

Durch den Ausbau der Eisenbahnlinie von Belzec zum Anschlusse an die Weichselbahn werden gegenüber den heute bestehenden kürzesten Routen folgende Wegabkürzungen eintreten, und zwar:

				Kilometer
Zwischen	Jassy	und	St. Petersburg	460
„	Suczawa	„	„	335
„	Moskau	„	„	500
„	Debreczin	„	„	175
„	Lemberg	„	Danzig	300
„	„	„	Stettin	190
„	„	„	Bremen resp. Hamburg über Marienburg	339
„	„	„	Königsberg	100

Noch weitere Wegabkürzungen sind via Chelm, Brest-Litewski geschaffen.

Insolange die Verbindung mit dem russischen Eisenbahnnetze nicht hergestellt ist, ist die Eisenbahn Lemberg-Belzec hauptsächlich nur vom Standpunkte der localen Interessen zu betrachten, wozu noch der Grenzverkehr von dem benachbarten russischen Gouvernement Wlosziemierz-Wolynsk in der Ausdehnung von 365 km^2 hinzuzurechnen ist.

Durch diese Eisenbahnlinie soll die möglichst gute Verwerthung der land- und forstwirthschaftlichen, dann der montanistischen Rohproducte ermöglicht und die Grossindustrie gehoben werden, was mit Rücksicht auf die Landeshauptstadt Lemberg als Centralpunkt leichter zu erreichen ist.

Zu der Grossindustrie gehören: 3 Braunkohlenlager, 2 Dampfbäckereien, 6 Dampfbrauereien, 5 Dampfmühlen, 3 Dampfsägen, 2 Dampfziegeleien, 1 Gasanstalt, 3 Glashütten, 1 Hochofen, 2 Fayencefabriken, 3 Liqueurfabriken, 5 Maschinenwerkstätten, 4 Steinbrüche, 1 Papierfabrik, 2 Petroleum-Destillaturen, 1 Spodiumfabrik, 17 Spiritusbrennereien, 2 Zündhölzelfabriken, 1 Tabakfabrik, 4 Terpentinfabriken, 3 Brauereien und 3 Gerbereien.

Das Verkehrsgebiet hat eine Bevölkerung von zusammen 310.000 Einwohnern, und würde daher die Personenbeförderung von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein, da schon gegenwärtig zwischen Lemberg und Warschau die Route via Tomaszów bei Benützung der Post zwischen Tomaszów und Rejowiec die kürzeste und auch die billigste ist und ausserdem noch die Fahrtdauer abgekürzt wird. Ebenso ist aber auch von Belzec (Tomaszów) die Route nach Wien und Berlin via Rawa ruska und Jaroslau um 117 *km* kürzer.

Die aufgestellte Rentabilitäts-Rechnung ergab, die Bahn lediglich als Localbahn betrachtet, eine Jahresfrequenz von 83.529 *t* Güter, mit einer Einnahme von 170.330 fl. und einen Personenverkehr mit einer Einnahme von 65.520 fl., daher aus dem Gesammtverkehre eine Einnahme von zusammen 235.850 fl.

3. Bauanlage, Constructions- und Betriebs-Verhältnisse.

Die Baulänge beträgt.... 88·420 *km*
„ Betriebslänge beträgt 89·464 „
„ Tariflänge beträgt... 90·000 „

Diese normalspurige eingeleisige Eisenbahn mündet östlich aus dem Bahnhofe Lemberg, bezw. aus der currenten Bahnstrecke der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn, gelangt in der Nähe des k. u. k. Artillerie-Zeugs-Depots an die Lemberg-Janowerstrasse, wo die Station Lemberg-Kleparów errichtet ist. Am Ende dieser Station wird die Reichsstrasse im Niveau übersetzt und führt weiter in nordwestlicher Richtung bis Rzesna polska, nimmt sodann eine mehr nördliche Richtung, berührt in diesem Laufe die Ortschaften Brzuchowice, Zawadów, Zaszków, Zarudce, Mierzwica, Macoszyn, Żołkiew, wendet sich nachher mehr westlich gegen Glińsko, um über Dobrosin und Lipnik directe zu der von Żołkiew nach Rawa ruska führenden Reichsstrasse zu gelangen. Entlang derselben führt die Bahn nach Rawa ruska, woselbst sie in das südliche Ende der, der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn gehörigen Station gleichen Namens der Localbahn Jaroslau-Sokal einmündet.

Auf der nördlichen Seite der genannten Station abzweigend, nimmt die Bahn in ihrem weiteren Zuge eine vorwiegend nordwestliche Richtung und berührt die entlängs der nach Tomaszów führenden Reichsstrasse gelegenen Ortschaften Hrebenne, Lubycza und Bełzec, woselbst die Endstation errichtet ist, welche nur circa 1 *km* von der österr.-russischen Reichsgrenze entfernt liegt.

Die Grundeinlösung erfolgte nur für ein Geleise und ist das Bahneigenthum mit Grenzsteinen vermarkt.

Die Bahn ist vorläufig nur für den Tagverkehr mit einer Maximalgeschwindigkeit von 25 *km* pro Stunde eingerichtet und eingeleisig ausgeführt.

Die grösste Steigung in der currenten Strecke ist $10^0/_{00} = 1 : 100$, die Maximalsteigungen bilden Durchschnittswerthe, sind daher in den Bögen ermässigt, in den Geraden aber erhöht worden, so dass die Zugswiderstände constant bleiben. Der Minimal-Krümmungshalbmesser der currenten Bahn beträgt 250 *m*.

Zwischen den Geraden und Bögen sind die Uebergangscurven im Sinne der im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt (Jahrgang 1882, Nr. 10) veröffentlichten Vorschrift angeordnet.

Situation und Längenprofil ist auf Tafel 1 und 2 ersichtlich.

Unterbau.

Der für ein Geleise hergestellte Unterbau hat sowohl bei Dämmen, als in den Einschnitten eine Kronenbreite von 4 *m*.

Bei Aufdämmungen von mehr als 5 *m* Höhe wurde eine angemessene Erbreiterung des Bahnkörpers vorgenommen und die Böschungen desselben mit Fruchterde bekleidet. Die Einschnittsböschungen sind ebenfalls mit Fruchterde bedeckt und erforderlichen Falles mit Rasenbeleg, Flechtzäunen und Steintalus versichert worden.

Die grösste Anschüttung beträgt 8·93 *m*, die tiefste Abgrabung 8·21. *m* Ferner wurden 151 Wegrampen hergestellt.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern aus wetterfestem Steinmateriale in hydraulischem Cementkalk mit einer benützbaren Minimalbreite des Brückenplanums von 4·3 *m* hergestellt worden.

Objecte bis zu 6 *m* Spannweite wurden bei ausreichender Höhe des Bahnkörpers mit gutgebrannten Ziegeln oder mit lagerfesten Bruchsteinen eingewölbt.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Objecten bis zu 2 *m* Lichtweite wurden Tragconstructionen von Eichenholz, bei Objecten von grösserer Spannweite jedoch eiserne Constructionen hergestellt. Den statischen Berechnungen derselben wurde die in der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R. G. Bl. Nr. 100, normirte Inanspruchnahme der einzelnen Constructionstheile bereits zu Grunde gelegt. Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen wurden bei Flüssen und Wildbächen 1 *m* über den bekannten höchsten Wasserstand gelegt.

Objecte innerhalb einer Distanz von $0\cdot_7$ *km* von dem Endpunkte einer Station oder einer Haltestelle sind mit Geländern versehen. Im Ganzen wurden 124 Durchlässe und Brücken mit einer Gesammtspannweite von $319\cdot_1$ *m*, ausserdem 192 ausserhalb der Bahn gelegene Objecte, Rampencanäle und hölzerne Schläuche ausgeführt.

Die grössten Objecte sind: Die Brücken über den Moszczanabach, den Ratafluss und über den Lukawicabach von je 20 *m* Lichtweite, ferner die Brücke über den Krupiecbach mit 15 *m* Lichtweite.

Die den Schneeverwehungen am meisten ausgesetzten Bahnstellen, u. zw. sowohl bei Einschnitten als Aufdämmungen wurden zum Schutze gegen Verwehungen mit Planken von 2 *m* Höhe aus Kiefernholz versehen. Die gesammte Länge der Schneeschutz-Anlagen beträgt 6548 *m*, welche in einer Entfernung von 20 bis 30 *m* von der Bahnachse ausgeführt wurden und sich bisher auch als zweckmässig erwiesen haben.

Die Normaltypen der zur Ausführung gelangten Unterbauobjecte, sowie einige ausgeführte Kunstbauten sind auf Tafel 3 bis 8 ersichtlich.

Es wurden $209\cdot_{16}$ Hektare Grund eingelöst; 719.000 m^3 Erdmateriale bewegt und 8963 m^3 Mauerwerk ausgeführt. Ferner wurden 5000 m^2 Pflasterungen, 24.000 m^2 Anpflanzungen und Flechtzäune, 600 m^3 Steinwürfe und Trockenmauerungen, 6700 m^3 Grundbau und Strassenbeschotterungen hergestellt, endlich wurden $269\cdot_8$ Tonnen eiserne Brückenconstructionen ausgeführt.

Oberbau.

Derselbe ist im Systeme des schwebenden Stosses mit Bessemerstahlschienen von 9 *m* Länge im Gewichte von 26 *kg* pro Currentmeter ausgeführt. Die Platten und Lappen wurden aus Flusseisen, die anderen Schienenbefestigungsmittel aus Schweisseisen erzeugt, zur Fixirung der Laschenbolzen wurden Gussstahlfederringe verwendet.

Die Schwellen sind aus Eichenholz angefertigt und ist die Vertheilung derselben derart bemessen, dass die Inanspruchnahme der Schienen pro Quadratcentimeter höchstens 1000 *kg* beträgt. Die Schwellen haben eine Länge von $2\cdot_3$ *m*, eine obere Breite von 15 *cm*, eine untere Breite von 20 *cm* und eine Höhe von 14 *cm*.

In Krümmungen von inclusive und unter 800 *m* Radius wurden die Schienen auf den Schwellen durch eine Vermehrung der Hakennägel und Unterlagsplatten verstärkt.

Das Bettungsmateriale, welches grösstentheils aus Sand besteht, hat im Niveau der Schienenunterkante eine Kronenbreite von 3 *m* und eine Tiefe von 25 *cm*.

In Krümmungen von 300 *m* abwärts ist der Oberbau, dann die Weichen und Kreuzungen ganz in Schlägelschotter gebettet. Dort wo Sand angewendet ist, wurden die Banquette der Bettung aus Schlägelschotter hergestellt.

An Nebengleisen in den Stationen wurden $13\cdot_{915}$ *km* d. i. $15\cdot_{73}$ % der currenten Bahnlänge aus altbrauchbaren Eisenschienen von $5\cdot_{69}$ *m* Länge im Gewichte von $36\cdot_{38}$ *kg* pro Currentmeter, nebst 76 Stahlwechseln und Gussstahlkreuzungen, welche auf eichenen Extrahölzern befestigt sind, ausgeführt. In der Station Belzec befindet sich eine Drehscheibe von 12 *m* Durchmesser.

Die Details sind aus Tafel 9 bis 12 zu entnehmen.

Hochbau.

Die Aufnahmsgebäude in den Stationen, sowie die Wasserthürme, der Warenmagazins-Mittelbau und das doppelte Wächterhaus in der Station Bełzec, die Locomotiv-Remisen in Lemberg und Kleparów, sowie die Warenmagazine in diesen Stationen wurden in definitiver Weise in Stein und Ziegel ausgeführt. Die auf dem Bahnhofe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft in Lemberg hergestellten Gebäude und Anlagen sind in Gemässheit des Betriebsvertrages in das sofortige unentgeltliche Eigenthum dieser Verwaltung übergegangen, dagegen wurde der Bełzec-Bahn die Benützung derselben während ihrer ganzen Concessionsdauer zugesichert.

Die Warenmagazine sind in Holz auf einer Untermauerung und die Verladerampen ganz in Eichenholz, die Locomotiv-Remise in Bełzec in Riegelwänden auf einer Bruchstein-Untermauerung hergestellt. In den Haltestellen gelangten Warteräume aus Riegelwänden auf einer Untermauerung zur Ausführung. In den Stationen Żołkiew und Bełzec befinden sich Brückenwagen ohne Geleiseunterbrechung mit einer Tragkraft von 20 *t*.

Auf sämmtlichen Stationen wurden hölzerne Wirthschaftsgebäude, Passagieraborte und Signalhütten auf einer Untermauerung ausgeführt. In der currenten Bahn wurden 22 Wächterhäuschen aus Blockwänden in Kiefer- und Eichenholz sammt Brunnen hergestellt. Sämmtliche Gebäude haben Schindeldächer, welche getheert und gesandelt sind. Die äusseren Holztheile bei den Warenmagazinen und Aborten sind zum Zwecke einer besseren Conservirung mit Carbolineum angestrichen.

Die Speisung der Reservoirs aus den Brunnen in Kleparów und Bełzec geschieht durch einen Ejector mittelst Dampf aus der Locomotive, in den Stationen Żołkiew und Kamionka-Lipnik mittelst Pulsometer-Apparaten. Zu dem Wasserstationsbrunnen in Kamionka-Lipnik ist ein Canal aus dem Lipnikbache geführt und in der Station Bełzec wurde aus dem Krynicabache eine Rohrleitung in der Länge von 806 *m* hergestellt. In den Wasserstationen wurden Feuerauswurfcanäle, Wasserkrahne und bei denselben hölzerne Holzabfassrampen hergestellt. An die Aufnahmsgbäude in den kleineren Stationen schliessen sich unmittelbar die hölzernen Warenmagazine und Verladerampen an. Eine Vergrösserung der, den voraussichtlichen Verkehrsverhältnissen entsprechend hergestellten Aufnahmsgebäude ist jederzeit, ohne dass ein förmlicher Umbau nothwendig wäre, leicht ausführbar. Das Bureaulocale ist derart situirt, dass von demselben aus durch die zum Warenmagazine führende Thüre mit Glaslichten die Manipulation im Warenmagazine überwacht werden kann. Zur Localisirung eines etwaigen Brandes ist das Magazin gegen das Bureau noch durch eine mit Eisenblech beschlagene Thüre und der Dachboden durch eine über das Dach reichende Feuermauer abgeschlossen. Die verbaute Fläche der Aufnahmsgebäude beträgt zusammen 2408 m^2.

Die Warenmagazine haben einen Lagerraum von $953\cdot_{29}$ m^2 und die Verladerampen, welche auch mit einer Borstenviehrampe versehen sind, eine Gesammtlänge von 372 Currentmeter mit einer Lagerfläche von 4150 m^2.

Die verbaute Fläche der Wasserförderungs-Anlagen, Locomotivremisen, Wächterhäuser und Nebengebäude beträgt zusammen 1455 m^2.

Die Stationen haben zunächst der Aufnahmsgebäude von der Strassenseite einen Abschluss durch eine aus Waldlatten hergestellte Einfriedung, dann eine kleine Gartenanlage.

Die Typen der ausgeführten Hochbauten sind aus den Tafeln 14 bis 23 zu entnehmen.

Stationsanlagen.

Es wurden 12 Stationen und 3 Haltestellen errichtet, und zwar: Die für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Lemberg-Kleparów, Brzuchowice, Zaszków, Kulików-Mierzwica, Żołkiew, Glińsko, Dobrosin, Kamionka-Lipnik, Rawa ruska (Anschlussstation an die Localbahn Jaroslau-

Sokal), Hrebenne, Lubycza und die Endstation Bełzec, dann die für den Personen- und beschränkten Güterverkehr eingerichteten Haltestellen Zawadów, Zarudce und Macoszyn.

In Lemberg-Kleparów, Żołkiew, Kamionka-Lipnik und Bełzec befinden sich Wasserstationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen beträgt $5\cdot_{9}$ *km*, jene der Wasserstationen $22\cdot_{105}$ *km*.

Der Abstand der Geleise in den Stationen von Mitte zu Mitte ist $4\cdot_{5}$ *m*.

Die Länge der Stationen, sowie die Anzahl der Geleise in denselben und die Weichenverbindungen sind aus den Tafeln 12 und 13 zu entnehmen.

Ausrüstung und Einrichtung der Bahn.

Die Bahn ist mit den vorgeschriebenen Abtheilungszeichen, Gradientenzeigern und Warnungstafeln, Signalmitteln und Feuerlöschrequisiten ausgestattet, dieselbe besitzt ferner eine Telegraphenleitung (Sprech- und Glockenlinie). Sämmtliche Stationen wurden mit Distanzdeckungssignalen versehen. Die Säulen der Warnungstafeln und Gradientenzeiger sind aus Eichenholz mit Oelfarbe gestrichen hergestellt, desgleichen auch die Abtheilungszeichen. Die Warnungstafeln, Gradientenzeiger und anderen Aufschriftstafeln sind in Zinkguss ausgeführt und auf Holztafeln befestigt.

Die Warenmagazine, Wartesäle und Bureaux sind mit den erforderlichen Möbeln und Requisiten eingerichtet und die Locomotivremisen mit den nothwendigen Werkzeugen ausgerüstet.

Ein genaues Bild über die gesammte Bahnanlage liefert die am Schlusse befindliche tabellarische Bahnbeschreibung I.

Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln wurden 3 dreifach gekuppelte Locomotiven mit dreiachsigen Schlepptendern, 15 zweiachsige Personen- und 4 Dienstwagen, ferner 167 Güterwagen, 1 Hilfswagen, 1 Schneepflug, 1 Schneeräumer, 1 Draisine und 10 Bahnwagen angeschafft.

Personen- und Dienstwagen sind theils mit Spindel- und Vacuumbremsen, theils mit Vacuum-Rohrleitungen versehen und mit der Storkenfeld'schen Dampfheizung eingerichtet.

Die Typen der Fahrbetriebsmittel und deren Dimensionirung sind aus den Tafeln 24 bis 30 zu ersehen.

4. Anlage- und Baucapital.

Das Nominal-Anlagecapital beträgt 4,140.000 fl., und zwar wurden emittirt:

13.800	Stück	Prioritäts-Actien	à 200 fl.	= 2,760.000 fl. und
6.900	„	Stamm-Actien	à 200 „	= 1,380.000 „
			Zusammen	4,140.000 fl.

Nach den Gesellschaftsstatuten haben die Prioritäts-Actien den Anspruch auf eine Dividende bis zu 5 % bevor für die Stamm-Actien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt. Nach erfolgter Verrechnung einer Dividende von 5 % an die Stamm-Actien werden eventuelle weitere Ueberschüsse des Reinerträgnisses gleichmässig zwischen Stamm- und Prioritäts-Actien vertheilt. Eine Nachzahlung auf die Dividende der Prioritäts-Actien aus dem Reinerträgnisse eines späteren Jahres findet nicht statt.

Die Tilgung des Capitales erfolgt nach dem behördlich genehmigten Amortisationsplane innerhalb der Concessionsdauer. Die Prioritäts-Actien werden bis incl. 1967 getilgt, dann beginnt die Tilgung der Stamm-Actien bis Ende des Jahres 1975.

Die Baurechnungen sind noch nicht abgeschlossen und waren die aufgewendeten Kosten bis Ende des Jahres 1889 fl. $3,643.161\cdot_{33}$, oder pro Bau-Kilometer fl. $41.205\cdot_{91}$.

5. Organisation des Betriebes.

Betriebsführung.

Der Betrieb wurde anfänglich von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und seit 1. Juli 1889 von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen auf Grund eines für die Dauer von 20 Jahren mit ersterer Gesellschaft abgeschlossenen Betriebsvertrages, in welchen die Staatsverwaltung eingetreten ist, gegen Vergütung der Selbstkosten geführt, so dass der betriebführenden Verwaltung hieraus ein Gewinn nicht erwachsen kann.

Die Bestimmungen desselben sind aus dem Anhange zu entnehmen und ist zu bemerken, dass seitens der Gesellschaft zur allgemeinen Verwaltung und den Centralleitungen der drei Dienstzweige ein jährlicher Pauschalbetrag von fl. 14.000 an die betriebführende Verwaltung zu entrichten ist, welcher für den Fall, als sich das gesammte, gesellschaftliche Anlagecapital nicht mit 5 % voll verzinsen sollte, eine verhältnissmäsige Herabsetzung, jedoch nicht unter die Hälfte, erfährt. Die für die beizustellenden Fahrbetriebsmittel zu leistenden Vergütungen entsprechen einer 5 %igen Verzinsung der Anschaffungskosten und Erhaltung derselben auf Grund eines zehnjährigen Durchschnittes.

Anschlussverträge.

Für die Mitbenützung des Lemberger Bahnhofes der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, sowie für die Mitbenützung der, der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn gehörigen Bahnhöfe in Lemberg und Rawa ruska werden nach Verkehrs-Intensitäten und den hiefür aufgestellten besonderen Schlüsseln Vergütungen geleistet. — Diese Anschlussverträge sind für die Dauer von 20 Jahren abgeschlossen und ist der Inhalt des Vertrages über die Mitbenützung des Bahnhofes Lemberg der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn im Anhange enthalten.

Die Verträge mit der Carl Ludwig-Bahn sind bis jetzt noch nicht perfect geworden.

Dienstes-Organisation.

An der Spitze des executiven Dienstes stand seit der Betriebseröffnung bis zur Uebernahme in den Staatsbetrieb ein Betriebs-Vorstand mit dem Sitze in Żołkiew, welchem sämmtliche Dienstzweige, sowie das gesammte auf der Bahnlinie in Verwendung stehende Beamten-, Diener- und Arbeiter-Personale unterstellt war.

Der Betriebs-Vorstand war dem Betriebs-Director in Lemberg unmittelbar untergeordnet und erhielt nur von diesem alle dienstlichen Weisungen. Er war für die gesammte Geschäftsgebahrung persönlich verantwortlich und für jeden aus seinem Verschulden entstehenden Schaden ersatzpflichtig.

Die Obliegenheiten des Betriebs-Vorstandes, sowie dessen Wirkungskreis sind aus der im Anhange enthaltenen Dienstes-Instruction zu entnehmen.

Zur Besorgung des Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienstes sind 5 Bahnaufseher und 10 ambulante Wächter in Verwendung. In minder wichtigen Stationen ist der Stationsleiter gleichzeitig Bahnaufseher, welcher beide Dienstposten zu versehen hat. Die ambulanten Wächter werden sowohl zu den Bahnerhaltungsarbeiten, als auch zu den Dienstesverrichtungen in den Stationen herangezogen.

Die Erhaltung des Oberbaues, des Dammes und der Einschnittsböschungen, Grabenreinigung etc., wurde im Accordwege an einen Unternehmer hintangegeben und sind die diesbezüglichen Bedingnisse, welche die Grundlage des Vertrages bilden, im Anhange enthalten.

Es verkehrt täglich in jeder Richtung ein gemischter Zug, ferner 3 mal in der Woche Marktzüge für Personen- und Güterbeförderung. Jeder gemischte Zug besteht in der Regel nebst den Güterwagen aus einem Dienstwagen (Post- und Gepäckswagen), einem Wagen I./II. Classe und zwei Wagen III. Classe. Ferner aus einem für den Personentransport eingerichteten Güterwagen.

Mit der am 1. Juli 1888 eingetretenen staatlichen Betriebs-Uebernahme wurde in Żołkiew ein Bahnbetriebsamt errichtet, welches die Functionen des Betriebs-Vorstandes versieht.

Im Uebrigen wurde die Dienstesorganisation soweit als thunlich beibehalten, da die Staatsverwaltung gemäss der Bestimmungen des § 9 der Concessions-Urkunde in den mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn abgeschlossenen Betriebsvertrag eingetreten ist.

6. Personen- und Güter-Tarife.

Abweichend von den massgebenden Grundsätzen über die Bildung der Tarifsätze der anderen im Betriebe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Localbahnen wurden die Personen- und Gütertarife rücksichtlich der in Rede stehenden Linie, sowohl wegen ihrer Bedeutung für die Verproviantirung der Landeshauptstadt Lemberg, als auch wegen der Concurrenzroute der Localbahn Jaroslau-Sokal, viel niedriger gehalten und bei einigen Artikeln des Gütertransportes auch auf die Richtung des Verkehres Bedacht genommen.

Der Personen- und Güterverkehr erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom 1. Juli 1874 sammt Nachträgen. Die Beförderung der Eil- und Frachtgüter, lebenden Thiere, Equipagen und Leichen findet überdies nach Massgabe der unter dem Titel „Tarif, Theil I“ bestehenden und für die darin namhaft gemachten österr.-ungar. Eisenbahnen giltigen allgemeinen Bestimmungen statt.

Auf den Transport von Militärpersonen und Militärgütern aller Art, sowie bei für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung findet der auf den österr.-ungar. Eisenbahnen bestehende Militärtarif Anwendung.

Beträgt die ganze Transportdistanz weniger als 4 *km*, so werden die Gebühren für 4 *km* eingehoben.

Ein directer Verkehr mit den Anschlussbahnen findet nicht statt und werden daher in den Anschlussstationen alle Güter umcartirt.

Nur rücksichtlich des Gepäcks-Verkehres erfolgt eine directe Abfertigung nach den Anschlussbahnen.

Bei den Marktzügen werden ermässigte Tour- und Retour-Karten der II. und III. Wagen lasse, dann der für den Personentransport eingerichteten Güterwagen ausgegeben.

Personentarif.

pro Person und Kilometer in Kreuzern:	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	5·0	3·6	2·4

Als geringste Gebühr werden erhoben: I. Cl. 20 kr., II. Cl. 14 kr., III. Cl. 10 kr. pro Fahrbillet nebst Stempelgebühr.

Kinder im Alter unter 2 Jahren sind gebührenfrei, von 2 bis 10 Jahren ist für sie der halbe Fahrpreis zu bezahlen.

Separat-Personenzüge:

Gebühr pro Kilometer:

1. für die Locomotive . . . . . 60 kr.
2. „ jede Personenwagenachse . . . . . 20 kr.
3. „ „ Achse eines anderen, auf Verlangen oder zufolge bahnpolizeilicher Bestimmungen beigestellten Wagens . . . . . 10 kr.
4. Wartegebühr über die bestimmte Abfahrtzeit für jede halbe Stunde . . fl. 42

In minimo werden fl. 2 pro *km* eingehoben. Stellt sich jedoch die auf diese Weise für einen Separatzug berechnete Gesammtgebühr niedriger als fl. 45, so werden als Minimalgebühr fl. 45 erhoben.

Reisegepäck.

Für jedes ganze Fahrbillet wird ein Freigewicht von 25 *kg* und für jedes halbe Billet ein solches von 12 *kg* zugestanden.

Für Reisegepäcks-Uebergewicht wird für je 10 *kg* und pro *km*. 0·2 kr. berechnet. Als geringste Gebühr werden 2 kr. nebst Manipulationsgebühr eingehoben.

Für Reisegepäck wird, gleichviel ob das Freigewicht überschritten ist oder nicht, eine Manipulationsgebühr von 7 kr. pro Billet bei der Aufgabe eingehoben.

Für Wertdeclaration bei Reisegepäck wird eine Prämie von 2‰ der ganzen declarirten Summe für jede auch nur angefangenen 150 *km* bezahlt.

Der Minimalzuschlag wird mit 10 kr. berechnet.

Der Frachtzuschlag für Lieferzeit-Interesse-Declaration wird ebenso wie bei der Wertdeclaration berechnet, der Minimalzuschlag beträgt jedoch 50 kr.

Das Lagergeld für nicht innerhalb 24 Stunden nach Einlangen übernommenes Reisegepäck beträgt 6 kr. pro Collo und jeden angefangenen Tag.

Hunde

werden mit 0·7 kr. pro Stück und Kilometer berechnet, als geringste Gebühr werden 18 kr. nebst Manipulationsgebühr eingehoben, welche 7 kr. pro Stück beträgt.

Eilgüter.

Transportgebühr pro 100 *kg* und *km*:

gewöhnliche Eilgüter . . .	2·0 kr.	und Manipulationsgebühr 10 kr. pro 100 *kg*
ermässigte „ . . .	1·4 „	„ „ 4 „ „ 100 *kg*
besonders ermässigte Eilgüter	1·0 „	„ „ 4 „ „ 100 *kg*

Frachtgüter.

Transportgebühr pro 100 *kg* und *km*:

Sperrige Güter	1·5 kr.	und Manipulationsgebühr 4 kr. pro 100 *kg*
Classe I.	1·0 „	und Manipulationsgebühr 4 kr. pro 100 *kg*
„ II.	0·8 „	und Manipulationsgebühr 4 kr. pro 100 *kg*
Wagenladungs-Classe A	0·60 „	„ „ 4 „ „ 100 *kg*
„ B	0·55 „	„ „ 3 „ „ 100 *kg*
„ C	0·50 „	„ „ 3 „ „ 100 *kg*
Specialtarif I (Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte)	0·56 „	„ „ 4 „ „ 100 *kg*
Specialtarif II (Bau-, Werk- und Nutzholz)		
von 1 bis 10 *km*	0·60 „	für diese Güter wird keine Manipulationsgebühr berechnet.
„ 1 „ 20 „	0·55 „	
„ 1 „ 30 „	0·50 „	
„ 1 „ 40 „	0·45 „	
„ 1 „ 60 „	0·40 „	
„ 1 „ 80 „	0·35 „	
„ über 80 „	0·30 „	

Pferde, Fohlen und Maulthiere als Eilgut.

Tarif pro Kilometer:

für 1 Stück . . . . . fl. 11·53
„ 2 „ desselben Eigenthümers . . . . . „ 16·15
„ 3 und mehr Stück desselben Eigenthümers pro Stück . . . . . „ 6·92
Als Manipulationsgebühr werden 7 kr. pro Stück eingehoben.

Equipagen und sonstige Strassenfuhrwerke als Eilgut.

Tarif pro Stück und Kilometer:

Serie I. . . . . 20 kr.
„ II. . . . . 14 „
und ausserdem 7 kr. Manipulationsgebühr pro Stück.

Ab- und Auflegegebühr

für durch Arbeiter der Eisenbahn bewirkte Leistungen beträgt 1 kr. pro 100 *kg*, in minimo aber 2 kr.

Fahrgebühren.

Die Thierbegleiter haben je ein Billet für die benützte Wagenclasse und wenn selbe im Viehwagen Platz nehmen, je ein Billet III. Classe zu lösen.

Bei Transporten von Hornvieh, Borstenvieh und Schafen wird für je drei Wagen dem Begleiter die freie Tourfahrt unter der Bedingung zugestanden, dass derselbe im Viehwagen Platz nimmt. Bei Sendungen von nur 1 oder 2 Wagen ist die Mitfahrt eines Begleiters zum halben Fahrpreise III. Classe gestattet.

Leichenbegleiter.

Den Leichen muss ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Billet der von ihm benützten Wagenclasse, mindestens aber ein Billet III. Classe zu lösen hat.

Ausnahmetarife.

Ausnahmetarif I

für Borke, Bruch- und Bausteine, Kalksteine, Sand, Schotter, Dungkalk, Dunggyps, Dungsalze, Dünger, Erdäpfel, Erze, Harz, Kalk, Kohlen, Pech, Petroleum, Terpentinöl und Ziegel Transportgebühr 0·3 kr. pro 100 *kg* und *km* plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Ausnahmetarif II

für Brennholz bei Frachtzahlung und Verladung von höchstens 20 Raummetern lufttrockenen harten oder höchstens 24 Raummetern lufttrockenen weichen Brennholzes pro Wagen, unter Auflassung der Manipulationsgebühr.

Für die	Entfernung	von	1	bis	5	*km.*	50·0	kr.	Transportgebühr	pro	Wagen	und	1 *km.*
„	„	„	„	1	„	10	„	47·5	„	„	„	„	1 „
„	„	„	„	1	„	15	„	45·5	„	„	„	„	1 „
„	„	„	„	1	„	20	„	42·5	„	„	„	„	1 „
„	„	„	„	1	„	30	„	40·0	„	„	„	„	1 „
„	„	„	„	1	„	40	„	35·0	„	„	„	„	1 „
„	„	„	„	1	„	50	„	32·5	„	„	„	„	1 „
„	„	„	„	1	„	65	„	30·0	„	„	„	„	1 „
„	„	„	„	1	„	80	„	27·5	„	„	„	„	1 „
„	„	„	„	über		80	„	25·0	„	„	„	„	1 „

Nachlass-Scala

bei Ablieferung eines Minimalquantums:

von 100 Wagenladungen	von ein und derselben Station	5 %
„ 250 „		7.5 „
„ 500 „		10·0 „
„ 750 „		12·5 „
„ 1000 „		15·0 „
„ 1500 und darüber		20·0 „

Ausnahmetarif III

für Salz, Lecksteine, Glaubersalz, Seesalz und Fabrikssalz —
bei Aufgabe von mindestens 5000 *kg* Transportgebühr 0·40 kr. pro 100 *kg* und 1 *km* plus 4 kr. Manipulationsgebühr.

Bei Aufgabe von 10.000 *kg* Transportgebühr 0·30 kr. pro 100 *kg* und 1 *km* plus 3 kr. Manipulationsgebühr.

Ausnahmetarif IV

Frachtgüter aller Art im Verkehr von Lemberg loco und transito nach den übrigen Stationen; Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* bei Aufgabe von 5000 *kg* 0·50 kr. plus 4 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*, bei Aufgabe von 10.000 *kg* 0·40 kr. plus 3 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Ausnahmetarif V.

Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten bei Aufgabe von 10.000 *kg* pro Frachtbrief und Wagen		Mehl und Mahlproducte		
Nach Lemberg von	Frachtsatz pro 100 *kg* in Kreuzern, incl. Manipulations-Gebühr	Zwischen Lemberg und den nachstehenden Stationen, sowie umgekehrt	in Mengen 5000 *kg*	in Mengen 10.000 *kg*
			pro Frachtbrief und Wagen pro 100 *kg* in Kreuzern, incl. Manipulat.-Gebühr	
Bełzec	31·6	Brzuchowice	9·5	7·9
Lubycza	29·5	Zaszków	14·0	11·0
Hrebenne	27·7	Żołkiew	22·0	16·6
Rawa ruska	25·0	Glińsko	25·0	18·7
Kamionka-Lipnik	25·0	Dobrosin	29·0	21·5
Dobrosin	25·0	Kamionka-Lipnik	35·0	25·0
Glińsko	25·0	Rawa ruska	35·5	25·0
		Hrebenne	39·6	27·7
		Lubycza	42·3	29·5
		Bełzec	45·4	31·6

Ausnahmetarif VI.

Für lebende Thiere in Wagenladungen bei Frachtzahlung für den Gesammtinhalt der Quadratmeter der Bodenfläche der verwendeten Wagen. Transportgebühr pro Quadratmeter der Bodenfläche der verwendeten Wagen und 1 *km* 1 kr. + 6·5 kr. Manipulationsgebühr pro Quadratmeter der Bodenfläche.

Bei Berechnung der Fracht für einen doppelbödigen Wagen ist die Gebühr pro Quadratmeter nur für die einfache Bodenfläche des verwendeten Wagens in Rechnung zu nehmen.

Ausnahmetarif VII.

Für Materialien und Requisiten der k. k. Staats-Telegraphenverwaltung.

Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* bei Aufgabe als Eilgut . . . . . 0·80 kr.
Frachtgut . . . . . 0·32 „
Frachtgut bei Frachtzahlung nach der Tragkraftziffer des verwendeten Wagens 0·25 „

Gepäcksträgertarif.

Für das Uebertragen des Reisegepäckes vom Zufahrtsplatze bis zur Gepäcks-Expedition oder des Handgepäckes in den Wartesaal und zum Waggon oder blos vom Wartesaal in den Waggon, dann für das Uebertragen des Reisegepäckes vom Platze der Ausfolgung bis zu den Fahrgelegenheiten oder des Handgepäckes pro Stück 5 kr.

Für das Uebertragen des Reisegepäckes vom Zufahrtsplatze des Bahnhofes bis zur Gepäcks-Expedition oder für das Uebertragen des Reisegepäckes vom Zufahrtsplatze des Bahnhofes bis zur Gepäcks-Expedition oder für das Uebertragen vom Platze der Ausfolgung bis zu den Fahrgelegenheiten bei Gepäckstücken über 25 *kg* pro Stück 10 kr.

Die näheren Bestimmungen sind aus dem Gebührentarife vom Jahre 1887 und seinen Nachträgen vom Jahre 1888 und 1889 zu entnehmen.

Tarif-Kilometerzeiger.

Von oder nach	Lemberg Frachtenbhf. (für Frachten)	Lemberg Centralbhf. (für Personen)	Lemberg-Kleparów	Brzuchowice	Zawadów **)	Zaszków	Zarudce **)	Kulików-Mierzwica	Macoszyn *)	Żółkiew	Glińsko	Dobrosin	Kamionka-Lipnik	Rawa ruska	Hrebenne	Lubycza	Bełzec
Lemberg Frachtenbhf. (für Frachten)	—	—	4	11	17	20	23	26	33	36	42	50	62	69	79	85	92
Lemberg Centralbhf. (für Personen)	—	—	2	9	15	18	21	24	31	34	40	48	60	67	77	83	90
Lemberg-Kleparów . . .	4	2	—	7	13	17	19	23	29	32	38	46	58	65	75	81	89
Brzuchowice	11	9	7	—	7	10	12	16	22	26	31	39	51	58	68	74	82
Zawadów **)	17	15	13	7	—	4	6	10	16	20	25	33	45	52	62	68	76
Zaszków	20	18	17	10	4	—	3	7	13	16	22	30	42	49	59	65	72
Zarudce **)	23	21	19	12	6	3	—	4	10	14	19	27	39	47	56	62	70
Kulików-Mierzwica . . .	26	24	23	16	10	7	4	—	7	10	16	24	36	43	53	59	66
Macoszyn *)	33	31	29	22	16	13	10	7	—	4	10	18	30	37	47	52	60
Żółkiew	36	34	32	26	20	16	14	10	4	—	6	14	26	33	43	49	57
Glińsko	42	40	38	31	25	22	19	16	10	6	—	9	21	28	38	43	51
Dobrosin	50	48	46	39	33	30	27	24	18	14	9	—	12	20	29	35	43
Kamionka-Lipnik	62	60	58	51	45	42	39	36	30	26	21	12	—	8	18	23	31
Rawa ruska	69	67	65	58	52	49	47	43	37	33	28	20	8	—	10	16	24
Hrebenne	79	77	75	68	62	59	56	53	47	43	38	29	18	10	—	6	14
Lubycza	85	83	81	74	68	65	62	59	52	49	43	35	23	16	6	—	8
Bełzec	92	90	89	82	76	72	70	66	60	57	51	43	31	24	14	8	—

*) Haltestelle für Personen- und Gepäckverkehr, dann für Eilgut und Frachtgüter in Wagenladungen.
**) „ „ „ „ „ „ „ Frachtgüter in Wagenladungen.

7. Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehres.

Die Bahn wurde am 23. October 1887 dem öffentlichen Personen- und Güter-Verkehre übergeben und umfasst die erste Betriebsperiode bis 31. December 1888 einen Zeitraum von zusammen 436 Tagen, wobei aber bemerkt werden muss, dass infolge von Schneeverwehungen der gesammte Verkehr in der ganzen Strecke durch 46 Tage und in einzelnen Theilstrecken durch 2 Tage eingestellt werden musste.

Personen-Verkehr	1887/88 436 Tage	%
Anzahl der Reisenden I. Classe	1.358	2·16
„ „ „ II. „	8.760	13·95
„ „ „ III. „	48.438	77·14
Militär	4.237	6·75
Zusammen	62.793	100
Pro Tag	144	
Zurückgelegter Weg in Kilometern	2,613.494	
Von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegter Weg	41·62	
Gepäck-Verkehr		
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen	148·91	
pro Tag „ „ „ „	0·34	
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	33·00	
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	0·002	
Güter-Verkehr		
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen	55.243·50	
Pro Tag „ „ „ „	126·70	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	41·74	
Beförderte sperrige Güter in Tonnen	82·56	
„ Normalklasse I.	295·08	
„ „ II.	1.102·82	
Nach ermässigten Tarifen	53.763·04	
Zusammen	55.243·50	
Beförderte sperrige Güter in Tonnen-Kilometer	4.403	
„ Normalklasse I.	16.915	
„ „ II.	52.645	
Nach ermässigten Tarifen	2,231.724	
Zusammen in Tonnen-Kilometern	2,305.687	
Befördert wurden in Tonnen:		
Bau- und Brennholz und Schwellen	30.271·28	54·86
Steine, Schiefer und Cement	17.772·35	32·17
Getreide und Hülsenfrüchte	1.534·38	2·78
Salz	1.209·27	2·19
Mahlproducte	679·58	1·23
Dungstoffe	575·31	1·04
Verschiedene andere Artikel	3201·33	4·30
Zusammen	55.243·50	100

Beförderte Züge	1887/88 436 Tage
Pro Tag Anzahl der Züge	3·44
„ „ beförderte Zugskilometer	243·29
„ „ „ Wagenachskilometer	4.769·00
„ „ „ 1000 Tonnen-Kilometer Brutto	26·05
„ „ „ „ „ „ Netto	6·91
Bewegte Sitzplätze pro Tag	261·00
Besetzte „ „ „	82·00
Durchschnittliche Brutto-Last	
eines Personenzuges in Tonnen	47·478
„ gemischten Zuges „ „	112·159
„ Lastzuges „ „	84·70
„ Materialzuges „ „	120·988
Durchschnittliche Belastung des Zuges in Tonnen Brutto	112·347

8. Finanzielle Ergebnisse.

Dieselben haben sich in der ersten Betriebsperiode wie folgt gestaltet:

Capitel	Artikel	Einnahmen	1887/88 436 Tage fl.	kr.	%	Zusammen fl.	kr.
I		**Transport-Einnahmen**					
	1	Personenbeförderung	60.256	79	35·95		
	2	Militär-Transport	1.799	55	1·07		
	3	Gepäck und Equipagen	1.628	18	0·97		
	4	Eilgüter	312	51	0·19		
	5	Frachten, Vieh, Militärgüter	67.637	69	*)40·35		
	6	Nebengebühren (Waggebühr, Lagerzins etc.)	2.239	90	1·34	133.874	62
II		**Verschiedene Einnahmen**					
	1	Mieth- und Pachtzinse	4.884	97	20·13		
	2	Wagenmiethe	28.148	79			
	3	Telegraphische Depeschen	425	41			
	4	Verschiedene Erträgnisse	285	80		33.744	97
		Gesammtsumme der Einnahmen			100	167.619	62
		Von obigen Einnahmen entfallen pro Tag				384	45
		pro Bahnkilometer				1.821	95
		„ Nutzkilometer				1	56·10
		„ Wagenachskilometer				0	08·06
		„ 1000 Tonnen Bruttokilometer				14	75·80
		„ 1000 „ Nettokilometer				55	66·90

*) Von den Einnahmen sind in Abzug gebracht: Refactien, Rückersätze von Bahngebühren, Ersätze für Verlust, Abgänge und Beschädigungen 13.585·25 fl.

Capitel	Artikel		1887/88 436 Tage fl.	kr.	%
		Ausgaben			
III	*A*	Allgemeine Verwaltung	5.855	14	4·75
IV/X	*B*	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	35.357	04	28·68
XI/XIII	*C*	Verkehrs- und commercieller Dienst	40.380	52	32·75
XIV/XVI	*D*	Zugförderungsdienst	41.704	85	33·82
		Zusammen .	123.297	08	100
		Durchschnittliche Ausgabe pro Tag	282	79	
		„ „ „ Bahnkilometer	1340	18	
		„ „ „ Nutzkilometer	1	14·78	
		„ „ „ Wagenachskilometer . .	0	05·39	
		„ „ „ 1000 Tonnen Brutto-Km.	10	85·55	
		„ „ „ 1000 „ Netto-Km.	40	94·89	

Betriebsergebnisse pro 1887/8

für 436 Tage.

Einnahmen

nach Abschlag der Refactien, Rückersätze für Bahngebühren, Ersätze für Verluste, Abgänge und Beschädigungen . . . . . fl. 167.618·59

Ausgaben

excl. der Vergütung für die Mitbenützung des Bahnhofes Lemberg der galiz. Carl Ludwig-Bahn . . . . . „ 123.297·08

daher Ertrag . . . . . fl. 44.322·51

oder von den Einnahmen . . . . . 73·55 %

Das gesammte Anlagecapital mit fl. 4,140.000 hat sich somit verzinst mit 1·07 %

Zufolge Beschlusses der Generalversammlung am 23. Mai 1889 wurden von dem obigen Ertrage in Abzug gebracht:

1. Die besonderen zum Betriebe nicht gehörigen Ausgaben mit . . . . „ 4.531·88
2. Zinsen für schwebende Schuld . . . . . „ 679·61
3. Amortisation der verlosten ersten 14 Stück Prioritätsactien . . . . „ 2.800·00

Zusammen . fl. 8.011·60

Ferner wurden für die Mitbenützung des Bahnhofes Lemberg der galiz. Carl Ludwig-Bahn als Reserve hinterlegt . . . . . „ 18.000·00

und von dem Reste per . . . . . fl. 18.310·81

für jede Prioritätsactie eine Dividende von fl. 1·30 ab 1. Juli 1888 ausbezahlt und der Rest von fl. 370·91 auf neue Rechnung vorgetragen.

Im Jahre 1889 wurden nach den im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums veröffentlichten Betriebsausweisen befördert:

56.414 Personen mit einer Einnahme von fl. 57.722, daher gegen das Vorjahr mehr um 9·24 %
52.236 t Güter „ „ „ „ „ 78.663 „ „ „ „ „ „ 18·66 %

Zusammen . fl. 136.385

daher resultirt aus dem Personen- und Güterverkehre gegen das Jahr 1888 ein Plus von fl. 17.257 oder 14·4 %.

TABELLE I.

Bahnbeschreibung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

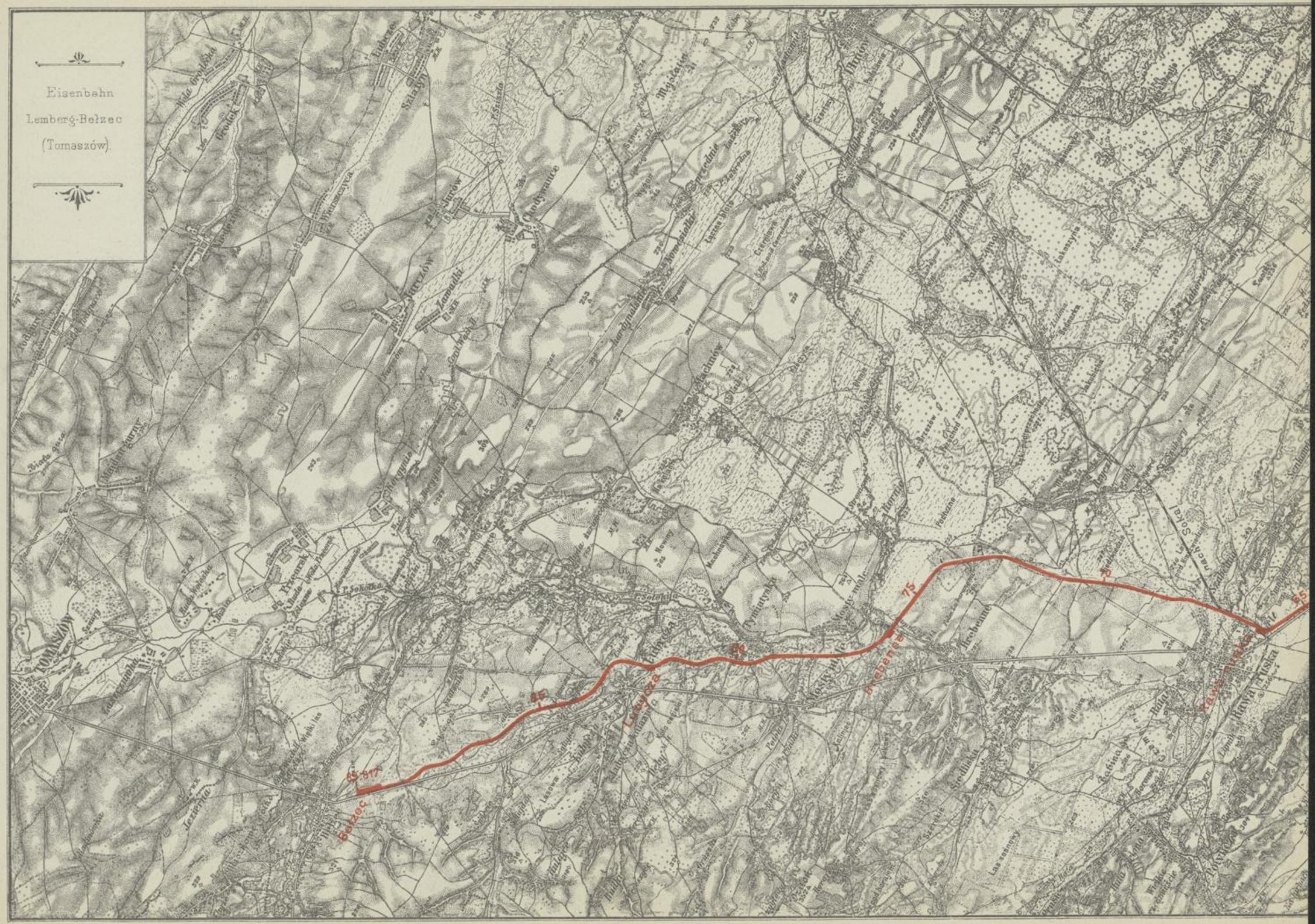
Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	Kilometer bis	Länge in Kilometer	Entfernung von der nächsten Station (wahre Entfernung)	Entfernung von der Station Lemberg der C.-L.-B. (wahre Entfernung)	Entfernung von der nächsten Station (tarifmässige Entfernung)	Entfernung von der Station Lemberg der C.-L.-B. (tarifmässige Entfernung)	Neigungs-Verhältnisse: Längen: horizontal	in Neigung über 2·5 ‰	in Neigung bis inclus. 2·5 ‰	Maximum der Neigung per ‰	Richtungs-Verhältnisse: Längen: in gerader Linie	in Bögen über 600 m	in Bögen bis inclus. 600 m	kleinster Radius
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
											Kilometer							Meter
Lemberg (Frecht-Stat. der k. k. pr. L.-Cz.-J.-E.)	Station	—	—	2·00500 *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg (Station der k. k. pr. gal. C.-L.-B.)	Station **)	0·00000	0·72575	—	0·00000	0·00000	0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Curr. B. v. Lemberg	0·72575	1·98487	0·85912	—	—	—	—	0·17200	0·20247	0·48465	10	0·42242	0·44060	0·18576	400
Lemberg-Kleparów	Station	1·98487	2·02637	0·44150	1·85136	1·85136	2	2	—	—	—	—	0·44150	—	0·44150	2·5
	Curr. B. v. Lmb.-Klep.	2·02637	8·29213	6·26576	—	—	—	—	2·79763	3·33250	0·13563	10	3·60278	1·31799	1·34499	300
Brzuchowice	Station	8·29213	8·68725	0·39512	6·68868	8·54004	7	9	0·60997	—	0·32818	2	0·39512	—	—	∞
	Curr. B. v. Brzuchow.	8·68725	14·47301	5·78576	—	—	—	—	1·70421	4·64420	0·03735	10	2·26625	—	3·52948	250
Zawadów	Haltestelle	14·47301	14·78821	0·31520	6·14573	14·68577	7	15	0·31520	—	—	h	0·31520	—	—	∞
	Curr. B. v. Zawadów	14·78821	17·63555	2·84734	—	—	—	—	0·84734	2·00000	—	10	1·76904	0·20398	0·86832	300
Zaszków	Station	17·63555	18·03055	0·39500	3·26317	17·88904	4	18	0·39500	—	—	h	0·39500	—	—	∞
	Curr. B. v. Zaszków	18·03055	20·28300	2·25245	—	—	—	—	0·48135	1·37110	—	10	1·49890	—	0·85355	300
Zarudce	Haltestelle	20·03055	20·25400	0·17100	2·42686	20·31634	3	21	0·17100	—	—	h	0·08838	—	0·08261	600
	Curr. B. v. Zarudzce	20·25400	23·69108	3·43708	—	—	—	—	0·42906	3·03800	—	10	1·25314	0·86706	1·56668	300
Kulików-Mierzwica	Station	23·69108	24·08608	0·39500	3·64137	23·95171	4	24	0·02432	—	0·37068	2·5	0·39500	—	—	∞
	Curr. B. v. Kul.-Mier.	24·08608	29·86509	5·77901	—	—	—	—	0·89559	4·15410	0·72932	10	3·39386	0·11010	2·27505	275
Macoszyn	Haltestelle	29·86509	30·17765	0·31256	6·12068	30·07639	7	31	0·31256	—	—	h	0·31256	—	—	∞
	Curr. B. v. Macoszyn	30·17765	33·46714	3·28949	—	—	—	—	1·41398	0·86051	0·62500	10	2·72378	0·19997	0·36574	400
Żółkiew	Station	33·46714	33·94046	0·47332	3·67995	33·79489	4	34	0·20326	—	0·27206	2·5	0·47332	—	—	∞
	Curr. B. v. Żółkiew	33·94046	38·85030	4·91004	—	—	—	—	1·05320	2·22000	1·63684	10	3·47104	0·37801	1·06099	300
Gliásko	Station	38·85030	39·22093	0·37043	5·342515	39·09300	6	40	—	—	0·37043	2·5	0·37043	—	—	∞
	Curr. B. v. Gliásko	39·22093	47·00333	7·78240	—	—	—	—	3·40440	1·49000	2·88800	10	7·13198	0·33375	0·11781	300
Dobrosin	Station	47·00333	47·39775	0·39442	8·16168	47·25468	9	48	—	—	0·39442	1·5	0·39442	—	—	∞
	Curr. B. v. Dobrosin	47·39775	58·87150	11·47375	—	—	—	—	3·35492	5·69058	2·42825	8	9·46657	1·25588	0·73130	400
Kamionka-Lipnik	Station	58·87150	59·29950	0·41800	11·39725	59·16193	12	60	0·41800	—	—	h	0·41800	—	—	∞
	Curr. B. v. Kam.-Lip.	59·29950	66·22711	6·93761	—	—	—	—	2·16993	3·82858	1·00000	8	5·07602	0·96018	0·90144	350
Rawa ruska (Stat. der Localb. Jarudza-Sokal)	Station	66·22711	66·99911	—	7·37320	66·62513	8	67	—	—	—	—	—	—	—	—
	Curr. B. v. Rawa rusk.	66·99911	75·92876	9·02965	—	—	—	—	2·25903	4·03663	2·73399	10	7·50791	1·03601	0·48573	300
Hrebenne	Station	75·92876	76·32450	0·39554	9·646258	76·171383	10	77	0·01124	—	0·38430	2	0·39554	—	—	∞
	Curr. B. v. Hrebenne	76·32430	81·92430	5·60000	—	—	—	—	3·60430	1·63000	0·06570	10	3·86800	0·73785	0·95413	300
Lubycza	Station	81·92430	82·19514	0·27084	5·889910	82·061258	6	83	0·27084	—	—	h	0·27084	—	—	∞
	Curr. B. v. Lubycza	82·19514	89·07775	6·88261	—	—	—	—	2·06259	2·95335	1·86567	10	4·29140	0·74471	1·84650	300
Bełzec	Station (Station ende)	89·07775	89·81775	0·74000	7·817818	89·87911	8	90	0·74000	—	—	h	0·74000	—	—	∞
	Totale	—	—	88·42000	89·87911	—	—	—	30·59169	41·63897	17·18994	—	63·39693	8·03946	16·93361	—

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Unterbau: Erdarbeit: Längen: im Niveau der Bahn	Kilometer: in der Anschüttung: über 1 Meter	bis inclus.	in der Abgrabung: über	bis inclus.	grösste Anschüttung	grösste Abgrabung	Bauobjecte: Brücken: gewölbt: über 4 m Spannweite: offen und mit Eisenconstruct.	gewölbt und gedeckt	offen und mit Eisenconstruct.	bis inclus.	Eisenbahnbrücken	hölzerne	ausserhalb der Bahn	Canäle und Schlüsse	Rampen: im Niveau der Bahn	Oberbau: Länge: im currenten Geleise	im Neben-	Zusammen	Anzahl der Weichen
		18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
							Meter											Kilometer		
Lemberg (Frecht-Stat. der k. k. pr. L.-Cz.-J.-E.)	Station	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg (Station der k. k. pr. gal. C.-L.-B.)	Station **)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Curr. B. v. Lemberg	—	—	—	0·83435	0·02487	—	6·23	—	1·71	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—
Lemberg-Kleparów	Station	—	—	—	—	0·32150	0·18	0·73	—	—	—	—	1	—	—	—	0·44150	1·38960	1·83130	7
	Curr. B. v. Lmb.-Klep.	6·26576	—	6·26576	—	—	4·13	5·88	—	—	1	6	6	2	10	14	6·26576	—	6·26576	—
Brzuchowice	Station	0·39512	1·14848	1·53360	—	—	0·75	0·49	—	—	—	—	—	—	—	—	0·39512	1·14848	1·53360	7
	Curr. B. v. Brzuchow.	5·78576	—	5·78576	—	—	8·24	8·21	—	1	7	4	2	3	6	12	5·78576	—	5·78576	—
Zawadów	Haltestelle	0·31520	0·31520	0·63040	—	—	1·16	—	—	—	—	—	—	2	—	—	0·31520	0·31520	0·63040	2
	Curr. B. v. Zawadów	2·84734	—	2·84734	—	—	8·93	5·27	1	—	1	3	—	2	5	6	2·84734	—	2·84734	—
Zaszków	Station	0·39500	1·13062	1·53562	—	—	0·42	0·45	—	—	—	—	—	—	—	—	0·39500	1·13062	1·53562	7
	Curr. B. v. Zaszków	2·05245	—	2·05245	—	—	2·19	0·97	—	1	1	2	—	1	7	5	2·05245	—	2·05245	—
Zarudce	Haltestelle	0·17100	0·12000	0·30100	—	—	0·73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·17100	0·12000	0·30100	1
	Curr. B. v. Zarudzce	3·43708	—	3·43708	—	—	3·59	6·10	—	—	—	3	1	12	10	7	3·43708	—	3·43708	—
Kulików-Mierzwica	Station	0·39500	0·50416	1·19916	—	—	1·21	1·39	—	—	—	1	—	2	—	—	0·39500	0·50416	1·19916	5
	Curr. B. v. Kul.-Mier.	5·77901	—	5·77901	—	—	8·31	6·68	—	1	2	7	3	6	11	8	5·77901	—	5·77901	—
Macoszyn	Haltestelle	0·31256	0·20006	0·51256	—	—	1·53	—	—	—	—	—	—	1	—	—	0·31256	0·20006	0·51256	1
	Curr. B. v. Macoszyn	3·28949	—	3·28949	—	—	1·97	1·68	—	1	—	6	—	3	7	8	3·28949	—	3·28949	—
Żółkiew	Station	0·47332	1·26694	1·86026	—	—	1·63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·47332	1·26694	1·86026	7
	Curr. B. v. Żółkiew	4·91004	—	4·91004	—	—	2·84	4·15	—	—	—	8	—	—	9	9	4·91004	—	4·91004	—
Gliásko	Station	0·37043	0·37043	0·74086	—	—	0·45	—	—	—	—	—	—	2	—	—	0·37043	0·37043	0·74086	2
	Curr. B. v. Gliásko	7·78240	—	7·78240	—	—	2·39	1·97	—	2	—	8	—	3	10	9	7·78240	—	7·78240	—
Dobrosin	Station	0·39442	1·13628	1·53070	—	—	1·00	—	—	—	—	—	—	1	—	—	0·39442	1·13628	1·53070	7
	Curr. B. v. Dobrosin	11·42375	—	11·47375	—	—	2·20	2·70	—	2	—	10	2	1	16	18	11·42375	—	11·47375	—
Kamionka-Lipnik	Station	0·41800	1·20702	1·62502	—	—	0·22	0·17	—	—	—	—	—	2	—	—	0·41800	1·20702	1·62502	7
	Curr. B. v. Kam.-Lip.	6·93761	—	6·93761	—	—	1·61	1·54	—	1	1	4	1	2	9	13	6·93761	—	6·93761	—
Rawa ruska (Stat. der Localb. Jarudza-Sokal)	Station	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Curr. B. v. Rawa rusk.	9·02965	—	9·02965	—	—	2·78	2·66	—	1	—	9	2	4	17	17	9·02965	—	9·02965	—
Hrebenne	Station	0·39554	1·13984	1·53518	—	—	0·95	1·23	—	—	—	—	—	—	—	—	0·39554	1·13984	1·53518	7
	Curr. B. v. Hrebenne	5·50000	—	5·50000	—	—	2·29	4·43	—	2	—	5	1	—	5	14	5·50000	—	5·50000	—
Lubycza	Station	0·27084	0·37084	0·74168	—	—	1·26	1·49	—	—	—	—	—	2	—	—	0·27084	0·37084	0·74168	2
	Curr. B. v. Lubycza	6·88261	—	6·88261	—	—	2·21	5·41	—	1	—	9	2	4	10	13	6·88261	—	6·88261	—
Bełzec	Station (Station ende)	0·74000	3·18315	3·92315	—	—	1·76	1·49	—	—	—	—	—	2	—	—	0·74000	3·18315	3·92315	14
	Totale	5·75100	16·70760	48·18611	8·73566	9·03956	—	—	1	14	13	75*9)	21	58	134	151	88·42000	13·91496	102·33496	76

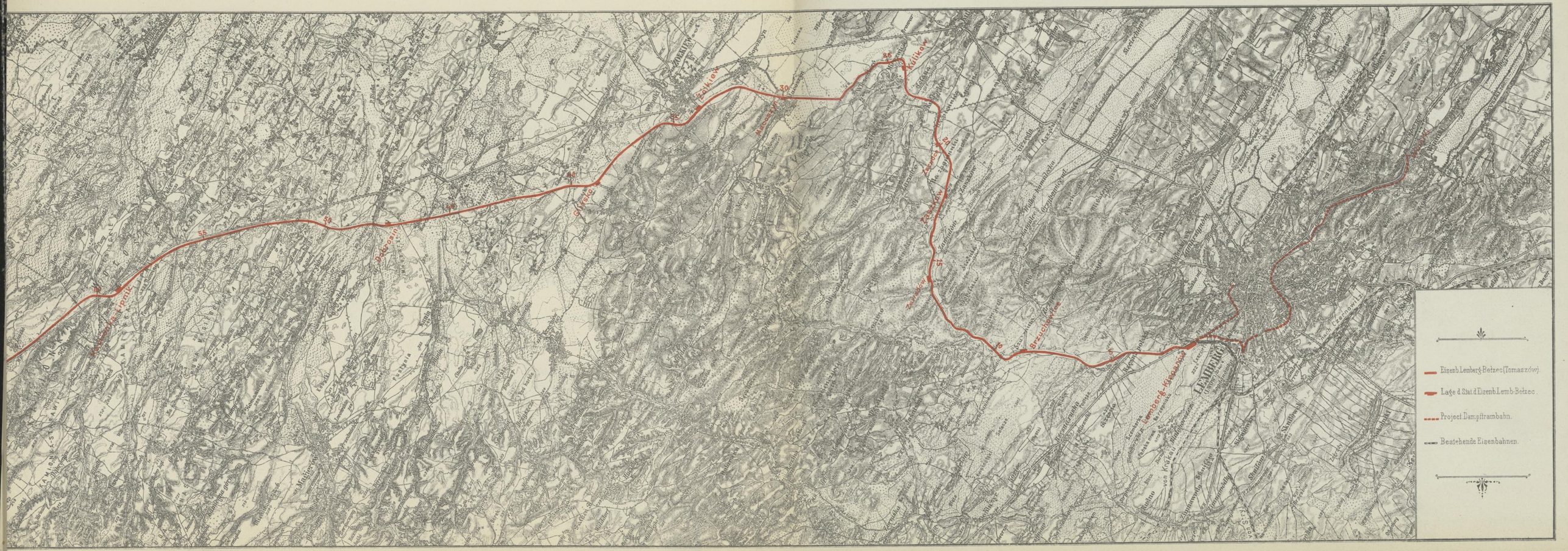
Benennung der Stationsplätze und Strecken		Hochbau: Gebäude: Anzahl: Aufahms-	Wartepavillon	Waarenmagazine: Angebaute	Freistehende	Lagerraum m²	Verladerampen	Wirthschafts-	Freistehende Keller-	Freistehende Aborte	Brunnen: Wasserstations-	Stations-	Wächterhaus-	Doppelwächterhäuser	Wächterhäuser	Wächterhaus-Nebengebäude	Signalhütten	Heizhäuser für Maschinen	Wasserthürme	Petroleum- sammt Krähnen	Brückenwagen mit Waagbäumen	Drehscheiben	Holzablagerungen	Diverse	Bahnhöfe: Stations-	Haltestellen	Telegraphen: elektro-magnetische Apparate	elektro-magnetische Wecker	Signale: Glockensignale	Deckungssignale	Haltscheiben	Zeit der Eröffnung
		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
Lemberg (Frecht-Stat. der k. k. pr. L.-Cz.-J.-E.)	Station	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	Station	**Lemberg** (Frecht-Stat. der k. k. pr. L.-Cz.-J.-E.)	1·891 Eröffnet 32
Lemberg (Station der k. k. pr. gal. C.-L.-B.)	Station **)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1*3)	—	Station **)	**Lemberg** (Station der k. k. pr. gal. C.-L.-B.)	
	Curr. B. v. Lemberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Lemberg		
Lemberg-Kleparów	Station	1	—	1*2)		35·91	1	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	3	—	1	—	1	—	—	—	—	—	Station	**Lemberg-Kleparów**	
	Curr. B. v. Lmb.-Klep.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Lmb.-Klep.		
Brzuchowice	Station	1*3)	—	—	1	52·38	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Brzuchowice**	
	Curr. B. v. Brzuchow.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Brzuchow.		
Zawadów	Haltestelle	—	1	1	—	38·19	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	Haltestelle	**Zawadów**	
	Curr. B. v. Zawadów	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Zawadów		
Zaszków	Station	1	—	1	—	38·19	1	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Zaszków**	
	Curr. B. v. Zaszków	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Zaszków		
Zarudce	Haltestelle	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	Haltestelle	**Zarudce**	
	Curr. B. v. Zarudzce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Zarudzce		
Kulików-Mierzwica	Station	1	—	—	—	—	1	1	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Kulików-Mierzwica**	
	Curr. B. v. Kul.-Mier.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Kul.-Mier.		
Macoszyn	Haltestelle	1	—	—	—	—	1	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	Haltestelle	**Macoszyn**	
	Curr. B. v. Macoszyn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Macoszyn		
Żółkiew	Station	1*4)	—	—	1	149·72	2	1	—	1	1	1	1	—	—	—	2	—	1	2	1	—	2	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Żółkiew**	
	Curr. B. v. Żółkiew	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Żółkiew		
Gliásko	Station	1	—	1	—	38·19	1	1	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Gliásko**	
	Curr. B. v. Gliásko	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Gliásko		
Dobrosin	Station	1	—	1	—	38·19	1	1	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Dobrosin**	
	Curr. B. v. Dobrosin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Dobrosin		
Kamionka-Lipnik	Station	1	—	1	—	38·19	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	2	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Kamionka-Lipnik**	
	Curr. B. v. Kam.-Lip.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Kam.-Lip.		
Rawa ruska (Stat. der Localb. Jarudza-Sokal)	Station	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1*6)	—	—	—	—	—	2*8)	—	Station	**Rawa ruska** (Stat. der Localb. Jarudza-Sokal)	
	Curr. B. v. Rawa rusk.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Rawa rusk.		
Hrebenne	Station	1	—	1	—	38·19	1	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Hrebenne**	
	Curr. B. v. Hrebenne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Hrebenne		
Lubycza	Station	1	—	1	—	38·19	1	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	Station	**Lubycza**	
	Curr. B. v. Lubycza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Lubycza		
Bełzec	Station (Station ende)	1*5)	—	—	1*10)	447·95	1	1	—	2	1	1	1	1	—	1	1	1	1	—	1	1	3	1*7)	1	—	1	—	—	1	—	Station	**Bełzec**	
	Totale	12	2	8	3	953·29	15	12	3	11	4	11	2	2	20	2	13	2	4	4	2	1	12	2	11	3	15	2	—	20	3			

Anmerkungen:

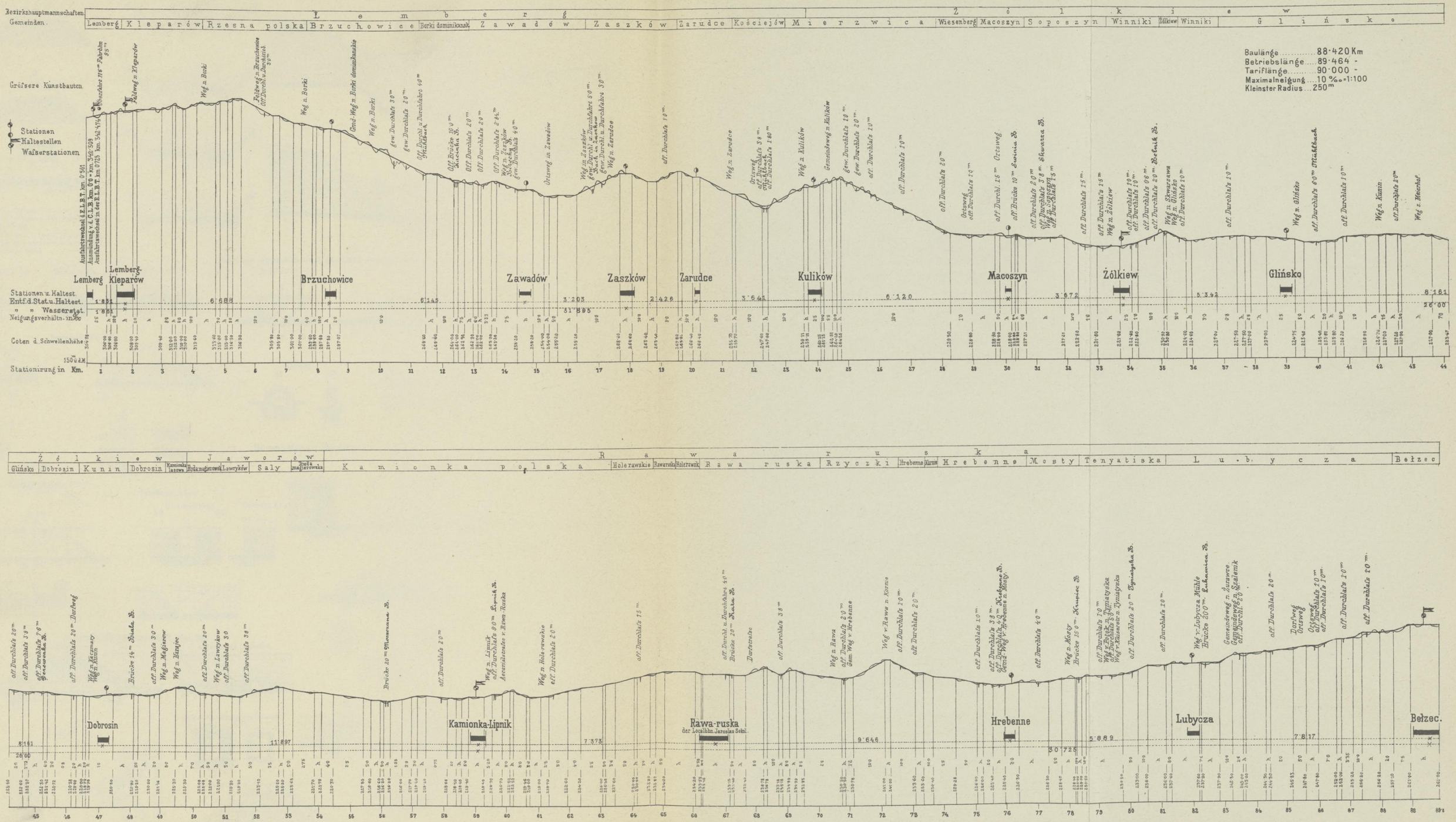
*) Entfernung vom Aufnahmsgebäude Mitte der k. k. priv. gal. C.-L.-B. bis Stationsende der k. k. priv. L.-Cz.-J.-E.
**) Aufnahmsgebäude Mitte der k. k. priv. gal. C.-L.-B.
*1) Ueberfahrt über zwei Geleise gemeinschaftlich mit der k. k. priv. gal. C.-L.-B.
*2) Sammt Veranda (Perron).
*3) Mit angebauter 60 m langer Veranda.
*4) Sammt Veranda (Perron).
*5) Sammt Veranda (Perron).
*6) Wohngebäude (Blockhaus) der E.-L.-B.-T. l. d. B. in km 66·1.
*7) Baracke (Rotgelbau) und freistehender Abort r. d. B. im km 89·083.
*8) Combinirte.
*9) Offene Brückenobjecte bis incl. 2 m Spannweite haben eichene Langschwellen als Träger.
*10) Magazinsmittelbau gemauert.



Eisenbahn
Lemberg-Bełzec
(Tomaszów).

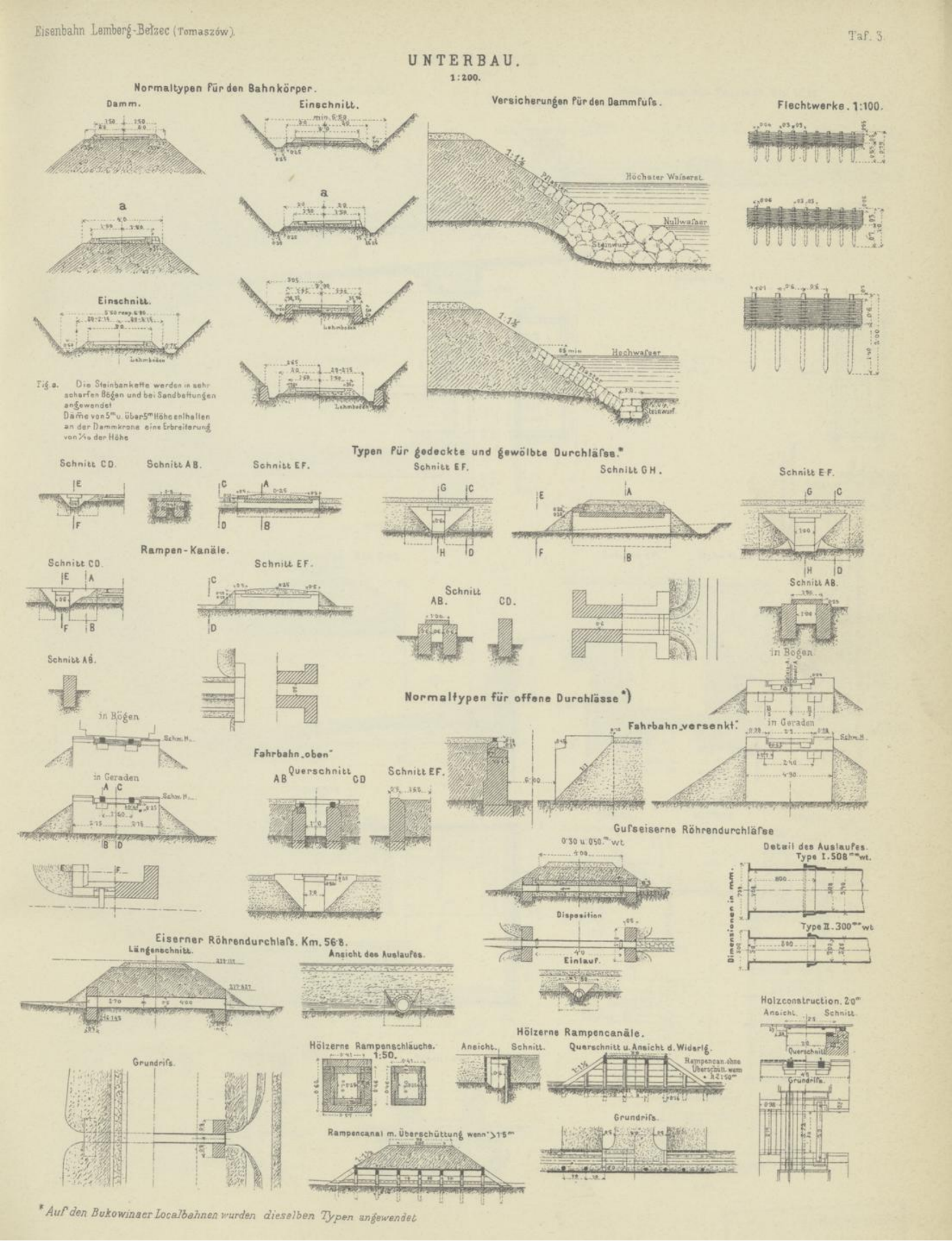

Eisenb. Lemberg-Belzec (Tomaszów).
Lage d. Stat. d. Eisenb. Lemb.-Belzec.
Project. Dampftrambahn.
Bestehende Eisenbahnen.

GENERAL - LÄNGENPROFIL.



UNTERBAU.

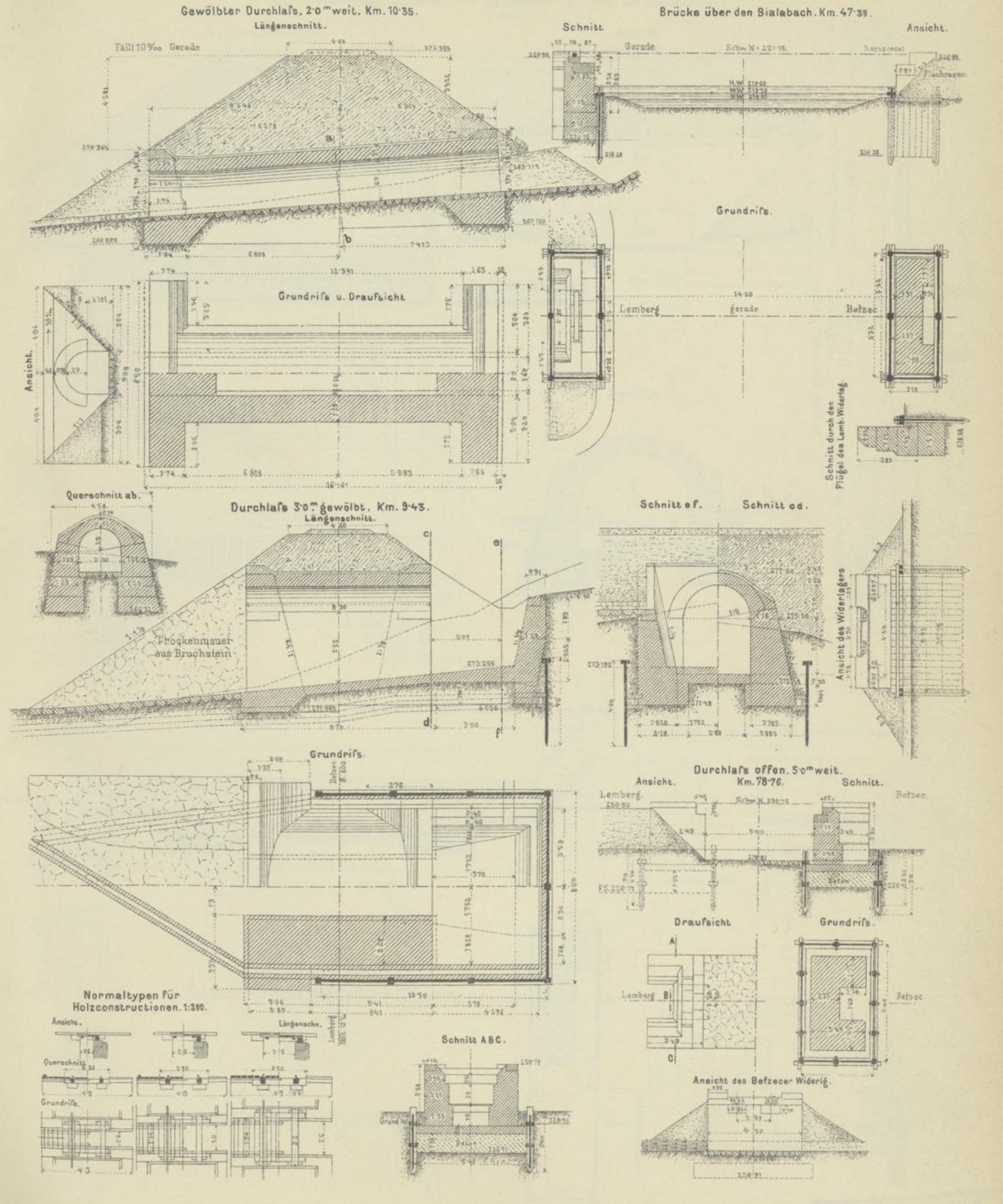
1:200.



*Auf den Bukowinaer Localbahnen wurden dieselben Typen angewendet

UNTERBAU

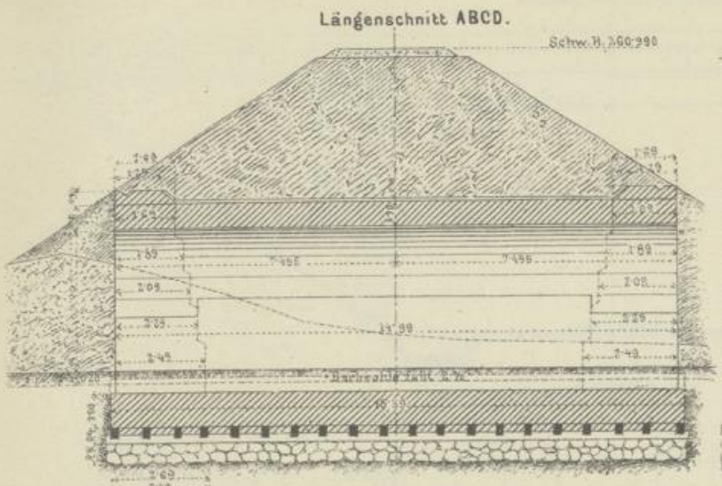
1:200.

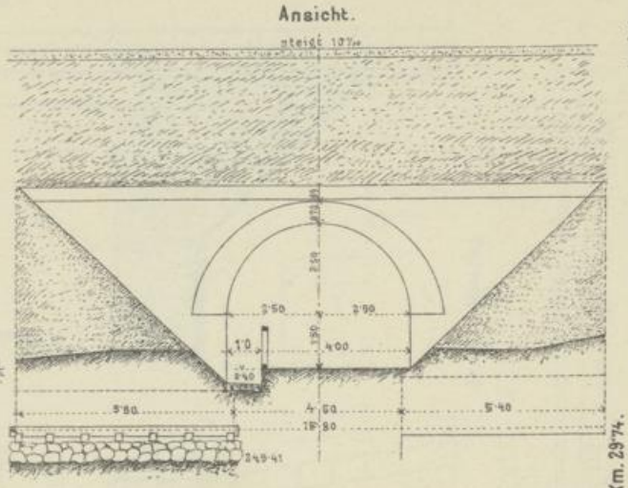


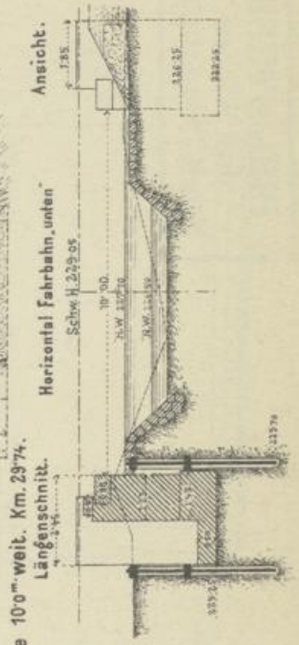
UNTERBAU.

Gewölbter Durchlaſs und Durchfahrt 5·0 m weit, bei Km. 16·29.

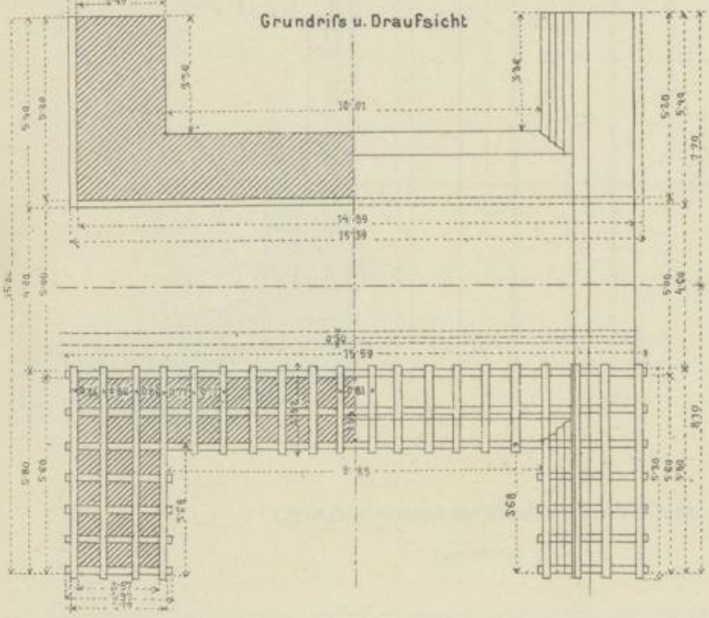
1:200.

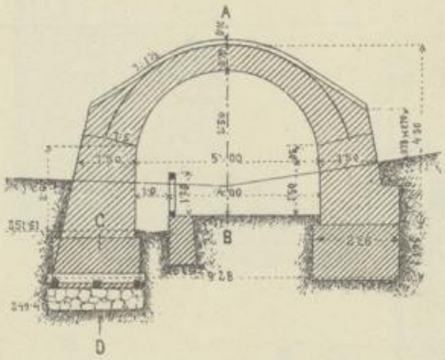


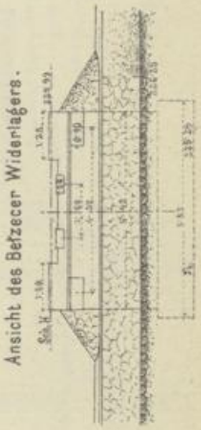




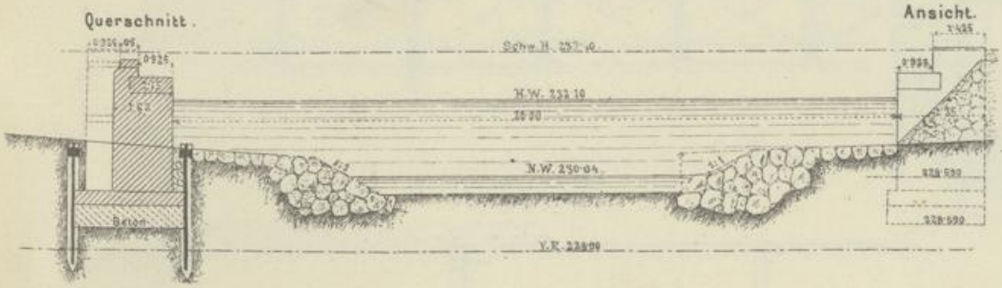
Brücke 10·0 m weit. Km. 29·74.

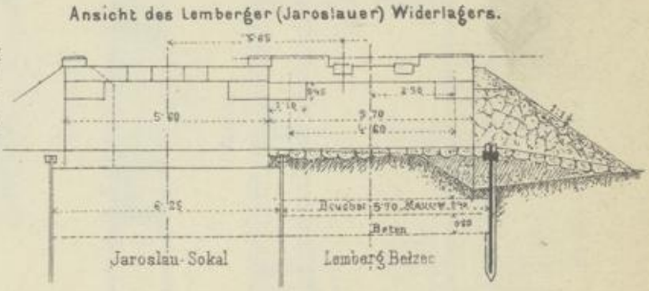


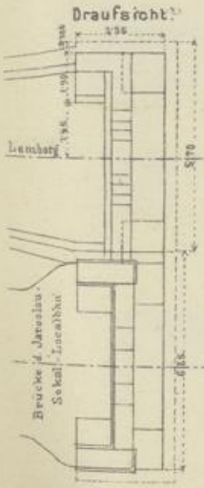


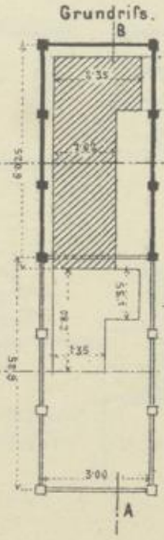


Brücke über den Ratabach bei Km. 66·43.



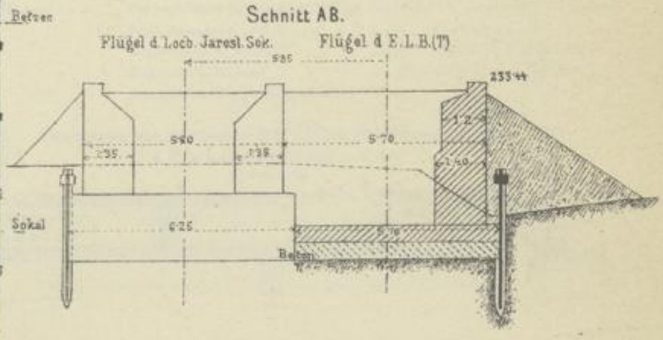






Achse der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)

Achse der Localbahn Jaroslau-Sokal



UNTERBAU.

Überfahrt 11·6m weit mit Fahrbahn 9·5m breit. Km. 0·259. 1:200.

Ansicht und Querschnitt

Grundriss.

Ansicht d. Widerlag.

E.L.B.T.

C.L.B.

Eisenconstruction der Überfahrt Km. 0·2 . 1:60.

Querschnitt.

Gewicht der Eisenconstruction Schmiedeisen 29048 K°, Gusseisen 1036 K°

Längenschnitt.

Grundriss.

Eisenconstr. von 3·0m Lichtw. 3·4m Stützwt. 1:60
F. d. Object. bei Km. 5·777, 48·084 u. 50·399.
Querschnitt.

Gewicht der Eisenconstruction Schmiedeisen 1876 K°
Gusseisen 244
Die Coten der Eisenconstruction in Millimeter

Statische Berechnung.

Verkehrslast p. l. M. Träger p. $\frac{2188}{2}$ Kg.
Bleibende Last - $g = \frac{700}{2}$
Max. Angriffsmoment. $M = \frac{1}{8}(p+g)l^2 = 975970$ Kg. cm
Trägheitsmoment $\mathfrak{J} = 40122$ cm
Trägerhöhe h = 45 cm.
Zuläss. Inanspruchnahme $i = 707$ Kg. p. cm²
Inanspruchnahme $J = \frac{M}{\mathfrak{J}} \cdot \frac{h}{2} = 522$ Kg. p. cm²

Eisenconstr. v. 4·9m Lichtw. 4·4m Stützw. 1:60.
F. d. Objecte b. Km. 10·880, 75·045 u. 76·373.
Det. der Überhöhung. Km. 10·880, R. 490m.

Querschnitt.

Ansicht.

Längenschnitt.

Grundriss.

Materialbedarf:
Schmiedeisen: 2456 Kg
Gusseisen: 262.

Statische Berechnung.

Verkehrslast p. l. M. Träger p. $\frac{2188}{2}$ Kg.
Bleibende Last - $g = \frac{700}{2}$
Zul. Inanspruchn. $i = 707$ Kg. p. cm²
Trägheitsmom. $\mathfrak{J} = 50616$ cm
Trägerhöhe h = 45 cm
Inanspruchn. $J = \frac{M}{\mathfrak{J}} \cdot \frac{h}{2} = 563$ Kg. p. cm²

Nietendurchmesser 20 mm.

Zoreseisen. 1:10.

Statische Berechnung.

Verkehrsl. p. l. M. Träger p. $\frac{2188}{2}$ Kg.
Bleibende Last p. l. M. Träger $g = \frac{700}{2}$ Kg
Max. Angriffsmom. $M_m = \frac{1}{8}(g+p)l^2 = 1053170$ Kg. cm
Zuläss. Inanspruchn. $i = 721$ Kg. p. cm²
Trägheitsmom. $\mathfrak{J} = 543388$ cm⁴
Trägerhöhe h = 105·4 cm.
Inanspruchn. $J = \frac{M_m}{\mathfrak{J}} \cdot \frac{h}{2} = 683$ Kg. p. cm²

Schwellenträger.
$M_m = \frac{1}{8} \times 250 \times 182^2 + 8500 \times \frac{182^2}{2} = 353565$ Kg. cm
$\mathfrak{J} = 5645$ cm⁴ h = 22 cm. $J = \frac{M_m h}{\mathfrak{J}} = 689$ Kg. p. cm²

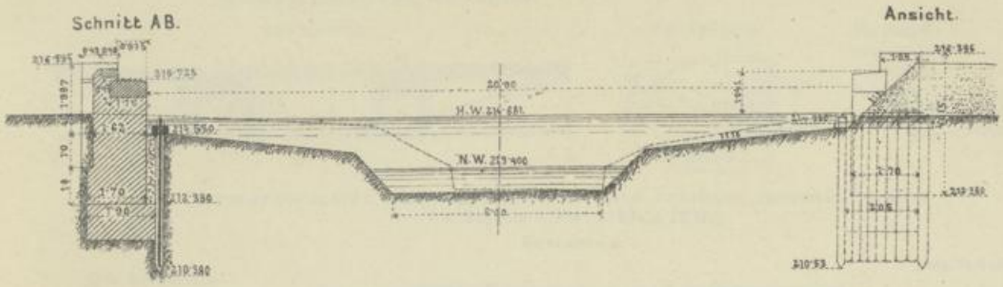
Querträger
$M_m = (840 + 11669) \times \frac{198^2}{2} = 1703816$ Kg. cm
$\mathfrak{J} = 30643$ cm⁴ h = 41 cm $J = \frac{M_m h}{\mathfrak{J}} = 458$ Kg. p. cm²

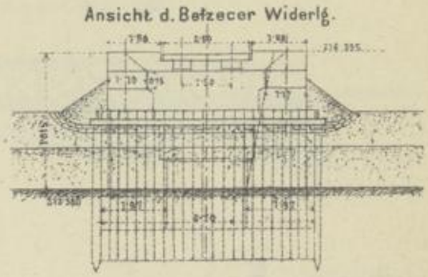
Eisenconstr. von 10·0m Lichtw. 10·8m Stützw. Fahrbhn. unten. 1:60
F. d. Objecte bei Km. 29·7442 u. 11·867.
Querschnitt.

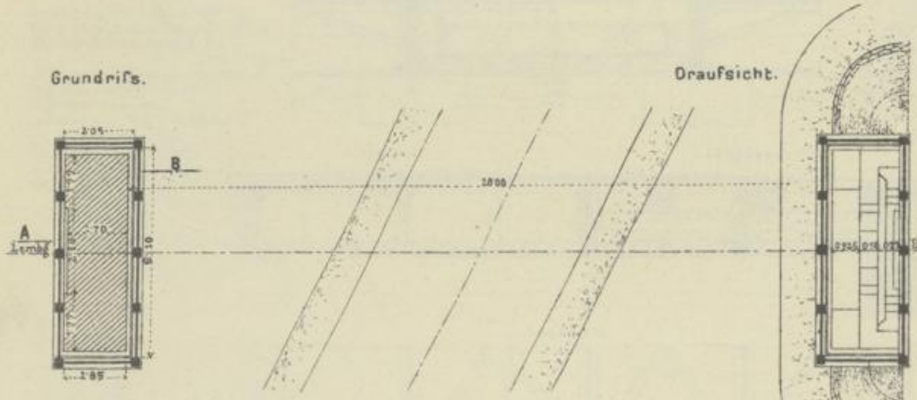
Gewicht der Eisenconstruction Schmiedeisen 13824 K°
Gusseisen 500 K°

UNTERBAU.

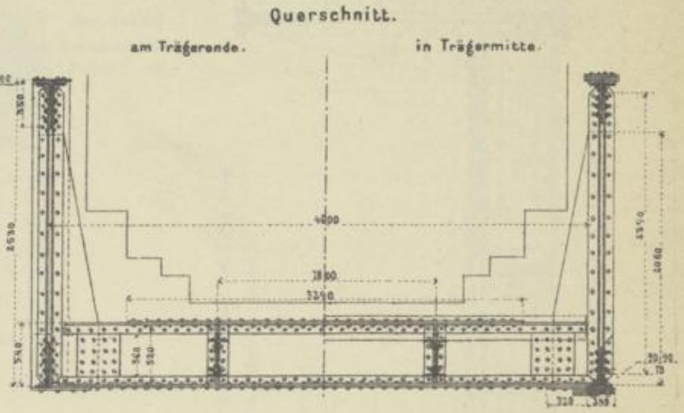
Brücke über den Moszczanabach, 20m. Lichtw. Km. 55·53.
1:200.



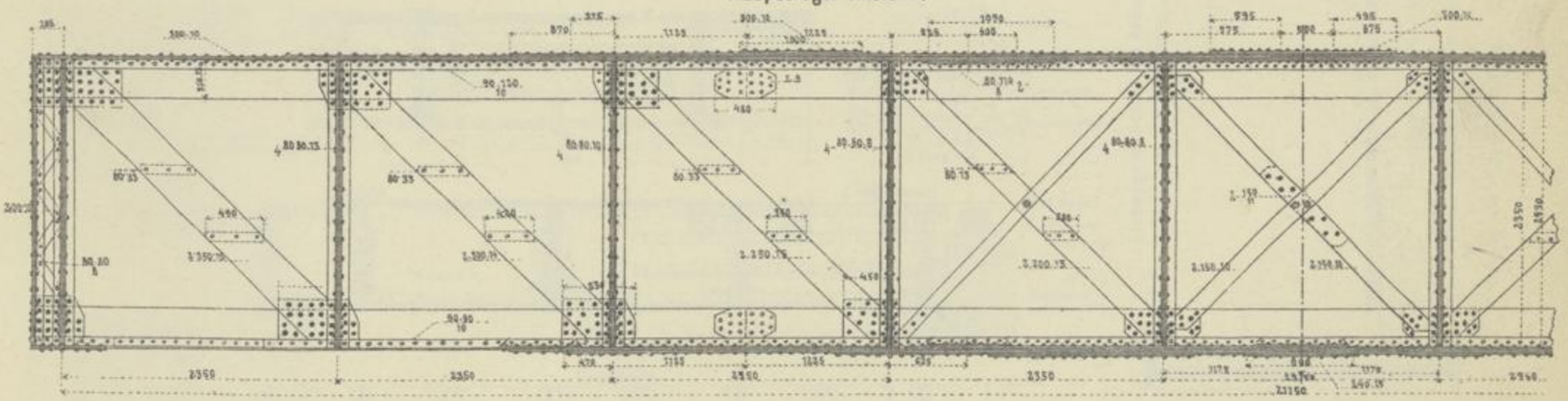




Eisenconstruction, Fahrbahn unten, 20 m. Lichtw. 21·15 m. Stützw.
zur Brücke über den Moszczanabach, Km. 55·53
und der Brücke über den Lukawicabach. Km. 81·66.
1:60.



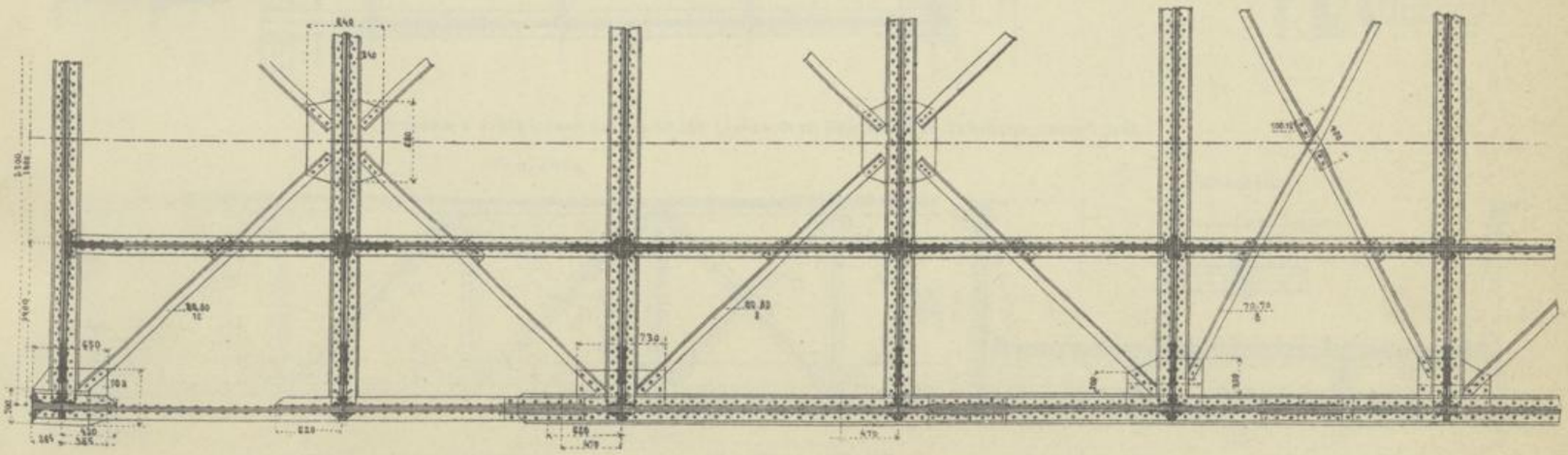
Hauptträger-Ansicht.



Nieten 20mm Querconstruction
" 22 " Hauptträger
" 24

Gewicht einer Brückenconstruction Schweisseisen 31229 Kg.
Gußeisen 390 "
Zusammen 31662 Kg

Grundriss.

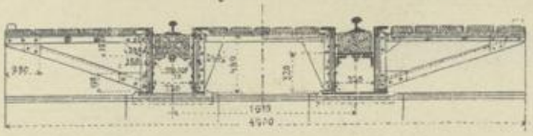


Sämmtliche Coten der Eisenconstruction in Millimeter.

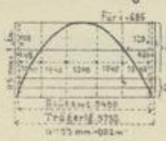
UNTERBAU.

Eisenconstruction v. 5·0 m. Lichtw. 5·49 m. Stützw. 1:60.
Fahrbhn. versenkt. f. d. Obj. b. Km. 28·228.

Querschnitt.

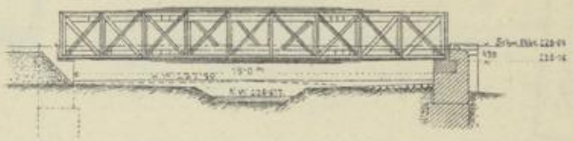


Mat. Vertheilg.



Mat. Bedarf.
Schmiedeisen: 3279 Kg.
Gußeisen: 284 Kg.
Nietdurchm.: 20mm

Ansicht d. Brücke ü. d. Krupicebach b. Km. 77·64.
15·0 m. Lichtw. 1:300.

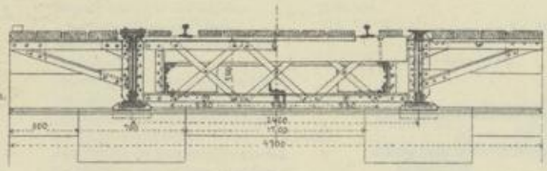


Eisenconstruction v. 6·0 m. Lichtw. 6·50 m. Stütw. Fahrbahn „versenkt". 1:60.
f. d. Objecte. b. Km. 21·874. u. 39·307.

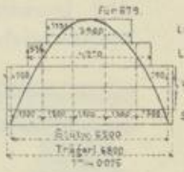
Stat. Berechnung.

Verkehrslast p. l. m. Träger p = 10.800 Kg.
Bleibende Last p. l. m. Träger g = 1.748 Kg
Max. Angriffsmom. $M_m = \frac{1}{8}(g+p)l^2$ = 5.054.812 Kg. cm.
Zulass. Inanspruchnahme i = 713 Kg. p. cm²
Trägheitsmom. T = 145.352 cm⁴
Trägerhöhe h = 64 cm
Inanspruchn. $J = \frac{M_m h}{2T}$ = 679 Kg. p. cm²
Schwellenträger:
$M_m = \frac{1}{8} \times 135 \times 130^2 + \frac{135 \times 130^2}{2}$ = 257619 Kg. cm
T = 4553 cm⁴ h = 25 cm J = $\frac{M_m h}{2T}$ = 708 Kg. p. cm²
Querträger:
$M_m = (515+8076) \times \frac{240 \cdot 180}{6}$ = 251.750 Kg. cm
T = 16735 cm⁴ cm. h = 270 cm J = $\frac{M_m \cdot cm}{2T}$ = 406 Kg. p. cm²

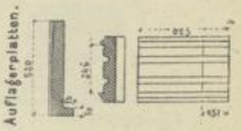
Querschnitt.



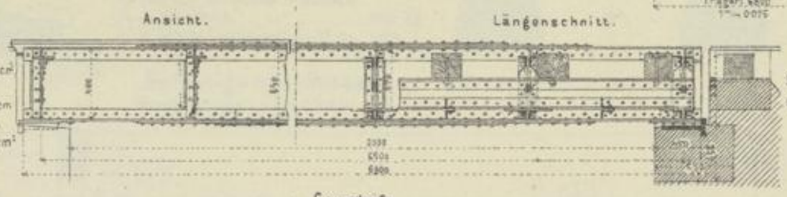
Mat. Vertheilg.



Auflagerplatten.

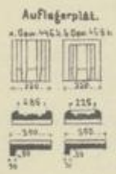


Ansicht. Längenschnitt.

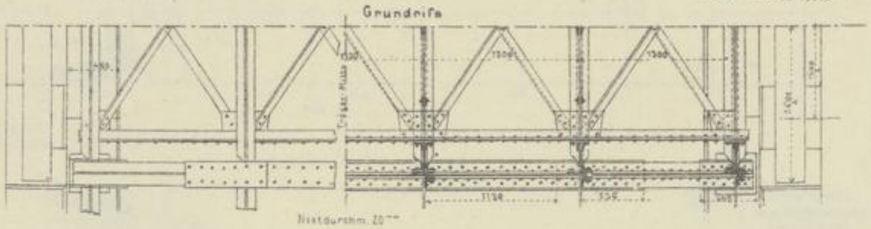


Mat. Bedarf.
Schmiedeisen: 4608 Kg.
Gußeisen: 181 -

Auflagerplat.



Grundriss

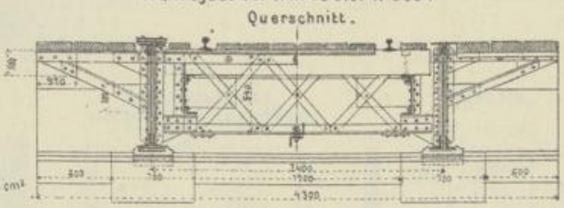


Eisenconstruction v. 9·0 m. Lichtw. 9·63 Stützw. Fahrbahn „versenkt" 1:60
f. d. Object bei Km. 58·919. R = 500m

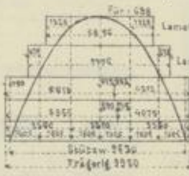
Stat. Berechnung.

Verkehrsl. p. l. m. Träger p = 8688 Kg.
Bleib. Last p. l. m. Träger g = 1.748 Kg.
Max. Angrm. $M_m = \frac{1}{8}(g+p)l^2$ = 5.913.752 Kg. cm.
Zul. Inanspruchn. i = 719 Kg. p. cm²
Trägheitsm. T = 380178 cm⁴
Trägerhöhe h = 91·6 cm.
Inanspruchn. $J = \frac{M_m h}{2T}$ = 488 Kg. p. cm².
Schwellenträger
$M_m = \frac{1}{8} \cdot 200 \cdot 160^2 + \frac{200 \cdot 160^2}{2}$ = 285400 Kg. cm
T = 4258 cm⁴ h = 35 cm. J = $\frac{M_m h}{2T}$ = 659 Kg. p. cm²
Querträger.
$M_m = (385+10.629) \times \frac{240}{6} \cdot 180$ = 330420 Kg. cm.
T = 33045 cm⁴ h = 64 cm. J = $\frac{M_m h}{2T}$ = 329 Kg. p. cm²

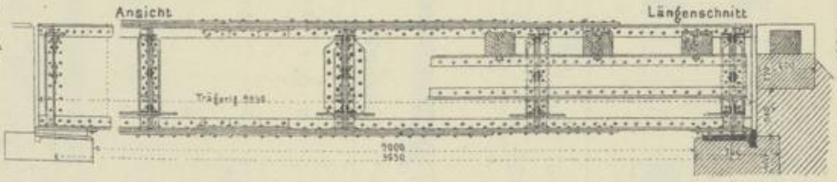
Querschnitt.



Material-Vertheilg.

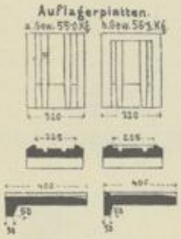


Ansicht. Längenschnitt.

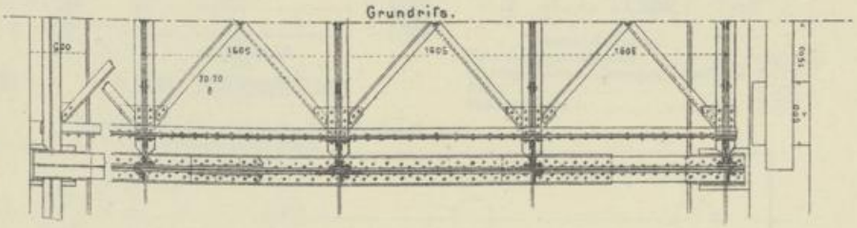


Mat. Bedarf.
Schmiedeisen: 7620 Kg.
Gußeisen: 223 Kg
Nietdurchm.: 20mm 22mm

Auflagerplatten.

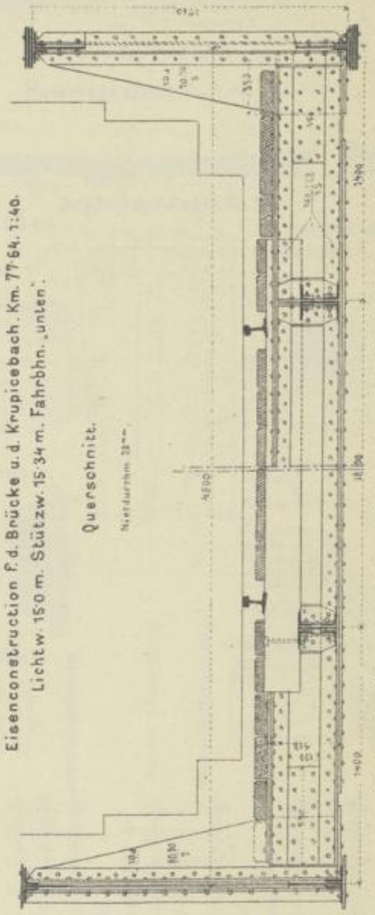


Grundriss.



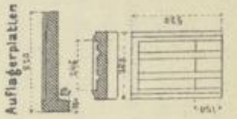
Eisenconstruction f. d. Brücke u. d. Krupicebach. Km. 77·64. 1:40.
Lichtw. 15·0 m. Stützw. 15·34 m. Fahrbhn. „unten".

Querschnitt.



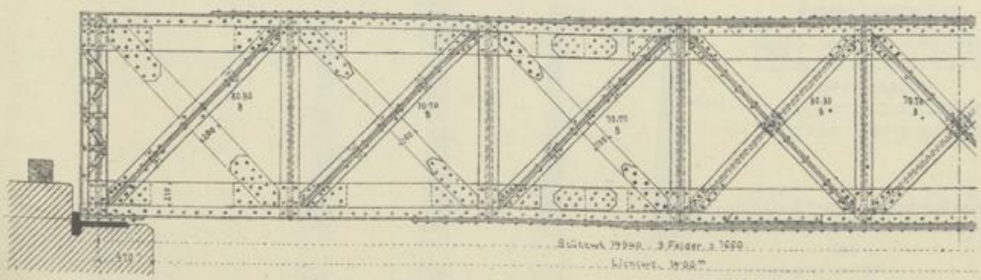
Gewicht der Eisenconstruction, Schmiedeisen 22462 Kg. Gußeisen 382 Kg

Auflagerplatten



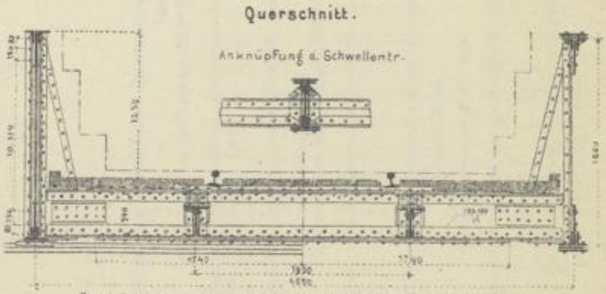
Brücke ü. d. Bialabach bei Km. 47·395. Lichtw. 14·00. Stützw. 14·94. Fahrbahn „unten". 1:60.

Ansicht.



Querschnitt.

Anknüpfung d. Schwellentr.



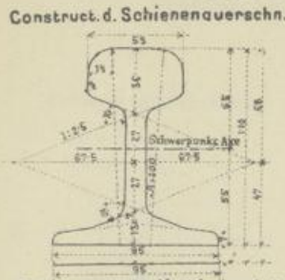
Sämmtliche Coten sind in Millimeter. Nietdurchm.: 20mm 22mm

Gewicht der Eisenconstruction 19879 Kg Schmiedeisen
274 " Gußeisen

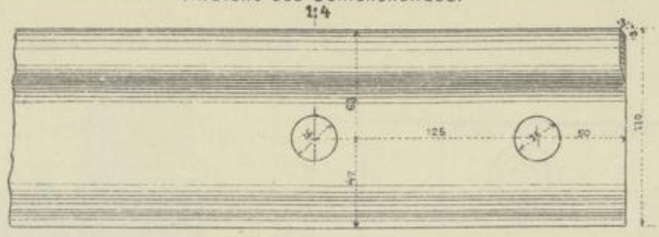
OBERBAU.

Bessemer-Stahloberbau mit schwebendem Stoss.

Construct. d. Schienenquerschn. 1:4

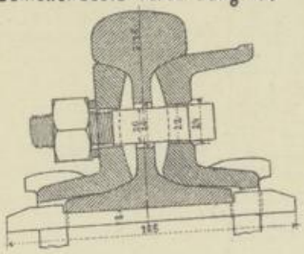


Ansicht des Schienenendes. 1:4



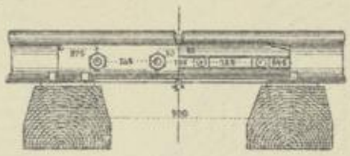
Querschnittsfläche der Schiene ..... 33·04 cm²
Gewicht der Schiene pr lf. Met. ..... 26·0 kg
Entfernung des Schwerpunktes vom Schienenfusse ..... 5·5 cm
Stat. Mom. d. ober oder unterhalb d. Schweraxe liegenden Flächentheiles 52
Trägheitsmom. cm. als Einheit bezogen auf die Schwerpunktaxe 532
Tragfähigkeit bei einer Inanspruchnahme von 3000 kg. pr. cm² und einer Schwellenentfernung von 850 mm ..... 6021 kg
dto dto bei einer Schwellenentf. von 750 mm ..... 6824 "

Schienenstoss-Verbindung. 1:4



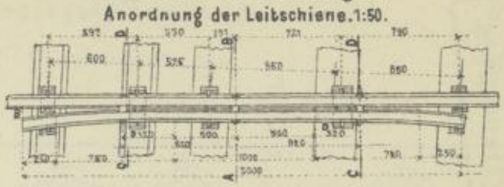
Schienenstoss-Verbindung. 1:12.

Innere-Ansicht. Äussere Ansicht.

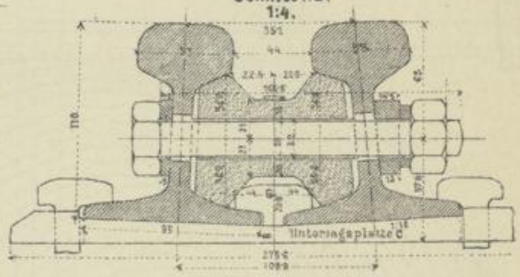


Leitschienen bei Kreuzungen.

Anordnung der Leitschiene. 1:50.



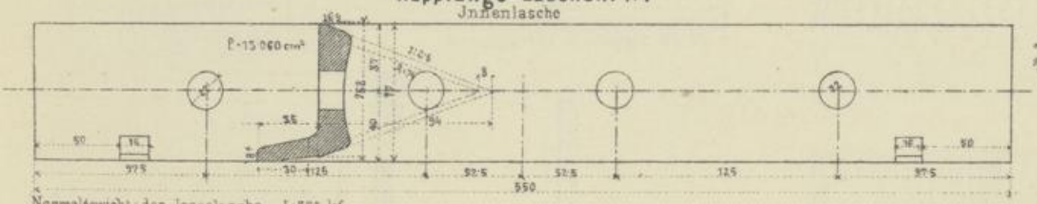
Verbindung der Fahrschiene m. d. Leitschiene. Schnitt AB. 1:4.



Befestigungs-Mittel.

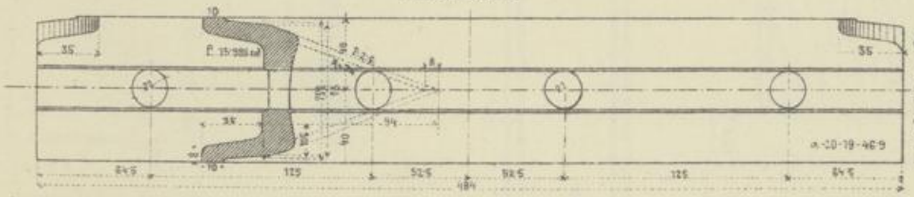
Kupplungs-Laschen. 1:4

Innenlasche



Normalgewicht: der Innenlasche 5·373 kg.
" Aussenlasche 5·805 "

Aussenlasche



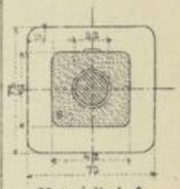
Draufsicht des abgeschräg. Laschenend.

Unterlagsplatte D. 1:4.

Doppelkopf-Nagel G. 1:4.

Schnitt CD. 1:4.

Querschnitt des Stöckels. 1:4.

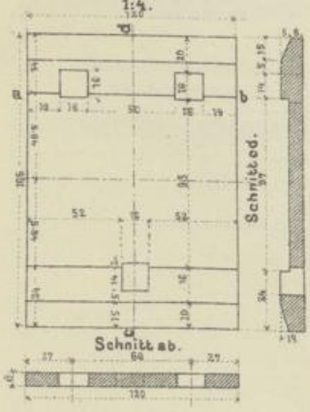


Draufsicht

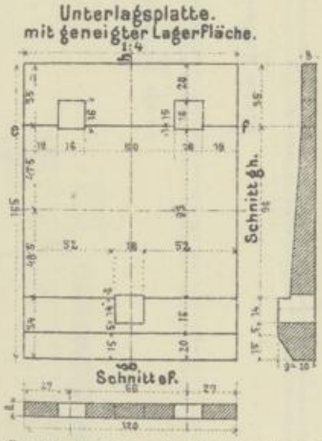
Materialbedarf:

Stöckel A	1 St.
" B	2 "
Geschweifte Platte C	1 "
" D	2 "
Normale Platte	2 "
Angearbeitete Platte a	2 "
Normale Nägel H	8 "
Doppelkopf Nägel G	6 "
Unterlagsplättchen J	5 "
" K	3 "
Schraubenbolzen 166·5 mm	1 "
177·0 "	1 "

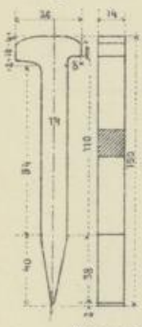
Normale Unterlagsplatte 1:4.



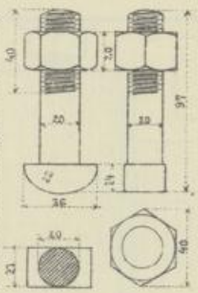
Unterlagsplatte. mit geneigter Lagerfläche. 1:4



Nägel. 1:4.



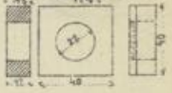
Laschenbolzen. 1:4.



Unterlagsplättchen J. 1:4

äusserer Schienenstrang
innerer Schienenstrang

Unterlagsplättchen K. 1:4.



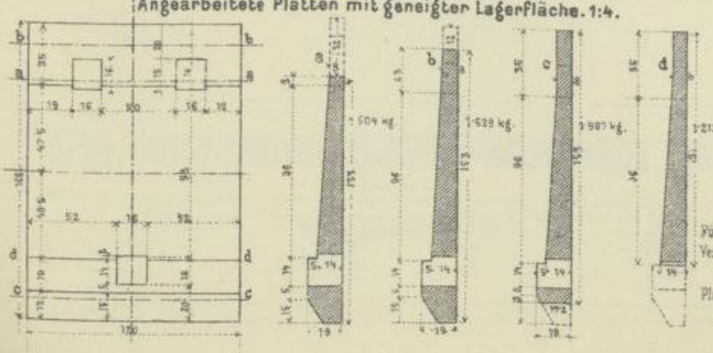
Normal-Gewichte.

Normale Unterlagsplatte	1·406 kg
Unterlagsplatte mit geneigter Lagerfläche	1·719 "
Nagel	0·230 "
Laschenbolzen	0·377 "

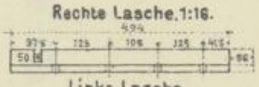
Verkürzte Innenlasche für Wechsel. 1:4.

Normalgewicht 4·838 kg.

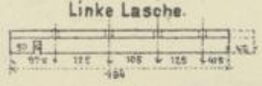
Angearbeitete Platten mit geneigter Lagerfläche. 1:4.



Rechte Lasche. 1:16.



Linke Lasche.



Für einen Wechsel sammt Kreuzung sind erforderlich:

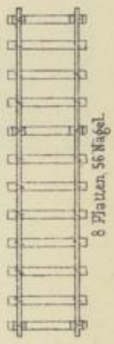
Verkürzte Innenlaschen: rechte 1 St.	Platten mit gen. Lagerfläche 1 b	6 St.
" linke 1 "	" " " "	c 5 "
Platten rot. gen. Lagerflächen 1 a 2 "	" " " "	d 1 "

Austheilung der eichenen Querschwellen und Befestigungsmittel in Curven für 9 m. lange Schienen.

Für Gerade und Curven bis excl. 2000 m Rad. — 4 Platten, 52 Nägel.

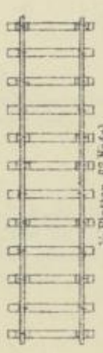
Für Curven von 2000 m bis excl. 800 m R. — 6 Platten, 54 Nägel.

Für Curves von 800 m bis excl. 500 m R. — 8 Platten, 56 Nägel.

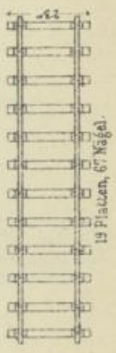


Für Curven von 500 m bis excl. 300 m R. — 12 Platten, 60 Nägel.

Für Curven von 300 m bis incl. 250 m R. — 14 Platten, 67 Nägel.



Für Curven unter 250 m Rad. — 19 Platten, 67 Nägel.

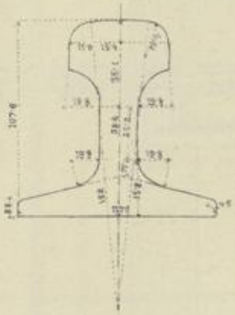


Maasse in Millimeter.

OBERBAU.

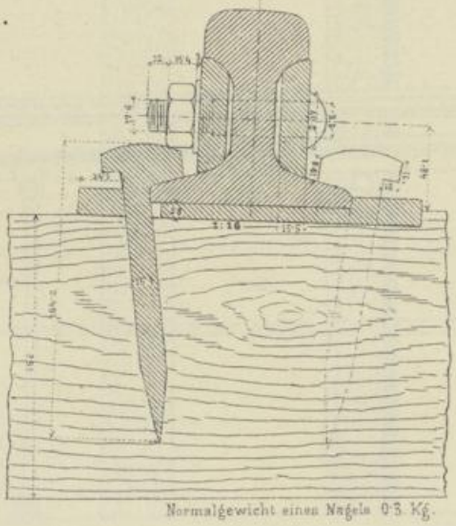
Oberbau aus alt-brauchbaren Eisenschienen mit festem Stofs in den Nebengeleisen der Stationen.

Schienenprofil. 1:4.



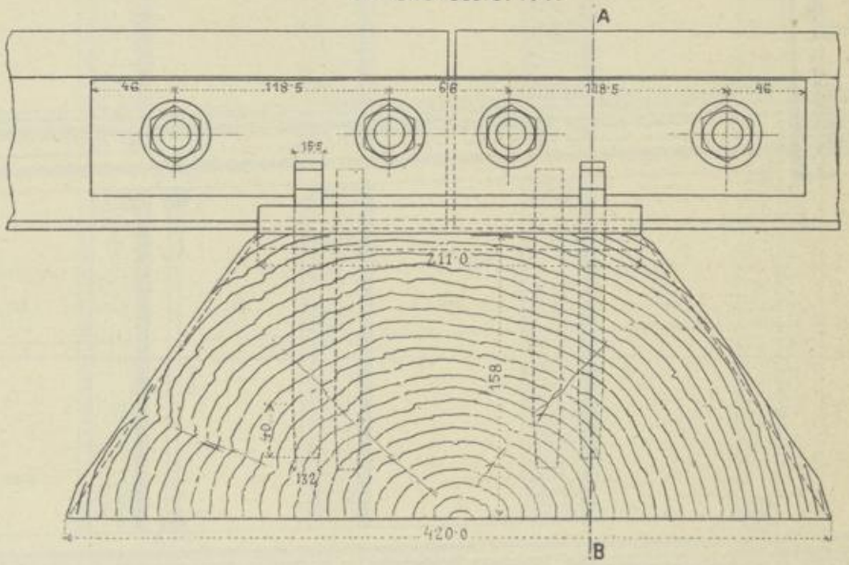
Normalgewicht der Schiene pr. Currentmeter 36·38 Kg.

Querschnitt nach AB. 1:4.



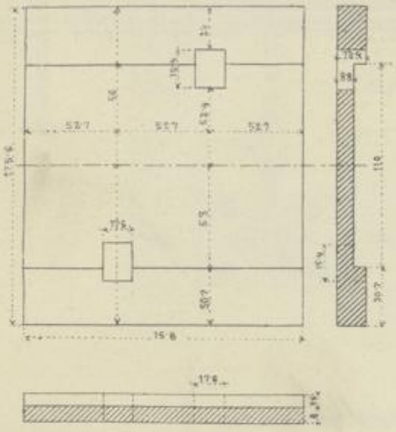
Normalgewicht eines Nagels 0·3 Kg.

Schienenstofs. 1:4.

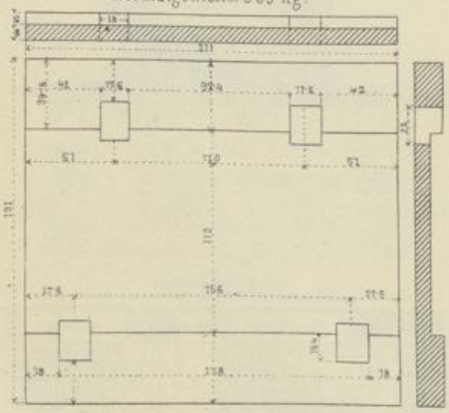


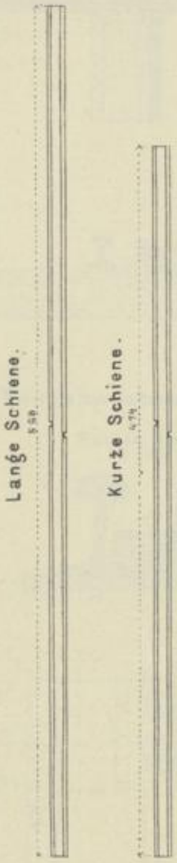
Befestigungsmittel. 1:4.

Platte Nro. 1. (Mittelplatte)
Normalgewicht: 2·17 Kg.

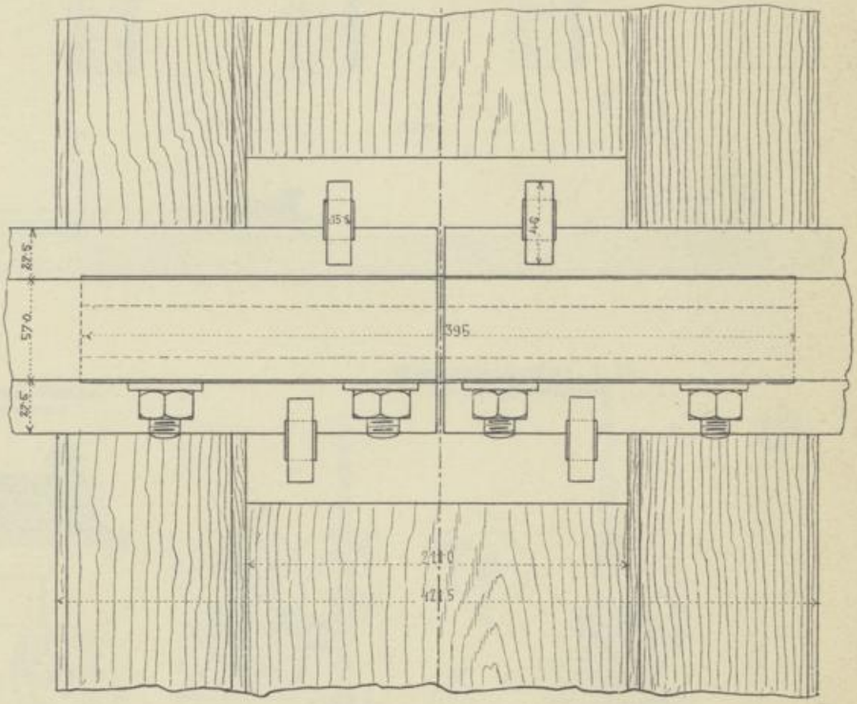


Platte Nro. 2. (Stofsplatte).
Normalgewicht: 3·09 Kg.

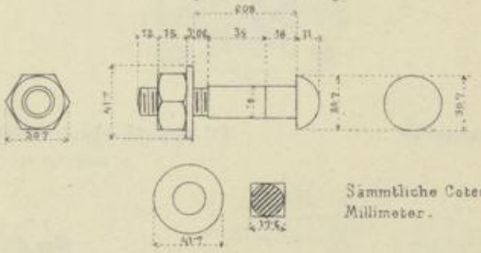




Draufsicht. 1:4.

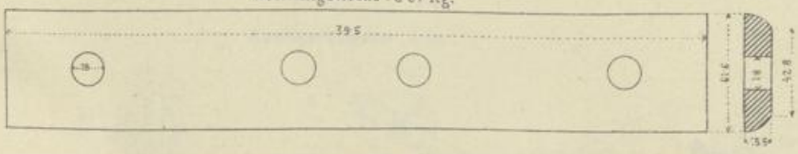


Schienenstofs-Verbindungsschraube. 1:4.
Normalgewicht: 0·325 Kg.

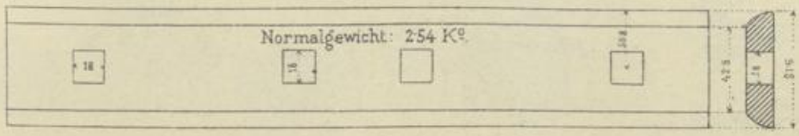


Sämmtliche Coten sind in Millimeter.

Schienenstofs-Verbindungslappe. 1:4.
äufsere
Normalgewicht: 2·57 Kg.



innere.
Normalgewicht: 2·54 Kg.

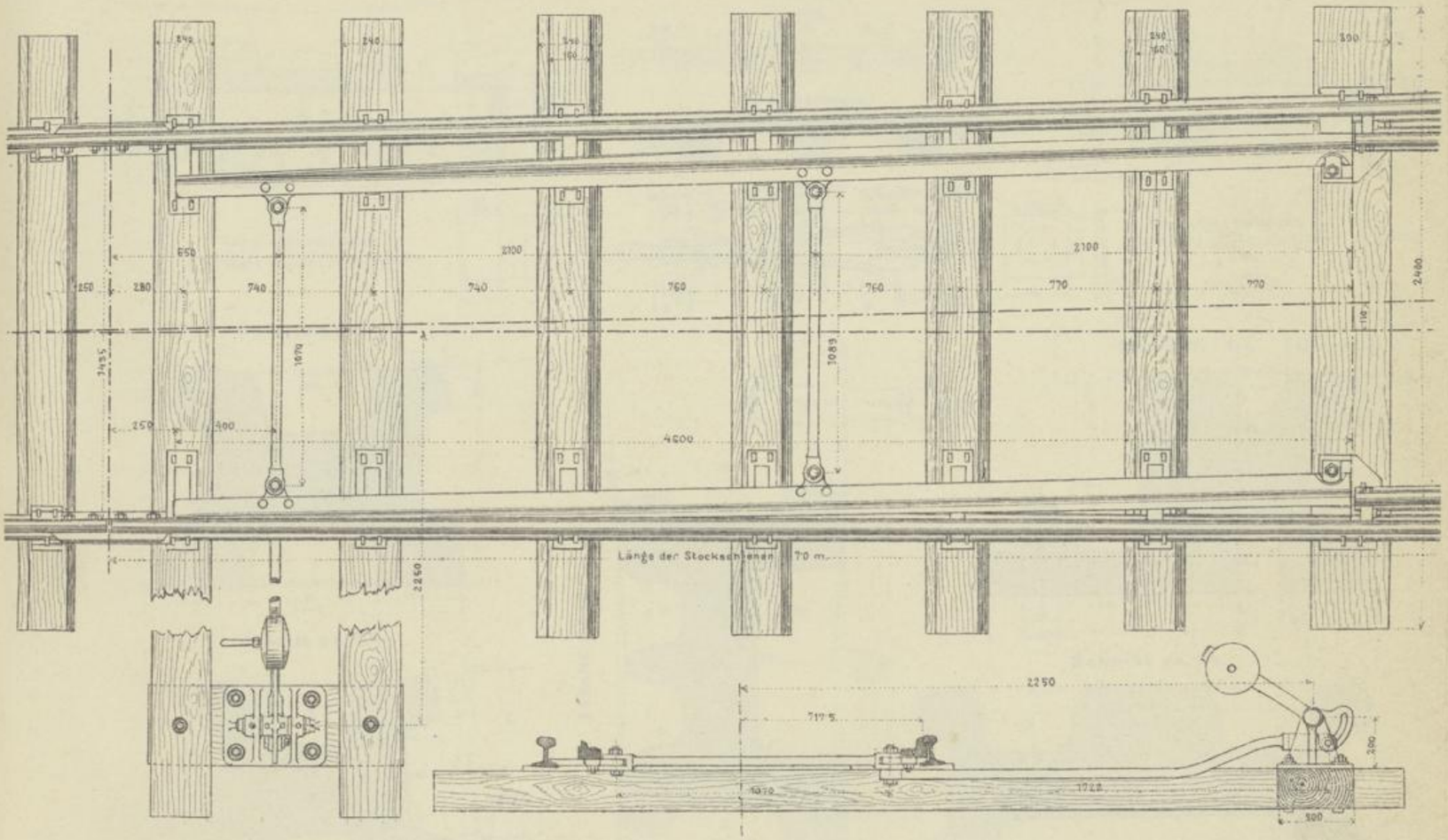


Der Oberbau der Linien Hliboka-Berhometh ⁴/₈ und Karapeziu ⁴/₈-Czudin der Bukowinaer Localbahnen dann der Schleppbahnen von Berhometh ⁴/₈ nach Mezebrody und von Wama nach Hufs-Moldawitza, sowie sämmtliche Nebengeleise in allen Stationen der Bukowinaer Localbahnen wurden aus alten Eisenschienen hergestellt.

OBERBAU

Einfacher Zungenwechsel.

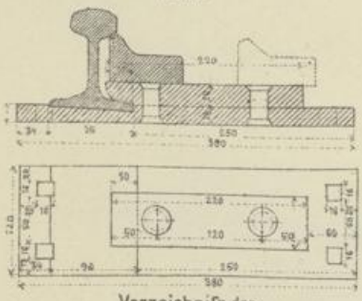
1:25.



Details des einfachen Zungenwechsel. 1:8.

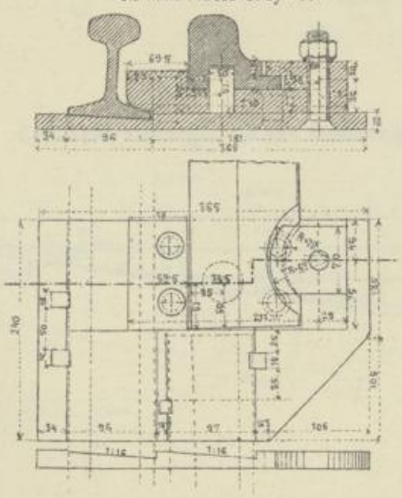
Wechselstühle.

12 St.



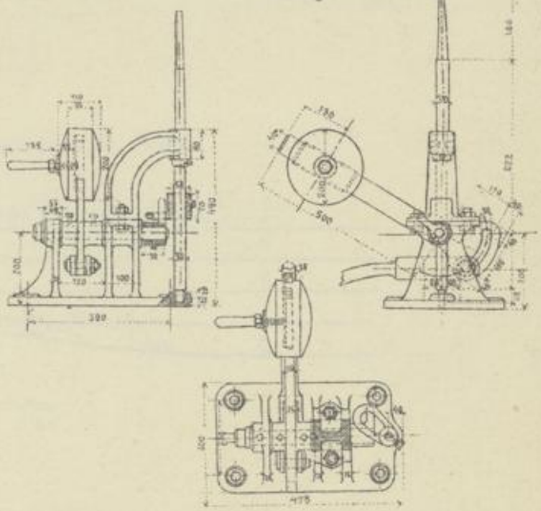
Rechte Drehzapfen-Platte.

die linke Platte ist symetr.

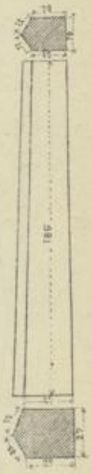


Wechselständer. 1:20.

für Signalvorrichtung



1:4.

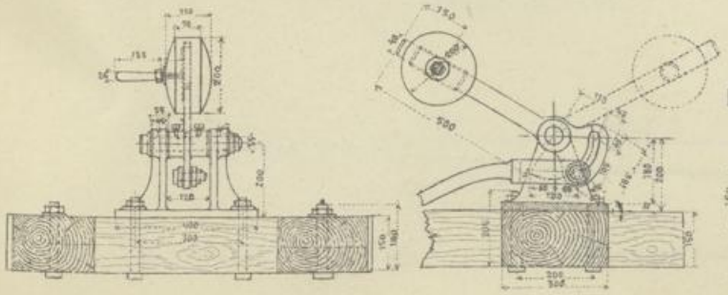


Verzeichniss der

zu einem compl. Wechsel gehörigen Bestandtheile.

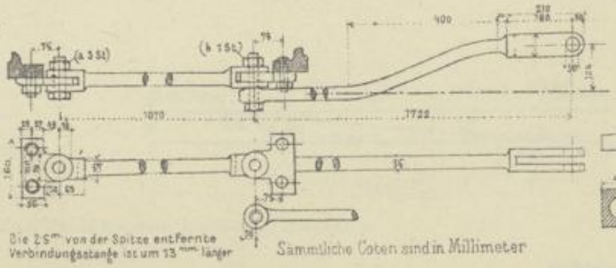
Nr.	Gegenstand	Stück	Anmerk.	Nr.	Gegenstand	Stück	Anmerk.
1	Wechselzunge aus Bessemerstahl samt Spreizschraubenlappen f. d. Verbind.-Stange	1		5	Verb.-Stange m. Schraube	1	
2	Wechselstühle aus Sch. S.	12		6	Zugstange	1	
3	Drehzapf.-Pl. aus Schm.-eisen	1		7	Drehzapfen v. Stahl	1	
4	Zungenbolt-Nieten u. Schraube	1		8	Hülsenschrauben samt Unterlegscheiben	4	
	Compl. Wechselständer	1		9	Bef.-Schraub. m. Muttern	4	
				10	Kopfschraub. wie vor Gm. Unterlegscheiben	2	

Wechselständer. 1:20.



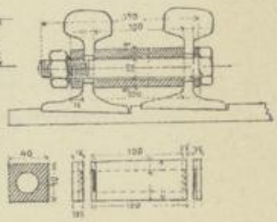
Zug- und Verbindungs-Stange. 1:8.

04m von der Spitze



Die 25m von der Spitze entfernte Verbindungsstange ist um 13mm länger

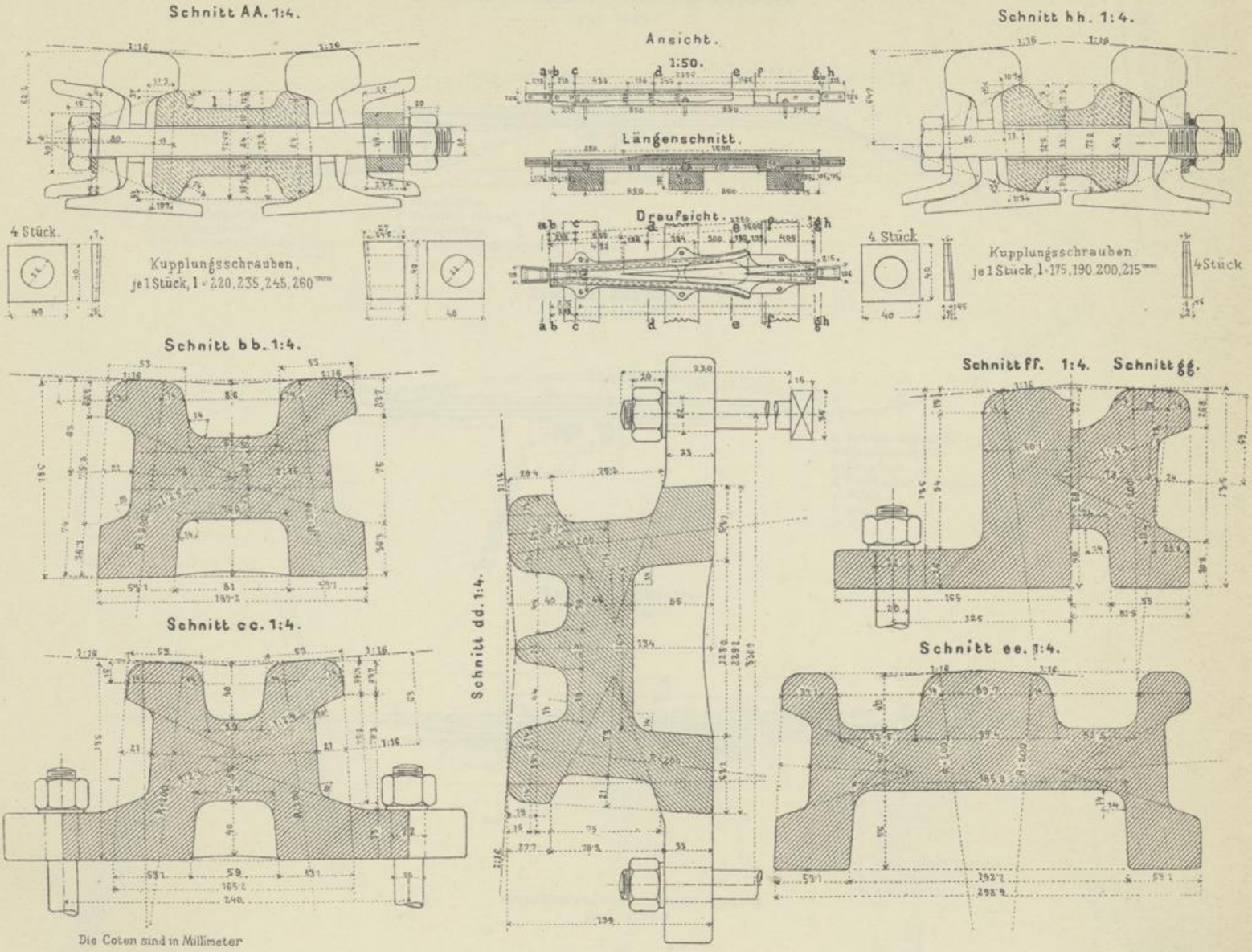
Hülsenschrauben. 1:8.



Sämmtliche Coten sind in Millimeter

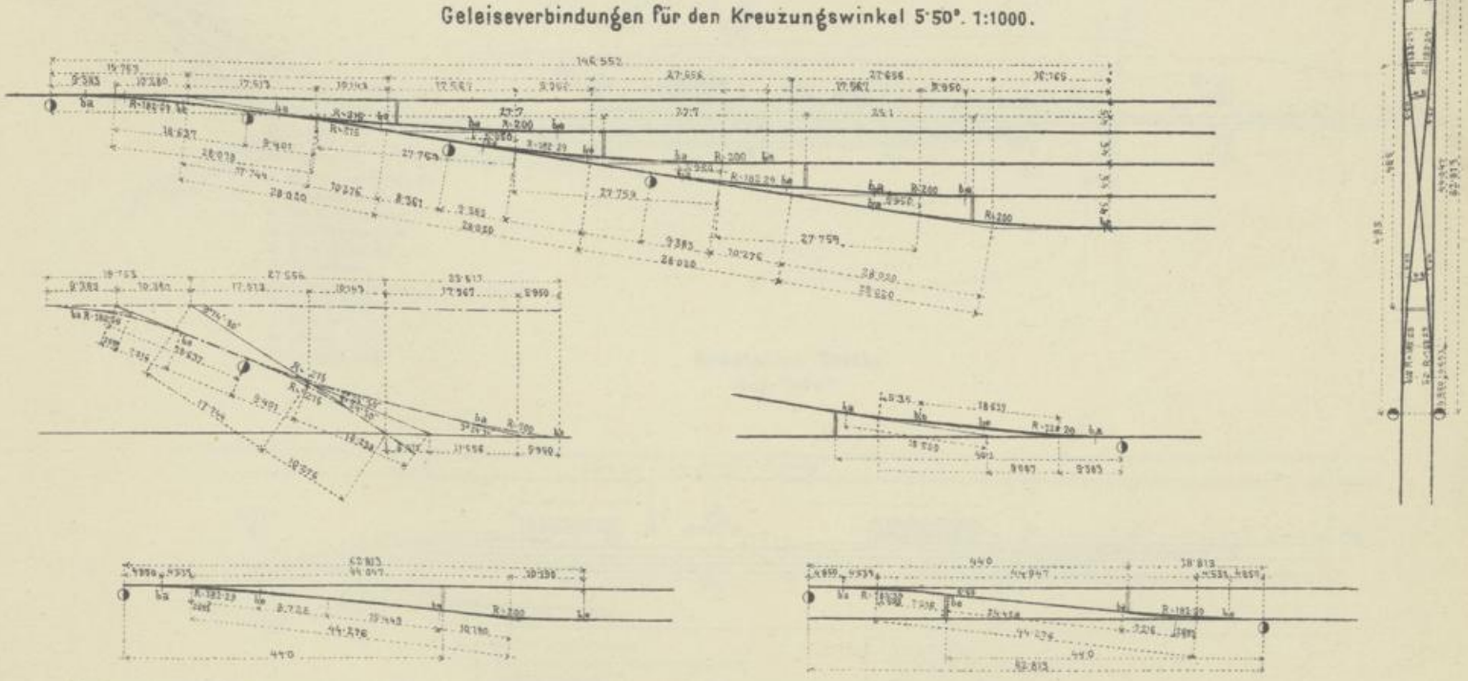
OBERBAU.

Gufsstahl-Kreuzungsstück für den Winkel 5°50'.



Die Coten sind in Millimeter

Geleiseverbindungen für den Kreuzungswinkel 5°50'. 1:1000.



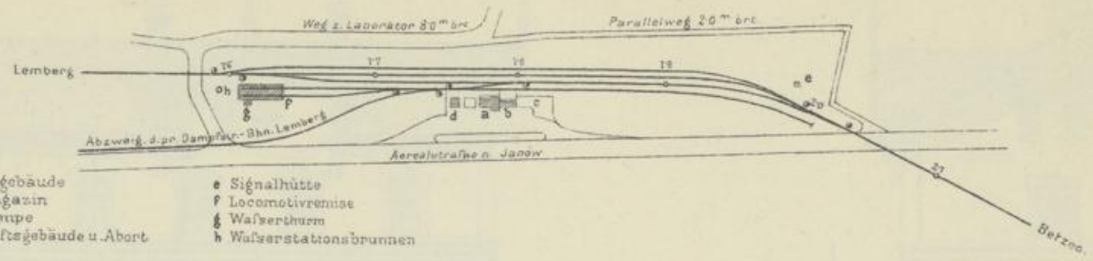
Die gleiche Construction der Leitschienen und der Geleiseverbindungen sind auf den Bukowinaer-Localbahnen ausgeführt.

STATIONS-ANLAGEN.

1:5000.

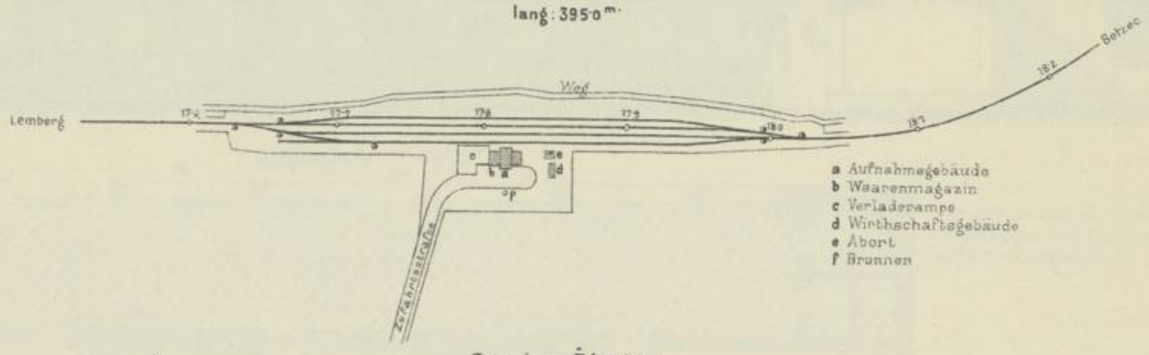
Anschlufsstation Lemberg-Kleparów.

lang: 441·5 m.



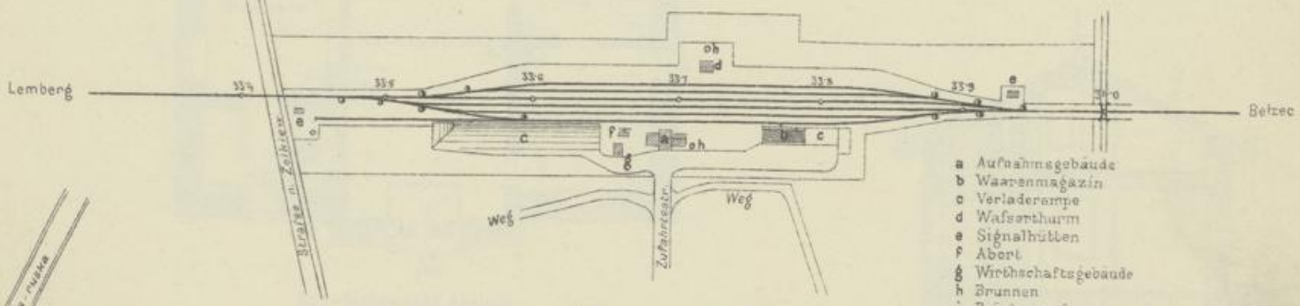
Station Zaszków.

lang: 395·0 m.



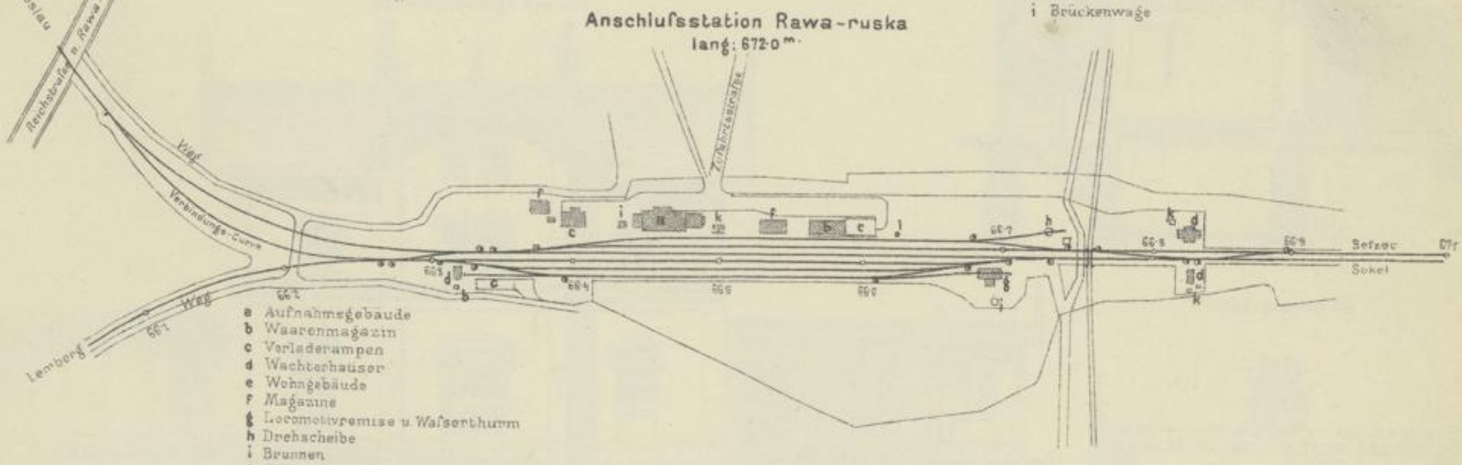
Station Żółkiew.

lang: 473·32 m.



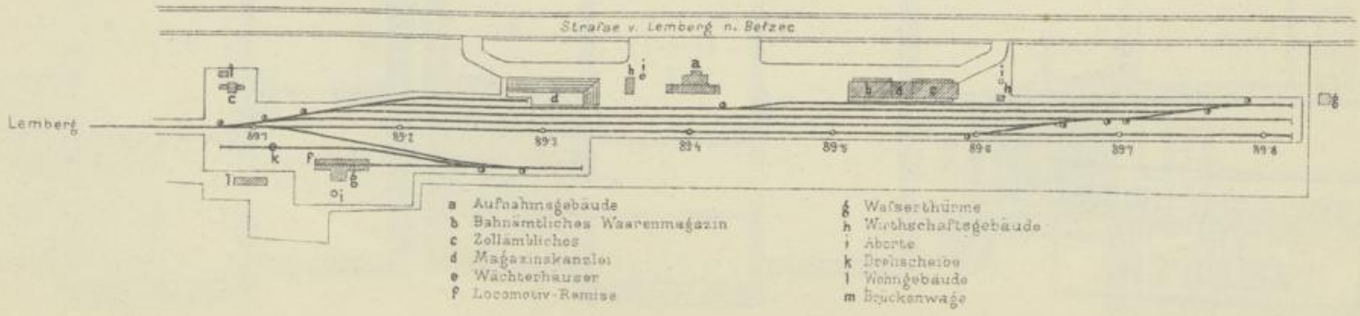
Anschlufsstation Rawa-ruska

lang: 672·0 m.



Endstation Belzec.

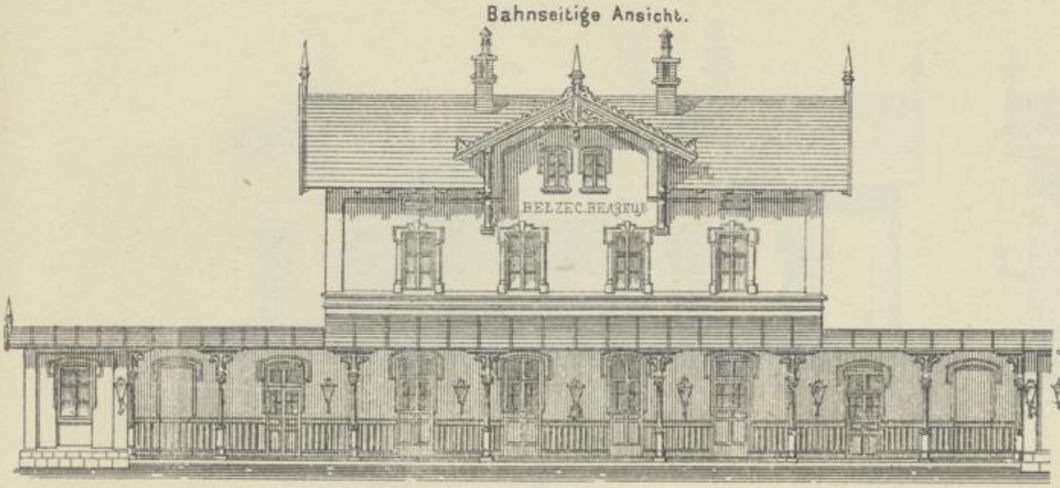
lang: 740·0 m.



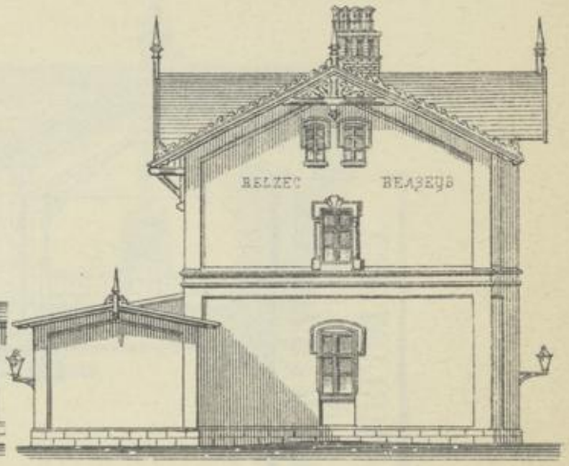
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude in der Station Bełzec. 1:200.

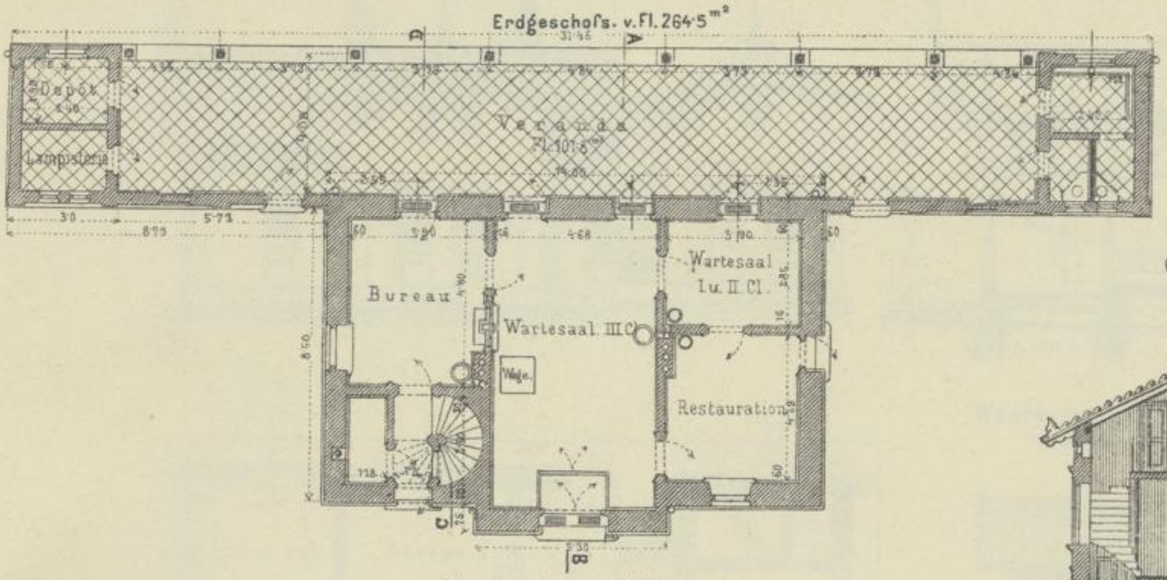
Bahnseitige Ansicht.



Giebel-Ansicht.

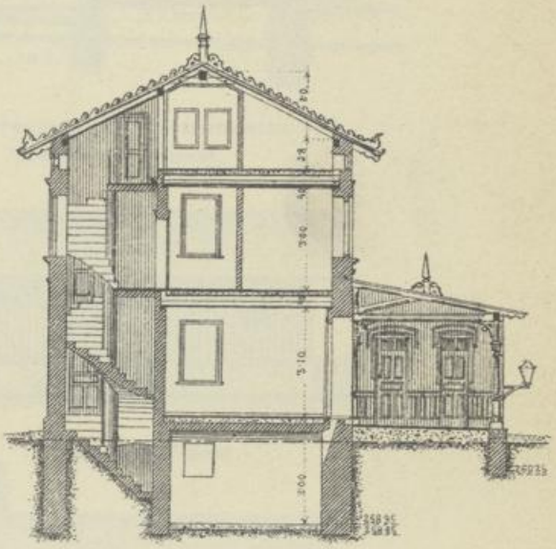


Erdgeschoſs. v. Fl. 264·5 m²



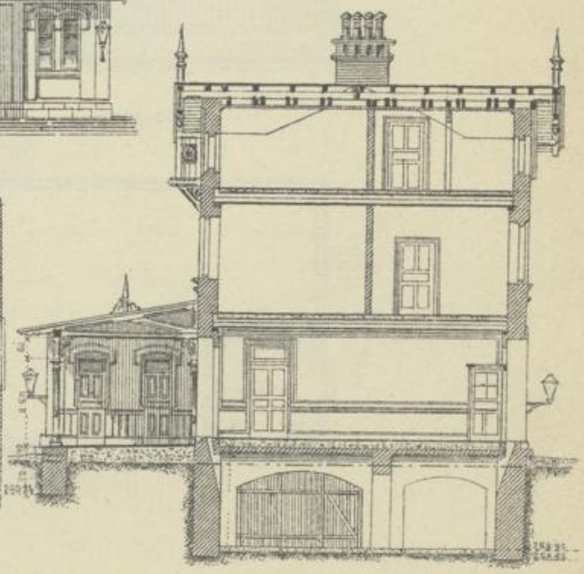
Das gleiche Aufnahmsgebäude ist in den Stationen Nowosielitza und Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen ausgeführt

Querschnitt CD.



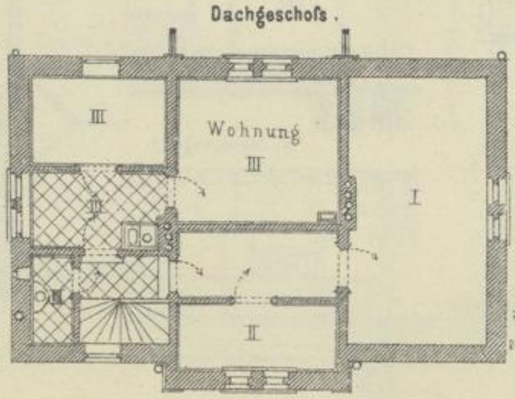
Straſsenseitige Ansicht.

Querschnitt AB.



Erster Stock. v. Fl. 123 m²

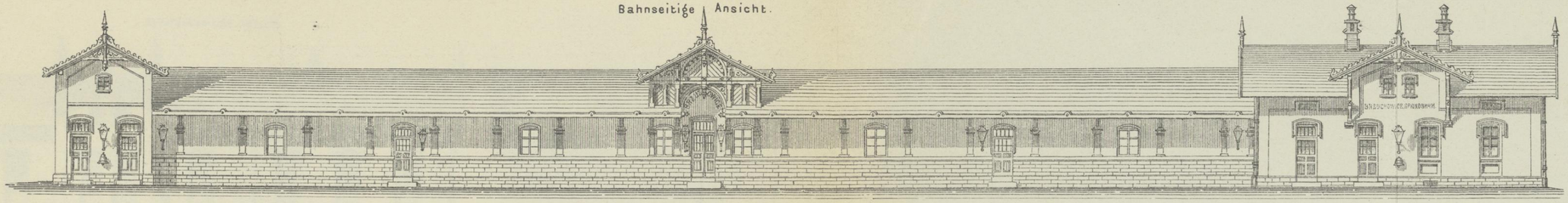
Dachgeschoſs.



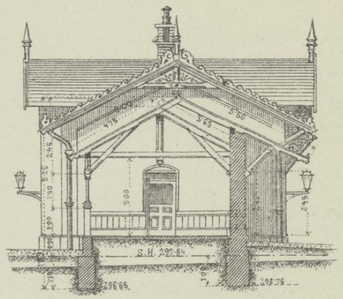
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude und Veranda in der Station Brzuchowice. 1:200.

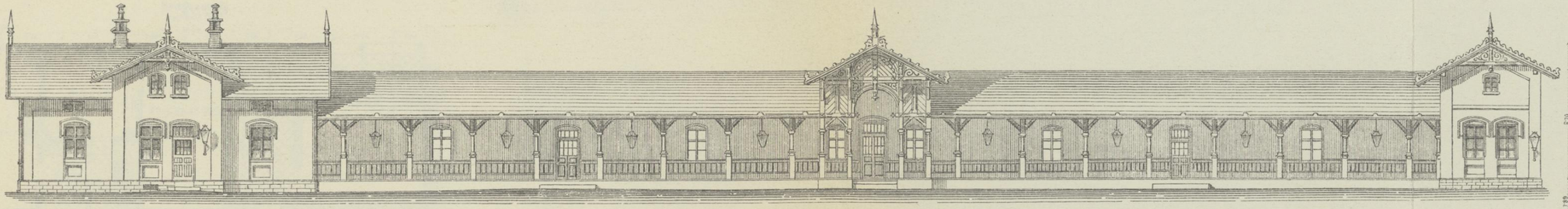
Bahnseitige Ansicht.



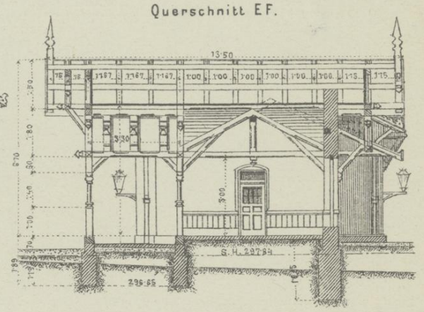
Querschnitt CD.



Straßenseitige Ansicht.

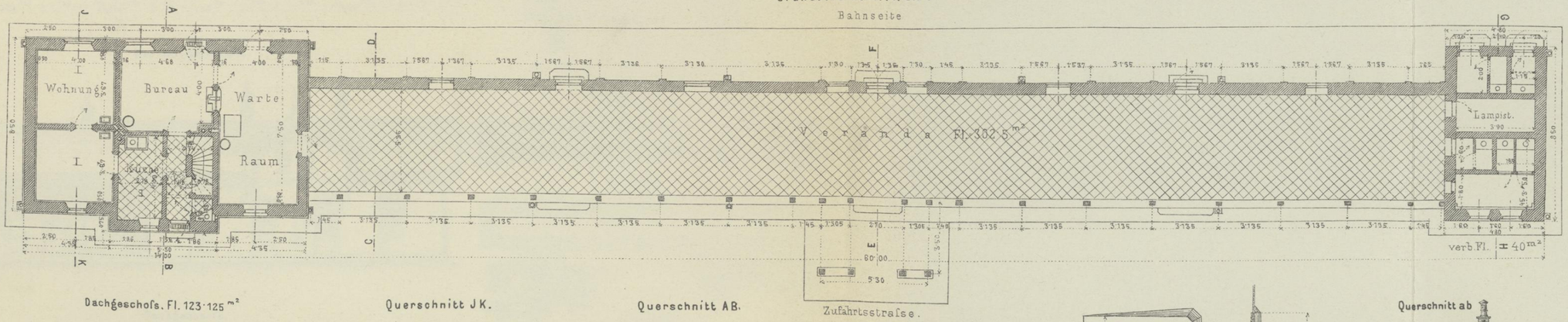


Querschnitt EF.



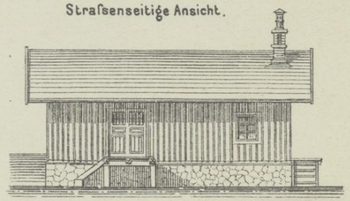
Grundriß. verb. Fl. 512·5 m²

Bahnseite

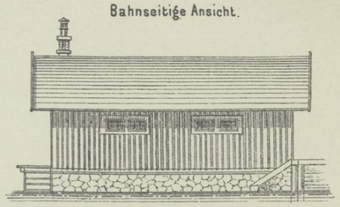


Waarenmagazin in Brzuchowice. 1:200.

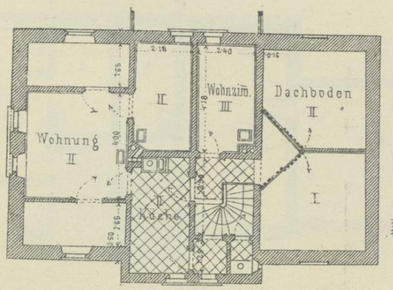
Straßenseitige Ansicht.



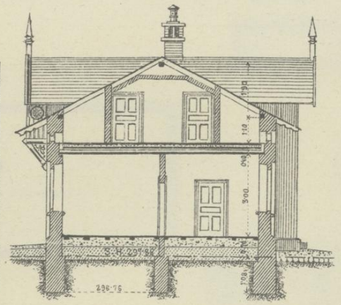
Bahnseitige Ansicht.



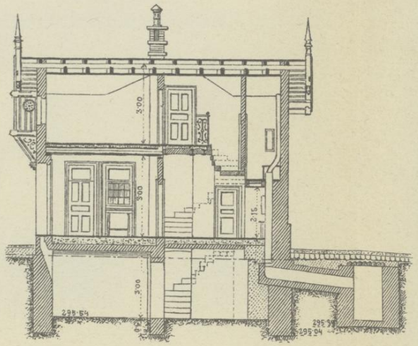
Dachgeschoß. Fl. 123·125 m²



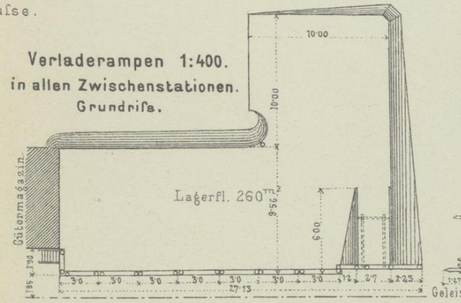
Querschnitt JK.



Querschnitt AB.

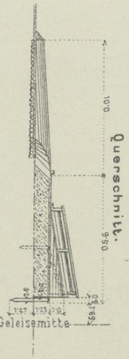


Verladerampen 1:400.
in allen Zwischenstationen.
Grundriß.



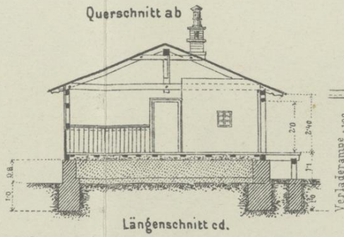
Ansicht.

Querschnitt.

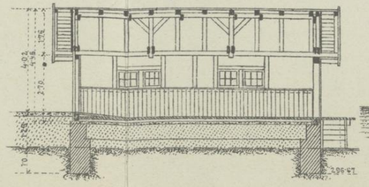


Die gleichen Verladerampen sind auch auf den Zwischenstationen der Bukowinaer Localbahnen

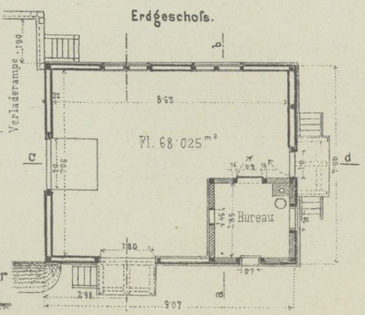
Querschnitt ab



Längenschnitt cd.



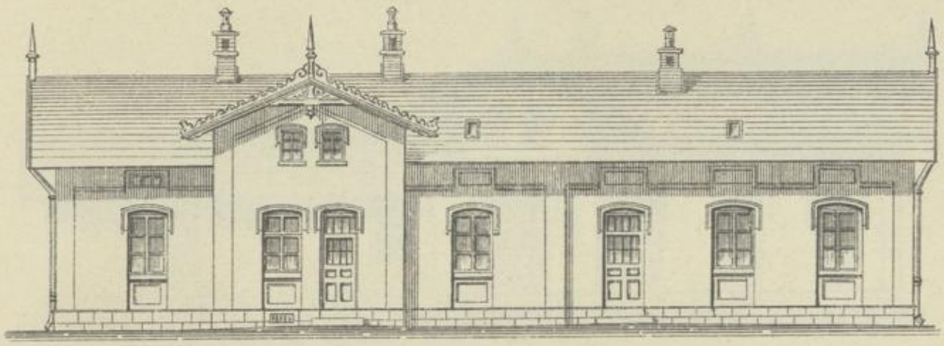
Erdgeschoß.



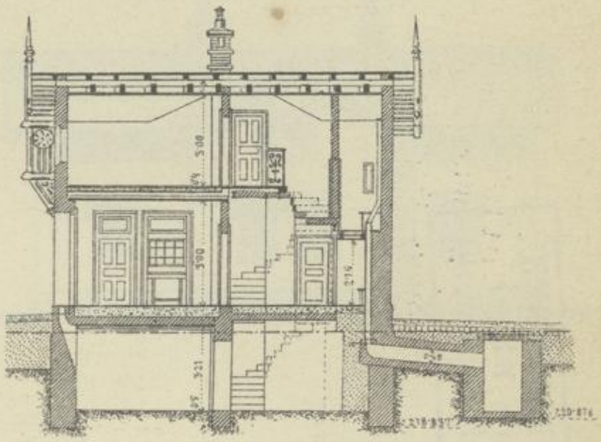
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude in Żólkiew. 1:200.

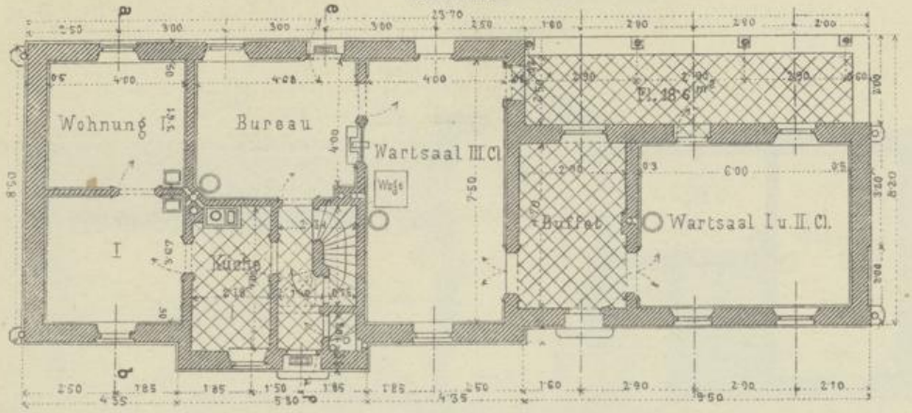
Strafsenseitige Ansicht.



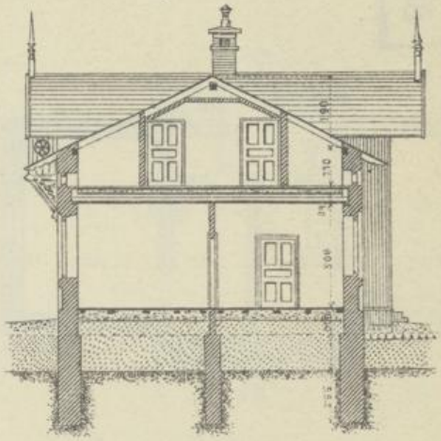
Querschnitt ef.



Erdgeschofs.
verb. Fl. 198 m²



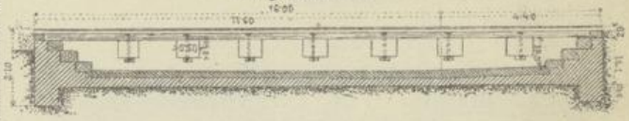
Querschnitt ab.



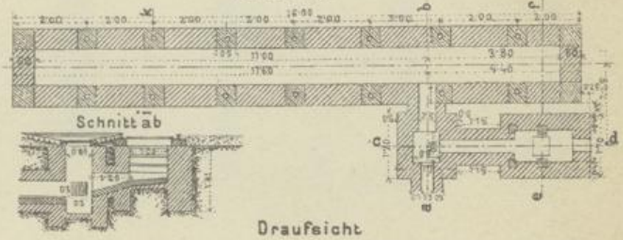
Bahnseitige Ansicht.

Putzgrube und Krahnuntermauerung in der Station Żólkiew. 1:200**

Längenschnitt.

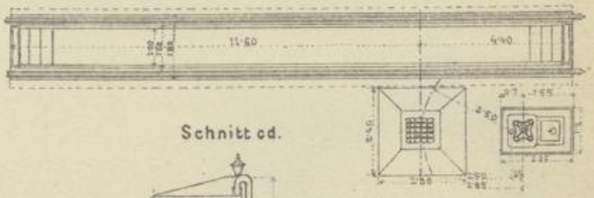


Grundrifs.

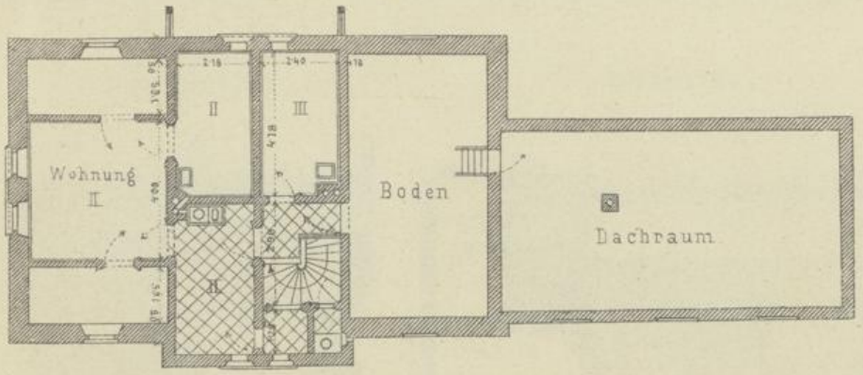


Schnitt ab

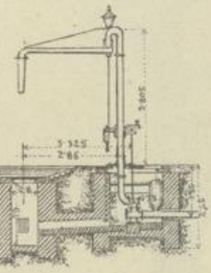
Draufsicht



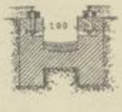
Dachgeschofs.

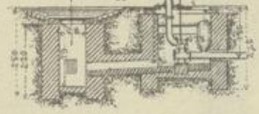


Schnitt cd.

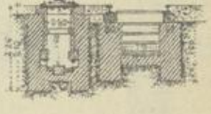


Schnitt ik.





Schnitt ef.



* Das gleiche Aufnahmsgebäude ist in der Station Radautz der Bukowinaer-Localbahnen.
** Die gleichen Putzgruben und Krahnuntermauerungen sind auf den Bukowinaer Localbahnen

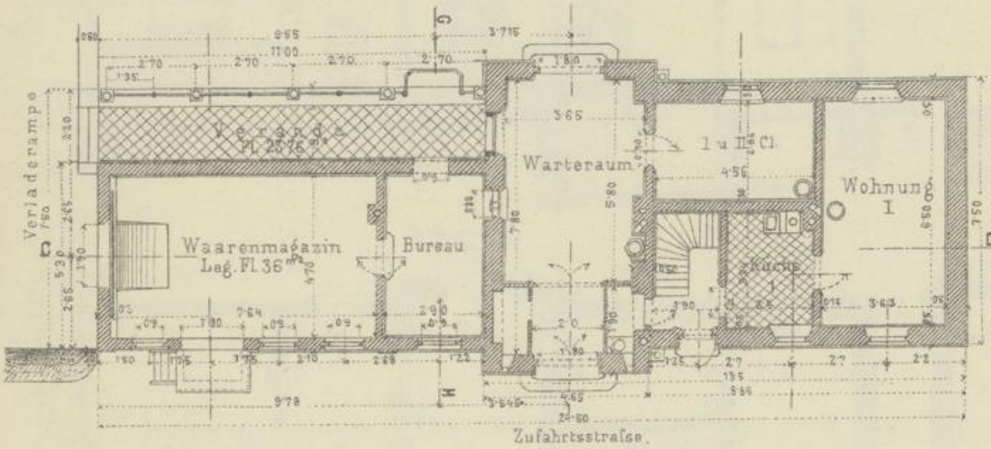
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude: Lemberg-Kleparów. 1:200.

Strafsenseitige Ansicht.

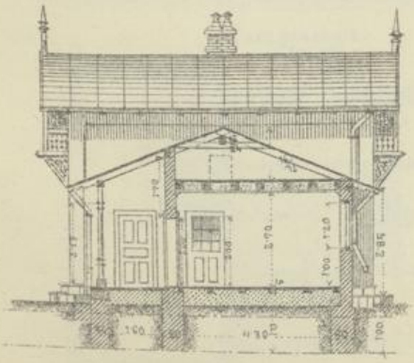
Erdgeschofs. verb. Fl. 189·5 m²

Bahnseite.

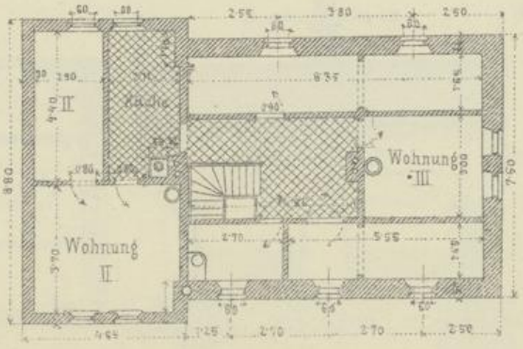


Bahnseitige Ansicht.

Querschnitt GH.

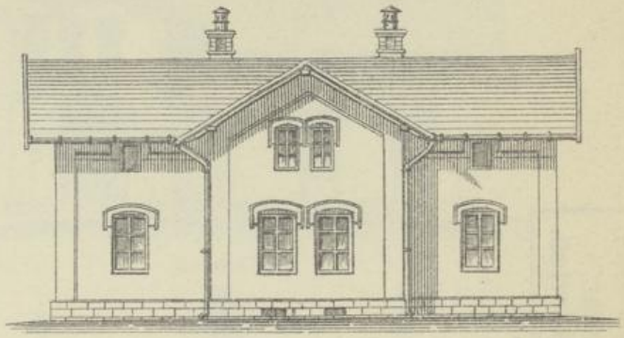


Dachgeschofs.

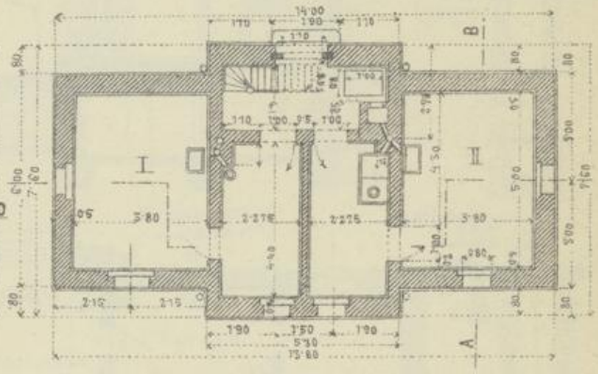


Doppeltes Wächterhaus Bełzec u. Rawa

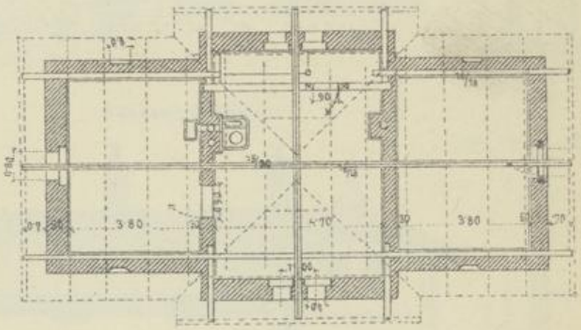
Bahnseitige Ansicht.



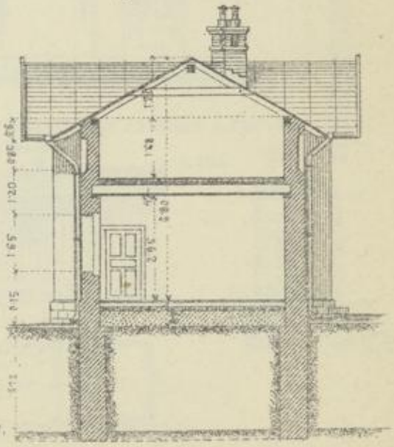
Grundrifs. verb. Fl. 91·3 m²



Dachboden.



Querschnitt AB.

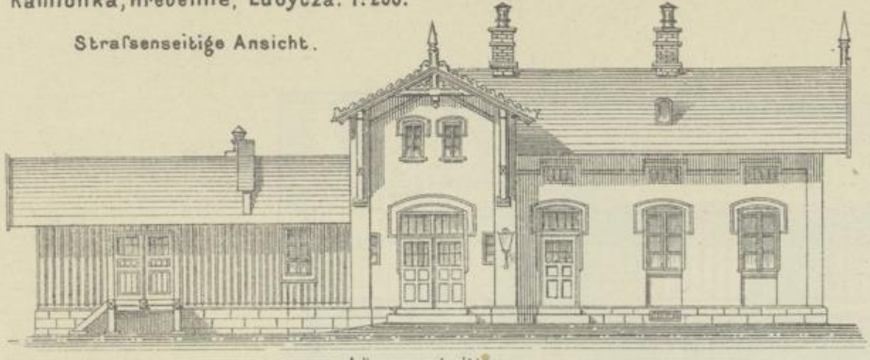


Dasselbe Wächterhaus ist auf den Bukowinaer-Local Bahnen in den Stationen: Berhometh, Hatna u. Kimpolung ausgeführt.

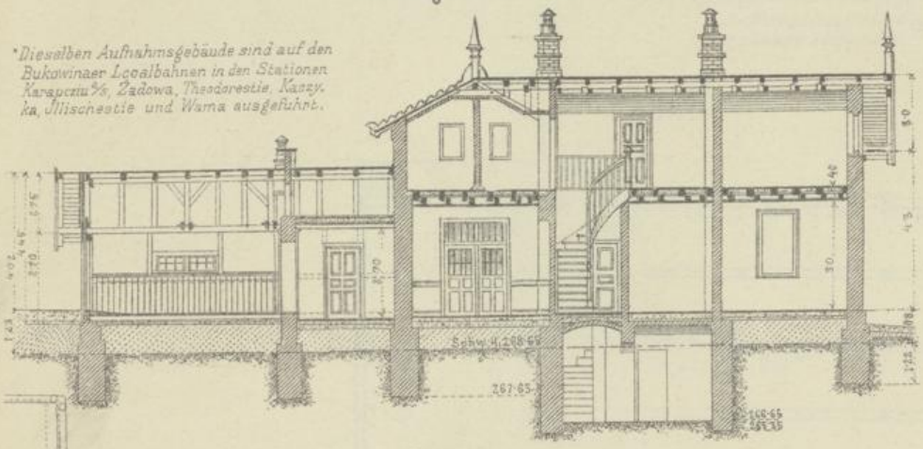
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude in den Stationen: Zaszków, Kulików, Glinsko, Dobrosin, Kamionka, Hrebenne, Lubycza. 1:200.

Strafsenseitige Ansicht.

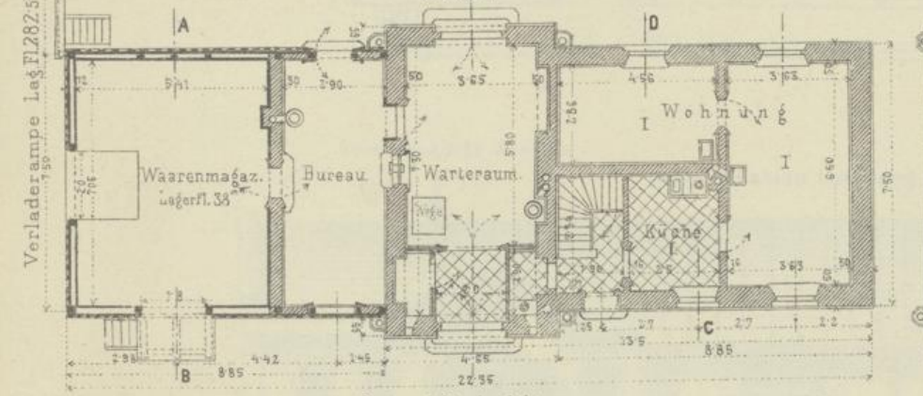


Längenschnitt.



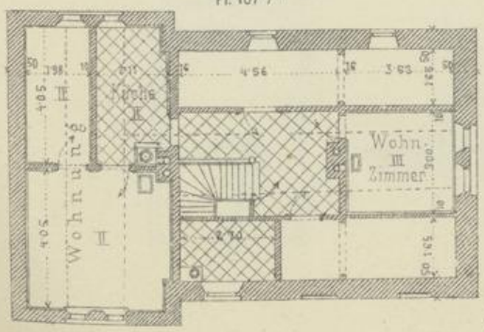
*Dieselben Aufnahmsgebäude sind auf den Bukowinaer Localbahnen in den Stationen Karapczu?s, Zadowa, Theodorestie, Kaszyka, Illischestie und Wama ausgeführt.

Erdgeschofs. verb. Fl. 174 m²



Bahnseitige Ansicht.

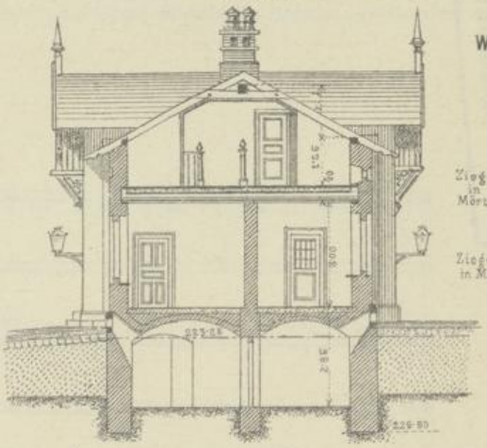
Dachgeschofs. Fl. 107·7 m²



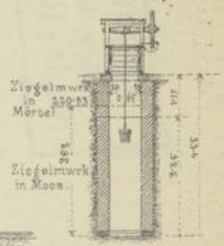
Aufnahmsgebäude Macoszyn. 1:200.

Strafsenseitige Ansicht.

Schnitt CD.

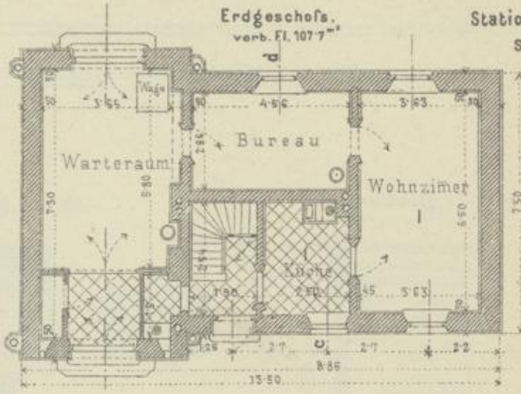


Wächterhausbrunnen 1:200. Schnitt.

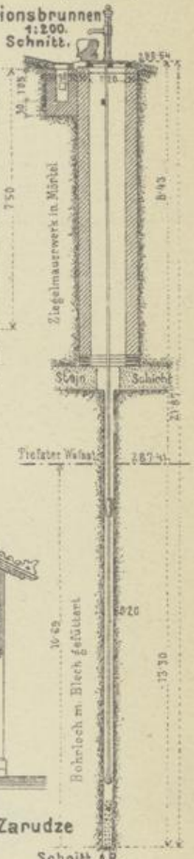


Draufsicht.

Erdgeschofs. verb. Fl. 107·7 m²



Stationsbrunnen 1:200. Schnitt.



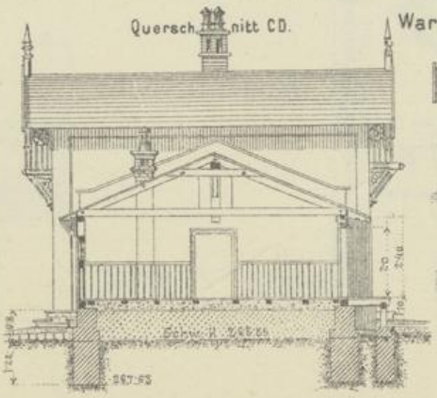
Bahnseitige Ansicht.

Wartepavillon in den Haltestellen Zawadów u. Zarudze

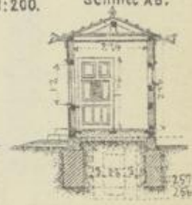
Bahnseitige Ansicht. 1:200.

Grundrifs. Fl. 22·5 m²

Querschnitt CD.



Schnitt AB.

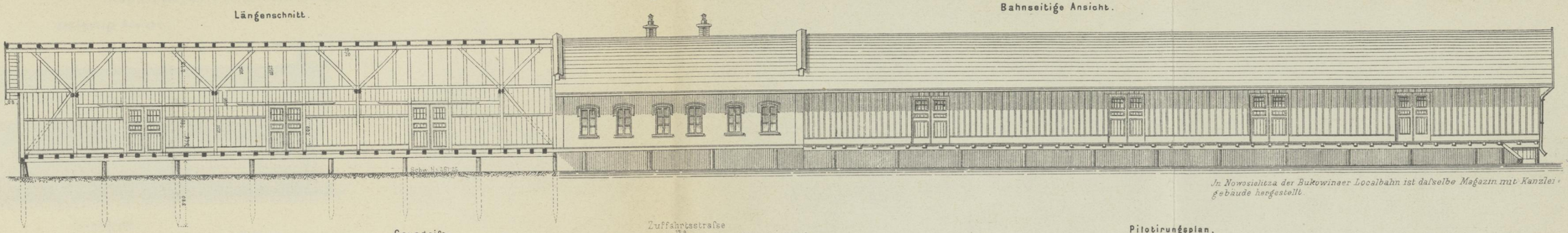


HOCHBAU.

Waarenmagazin mit Kanzlei-Mittelbau in Bełzec 1:200.

Längenschnitt.

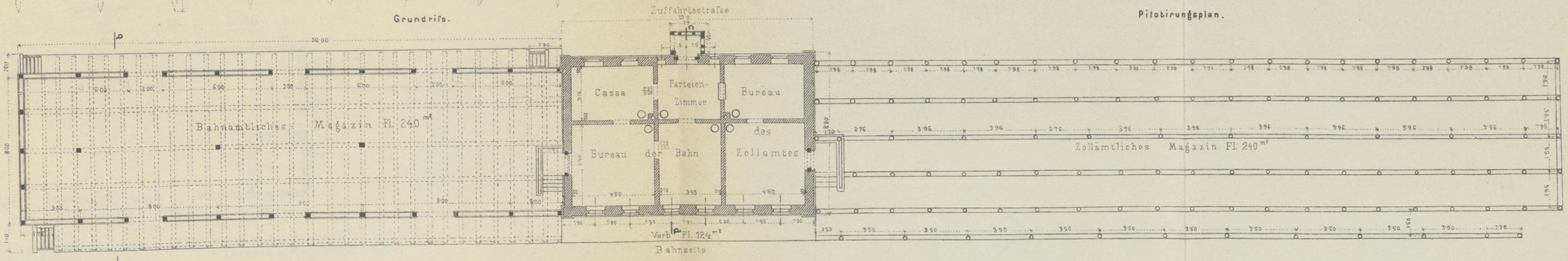
Bahnseitige Ansicht.



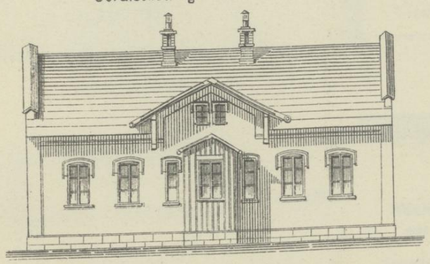
In Nowosielitza der Bukowinaer Localbahn ist dasselbe Magazin mit Kanzleigebäude hergestellt.

Grundrifs.

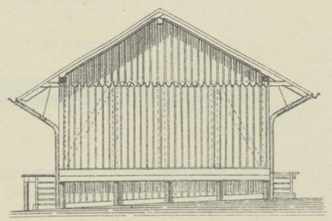
Pilotirungsplan.



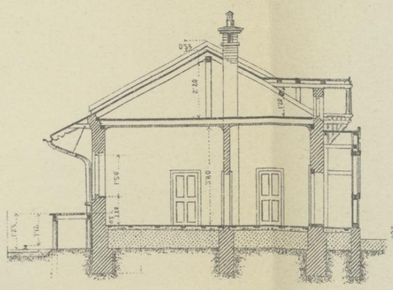
Strafsenseitige Ansicht.



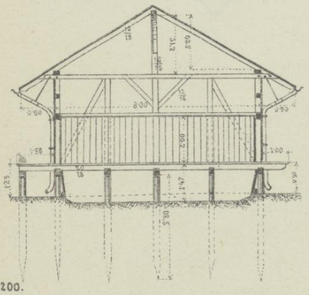
Giebelansicht.



Querschnitt cd.

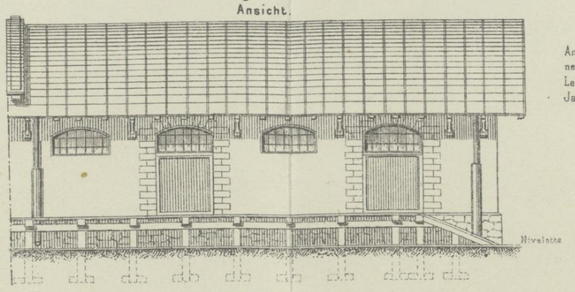


Querschnitt ab.



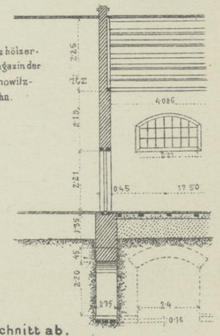
Waarenmagazin in der Station Lemberg. 1:200.

Ansicht.



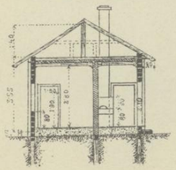
Anschliefsendes hölzernes Waarenmagazin der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Längenschnitt.

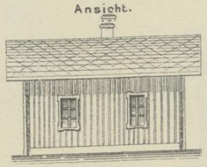


Wächterhaus aus Blockwänden in Rawa. 1:200.

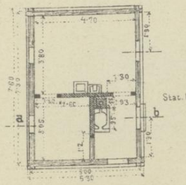
Schnitt ab.



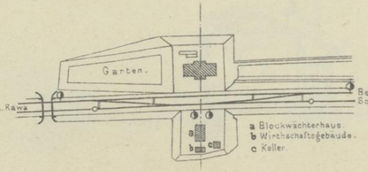
Ansicht.



Grundrifs. Fl. 40·28 m²



Situation. 1:2500.

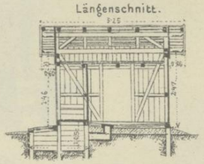


Nebengebäude für Bahnwächter. 1:200.

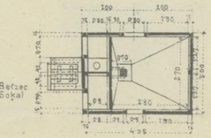
Stirnansicht.

Querschnitt cd.

Längenschnitt.



Grundrifs. Fl. 12·15 m²



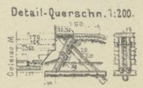
Verlade-Rampe in Rawa ruska. 1:800

Schnitt.

Seiten-Ansicht

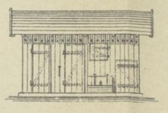
Ansicht v. d. Geleise-Seite

Detail-Querschn. 1:200.



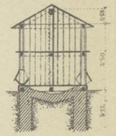
Nebengebäude für ein dopp. Wächterh. 1:200. in Rawa.

Ansicht.

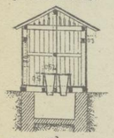


Seitenansicht.

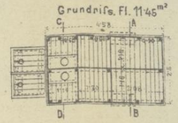
Querschnitt AB.



Querschnitt CD.

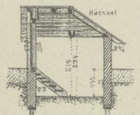


Grundrifs. Fl. 11·46 m²



Freistehender Keller in Rawa. 1:200.

Längenschnitt.

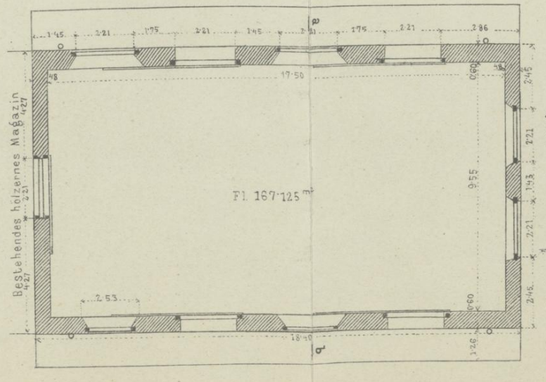


Ansicht.

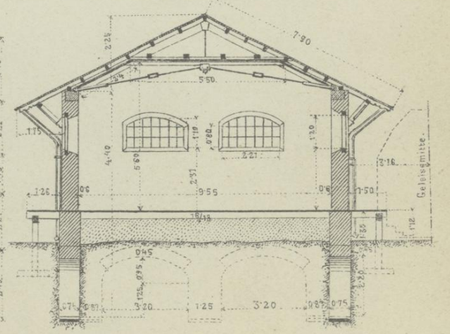
Grundrifs. Fl. 6·75

Querschnitt.

Grundrifs.



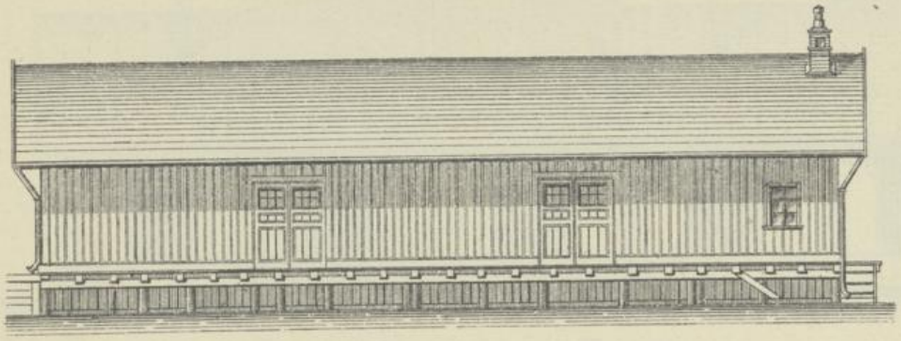
Querschnitt ab.



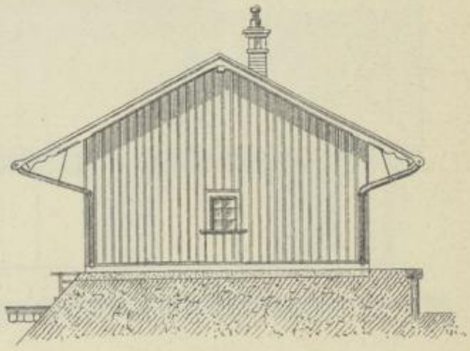
HOCHBAU.

Waarenmagazin in der Station Żółkiew. 1:200.*

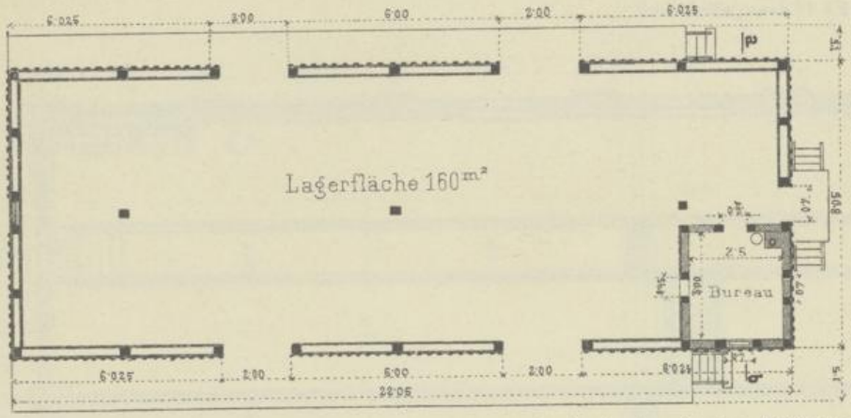
Bahnseitige Ansicht.



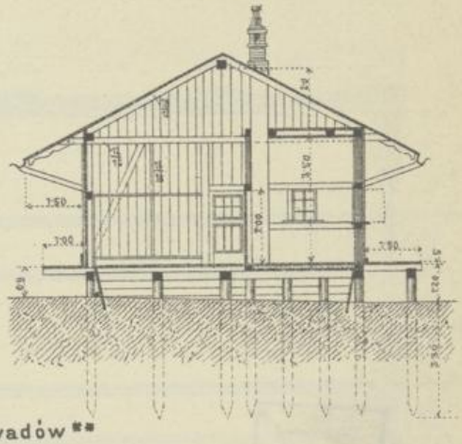
Giebelansicht.



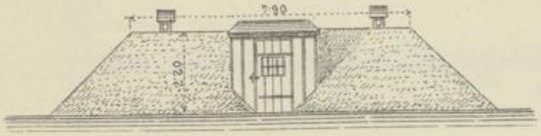
Grundrifs.



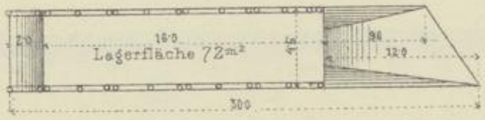
Schnitt ab.



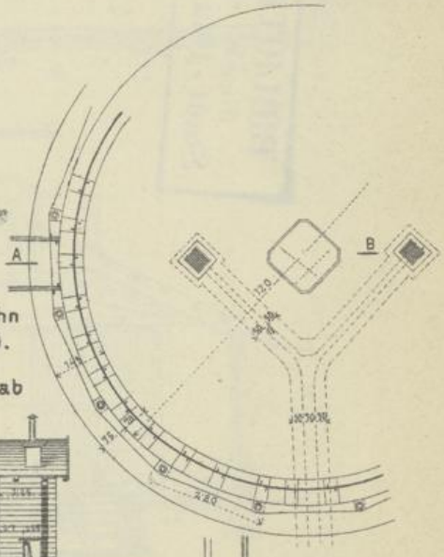
Freistehender Keller in Glińsko, Kamionka und Dobrosin. 1:200.
Ansicht.



Lagerboden in den Haltestellen: Zawadów** Zarudze u. Maczoszyn. 1:400.
Grundrifs.

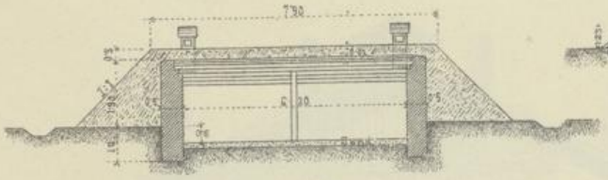


Drehscheibe in Bełzec. 1:200.
Grundrifs.

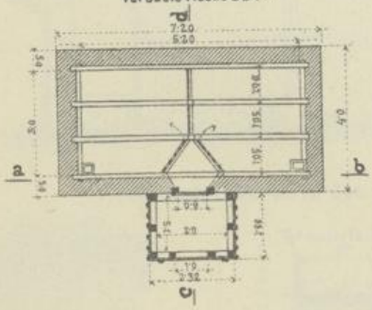


Schnitt ab.

Ansicht.

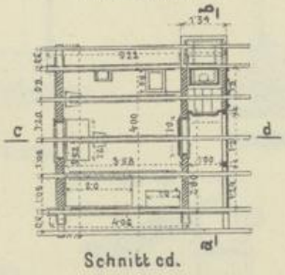


Grundrifs.
Verbaute Fläche 32·7 m²

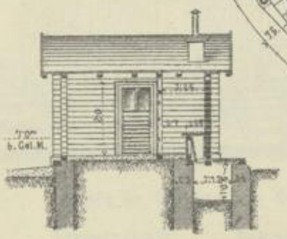


Wächterhaüschen in der currenten Bahn aus Blockwänden in Kieferholz. 1:200.

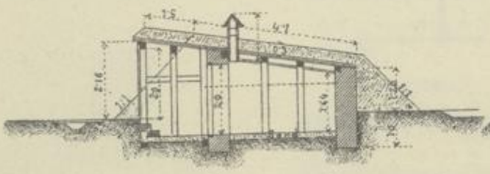
Grundrifs u. Werksatz.
Verbaute Fläche 18·12 m²



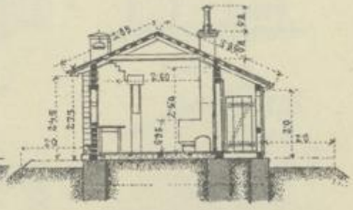
Schnitt ab



Schnitt cd.

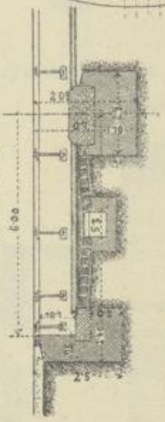


Schnitt cd.



Seitenansicht.

Schnitt AB.

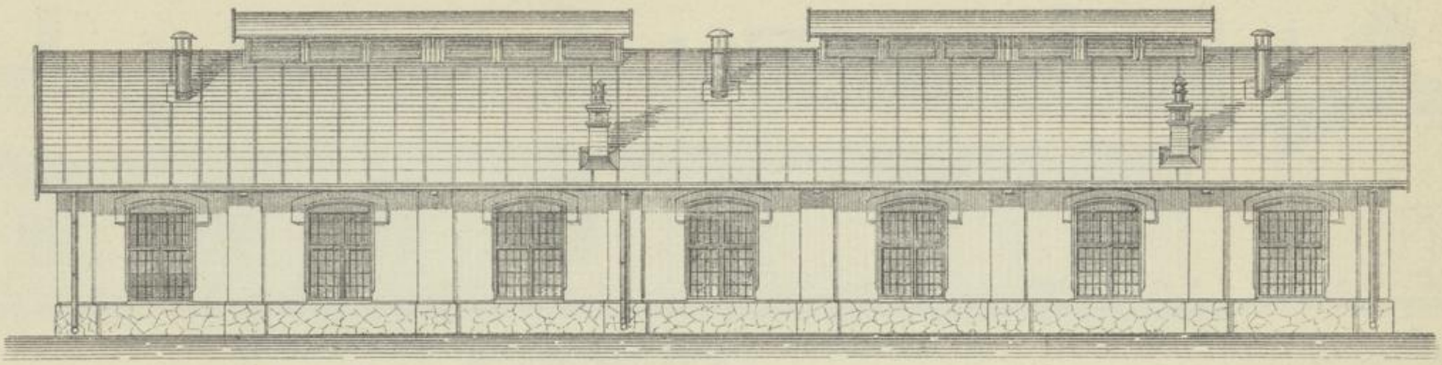


*Dieselben Magazine sind auf den Bukowinaer Localbahnen in Bojan, Sadsgóra, Storożynetz, Berhometh, Czudin, Radautz, Gurahumora u. Kimpolung, ausgeführt.
** Die gleichen Lagerböden in den Haltestellen: Panka, Kupka, Parhoutz, Strigóia, Molit u. Eisenau d. Buk. Localbahnen.

HOCHBAU.

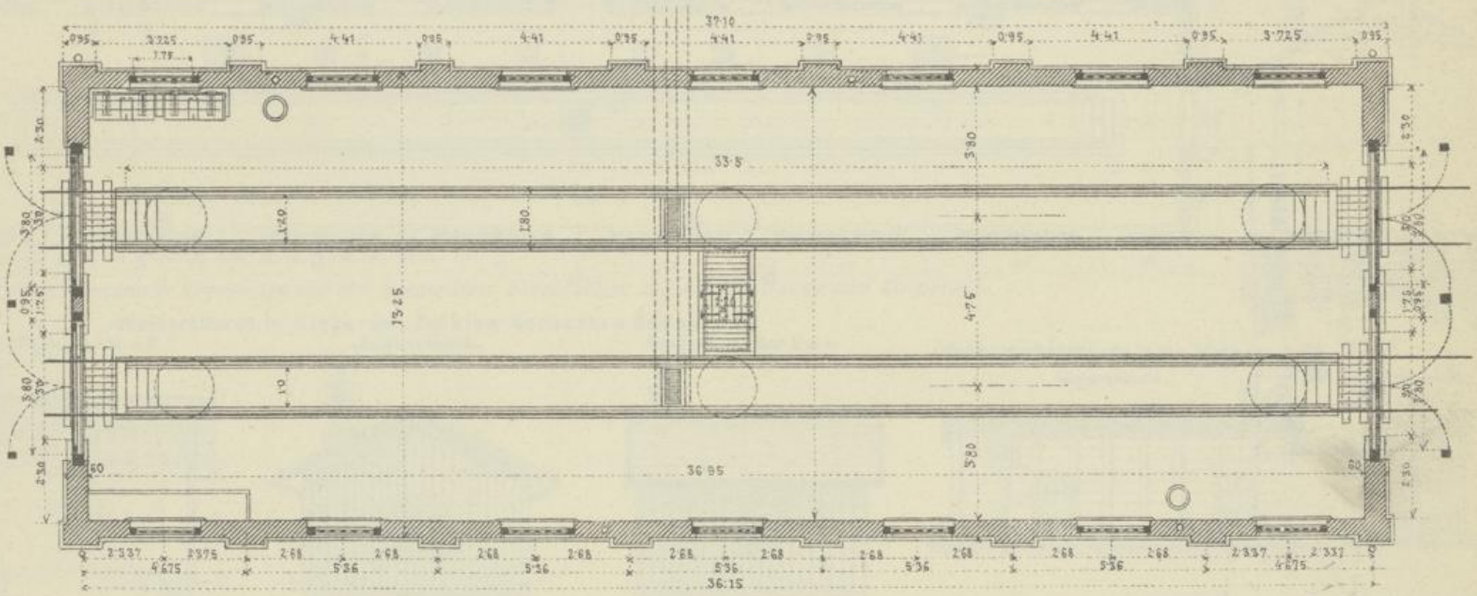
Locomotiv-Remise für vier Stände in Lemberg. 1:200.*

Längenansicht.

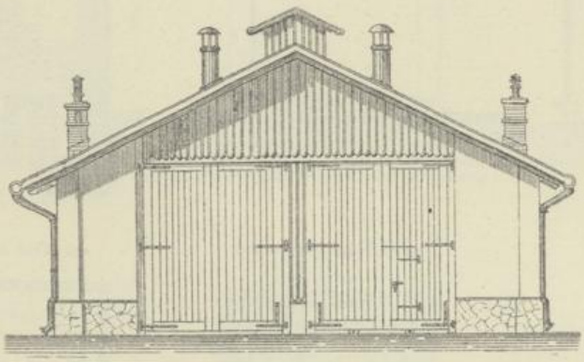


*Die gleiche Remise für zwei Stände ist in Lemberg-Kleparów.

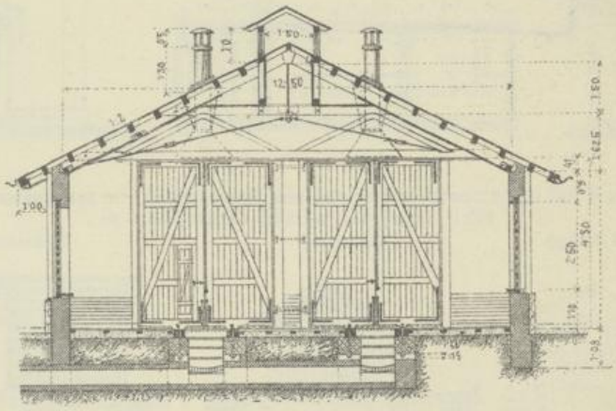
Grundriſs, verb. Fl. 536 m²



Giebelansicht.



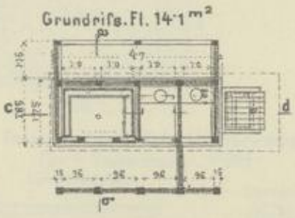
Querschnitt.



Freistehende Aborte in den Stationen. 1:200.

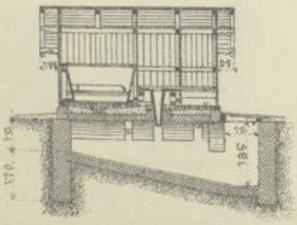
Längenansicht.

Grundriſs. Fl. 14·1 m²

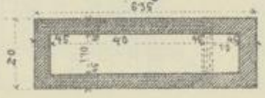


Stirnansicht.

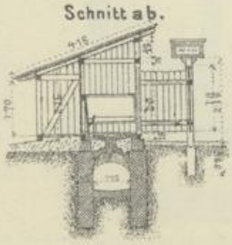
Schnitt cd.



Fundirungsplan.



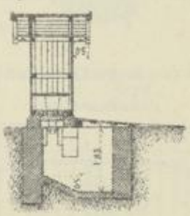
Schnitt ab.



Abort in Bełzec bei der Locomotiv-Remise. 1:200.

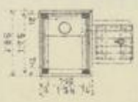
Längenschnitt

Querschnitt.



Seitenansicht.

Grundriſs. Fl. 2·5 m²



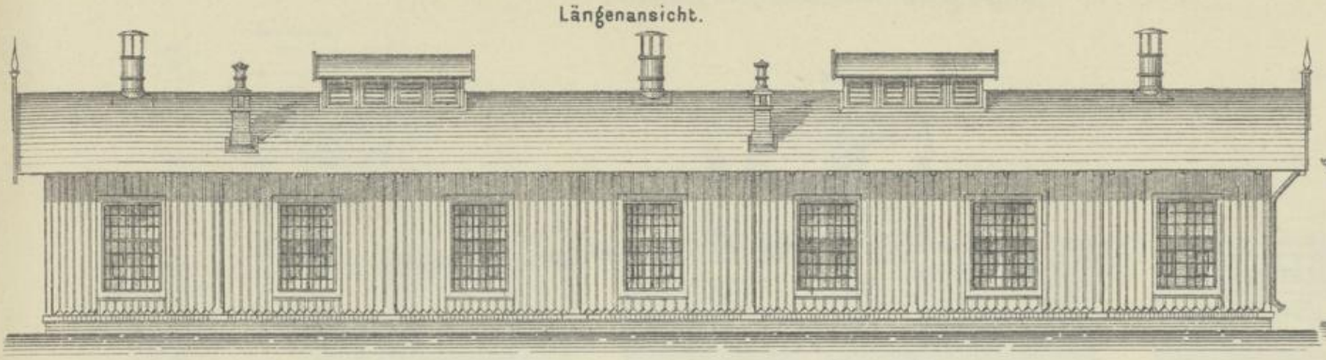
Fundamentspl.

Ansicht.

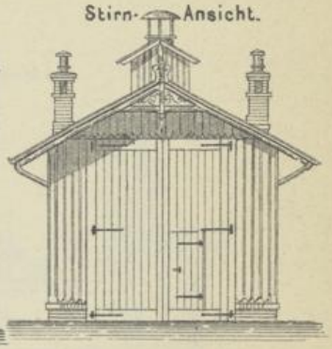
HOCHBAU.

Locomotiv-Remise für zwei Stände in Bełzec. 1:200.

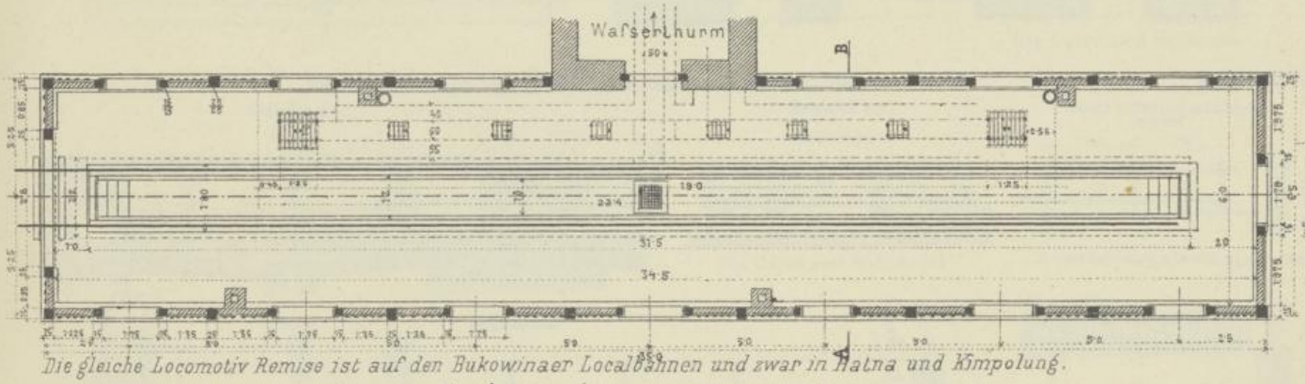
Längenansicht.



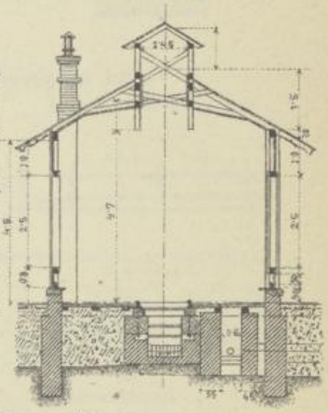
Stirn-Ansicht.



Grundriſs. Verb. Fl. 227·5 m²



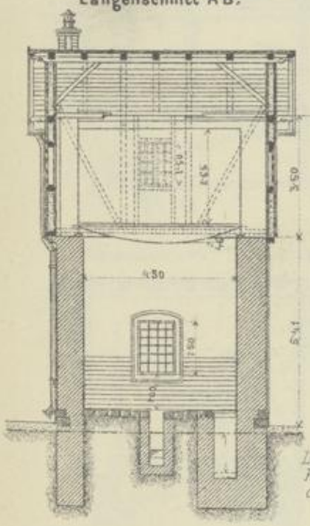
Querschnitt AB.



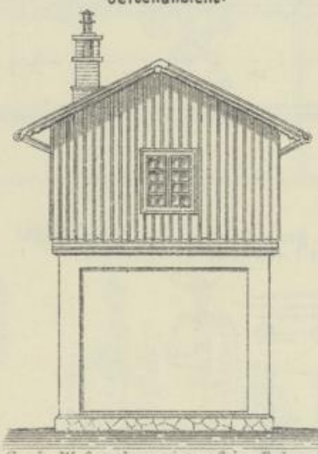
Die gleiche Locomotiv Remise ist auf den Bukowinaer Localbahnen und zwar in Hatna und Kimpolung.

Waſserthurm in Kleparów, Żółkiew, Kamionka u. Bełzec. 1:200.

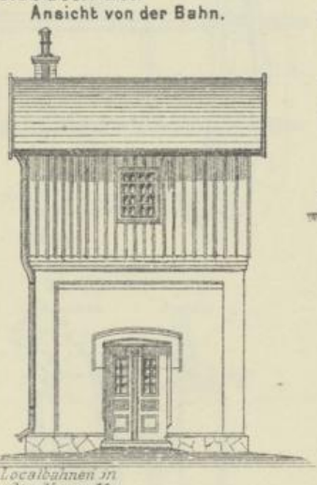
Längenschnitt AB.



Seitenansicht.



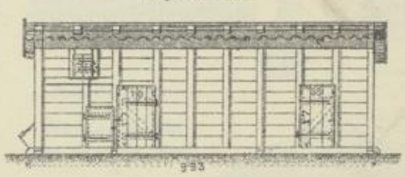
Ansicht von der Bahn.



Der gleiche Waſserthurm ist auf den Bukowinaer-Localbahnen in Hilboka, Karapczu, Storożynetz, Berhometh ⁴/₅, Czudin, Hatna, Kaczyka, Jllischestie, Frassin und Kimpolung.

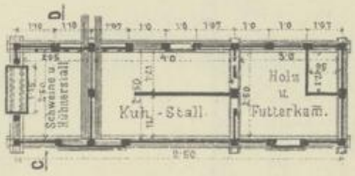
Wirthschaftsgebäude in den Stationen. 1:200.

Längenansicht.



Stirnansicht.

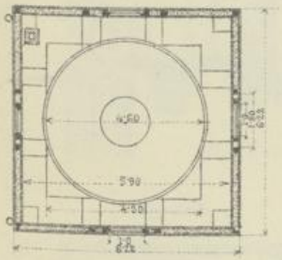
Grundriſs, verb. Fl. 28·5 m²



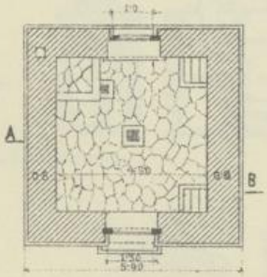
Querschnitt CD.

Brückenwage mit Waghäuschen ohne Geleise-Unterbrechung, 20 Ton. Tragkraft. in den Stationen Żółkiew und Bełzec. 1:200.

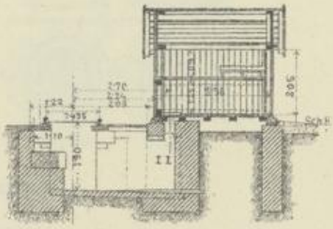
Grundriſs des Aufbaues.



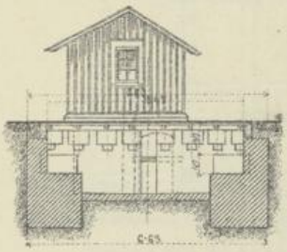
Grundriſs, verb. Fl. 34·81 m²



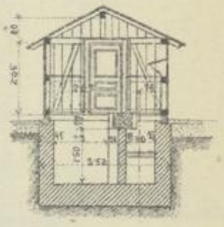
Querschnitt CD



Schnitt AB.

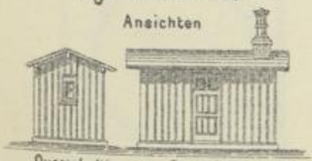


Schnitt GH.



Signalhütte. 1:200.

Ansichten



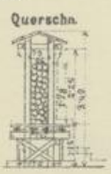
Querschnitt

Grundriſs. Fl. 7·6 m²

Transportable Holz-Abfalsrampe für 4 Raummeter. 1:200.

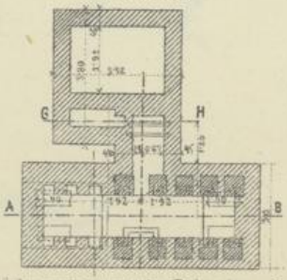
Längenansicht.

Querschn.



Draufsicht.

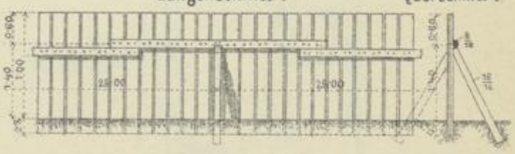
Grundriſs.



Dieselbe Brückenwage ist auf den Bukowinaer Localbahnen in den Stationen Nowosielitza, Storożynetz Berhometh ⁴/₅ und Czudin, dann auf den Kolomeaer Localbahnen in Sleboda ausgeführt.

Schneeschutzwand aus Kieferschwarten. 1:75.

Längenschnitt.



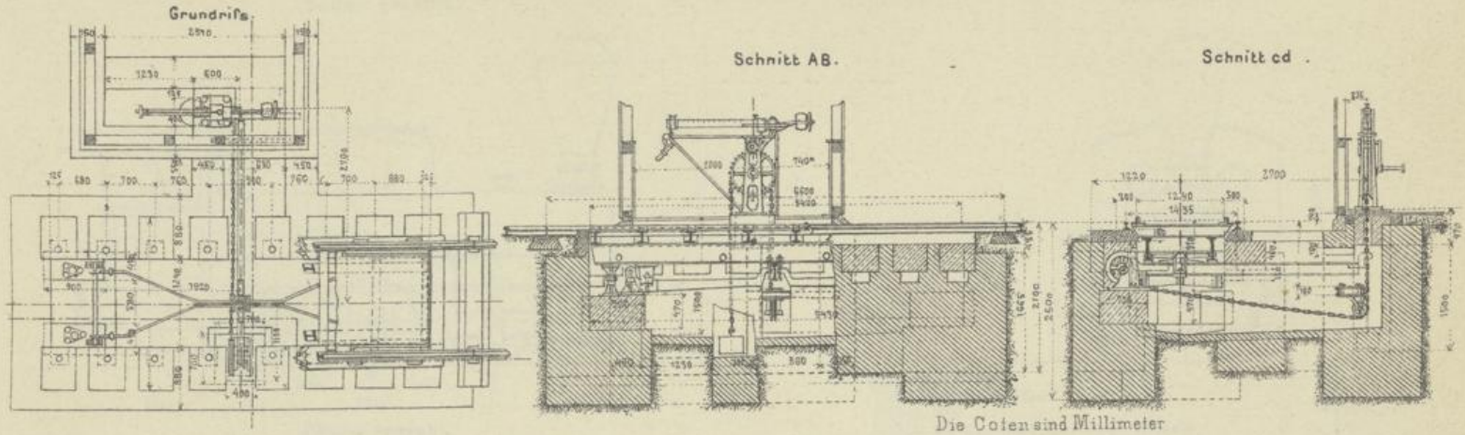
Querschnitt.

Grundriſs.

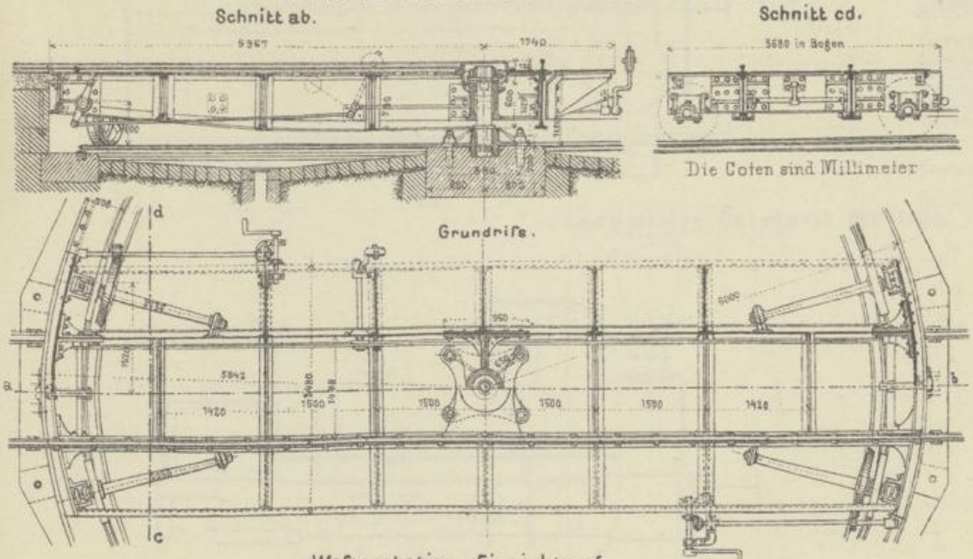
MECHANISCHE AUSRÜSTUNG. EINFRIEDUNG.

Patent-Waggon-Brückenwage ohne Geleisunterbrechung. Syst. Schember. m. Laufgewicht. 1:100.

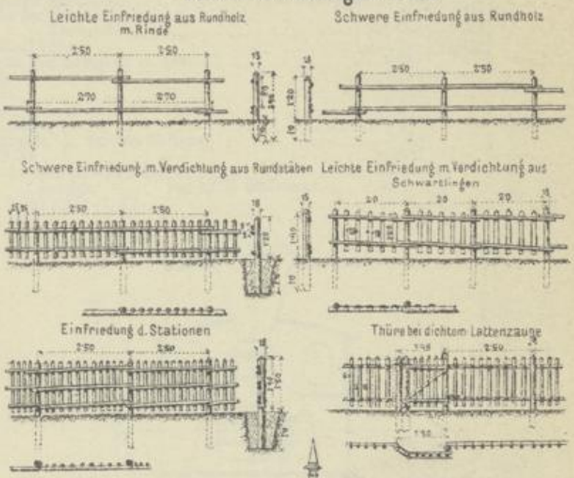
Einrichtung u. Registrirapparat, 20000 Kg. Tragkraft.



Drehscheibe von 12·0 m. Durchmeſser in Bełzec. 1:100.

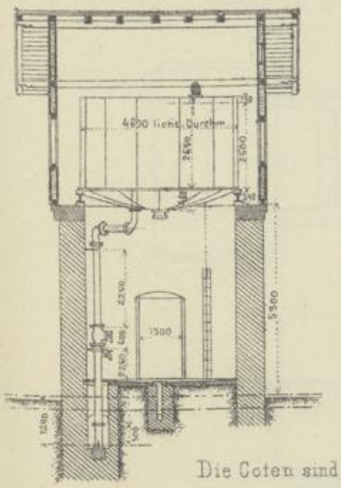


Bahneinfriedungen. 1:200.

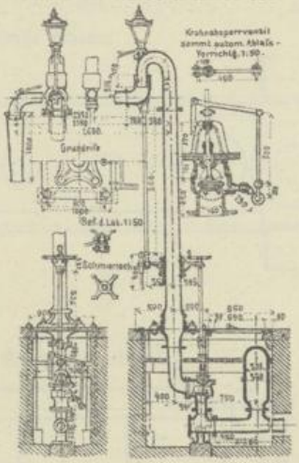


Waſserstations-Einrichtung.

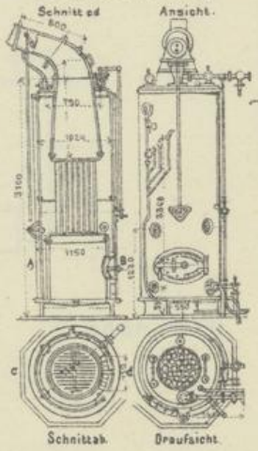
Reservoir v. 45 m³ Inh. 1:200.



Freistender Waſserkrahn. 1:100.

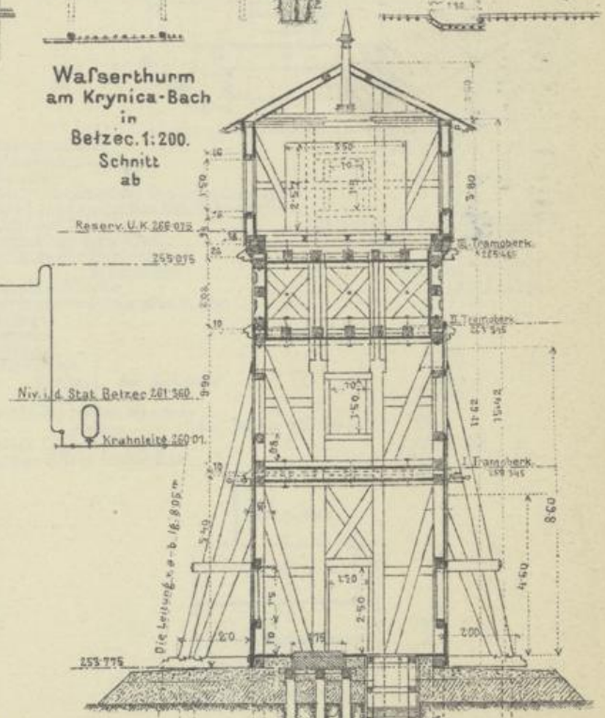


Dampfkeſsel. 1:100.

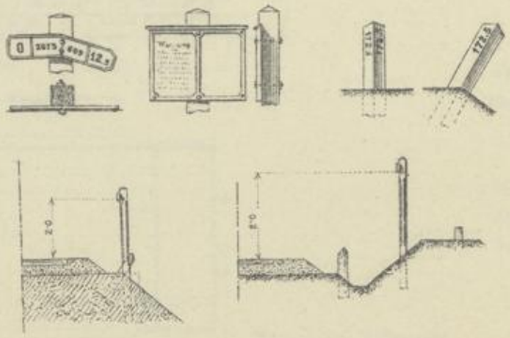


Die Coten sind Millimeter

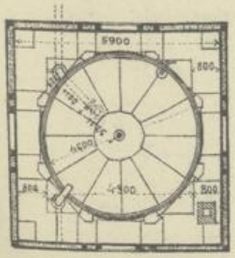
Waſserthurm am Krynica-Bach in Bełzec. 1:200. Schnitt ab



Bahnzeichen.



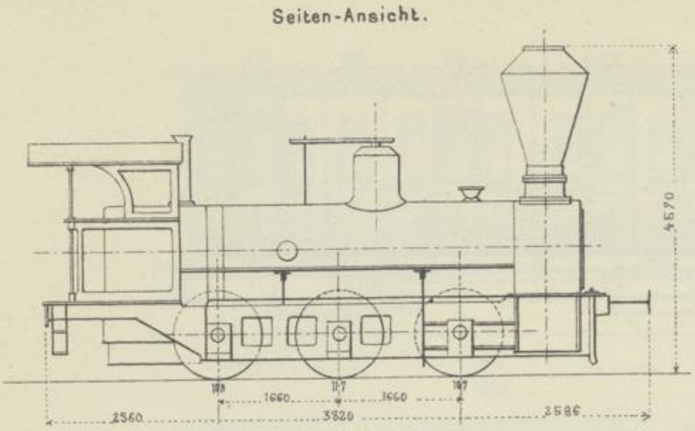
Grundriſs.



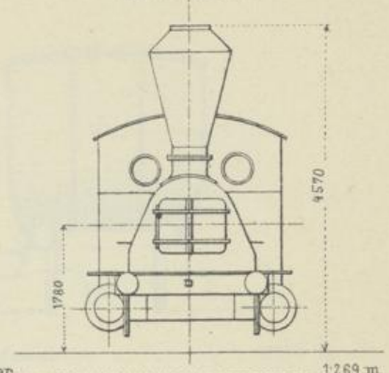
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Locomotive, Categorie III b. 1.100.

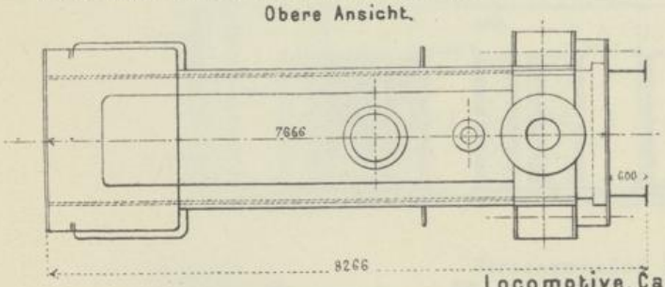
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



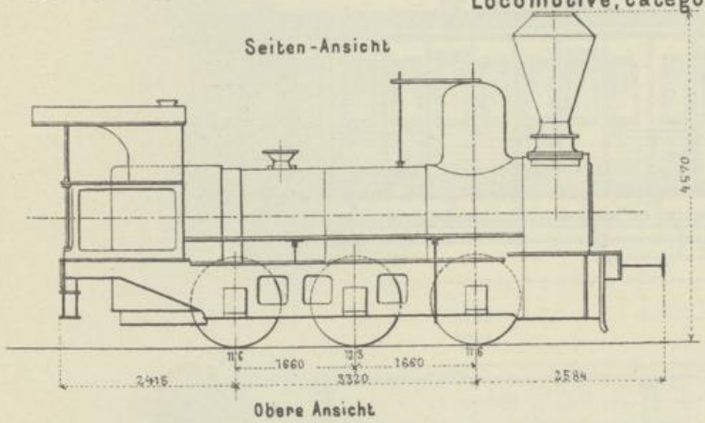
Obere Ansicht.



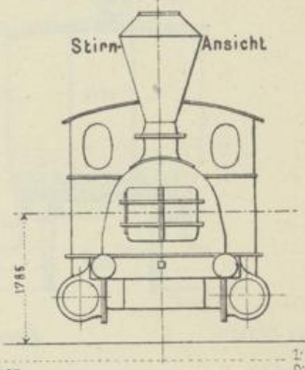
Raddurchmesser			1·269 m.
Cilinder-Durchmesser			0·421 (0·435) m.
Kolben-Hub			0·632 m.
Lichter Durchmesser des cilindr. Kessels			1·264 "
Lichte Länge zwischen den Rohrwänden			4·217 "
Anzahl der Siederohre	160 Stück	v. Feuer bespült m²	v. Wasser bespült m²
Durchmesser derselben	52 mm (4·7 mm)		
Heizfläche der Feuerbuchse		7·149	7·306
" " Siederohre		100·756	110·222
Totale Heizfläche		107·905	117·528
Ueberdruck des Dampfes in Atm.		6·27	
Rostlänge		1·198 m.	
Rostbreite		1·066 "	
Rostfläche		1·277	
Gröfste Länge der Maschine		8·266	
" Breite der Maschine		2·934	
" Höhe der Maschine		4·570	
Gewicht der leeren Maschine		29·50 t	
" " ausger. " bei 160% Wasserst.		32·5 "	
Gröfste Zugkraft in Kg.		54·16 Kg	

Locomotive, Categorie III c. 1:100.

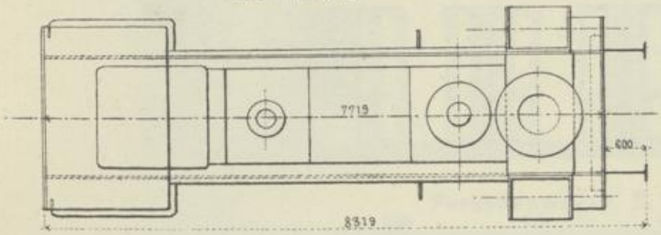
Seiten-Ansicht



Stirn-Ansicht



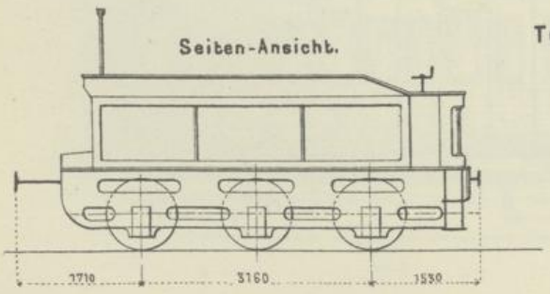
Obere Ansicht



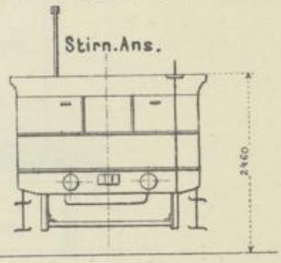
Raddurchmesser			1·269 m.
Cilinder-Durchmesser			0·435 "
Kolben-Hub			0·632 "
Lichter Durchmesser des cilindr. Kessels			1·270 "
Lichte Länge zwischen den Rohrwänden			4·103 "
Anzahl der Siederohre	169 Stück	v. Feuer bespült m²	v. Wasser bespült m²
Durchmesser derselben	52 mm (47%)		
Heizfläche der Feuerbuchse		7·830	7·978
" " Siederohre		103·580	113·275
Totale Heizfläche		111·410	121·253
Ueberdruck des Dampfes in Atm.		8·00 m.	
Rostlänge		1·372 "	
Rostbreite		1·085 "	
Rostfläche		1·488 "	
Gröfste Länge der Maschine		8·319 "	
" Breite der Maschine		2·950 "	
" Höhe der Maschine		4·570 "	
Gewicht der leeren Maschine		32·2 t	
" " ausger. " bei 160% Wasserst.		35·5 "	
Gröfste Zugkraft in Kg		53·16 Kg	
Gröfster Effekt in Pferdekr.		321	

Tender. 1:100.

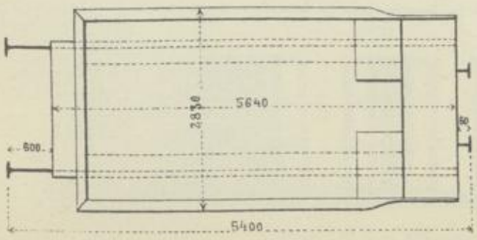
Seiten-Ansicht.



Stirn.Ans.



Obere Ansicht.

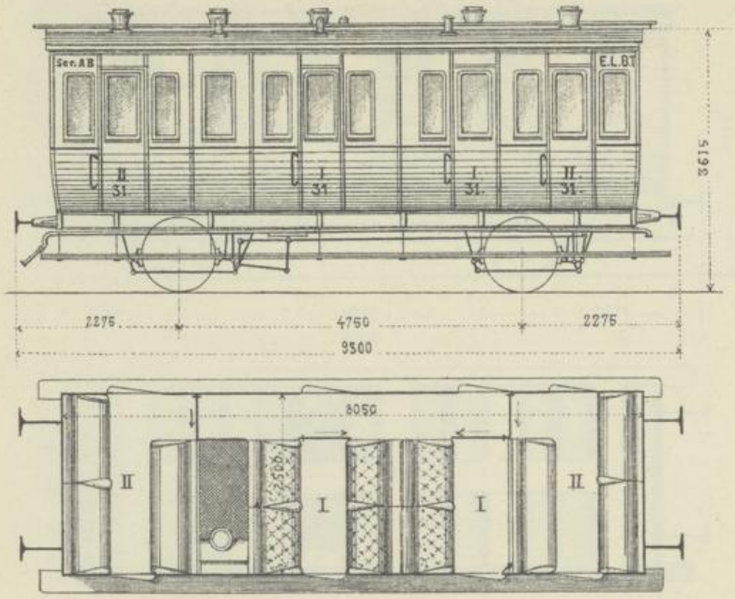


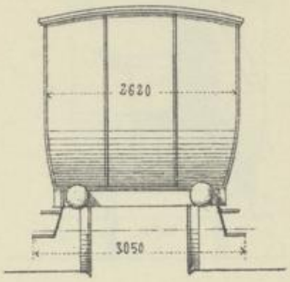
Aufserster Radstand		3·160 m.
Gröfste Länge des Tenders		6·400 "
" Breite des Tenders		2·793 "
" Höhe des Tenders		2·460 "
Wasserraum		8·842 m³
Kohlenraum		7·578 "
Gewicht des leeren Tenders		10·0 t
" " ausger. " durchschn.		23·0 "

Maafse in Millimeter

FAHRBETRIEBSMITTEL.

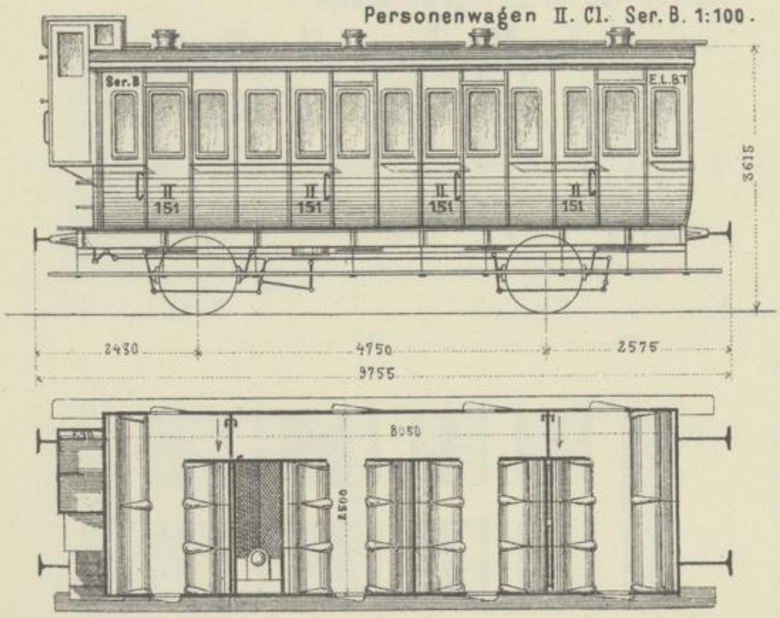
Personenwagen I/II. Cl. Ser. AB. 1:100.

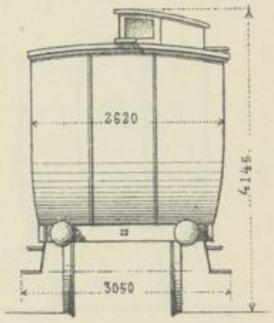




Eigengewicht ..... 12000 Kg.
Sitzplätze 6/I 14/II
Water Closet und Toilette
Dampfheizung (Syst. Storkenfeld)
Vacuum Bremse
Elecir. Intercomunications Signal
Anstrich ..... I. Cl. gelb, II Cl. grün
Fabrik ..... Simmering. 1887

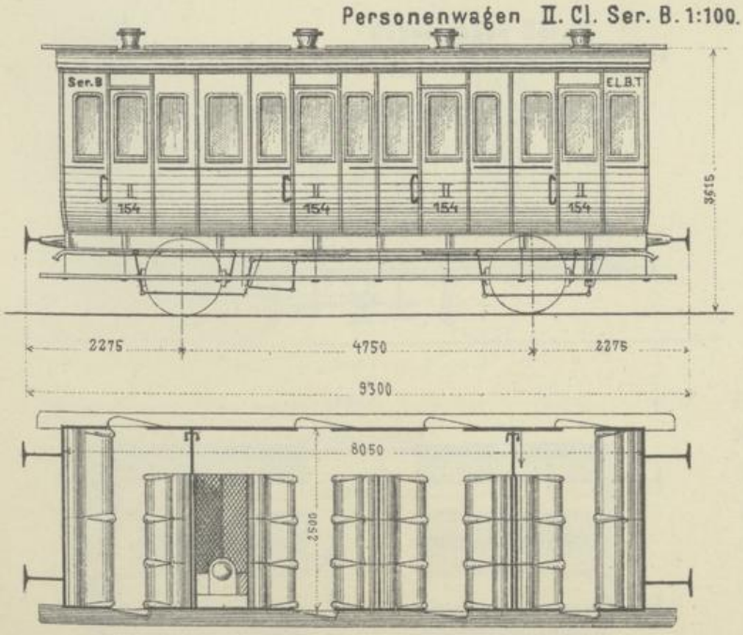
Personenwagen II. Cl. Ser. B. 1:100.

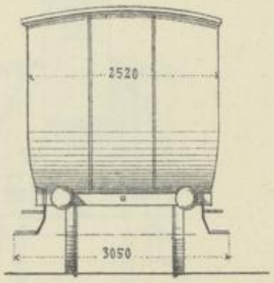




Eigengewicht ..... 12250 Kg
Sitzplätze 26/II
Water Closet und Toilette
Dampfheizung (Syst. Storkenfeld)
Comb. Vacuum u. Spindel-Bremse
Elecir. Intercomunications Signal
Anstrich ..... grün
Fabrik ..... Simmering. 1887

Personenwagen II. Cl. Ser. B. 1:100.



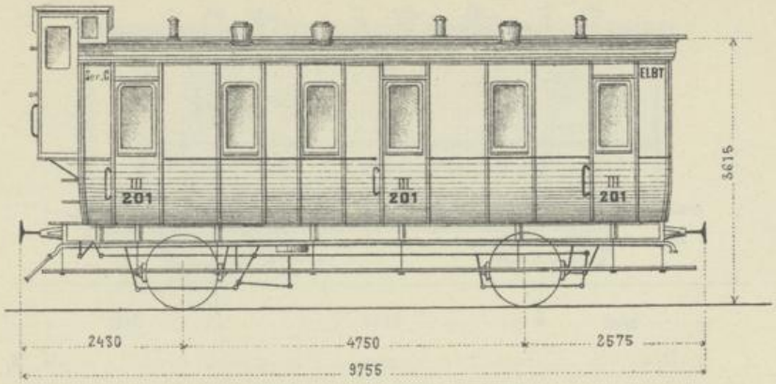


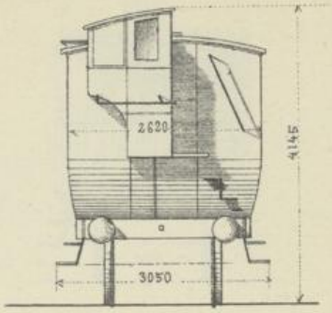
Eigengewicht ..... 11660 Kg.
Sitzplätze 26/II
Water Closet und Toilette
Dampfheizung. (Syst. Storkenfeld)
Vacuum Bremse
Elecir. Intercomunications Signal
Anstrich ..... grün 1887.
Fabrik ..... Simmering 1887.

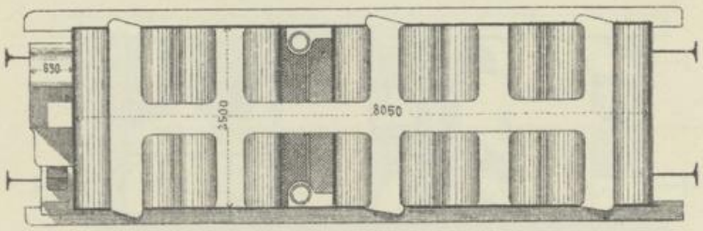
Maafse sind in Millimeter

FAHRBETRIEBSMITTEL.

Personenwagen III. Cl. Ser. C. 1:100.

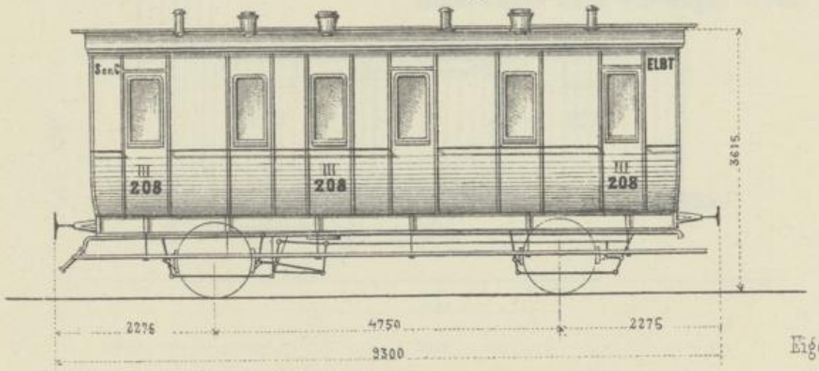


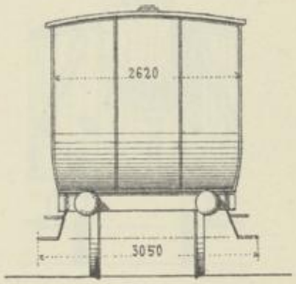




Eigengewicht	11500 Kg
Sitzplätze	42/III
2 Water Closet	
Dampfheizung (Syst. Storkenfeld)	
Comb. Vacuum u. Spindel-Bremse	
Electr. Intercomunications Signal	
Anstrich	rothbraun
Fabrik	Simmering. 1887.

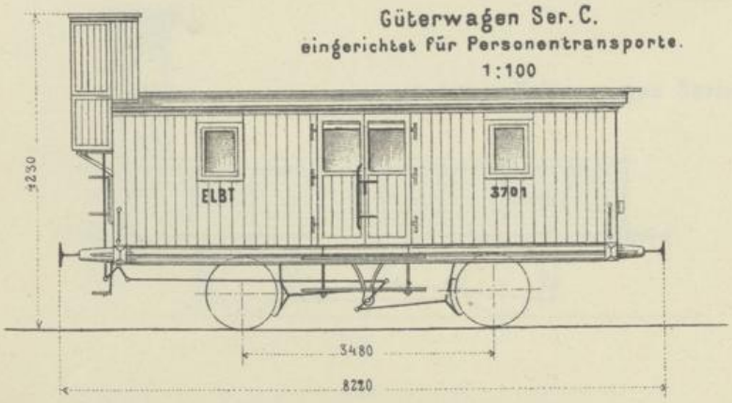
Personenwagen III. Cl. Ser. C. 1:100.

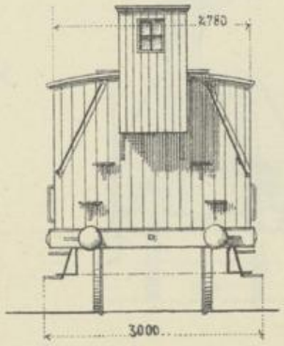


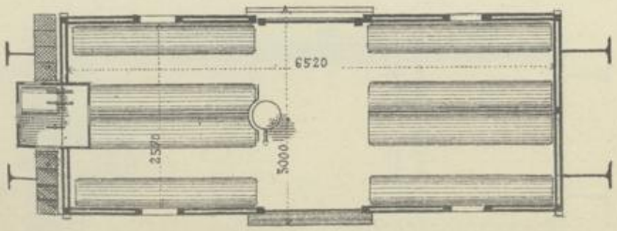


Eigengewicht	11000 Kg
Sitzplätze	42/III
2 Water Closet	
Dampfheizung (Syst. Storkenfeld)	
Vacuum Bremse	
Electr. Intercomunications Signal	
Anstrich	rothbraun
Fabrik	Simmering. 1887

Güterwagen Ser. C.
eingerichtet für Personentransporte.
1:100





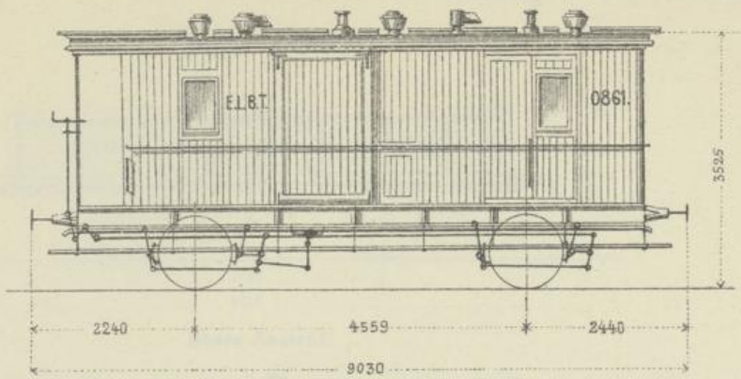


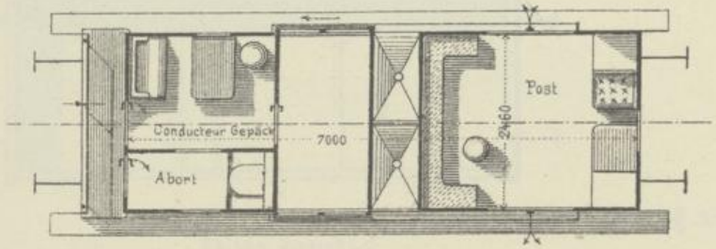
Eigengewicht	6950 Kg
Tragfähigkeit	10000 "
Sitzplätze	40
Bodenfläche m²	16·6
Laderaum	32·1
Ofenheizung	
Anstrich	silbergrau

Masse sind in Millimeter

FAHRBETRIEBSMITTEL.

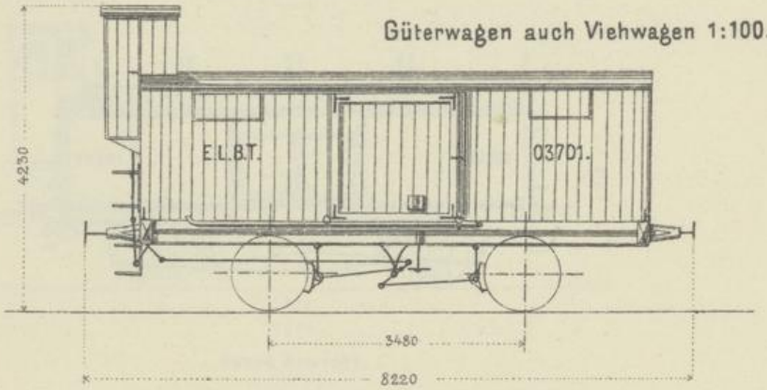
Post und Gepäcks-Wagen. 1:100.

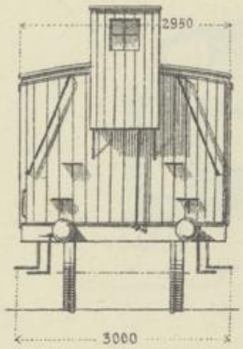


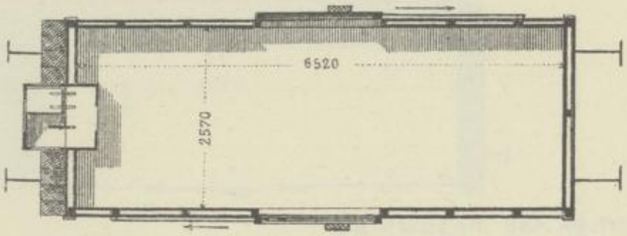


Eigengewicht 9850
Tragfähigkeit 10000
Comb. Vacuum u. Spindel-Bremse.
Anstrich . . . . . silbergrau
Dampfrohrleitung.
2 Füll-Oefen.
Fabrik: Simmering 1887

Güterwagen auch Viehwagen 1:100.

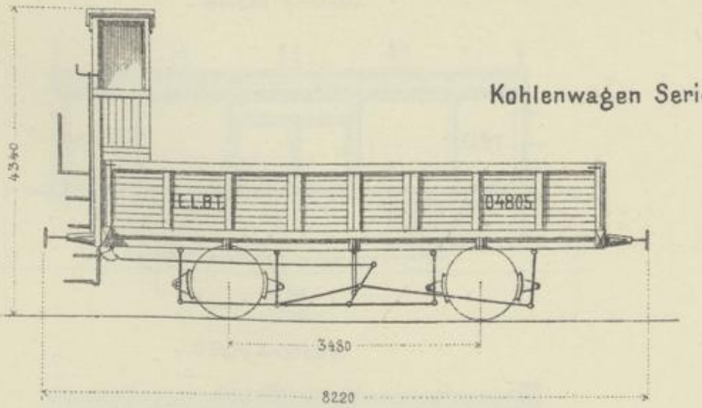


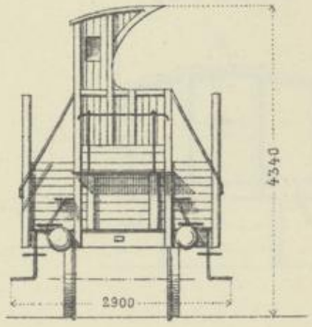


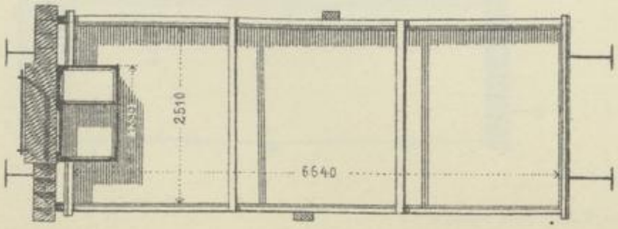


Eigengewicht 6700
Tragfähigkeit 12000
Bodenfläche m² . . . . . 16·6
Laderaum m³ . . . . . 32·1
Anstrich . . . . . silbergrau
Fabrik: Hernals . . . . . 1873.

Kohlenwagen Serie K.







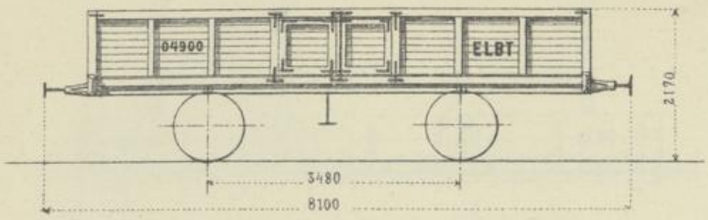
Eigengewicht 6200
Tragfähigkeit 11300
Bodenfläche m² . . . . . 15·8
Laderaum m³ . . . . . 16·0
Anstrich . . . . . silbergrau
Fabrik: Hernals . . . . . 1885.

Maafse sind in Millimeter

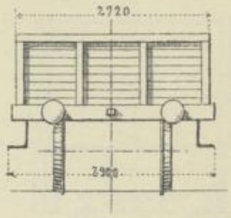
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Kohlenwagen Ser. K. 1:100.

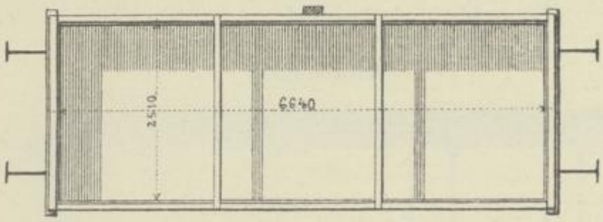
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



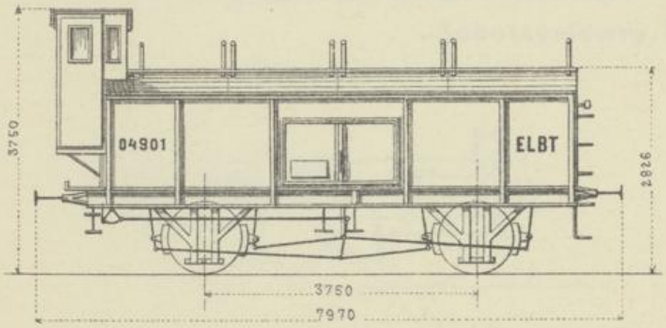
Obere Ansicht.



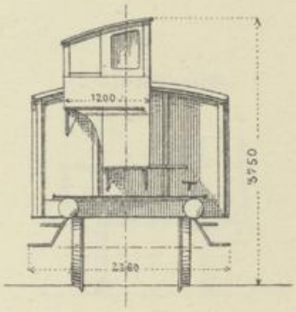
Eigengewicht	5100 Kg
Tragfähigkeit	11300 "
Bodenfläche m²	16·8
Laderaum m³	16·0
Anstrich	silbergrau
Fabrik	Hernals

Kalkwagen, Ser. Kg. 1:100.

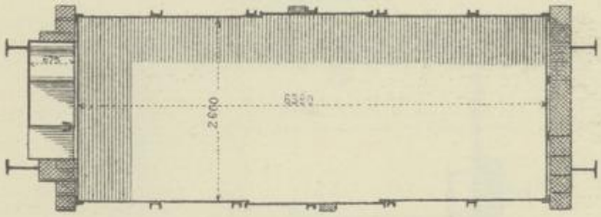
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



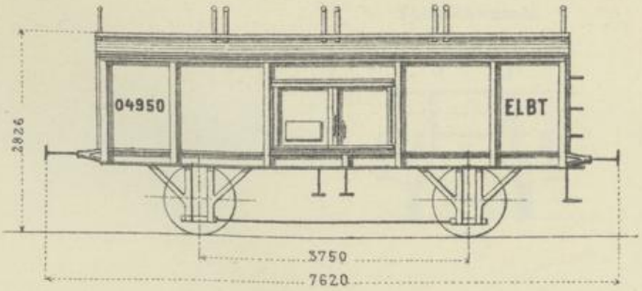
Obere Ansicht.



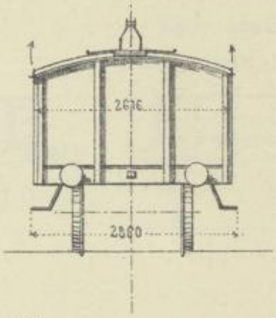
Eigengewicht	8800 Kg
Tragfähigkeit	10000 "
Bodenfläche m²	16·5
Laderaum m³	21·1
Anstrich	silbergrau
Fabrik	Hernals 1887.

Kalkwagen, Ser. Kg. 1:100.

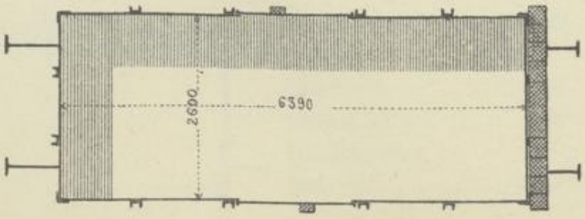
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



Obere Ansicht.



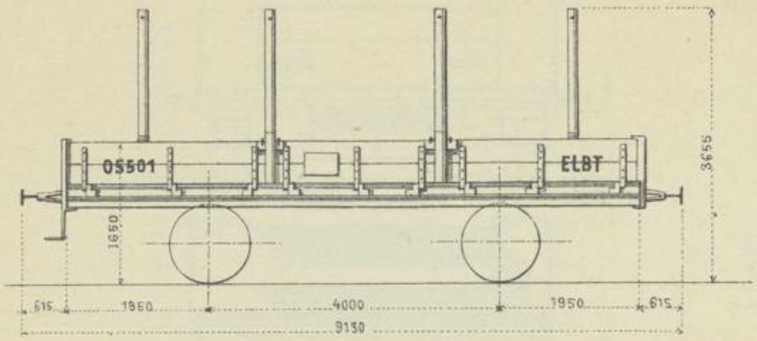
Eigengewicht	7650 Kg
Tragfähigkeit	10000 "
Bodenfläche m²	16·5
Laderaum m³	21·1
Anstrich	silbergrau
Fabrik	Hernals 1887.

Maafse sind in Millimeter

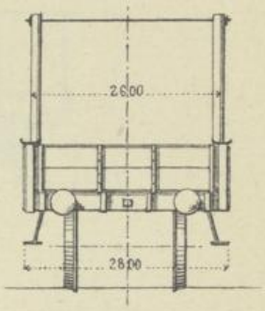
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Bretterwagen, Ser. Ll. 1:100.

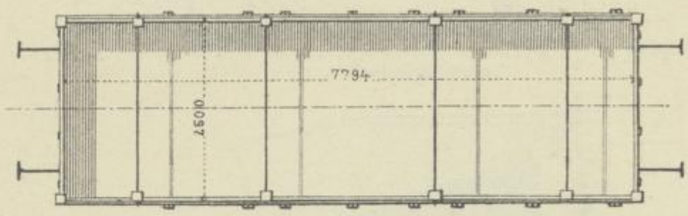
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



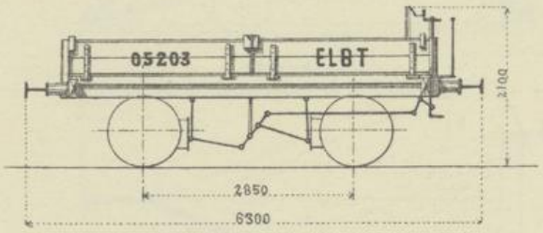
Obere Ansicht.



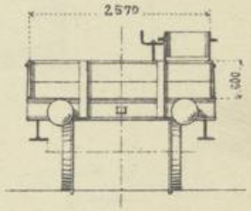
Eigengewicht	6850 Kg
Tragfähigkeit	10000 "
Bodenfläche m²	20·9
Laderaum m³	12·5
Anstrich	silbergrau
Fabrik. Schustala, Nefseldorf	1887

Schotterlowry, Ser. Lo. 1:100.

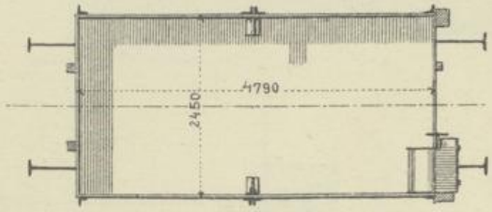
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



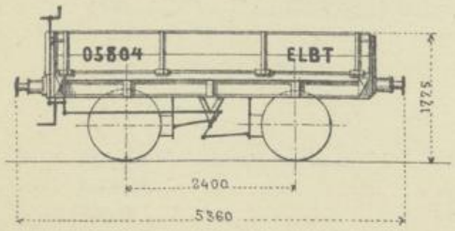
Obere Ansicht.



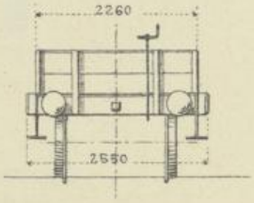
Eigengewicht	4400 Kg.
Tragfähigkeit	10000 "
Bodenfläche m²	11·73
Laderaum m³	5·4
Spindelbremse	
Anstrich	silbergrau

Schotterlowry, Ser. Lo. 1:100.

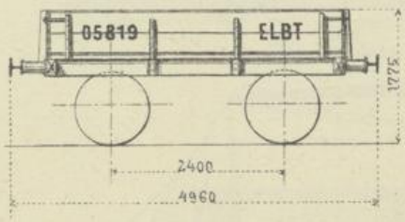
Seiten-Ansicht



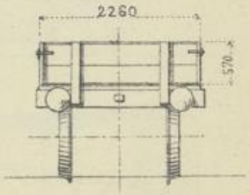
Stirn-Ansicht.



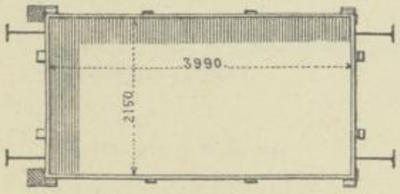
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.

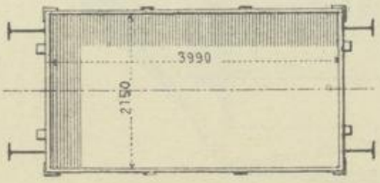


Obere Ansicht



Eigengewicht	3440 Kg
Tragfähigkeit	7500
Ladefläche m²	8·57
Laderaum m³	4·89
Spindelbremse.	
Anstrich	grau.

Obere Ansicht



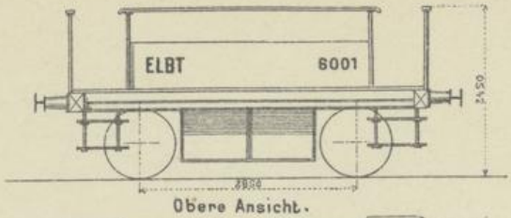
Eigengewicht	3240 Kg
Tragfähigkeit	7500 "
Bodenfläche m²	8·57
Laderaum m³	4·89
Anstrich	silbergrau

Maafse sind in Millimeter

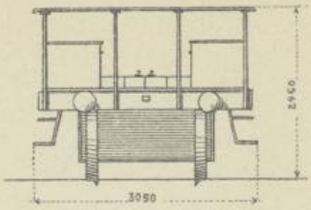
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Zeugs (Hilfs) Wagen. Serie: L z. 1:100.

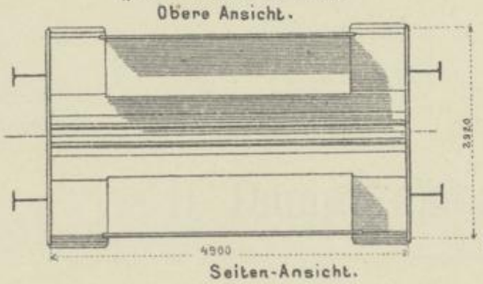
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



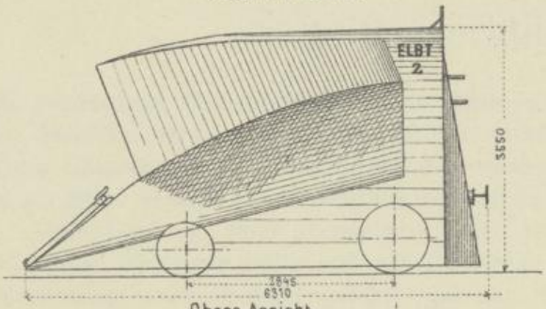
Obere Ansicht.



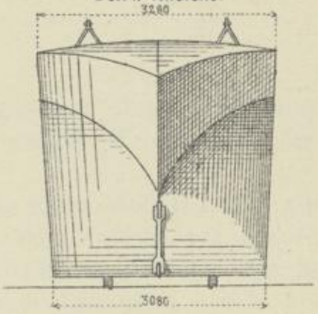
Eigengewicht	4000 Kg.
Tragfähigkeit	10000 "
Anstrich	silber grau.

Schneepflug. 1:50.

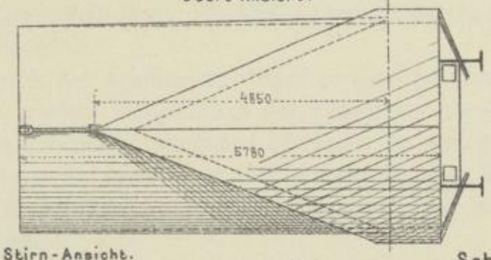
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



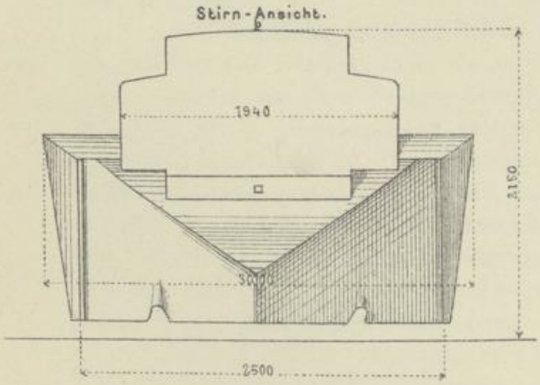
Obere Ansicht.



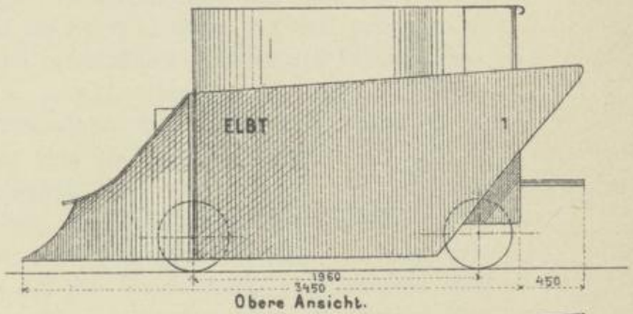
Eigengewicht	10150 Kg.
Anstrich	schwarz
Fabrik	Simmering. 1889

Schneeräumer
Patent Marin. 1:50.

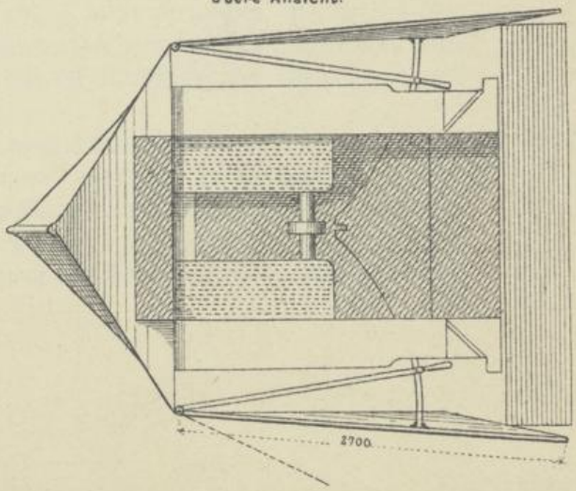
Stirn-Ansicht.



Seiten-Ansicht



Obere Ansicht.



Eigengewicht im leeren Zustande	3·8 Tonnen.
Anstrich	silbergrau
Fabrik	Simmering. 1889.

An die Maschinen zu monturende Pflüge wie bei den Bukowinaer-Localbahnen. (Tafel 87)

Maafse sind in Millimeter

II. Dampftrambahn Lemberg.

1. Geschichtliches.

Die ungünstigen Betriebsergebnisse der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) haben die Verwaltung derselben veranlasst, Studien darüber anzustellen, in welcher Weise sowohl der Personen- als der Güterverkehr dieser Linie gehoben werden könnte.

Dieses Mittel glaubte die Verwaltung darin zu finden, dass die Eisenbahnlinie Lemberg-Bełzec bis in die Stadt Lemberg durch Herstellung einer Dampfstrassenbahn, welche von der Station Lemberg-Kleparów abzweigen sollte und mit Benützung der Janowerstrasse bis St. Anna und in weiterer Fortsetzung nach Winniki geführt und mit den Lemberger Bahnhöfen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn verbunden werde.

Durch die Ausführung dieser projectirten Linien würde die Möglichkeit geboten, die Achs-Concurrenz, sowohl rücksichtlich des Personen-, als des Güterverkehres, namentlich in den zwischen Lemberg und Żołkiew gelegenen Stationen zu besiegen, indem die Approvisionirungsartikel bis in die Stadt Lemberg gebracht und auch durch die den Reisenden gebotene Bequemlichkeit, die Bahn in der Stadt zu benützen, sowohl die Reiselust, als auch der Local-Stadtverkehr wesentlich gefördert werden könnte.

Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hat daher am 30. Juni 1888 um die Concession für den Bau und Betrieb einer, als normalspurige Localbahn (Dampftrambahn) auszuführenden Locomotiveisenbahn von ihrer Station Lemberg-Kleparów bis in die Stadt Lemberg mit Schleppbahnen zu den längs der projectirten Bahn gelegenen militärischen und industriellen Anlagen und Fortsetzungslinien zum Anschlusse an die Lemberger Bahnhöfe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn und zur k. k. Tabakfabrik in Winniki nachgesucht, welche erbetene Concession auch unter dem 10. December 1888 (R. G. Bl. Nr. 7 vom 26. Jänner 1889) unter Gewährung der üblichen Befreiung von den Stempeln und Gebühren und der Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, der Entrichtung der Couponstempelgebühren und jeder neuen Staatssteuer bis zum 8. Jänner 1916 Allerhöchst verliehen worden ist.

Nach § 10 der vorgenannten Concessions-Urkunde ist die Gesellschaft, ausgenommen den Fall einer ausdrücklichen Bewilligung seitens der Staatsverwaltung, nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnlinien an dritte Personen zu überlassen. Der Staatsverwaltung bleibt auch das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Linien für Rechnung der Gesellschaft auf Grund eines abzuschliessenden Betriebsvertrages zu übernehmen.

Die Projecte für die Linie von Lemberg-Kleparów nach Lemberg-St. Anna, dann zu den militärischen und industriellen Anlagen längs der Janowerstrasse, sowie für die Verbindung mit dem Bahnhofe Lemberg der k k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und dem Bahnhofe Podzamcze der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn wurden vom 12. April bis 21. September 1888, dann vom 24. bis 28. Juni 1889 der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung unter-

zogen und für dieselben der Bauconsens unter der Voraussetzung ertheilt, dass die erforderlichen Grundstücke erworben und für die Benützung der Strassen mit der Commune Lemberg eine der Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums unterliegende Vereinbarung zu Stande gebracht werde.

Die Stadt Lemberg trat mit der Gesellschaft zwar in Verhandlungen ein, doch im Verlaufe derselben erklärte sie, einen Abschluss erst dann vornehmen zu können, wenn ihr sämmtliche Projecte für das ganze Netz vorliegen und der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung unterzogen sein werden. Infolge dessen wurde auch das Project für die noch rückständige Linie nach Winniki mit Schleppgeleisen zum Holzlagerplatze Grödl, dem Zollamte, Tabakmagazine, zur Jablonowski-Caserne und zur Tabakfabrik in Winniki ausgearbeitet und dem hohen k k. Handelsministerium am 29. November 1889 behufs Vornahme dieser Amtshandlung unterbreitet, welche auch in der Zeit vom 16. bis 25. April und 23. Mai 1890 mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden hat.

Nachdem die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) durch diese Verhältnisse nicht in die Lage kommen konnte, den in der Concession vorgeschriebenen Bautermin von längstens einem Jahre einzuhalten, wurde beim k. k. Handelsministerium am 25. November 1889 um die Verlängerung der Baufrist nachgesucht.

Die gesammten projectirten Linien, in der Länge von 22·327 *km* sind mit dem Betrage von rund fl. 1,250.000 veranschlagt und wird die Bedeckung des Baucapitales durch eine neue Emission von Titres der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) geplant, wobei die bei dem Baue der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) erzielten Ersparnisse zufolge der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums zu dem gedachten Zwecke verwendet werden dürfen.

2. Verkehrsbedeutung.

Die vorgenannten projectirten Linien sollen in erster Linie die Verproviantirung der Stadt Lemberg mit Getreide und Mahlproducten, Hülsenfrüchten, Gemüse, Brod, Milch, Vieh, Bausteinen, Kalk, Sand, Brennholz und Schnittmateriale erleichtern, dann den Transitverkehr via Tomaszów, Warschau zu den Ost- und Nordseehäfen vermitteln, nicht minder aber dem localen Personen- und Güterverkehr dienen. Insbesondere soll der Personenverkehr in die Sommerfrischen Brzuchowice, Zawadów, Zarudce und Winniki gepflegt, die industriellen und militärischen Etablissements mit Rohproducten versorgt und die Fabrikate wieder mittelst der Bahn abgeführt werden.

In das Schienennetz wurden nachstehende grössere Etablissements einbezogen:

Die Militärbäckerei, das Heumagazin, zwei Bräuhäuser, eine Dampfmühle, die Gasanstalt, das Hauptzollamt, das Tabakmagazin, das Schlachthaus, die Tabakfabrik in Winniki, mehrere Holzniederlagen und Ziegeleien.

Die Stadt Lemberg hat 121.600 Einwohner, hiezu kommt noch die Umgebung, welche an der projectirten Bahn liegt, mit circa 9.000 Einwohnern.

Die Lemberger Pferdebahn befördert gegenwärtig jährlich 2 Millionen Passagiere.

Die Güterfrequenz dürfte sich auf Grund der gepflogenen Erhebungen auf wenigstens 12.000 Wagenladungen beziffern.

3. Bauanlage, Constructions- und Betriebs-Verhältnisse.

Die projectirte Bahn wird innerhalb des Stadtgebietes grösstentheils die öffentlichen Strassen und Plätze benützen und ist normalspurig mit Tag- und Nachtverkehr einzurichten. Als Maximalgeschwindigkeit wurde für die Bahnstrecken innerhalb geschlossener Ortschaften 8 *km* pro Stunde während des Tages und für die übrigen auf Strassen, jedoch ausserhalb der Ortschaften gelegenen Bahnstrecken mit 15 *km* pro Stunde während des Tages festgesetzt.

Für den Nachtverkehr hat sich die Staatsverwaltung nach Massgabe des Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung vorbehalten, für einzelne Streckentheile besondere Bestimmungen hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit zu treffen.

Die Bahn wird mit einer Telegraphen- oder Telephonleitung zu versehen sein.

Die Situation des gesammten projectirten Netzes ist aus der topographischen Karte und dem Stadtplane Tafel 1 und 31 zu entnehmen.

Die Länge der projectirten Linien ist folgende:

1.	von Lemberg-Kleparów nach Lemberg-St. Anna	2·958 *km*
2.	die Verbindung des Janower Mauthschrankens mit dem Bahnhofe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Verbindungscurve . .	1·774 „
3.	die Schleppgeleise zu den militärischen und industriellen Anlagen entlängs der Janowerstrasse	1·878 „
4.	die Linie von St. Anna zum Bahnhofe Podzamcze der Carl Ludwig-Bahn	1·570 „
5.	die Linie vom Bahnhofe Lemberg der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn nach Winniki nebst Verbindungscurve und den Schleppgeleisen zu den militärischen und industriellen Anlagen	14·147 „
	Zusammen	22·327 *km*

Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und insoweit nicht die bestehenden Strassen benützt werden, ist auch die Grundeinlösung nur für ein Geleise durchzuführen.

Als grösste Steigung ist 50‰ festgesetzt; bei Anlage der Stationen ist eine Steigung von 5‰ zulässig.

Der Halbmesser der Bahnkrümmungen in der currenten Bahn der Strecke Lemberg-Kleparów, Lemberg Stadt (St. Anna) darf nicht unter 100 *m* und jener der Fortsetzungslinien nicht unter 90 *m* betragen. Behufs thunlichsten Ausgleiches der Zugswiderstände ist in den einzelnen Theilstrecken der Bahn in Neigungen von 40‰ und darüber die Anwendung von Bögen mit mindestens 200 *m* Radius anzustreben.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll von Mitte zu Mitte mindestens 4 *m* betragen.

Der Unterbau hat, insoferne die Bahn ausserhalb der Strasse geführt wird, sowohl bei Dämmen als Einschnitten, eine Kronenbreite von 4 *m* zu erhalten.

Bei sämmtlichen von der Bahn zu benützenden Strassenobjecten muss das Brückenplanum eine derartige Breite haben, dass auf jeder Seite des passirenden Zuges ein freier Zwischenraum von 0·7 *m* übrig bleibt.

Hinsichtlich der bestehenden, von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecte werden mit Rücksicht auf den Bauzustand derselben und die künftig darüber verkehrenden Zugslasten Verstärkungen derselben vorzunehmen sein.

Die Querprofile über die Benützung von Strassen sind auf Tafel 32 zu entnehmen.

Im Uebrigen werden die Unterbauobjecte nach den Typen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Tafel 3 bis 5, ausgeführt werden.

Oberbau.

Der Oberbau ist aus Flussstahlschienen im Minimalgewichte von 26 *kg* pro laufendem Meter und im Systeme des schwebenden Stosses mit Schwellen aus Eichenholz nach den Typen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Tafel 9 bis 12, auszuführen.

In den Nebengeleisen können altbrauchbare Eisenschienen verwendet werden.

Für die Wechsel aus Flussstahl, welche in das Strassenplanum einzulegen sind, wurde die in Tafel 33 bis 35 ersichtlich gemachte Construction seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt.

Durch dieselbe werden die Spitzschienen, um sie in ihrer freien Beweglichkeit nicht zu hindern und zwischen ihnen die Einschotterung oder Pflasterung zu ermöglichen und um die Spitzschienen auch gegen etwaige Beschädigungen durch die Strassenfuhrwerke zu schützen, mit ⊓⊔förmig zusammengesetzten Winkeleisen gedeckt, so dass deren verticale Theile an den Enden, d. i. an der Spitze und an der Wurzel der Spitzschienen entsprechend umgebogen sind, um einen Abschluss dieses auf den Wechselstühlen, respective auf den Langschwellen aufsitzenden Rahmens zu bilden.

Ebenso sind auch die Verbindungsstangen der Spitzschienen gedeckt angeordnet und ist die Umstellvorrichtung an der, der Spitze zunächst liegenden Verbindungsstange in einem geräumigen gusseisernen Kasten untergebracht. Dieselbe ist derart construirt, dass bei einem vorkommenden Aufschneiden des Wechsels das Gewicht des Umstellhebels nur bis zu dem, aus einem gerippten schmiedeisernen Bleche gebildeten Deckel gehoben wird, ohne dass dieser selbst seine Lage ändert.

Der Aufschlag der Zungen wurde von 121·6 *mm* bei dem bestehenden Wechselnormale auf 85·4 *mm* bei dem mit gedeckten Zungenspitzen auf eisernen Langschwellen angeordneten Wechsel reducirt, nachdem mit Rücksicht auf eventuelles Eindringen eines Pferdehufes die grösste in der Strassenfahrbahn vorkommende Spaltöffnung auf höchstens 70 *mm* fixirt werden musste. Um den Rädern beim Befahren der Wechsel das erforderliche Spiel zu gewähren, wurde die äussere Kante der Deckwinkel von der Fahrkante der Spitzschienen in der Entfernung von 52 *mm* angeordnet, wodurch die wechselnde obere Breite des bezüglichen Winkelschenkels bedingt wurde.

Zur Spurhaltung sind drei Querverbindungen zwischen den Langschwellen in der Weise angeordnet, dass sie senkrecht auf der Symmetrieachse stehen, wodurch der Wechsel in allen seinen Einzeltheilen symmetrisch gestaltet ist, um ihn sowohl für Rechts-, als Linksweichen ohne irgend welche Abänderung benützen zu können.

Hinter der Wurzel werden entsprechend geformte, gusseiserne Ausfüllstöckel zwischen den divergirenden Schienenpaaren eingelegt, um einem eventuellen Einkeilen von Strassenfuhrwerken, beziehungsweise Pferdehufen vorzubeugen, wobei angenommen ist, dass diese Anlagen, sowie das ganze Bahngeleise von den Strassenfuhrwerken, insoweit selbes auf dem Strassenplanum eingelegt ist, nur durchquert werden soll, da ein Befahren desselben nach der Länge nicht zulässig ist.

Ebenso werden zur Vermeidung eines möglichen Einkeilens der Strassenfuhrwerke zwischen den beiden divergirenden Schienen an den Anschlüssen der Gussstahl-Herzstücke, dieselben mit gusseisernen Zwischenstöckeln ausgefüllt.

Die Constructions-Details sind in Tafel 34 ersichtlich gemacht.

Die Länge der Nebengeleise soll mindestens 10 % der Bahnlänge betragen.

Die Geleiseanlage der Station St. Anna, sowie die Construction der auszuführenden Schiebebühne und Drehscheibe siehe Tafel 35.

Hochbau.

Für die Hochbauten in der Station St. Anna musste mit Rücksicht auf das in der nächsten Nähe ausgeführte Schulgebäude und um dem Wunsche der Stadtcommune Lemberg zu entsprechen, der gleiche Baustyl gewählt werden und sind die diesbezüglichen Projecte auf Tafel 36 bis 39 zu ersehen.

Wächterhäuser in der currenten Strecke, sowie Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn können in der Regel unterbleiben.

Stationsanlagen.

Die projectirte Dampftrambahn wird folgende Anschlussstationen besitzen, u. zw.:

1. Bahnhof Lemberg-Kleparów der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), von welchem die Linie nach St. Anna abzweigt und von dieser Station durch die Spitalgasse und den Holz- und

Pferdemarktplatz bis zu Anschlusse an die Station Podzamcze der k. k. priv. galizischen Carl Ludwig-Bahn weiter geführt wird.

2. Der Bahnhof Lemberg der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, von welchem die Linie nach Winniki und die Verbindungslinie zur Linie Kleparów-St. Anna abzweigt.

Die Linie Lemberg-Kleparów-St. Anna-Podzamcze wird folgende Stationen und Haltestellen der Reihenfolge nach erhalten:

Ausweichstation und Personenhaltestelle Janower-Schranken, Personenhaltestellen Friedhofgasse, Bemgasse mit der Abzweigung zu den militärischen und industriellen Anlagen, die Station für den gesammten Personen- und Güterverkehr Lemberg-St. Anna, die Personenhaltestelle Invalidenhaus, die Station Marktplatz für den Personen- und Güterverkehr und die Endstation Podzamcze für den gesammten Verkehr.

Für die Linie vom Lemberger Bahnhofe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft nach Winniki sind folgende Stationen und Haltestellen projectirt:

Personenhaltestellen: Grodekerstrasse, St. Therese, Polytechnik, Wulkastrasse, Schwimmschule am Palczyńskiteiche, Station nad Stryskiem für den Personen- und Güterverkehr, Personenhaltestelle na Skalce Zielona mit der Abzweigung zur Jablonowski'schen Caserne, Personenhaltestellen: Bernardinerplatz, Franciscanerkirche, Militärspital, St. Anton, Cavallerie-Caserne, St. Peter und Paul, Stationen: Lyczaków, Lesienice, Haltestelle Zabawka und die Endstation Winniki für den gesammten Personen- und Güterverkehr.

Die ganze projectirte Bahnanlage soll somit 9 Stationen für den Personen- und Güterverkehr und 13 Personenhaltestellen erhalten.

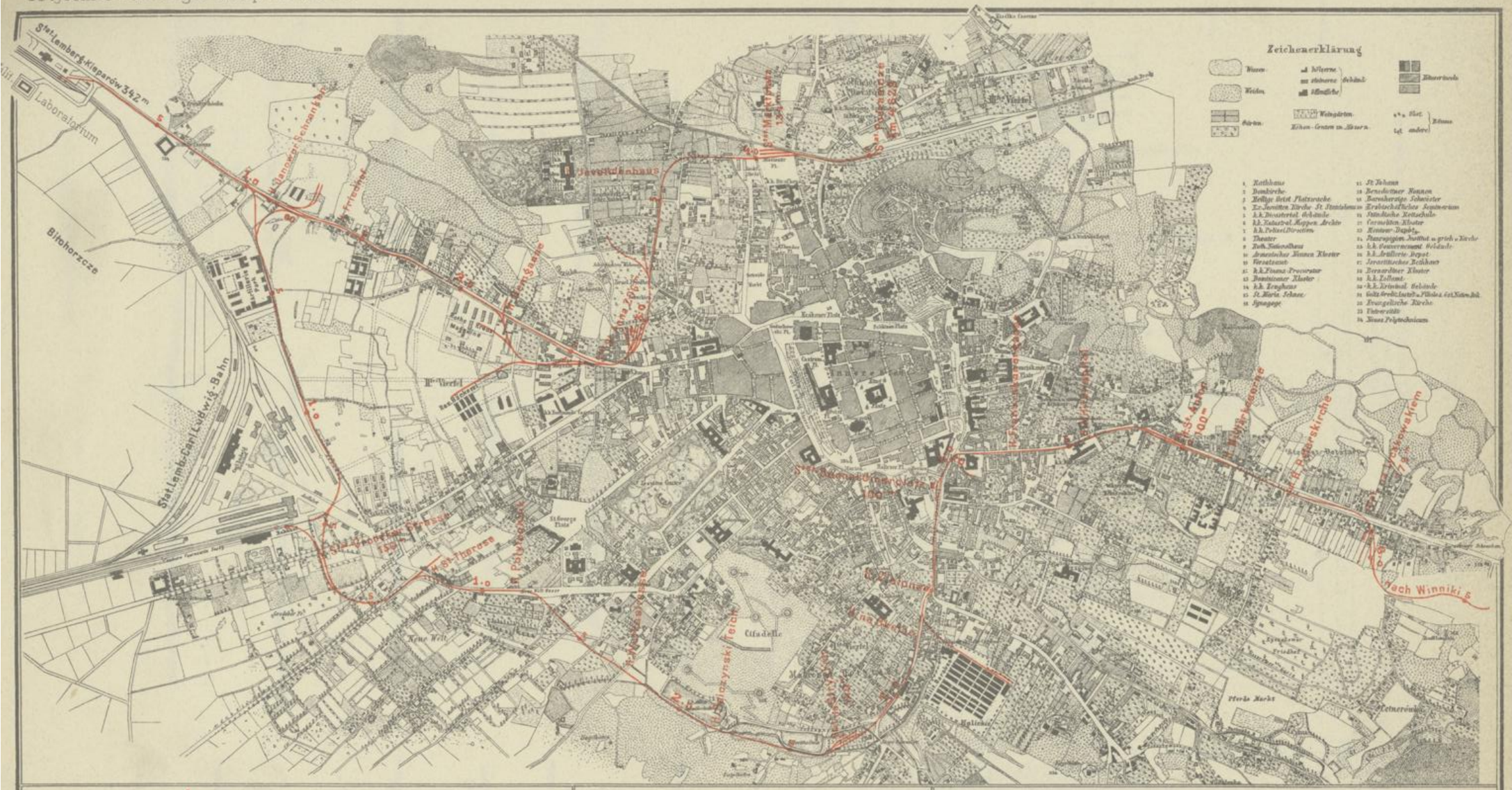
Fahrbetriebsmittel.

Für diese Bahn sind dreiachsige Tenderlocomotiven, dann Intercommunications-Personenwagen, wie auf den Bukowinaer Localbahnen (Tafel 88) in Aussicht genommen.

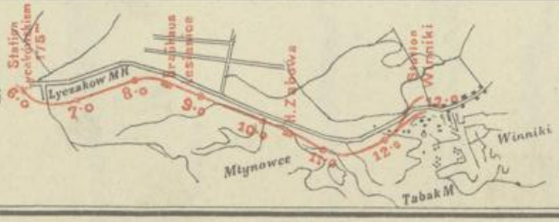
Die Locomotivtype ist auf Tafel 35 ersichtlich. Der Mechanismus der Tenderlocomotiven wird gedeckt und derart eingerichtet, dass bei deren Verwendung eine Feuersgefahr für die im Feuerrayon der Bahn gelegenen Privat-Baulichkeiten ausgeschlossen und eine Belästigung der Umgebung durch Geräusch und Rauch möglichst vermieden wird. Als Feuerungsmateriale wird ausschliesslich Coacs verwendet werden.

4. Bau- und Anlagecapital.

Das effective Anlagecapital des gesammten Netzes ist mit $1^1/_4$ Millionen Gulden österr. Währung veranschlagt, dürfte sich jedoch nach den Ergebnissen der politischen Begehung und Enteignungs-Verhandlungen noch erhöhen.



Linie:
Lyczaków-Winniki
1:100.000.



PLAN
von
LEMBERG.
1 : 20.000.

BAHNLÄNGEN:

Linie Kleparów-St. Anna-Podzamcze	4.528 km
" Bahnhof Czernow-Lyczakowskie	6.000 "
" Lemberg-Lyczakowskiem-Winniki	6.700 "
" Janower Schranken Grodecker Str.	1.700 "
" Schleppgeleise	3.335 "
Zusammen	22.363 km

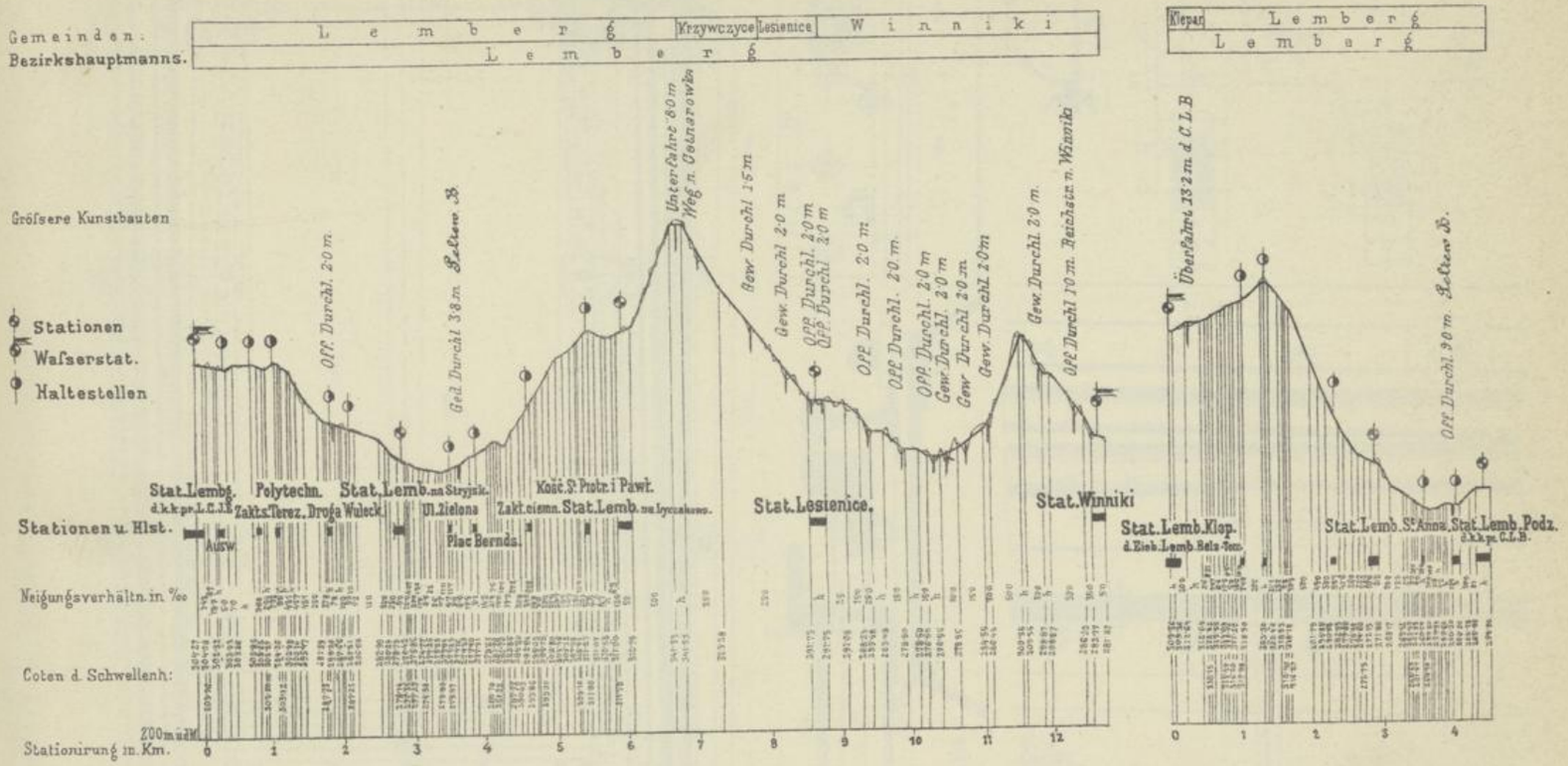
General-Längenprofil.

der Linie: Lemberg-Bahnhof (Lemb. Czernow. Bhn.) - Winniki

Baulänge sammt Schleppbahn: 14·174 Km
hievon auf der Strafse: 6·0 Km.

der Linie: Lemberg-Kleparów, St. Anna-Podzamcze.

Baulänge: 4·538 Km.
hiezu auf der Strafse 4·0 Km.

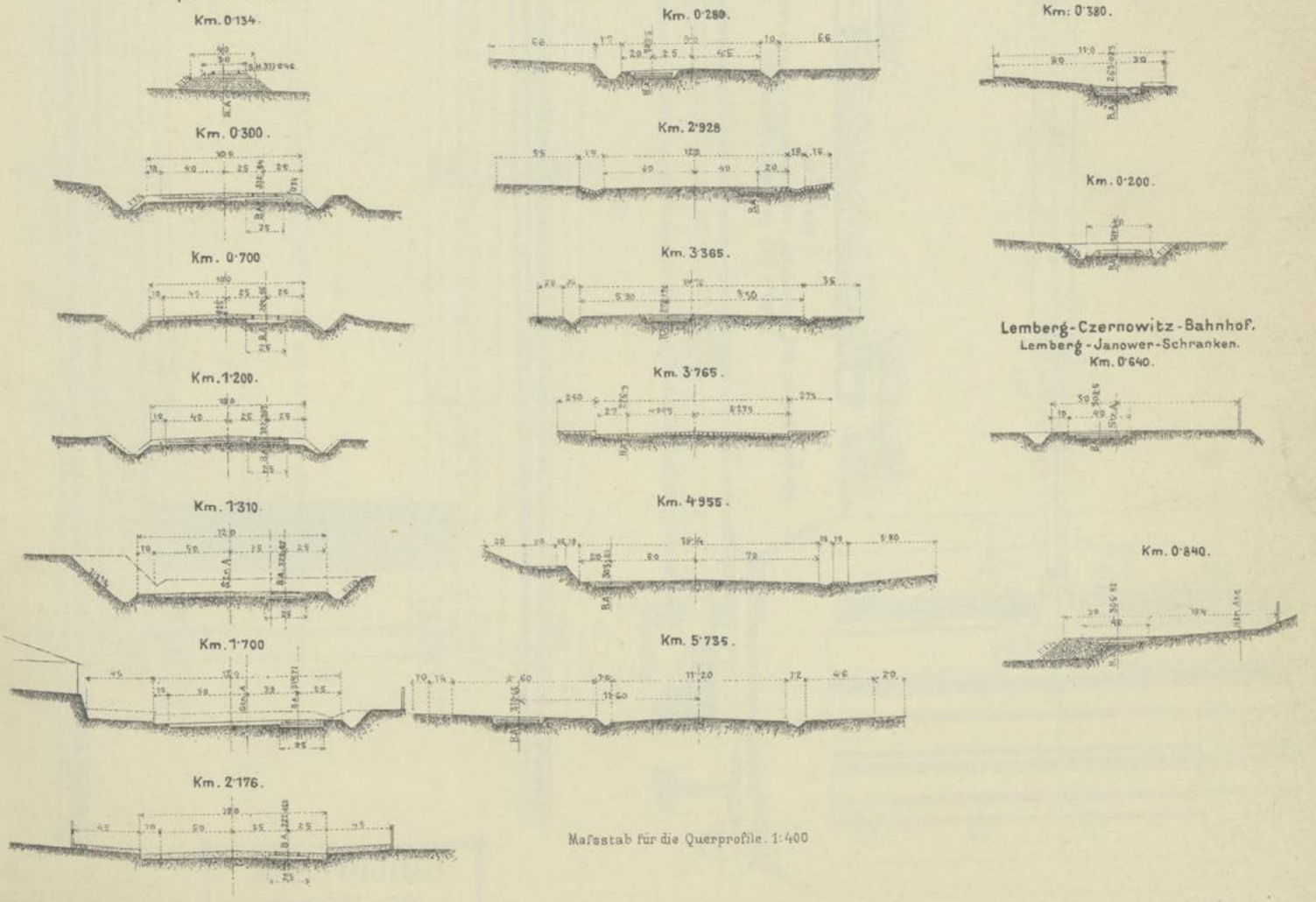


Mafsstab für die Längen: 1:100000
" " " Höhen: 1:2000

Gröfste Steigung: 50 ‰
Kleinster Krümmungshalbmesser: 125 m.

Gröfste Steigung: 50 ‰
Kleinster Krümmungshalbmesser: 125 m.

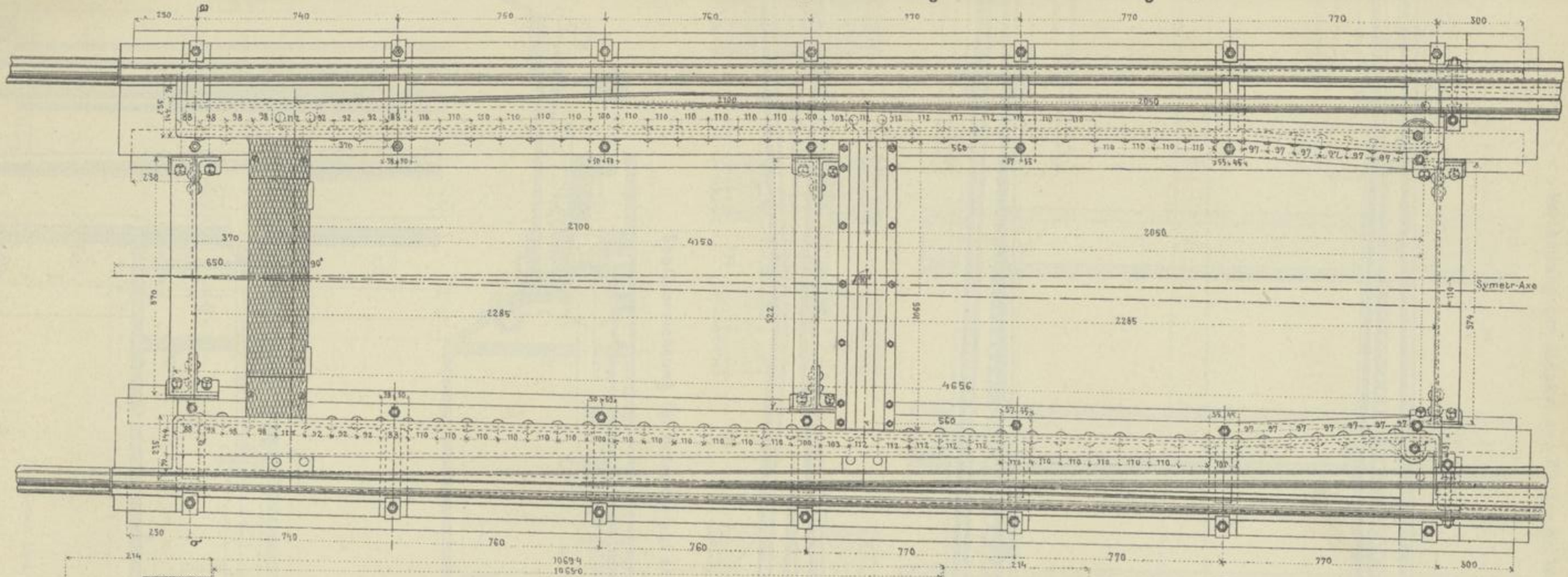
Charakteristische Querprofile der Linie:
Lemberg-Bahnhof (Czern. Bhn.) - Winniki



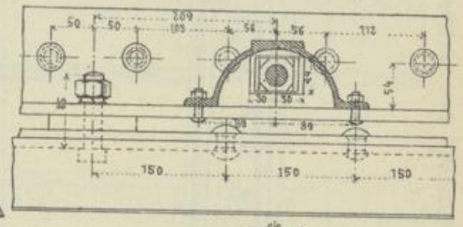
Mafsstab für die Querprofile. 1:400

Einfacher Zungenwechsel.

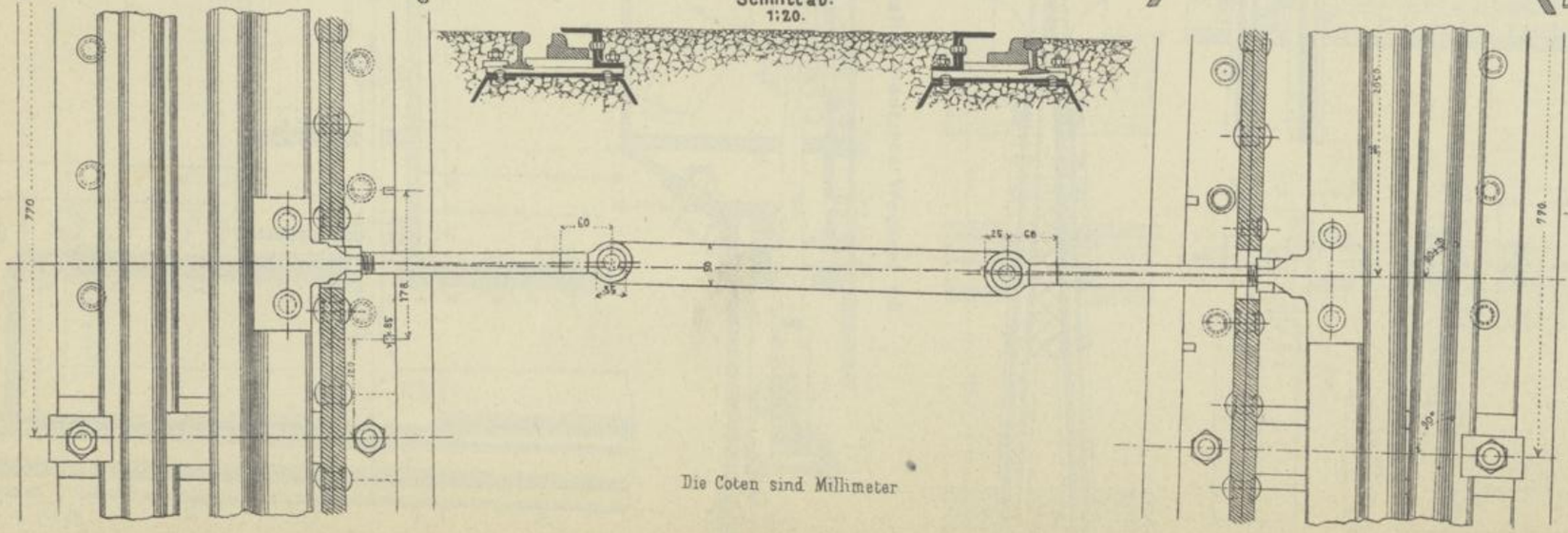
auf eisernen Langschwellen, mit gedeckten Zungenspitzen u. gedeckter Stellvorrichtung. 1:20.

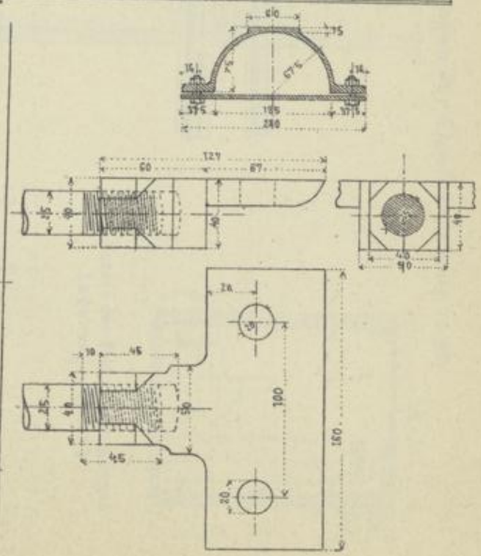


Detail der Verbindungsstange.
bei gedecktem auf eisernen Langschwellen montirten Wechsel. 1:8.



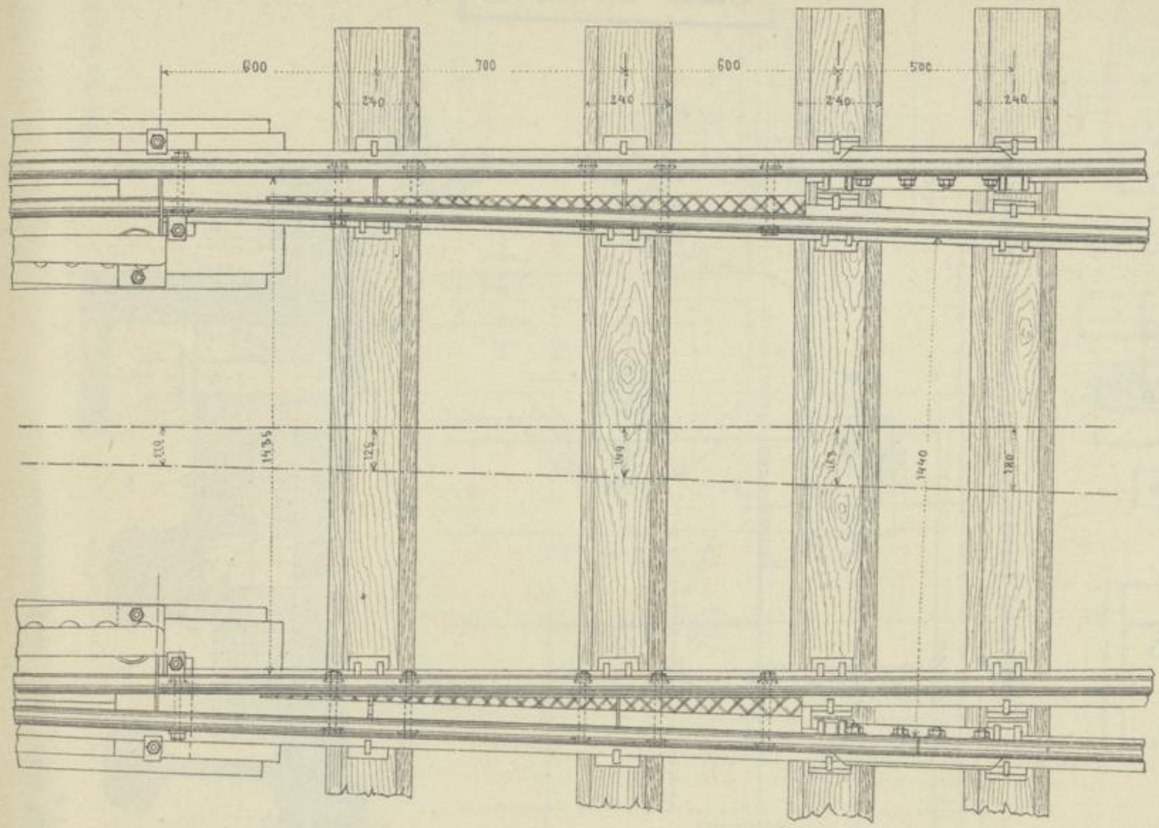
Schnitt ab.
1:20.

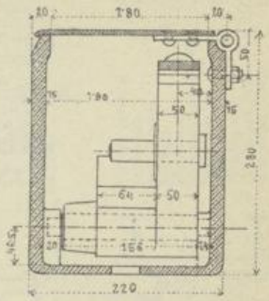




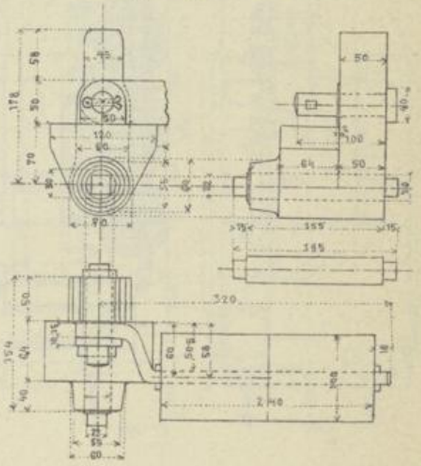
Die Coten sind Millimeter

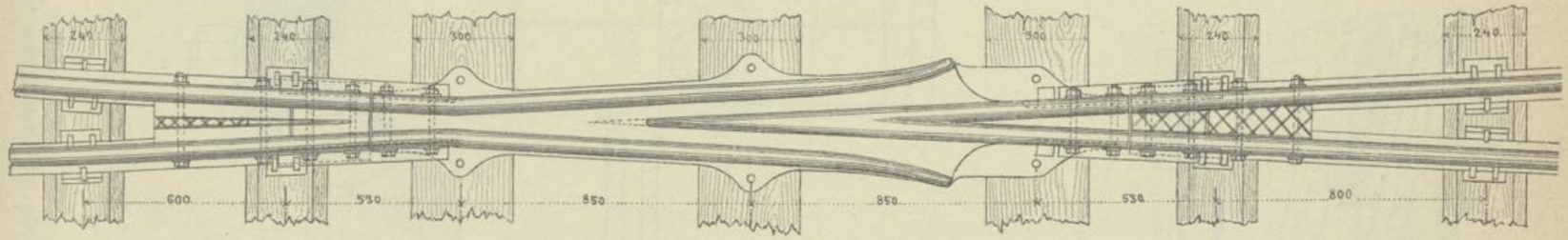
Vertheilung der Stöckel und Platten bei Wechsel und Kreuzungen für Strafsenbahnen. 1:20.



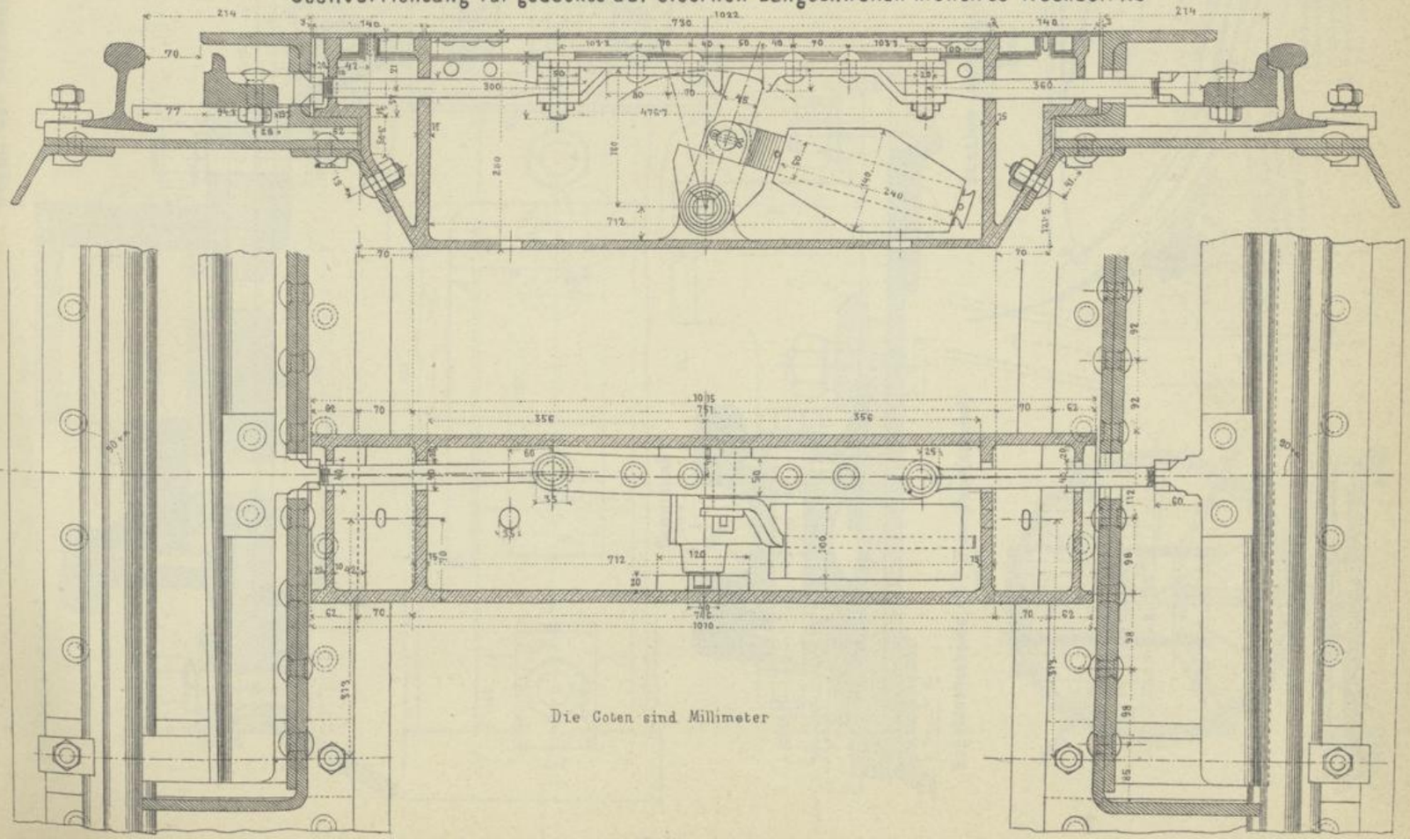


Detail der Stellzapfen sammt Lagerungswelle. 1:8.



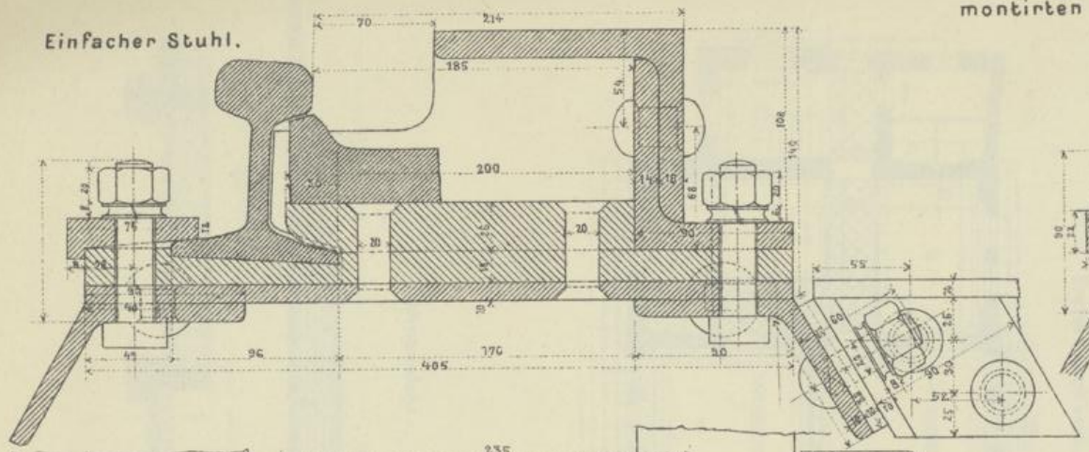


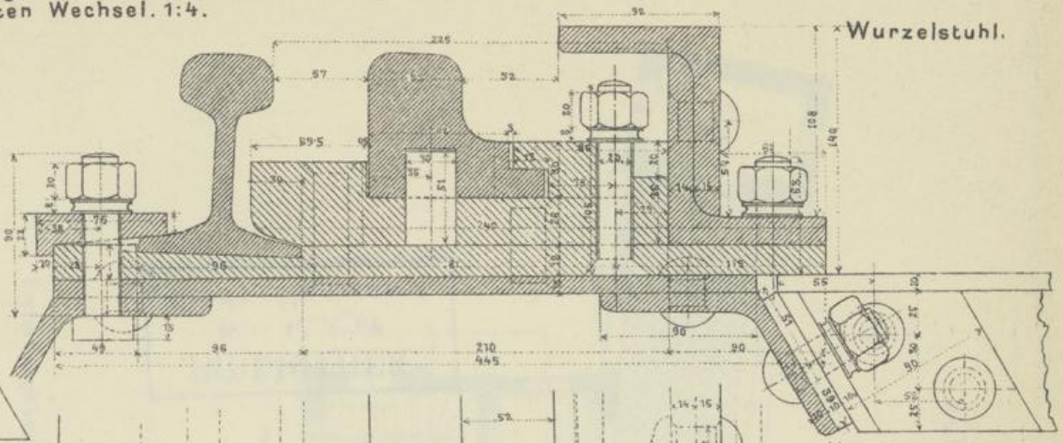
Stellvorrichtung für gedeckte auf eisernen Langschwellen montirte Wechsel. 1:8

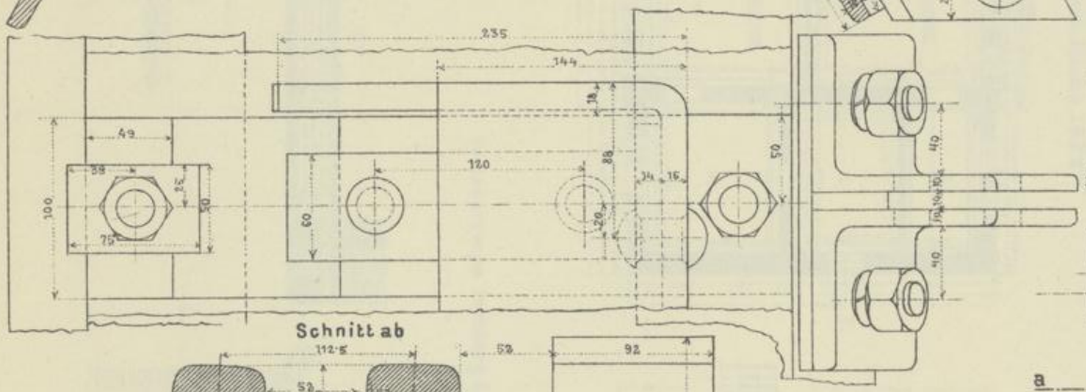


Die Coten sind Millimeter

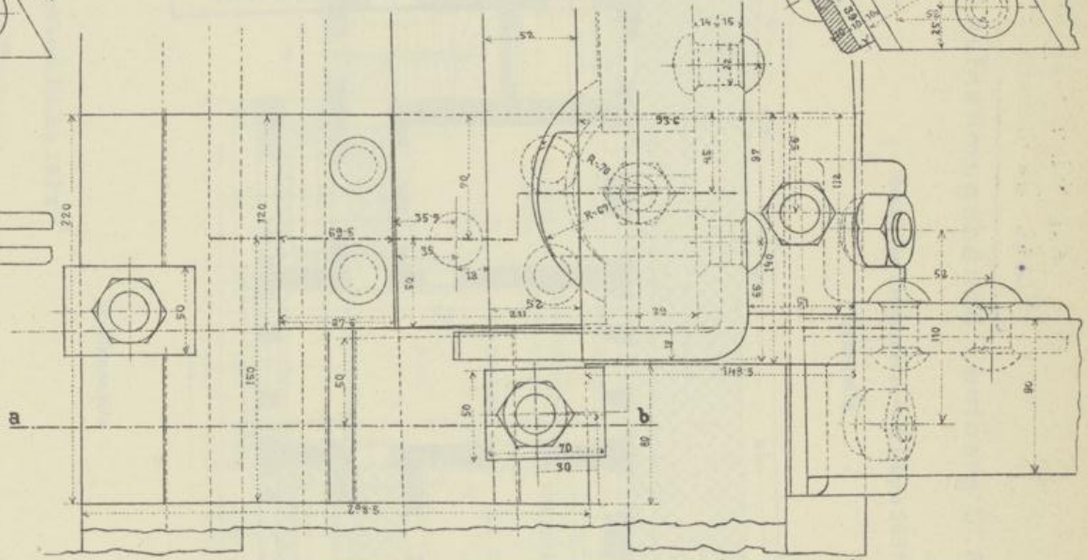
Detail der Wechselstühle bei gedecktem auf eisernen Langschwellen montirten Wechsel. 1:4.



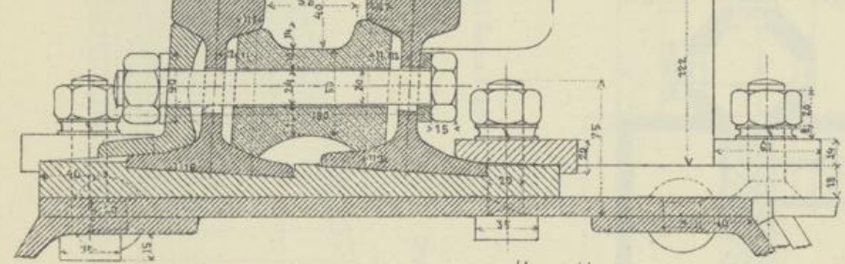




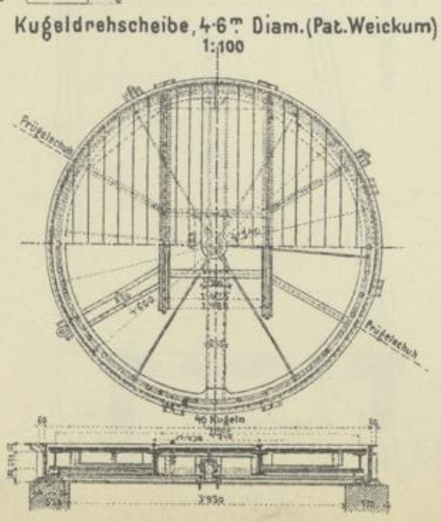
Schnitt ab



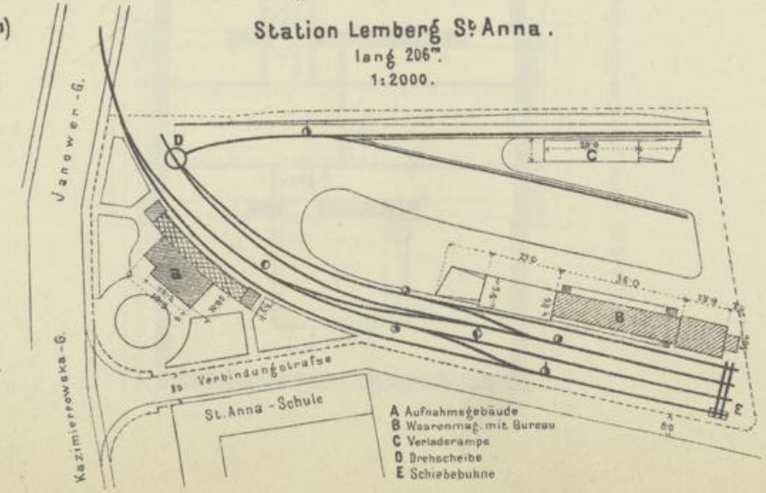
Dreiachsig gekuppelte Tenderlocomotive (System Kraus). 1:100

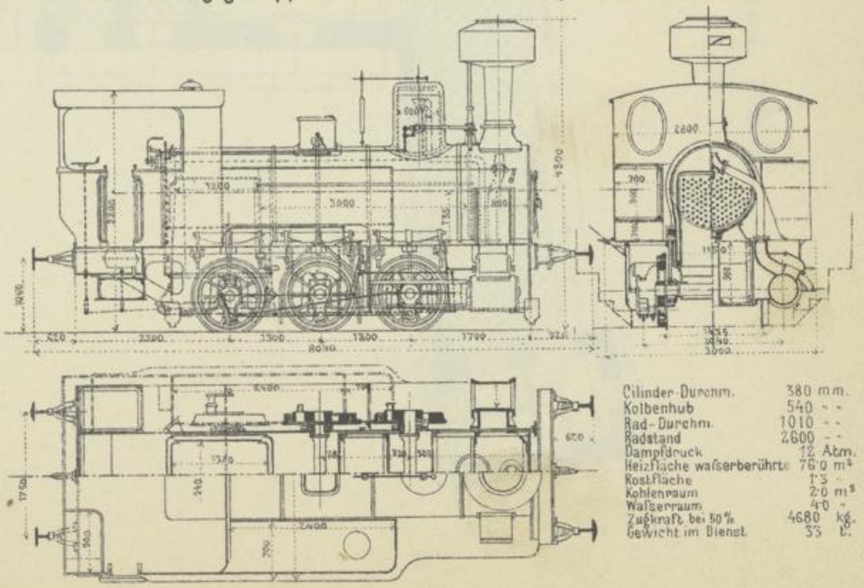


Kugeldrehscheibe, 4·6m Diam. (Pat. Weickum) 1:100



Station Lemberg St. Anna.
lang 206m.
1:2000.



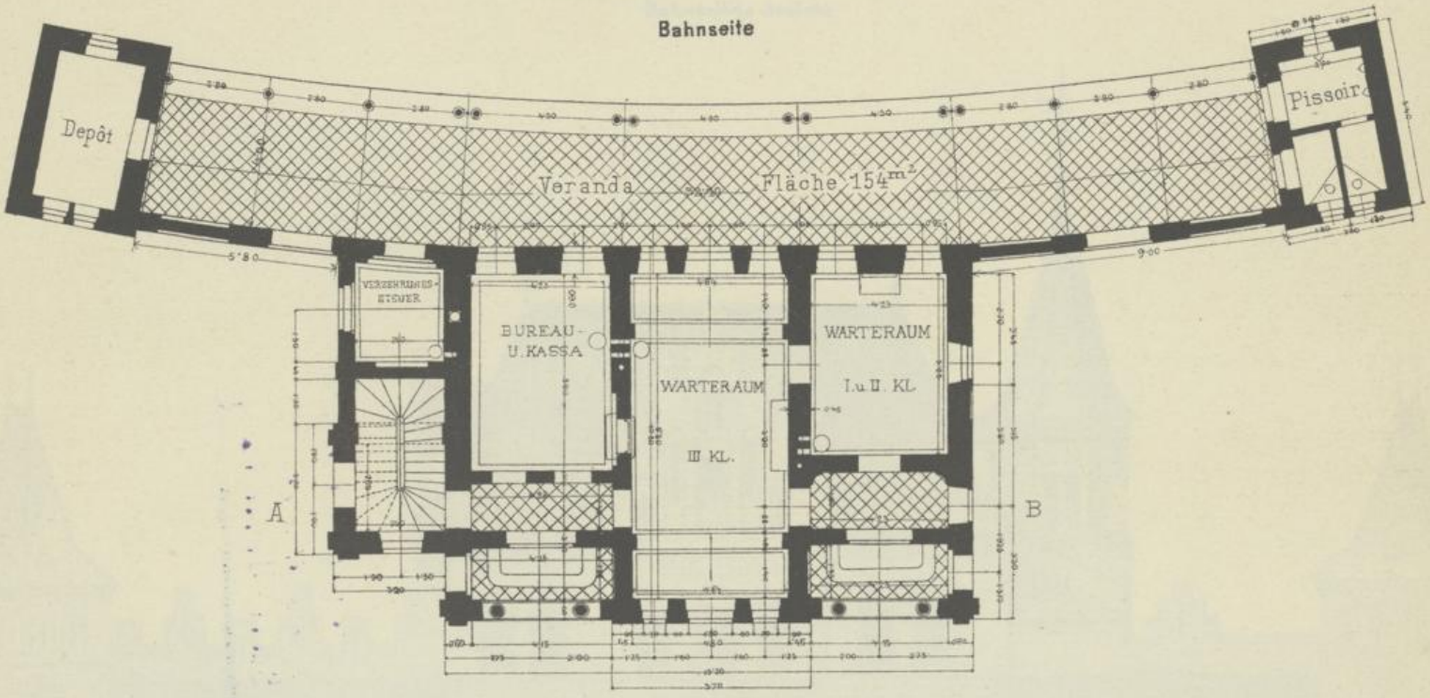


Cilinder-Durchm.	380 mm.
Kolbenhub	540 " "
Rad-Durchm.	1010 " "
Radstand	2600 " "
Dampfdruck	12 Atm.
Heizfläche wasserberührte	76·0 m²
Rostfläche	1·3 "
Kohlenraum	2·0 m³
Wasserraum	4·0 "
Zugkraft bei 50%	4680 kg.
Gewicht im Dienst	33 t.

Aufnahmsgebäude Lemberg St. Anna 1:200.

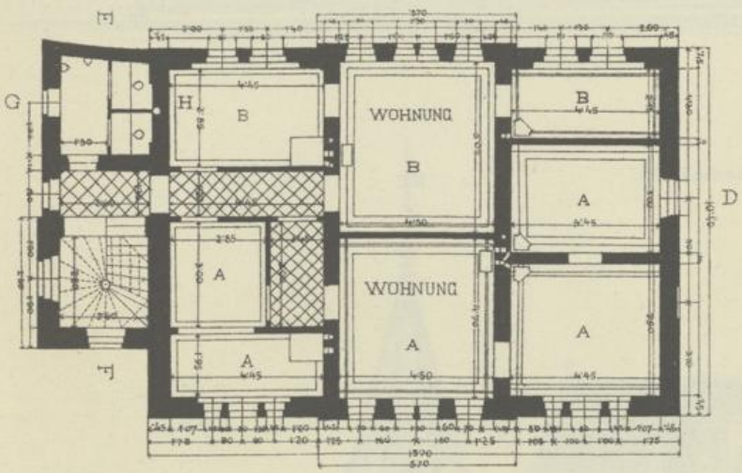
Grundriss Erdgeschoss verb. Fläche 385 m²

Bahnseite

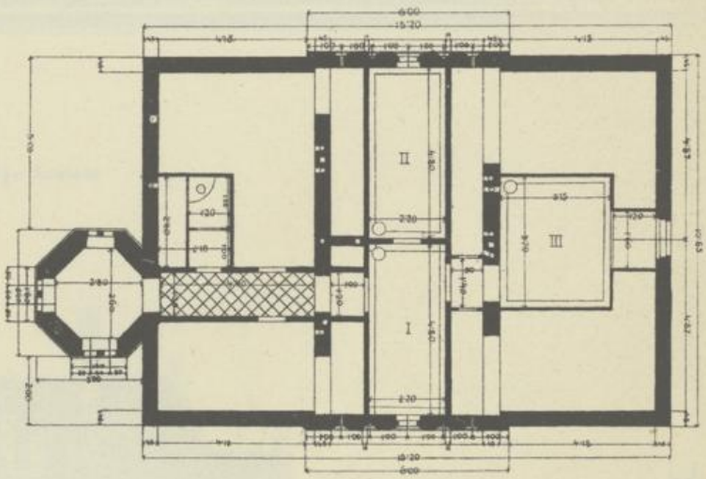


Strafsenseite

Erster Stock verb. Fläche 192·3 m²

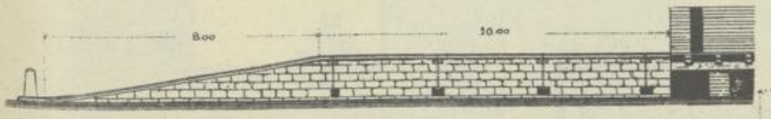


Dachgeschoss verb. Fläche 173·7 m²

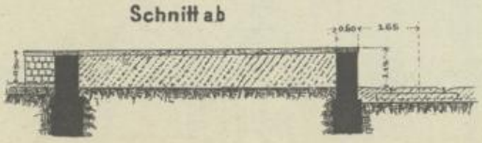


Verladerampe Lemberg St. Anna 1:200

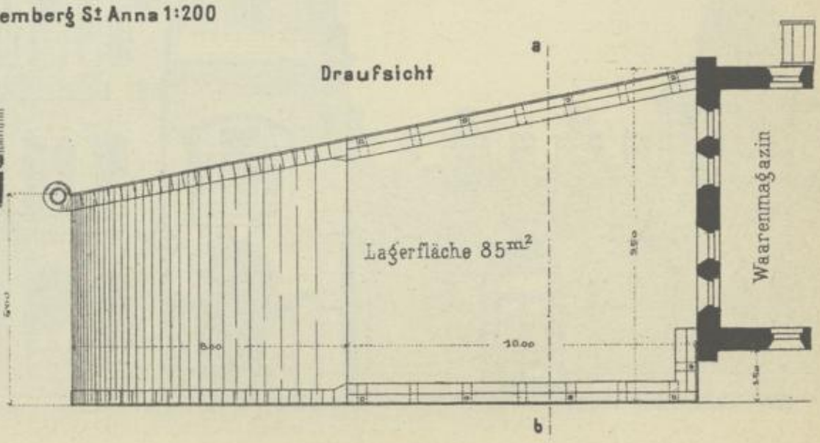
Bahnansicht



Schnitt ab

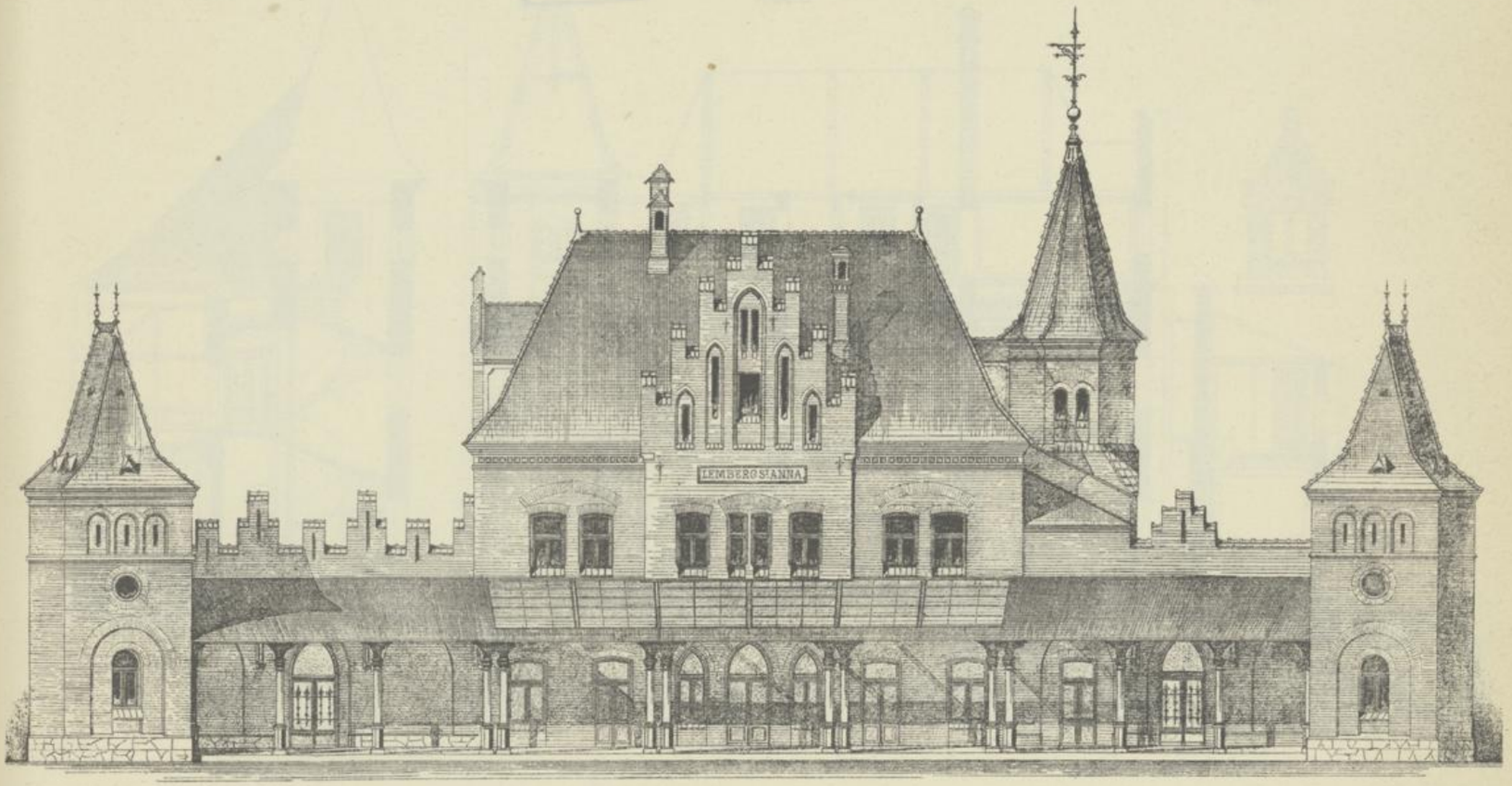


Draufsicht

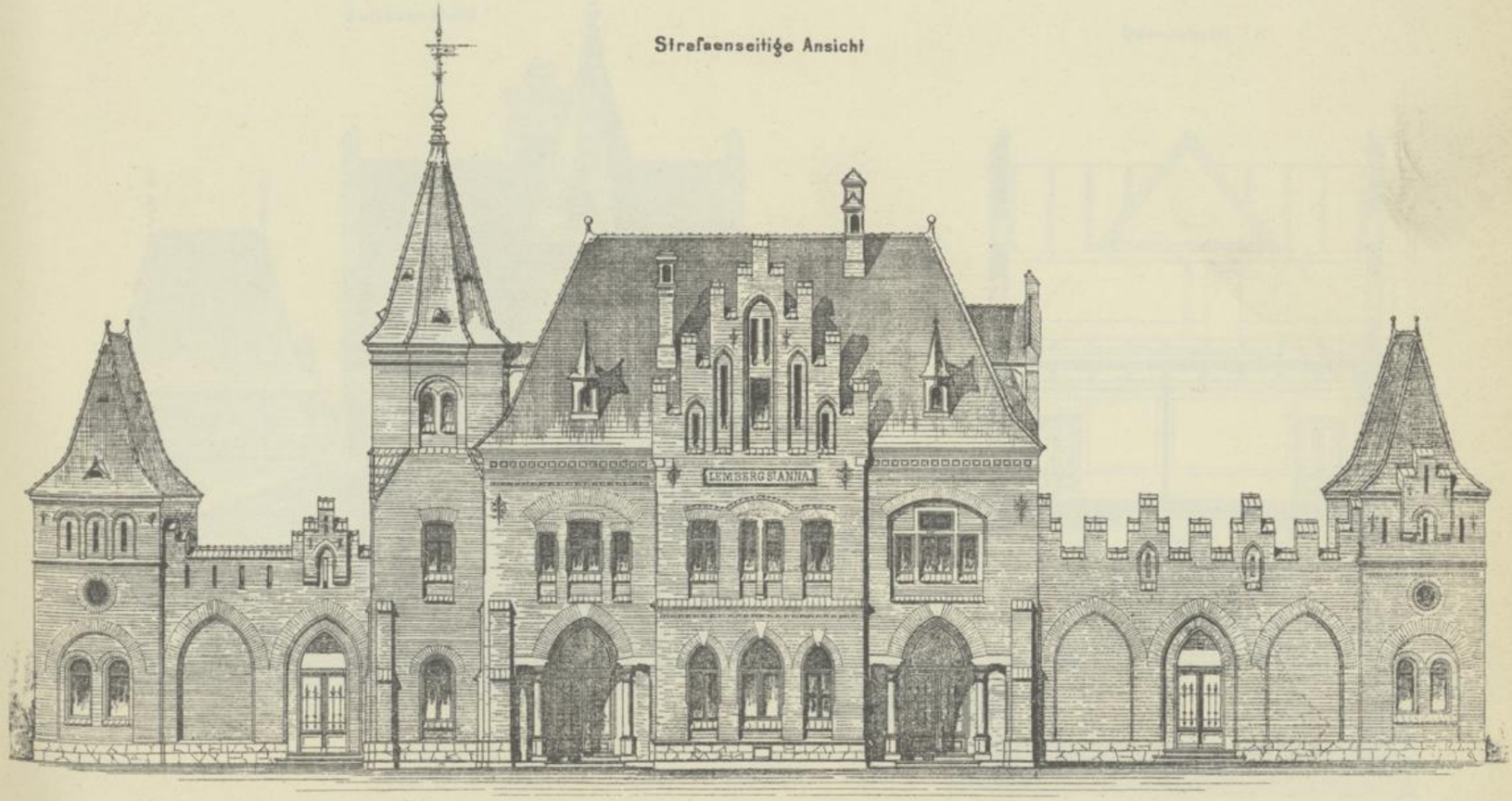


Aufnahmsgebäude Lemberg St. Anna 1:200.

Bahnseitige Ansicht

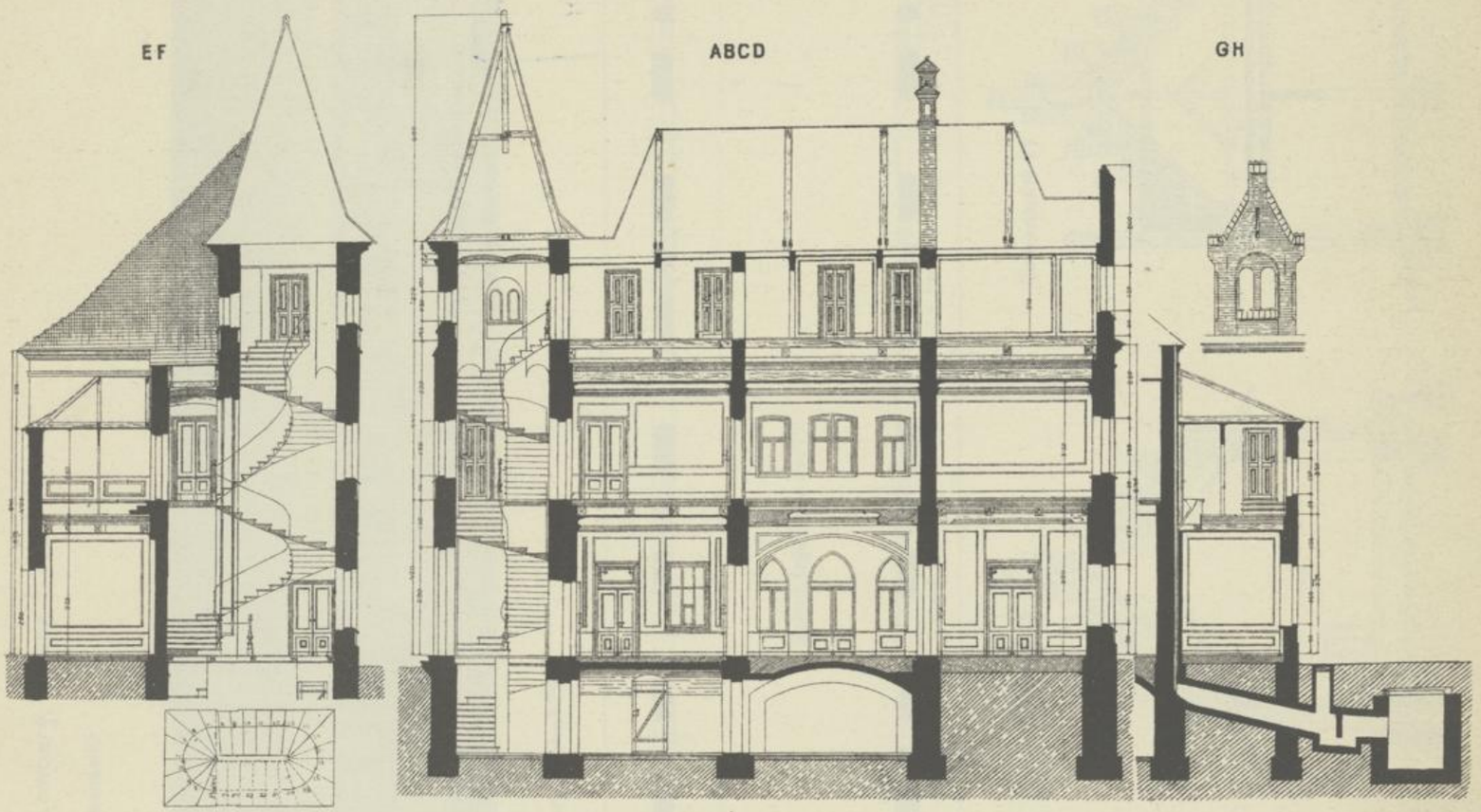


Straßenseitige Ansicht

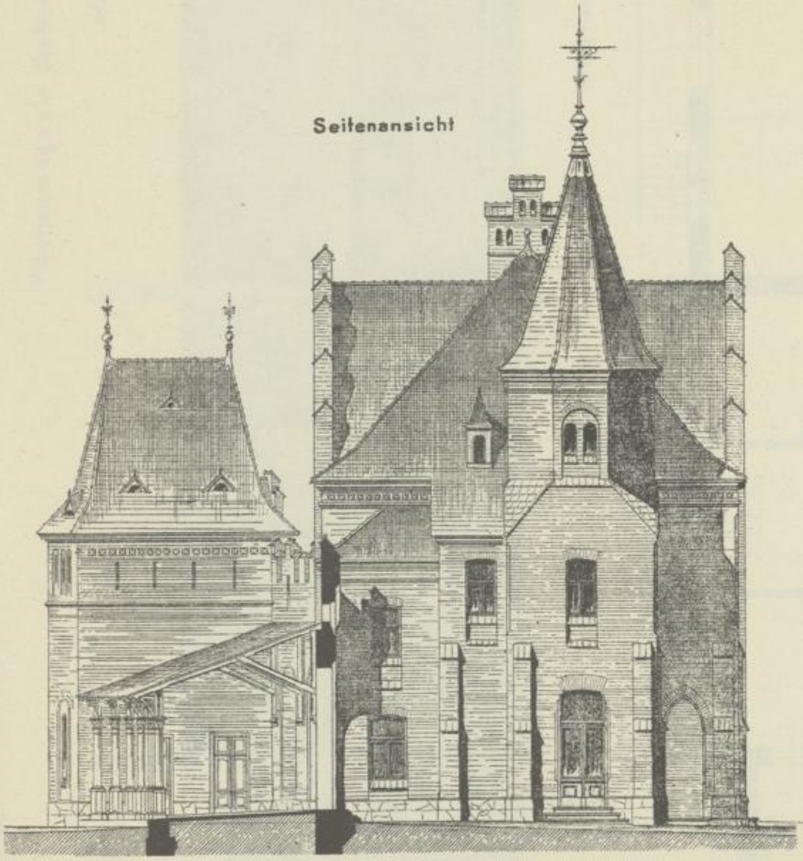


Aufnahmsgebäude Lemberg St. Anna 1:200.

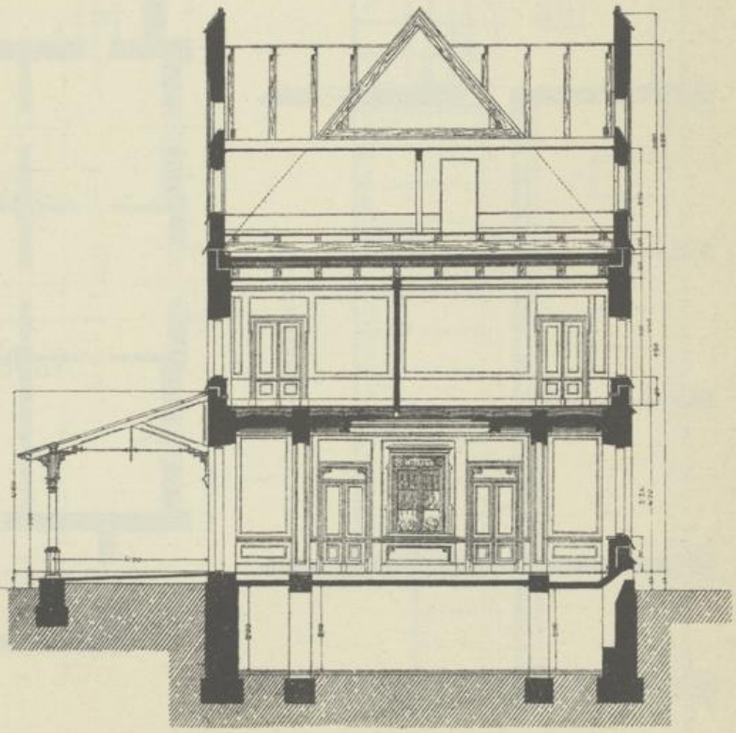
Querschnitte



Seitenansicht

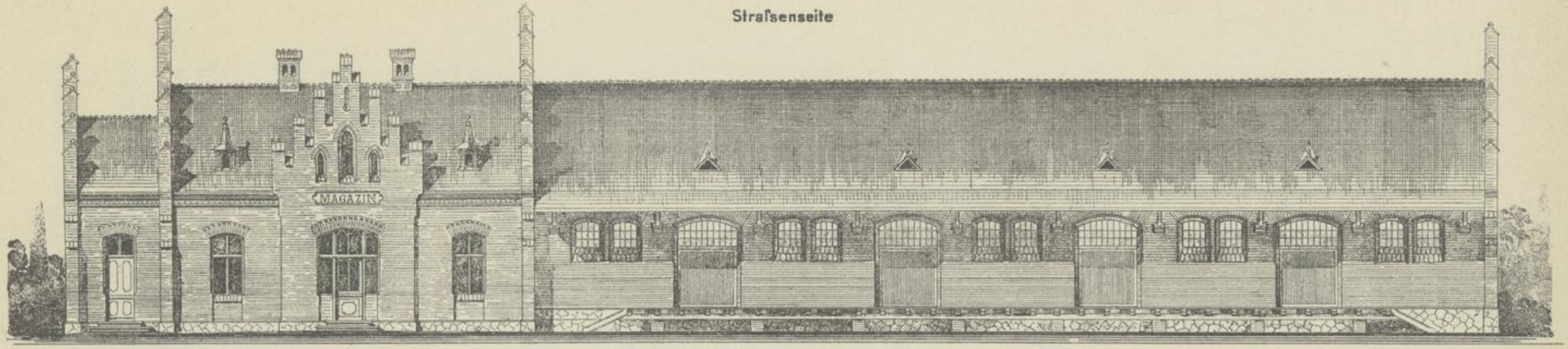


Querschnitt J K

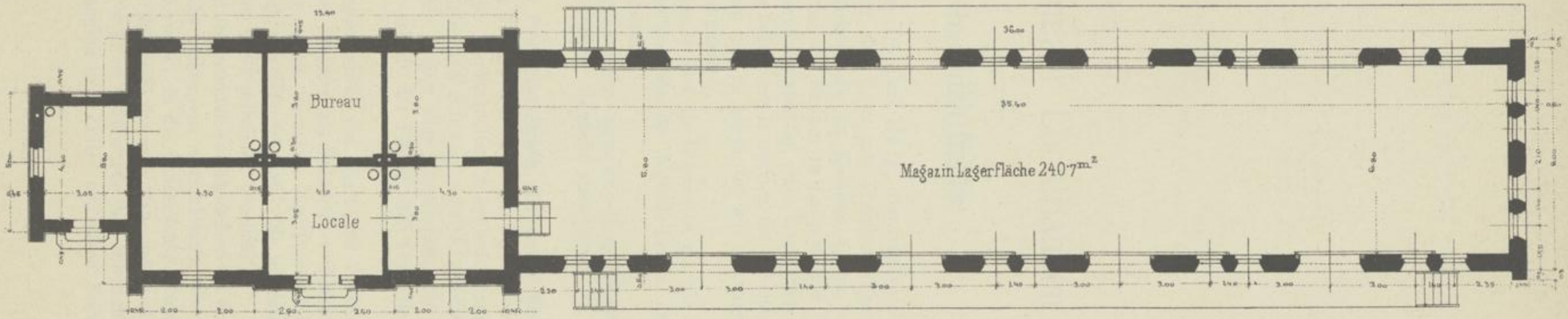


Waarenmagazin Station Lemberg St. Anna 1:200

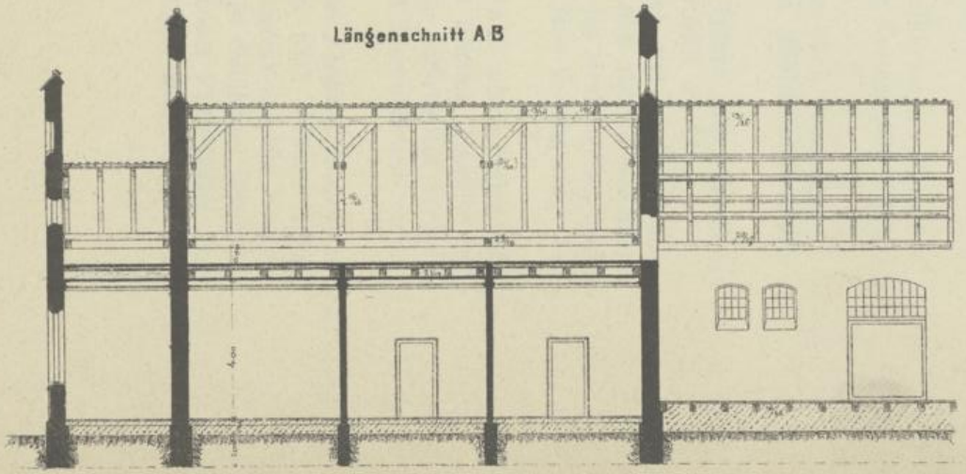
Straſsenseite



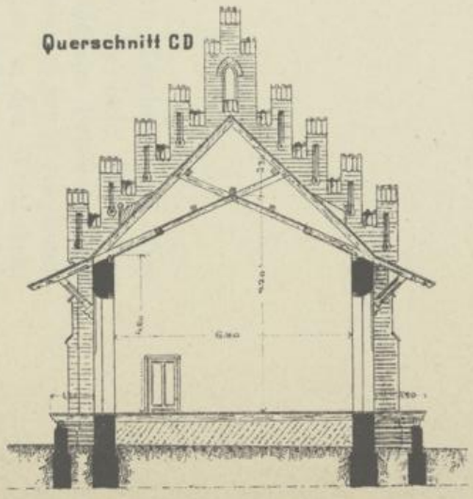
Grundriss verb. Fläche 426 m²



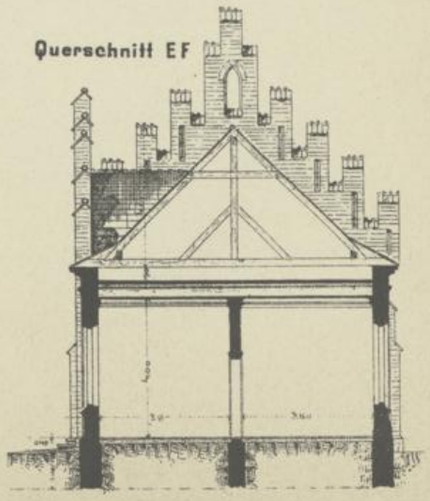
Längenschnitt A B



Querschnitt CD



Querschnitt EF



III. Kolomeaer Localbahnen.

1. Geschichtliches.

Im Jahre 1883 sind die Herren Dr. Carl Maly, Landesadvocat in Lemberg, und Herr Ludwig von Wierzbicki, Oberinspector der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, mit dem Projecte hervorgetreten, die um Kolomea herum befindliche Petroleum- und Mühlenindustrie, dann die Staatsforste und die Salinen in Lanczyn und Delatyn, sowie die Braunkohlenlager in Myszyn und Stopczatów durch Herstellung eines Localbahnnetzes in den Weltverkehr einzufügen und so die in der Entwickelung begriffenen Industrien, die auf eine kostspielige und unsichere Achsfracht angewiesen waren, zu erweitern und zu heben, um mit der russischen und amerikanischen Petroleum-Production erfolgreich zu concurriren.

Behufs Durchführung dieses Projectes sind die Genannten um die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine Dampftrambahn für folgende Linien, deren Kosten mit fl. 670.000 veranschlagt waren, eingeschritten, und zwar:

1. Von der Station Kolomea der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn nach Peczeniżyn.
2. Von dieser Linie in der Nadwornaer Vorstadt abzweigend zu den Mühlenetablissements in Diatkowce.
3. Von ersterer Linie hinter der Pruthübersetzung abzweigend über Myszyn nach Jablonów, für welche Linien ihnen auch unter dem 27. Februar 1884 die Concession ertheilt wurde.

Die Eigenthümer von bedeutenden Naphtaquellen in Słoboda-rungurska und der Petroleum-Raffinerie des Herrn Stanislaus Prus Ritter von Szczepanowski, haben sich den vorgenannten Projectanten angeschlossen, woraufhin das Project eine Erweiterung bis in das Grubengebiet nach Słoboda-rungurska erfahren hat; ferner erhielt der Flügel nach Diatkowce eine Verlängerung bis Kniażdwór.

Dieses so vervollständigte Vorproject wurde von Herrn von Wierzbicki ausgearbeitet und bei Verfassung desselben die bestehenden Strassen als Bahnkörper thunlichst benützt. Dasselbe ist am 30. Mai 1884 der hohen Regierung behufs Vornahme der Tracenrevision unterbreitet worden, welche vom 25. bis 28. August 1884 auch stattgefunden hat. Die projectirte Tracenführung wurde mit einigen Aenderungen am 26. November 1884 principiell genehmigt.

Am 2. April 1885 ist zwischen den obgenannten Vorconcessionären und der Firma S. Szczepanowski & Co. in Peczeniżyn ein Uebereinkommen abgeschlossen worden, nach welchem Herr Stanislaus Prus Ritter von Szczepanowski in die Concessionswerbung eintrat und die Herren M. L. Biedermann & Co. in Wien den Nachweis der zum Baue erforderlichen Geldmittel lieferten.

Am 15. December 1885 R. G. Bl. Nr. 11 ex 1886 wurde dem Herrn Stanislaus Prus Ritter von Szczepanowski für die eingangs genannten drei Linien und deren Fortsetzung nach Słoboda und

Kniażdwór in der Gesammtlänge von 48 *km* die Allerhöchste Concession auf Grund einer 30jährigen Steuerfreiheit und der sonstigen im Localbahngesetze enthaltenen Begünstigungen ertheilt.

Sie berechtigt auch den Concessionär zur Bildung einer Actiengesellschaft, welche zwar keine Prioritäts-Obligationen, doch aber bis zum Betrage von zwei Drittheilen des gesammten Nominal-Anlagecapitales Prioritäts-Actien ausgeben kann, deren Vorzugsdividende bis 5 % betragen darf.

Die Dauer der Concession ist auf 90 Jahre vom Tage der Concessionirung festgesetzt, dem Staate ist jedoch das Recht vorbehalten, die Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit, gegen Leistung einer Barentschädigung, einzulösen.

Für die ersten beiden Linien in der Länge von zusammen 32·7 *km* wurde das Nominal-Anlagecapital mit fl. 960.000 oder mit fl. 29.360 pro *km* festgesetzt, wovon nach erfolgter Constituirung der zu bildenden Gesellschaft fl. 640.000 in Prioritäts-Actien und fl. 320.000 in Stamm-Actien zu emittiren waren.

Rücksichtlich der dritten concessionirten Linie von der Pruthübersetzung bis Jablonów in der Länge von 15·3 *km* wurde dem Concessionär zur Pflicht gemacht, dieselbe sofort herzustellen, sobald die dadurch dem Concessionär neu zuwachsende Capitalslast in dem durch die Beitragsleistung der Interessenten und sonstig gesicherten Reinerträgnisse der neuen Linie zuzüglich der Ueberschüsse der alten Linie nach Abzug von 5 % Dividende und Amortisation ihre Bedeckung findet.

Das Detailproject wurde in der Zeit vom 9. bis 12. Februar 1886 der politischen Begehung und Enteignungs-Verhandlung unterzogen, am 10. April 1886 zwischen dem Concessionär und der Firma Lindheim & Co. in Wien ein Bauvertrag für die Herstellung des Baues und für die Einrichtung und Ausrüstung der Bahn abgeschlossen.

An der Capitalsbeschaffung haben sich betheiligt die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft durch Uebernahme von fl. 128.000 in Prioritäts- und fl. 125.000 in Stamm-Actien gegen Zahlung eines Barbetrages von fl. 219.600, ferner die Industriellen im Bereiche der projectirten Bahnlinie mit fl. 85.000 in Stamm-Actien al pari.

Den Rest von fl. 512.000 in Prioritäts-Actien und von fl. 110.000 in Stamm-Actien, hat die Bauunternehmung Lindheim & Co. in Zahlungsstatt genommen.

Mit der Ueberwachung des Baues wurde der Ober-Ingenieur Herr Adolf Rudolf Ritter von Matkowski de Mikłaszewicz unter meiner Oberleitung betraut.

Die Strecke von Kolomea nach Peczeniżyn mit der Abzweigung nach Kniażdwór wurde nach vorhergegangener technisch-polizeilicher Prüfung am 1. Oktober 1886 und die Fortsetzung von Peczeniżyn nach Słoboda-rungurska am 1. December 1886 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Den Betrieb hat sich die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft durch ein am 28. April 1886 mit dem Concessionär abgeschlossenes Uebereinkommen auf die Dauer von 20 Jahren gegen Erstattung der Selbstkosten gesichert.

Auf Grund der am 20. April 1887 genehmigten Statuten wurde am 9. Mai 1887 die constituirende Generalversammlung abgehalten und hat sich sodann die Gesellschaft unter der Firma „Kolomeaer Localbahnen“ am 18. Mai 1887 constituirt und als Vorstand einen aus 7 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath gewählt.

Die Collaudirung der Bahnstrecke hat am 11., 12. und 13. Mai 1887 und die definitive Uebernahme derselben am 9. und 10. April 1888 stattgefunden.

Der Bau wurde sehr rasch binnen 7 Monaten zu Ende geführt und war der Verkehr gleich in der ersten Betriebsperiode ziemlich lebhaft.

Am 1. Juli 1889 wurden die Bahnlinien mit Zustimmung der Verwaltung auf Grund des mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn abgeschlossenen Betriebsvertrages, fix bis Ende 1890 in den Staatsbetrieb übernommen, bis zu welchem Zeitpunkte entweder eine neue Vereinbarung getroffen oder die Betriebsführung der Eigenthumsverwaltung überlassen werden soll.

2. Verkehrsbedeutung.

Westlich und südöstlich von der Stadt Kolomea, welche 26.000 Einwohner hat, befinden sich in Słoboda-rungurska die Naphtagruben, welche von 10 verschiedenen in- und ausländischen Unternehmern und Capitalisten exploitirt werden und zur Zeit der Gründung der in Rede stehenden Bahn eine Production von durchschnittlich 1.000 Barels täglich lieferten.

Im Markte Peczeniżyn mit 4.670 Einwohnern befindet sich eine grosse Petroleum-Raffinerie, in Sopów drei kleinere Raffinerien und zunächst des Bahnhofes Kolomea zwei grosse Raffinerien, welche zusammen jährlich circa 15.000 Tonnen Rohöl von Słoboda-rungurska verarbeiten.

In Diatkowce und Szeparowce-Kniażdwór sind vier Kunst- und zwei gewöhnliche Wassermühlen, welche jährlich 150.000 Sack Getreide vermahlen, dann in Lanczyn und Delatyn Salinenwerke.

In Myszyn befinden sich Braunkohlenlager, welche bereits im Abbaue begriffen sind und eine grössere Ausbeute versprechen.

Endlich bestehen zunächst Peczeniżyn, Jabłonow und Delatyn ausgedehnte Cameralforste, ebenso auf der Herrschaft Nadworna, aus welchen der Bedarf an Bau- und Brennholz für die Stadt Kolomea und Umgebung gedeckt wird, der sich jährlich auf circa 13.000 m^3 beläuft.

Der Bedarf an Feuerungsmateriale für die in Słoboda im Betriebe befindlichen Locomobilen und für die Raffinerien entlängs der Bahn und in Kolomea beläuft sich auf circa 30.000 m^3 jährlich.

Das Verkehrsgebiet umfasst 32 Gemeinden mit 77.000 Einwohnern und einem Areale von zusammen 74.750 Hektar Aecker, Wiesen, Weide und Wald.

An Industrien befinden sich hier noch drei Gerbereien, eine Paraffin-Kerzenfabrik, eine Brauerei und eine Maschinenfabrik. Eine neue grosse Dampfbierbrauerei in Diatkowce ist in der Vollendung begriffen und wird überdies daselbst auch die Errichtung einer grossen Ziegelei mit continuirlichem Betriebe angestrebt.

Die Bahn hat daher die Bestimmung, den Bergbau zu heben, die Exploitation und Verwerthung der reichen Boden- und Forstproducte zu erleichtern, die Karpathenbewohner mit Getreide und Mehl zu versorgen und einen leichteren, sicheren und auch billigeren Transport als die Achsverfrachtung zu schaffen.

Es wurde ein Gesammt-Güterverkehr von jährlich 111.000 Tonnen, mit einer Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehre im Betrage von jährlich fl. 110.000 veranschlagt.

3. Bauanlage, Constructions- und Betriebs-Verhältnisse.

Die Baulänge beträgt	$32\cdot_{222}$ *km*
Die Betriebslänge beträgt	$32\cdot_{796}$ „
Die Tariflänge beträgt	$33\cdot_{000}$ „
Die Baulänge der Schleppbahnen zu den industriellen Anlagen beträgt .	$1\cdot_{551}$ „

Die Bahn ist normalspurig für Zwecke des Personen- und Güterverkehres eingerichtet, beginnt am östlichen Bahnhofsende der Station Kolomea und führt durch die gleichnamige Stadt und unter Benützung der $8\cdot_5$ *m* breiten Reichsstrasse bis zum Pruthflusse, welcher mit einer neben der bestehenden Aerarial-Strassenbrücke hergestellten hölzernen 167 *m* langen Brücke übersetzt wird.

Von hier aus wird die Bahn in einer Länge von 10 *km* zumeist an der $7\cdot_5$ *m* breiten Bezirksstrasse und im weiteren Verlaufe im Luczkathale auf eigenem Unterbau geführt.

Der 7 *km* lange Flügel nach Kniażdwór zweigt von der Haltestelle Nadwornaer Vorstadt ab und führt thalaufwärts längs des Pruthflusses mit Benützung der Marmaros-Szigether $8\cdot_5$ *m* breiten Reichsstrasse nach Diatkowce und Szeparowce und endet nächst Kniażdwór.

Dort, wo die Neigungs- und Richtungsverhältnisse des Strassenzuges die Anlage der Bahn auf der Strasse nicht zuliessen, verlässt die Bahn die Strasse und ist auf eigenem Bahnkörper hergestellt.

Ausserdem wurden auf Kosten der Bahngesellschaft zu den Mühlen in Diatkowce und Szeparowce-Kniażdwór zwei Schleppgeleise in der Länge von $0\cdot_{35}$ und $0\cdot_{472}$ *km* hergestellt. Zu der Raffinerie in Peczeniżyn hat die Fabriksfirma ebenfalls ein Schleppgeleise in der Länge von $0\cdot_{410}$ *km* ausgeführt. Die mittlere virtuelle Länge der $25\cdot_{614}$ *km* langen Linie Kolomea-Słoboda beträgt nach der Lindner'schen Formel $L_1 = L(a + b - 1)$, $56\cdot_{118}$ *km*, der virtuelle Coëfficient $2\cdot_{1913}$ und der Maximal-Coëfficient $13\cdot_{0236}$.

Die Situation der Bahnanlage und das Längenprofil ist aus Tafel 40 und 41 zu ersehen.

Rücksichtlich der Benützung der Bezirks- und Reichsstrassen zur Bahnanlage wurde mit den diesbezüglichen Strassenverwaltungen ein Vertrag abgeschlossen, dessen Bestimmungen im Anhange enthalten sind.

Die Züge dürfen nur bei Tage mit einer Maximalgeschwindigkeit von 10 *km* innerhalb der Ortschaften und bei Benützung der ausserhalb der Ortschaften gelegenen Strassen mit 18 *km* und in Strecken mit eigenem Bahnkörper mit 25 *km* pro Stunde verkehren.

Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig hergestellt und die Grundeinlösung ebenfalls nur für ein Geleise durchgeführt.

Die Maximal-Neigung ist $30^0/_{00}$, der kleinste Krümmungshalbmesser 110 *m*.

Zwischen den Geraden und Bögen sind Uebergangs-Curven angeordnet und die Bahnnivellete in Maximal-Neigungen nach der im Centralblatte, Jahrgang 1882, veröffentlichten Vorschrift bestimmt.

Dort, wo die Bahn auf eigenem Unterbauplanum hergestellt wurde, hat der Unterbau sowohl bei Dämmen, als in den Einschnitten eine Kronenbreite von 4 *m*.

Die im Zuge der auf eigenem Unterbau führenden Bahnanlage hergestellten Brücken und Durchlässe sind in Bruchsteinmauerwerk mit hydraulischem Kalkmörtel hergestellt. Objecte bis zu 3 *m* Spannweite sind bei ausreichender Höhe des Bahnkörpers eingewölbt.

Die Brücke über den Pruthfluss hat gemauerte Widerlager, besteht aus 4 Oeffnungen à 15 *m* und 8 Oeffnungen à $13\cdot_3$ *m* Spannweite mit 11 Zwischenjochen aus Eichenholz. Die Gesammtlänge der Brücke ist 167 *m*. Die anderen Constructionshölzer sind aus Fichtenholz hergestellt und zur besseren Conservirung mit Carbolineum angestrichen. Die Tragconstructionen bestehen aus verzahnten und verschraubten Rösten und ist sowohl denselben, als auch den Tragconstructionen geringerer Spannweite eine Maximal-Inanspruchnahme von 80 *kg* pro cm^2 zu Grunde gelegt.

Bei allen Flüssen und Wildbächen wurden die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction 1 *m* über den bekannten höchsten Wasserstand gelegt.

Wo die Bahn die bestehenden Strassen benützt, sind jene Theile der vorhandenen Durchlässe und Brücken, welche in die Bahnanlagen fallen, nach den Bestimmungen der Maximal-Inanspruchnahme in gleicher Construction wie die bestehenden Objecte verstärkt worden.

Sämmtliche Objecte, welche in einer Distanz von $0\cdot_7$ *km* von der Spitze des äussersten Wechsels einer durch Distanzsignale gedeckten Station oder Abzweigungsstelle vorkommen, wurden mit hölzernen Geländern versehen, ebenso jene Objecte, welche innerhalb $0\cdot_4$ *km* von dem obbezeichneten Endpunkte einer Station oder Abzweigungsstelle gelegen sind, vor welcher Distanzsignale nicht bestehen, ferner alle Objecte in einer Distanz von $0\cdot_1$ *km* von der Mitte solcher Haltestellen, in welchen keine Zugskreuzungen stattfinden können.

Im Gebiete des Luczkabaches wurde der Bahnkörper durch Talus-Abpflasterungen der Dammböschungen und Anlage von Flechtzäunen entsprechend versichert.

Im Ganzen kamen 81 Durchlässe und Brücken mit einer Gesammtspannweite von $340\cdot_8$ *m* zur Ausführung. Die grösste Spannweite betrug 15 *m*.

Rampenabsperrungen, sowie Einfriedungen wurden nicht hergestellt.

Die Typen des Unterbaues sind auf Tafel 42 und 43 ersichtlich.

Es wurden im Ganzen 23·92 Hektare Grund eingelöst.

Die Erdbewegung betrug 99·096 m^3, ferner wurden 1.883 m^3 Bruchsteinmauerwerk, 332 m^3 Steinhinterfüllung, 4.903 m^2 Dammpflasterungen in Bruchsteinen, 1.205 m Uferschutzbauten, 400 m Bachcorrectionen und 208 m Strassencorrectionen ausgeführt.

Oberbau.

Der Oberbau ist im System des schwebenden Stosses aus Flussstahlschienen von 9 m Länge und 23 kg Gewicht pro laufendem Meter und derart ausgeführt, dass die Benützung der Gesammtbreite der zur Bahnanlage benützten Strassentheile in keiner Weise beeinträchtigt ist; die Platten und Lappen sind aus Flussstahl, die anderen Befestigungsmittel aus Schweisseisen erzeugt. Zur Fixirung der Laschenbolzen wurden Unterlagsplättchen, von welchen eine Ecke umgebogen wird, verwendet.

Die aus Eichenholz hergestellten trapezförmigen Schwellen von 2·3 m Länge, 15 cm oberer und 20 cm unterer Breite und von 14 cm Höhe, sind in Entfernungen von 85 cm in einem Flussschotterkörper von 3 m Kronenbreite und 25 cm Stärke gebettet.

In Krümmungen von inclusive und unter 800 m Radius sind die Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Hakennägel und Unterlags-Platten im Sinne des Handelsministerial-Erlasses vom 30. Mai 1882, Z. 14581 verstärkt.

Die Länge der Nebengeleise in den Stationen beträgt 2·767 km oder 8·4 % der Gesammtlänge der Bahn. Im Ganzen wurden 35 Wechsel aus Flussstahl und 35 Kreuzungen aus Gussstahl auf Unterzugsblechen und eichenen Querschwellen montirt ausgeführt.

In der Station Słoboda-rungurska befindet sich eine Drehscheibe von 4·6 m Durchmesser.

Das Schienenprofil, sowie die Befestigungsmittel sind auf Tafel 44 bis 46 ersichtlich.

Hochbau.

Die Aufnahmsgebäude in Sopów, Peczeniżyn und Słoboda sind aus Ziegeln, jenes in Kniażdwór aus hölzernen Blockwänden, mit Schindeln verkleidet, hergestellt.

Die an die Aufnahmsgebäude angebauten Warenmagazine und Verladerampen sind in Holz auf einer Untermauerung ausgeführt. Die verbaute Fläche der Aufnahmsgebäude, welche sehr einfach, aber den Bedürfnissen angemessen sind, beträgt zusammen mit jenen der Warenmagazine 405 m^2. Die Verladerampen haben eine Länge von 92 m mit einer Lagerfläche von 830 m^2.

Die Locomotivremisen in Sopów und Słoboda wurden in Riegelwänden mit Schindelverkleidung, die freistehenden Aborte und Verladerampen, dann die Warteräume in den Haltestellen Diatkowce und Rungury ganz aus Holz hergestellt. Die gesammte verbaute Fläche dieser Gebäude beträgt zusammen 395 m^2.

Sämmtliche aussenliegende Holztheile und die Wandverschalungen, sowie die Schindeldächer bei allen Gebäuden sind mit Carbolineum angestrichen.

Die ausgeführten Hochbauten sind auf Tafel 47 und 48 ersichtlich.

Stationsanlagen.

In der Anschluss-Station Kolomea der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wurden keinerlei Bauten ausgeführt; von derselben zweigt aber eine 81 m lange Schleppbahn zur Naphtaraffinerie von Fibich & Stawiarski ab.

Es wurden folgende Stationen ausgeführt:

1. Sopów, zugleich Rangirstation mit Wasserförderungsanlagen (Pulsometerbetrieb) und einer Locomotivremise für drei Stände.
2. Peczeniżyn-Szczepanowski mit Pulsometeranlage für die Wasserentnahme. Von hier führt die 410 m lange Schleppbahn in die Fabrik der Firma S. Szczepanowski & Co. mit einer Abzweigung von 238 m.
3. Słoboda-rungurska-Kopalnia, Endstation, mit einer Wasserstationsanlage (Pulsometerbetrieb) und Locomotivremise für einen Stand.

4. Personen-Halte- und Kreuzungsstelle Nadwornaer Vorstadt, von welcher der Flügel nach Kniażdwór abzweigt.
5. Personen-Halte- und Kreuzungsstelle Rungury.
6. Zehn Personen-Haltestellen der Hauptlinie: Wincentówka, Dębowa-Krynica, Kolomea-Ring, Bad-Pruth, Wierzbiąż niżny, Sopów-Müller, Kujdańce, Peczeniżyn-Markt, Peczeniżyn-Markówka und Słoboda-rungurska Dorf.
7. Auf dem Flügel: Die Personen-Halte- und Güterladestelle Diatkowce-Kühnel und Diatkowce-Brettler, von welcher die Schleppbahn in der Länge von $0{\cdot}_{35}$ *km* zu der Kunstmühle abzweigt.
8. Die Personenhaltestelle Szeparowce-Ort.
9. Die Endstation Szeparowce-Kniażdwór, von welcher die $0{\cdot}_{472}$ *km* lange Schleppbahn zu der Kunstmühle führt.

Die Stationen sind nicht eingefriedet.

Die hervorragendsten Stationsanlagen sind auf Tafel 46 ersichtlich.

Der Abstand der Geleise in den Stationen beträgt von Mitte zu Mitte $4{\cdot}_5$ *m*. Die Weichenverbindungen sind aus Tafel 46 zu entnehmen.

Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen auf der Hauptbahn beträgt $1{\cdot}_{604}$ *km*, auf der Zweigbahn nach Kniażdwór $1{\cdot}_{428}$ *km*.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschlussstation Kolomea erhielt ein combinirtes Deckungssignal.

Die Hauptbahn ist von Kolomea bis Słoboda mit einer Telegraphenleitung (Sprechlinie) und die Strecke vom Bahnhof Kolomea nach Sopów und Kniażdwór mit einer Telephonlinie ausgerüstet.

Ausserdem ist die Bahn mit Abtheilungszeichen, Warnungstafeln und Gradientenzeigern ausgestattet.

Das Grundeigenthum ist mit Kunststeinen aus Cement vermarkt, die Stationen mit Feuerlöschrequisiten und Signalisirungsgegenständen versehen und die Wartelocale, dann die Bureaux und Warenmagazine mit den erforderlichen Inventargegenständen ausgerüstet.

Ein genaues Bild der Bauanlage gibt die am Schlusse befindliche tabellarische Beschreibung II.

Fahrbetriebsmittel.

Es wurden 4 dreiachsige Tenderlocomotiven von je 144 Pferdekräften beigestellt, welche für Coacsfeuerung eingerichtet und mit besonderen Schutzvorrichtungen gegen den Funkenflug versehen sind.

Die Locomotiven haben eine Spindel- und Vacuumbremse, sind mit dem Latowski'schen Dampfläutewerke und einem Schalldämpfer versehen. Der Mechanismus der Locomotiven ist überdies mit einer Blechverkleidung gedeckt. Die Locomotiven, welche in ausgerüstetem Zustande ein Gewicht von $22{\cdot}_1$ Tonnen haben, sind aus der k. k. l. b. Maschinenfabrik der priv. öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft hervorgegangen.

Ferner wurden 4 Personenwagen II. und III. Classe, combinirt mit Intercommunication, dann mit Ventilations-Vorrichtungen und mit je 2 Meidinger'schen Füllöfen ausgestattet von der k. k. priv. Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actiengesellschaft (vorm. H. D. Schmid) in Simmering geliefert.

Jeder Wagen hat eine Spindel- und Vacuumbremse und enthält 13 Sitzplätze II. und 33 Sitzplätze III. Classe. Das Gewicht der Wagen beträgt $9{\cdot}_5$ Tonnen. Ausserdem hat die Gesellschaft von der Handelsgesellschaft für Naphtaproducte Lindheim & Co. 15 Stück Kesselwagen, und zwar: 8 mit Spindel- und Vacuumbremse, der Rest mit Rohrleitungen für die Vacuumbremse versehen, erworben. Fünf Bremswagen davon haben bei einer Tragfähigkeit von 10 Tonnen ein Gewicht von $8{\cdot}_{53}$ Tonnen und stammen aus der Fabrik von Ganz & Co. in Budapest; die Tragfähigkeit der übrigen 10 Wagen, welche im Jahre 1883 von der Firma „La Metallurgique de la Sambre Belgique“

gebaut wurden, beträgt 12 Tonnen und das Eigengewicht der 3 noch erübrigenden Bremswagen $9\cdot_{1}$ Tonnen, während die 7 nur mit Rohrleitung versehenen $7\cdot_{9}$ Tonnen schwer sind.

Die Construction, sowie die Dimensionen dieser Fahrbetriebsmittel sind aus Tafel 49 und 50 ersichtlich.

4. Bau- und Anlagecapital.

Das Nominal-Anlagecapital beziffert sich auf Grund des mit der Bau-Unternehmung Lindheim & Co. abgeschlossenen Bauvertrages inclusive der Beistellung der 4 Tender-Locomotiven und 4 Personenwagen, aber mit Ausschluss der Schleppgeleise zu den Mühlen in Diatkowce und Szeparowce und der Brückenwagen in Kolomea und Słoboda, sowie der Drehscheibe in letzterer Station auf zusammen fl. 960.000 ö. W., wovon $^{2}/_{3}$ in Prioritäts- und $^{1}/_{3}$ in Stammactien emittirt wurde.

Die Vertheilung der Kosten auf Grund des dem Bauvertrage zugrunde liegenden Bordereau ist folgende:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der Leistungen	Baukosten in Gulden ö. W. $32\cdot_{796}$ *km* lang		Procente der gesammten Baukosten
		zusammen	pro Km.	
1	Vorauslagen	10.000	$304\cdot_{91}$	$1\cdot_{04}$
2	Bauaufsicht und Detailproject	11.000	$335\cdot_{41}$	$1\cdot_{14}$
3	Grund- und Gebäude-Einlösung	70.000	$2.134\cdot_{41}$	$7\cdot_{29}$
4	Erdarbeiten, sammt Vor- und Nacharbeiten	160.000	$4.878\cdot_{64}$	$16\cdot_{67}$
5	Nebenarbeiten	60.000	$1.829\cdot_{49}$	$6\cdot_{25}$
6	Brücken und Durchlässe bis 20 *m* Spannweite	67.000	$2.042\cdot_{93}$	$6\cdot_{98}$
7	Brücken über 20 *m* Spannweite	35.000	$1.067\cdot_{20}$	$3\cdot_{64}$
8	Beschotterung des Oberbaues	60.000	$1.829\cdot_{49}$	$6\cdot_{25}$
9	Oberbaulegung und Oberbau-Materialien	323.000	$9.848\cdot_{75}$	$33\cdot_{66}$
10	Hochbauten und mechanische Ausrüstung	60.000	$1.829\cdot_{49}$	$6\cdot_{26}$
11	Einfriedung, Absperrung der Bahn und Bahnausrüstung	25.000	$762\cdot_{29}$	$2\cdot_{60}$
12	Telegraph und Telephon	9.000	$274\cdot_{42}$	$0\cdot_{93}$
13	Fahrbetriebsmittel	70.000	$2.134\cdot_{41}$	$7\cdot_{29}$
	Zusammen	960.000	$29.271\cdot_{84}$	100

Die Baukosten der Schleppgeleise zu den Mühlen in Diatkowce und Szeparowce in der Länge von zusammen $0\cdot_{822}$ *km* beziffern sich auf fl. $9003\cdot_{74}$, daher pro Kilometer fl. $10.953\cdot_{45}$.

Von dem Nominal-Anlagecapitale haben übernommen:

	Prioritäts-Actien	Stamm-Actien	Zusammen Titres
	in Gulden		
Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft	128.000	125.000	253.000*)
Die Industriellen an der Bahn	—	85.000	85.000**)
Den Rest die Bau-Unternehmung Lindheim & Co.	512.000	110.000	622.000
	640.000	320.000	960.000

*) Hiefür wurden fl. 219.600 in Barem eingezahlt, daher ein durchschnittlicher Uebernahmscurs von 86·8%.
**) Wurden al pari übernommen.

Sowohl die Prioritäts-, als Stamm-Actien lauten auf den Ueberbringer und sind in Stücken von je fl. 200 ö. W. ausgestellt.

Gemäss der Gesellschaftsstatuten haben die Prioritäts-Actien den Anspruch auf eine Dividende bis zu 5% bevor für die Stamm-Actien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt. Nach erfolgter Vertheilung einer Dividende von 5% an die Stamm-Actien werden eventuelle weitere Ueberschüsse des Reinerträgnisses gleichmässig zwischen Stamm- und Prioritäts-Actien vertheilt. Eine Nachzahlung auf die Dividende der Prioritäts-Actien aus dem Reinerträgnisse eines späteren Jahres findet nicht statt.

Die Tilgung des Capitales erfolgt nach dem behördlich genehmigten Amortisationsplane innerhalb der Concessionsdauer, d. i. bis Ende des Jahres 1976. Die Prioritäts-Actien werden bis inclusive 1967 getilgt, dann beginnt die Tilgung der Stammactien. An Stelle der getilgten Stamm- und Prioritäts-Actien werden Genussscheine ausgegeben, welche zum Bezuge der zur Vertheilung gelangenden Superdividende in der Weise berechtigen, dass zwei Genussscheine (ohne Unterschied, ob von getilgten Stamm- oder Prioritäts-Actien herrührend) einer Actie gleichgestellt werden. Ebenso werden bezüglich des Stimmrechtes bei der Generalversammlung zwei Genussscheine einer Actie gleichgestellt.

5. Organisation des Betriebes.

Betriebsführung.

Den Betrieb der Bahn sammt den Schleppbahnen hatte die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund eines abgeschlossenen Betriebsvertrages auf die Dauer von 20 Jahren, d. i. bis 1. December 1906 gegen Erstattung der Selbstkosten übernommen. Die ausgegebenen Bestimmungen des Betriebsvertrages sind mit jenen für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) nahezu übereinstimmend.

Nach demselben bezahlt die Localbahn an die betriebführende Verwaltung als Beitragsleistung für die allgemeine Verwaltung und die Centralleitungen, für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und commerciellen Dienst, Zugförderungs- und Werkstättendienst ein jährliches Pauschale von fl. 6.000, welches für den Fall, als sich das gesammte Anlagecapital nicht mit 5% verzinsen sollte, eine entsprechende Herabsetzung, jedoch nicht unter die Hälfte, erfährt.

Seit 1. Juli 1889 wird der Betrieb von der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen geführt.

Anschlussvertrag.

Für die Mitbenützung des Bahnhofes der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft wird eine Vergütung nach Massgabe der durch die in den gemeinschaftlichen Bahnhof ein- und auslaufenden Wagenachsen zu ermittelnden Verkehrs-Intensitäten entrichtet, wobei eine 5%ige Verzinsung der mitbenützten Anlagen und Bauherstellungen in Rechnung gestellt ist.

(Siehe Anhang.)

Dienstes-Organisation.

Sämmtliche Obliegenheiten aller Dienstesgeschäfte wurden seit Eröffnung des Betriebes bis zu der am 1. Juli 1889 erfolgten staatlichen Betriebsübernahme von einem Betriebs-Vorstande, welcher der Betriebs-Direction Lemberg unmittelbar unterstand, besorgt.

Der Betriebs-Vorstand war für seine Geschäftsführung persönlich verantwortlich und für jeden Schaden, der durch ihn herbeigeführt wurde, auch ersatzpflichtig.

Seine Stellung, sowie seine dienstlichen Verpflichtungen sind durch eine eigene Instruction (siehe Anhang) wie für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) geregelt. Zur Besorgung des

Bahnerhaltungsdienstes sind zwei Bahnaufseher mit sieben ambulanten Wächtern bestellt, welchen nebst der Streckenbegehung auch die Verrichtungen des Dienstes während des Zugsverkehres in den Stationen obliegen. Die Erhaltung des Oberbaues, dann der Dämme und Einschnitte wird, wie bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), gleichfalls im Accord bewirkt, u. zw. für die Linie Kolomea-Słoboda zum Preise von fl. 150 und für die Zweigbahn nach Kniażdwór zum Preise von fl. 100 pro Kilometer.

Es verkehren in der Strecke Kolomea-Sopów zum Anschlusse an sämmtliche personenführenden Züge der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gemischte Züge und überdies in der Strecke Sopów-Słoboda zwei gemischte Züge in jeder Richtung, dann Erforderniszüge nach Massgabe des Bedarfes. In der Strecke Kolomea-Kniażdwór jedoch nur Erforderniszüge. Jedem gemischten Zuge ist ein Dienstwagen und in der Regel nur ein Personenwagen beigegeben.

Mit der am 1. Juli 1889 eingetretenen staatlichen Betriebsübernahme wurde in der Vorstadt Nadworna ein Bahnbetriebsamt errichtet, welches die Functionen des Betriebsvorstandes unter thunlichster Beibehaltung der Dienstesorganisation versieht.

6. Personen- und Güter-Tarife.

Der Aufstellung der Tarife wurde, damit dieselben leicht verständlich und ohne Schwierigkeit anwendbar seien, die grösste Einfachheit zu Grunde gelegt; ein directer Personen- und Güterverkehr mit den Anschlussbahnen findet nicht statt, daher in der Anschlussstation Kolomea die Umcartirung vorgenommen werden muss. Ebenso unterblieb die Annahme des für die österr.-ungar. Eisenbahnen giltigen „Tariftheiles I“, somit auch die Güterclassification und erfolgt daher die Abfertigung der Personen und Güter lediglich auf Grund der Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom 1. Juli 1874 und seinen Nachträgen, insoferne nicht noch besondere Ausnahmen von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

Sämmtliche Gebühren werden in österr. Währung ohne Agiozuschlag eingehoben.

Die Transport-Gebührenberechnung geschieht nach Kilometern und Kilogrammen. Wenn die Länge der Transportstrecke weniger als 8 Kilometer beträgt, wird die Gebühr für 8 Kilometer eingehoben.

Auf den Transport von Militärpersonen und Militärgütern aller Art findet der auf den österr.-ungar. Eisenbahnen bestehende Militärtarif Anwendung.

Personen-Tarif pro Person und Kilometer in Kreuzern

II. Cl.	III. Cl.
4 kr.	2·5 kr.

Kinder unter 2 Jahren gebührenfrei, von 2—10 Jahren halber Fahrpreis. Die Ausgabe der Fahrbillets erfolgt in den Stationen bei den Stationscassen, in den Haltestellen durch den Conducteur im Wagen selbst und sind die zur Einhebung gelangenden Fahrpreise im Innern der Wagen und in den Stationen und Haltestellen zur allgemeinen Ansicht angeheftet. Ausserdem gelangen auf einzelnen Strecken Abonnementbillets in Heften zu 30, 60 und 100 Billets zu ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe, giltig für 3, 5 und 8 Monate.

Separat-Personenzüge.

Gebühr pro Kilometer: für die Locomotive . . . . . 1 fl.
für jeden benützten Wagen . . . . . 50 kr.

Für jede halbe Stunde Wartefrist über die bei der Bestellung festgesetzte Abfahrtszeit wird der Betrag von fl. 25 eingehoben.

Reisegepäck.

Die Beförderung von Reisegepäck erfolgt ohne Anrechnung einer Transportgebühr, lediglich gegen Entrichtung einer Manipulationsgebühr von 7 kr. für jedes einzelne Collo ohne Rücksichtnahme

auf das Gewicht des Collo und die Beförderungsdistanz. Eine Versicherung des Werthes und des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ist bei Reisegepäck nicht zulässig.

Bei Verlust eines zum Transporte übernommenen Gepäcksstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von fl. 50 pro Collo. Die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.

In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältnisse desselben nach der Maximalentschädigung für Verluste zu bestimmen.

Nach Ablauf von 24 Stunden wird für das von der Partei bei Ankunft des Zuges nicht sofort übernommene Gepäck pro Collo ein Lagergeld von 6 kr. für jeden angefangenen Tag eingehoben.

Als Reisegepäck werden nur Koffer, Schachteln, Reisesäcke, Reisetaschen etc befördert, welche Gegenstände enthalten, die der Reisende zu seinem Reisebedürfnisse mit sich führt. Für jedes ganze Fahrbillet können höchstens 2 Colli und für jedes halbe Fahrbillet höchstens 1 Collo zur Beförderung aufgegeben werden. Kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, Tragkörbe etc. sowie Colli, welche ihres Gewichtes und Umfanges nach nicht von einem Manne getragen werden können, werden als Reisegepäck nicht befördert.

Wer Gegenstände als Reisegepäck aufgibt, die entweder vom Transporte gänzlich oder von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind, verfällt den durch die Polizeiverordnung oder durch das Strafgesetz festgesetzten Strafen, haftet für jeden etwa entstehenden Schaden und hat überdies, auch wenn ein Schaden nicht entstanden ist, für jedes Kilogramm solcher Colli eine schon durch die Auflieferung verwirkte Conventionalstrafe von fl. 6 zu erlegen.

Hunde.

Für jeden nach den Normen des Gepäckstransportes zu befördernden Hund wird die Gebühr von 0·7 kr. pro Kilometer, nebst einer Manipulationsgebühr von 7 kr. pro Stück eingehoben. Bei Bewachung der Thiere wird nach Ablauf von zwei Stunden ein Standgeld von 5 kr. pro Stück und Stunde eingehoben.

Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, ferner Pferde, Fohlen, Maulthiere, sowie alle anderen Thiergattungen werden als Reisegepäck nicht befördert.

Eilgüter.

Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* beträgt 2·5 kr., die geringste Gebühr 20 kr.

Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, sowie lebende Thiere aller Art werden als Eilgut nicht befördert.

Frachtgüter.

Die Transportgebühren betragen pro 100 *kg* und 1 *km*:

für sperrige Güter	2 kr.
„ Stückgüter	1·2 kr.
„ Wagenladungsgüter bei Aufgabe von mindestens 5000 *kg*	1 kr.

Sperrige Güter sind solche, welche im Verhältnis zu ihrem Gewichte grossen Raum einnehmen, d. i. pro Kubikmeter weniger als 150 *kg* wiegen.

Die Frachtsätze für Stückgüter finden Anwendung bei Aufgabe beliebiger Quantitäten.

Die Frachtsätze für Wagenladungsgüter gelangen nur bei Aufgabe von mindestens 5000 *kg* pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Quantum pro Wagen zur Anwendung.

Die Bildung von Wagenladungen aus beliebigen Gütern ist gestattet. Von der Bahnverwaltung wird jedoch keine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere übernommen.

Die geringste Transportgebühr für eine Frachtsendung beträgt einschliesslich der Manipulationsgebühr 20 kr.

Die Verladung und Ausladung von Wagenladungsgütern ist durch die Versender, beziehungsweise Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der vorgeschriebenen Frist zu besorgen. Die Auf-,

beziehungsweise Ausladung muss sich innerhalb der Frist von 12 Stunden nach Beistellung des Wagens vollziehen. Für jede weitere Stunde gelangt eine Wagenverzögerungs-Gebühr von 20 kr. pro Wagen zur Einhebung.

Für Gegenstände von mehr als 6·3 *m* Länge wird bei Einzelnsendungen die $1^1/_2$fache Fracht der Stückgutclasse für das Effectivgewicht berechnet. Uebersteigt das Effectivgewicht der Sendung pro Wagen 5000 *kg*, so wird nur die einfache Gebühr der Stückgutclasse eingehoben. Artikel von mehr als 19 *m* Länge werden nur nach Uebereinkunft zum Transporte angenommen.

Leichen.

Die Gebühr für eine Leiche wird nach dem Normalgewichte von 4000 *kg* berechnet, u. zw. bei Beförderung als Eilgut auf Grund der für Eilgüter giltigen Gebühren; als Frachtgut auf Grund der Frachtsätze der Stückgutclasse.

Der Leiche muss ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Billet der von ihm benützten Wagenclasse zu lösen hat.

Equipagen und sonstige Strassenfuhrwerke.

Die Transportgebühr beträgt 60 kr. pro Stück und Kilometer. Ausser der Transportgebühr wird eine Manipulationsgebühr von 7 kr. pro Stück eingehoben.

Lebende Thiere.

a) Pferde, Fohlen und Maulthiere:

Transportgebühr pro Kilometer für 1 Stück	18 kr.
„ „ „ „ 2 „	15 kr.
„ „ „ „ 3 und mehrere Stücke	12 kr.

Ausser der Transportgebühr wird eine Manipulationsgebühr von 7 kr. pro Stück eingehoben.

Als geringste Gebühr werden die für vier Kilometer entfallenden Tarifsätze inclusive Manipulationsgebühr eingehoben.

Die Begleiter der Pferde, Fohlen oder Maulthiere haben die normalmässige Fahrgebühr der III. Wagenclasse zu bezahlen.

b) Sonstige Thiere. Die Gebühren für nachbenannte Thiere werden nach den nachfolgend festgesetzten Normalgewichten zur Wagenladungs-Classe berechnet, u. zw.:

1 Mutterkalb mit	60 *kg*
1 einjähriges Kalb	170 „
1 Stier, Ochs oder Kuh, aufrecht im Wagen	840 „
2 Stiere, Ochsen oder Kühe, aufrecht im Wagen	1400 „
3 „ „ „ „ „ „ „	1680 „
4 oder 5 Stiere, Ochsen oder Kühe, aufrecht im Wagen	1960 „
bei 6 oder mehr, pro Stück	340 „
1 Stier, Ochs oder Kuh, liegend	1680 „

Bei Aufgabe in Trieben von oder über 20 Stück pro Frachtbrief werden folgende Normalgewichte berechnet:

1 Stück Spanferkel	20 *kg*
1 „ Frischling	30 „
1 mageres Schwein	60 „
1 gemästetes „	170 „
1 Lamm oder Kitz	30 „
Schafe, Widder, Hammeln, Schöpse, Ziegen, pro Stück	40 „
1 Esel	170 „

Wenn mit einem Frachtbriefe weniger als 20 Stück einer Thiergattung zur Aufgabe gelangen, so sind obige Normalgewichte so lange doppelt zu rechnen, bis die Gebühr für 20 Stück auf Grund der einfachen Normalgewichte sich nicht billiger stellt.

Angeld für zur Thierverladung bestellte Wagen.

Jeder Thiertransport muss mindestens 24 Stunden vor Abgang des Zuges, mit welchem derselbe befördert werden soll, angemeldet und zur Sicherung des Transportes ein Angeld von fl. 4·80 pro Wagen erlegt werden. Wenn die angemeldeten Thiere aus irgend einem Grunde nicht aufgegeben werden, so verfällt das Angeld.

Wagenmiethe für Verzögerung des Ein- und Ausladens.

Die Ein- und Auswaggonirung der Thiere hat die Partei selbst zu besorgen. Werden Thiere nicht innerhalb der reglementmässig zugestandenen Frist von den Versendern eingeladen und von den Empfängern ausgeladen, so wird eine Wagenmiethe von fl. 4·80 pro angefangenen Tag und Wagen erhoben.

Standgelder.

Nach Ablauf der reglementmässigen Bezugsfrist gelangen folgende Standgelder pro Stück und Stunde zur Erhebung:

für Pferde, Fohlen und Maulthiere	15 kr.
„ Hornvieh	5 kr.
„ sonstige Thiere	3 kr.

Eine etwaige Verpflegung der Thiere während des Aufenthaltes auf dem Bahnhofe geschieht auf Gefahr und Kosten des Versenders.

Nebengebühren.

Der Transportgebühr wird in allen Fällen eine Manipulationsgebühr zugeschlagen, welche pro 100 *kg* beträgt:

für Eilgüter	10 kr.
„ Stückgüter und sperrige Güter	4 kr.
„ Wagenladungsgüter	4 kr.

Auf- und Ablegegebühren.

Für das Auflegen der gewöhnlichen Güter auf die Streifwagen und das Ablegen von denselben wird für jede dieser Leistungen die Gebühr von 1 kr. pro 100 *kg*, in minimo 2 kr. eingehoben.

Hebekrahngebühr.

Dieselbe beträgt 2 kr. für je angefangene 100 *kg*, und kann in jenen Stationen, wo sich keine stabilen Hebekrahne befinden, über Verlangen der Partei nach Zulässigkeit ein transportabler Hebekrahn zur Verfügung gestellt werden, in welchem Falle jedoch ausser der obigen Gebühr noch ein fixer Betrag von fl. 10 für die Beförderung des Krahnes zu entrichten ist.

Auf- und Abladegebühr.

Wenn bei Sendungen die Auf- und Abladung über Ansuchen der Partei durch die Bahn besorgt wird, so gelangt für jede einzelne Leistung die Gebühr von 1 kr. pro 100 *kg* zur Einhebung.

Waggebühr.

Dieselbe ist für jene Güter zu entrichten, deren Abwage ausdrücklich verlangt wird, und beträgt $3\cdot_2$ kr. für je angefangene 100 *kg*, in minimo aber 4 kr.

Lagergeld.

Dasselbe beträgt sowohl bei der Auf- als Abgabe für jedes Collo Eilgut und jeden angefangenen Tag 6 kr.; für gewöhnliche Güter $1\cdot_6$ kr. für angefangene 100 *kg* und Tag; für begünstigte Güter $0\cdot_2$ kr. für angefangene 100 *kg* und Tag; für Kohlen, Coacs und Brennholz $0\cdot_5$ kr. pro angefangene 100 *kg* und Tag; für gefettete Wolle nach Ablauf von 24 Stunden ein Lagergeld von 10 kr. für je angefangene 100 *kg* und Tag; für Petroleum und Mineralöle aller Art nach 2 Tagen lagergeldfreier Zeit, 10 kr. für je angefangene 100 *kg* und Tag; für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge 30 kr. pro Stück und Tag nach Ablauf von 24 Stunden bei der Aufgabe und vom vierten Tage angefangen bei der Abgabe.

Desinfectionsgebühr.

Bei Transporten von Thieren und thierischen Rohproducten, für welche die Desinfection der Wagen behördlich angeordnet ist, gelangen ohne Rücksicht auf die Beförderungsdistanz nachstehende Gebühren zur Einhebung:

Für Grosshornvieh, Pferde, Maulthiere und Esel ohne Rücksicht auf die Anzahl der in die Eisenbahnwagen verladenen Thiere, für einen vierräderigen gewöhnlichen Wagen oder für die Benützung nur einer Etage eines Etagenwagens fl. $1\cdot_{50}$. Für Versendungen thierischer Rohproducte 2 kr. pro 100 *kg*, bei Berechnung einer Minimalgebühr von fl. $1\cdot_{50}$ pro Wagenladung.

Die näheren Details sind aus dem im Jahre 1886 veröffentlichten Gebührentarife und seinen Anhängen vom Jahre 1887 und 1888 zu entnehmen.

Zuschläge für Werth- und Lieferzeit-Interesse-Declaration:

Transportgattung	Werth- Declaration		Lieferzeit-Interesse- Declaration	
	Frachtzuschlag für je angefangene 150 *km* pro mille	Minimal-Gebühr in Kreuzern	Frachtzuschlag für je angefangene	Minimal-Gebühr in Kreuzern
Eilgüter und Frachten	$0\cdot_1$	5	fünf Gulden für die ersten 150 *km* $0\cdot_5$ kr.	5
Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge	1	5	dreissig Gulden und $7\cdot_5$ *km* : $0\cdot_{25}$ kr.	15
Lebende Thiere	1	5	dreissig Gulden und $7\cdot_5$ *km* : $0\cdot_1$ kr.	15

Nachnahmeprovision.

Für Spesen „in Vorhinein“ in Beträgen über fl. 2, sowie für die dem Gute nachgenommenen baren Auslagen wird eine Provision von 2% des nachgenommenen Betrages berechnet.

Für Nachnahmen, welche nach ihrer Einzahlung seitens des Adressaten an den Aufgeber ersetzt werden sollen (Spesen nach Eingang) und für Spesen „in Vorhinein“ in Beträgen von fl. 2 wird eine Provision von $^1/_2$% des Nachnahmebetrages, in minimo jedoch 2 kr. erhoben.

Die von der Anschlussbahn (auch Schleppbahn) übernommenen Vorfrachten (inclusive Nachnahmen, Zölle u. s. w.) sind provisionsfrei.

Zählgebühr.

Für die bahnamtliche Feststellung der Stückzahl bei Holzsendungen wird für je 10 Stück eine Gebühr von 5 kr. erhoben, wobei angefangene 10 Stück für voll gerechnet werden.

In minimo werden jedoch pro Wagen 50 kr. erhoben.

Specialtarife.

Nr. 1. Für Eil- und Frachtgüter aller Art (mit Ausnahme von Leichen, Equipagen und sonstigen Strassenfahrzeugen, sowie lebenden Thieren) unter Auflassung der Manipulationsgebühr, Transportgebühr pro 100 *kg* für Eilgüter, sperrige Güter und Stückgüter . . . . . 5 kr.
Für Wagenladungsgüter bei Aufgabe von mindestens 5000 *kg* . . . . . 4 „

Nr. 2. Für Bau-, Werk- und Nutzholz in Wagenladungen, Transportgebühr pro 100 *kg* und pro 1 *km* . . . . . 0·7 „
Manipulationsgebühr pro 100 *kg* . . . . . 2 „

Nr. 3A Für Kohle, Coacs, leere und gebrauchte Emballagen aller Art und Sägespäne Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* . . . . . 0·6 „
Manipulationsgebühr pro 100 *kg* . . . . . 1 „

Nr. 3B. Brennholz bei Frachtzahlung und Verladung von höchstens 20 Raummetern lufttrockenen harten und höchstens 24 Raummetern lufttrockenen weichen Brennholzes pro gedeckten Güterwagen, dann

Abfallholz (Kopfholz, Scheitholz und Säumlinge von Erzeugnissen der Sägewerke herrührend) bei Frachtzahlung und Verladung von höchstens 28 Raummetern lufttrockenen weichen Kopfholzes oder 32 Raummetern lufttrockenen weichen Scheitholzes oder ebensolchen Säumlingen pro gedeckten Güterwagen Transportgebühr pro verwendeten Wagen und 1 *km* . 60 kr.
Manipulationsgebühr pro verwendeten Wagen . . . . . fl. 1

Nr. 4. Für Hornvieh-, Borstenvieh- und Schaftransporte in Wagenladungen bei Frachtzahlung für den Gesammtinhalt der Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens Transportgebühr pro Quadratmeter der Bodenfläche pro verwendeten Wagen und Kilometer 1 kr.
Manipulationsgebühr pro Quadratmeter der Bodenfläche . . . . . 6·5 „
Für die Mitbenützung der Trommel Transportgebühr pro Kilometer . . . . . 2 „
Manipulationsgebühr . . . . . 13 „

Nr. 5. Für ärarische Telegraphen-Materialien Transportgebühr pro 100 *kg* und Kilometer bei Aufgabe für Personen- und gemischte Züge . . . . . 0·8 „
für Lastzüge . . . . . 0·32 „
bei Frachtzahlung nach der Tragkraftziffer des verwendeten Wagens . . . . . 0·25 „

Alle näheren Details der Tarifbestimmungen sind aus dem veröffentlichten Gebührentarife vom Jahre 1886 und seinen Nachträgen vom Jahre 1887 und 1888 zu entnehmen.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Localbahn Kolomea-Słoboda rungurska (Kopalnia) mit der Abzweigung von Nadwórniańskie Vorstadt (przedmiescie) nach Szeparowce-Kniażdwór.

Von oder nach	Krynica-Debowa*)	Kolomea-Ringplatz [rynek]**)	Nadwórniańskie Vorstadt (przedmiescie**)	Diatkowce-Kühnel**)	Diatkowce-Brettler**)	Szeparowce-Ort*)	Szeparowce-Kniażdwór	Bad Pruth [Kąpiele w Prucie]*)	Wierzbiąż niżny*)	Sopów	Sopów-Müller	Kujdance*)	Peczeniżyn-Szczepanowski	Peczeniżyn-Markt [miasteczko]*)	Peczeniżyn-Markówka*)	Rungury**)	Słoboda rungurska Dorf [wieś]*)	Słoboda rungurska-Grube [Kopalnia]*)
Kolomea-Bahnhof	3	4	5	7	8	10	12	5	6	7	8	9	15	16	18	20	22	26
Krynica-Debowa*)		1	2	4	5	7	9	3	3	4	5	7	12	13	16	18	20	23
Kolomea-Ringplatz [rynek]**)			1	3	4	7	8	2	3	3	5	6	12	13	15	17	19	23
Nadwórniańskie Vorstadt [przedmiescie]**)				2	3	6	7	1	2	3	4	5	11	12	14	16	18	22
Diatkowce-Kühnel**)					1	4	5	3	4	4	6	7	13	14	16	18	20	24
Diatkowce-Brettler**)						3	5	4	4	5	6	8	14	15	17	19	21	25
Szeparowce-Ort*)							2	6	7	8	9	10	16	17	19	21	23	27
Szeparowce-Kniażdwór								8	9	9	11	12	18	19	21	23	25	29
Bad Pruth [Kąpiele w Prucie]*)									1	2	3	4	10	11	13	16	17	21
Wierzbiąż niżny*)										1	2	4	10	11	13	15	17	21
Sopów											2	3	9	10	12	14	16	20
Sopów-Müller												2	8	9	11	13	15	19
Kujdańce*)													6	7	11	12	14	17
Peczeniżyn-Szczepanowski														2	4	6	8	12
Peczeniżyn-Markt [miasteczko]*)															3	5	7	10
Peczeniżyn-Markówka*)																2	4	8
Rungury**)																	2	6
Słoboda rungurska Dorf [wieś]*)																		4

*) Haltestelle für Personen- und Gepäckverkehr.

**) „ „ „ „ „ mit beschränkter Güterabgabe, „Eil- und Stückgüteraufgabe ausgeschlossen"; Aufgabe von Wagenladungsgütern nur nach vorausgehender Uebereinkunft mit der Bahnverwaltung.

7. Ergebnisse des Personen- und Güterverkehres.

Die Bahnstrecke von Kolomea nach Peczeniżyn und von der Nadwornaer Vorstadt nach Kniażdwór wurde am 1. October 1886 und von Peczeniżyn nach Słoboda am 1. December 1886 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben und wurde bis zum 18. Mai 1887 für Rechnung des Concessionärs geführt, worüber die statistischen Daten mangeln.

Die Zeitperiode vom 18. Mai 1887 angefangen bis 31. December 1887 bildet das erste Geschäftsjahr von 228 Tagen für die gesammte Strecke von 33 Tarifkilometern.

Die nächsten Geschäftsperioden werden durch das Kalenderjahr gebildet.

Personen-Verkehr	1887 228 Tage	%	1888	%
Anzahl der Reisenden II. Classe	8.473	12·62	9.972	11·35
„ „ „ III. „	58.568	87·25	77.918	88·65
Militär	89	0·13	—	—
Zusammen	67.130	100	87.890	100
pro Tag	295		240	
Zusammen von den Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	534.719		671.515	
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilomet.	7·950		7·640	
Gepäcks-Verkehr.				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	17·68		25·28	
pro Tag	0·08		0·07	
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	6·8		15	
Auf einen Reisenden entfällt das Gewicht in Tonnen	0·026		—	
Güter-Verkehr.				
Zusammen beförderte Frachtenmenge in Tonnen	49.396		67.674	
pro Tag „ „ „ „	216·65		184·90	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	16·36		14·82	
Beförderte sperrige Güter in Tonnen	13·06		12·44	
„ Stückgutklasse „ „	468·77		709·13	
Wagenladungsklasse à 5000 Kilogramm in Tonnen	41.250·53		60.638·22	
Specialtarif	7.663·55		6.315·75	
Zusammen	49.396		67.674	
Beförderte sperrige Güter in Tonnen Kilometer	259		214	
„ Stückgutklasse „ „ „	9.880		13.762	
„ Wagenladungsklasse in Tonnen Kilometer	658.081		860.396	
„ Specialtarif „ „ „	140.004		129.111	
Zusammen	808.224		1,003.483	
Befördert wurden in Tonnen.				
Getreide, Malz, Mais	8.737·51	17·69	12.185·03	18·01
Bau- und Brennholz	6.679·40	13·52	3.434·00	5·08
Mahlproducte	4.215·51	8·53	12.026·95	17·77
Eisen und Eisenwaren	233·16	0·47	229·13	0·34
Coacs, Steinkohle und Steinkohlenziegel	378·90	0·77	1.397·04	20·7
Emballagen	1.773·94	3·59	1.653·70	2·44
Petroleum und sonstiges Mineralöl	26.539·70	53·73	35.056·11	51·80
Bier	112·93	0·23	137·84	0·20
Bahnbetriebsmittel auf eigenen Rädern	178·32	0·36	370·02	0·55
Säuren	282·71	0·57	536·39	0·79
Verschiedene andere Artikel	263·83	0·54	—	—
Zusammen	49.395·91	100	67.674·54	100

Beförderte Züge	1887*) Hauptbahn	1887*) Flügel	1888 Hauptbahn	1888 Flügel
Pro Tag Anzahl der Züge	17	3	13	2
„ „ Zugskilometer	215	24	177	—
„ „ Wagenachskilometer	2.116	163	1.692	9
„ „ beförderte 1000 Tonnen Kilometer Brutto	17·75	0·97	9·8	0·93
„ „ „ 1000 „ „ Netto	3·44	0·29	2·68	0·35
„ „ bewegte Sitzplätze	343	140	305	93
„ „ besetzte „	100	9	73	3
Durchschnittliche Bruttolast				
eines Personen-Zuges in Tonnen	55·821	—		
„ gemischten „ „ „	51·271	55·521		
„ Last- „ „ „	66·351	58·476		
„ Material- „ „ „	46·167	25·690		
Im Allgemeinen durchschnittlich	60·540	55·435		

*) Diese Daten gelten für das ganze Jahr 1887.

8. Finanzielle Ergebnisse.

Dieselben sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Capitel	Artikel	Einnahmen	1887 fl.	1887 kr.	1888 fl.	1888 kr.
I		Transport-Einnahmen.				
	1	Personenbeförderung	12.978	57	15.907	25
	2	Gepäck und Equipagen	61	93	91	20
	3	Eilgüter			23	55
	4	Frachten, Vieh	59.631	52	77.954	
	5	Nebengebühren (Wag-, Lagerzins- und besondere Versicherungsgebühren etc.)	1.162	64	1.651	54
		Zusammen	73.834	66	95.627	54
II		Verschiedene Einnahmen.				
	1	Telegraphische Depeschen	964	71	966	79
	2	Verschiedene Erträgnisse	16	97	66	40
		Totale Einnahmen	74.816	34	96.660	73
		Ausgaben.				
III	*A*	Allgemeine Verwaltung	2.326	08	4.252	88
IV/X	*B*	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	10.878	18	9.311	66
XI/XIII	*C*	Verkehrs- und commercieller Dienst	13.923	16	18.790	67
XIV/XVI	*D*	Zugförderungs- und Werkstätten-Dienst	20.152	37	24.150	30
	E	Besondere Ausgaben	1.029	03	3.229	43
		Zusammen	*) 48.308	82	**) 59.733	94

*) Die Betriebsausgaben betragen 63·19% der Einnahmen.
**) „ „ „ 68·46% „ „

Von den Einnahmen entfallen*):

		1887		1888
pro Tag	fl.	328·14	fl.	264·10
„ Bahnkilometer	„	2.267·16	„	2.929·11
„ Nutzkilometer	„	1·39	„	1·364
„ Wagenachskilometer	„	0·1298	„	0·1431
„ 1000 Tonnen {Brutto/Netto} Kilometer	„	22·819	„	24·602
„ 1000 Tonnen {Brutto/Netto} „	„	72·708	„	87·125

Durchschnittliche Ausgaben:

pro Tag	fl.	207·37	fl.	154·38
„ Bahnkilometer	„	1.432·71	„	1.712·26
„ Nutzkilometer	„	0·875	„	0·7972
„ Wagenachskilometer	„	0·082	„	0·0836
„ 1000 Tonnen {Brutto/Netto} Kilometer	„	14·458	„	14·382
„ 1000 Tonnen {Brutto/Netto} „	„	45·947	„	50·930

Betriebs-Ergebnisse.

		1887 228 Tage		1888
Einnahmen	fl.	74.816·34	fl.	96.660·73
Ausgaben	„	48.308·82	„	56.504·51
daher Betriebs-Ueberschuss	fl.	26.507·52	fl.	40.156·22
oder von den Einnahmen		35·43 %		41·54 %
Das gesammte Anlagecapital per fl. 960.000 hat sich demnach zerzinst mit		4·36 %		4·18 %
Die Prioritäts-Actien wurden verzinst mit		5 %		5 %
Die Stamm-Actien wurden nicht verzinst, sondern der Ueberschuss, welcher eine Verzinsung der Stamm-Actien von zugelassen hätte, auf neue Rechnung vorgetragen.		2·30 %		1·82 %

Nach den im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums veröffentlichten Betriebsausweisen wurden im Jahre 1889 befördert:

63.664 Personen, mit einer Einnahme von fl. 11.370 oder gegen 1888 weniger um 28·92 %
53.314 Tonnen Güter, „ „ „ „ „ 60.025 „ „ 1888 „ „ 24·61 %
zusammen fl. 71.395

es resultirt daher aus dem Personen- und Güterverkehre gegen das Jahr 1888 eine Mindereinnahme von fl. 25.265 oder 26·14 %.

Dieses ungünstige Ergebnis ist zum Theile durch die, infolge der eingetretenen Hochwässer hervorgerufene, längere Verkehrsunterbrechung, theils auch dadurch entstanden, dass die Rohölgewinnung nachgelassen hatte, welche aber im Jahre 1890 wieder auf ihre normale Höhe gestiegen ist.

*) Von den Einnahmen sind bereits in Abzug gebracht: Rückersätze an Bahngebühren, Ersätze für Verluste, Abgänge und Beschädigungen.

TABELLE II.

Bahnbeschreibung der Kolomeaer Localbahnen.

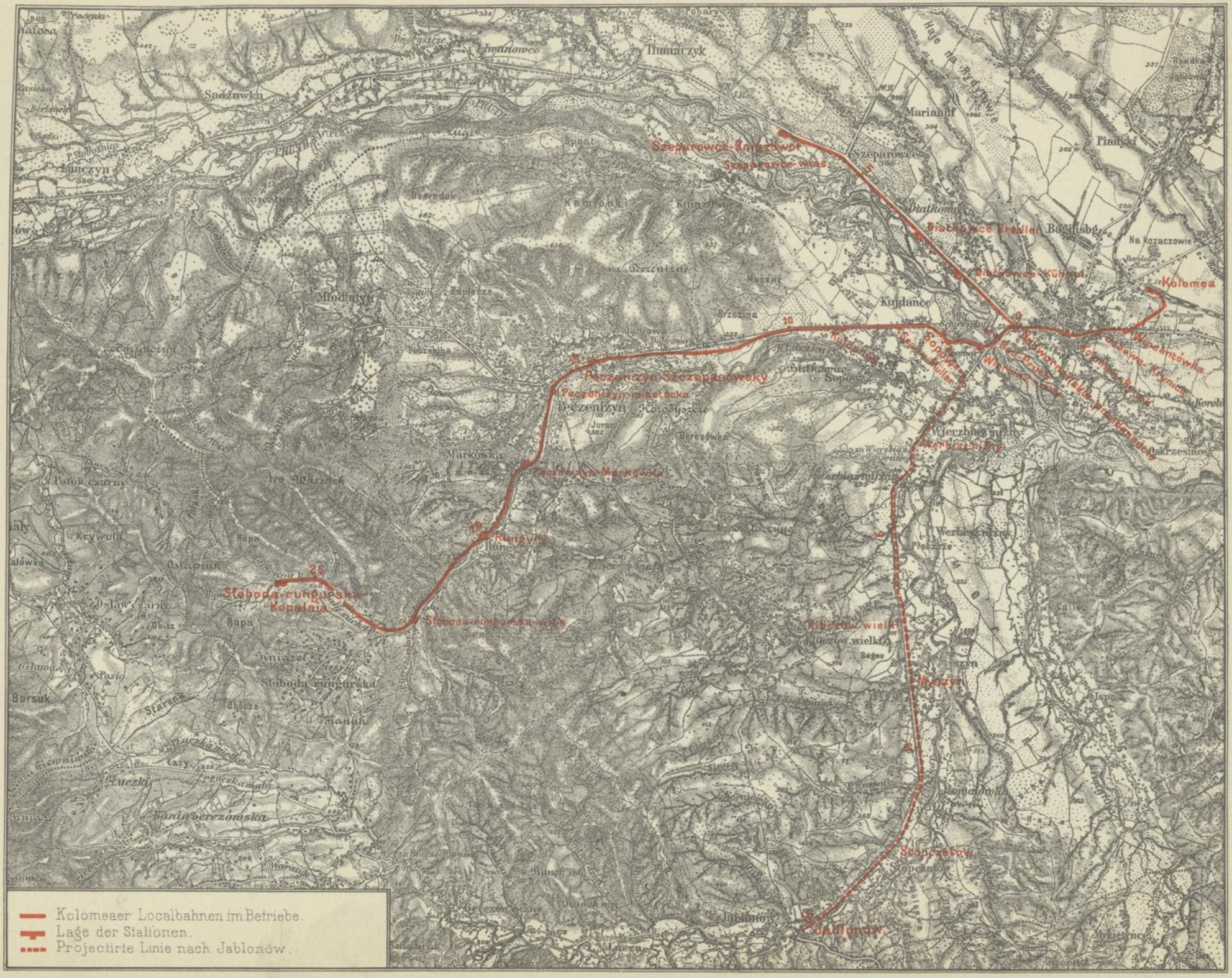
Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	bis	Länge in Kilometer	wahre Entfernung von der Nachbarstation	Station Kolomea	tarifmässige Entfernung von der Nachbarstation	Station Kolomea	Neigungs-Verhältnisse: Längen: horizontal	in Neigung über 2·5%	bis inclus.	Maximum der Neigung per ‰	Richtungs-Verhältnisse: Längen: in gerader Linie	in Bögen über 600 m. R.	bis inclus.	kleinster Radius	Unterbau: Erdarbeit: im Niveau der Bahn	in der Anschüttung über 1 Meter	bis inclus.	in der Abgrabung über 1 Meter	bis inclus.	grösste Anschüttung	grösste Abgrabung	Bauobjecte: Brücken: gewölbt und gedeckt über 4 m Spannweite	offen und mit Eisenconstruction über 4 m Spannweite	gewölbt und gedeckt bis incl. 4 m Spannweite	offen und mit Eisenconstruction bis incl. 4 m Spannweite	Objecte gemauerte ausserhalb der Bahn	Wegübersetzungen im Niveau der Bahn	Oberbau: Länge: im currenten Geleise	im Neben- Geleise	Zusammen	Anzahl der Wechsel	Hochbau: Gebäude: Anzahl: Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waarenmagazine: bölzerne	Lagerraum in Quadratmetern	Diverse	Signalhütten	Brückenwaagen	Verladerampen	Bahnhöfe: Stationen	Haltestellen	Telegraphen: elektro-magnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung	Anmerkung
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	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
a) Linie: Kolomea-Sloboda rungurska Kopalnia.																																																	
		194·353	195·685	8·850																																									1**					
Kolomea	*Station*	0	0·574	0·574*	.	.	.	.	.	.	0·574	1·25	0·574	.	.	∞	.	.	0·574	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*	0·070	0·070	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	*Station*	**Kolomea**	1. October 1886	*) Die Anlagen der Station Kolomea der k. k. priv. Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft werden mitbenützt und gehören hiezu auch die hier angeführten 0·374 Kilometer Geleise.
	Currente Bahn	0·574	1·875	1·301	.	.	.	.	0·188	.	1·113	15	0·782	.	0·519	175	0·040	.	1·016	.	0·245	0·09	0·51	.	.	.	3	.	4	1·301	.	1·301	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Wincentówka	*Haltestelle*	1·875	.	.	1·875	1·875	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Wincentówka		
	Currente Bahn	1·875	2·628	0·753	.	.	.	.	0·055	.	0·698	13·6	0·625	.	0·128	125	0·120	.	.	.	0·633	0·36	0·11	.	1	.	.	1	.	0·753	.	0·753	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Dębowa Krynica	*Haltestelle*	2·628	.	.	0·753	2·628	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Dębowa Krynica		
	Currente Bahn	2·628	3·320	0·692	.	.	.	.	0·179	.	0·513	15	0·249	.	0·443	125	0·04	.	0·332	.	0·320	0·88	0·25	1	.	.	1	1	.	0·692	.	0·692	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Kolomea Rynek	*Haltestelle*	3·320	.	.	0·692	3·320	1	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Kolomea Rynek		
	Currente Bahn	3·320	4·230	0·910	.	.	.	.	0·259	0·195	0·456	28	0·710	0·017	0·183	400	0·038	.	0·504	.	0·368	0·21	0·05	.	1	.	2	2	.	0·910	.	0·910	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Nadworniańskie przedmieście	*Ausweiche*	4·230	4·366	0·136	0·978	4·298	1	5	0·136	.	.	0	0·136	.	.	∞	0·100	.	0·036	.	.	0·26	.	.	.	.	.	.	.	.	0·136	0·136	0·272	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	*Ausweiche*	Nadworniańskie przedmieście		
	Currente Bahn	4·366	5·026	0·660	.	.	.	.	0·395	.	0·265	14·5	0·519	.	0·141	125	0·060	0·070	0·300	.	0·230	0·40	0·12	.	.	.	2	1	.	0·660	.	0·660	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Bad Pruth	*Haltestelle*	5·026	.	.	0·728	5·026	1	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Bad Pruth		
	Currente Bahn	5·026	5·470	0·444	.	.	.	.	0·166	.	0·278	15	0·262	.	0·182	110	.	0·264	0·080	.	.	7·60	.	.	1	.	.	1	1	0·444	.	0·440	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Wierbiąż niżny	*Haltestelle*	5·470	.	.	0·444	5·470	1	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Wierbiąż niżny		
	Currente Bahn	5·470	6·272	0·802	.	.	.	.	.	.	0·802	4·7	0·512	.	0·290	150	.	.	0·602	.	0·200	0·63	0·13	.	.	.	1	.	.	0·802	.	0·802	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Sopów	*Station*	6·272	6·522	0·250	0·913	6·383	1	7	.	.	0·250	2·5	0·250	.	.	∞	.	.	0·170	.	0·080	0·63	0·13	.	.	.	.	.	.	0·250	0·704	0·954	7	1	1	1	1	39·04	1	1	.	1	1	.	1	*Station*	**Sopów**		
	Currente Bahn	6·522	7·422	0·900	.	.	.	.	0·190	.	0·710	5	0·598	.	0·302	400	0·040	.	0·860	.	.	0·83	0·11	.	.	.	.	.	2	0·900	.	0·900	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Sopów Müller	*Haltestelle*	7·422	.	.	1·039	7·422	2	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Sopów Müller		
	Currente Bahn	7·422	8·825	1·403	.	.	.	.	0·345	.	1·058	17·39	1·403	.	.	∞	0·120	.	1·203	.	0·080	0·02	0·16	.	.	.	1	1	3	1·403	.	1·403	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Kujdańce	*Haltestelle*	8·825	.	.	1·403	8·825	2	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Kujdańce		
	Currente Bahn	8·825	14·422	5·597	.	.	.	.	0·700	0·067	4·830	25	4·447	0·080	1·070	150	2·190	0·090	2·997	.	0·320	1·67	0·34	.	1	.	11	1	10	5·597	.	5·597	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Peczeniżyn Szczepanowski.	*Station*	14·422	14·722	0·300	5·767	14·592	6	15	.	.	0·300	2·5	0·235	.	0·065	400	.	0·090	0·210	.	.	1·13	.	.	.	.	.	.	.	0·300	0·405	0·705	3	1	.	1	1	39·04	.	.	.	1	1	.	1	*Station.*	**Peczeniżyn Szczepanowski**	1. December 1886	
	Currente Bahn	14·722	15·782	1·060	.	.	.	.	.	.	1·060	13·5	0·514	0·245	0·301	200	.	0·320	0·740	.	.	1·87	.	.	.	.	6	.	3	1·060	.	1·060	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Peczeniżyn miasteczko	*Haltestelle*	15·782	.	.	1·190	15·782	2	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Peczeniżyn miasteczko		
	Currente Bahn	15·782	17·753	1·971	.	.	.	.	.	.	1·971	12	0·162	0·323	1·486	150	.	0·650	1·321	.	.	1·58	.	.	1	.	8	.	11	1·971	.	1·971	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Peczeniżyn Markówka	*Haltestelle*	17·753	.	.	1·971	17·753	3	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Peczeniżyn Markówka		
	Currente Bahn	17·753	20·050	2·297	.	.	.	.	0·066	.	2·231	21·16	1·188	0·529	0·580	120	.	0·280	1·857	0·050	0·110	2·82	2·50	.	.	.	8	.	17	2·297	.	2·297	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Rungury	*Ausweiche*	20·050	20·250	0·200	2·382	20·135	2	20	.	.	0·200	2·5	0·200	.	.	∞	.	0·200	.	.	.	3·87	.	.	.	.	.	.	.	0·200	0·200	0·400	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	*Ausweiche*	Rungury		
	Currente Bahn	20·250	22·395	2·145	.	.	.	.	.	.	2·145	20	0·923	0·348	0·904	110	.	1·040	1·075	.	0·030	2·30	1·50	.	.	1	7	.	7	2·145	.	2·145	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Słoboda rungurska wieś	*Haltestelle*	22·395	.	.	2·260	22·395	2	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Słoboda rungurská wieś		
	Currente Bahn	22·395	25·473	3·078	.	.	.	.	0·100	0·537	2·441	30	1·125	0·539	1·414	110	.	0·738	2·018	0·180	0·142	2·21	7·40	.	5	.	7	.	11	3·078	.	3·078	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Słoboda rungurska Kopalnia	*Station*	25·473	25·653	0·180	3·198	25·593	4	26	.	.	0·180	2·5	0·180	.	.	∞	.	0·172	.	.	0·008	3·19	0·50	.	.	.	.	.	.	0·180	0·794	0·974	10	1	.	1	1	39·04	1	.	1	1	1	.	1	*Station*	**Słoboda rungurska Kopalnia**		
	Totale...	.	.	25·653	25·593	.	.	.	2·779	0·799	22·075	.	15·594	2·031	8·008	.	2·748	4·014	15·895	0·230	2·766	.	.	1	10	1	51	8	69	25·079	2·309	27·388	27	3	1	3	3	117·12	3	2	1	3	6	10	4				
b) Linie: Nadworniańskie-Szeparowce Kniażdwór.																																																	
Nadworniańskie przedmieście	*Ausweiche*	.	0	.	.	v. Nadwórn	.	c. Nadwórn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*Ausweiche*	Nadworniańskie przedmieście	1. October 1886	*) Die Linie zweigt im Kilometer 4·371 der Linie Kołomea-Słoboda ab. **) Zwischen den Stationen Kołomea der k. k. priv. Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Station Szeparowce Kniażdwor besteht eine telephonische Verbindung.
	Currente Bahn	0	1·979	1·979	.	.	.	.	0·100	.	1·879	7·6	1·872	.	0·107	150	0·500	.	1·379	.	0·100	0·16	0·02	.	1	.	2	. 3	1	1·979	.	1·979													Currente Bahn			
Diatkowce Kühnel	*Ausweiche*	1·979	2·109	0·130	2·044	2·044	2	2	.	.	0·130	1·5	0·130	.	.	∞	.	.	0·130	.	.	0·05	.	.	.	.	.	.	.	0·130	0·130	0·260	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	1	.	.	*Ausweiche*	Diatkowce Kühnel		
	Currente Bahn	2·109	2·901	0·792	.	.	.	.	.	.	0·792	6	0·792	.	.	∞	.	.	0·742	.	0·050	0·12	0·19	.	.	.	.	.	1	0·792	.	0·792	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Diatkowce Brettler	*Ausweiche*	2·901	3·031	0·130	0·922	2·966	1	3	.	.	0·130	2·0	0·130	.	.	.	.	.	0·130	.	.	0·05	.	.	.	.	.	.	.	0·130	0·130	0·260	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	1	.	.	*Ausweiche*	Diatkowce Brettler		
	Currente Bahn	3·031	5·620	2·589	.	.	.	.	0·226	.	2·363	20	2·308	.	0·081	200	0·610	0·100	1·269	0·060	0·550	1·02	1·67	.	.	.	3	3	.	2·589	.	2·589	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Szeparowce wieś	*Haltestelle*	5·620	.	.	2·654	5·620	3	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Szeparowce wieś		
	Currente Bahn	5·620	7·001	1·381	.	.	.	.	0·006	.	1·375	10	1·325	.	0·056	150	0·328	.	0·773	.	0·280	0·24	0·12	.	. 1	.	1	2	2	1·381	.	1·381	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Szeparowce Kniażdwór	*Station*	7·001	7·143	0·142	1·492	7·112	2	7	0·142	.	.	.	0·142	.	.	∞	0·072	.	.	.	0·070	.	0·44	.	.	.	.	.	.	0·142	0·198	0·340	3	1	.	.	1	41·4	.	.	.	1	1	.	1**	*Station*	**Szeparowce Kniażdwór**		
	Totale...	.	.	7·143	7·112	.	.	.	0·474	.	6·669	.	6·899	.	0·244	.	1·510	0·100	4·422	0·060	1·050	.	.	.	2	.	6	8	4	7·143	0·458	7·601	8	1	.	.	1	41·4	2	.	.	3	3	1	1**				

c) Schleppbahnen.

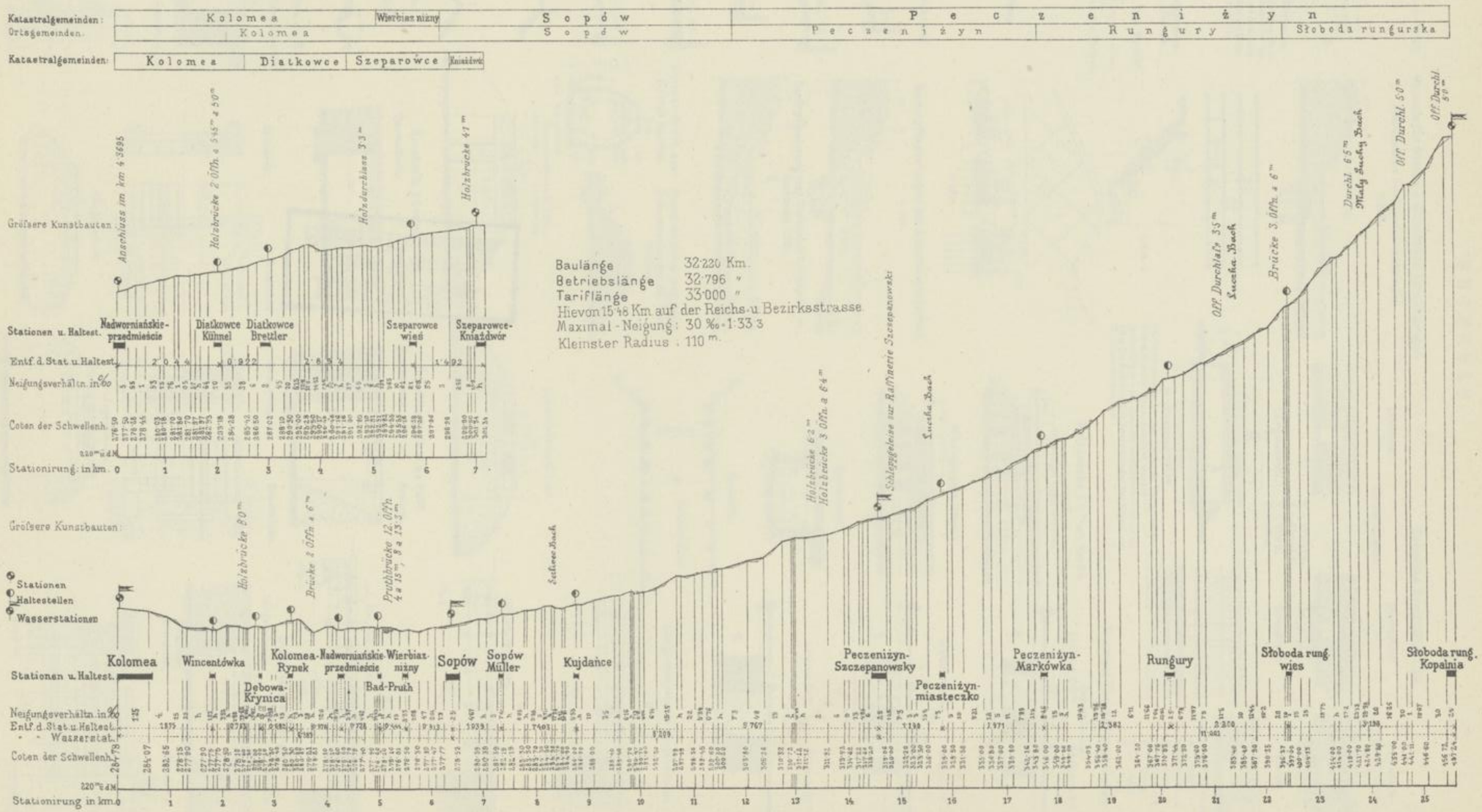
1. Von Kilometer 0·60 bei Station Kolomea zur Naphtharaffinerie von Fibich und Stawiarski, lang . . . . . 0·081 Kilometer
2. Vom Nebengeleise der Ausweiche Diatkowce Brettler (Flügelbahn) zur Mühle Brettler, lang . . . . . 0·350 „
3. Vom Nebengeleise der Station Szeparowce-Kniażdwór (Flügelbahn) zur Mühle Brettler, lang . . . . . 0·472 „
4. Vom Kilometer 14·883 der Hauptbahn bei Station Peczeniżyn zur Naphtharaffinerie von Szczepanowski & Co., lang incl. Abzweigung . . . . . 0·648 „

Zusammen . . . 1.551 Kilometer

TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000



GENERAL - LÄNGENPROFIL.

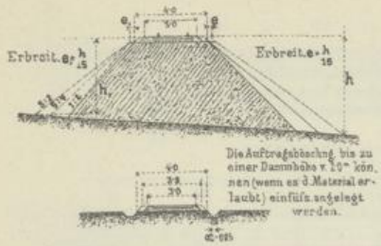


Maafsstab für die Längen: 1:100000.
" " " " Höhen: 1:2000.

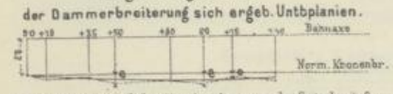
UNTERBAU.

Normalprofile des Bahnkörpers. 1:400.

Dämme.



Ausgleichung der aus der Dammerbreiterung sich ergeb. Untbplanien.

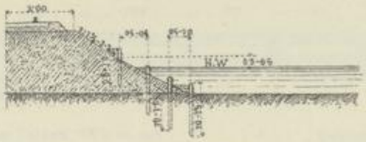


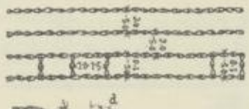
In den Curven wird das Unterbauplanum an der Seite des äufseren Schienenstranges um 10 - 15 cm. erbreitert. Dämme von mehr als 5m. Höhe erhalten eine entschpr. Verbreit.

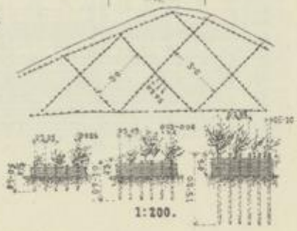
Erd - Einschnitt.

Normale für Dämme u. Einschnitts-Versicherngen

Flechtwerke bei Jnundationsterrain. 1:200.





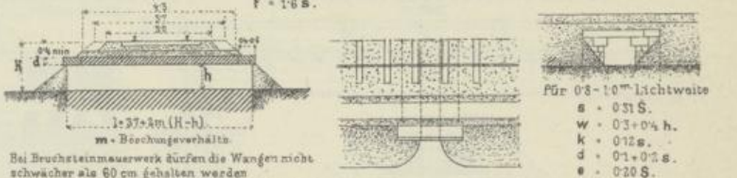


Gedeckte Durchläfse. 1:200.

Ansicht. 0·3-0·8m Lichtw. Querschnitt Querschnitt. 0·8-1·0m Lichtw.

w = 0·3+0·4 h.
d = 0·1+0·2 s.
e = 0·30 s.
f = 1·6 s.

Längenschnitt. Grundrifs. Ansicht.



m = Böschungsverhältn.

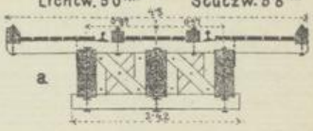
Bei Bruchsteinmauerwerk dürfen die Wangen nicht schwächer als 60 cm. gehalten werden. In den Bögen wird conform den Erdarbeiten an der Seite des äufseren Schienenstranges das Object um 10 - 15 cm. verbreitert.

Für 0·8 - 1·0m Lichtweite
s = 0·31 S.
w = 0·3+0·4 h.
k = 0·12 s.
d = 0·1+0·2 s.
e = 0·20 S.
L = 1·40 S.
S = 1·24 s.

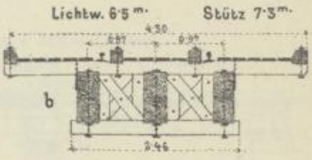
Normale für Balkenbrücken 1:100.

Querschnitte.

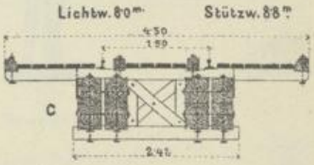
Lichtw. 5·0m. Stützw. 5·8m.



Lichtw. 6·5m. Stütz 7·3m.



Lichtw. 8·0m. Stützw. 8·8m.

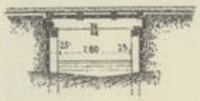


Holzbrücke 2·3m wt. Km 8·4. 1:200.

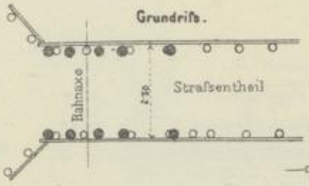
Widerlager gegen Sloboda.

Widerlager gegen Kolomea.

Querschnitt.

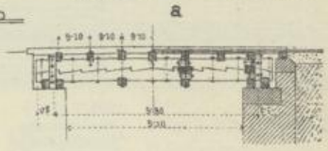


Grundrifs.

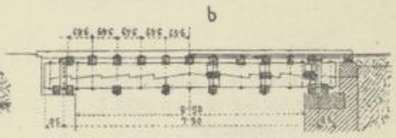


Längenansichten u. Längenschnitte.

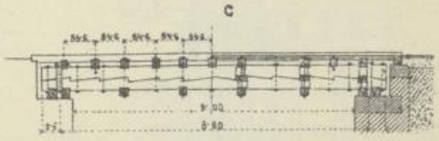
a



b

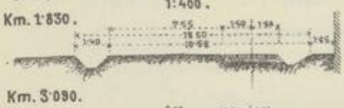


c



Querprofile der Bahn mit Strafsenbenützung. 1:400.

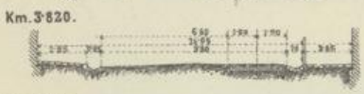
Km. 1·830.



Km. 3·090.

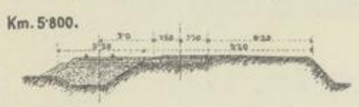
Km. 3·200.

Km. 3·820.

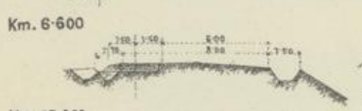


Km. 4·770.

Km. 5·800.



Km. 6·600



Km. 13·660.

Km. 14·220.

Dammpflasterungen bei Jnundationsterrain. 1.200.

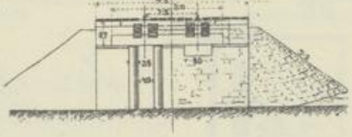
Dammpflasterung resp. Steinsätze b. Einbauten im Bachbette. 1:200.

Normal-Profil des lichten Raumes

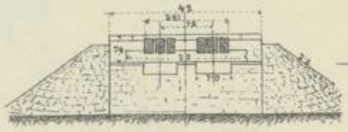
a b c Max Lichtprof.

Dammversicherung gegen Unterwaschungen bei fliefs. Wafser.

Querschnitt zu D. 1:200. am Joche. am Widerlag.

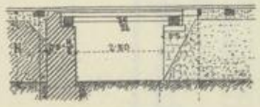


Querschnitt zu C. 1:200.



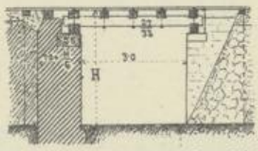
Durchlafs 2·5 m. wt. 1:200.

Querschnitt. Ansicht.



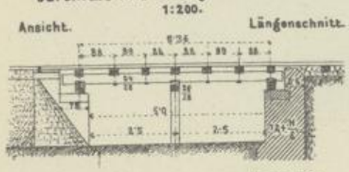
Durchlafs 3·0 m. wt. 1:200.

Querschnitt Ansicht.

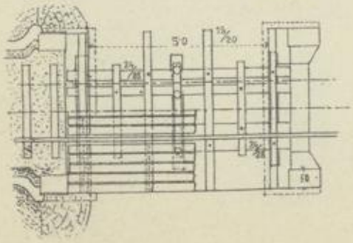


Durchlafs mit Mitteljoch 5·0 m. wt. D 1:200.

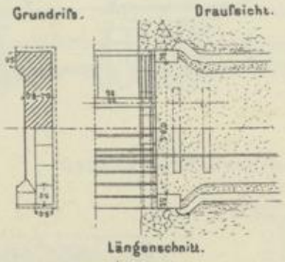
Ansicht. Längenschnitt.



Draufsicht Grundrifs.

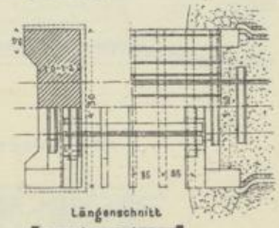


Grundrifs. Draufsicht.

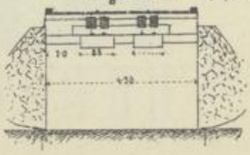


Längenschnitt.

Grundrifs Draufsicht.

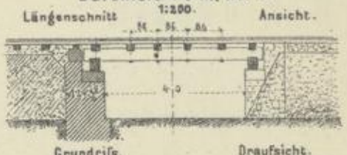


Längenschnitt

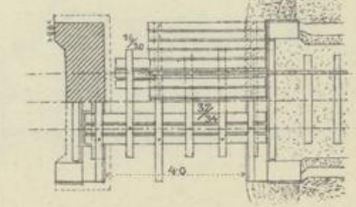


Durchlafs 4·0 m. wt. C 1:200.

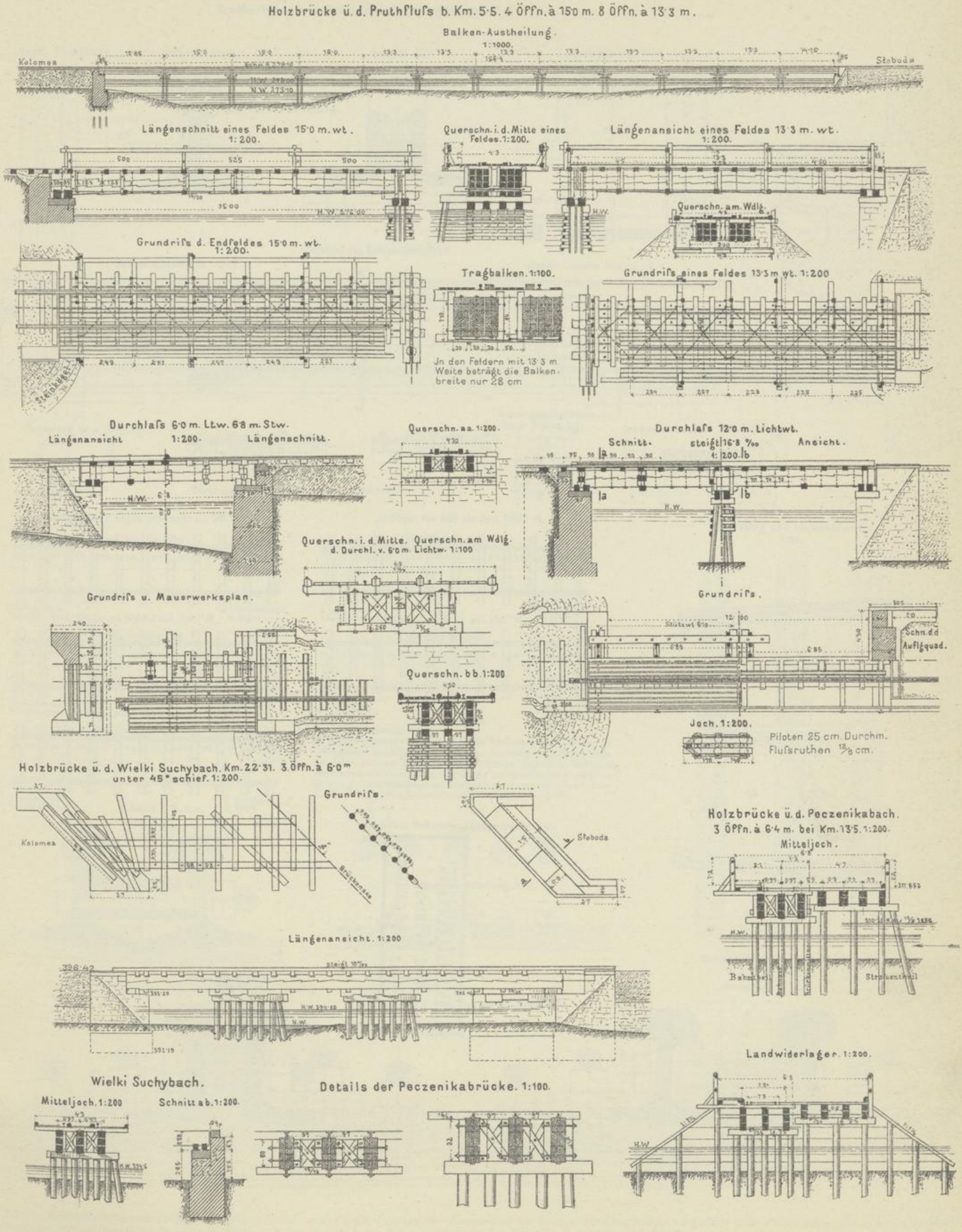
Längenschnitt Ansicht.



Grundrifs. Draufsicht.

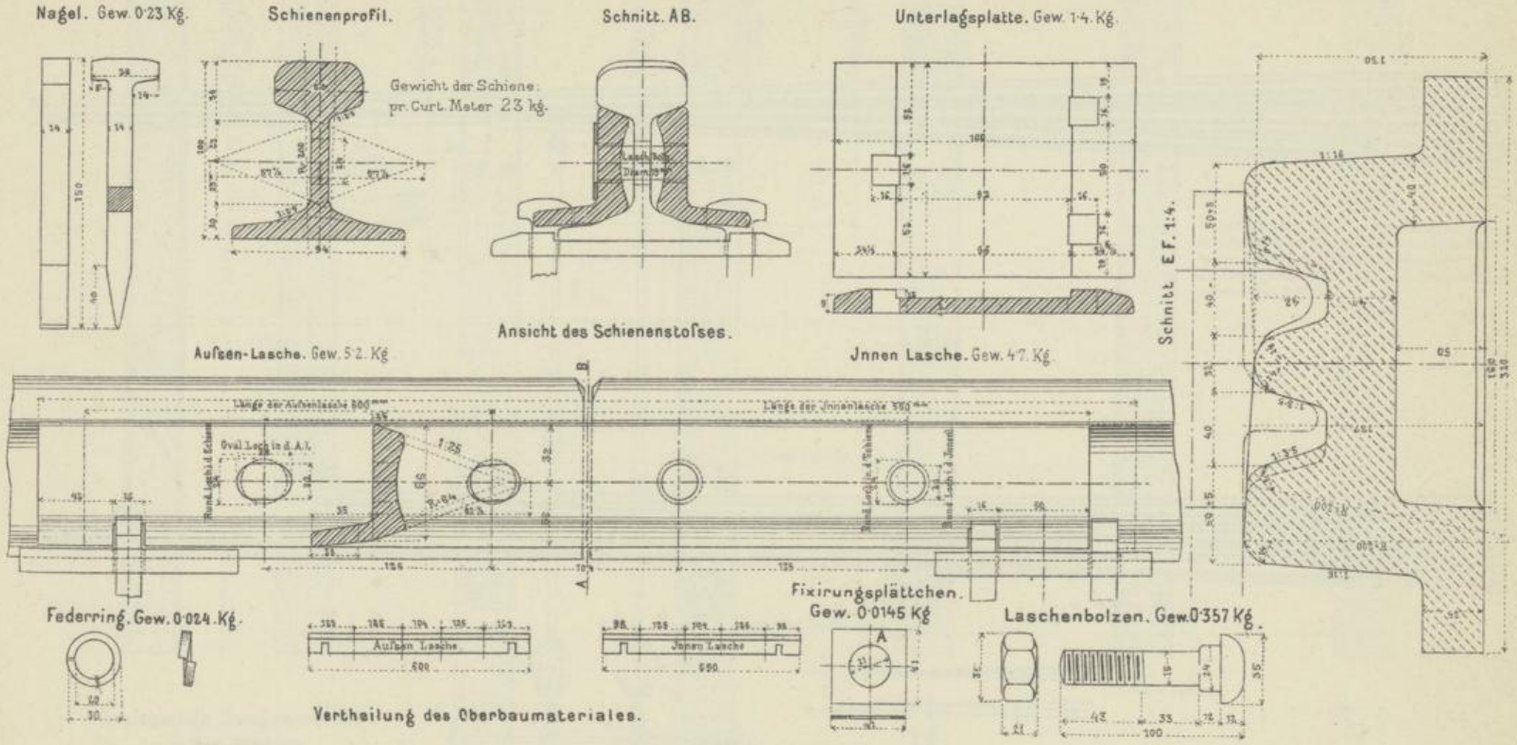


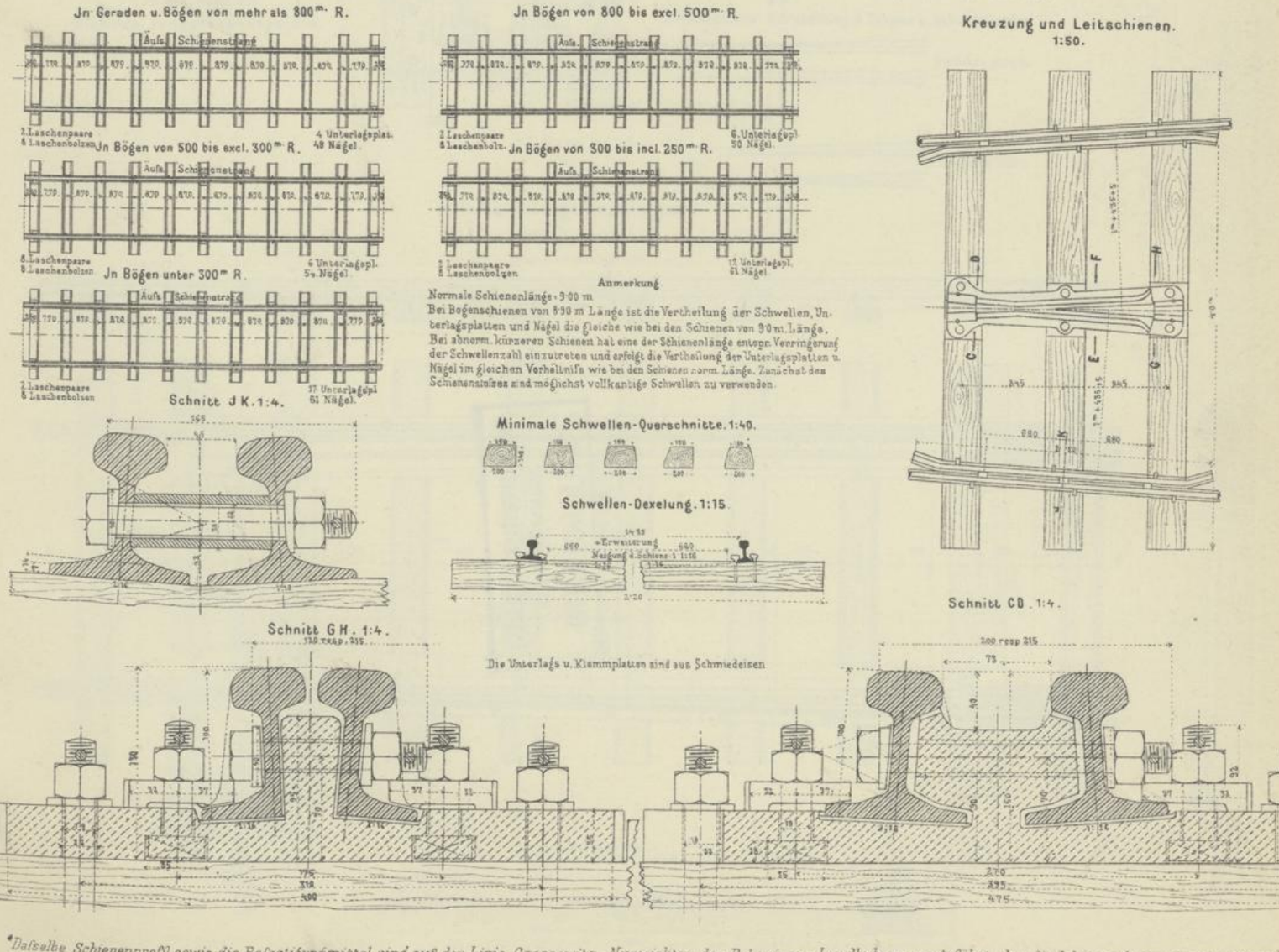
UNTERBAU.


Holzbrücke ü. d. Pruthfluſs b. Km. 5·5. 4 Öffn. à 15·0 m. 8 Öffn. à 13·3 m.
Balken-Austheilung.
1:1000.
Kolomea
Stoboda
Längenschnitt eines Feldes 15·0 m. wt.
1:200.
Querschn. i. d. Mitte eines Feldes. 1:200.
Längenansicht eines Feldes 13·3 m. wt.
1:200.
Querschn. am. Wdlg.
Grundriſs d. Endfeldes 15·0 m. wt.
1:200.
Tragbalken. 1:100.
Grundriſs eines Feldes 13·3 m wt. 1:200
In den Feldern mit 13·3 m Weite beträgt die Balkenbreite nur 28 cm
Durchlaſs 6·0 m. Ltw. 6·8 m. Stw.
Längenansicht 1:200. Längenschnitt.
Querschn. a. a. 1:200.
Durchlaſs 12·0 m. Lichtwt.
Schnitt. steigt 16·8 ‰ Ansicht.
1:200.
Querschn. i. d. Mitte. Querschn. am Wdlg. d. Durchl. v. 6·0 m. Lichtw. 1:100
Grundriſs u. Mauerwerksplan.
Grundriſs.
Schn. d. d. Auflgquad.
Querschn. b. b. 1:200
Joch. 1:200.
Piloten 25 cm. Durchm.
Fluſsruthen 12/8 cm.
Holzbrücke ü. d. Wielki Suchybach. Km. 22·31. 3 Öffn. à 6·0 m unter 45° schief. 1:200.
Grundriſs.
Kolomea
Stoboda
Holzbrücke ü. d. Peczenikabach.
3 Öffn. à 6·4 m. bei Km. 13·5. 1:200.
Mitteljoch.
Bahnkeil
Straſsenkeil
Längenansicht. 1:200
Wielki Suchybach.
Mitteljoch. 1:200
Schnitt a. b. 1:200.
Details der Peczenikabrücke. 1:100.
Landwiderlager. 1:200.

OBERBAU.

Stahlschiene und Schienenbefestigungsmittel. 1:4.*

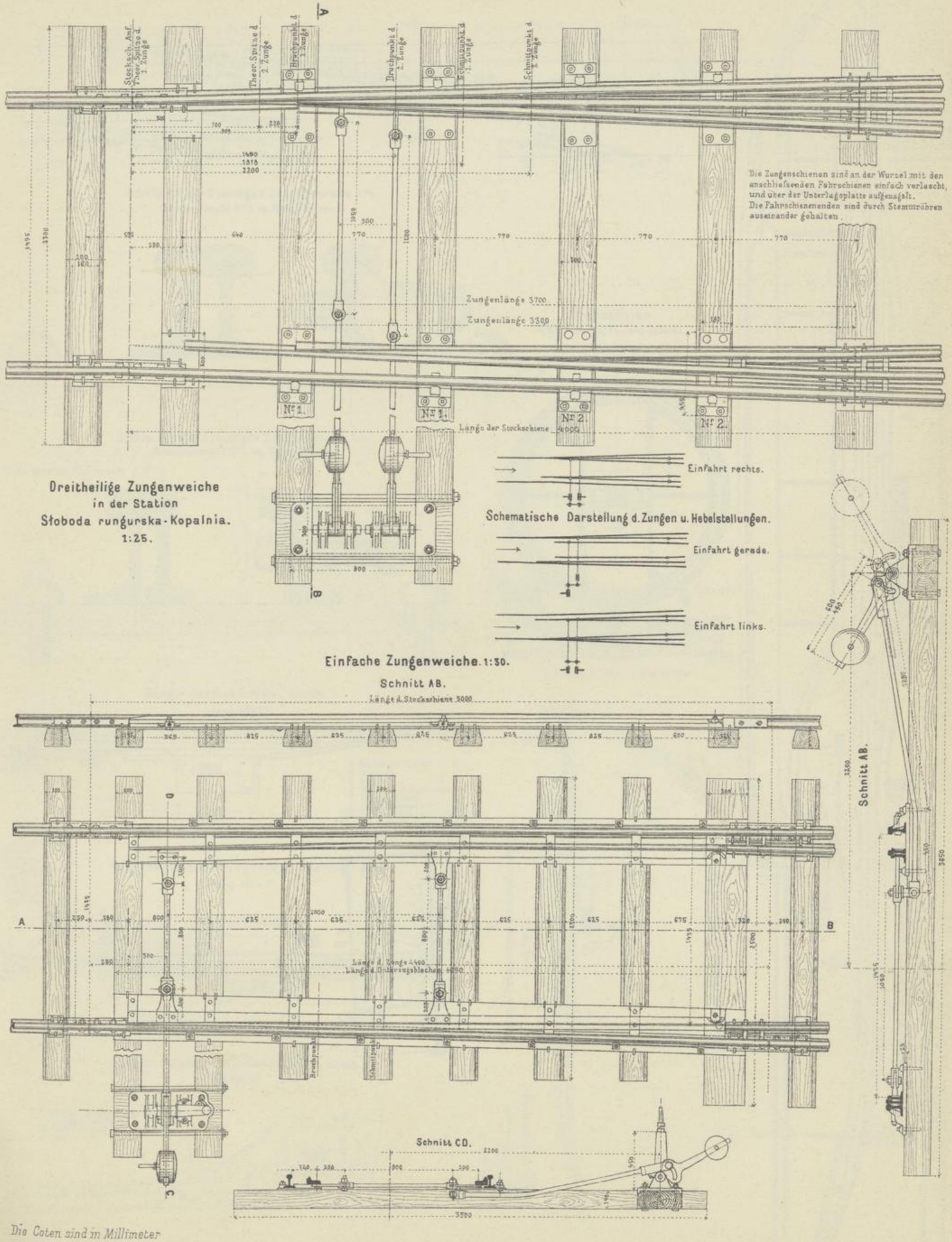




Dasselbe Schienenprofil sowie die Befestigungmittel sind auf der Linie Czernowitz-Nowosielitza der Bukowinaer-Localbahnen ausgeführt aber die Schienen haben nur eine normale Länge von 7·5m und statt des Unterlagsplättchen A zur Fixirung der Schraubenbolzen Groverische Federringe angewendet.

Die Coten sind in Millimeter.

OBERBAU.



Dreitheilige Zungenweiche in der Station Stoboda rungurska-Kopalnia. 1:25.

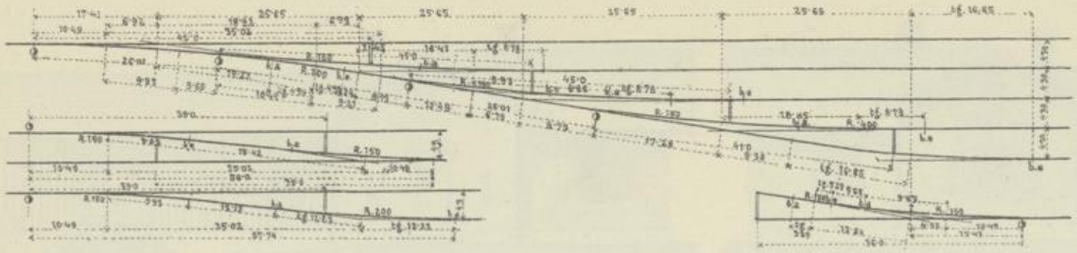
Schematische Darstellung d. Zungen u. Hebelstellungen.

Einfache Zungenweiche. 1:30.

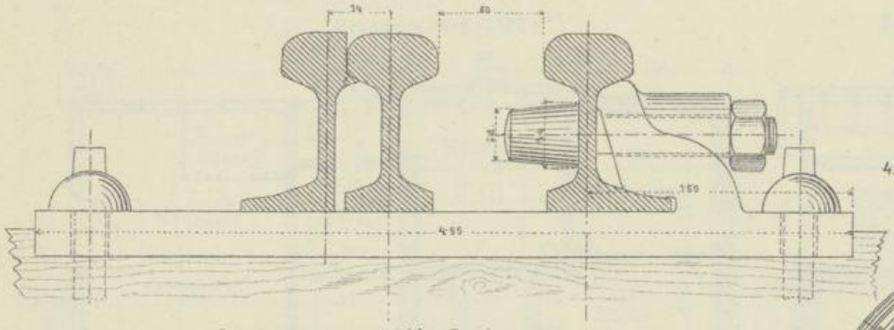
Die Coten sind in Millimeter

OBERBAU und STATIONS-ANLAGEN.

Geleiseverbindungen für den Winkel 7°. Rad. 150 m 1:1000.

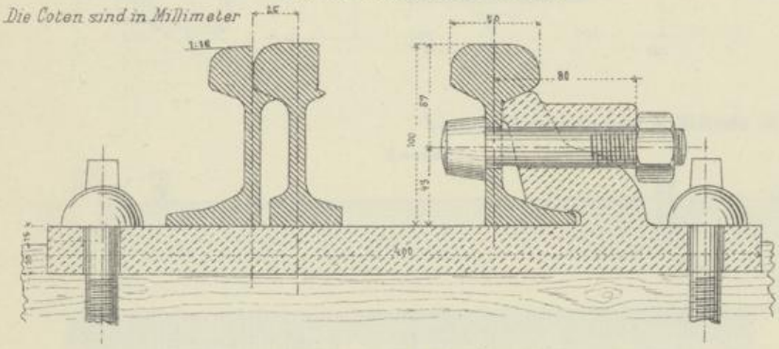


Schnitt EF der 3 theiligen Zungenweiche. 1:4.
Schienenstuhl N° 2. m. Stützbolzen.

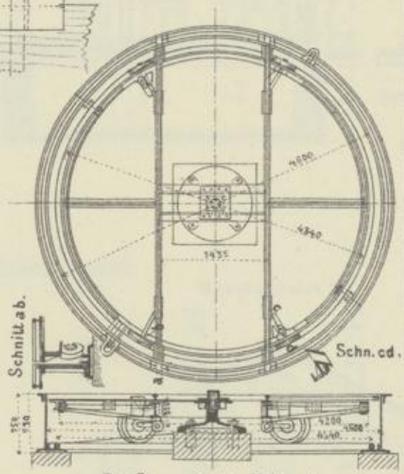


Schnitt CD der 3 theiligen Zungenweiche. 1:4.
Schienenstuhl N° 1. m. Stützbolzen

Die Coten sind in Millimeter

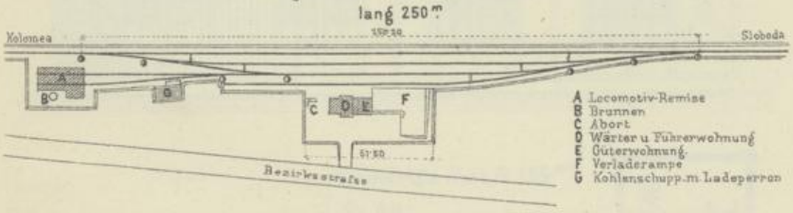


Drehscheibe.
4.6 m Durchm. für ein Geleise.
1:100.

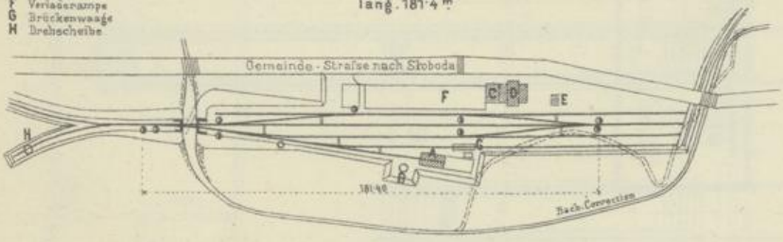


Die Coten sind in Millimeter

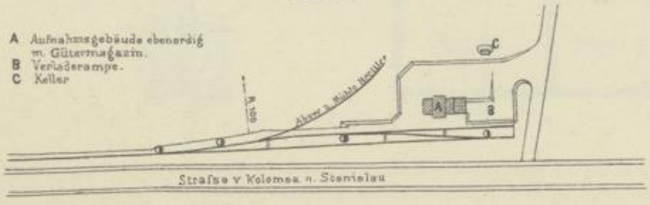
Rangir-Station „Sopów". 1:5000.
lang 250 m



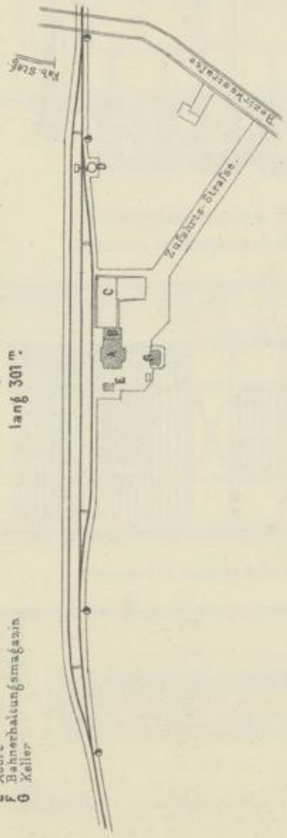
Station Sloboda rungurska-Kopalnia. 1:5000.
lang. 181·4 m



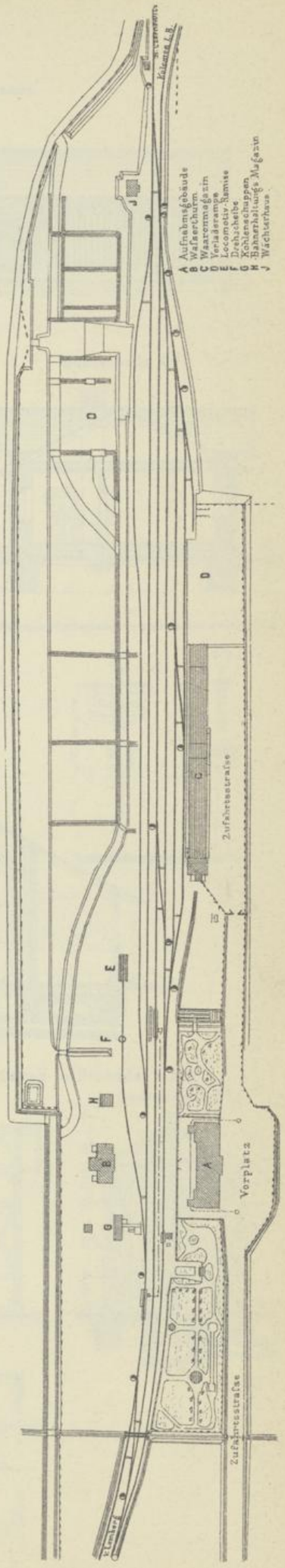
Station Szeparowce-Kniaźdwór. 1:5000.
lang. 130·9 m



Station Peczenizyn-Szczepanowski.
lang 301 m.



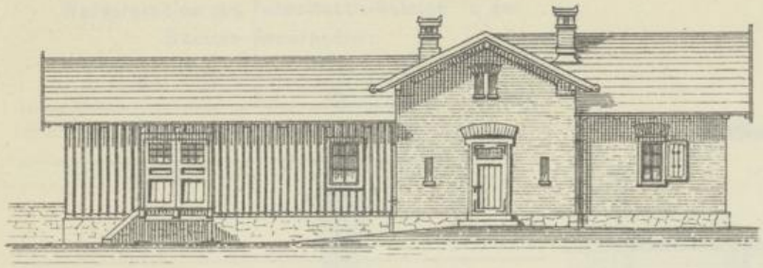
Anschlußstation Kolomea. 1:5000.



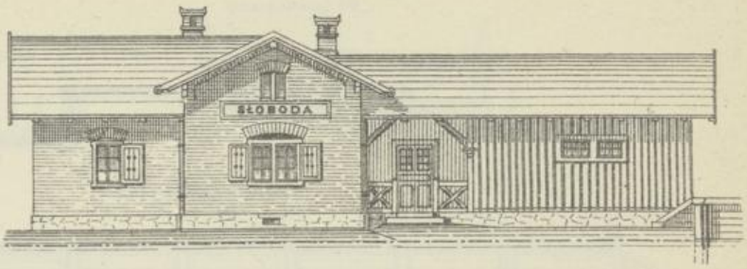
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude: Sopów, Peczeniżyn, Słoboda, Kniażdwór. 1:200.*)

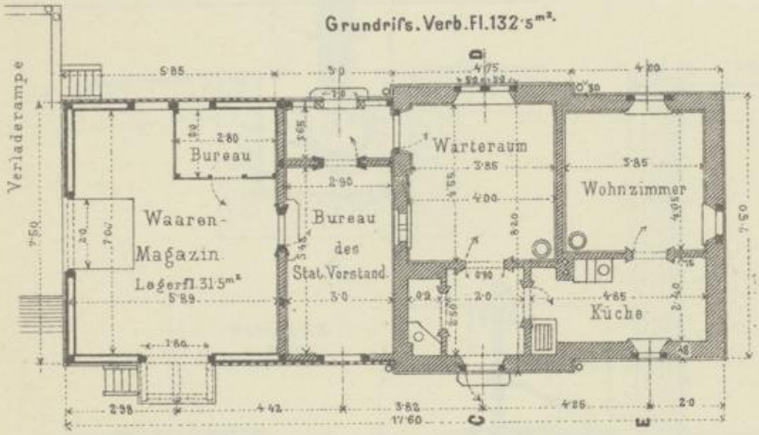
Strafsenseitige Ansicht.



Bahnseitige Ansicht.

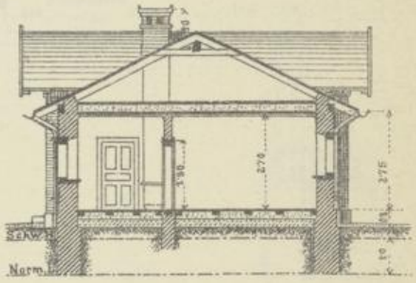


Grundrifs. Verb. Fl. 132·5 m².



Querschnitt C D.

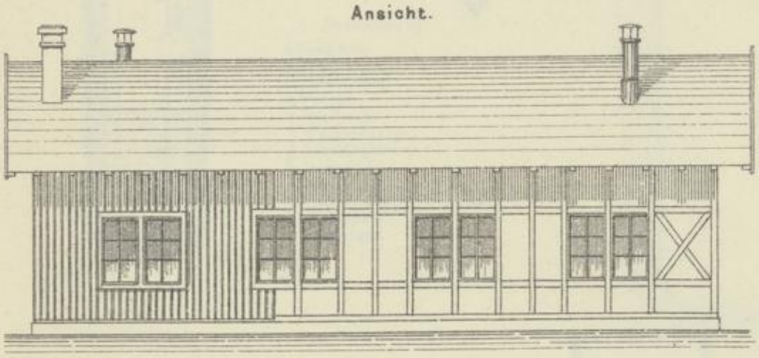
Querschnitt E F.



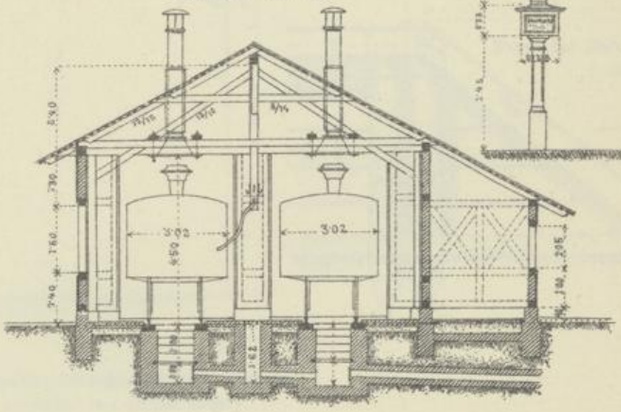
Für Personen-Haltestellen in der currenten Bahn. 1:100

Locomotivremise für 3 Stände in Sopów. 1:200.

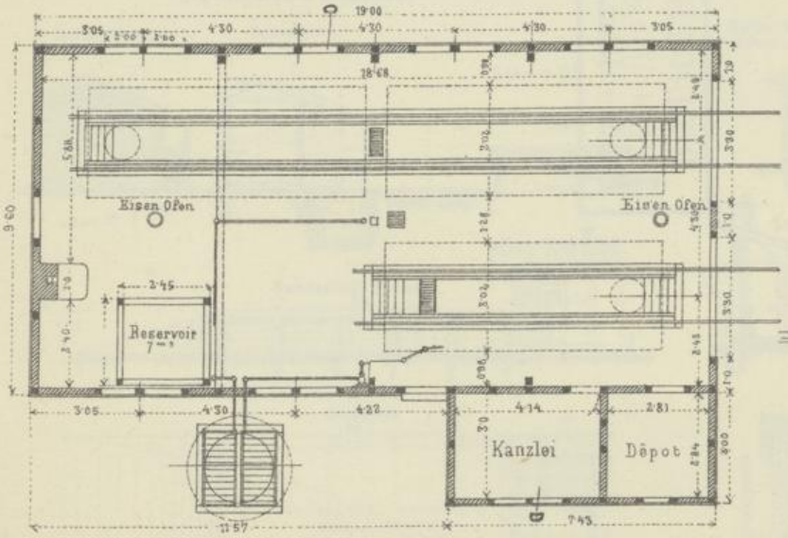
Ansicht.



Durchschnitt CD.

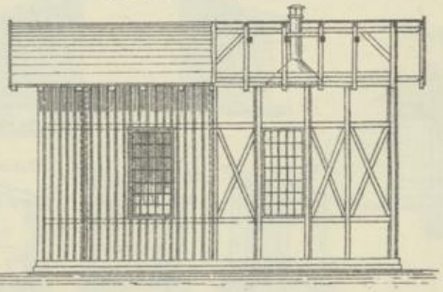


Grundrifs. Verb. Fl. 105·m².

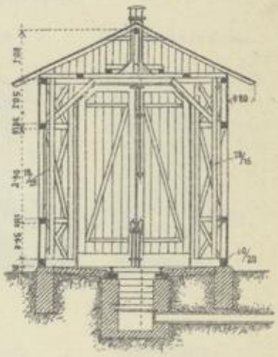


Locomotivremise für 1 Stand in Słoboda. 1:200.

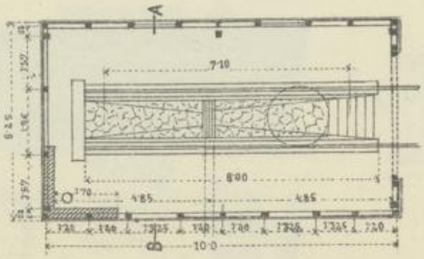
Ansicht u. Längenschnitt.



Querschnitt AB.



Grundrifs. Verb. Fl. 52·5 m².

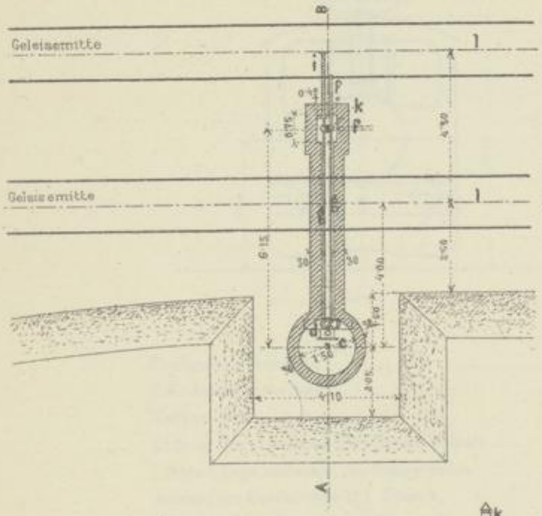


*) Dieselben Aufnahmsgebäude sind auf den Bukowinaer Localbahnen in den Stationen: Komaniestie, Zadowa, Lukawec V., Theodorestie, Frasin und in den Haltestellen: Panka Kupka, Parhoutz, Pertestie, Strigoia, Molit u. Eisenau, jedoch ohne Waarenmagazin ausgeführt.

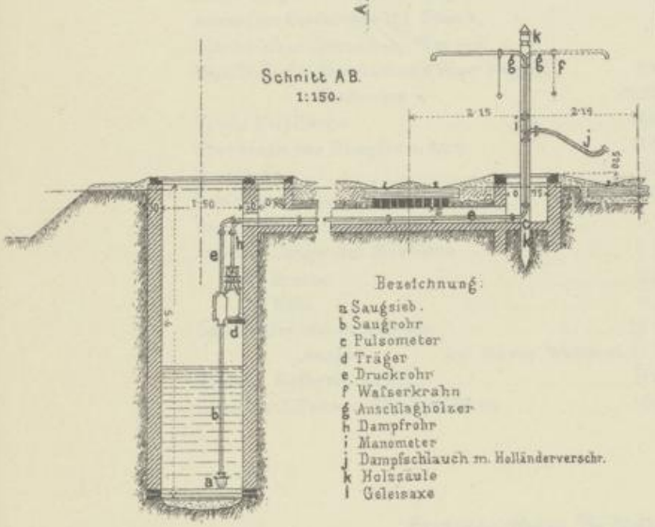
HOCHBAU.

1:200.

Wafserstation mit Pulsometer-Betrieb in der Station Peczenyżin.



Schnitt AB.
1:150.

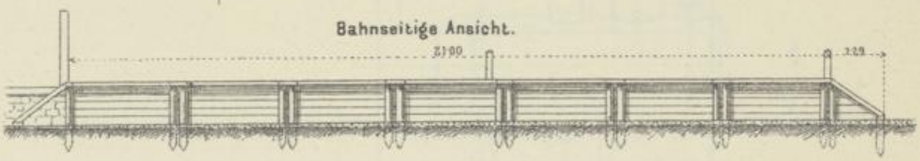


Bezeichnung:
a Saugsieb.
b Saugrohr
c Pulsometer
d Träger
e Druckrohr
f Wafserkrahn
g Anschlagholzer
h Dampfrohr
i Manometer
j Dampfschlauch m. Holländerverschr.
k Holzsäule
l Geleisaxe

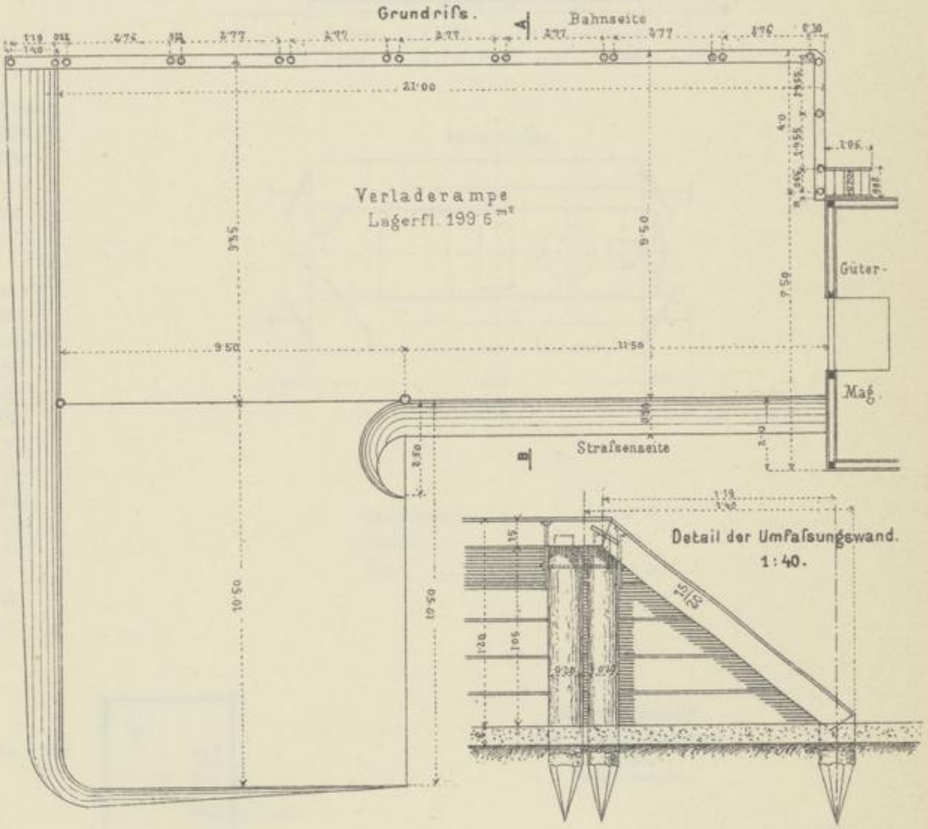
Verlade-Rampe in Sopów, Peczeniżyn u. Kniażdwór. mit 199·50 m² nutzb. Fläche.

Querschnitt AB.

Bahnseitige Ansicht.



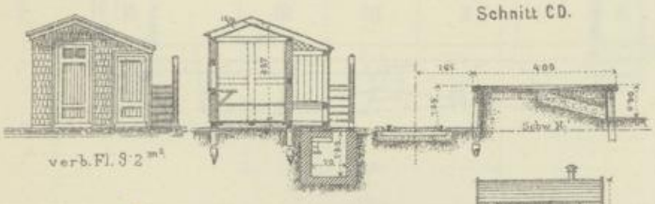
Grundrifs.



Detail der Umfafsungswand.
1:40.

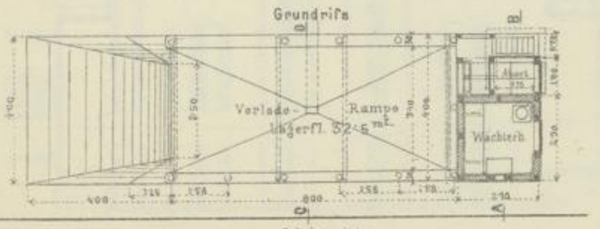
Wächterhaus mit Verladerampe, Abort und Pissoir. in Biatkowce u. Kniażdwór

Seiten-Ansicht. Schnitt AB. Schnitt CD.



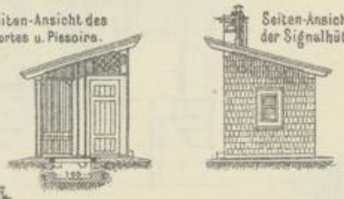
Bahnseitige Ansicht.

Grundrifs

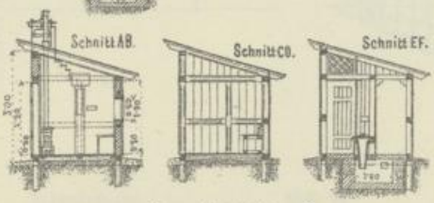


Warteraum mit angebauter Signalhütte, Abort und Pissoir, in d. Station Rungury.

Seiten-Ansicht des Abortes u. Pissoirs. Seiten-Ansicht der Signalhütte.



Schnitt AB. Schnitt CD. Schnitt EF.

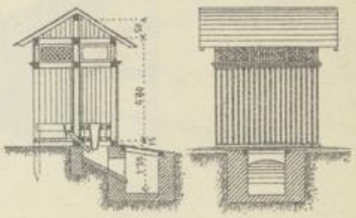


Bahnseitige-Ansicht.

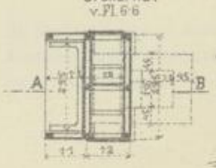
Grundrifs
v. Fl. 12·6

Freistehender Abort. Sopów, Peczeniżyn, Słoboda, u. Kniażdwór.

Schnitt AB. Bahnseitige Ansicht.



Grundrifs.
v. Fl. 6·6



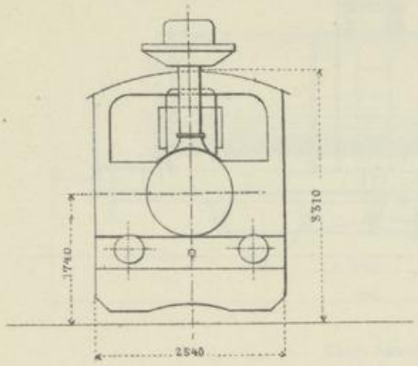
Seitenansicht.

FAHRBETRIEBSMITTEL.

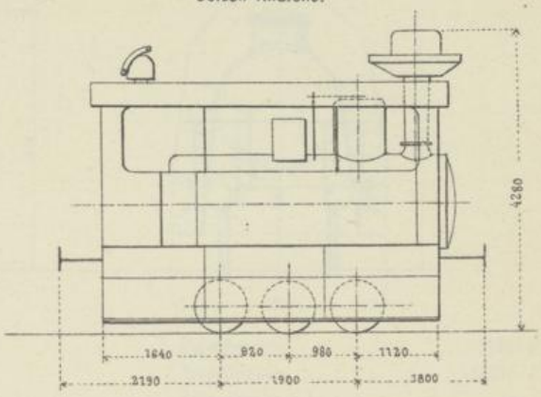
Tender-Locomotive. Cat. III a.

1:100.

Stirn-Ansicht.

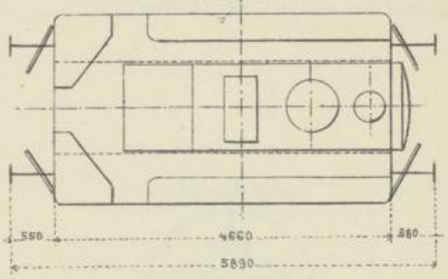


Seiten-Ansicht.



Treibraddurchmesser	0·750 m.
Cilinderdurchmesser	0·290 -
Kolben-Hub	0·350 -
Lichter Durchmesser des cilindr. Kessels	1·150 -
Lichte Länge zwischen den Rohrwänden	2·110 -
Anzahl der Siederohre 132 Stück.	
Durchmesser derselben 46/52 mm	
Heizfläche der Feuerbüchse v. Feuer bespielt	4·428 m²
- - Siederohre - - -	41·981 m²
Totale Heizfläche	46·409 m²
Überdruck des Dampfes in Atm.	14·00
Rostlänge	0·84 m
Rostbreite	0·90 -
Rostfläche	0·757 -
Grösste Länge der Maschine	5·890 -
- Breite -	2·630 -
- Höhe -	4·280 -
Gewicht der leeren Maschine	17·04 t.
- - ausger - bei 160 mm Wasserst.	22·1 t
Grösste Zugkraft in Kg.	3456
Grösster Effekt in Pferdekräften	144

Obere Ansicht.

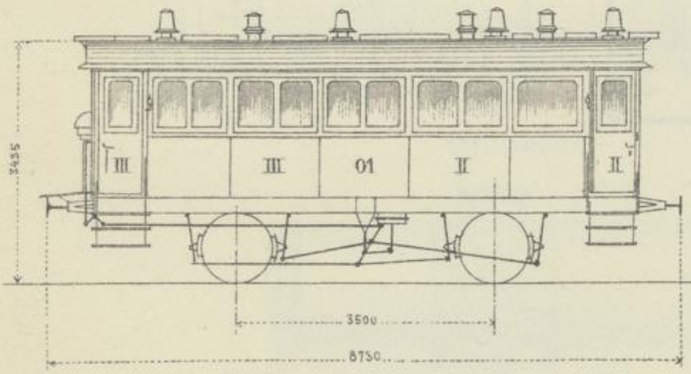


Wasserraum	2·3 m³
Kohlen	1·0 t
Coaks	0·4 t

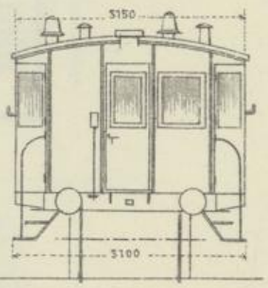
Personen-Wagen II/III. Classe. 1:100.

Serien-Zeichen BC.

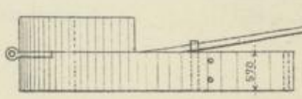
Seiten-Ansicht



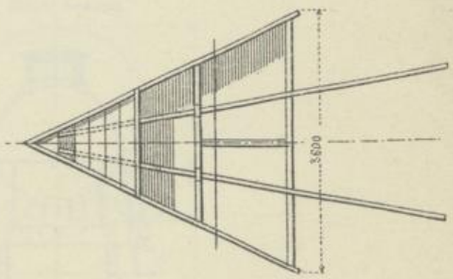
Stirn-Ansicht.



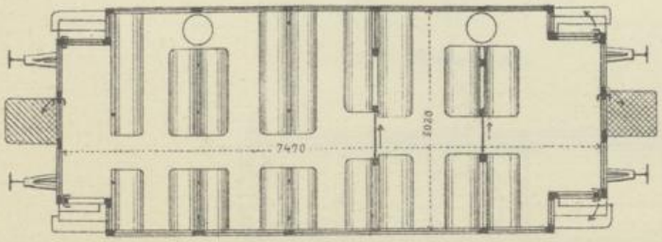
Schneeräumer für Pferde-Betrieb
1:100.
Seiten-Ansicht.



Grundriss



Grundriss.



Eigengewicht	9500 Kg
Sitzplätze	15/II Cl. 33/III Cl.
Füllofen	2.
Comb. Vacuum-u. Spind-Bremse	
Anstrich	olivengrün.
Fabrik: Simmering	1886.

An die Locomotive anzumontirende Schneepflüge wie bei den Bukowinaer Localbahnen

Die Coten sind in Millimeter

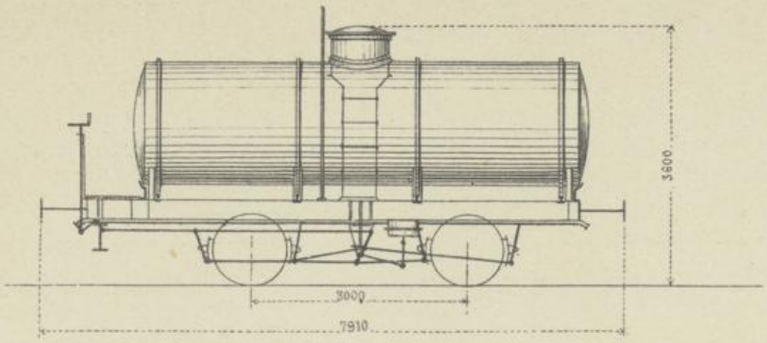
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Cisternen-Wagen.

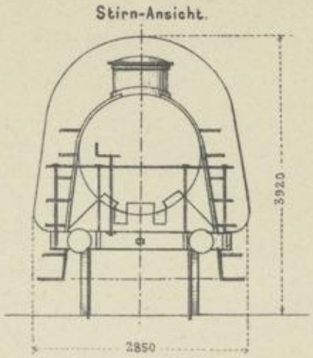
1:100.

Serien-Zeichen: L^n.

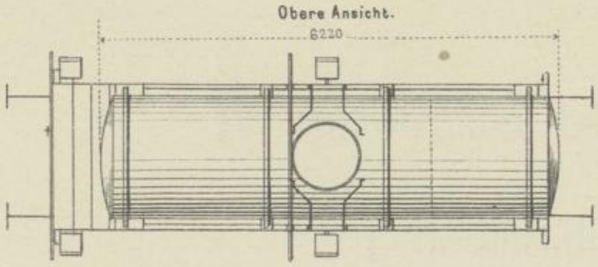
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.

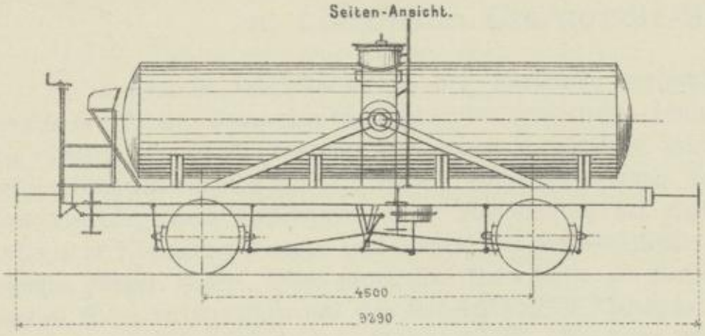


Obere Ansicht.

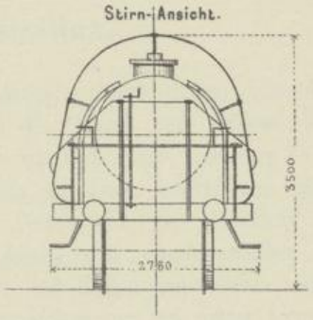


Eigengewicht ..... 9100 Kg
Tragfähigkeit 12000
Fafsungsraum m³ ..... 14·4
Comb. Vacuum u. Spind. Bremse.
Anstrich ..... silbergrau
Fabrik: La Metallurgique de la Sambre in Brufsel.

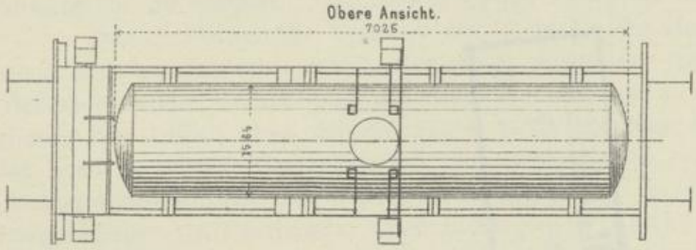
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.

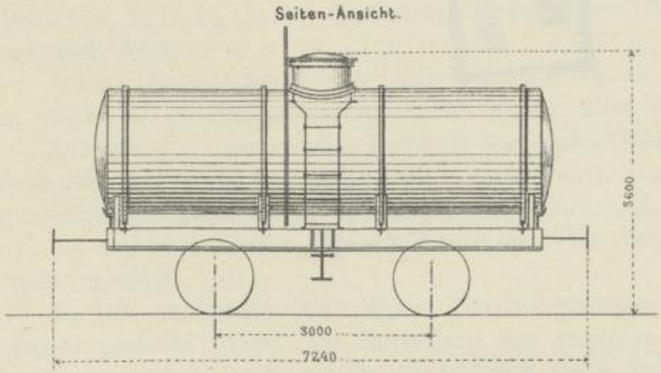


Obere Ansicht.

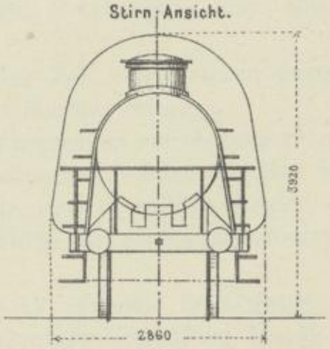


Eigengewicht ..... 8530 kg
Tragfähigkeit ..... 10000 "
Fafsungsraum m³ ..... 13·0
Comb. Vacuum u. Spind. Bremse
Anstrich ..... silbergrau
Fabrik: Budapest ..... Ganz u. Co.

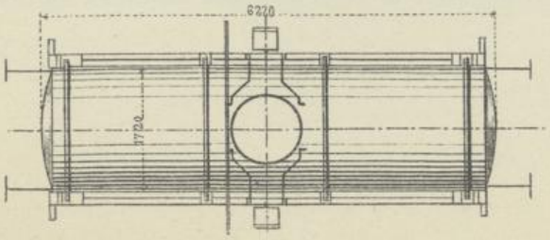
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



Obere-Ansicht.



Eigengewicht ..... 7900 kg.
Tragfähigkeit ..... 12000 "
Fafsungsraum m³ ..... 14·4.
Comb. Vacuum u. Spind. Bremse
Anstrich ..... silbergrau
Fabrik: La Metallurgique de la Sambre in Brufsel.

Die Coten sind in Millimeter

IV. Bukowinaer Localbahnen.

1. Geschichtliches.

a) Localbahn Czernowitz-Nowosielitza.

In dem im Jahre 1864 von der Regierung verfassten Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österr. Monarchie war unter den projectirten Linien auch die Linie von Czernowitz an die russische Grenze aufgenommen und schon im nächsten Jahre hatte die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz Eisenbahn-Gesellschaft das Project einer Fortsetzung der damals im Baue begriffenen Strecke von Lemberg nach Czernowitz über Nowosielitza auf russisches Gebiet in der Richtung nach Odessa in Erwägung gezogen und alsbald die diesbezüglichen technischen und commerciellen Erhebungen pflegen lassen. Diese projectirte Bahn hatte die Bestimmung, den Hafen von Odessa auf kürzestem Wege zu erreichen und den Bodenproducten Galiziens und der Bukowina ein neues lohnendes Absatzgebiet zu schaffen. Das Project konnte aber trotz aller Bestrebungen nicht realisirt werden.

Dagegen hatten die Vertreter der Interessen des Handels und des Gewerbes, der Landwirthschaft und der Landeshauptstadt Czernowitz, sowie der Landtag des Herzogthums Bukowina zu wiederholtenmalen Veranlassung genommen, sowohl dem h. Abgeordnetenhause, als auch der h. Regierung den Ausbau eines Schienenweges zur Verbindung des Landes Bukowina, beziehungsweise der Landeshauptstadt Czernowitz mit der angrenzenden russischen Provinz Bessarabien bei dem Grenzorte Nowosielitza, zur Würdigung zu empfehlen. In der That haben die Concessionäre: der Bürgermeister von Czernowitz Anton Ritter von Kochanowski und Genossen am 23. März 1872 die Vorconcession für die Linie Czernowitz-Nowosielitza erhalten, welcher mit dem Gesetze vom 24. Mai 1873, R. G. Bl. Nr. 98 die Concessionirung dieser Bahn unter Genehmigung einer 30jährigen Steuerfreiheit folgte.

Dieses Unternehmen konnte jedoch infolge der zu gleicher Zeit eingetretenen finanziellen Krise, welche die Geldbeschaffung unmöglich machte, nicht zur Ausführung gelangen.

Die von den massgebenden Factoren des Landes Bukowina neuerdings zur Geltung gebrachten Momente veranlassten die Regierung, nach Vornahme abermaliger technischer Studien den Bau der projectirten Bahn auf Staatskosten in Aussicht zu nehmen und wurde eine diesfällige Regierungsvorlage in der 144. Sitzung des Abgeordnetenhauses (VIII. Session 1875) der verfassungsmässigen Behandlung zugeführt.

In dem Ausschussberichte dieses Vertretungskörpers vom 17. Februar 1876 wurde jedoch der Antrag gestellt: „Dass die Herstellung der projectirten Eisenbahn-Verbindung bis zu jenem Zeitpunkte zu vertagen sei, wo die Fortsetzung dieser Eisenbahn auf russisches Gebiet zum Anschlusse an das russische Bahnnetz sichergestellt sein werde.“

Da die Regierung mittlerweile zur Kenntnis gelangt war, dass auf einen Ausbau dieser Bahn seitens des russischen Staates dazumal nicht gerechnet werden konnte, sah sich dieselbe veranlasst, den obgenannten Gesetzentwurf am 28. Jänner 1877 zurückzuziehen.

Infolge abermaliger Anregung verschiedener Vertretungskörper der Bukowina hat ein von der Bukowinaer Handelskammer gebildetes Actions-Comité am 22. Februar 1881 neuerdings die Vorconcession für diese Linie erhalten. Ein aus diesem Comité hervorgegangenes Interessen-Consortium hat es sich zur Hauptaufgabe gestellt, durch Herabminderung der Bausumme die Realisirung des Unternehmens zu ermöglichen.

Dies ist auch dem in Rede stehenden Consortium gelungen, indem das ursprünglich mit 1,800.000 fl. veranschlagte Anlage-Capital bis auf den Betrag von 1,050.000 fl. reducirt und hiedurch die Rentabilität des Unternehmens in Aussicht gestellt werden konnte.

Zur Illustration der bestehenden Verhältnisse, auf deren Grundlage sich annähernd ein Bild der Verkehrsthätigkeit auf der zu erbauenden Strecke entwerfen liess, wurde hervorgehoben, dass die Bahn von der Landeshauptstadt, welche ihrer Bevölkerungszahl nach die siebentgrösste von den im Reichsrathe vertretenen Ländern ist (47.000 Seelen), eine der fruchtbarsten und dichtbevölkertsten Gegenden der Bukowina durchzieht und sechs bedeutende Orte mit 27.500 Einwohnern berührt.

Es wurde ferner constatirt, dass die in diesen Orten schon jetzt nicht unbedeutende Industrie, bestehend aus zwei grossen Dampfmühlen, einer Dampfbierbrauerei, drei Bierbrauereien, einer Dampfsäge, einer Oelfabrik, zwei Maschinenwerkstätten, einer Petroleumraffinerie, einer Gerberei, vier Ziegelöfen und einer Spiritusbrennerei, sehr entwicklungsfähig ist und dass sich ausserdem in Bessarabien im nächsten Verkehrsrayon der zu bauenden Bahn 13 Spiritusbrennereien und eine Zuckerfabrik befinden.

Die Pass-Evidenzbücher der Nowosielitzaer Grenzbehörden haben einen Fremdenverkehr von 40.000 Personen, die Ausweise des k. k. österr. Zollamtes einen Warenverkehr von jährlich 30.000 Tonnen nachgewiesen.

Bezüglich der Approvisionirungsfrage der Reichshauptstadt Wien, welche der Gemeindevertretung dieser Stadt ebenfalls wiederholt Gelegenheit gegeben hat, für den Ausbau der Bahnlinie Czernowitz-Nowosielitza einzutreten, muss aber erwähnt werden, dass durch das Grenzsperre-Gesetz die Einfuhr von Hornvieh aus Russland verboten und dass ferner der Verkehr in Borstenvieh durch die aus veterinärpolizeilichen Rücksichten verfügte, fast continuirliche Sperre arg beeinträchtigt wurde, desgleichen auch der Verkehr in Schafen infolge der von der französischen Regierung gegen die Einfuhr von lebenden Schafen gerichteten Massnahmen.

Die Verkehrsverhältnisse und die mit Rücksichtnahme auf das veranschlagte Anlage-Capital aufgestellten Rentabilitätsberechnungen haben so günstige Resultate ergeben, dass das aus den entlängs der projectirten Bahnlinie begüterten Grossgrundbesitzern gebildete Consortium im Jahre 1882 das technische und commercielle Elaborat der hohen Regierung mit der Bitte unterbreitete, sich an der Capitalsbeschaffung zu betheiligen. Ein gleiches Ansuchen wurde an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mit Hinweis auf die dem Verwaltungsrathe in der General-Versammlung der Actionäre dieser Gesellschaft im Jahre 1874 ertheilte Ermächtigung, die Concession der in Rede stehenden Bahn zu erwerben, gestellt.

Die genannte Eisenbahn-Gesellschaft hat auch in der That die Zusicherung ertheilt, sich aus den ihr zur Verfügung gestandenen eigenen Mitteln an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Actien im Betrage von 500.000 fl. zum Paricurse zu betheiligen und daran die Bedingung geknüpft, dass derselben der Betrieb dieser Localbahn auf die Dauer von 20 Jahren überlassen werde und dass sich auch die Staatsverwaltung an diesem Unternehmen finanziell betheilige.

Da das Consortium im Vereine mit den Leistungen der Interessenten nur einen Betrag von 200.000 fl. aufbringen konnte, hat die hohe Regierung auf Grund des günstigen Ergebnisses der in der Zeit vom 31. October bis 4. November 1882 abgeführten Tracenrevision mit dem Interessenten-Consortium über dessen vorliegendes Gesuch Unterhandlungen eingeleitet, bei welchen vorbehaltlich der verfassungsmässigen Ermächtigung die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung durch

Uebernahme von 350.000 fl. Stamm-Actien al pari, sowie die Bedingung der eventuellen Concessions-Ertheilung festgesetzt wurden.

Die diesbezügliche Regierungsvorlage wurde in der IX. Session des Abgeordnetenhauses eingebracht, am 12. März 1883 der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses erstattet und am 16. März 1883 das Gesetz, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Czernowitz nach Nowosielitza, in dritter Lesung angenommen, hierüber am 2. April 1883 von der Eisenbahn-Commission des hohen Herrenhauses Bericht erstattet und das vom Abgeordnetenhause angenommene Gesetz über die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung mit dem Betrage von 350.000 fl. zum Beschlusse erhoben, welches am 24. April 1883 (R. G. Bl. 56) die Allerhöchste Sanction erhalten hat.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung im Betrag von 350.000 fl. durch Uebernahme von Stamm-Actien al pari der für diese Localbahn zu bildenden Actien-Gesellschaft war an die Bedingungen geknüpft, dass die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft einen Betrag von 500.000 fl., und zwar 450.000 fl. durch Uebernahme von Prioritäts-Actien und 50.000 fl. durch Uebernahme von Stamm-Actien, beide al pari rechtsverbindlich zusichert und dass das restliche Baucapital, u. zw. 150.000 fl. in Prioritäts-Actien und 50.000 fl. in Stamm-Actien zum Paricurse seitens der sonstigen Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes derart sichergestellt wird, dass hiefür, sowie für das Auslangen mit dem Gesammtcapitalbetrage von 1,050.000 fl. die künftigen Concessionäre die Haftung übernehmen, ferner, dass die Dividende, welche den Prioritäts-Actien gebührt, bevor für die Stamm-Actien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 5% bemessen werde und dass endlich diese, als normalspurige Localbahn herzustellende Locomotiv-Eisenbahn binnen einem Jahre, vom Zeitpunkte der Concessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben sei.

Die Allerhöchste Concession für die Eisenbahnlinie wurde auf Grund der Localbahngesetze vom 25. Mai 1880 (R. G. Bl. Nr. 56) und vom 26. December 1882 (R. G. Bl. Nr. 180) am 5. Juni 1883 (R. G. Bl. Nr. 114) den Herren Alexander Freiherr von Petrinó, Heinrich Popper, Nikolaus Freiherr von Mustatza, Dr. Stefan Stephanowitz und Dr. Johann Zotta ertheilt.

Der Bau wurde der Bauunternehmung W. Knauer und E. Gross gegen eine Pauschalsumme von 955.000 fl. übertragen, der diesfällige Vertrag am 10. Juni 1883 abgeschlossen und die Leitung des Baues dem Herrn Inspector Carl Pátek unter meiner Oberleitung zugewiesen.

Das finanzielle Uebereinkommen mit der hohen Staatsverwaltung betreffs der Capitalsbetheiligung wurde am 21. Juni 1883 abgeschlossen und die politische Begehungs-Commission und Enteignungs-Verhandlung in der Zeit vom 10. bis 17. Juli 1883 abgehalten.

Bei dem anstandslosen Ergebnisse dieser Verhandlung hat die Commission die Ertheilung des Bauconsenses beantragt. Die Genehmigung dieser commissionellen Verhandlungen erfolgte am 19. September 1883.

Auf Grund der am 2. Juli 1883 genehmigten Statuten der Actien-Gesellschaft „Localbahn Czernowitz-Nowosielitza“ fand am 15. Juli 1883 die constituirende General-Versammlung der Gesellschaft statt und wurde als Vorstand im Sinne des Handelsgesetzes ein aus 8 Mitgliedern bestehender Verwaltungsrath gewählt, der mit der obersten Leitung aller Geschäfte der Gesellschaft betraut ist.

Am 5. Juni 1884 wurde mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft der Betriebs-Vertrag und am 30. Juni 1884 das Uebereinkommen für die Mitbenützung der Anschlusstationen Zuczka und Czernowitz abgeschlossen.

Am 10. Juni 1884 fand die technisch-polizeiliche Prüfung der Bahn und am 12. Juli 1884 die feierliche Eröffnung derselben für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr statt.

Im August 1885 hat infolge des Hochwassers des Pruth eine Unterwaschung der Dammversicherungen stattgefunden, welche eine Verkehrsunterbrechung von 36 Stunden hervorrief. Die Behebung der Beschädigung erheischte einen Kostenaufwand von 3786 fl. 59 kr.

Infolge des ganz ausserordentlichen Hochwassers des Pruth und des Durchrisses mehrerer Absperrwerke im Flussgebiete wurde der mit starken Faschinenkörpern versicherte Damm

Ende August 1889 an drei Stellen zwischen *km* 22/23 durchgerissen, wodurch der Verkehr während 24 Tagen unterbrochen war. Die Kosten der Wiederherstellung der Werke, des Dammes und der Versicherung desselben mit Faschinenkörpern und Flechtzäunen betrugen 16.695 fl. 88 kr.

Am 1. Juli 1889 wurde die Bahn auf Grund der Bestimmungen des § 9 der Concession in den Staatsbetrieb genommen, indem sich die Staatsverwaltung das Recht vorbehalten hatte, falls die anschliessende Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in den Staatsbetrieb übernommen oder eingelöst werden sollte, gleichzeitig auch den Betrieb der concessionirten Localbahn zu übernehmen und während der noch erübrigenden Concessionsdauer für Rechnung der Actien-Gesellschaft zu führen.

Diese Betriebsführung soll jedoch unter Aufrechthaltung der im Betriebsvertrage vereinbarten, beziehungsweise unter für die Concessionäre nicht ungünstigeren Bedingungen, als sie im Betriebsvertrage festgesetzt sind, stattfinden.

Die Fortsetzung der Bahn auf russisches Gebiet zum Anschlusse an die Stationen Zmerinka und Krutty der Südwestbahnen ist durch die dieser Verwaltung mittlerweile ertheilte Concession für den Bau und Betrieb sichergestellt. Die Bahn wird sich an die Station Nowosielitza anschliessen und entlängs des Pruthes über Negrincy bis Lipkany führen und von da mit Uebersetzung der Wasserscheide zwischen dem Pruth und dem Dniester über Sikurecy nach Mogilew gelangen, daselbst letzteren Fluss übersetzen nnd mit Berührung der Ortschaften Dzarincy, Sugaki und Lanczynice an die bestehende Station Zmerinka der Südwestbahnen anschliessen. Die Länge dieser Linie beträgt circa 230 *km*. Von der projectirten Station Sikurecy wird eine Abzweigung über Oknica, Brićani, Pelenci, Bjelcy und bei Rybnica den Dniester übersetzend nach Saraceja zum Anschlusse an die Station Krutty der Südwestbahn in einer Länge von circa 210 *km* hergestellt werden.

Durch diese Verbindung, welche concessionsgemäss mit Beginn des Jahres 1892 vollendet sein muss, ist in südlicher Richtung eine directe Verbindung nach Odessa und gegen Norden über Moskau an die Wolga geschaffen.

b) Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung von Karapcziu a. S. nach Czudin.

c) Hatna-Kimpolung.

Die erste Anregung zum Baue der Kimpolunger Linie, als der wichtigsten der vorstehenden, wurde schon im Jahre 1862 gegeben, indem unter dem 11. August 1863 und 9. Juli 1864 dem Gutsbesitzer Michael Ritter von Popowicz die Vorconcession für eine von der Theiss-Eisenbahn durch die Marmaros bis in die Bukowina und an die moldauische Grenze führende Eisenbahn ertheilt wurde.

Nach dem für diese Hauptbahn ausgearbeiteten Bauoperate sollte die Bahn bei Kirlibaba in die Bukowina eintreten, über Kimpolung und Gurahumora an die damals ebenfalls projectirte moldauische Bahn anschliessen, andererseits von Paltinossa über Radautz nach Kuczurmare bis Czernowitz reichen und von da über Zuczka, Sadagóra bis an den Dniester bei Zalesczyki fortgesetzt werden.

Die Concessions-Verhandlungen konnten, nachdem im November 1865 das Bauproject dem k. k. Handelsministerium überreicht wurde, und der Bukowinaer Landtag in der Session desselben Jahres zu Gunsten des Baues einer Bahn in das Moldawathal eingetreten war, zu Anfang des Jahres 1866 begonnen werden.

Durch die damals eingetretenen Zeitverhältnisse mussten die Verhandlungen unterbrochen und konnten später nicht mehr aufgenommen werden.

Dem Gutsbesitzer und Gewerken Anton Manz von Mariensee aus Jakobeni wurde schon am 24. November 1864 für eine Linie von Carlsburg nach Suczawa, welche in manchen Theilstrecken die gleiche Trace verfolgt, die Vorconcession ertheilt.

Aehnliche Linien wurden im Jahre 1869 von dem Reichsraths-Abgeordneten Dr. Emil Pfeiffer in Lemberg, sowie von dem Obergespan des Marmaroser Comitates Josef von Mán und Genossen,

von Moriz Ritter von Todesco im Vereine mit Sigm. Baron Perényi und Genossen und im Jahre 1872 von dem Bauunternehmer Friedrich Müller projectirt und den Genannten am 16. März und 6. October 1869, am 7. Juni 1870 und 5. December 1872 die diesbezüglichen Vorconcessionen ertheilt.

Im Jahre 1873 haben die Herren: Dr. Carl Kienböck und G. Sockl, dann im Jahre 1875 Herr H. Oesterreicher im Vereine mit Herrn Anton Neudert im Interesse einer lohnenden Ausnützung der dem griechisch-orientalischen Religionsfonde gehörigen ausgedehnten Forste im Suczawa-Thale eine Linie von Hadikfalva nach Radautz, nebst Fortsetzung über Wikow nach Frassin eventuell bis zum Anschlusse an eine von Szigeth aus nach der Bukowina projectirte Linie geplant und die Vorconcessionen am 21. März 1873 und 13. October 1875 auch erhalten.

Ferner wurde einem Consortium des Alex. Freiherrn von Wassilko am 2. August 1883 die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Hliboka über Storożynetz nach Berhometh a. S. und Wiznitz ertheilt.

Diese vielseitigen Bestrebungen hatten zur Folge, dass der Bukowinaer Landtag zur Förderung des Studiums der Localbahnfrage in seinen Sitzungen am 25. October 1881 und 24. August 1882 einen Betrag von fl. 3000 aus dem Landesfonde bewilligte und am 9. Juli 1883 den einhelligen Beschluss fasste: „Unternehmungen, welche die im ausgesprochenen Interesse des Landes gelegene Ausführung der beiden Linien nach Kimpolung und nach Berhometh, resp. Wiznitz zum Gegenstande haben, durch Uebernahme von Stamm-Actien oder auf andere Weise zu unterstützen.“

Sowohl durch diesen Beschluss, als auch durch den Erfolg des Zustandekommens der Linie Czernowitz-Nowosielitza, sowie durch die Unterstützung zahlreicher Interessenten, welche sich für das Zustandekommen dieser projectirten Linien vereinigten, haben es einige einflussreiche Männer des Landes unternommen, für die obgenannten Linien technische und commercielle Erhebungen vornehmen zu lassen, welche in einer im December 1883 erschienenen Denkschrift „Die projectirten Localbahnen in der Bukowina“ niedergelegt sind und der Bewerbung für den Bau und Betrieb dieser Linien zur Grundlage dienten.

In der in Rede stehenden Denkschrift wurde ausgeführt, dass das Kronland Bukowina in besonders auffälliger Weise seit der vor 15 Jahren erfolgten Betriebseröffnung der Strecke von Czernowitz an die rumänische Grenze, ausgenommen die im Baue befindliche Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, eine Vergrösserung des Eisenbahnnetzes nicht erfahren hat und nur auf eine 118 *km* lange Durchzugslinie Nepolokoutz-Suczawa beschränkt blieb, dass ferner auf einen Quadratkilometer nur $0\cdot_{014}$ *km* Bahnlänge und auf 1000 Einwohner nur $0\cdot_{26}$ *km* Bahnlänge entfallen, während Kronländer mit geringerem Flächeninhalte als die Bukowina Eisenbahnen selbst bis zur vierfachen Länge besitzen und auf 1000 Einwohner $1\cdot_{25}$ *km* Bahnlänge entfallen, also weit besser mit Bahnen bedacht sind. Für die Nothwendigkeit und Dringlichkeit dieser Localbahnen waren nicht nur die vorberührten Gesichtspunkte allgemein massgebend, sondern die Verhältnisse der Urproduction und der Umfang der Industrie und des Handels.

Die Bezirke, von welchen diese Bahnen berührt werden, umfassen ein Areale von 2891 km^2 mit 68 Katastralgemeinden und 165.034 Einwohnern nach der Zählung vom Jahre 1880.

An Industrien sind vorhanden: 8 Dampfsägen, 63 Wasserbrettsägen, 17 Spiritusbrennereien, 1 Bierbrauerei, 1 Dampfmühle, 6 Wassermühlen, 9 Eisenwerke, 4 Petroleumgruben, 7 Kalköfen, 17 Steinbrüche, 10 Gerbereien, 1 Cementfabrik, 14 Erzgruben und 1 Saline.

Den vorhandenen Verhältnissen Rechnung tragend, wurde behufs Erlangung verlässlicher technischer Operate und Kostenvoranschläge die Regierung ersucht, die technischen und commerciellen Erhebungen für die Herstellung der in Rede stehenden Localbahnlinien für Rechnung der Interessenten vorzunehmen.

Die von den Organen der k. k. General-Inspection verfassten Projecte und die diesbezüglich angestellten commerciellen Studien ergaben, dass die 73 *km* lange Localbahn Hliboka-Berhometh a. S. mit der Zweigbahn nach Czudin bei einem zu befördernden Quantum von jährlich 238.472 Tonnen

mit $5^1/_2$ Millionen Tonnenkilometern eine Einnahme aus dem Personenverkehre mit . . . fl. 18.068
und aus dem Güterverkehre mit . . . . . „ 213.530
zusammen . . . fl. 231.598
erwarten lässt und sich mit etwa 6% verzinsen dürfte.

Die rücksichtlich der 67 *km* langen Linie Hatna-Kimpolung gepflogenen commerciellen Erhebungen ergaben, dass ein Frachtquantum von jährlich 189.000 Tonnen mit 9·1 Millionen Tonnenkilometern zur Beförderung gelangen wird und dass eine jährliche Einnahme aus dem Personenverkehre mit . . . . . fl. 53.600
und aus dem Güterverkehre . . . . . „ 385.591
daher eine Einnahme von zusammen . . . fl. 439.191
zu erwarten steht.

Es würde sich somit bei einer Gesammteinnahme von jährlich . . . . . fl. 670.789
das mit dem effectiven Betrage von . . . . . „ 5,563.500
veranschlagte Anlagecapital incl. der Intercalarzinsen bei der Annahme von 50% durchschnittlichen Betriebskosten von den Einnahmen mit 6% verzinsen.

Nachdem die an diesem Unternehmen interessirten Kreise, u. zw. der griechisch-orientalische Religionsfond, dann das Herzogthum Bukowina, die entlängs dieser Verkehrsstrecke gelegenen Grossgrundbesitzer und die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft ihrer Bereitwilligkeit, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme eines namhaften Betrages in Titres zum Paricurse zu betheiligen, Ausdruck gegeben hatten, traten mehrere hervorragende Männer des Landes zu einem Consortium zusammen und überreichten im Sommer 1883 an das k. k. Handelsministerium ein mit dem Bauprojecte instruirtes Gesuch wegen Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe der genannten Localbahnen.

In der Zeit vom 25. bis 29. November 1883 hat die Tracenrevision der Linien von Hliboka nach Berhometh a. S. und der Zweigbahn von Karapcziu a. S. nach Czudin mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden.

Nachdem das Anlagecapital für diese Linien durch den Beschluss des Bukowinaer Landtages vom 12. August 1884, dann seitens des griechisch-orientalischen Religionsfondes und der Verwaltung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zugesichert war, hat die Regierung am 25. Februar 1885 eine Gesetzesvorlage über die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung im Reichsrathe eingebracht.

In Gemässheit des Gesetzes vom 1. Mai 1885 (R. G. Bl. Nr. 66) betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau der Localbahnen von Hatna-Kimpolung, Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin und Hadikfalva-Radautz wurde den Herren: Alexander Freiherr von Petrinó, Peter Freiherr von Petrinó, Jacob Freiherr von Szymonowicz, Emanuel Ritter von Tabora, Modest Ritter von Gregorcea, Heinrich Popper, Dr. Victor Ritter Umlauff von Frankwell und Charles Götz die Concession dieser Linien mittelst Allerhöchster Urkunde vom 29. August 1885 (R. G. Bl. Nr. 141) auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 (R. G. Bl. Nr. 238), sowie der Gesetze vom 25. Mai 1880 (R. G. Bl. Nr. 56), vom 26. December 1882 (R. G. Bl. Nr. 180) und vom 28. December 1884 (R. G. Bl Nr 203) mit einer bis 5. Juni 1913 dauernden Steuerbefreiung ertheilt und der Vollendungstermin für die beiden erstgenannten Linien mit 15. Februar 1887, für die letztgenannte Linie in zwei Jahren nach Eröffnung der beiden anderen Linien festgestellt. Die Dauer der Concession wurde bis zum 5. Juni 1973 bemessen und dem Staate das Recht der jederzeitigen Einlösung der Bahn vorbehalten, wobei dieselben Einlösungs-Modalitäten, welche laut der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 5. Juni 1883 für die Localbahn Czernowitz-Nowosielitza vorgeschrieben sind, zu gelten haben.

Ferner wurde dem Staate das Recht eingeräumt, den Betrieb selbst zu übernehmen, sobald die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in den Staatsbetrieb übergehen sollte.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung mit dem Betrage von fl. 1,100.000 durch Uebernahme von Stamm-Actien al pari der mit dem Nominal-Anlagecapitale von

fl. 5,600.000*) veranschlagten Linien Hatna-Kimpolung und Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung nach Czudin wurde an die Bedingung geknüpft, dass die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft sich an diesem Unternehmen durch Uebernahme eines Nominalbetrages von fl. 1,870.000 in Prioritäts-Actien al pari, ferner der Bukowinaer griechisch-orientalische Religionsfond sich an der Capitalsbeschaffung mit dem Betrage von fl. 1,000.000 durch Uebernahme von fl. 850.000 in Prioritäts-Actien und fl. 150.000 in Stamm-Actien, beide zum Paricurse, betheiligen und dass endlich die Beschaffung des restlichen Baucapitales von fl 1,630.000, wovon höchstens der Nominalbetrag von fl 1,200.000 in Prioritäts-Actien ausgegeben werden darf, seitens der Concessionäre und sonstigen Interessenten, zu welchen das Land Bukowina durch Uebernahme von fl. 300.000 in Stamm-Actien al pari beitrug, ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt werde und dass für das Auslangen mit dem Gesammtcapitale von fl. 5,600.000 die Concessionäre die Haftung übernehmen.

Das Nominal-Anlagecapital per fl. 5,600.000 ist hiernach aus fl. 3,920.000 Prioritäts-Actien und fl. 1,680.000 Stamm-Actien zusammengesetzt.

Die Anlagekosten der ebenfalls concessionirten Localbahn von Hadikfalva nach Radautz, deren Concession von den Concessionswerbern nicht in Aussicht genommen war und nur über ausdrücklichen Wunsch der Regierung auf Grund der Anregungen des Bukowinaer Landtages und der Stadt Radautz erworben wurde, sind in dem obigen festgesetzten Baucapitale von fl. 5,600.000 nicht inbegriffen. Die Concessionäre hatten sich jedoch verpflichtet, diese Linie binnen längstens zwei Jahren vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung der vorgenannten Localbahnlinien zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, das erforderliche Baucapital aber in dem von der Regierung festzusetzenden Betrage ohne weitere Inanspruchnahme des Staates durch Ausgabe von Prioritäts- und Stamm-Actien zu beschaffen. Ferner wurde die Regierung ermächtigt, zu gestatten, dass die concessionirten Localbahnen mit der, den Gegenstand des Gesetzes vom 24. April 1883 (R. G. Bl. Nr. 56) bildenden Localbahn Czernowitz-Nowosielitza zu einem einheitlichen Unternehmen vereinigt und das hieraus erwachsende Rechtsverhältnis derart geregelt werde, dass die neu auszugebenden Prioritäts- und Stamm-Actien gleiche Rechte mit den entsprechenden Actiencategorien der unter der Firma „Localbahn Czernowitz-Nowosielitza" bestehenden Actien-Gesellschaft geniessen.

Demgemäss wurde den Concessionären das Recht zur Uebertragung der Concession an die Actien-Gesellschaft „Localbahn Czernowitz-Nowosielitza", deren Firma entsprechend zu ändern ist, eingeräumt und auch bestimmt, dass diese Uebertragung unentgeltlich (resp. nur gegen Ersatz der von den Concessionären wirklich verausgabten und nicht schon im Baucapitale inbegriffenen Vorauslagen) zu erfolgen hat.

Auf Grund des zwischen dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Finanzministerium namens der k. k. Staatsverwaltung einerseits und der Actien-Gesellschaft „Bukowinaer Localbahnen" andererseits unter Beitritt der Concessionäre und der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens vom 16. April 1887 wurde vereinbart, dass die Einzahlungen in fünf Jahresraten von fl. 220.000 zu erfolgen haben, dass aber die erste dieser Ratenzahlungen nicht vor dem 2. Jänner 1888 und keinesfalls früher zu leisten ist, als bis nach vorausgegangener gehörig nachgewiesener Einzahlung und Verwendung der von den anderen Interessenten d. i. der k. k priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, dem Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonde, dem Lande Bukowina und den Concessionären zugesicherten Beträge von zusammen fl. 4,500.000 die Localbahnen von Hliboka nach Berhometh a. S. mit Zweigbahn nach Czudin und die Localbahn von Hatna nach Kimpolung vollendet und dem öffentlichen Verkehre übergeben sein werden.

Nach erfolgter Sicherstellung des Anlagecapitales und der Concessionirung sind die Concessionäre, nachdem noch vorher in einem im k. k. Handelsministerium am 22.—24. December 1884 auf-

*) Von diesem Capitale entfallen fl. 3,610.000 = fl. 53.566 pro Kilometer auf die $67\cdot_{382}$ *km* lange Linie Hatna-Kimpolung und fl. 1,990.000 = fl. 27.730 pro Kilometer auf die 71_{761} *km* lange Linie Hliboka-Berhometh a. S. sammt Abzweigung nach Czudin, daher durchschnittlich für die zusammen $139\cdot_{143}$ *km* langen Linien fl. 40.246 pro Kilometer.

genommenen Resumé die Vertheilung der Kosten nach den zu bewirkenden einzelnen Leistungen festgesetzt worden war, zur Vergebung der Bauarbeiten geschritten.

In dem Resumé ist das effective Erfordernis, wie folgt, beziffert:

1. Pauschal-Baupreis	4,950.000	88·39 %
2. Vorauslagen	70.000	1·25 „
3. Bauaufsicht	100.000	1·78 „
4. Gesellschaftliche Administrationskosten während der Bauzeit	30.000	0·54 „
5. Escomptezinsen	132.000	2·36 „
6. Intercalarzinsen	209.000	3·73 „
7. Reservefond	109.000	1·95 „
Zusammen	5,6000.000	100·00 %

Nachdem mehrere Unternehmer die Uebernahme des Baues abgelehnt hatten, wurde der Bau der mehrfach genannten beiden Linien von den Concessionären an die Bauunternehmer Carl Metzger und Carl Dietrich gegen eine fixe Pauschalsumme von fl. 4,950.000 auf Grund des Bauvertrages vom 21. November 1885 übertragen, welcher am 13. Jänner 1887 die Genehmigung des Handels-Ministeriums erhalten hat.

In der fixen Baupauschalsumme war die Grundeinlösung, die gesammten Herstellungen des Unterbaues, des Oberbaues, der Hochbauten, der Bahnausrüstung, sowie die Einrichtung, die Grundbegrenzung, Errichtung des Eisenbahnbuches und die Beischaffung aller Baumaterialien mitinbegriffen.

Diese Summe setzte sich aus fl. 3,900.000 in Barem und fl. 1,050.000 in Prioritäts-Actien zusammen, von welchen letzteren für die Lieferung der Oberbau-Materialien die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft einen Betrag von fl. 450.000 al pari, und die Erzherzog Albrecht'sche Industrial-Verwaltung in Teschen einen Betrag von fl. 600.000 zum Curse von 90 % an Zahlungsstatt zu übernehmen hatte.

Auf die Linie von Hliboka nach Berhometh a. S. und die Zweigbahn nach Czudin entfiel nach dem Bauvertrage der Betrag von fl. 1,240.000 in Barem und fl. 410.000 in Prioritäts-Actien und für die Linie Hatna-Kimpolung ein Betrag von fl. 2,660.000 in Barem und fl. 640.000 in Prioritäts-Actien.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft hatte sich wie bei der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza die Ueberwachung des Baues und die Betriebsführung auf die Dauer von 20 Jahren vorbehalten.

Für die Bauüberwachung wurde eine Bauleitung in Czernowitz, dann eine Bauleitungs-Section in Gurahumora mit dem erforderlichen Hilfspersonale bestellt. An der Spitze der Bauleitung stand der Inspector der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft Herr Carl Pátek. Zum Vorstande der Section in Gurahumora wurde der Ober-Ingenieur Herr Adolf Ritter Matkowski de Miklaszewicz und als dessen Stellvertreter Ober-Ingenieur Rudolf Ziffer berufen, welchem nach Abgang des Herrn v. Matkowski Ende 1887 die Leitung der Section für die Strecke Hatna-Kimpolung übertragen wurde. Die Oberleitung wurde mir vorbehalten.

Eine am 5. October 1885 stattgehabte Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Czernowitz - Nowosielitza beschloss die Uebernahme und Durchführung der Concession vom 29. August 1885 unbeschadet der den Concessionären obliegenden Haftung für das Auslangen mit dem Gesammt-Capitale von fl. 5,600.000, sowie die Erhöhung des Gesellschafts-Capitales durch Ausgabe von 8.400 Stück neuen Stammactien à fl. 200 und 19.600 Stück neuen Prioritätsactien à fl. 200 und die hierdurch bedingte Statutenänderung, endlich die Annahme der Firma „Bukowinaer Localbahnen".

Diese Statutenänderung wurde am 18. Mai 1886 genehmiget, auf Grund welcher am 12. Juni 1886 die Löschung der alten Gesellschaftsfirma „Localbahn Czernowitz-Nowosielitza", sowie die Protocollirung der neuen Firma „Bukowinaer Localbahnen" erfolgte.

In der Zeit vom 15. bis 22. Jänner 1886 hat die politische Begehung und Enteignungs-Verhandlung für die Linie Hliboka-Berhometh a. S. und Karapcziu a. S.-Czudin stattgefunden; der Bau derselben wurde noch Ende 1885 in Angriff genommen.

Am 3. April 1886 erfolgte die Genehmigung des Detailprojectes und nahmen die Arbeiten einen so raschen Fortschritt, dass bereits am 20. November 1886 die technisch polizeiliche Prüfung dieser Bahnlinien stattfinden und am 1. December 1886 die ganze Bahnstrecke dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben werden konnte.

Die staatliche und bahnämtliche Collaudirung hat in der Zeit vom 23. bis 27. November 1887, beziehungsweise 6. bis 13. December 1887, und die Supercollaudirung am 1. November 1888 stattgefunden.

Infolge der im Monate September 1889 durch starke Regengüsse eingetretenen Hochwässer war der Verkehr in der Strecke Hliboka-Berhometh a. S. durch zwei Tage und auf dem Flügel nach Czudin durch sieben Tage unterbrochen. Die Wiederherstellung der beschädigten Bahnstellen erforderte einen Kostenaufwand von fl. 3460.

Die politische Begehung und Enteignungs-Verhandlung, sowie die commissionelle Feststellung der feuersicheren Herstellungen für die Linien Hatna - Kimpolung hat in der Zeit vom 12. bis 20. October 1886 stattgefunden und wurde bei dem anstandslosen Ergebnisse dieser Verhandlungen die Ertheilung des Bauconsenses mit Ausnahme von 6 Theilstrecken, für welche Alternativen zu studiren angeordnet wurden, beantragt. Die Ertheilung des Bauconsenses erfolgte am 19. December 1886 und 29. April 1887. Die Studien der 6 Varianten wurden principiell genehmiget und die politische Begehung und Enteignungs-Verhandlung für dieselben in der Zeit vom 13. bis 15. Juni 1887 durchgeführt, auf Grund welcher die Commission die Ertheilung des Bauconsenses durch die k. k. Bukowinaer Landesregierung beantragt hatte. Der Consens wurde am 3. Juli 1887 ertheilt.

Am 25. April 1888 wurde die technisch-polizeiliche Prüfung der Bahnlinie mit anstandslosem Erfolge durchgeführt und die ganze Linie am 1. Mai 1888 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Die Collaudirung dieser Bahnstrecke erfolgte in der Zeit vom 26. bis 30. October 1888.

Am 8. August 1888 trat auf der ganzen Strecke von Hatna nach Kimpolung infolge ganz ausserordentlicher Regengüsse und Wolkenbrüche eine Verkehrsunterbrechung ein, indem an 18 Stellen der Bahnkörper arg beschädigt, theilweise auch bis 500 *m* Länge von den Hochwässern der unregulirten Flüsse Moldawa und Moldawitza vollkommen weggerissen wurde. Sämmtliche grosse Brücken sind intact geblieben und wurde nur ein Durchlass von 2 *m* Spannweite weggerissen.

In der Strecke von *km* $47\cdot_9$ bis $48\cdot_4$ wurde der Bahnkörper mit der benachbarten Reichsstrasse vollständig fortgerissen und hat sich an dieser Stelle eine Serpentine des Moldawa-Flusses gebildet, so dass eine Wiederherstellung in der früheren Trace unverhältnismässig hohe Kosten erfordert hätte, ohne dass eine Gewähr für den ferneren sicheren Bestand des Bahnkörpers zu erreichen gewesen wäre. Aus diesem Grunde wurde auch die Bahn gegen die Berglehne zu in der Länge von $1\cdot_{871}$ *km* umgelegt, infolge dessen die Bahn eine Verlängerung um $147\cdot_3$ *m* erfuhr. Durch diese zahlreichen Beschädigungen verschiedenen Umfanges, welche auch von einander räumlich getrennt waren, konnte die Wiederherstellung der Bahn, obwohl die Arbeiten sofort an allen unterbrochenen Stellen in Angriff genommen wurden, nicht allerorts gleichmässig fortschreiten, so dass die Wiedereröffnung des Verkehres auch successive nach Theilstrecken erfolgen musste. Es war daher in der Zeit vom 9. bis 15. August der Verkehr in der ganzen Strecke eingestellt; am 16. August wurde derselbe von Hatna bis Kaczyka, am 23. August bis Gurahumora, am 15. September bis Frassin a. M. aufgenommen und erst am 22. September konnte der Personen- und Güterverkehr in der ganzen Strecke Hatna-Kimpolung wieder ungestört stattfinden. Die nöthigen Bahnumlegungen und Versicherungsarbeiten wurden mit fl. 115.000 veranschlagt. Die Endabrechnung ist bisher nicht erfolgt, doch wurden bis Ende 1889 für diese Wiederherstellungen und Neuanlagen bereits fl. $151.015\cdot_{27}$ verausgabt.

Diese Beschädigungen sind nicht nur allein durch die sehr bedeutenden Wassermengen, welche diese Flüsse und Wildbäche mit grosser Vehemenz abführten, sondern auch dadurch hervorgerufen worden, dass diese Wässer abgerissene Strassenbrücken, Häuser, Baumstämme und Hölzer aller Art aus den benachbarten Sägen mit sich führten und durch die eingetretenen Aenderungen im Laufe der Flüsse und im

Vereine mit den mitgeführten grossen Mengen von Gestrüppe bedeutende Stauungen verursachten und auch bei dem starken Anfalle des Wassers die kaum vollendeten Erdarbeiten und Versicherungen, welche noch nicht genügend consolidirt waren, unmöglich den nothwendigen Widerstand leisten konnten.

Infolge starker Regengüsse Ende October 1889 fand auch eine Dammrutschung bei *km* $26\cdot_7$ statt, welche eine Verkehrsunterbrechung von 4 Tagen zur Folge hatte.

Am 20. Juni 1889 wurde der Actien-Gesellschaft „Bukowinaer Localbahnen" notificirt, dass die Regierung am 1. Juli 1889 die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft in den Staatsbetrieb übernehmen und von dem in der Concession vorbehaltenen Rechte, die staatliche Betriebsübernahme auch auf die Linien der Bukowinaer Localbahnen auszudehnen, Gebrauch machen werde.

Die Uebernahme dieser Linien in den Staatsbetrieb hat sich demgemäss auch am 1. Juli 1889 vollzogen.

d) Hadikfalva-Radautz.

Während der Concessions-Verhandlungen bezüglich der vorgenannten Linien wurde von einigen Reichsraths-Abgeordneten der Bukowina auf die Nothwendigkeit der Einbeziehung der Stadt Radautz, welche die zweitgrösste Stadt dieses Landes ist, hingewiesen und sah sich demgemäss die hohe Regierung veranlasst, an die Ertheilung der Concession die Bedingung des Ausbaues einer Localbahn von der Station Hadikfalva der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn nach der Stadt Radautz zu stellen. Es wurde daher eine diesbezügliche Verpflichtung in das Gesetz vom 1. Mai 1885 (R. G. Bl. Nr. 66) aufgenommen, nach welcher die Concessionäre verhalten wurden, die in Rede stehende Localbahnstrecke binnen längstens zwei Jahren vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Bahnlinien von Hatna nach Kimpolung und von Hliboka nach Berhometh mit der Abzweigung von Karapczin nach Czudin an gerechnet, zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Diese Verpflichtung wurde auch in die Concessionsurkunde vom 29. August 1885 (R. G. Bl. Nr. 141) aufgenommen.

Infolge dessen wurde das Detailproject mit Benützung der Bezirksstrasse Hadikfalva-Mardzina verfasst und dasselbe am 11. December 1886 dem k. k. Handels-Ministerium unterbreitet.

Am 3. und 4. März 1887 fand die politische Begehung und Enteignungs-Verhandlung statt und wurde auf Grund des Ergebnisses derselben im Sinne der §§ 19 und 20 der Handels-Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 (R. G. Bl. Nr. 19), die Erwerbung des erforderlichen Grundes vorausgesetzt, der Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten constatirt.

Am 29. October 1887 wurde mit dem Bezirksstrassen-Comité der Hadikfalva-Radautz-Mardzinaer Bezirksstrasse wegen Mitbenützung derselben ein Uebereinkommen abgeschlossen, dessen Inhalt im Anhange mitgetheilt wird.

Am 15. November 1887 ist unter der gleichen Voraussetzung der Grunderwerbung auch der Bauconsens für die definitive Stations-Anlage in Radautz auf dem sogenannten Volksgarten ertheilt worden. Für die Einlösung der für die Station Radautz erforderlichen Grundfläche im Ausmasse von $2\cdot_{576}$ *ha*, welche Eigenthum des griech.-orient. Religionsfondes ist, wurde jedoch der ganz ungerechtfertigt hohe Betrag von fl. 125.000 verlangt, so dass die Localbahn-Gesellschaft sich veranlasst fand, mehrere Alternativstudien zu verfassen und dem k. k. Handels-Ministerium zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Mittlerweile wurde an die Bauvergebung auf Grund von Einheitspreisen gegen Nachmass geschritten und dabei vorbehalten, dass von 4 *km* die Bahntrace abgeändert werden könne.

Der Bauvertrag für die Bauherstellungen, sowie für die Lieferung der Oberbauhölzer, Piloten und Brückenhölzer, jedoch exclusive der Hochbauten, der mechanischen Ausrüstung, des Oberbau-Eisenmateriales und der Einrichtung der Bahn, wurde am 9. November 1888 mit der Firma Reinhold, Buber, M. Glanz und Carl & Emanuel Tauber abgeschlossen und sofort mit dem Baue begonnen. Dieser Bauvertrag erhielt am 14. Mai 1889 die Genehmigung.

Die dem k. k. Handels-Ministerium vorgelegten Alternativtracen für die Stationsanlage Radautz, u. zw. nördlich und südlich von der Stadt, dann in Plob, sowie an der Wojtineller Strasse

wurden am 4. und 5. April 1889 einer politischen Begehungs-Commission unterzogen, bei welcher von den Vertretern des griech.-orient. Religionsfondes, der k. k. Gestüts-Direction und der Stadt Radautz gegen die vorliegenden Projecte neuerdings Einwendungen erhoben wurden.

Es ging sodann aus dem Schosse der Commission ein neues Project für die Anlage des Bahnhofes der Station Radautz zunächst der Wienerstrasse und dem Spitale hervor, welches den vorgenannten Vertretern zur Annahme empfohlen wurde. Nachdem sich dieselben mit diesem Projecte einverstanden erklärt hatten, fasste die Commission den einhelligen Beschluss, dass für diese projectirte neue Anlage die Bahn-Gesellschaft ein Detailproject zu verfassen und dem Handels-Ministerium zur Amtshandlung zu unterbreiten habe.

Am 5. Mai 1889 wurde das Detailproject dieser Behörde vorgelegt und dasselbe am 29. Juli 1889 der politischen Begehung und Enteignungs-Verhandlung unterzogen und auf Grund des Ergebnisses derselben der Bauconsens ertheilt. Die Vergebung der Hochbauten erfolgte sodann mit Genehmigung des Handels-Ministeriums an dieselben Unternehmer. Am 9. October 1889 wurde die technisch-polizeiliche Prüfung der Bahn mit anstandlosem Befunde durchgeführt und am 17. October 1889 die Bahn dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

Der Betrieb wird in Gemässheit der Bestimmungen der Concessions-Urkunde von der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen geführt.

e) Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody.

Noch während des Baues der Bahn von der Station Hliboka der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft nach Berhometh a. S. ist man zu der Ueberzeugung gelangt, dass es mit Rücksicht auf den schwierigen Achstransport unmöglich sein wird, aus den ausgedehnten Forsten des Baron Alexander Wassilko grössere Quantitäten an Brennholz und Schnittmaterialien dem Bahntransporte zuzuführen, wenn nicht bis zu der aus sechs Gattern bestehenden Dampfsäge, welche Eigenthum des genannten Gutsbesitzers ist, aber von der Actien-Gesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsäge-Betrieb (vormals P. & C. Götz & Co.) betrieben wird, eine Bahnverbindung zur Ausführung gelangt.

Die mit der vorgenannten Firma und Baron Wassilko gepflogenen Verhandlungen führten am 29. Jänner 1886 zu einem Uebereinkommen, wonach sich erstere verpflichtete, durch acht aufeinanderfolgende Jahre für ihre Schnittmaterial-Sendungen eine jährliche Brutto-Einnahme von fl. 8.000 in der Weise zu garantiren, dass sie für jeden Wagen Schnittmateriale und Werkholz im Gewichte von 10 *t* eine Frachtgebühr von fl. 7 ö. W. entrichte. Sollte aber die für die Holzsendungen bezahlte Fracht den Betrag von fl. 8.000 binnen Jahresfrist nicht erreichen, so hätte diese Firma den als Fracht bezahlten Betrag auf fl. 8.000 durch Barzahlung zu erhöhen. Ferner wurde der Frachtsatz für die Strecke von Berhometh nach Hliboka mit fl. $0\cdot_{50}$ pro Wagenkilometer vereinbart und der Localbahn-Gesellschaft das Recht eingeräumt, die Abfallhölzer der Säge in der Länge von 50 *cm* geschnitten und die Klötze gespalten loco Aufladeplatz der Endstation Meżebrody zum Preise von fl. $0\cdot_{65}$ für grobe Klötze und fl. $0\cdot_{45}$ für Kleinholz pro Raummeter im aufgeschlichteten Zustande zu übernehmen. Für die Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen hatte die Actien-Gesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsäge-Betrieb eine Caution von fl. 64.000 zu entrichten.

Das Uebereinkommen mit Baron Wassilko ist auf die Dauer von zehn Jahren abgeschlossen, und verpflichtet sich derselbe, für seine Brennholzsendungen während dieser Zeit eine jährliche Brutto-Einnahme von fl. 8.000 in der Weise zu garantiren, dass er für jeden Wagen Brennholz an Fracht fl. 4 zu bezahlen hat und für den Fall, als die für das von ihm verfrachtete Brennholz bezahlte Fracht diesen Betrag nicht erreicht, der als Fracht bezahlte Betrag bis auf die Summe von fl. 8.000 durch Einzahlung zu erhöhen ist.

Für die Brennholzsendungen auf der Route von Berhometh nach Hliboka wurde ein Frachtsatz von fl. $0\cdot_{30}$ pro Wagenkilometer plus fl. 2 Manipulationsgebühr pro Wagen eingeräumt.

Für die Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen hat Baron Wassilko eine Caution von fl. 80.000 erlegt. Ueberdies hat sich derselbe im Vereine mit der Actien-Gesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsäge-Betrieb verpflichtet, das für den Bahnbau erforderliche Holzmateriale am Verwendungsorte in angearbeitetem Zustande unentgeltlich beizustellen. Ferner wurde noch von Baron Wassilko die unentgeltliche Ueberlassung der innerhalb seines Gutsgebietes gelegenen Grundstücke für den Bau dieser Schleppbahn zugesichert.

Nach diesen Verhandlungen wurde sofort an die Projectsverfassung der in Rede stehenden $9\cdot_{087}$ *km* langen Schleppbahn geschritten und auf Grund des vorgelegten Detailprojectes mit dem Erlasse des k. k. Handels-Ministeriums vom 10. Mai 1886 Z. 15.893 der Verwaltung der Bukowinaer Localbahnen die Concession zum Baue und Betriebe der projectirten Schleppbahn von der Station Berhometh a. S. der Localbahn Hliboka-Berhometh a. S. zur Dampfsäge der Actien-Gesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsäge-Betrieb Mežebrody ertheilt.

Gleichzeitig hat diese Behörde einvernehmlich mit dem k. k. Ministerium des Innern im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 (R. G. Bl. Nr. 30) vorstehendes Unternehmen als gemeinnützig anerkannt und die politische Begehung, verbunden mit der Enteignungs-Verhandlung und der Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen angeordnet, welche am 5. Juli 1886 stattgefunden hat. Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses wurde in Gemässheit des § 20 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 (R. G. Bl. Nr. 19) der Bauconsens constatirt.

Von der Verhandlung der feuersicheren Herstellung wurde infolge der Erklärung der Gesellschaft die Coacsfeuerung einzuführen und die Locomotiven derart einzurichten, dass der Funkenflug vermieden wird, Umgang genommen, nachdem hiedurch die feuersicheren Herstellungen entbehrlich werden.

Mit dem Strassenbezirks-Ausschusse in Wiznitz und der Gemeinde Berhometh a. S. wurden wegen Benützung der Strassen durch diese Schleppbahn die im Anhange beigefügten Uebereinkommen abgeschlossen. Der Bau wurde dem Unternehmer Andreas Broda auf Grund von Einheitspreisen gegen Nachmass übertragen und im August 1886 begonnen.

Die veranschlagte Bausumme betrug ohne Bewerthung des von dem Interessenten unentgeltlich beizustellenden Holzmateriales und ohne Berechnung der von Baron Wassilko unentgeltlich abgetretenen Grundstücke fl. 80.000.

Die Bedeckung der erforderlichen Kosten erfolgte durch eine bei der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft contrahirte Schuld, in der Weise, dass die Kosten des altbrauchbaren Oberbaumaterials in zehn Accepten von gleicher Höhe, von welchen jährlich ein Accept einzulösen ist, bezahlt wurden, der Rest ist eine mit 5% verzinsliche in zehn Jahren zu tilgende Buchschuld.

Die Bahnlinie wurde am 21. December 1886 dem Verkehre übergeben und beträgt die Baulänge $9\cdot_{087}$ *km*, die Betriebslänge $9\cdot_{222}$ *km*.

Mit Genehmigung des Handels-Ministeriums vom 7. Juli 1887 wurde zum Zwecke der Erleichterung des Verkehres in den von Mežebrody nur 4 *km* entfernt gelegenen Badeort Lopuszna die Einführung des Personenverkehres auf dieser Schleppbahn während der Sommersaison gestattet; derselbe hat auch am 15. Juli 1887 begonnen.

Anfangs August 1888 wurde durch die Hochwässer des Sereth infolge der starken Regengüsse die Sereth-Brücke beschädigt, wodurch eine Verkehrsunterbrechung von 16 Tagen eingetreten war.

Die Kosten der Wiederherstellung des beschädigten Objectes und der Uferversicherungen beliefen sich auf fl. $3.449\cdot_{59}$. Der gleiche Fall ist auch in der Zeit vom 1. bis 6. September 1889 vorgekommen und war für die Wiederherstellung ein Kostenaufwand von fl. 1.900 erforderlich. Die Verkehrsunterbrechung dauerte 7 Tage.

Am 1. Juli 1889 ist auch diese Schleppbahn gleich der anschliessenden Linie Hliboka-Berhometh a. S. in den Staatsbetrieb übergegangen.

f. Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Die Firma Louis Ortlieb aus München hatte bereits im Jahre 1887 mit dem griechisch-orientalischen Religionsfonde wegen Abstockung eines Waldgebietes im Moldawitza-Thale Verhandlungen eingeleitet, welche dahin führten, dass mit dieser Firma ein Vertrag wegen Abstockung von 2.600 *ha* Wald innerhalb 10 Jahren, was jährlich durchschnittlich ungefähr 40.000 Festmeter Schnittmateriale ergibt, abgeschlossen wurde und diese die Verpflichtung übernahm, eine achtgatterige Dampfsäge in Russ Moldawitza zu errichten.

Diese Säge soll jährlich 2.000 Wagenladungen à 10.000 *kg* Schnittmateriale liefern, welches sowohl in der Richtung nach Westen, als auch nach dem Osten abgeführt werden dürfte.

Dieses Geschäft war aber nur zu perfectioniren, wenn Russ Moldawitza mit der Station Wama der Linie Hatna-Kimpolung durch einen Schienenstrang verbunden würde.

Die Firma Ortlieb machte nun alle Anstrengungen, um eine solche Eisenbahnverbindung in der Länge von 20 *km* zu Stande zu bringen, indem sie die Garantie eines bestimmten Erträgnisses innerhalb 10 Jahren nebst der Amortisation des Anlagecapitales zu übernehmen sich bereit erklärte.

Am 4. April 1888 wurde mit der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen unter Mitwirkung der betriebführenden Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Firma Ortlieb aus München andererseits ein Uebereinkommen abgeschlossen, nach welchem sich dieselbe verpflichtete, durch 10 aufeinanderfolgende Jahre jährlich 2.000 Wagenladungen Schnittmateriale von Russ Moldawitza aus nach Wama und von da nach Hatna, dann im directen Verkehre nach Galatz, Braila und in westlicher Richtung nach Deutschland, Triest und Fiume zu verfrachten.

Für den Transport dieser 2.000 Wagenladungen Schnittmateriale von Russ Moldawitza nach Wama zahlt Herr Ortlieb ein Jahrespauschale von fl. 37.500. Für dieses Quantum übersteigende Sendungen wurde für ein Mehrquantum von je 100 Wagen eine fallende Tarifscala aufgestellt, so dass er bis 2.500 Wagen einen Frachtsatz von fl. $10._{95}$ pro Wagen und für jeden weiteren Wagen fl. $9._{72}$ als Frachtgebühr zu entrichten hat.

Herr Ortlieb verpflichtete sich ferner, das gesammte für den Bahnbau erforderliche Holzmateriale am Orte der Verwendung behauen und angearbeitet unentgeltlich beizustellen, die Kosten der Telegraphenleitung und der Brückenwagen in Wama und Russ Moldawitza zu tragen und die Bezüge des in der Endstation aufgestellten Expeditsbeamten auf sich zu nehmen.

Auch räumte Herr Ortlieb der Localbahn-Gesellschaft das Recht ein, das Abfallholz seines Säge-Etablissements (Schwarten und Kopfhölzer) für Bahnzwecke franco Waggon Russ Moldawitza, u. zw. Schwarten (nicht länger als 1 *m*) zum Preise von fl. 4 und gespaltenes Kopfholz (nicht länger als 1 *m*) zum Preise von fl. 8 pro gedeckten Güterwagen vollbeladen beziehen zu dürfen.

Für die Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen erlegte Herr Louis Ortlieb eine Caution im Betrage von fl. 375.000 in Accepten.

Es wurde sodann zur Projectsverfassung geschritten und das bezügliche Detailproject am 14. Juli 1888 im Wege der Bukowinaer Landesregierung dem hohen k. k. Handelsministerium mit der Bitte um Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer von der Station Wama der Linie Hatna-Kimpolung abzweigenden, über die Ortschaften Frumosa, Watra Moldawitza nach Russ Moldawitza grösstentheils mit Benützung der Gemeindestrassen führenden Schleppbahn, vorgelegt.

Die effectiven Kosten dieser Schleppbahn wurden bei Verwendung von altbrauchbaren Eisenschienen ohne Bewerthung der von der Firma Ortlieb beizustellenden Holzmaterialien und der sonstigen Leistungen auf rund fl. 308.000 veranschlagt, in welchen Kosten die Beistellung einer Locomotive mitenthalten ist.

Die Bedeckung der Kosten erfolgte durch eine bei der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft contrahirte Schuld, u. zw. wurde von derselben das erforderliche altbrauch-

bare Oberbaumateriale gegen 10 gleich hohe Accepte, von welchen jährlich ein Accept einzulösen ist, geliefert. Der Rest des erforderlichen Baucapitales wurde gegen eine jährliche 5%ige Verzinsung vorgestreckt. Die Tilgung dieser Schuld hat ebenfalls in 10 Jahren zu erfolgen.

Die Vergebung der Bauarbeiten ohne Beistellung der Holz- und Oberbaumaterialien erfolgte am 16. October 1888 an die Unternehmer Paul Turczanski und Math. Jirka auf Grund von Einheitspreisen. Die Grundeinlösung wurde an die Unternehmer Paul Turczanski und Meier Soba zum Durchschnittspreise von fl. 44 pro Praschine oder rund fl. 3090 pro Hektar übertragen. Als Vollendungstermin war Ende März 1889 in Aussicht genommen.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 22. October 1888 Z. 30.962 wurde der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen die erbetene Concession zum Baue und Betriebe der Schleppbahn von der Station Wama der Linie Hatna-Kimpolung nach Russ Moldawitza ertheilt und auf Grund des mit dem k. k. Ministerium des Innern gepflogenen Einvernehmens die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878 (R. G. Bl. Nr. 30) und des § 4, Al. 2 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 29. August 1885 (R. G. Bl. Nr. 41) zuerkannt, das in Vorlage gebrachte Detailproject principiell genehmigt und unter Einem die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung angeordnet.

Die Bukowinaer Landesregierung wurde gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Befunde den Bauconsens zu ertheilen, jedoch bemerkt, dass, insolange der im Bukowinaer Landesausschusse eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Benützung öffentlicher, nicht ärarischer Strassen und Fahrwege durch Localbahnen (Vicinal-, Schlepp- und andere Bahnen) nicht Gesetzeskraft erlangt habe, die Benützung der Gemeindestrassen in Gemässheit des Art. 10 des Localbahn-Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R. G. Bl. Nr. 81) nur in Ansehung jener Strassenstrecken stattfinden kann, rücksichtlich welcher die betreffenden Gemeinden ihre Zustimmung ertheilt haben

In der Zeit vom 21. bis 24. November 1888 hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen stattgefunden und wurde, da nur mit den Gemeinden Frumosa, Watra Moldawitza und Russ Moldawitza ein Uebereinkommen wegen Mitbenützung der Gemeindestrassen zu Stande gekommen ist, rücksichtlich dieser Gemeinden der Bauconsens ertheilt. In der Gemeinde Wama ist jedoch der Bauconsens mit dem Vorbehalte ausgesprochen worden, dass die Benützung der Gemeindestrasse für die Schleppbahnanlage und den Bahnbetrieb erst dann zulässig ist, wenn der Gesetzentwurf über die Benützung öffentlicher, nicht ärarischer Strassen und Fahrwege durch Localbahnen etc. in der Bukowina Gesetzeskraft erlangt haben wird.

Mittlerweile hatte die Gemeinde Wama in einem am 4. Jänner 1889 in Czernowitz aufgenommenen Protokolle die Zustimmung zur Benützung ihrer Gemeindestrasse ebenfalls gegeben, so dass auch für den auf diesem Gemeindegebiete liegenden Bahntheil der Bauconsens seitens des Handelsministeriums am 30. Jänner 1889 ertheilt worden ist. Die wesentlichsten Bedingungen für die Benützung dieser Gemeindestrassen sind in dem Anhange enthalten.

Infolge des sehr strengen Winters konnte aber die Bahn zu dem bedungenen Termine nicht fertiggestellt werden und wurde daher die Eröffnung derselben in der Strecke von Wama nach Dragosza erst am 1. August und von da nach Russ Moldawitza am 15. August 1889 ermöglicht und gleich der anschliessenden Linie Hatna-Kimpolung in den Staatsbetrieb übernommen.

---

2. Verkehrsbedeutung.

a) Localbahn Czernowitz-Nowosielitza.

Diese Bahnlinie ist nicht nur von localer Bedeutung, sondern sie war auch aus volkswirthschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen eine Nothwendigkeit, da längs der Ostgrenze Galiziens an vier Stellen von 82 bis 157 *km* Entfernung Anschlüsse an das benachbarte Russland den Wechselverkehr mit dem westlichen Gouvernement dieses Reiches vermitteln, während im äussersten Osten südlich von Husiatyn bis zum Trifinium von Nowosielitza bei einer Längenausdehnung der Grenze von 195 *km* auf eine Communication nicht Bedacht genommen war, obwohl gerade die Gouvernements Podolien und Bessarabien wegen ihres notorischen Reichthums an Bodenproducten ausgezeichnetester Qualität, sowie wegen der Ueberproduction an Borstenvieh und Schafen zu den ergiebigsten Verkehrsgebieten des Continents gezählt werden können. Auch für die Landeshauptstadt Czernowitz ist diese Linie von grosser mercantiler Bedeutung, weil durch dieselbe die Transporte aus dem gegenwärtigen ausgedehnten Verkehrsrayon des benachbarten Bessarabiens bleibend gesichert sind. Nicht minder werden durch die Erweiterung der internationalen Verkehrsbeziehungen die Interessen des Herzogthumes Bukowina dauernd befestigt. Das Verkehrsgebiet dieser Localbahn umfasst in Russland circa 3.000 km^2 mit 130.000 Einwohnern.

Endlich ist auch das fiscalische Interesse von nicht zu unterschätzender Bedeutung, sowohl rücksichtlich der Hebung der Zolleinnahmen, als auch vom Standpunkte der vom Staate an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu leistenden Garantie eines Nettoeinkommens.

b) Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung von Karapcziu a. S. nach Czudin.

Diese Linie ist in erster Reihe dazu bestimmt, die beträchtlichen Productions-Ueberschüsse der an der Bahn gelegenen Bezirke unter günstigeren als den bisherigen Transport-Conjuncturen dem Eisenbahnverkehr zuzuführen.

Der Forstproduction des Suczawa-Thales ist eine ganz besondere Bedeutung beizumessen, weil die in den ausgedehnten Forsten des griechisch orient. Religionsfondes zwischen Ober-Wikow und Isvor befindlichen, heute wegen zu theurer Zufuhr zur nächsten Eisenbahnstation häufig unverwerthbaren Nutz- und Brennholzvorräthe über die gut erhaltene Reichsstrasse nach Czudin auf kürzeren Wegen der Schienenverbindung zugeführt werden können.

Von noch beachtenswertherem Umfange ist der Verkehr an Brenn- und Bauholz, dann Schnittmateriale und Schindeln aus dem holzreichen Sereth- und Serethzelthale, sowie aus dem Berhomether Gutsgebiete; ferner ist diese Linie bestimmt die Landeshauptstadt Czernowitz auch mit guten, preiswürdigen Bau- und Pflastersteinen, Kalk und Cement, dann mit Bau- und Brennholz und die Gebirgsbewohner mit Getreide und Mehl zu versehen und endlich die Branntweinbrennereien durch billigen Bezug von Mais und Kartoffeln zu heben und das gemästete Vieh auf eine billige Weise zur Bahn zu bringen.

c) Hatna-Kimpolung.

Das Land Bukowina hat in den von dieser Bahn durchzogenen Gegenden einen derartigen Reichthum an Forstproducten, dass die Holzgewinnung und der Handel mit Schnittmateriale nach Süd-Russland, Rumänien und dem Orient den hauptsächlichsten Erwerbszweig bildet. Das Brennholz aber war wegen der grossen Entfernung und theueren Achsfracht zu den Consumtions-Orten schwer

verwerthbar und hat der Handel mit demselben erst durch den Bau der Eisenbahn intensiver begonnen.

Eine hervorragende Stellung nehmen die mineralischen Producte, u. zw.: Braunstein, Cement, Kalk und dann Eisenwaren ein, welche einen ständigen Exportartikel bilden, während den Kupferkiesen und Bausteinen erst durch die Bahn ein Absatzgebiet eröffnet werden kann.

Auch die Erzeugnisse der Hausindustrie, sowie jene von Resonanzholz, von fertigen Resonanzböden, Zündholzdraht und Schindeln, dann die Erzeugnisse der Saline in Kaczyka an Stein- und Sudsalz, sowie die Eisenhämmer in Wama und Eisenau sind für den Verkehr höchst beachtenswerth.

Die Endpunkte dieser Bahnlinien waren 70 bis 100 *km* von der nächstgelegenen Eisenbahnstation entfernt, so dass die Erzeugnisse wegen der theueren, ja durch viele Monate geradezu unmöglichen Achsverfrachtung nur durch die Einführung in den grossen Weltverkehr concurrenzfähig gemacht werden und neue industrielle Etablissements entstehen können.

In der That sind in der letzten Zeit folgende neue Dampfbrettsägen entstanden, u. zw.:

in Frassin eine Dampfsäge mit	3	Gattern
„ Bajasescul eine Dampfsäge mit	3	„
„ Malaj eine Dampfsäge mit	2	„
„ Saladruk eine Dampfsäge mit	2	„
„ Dragosza eine Dampfsäge mit	4	„
„ Russ Moldawitza eine Dampfsäge mit	8	„
„ Vale Putna eine Dampfsäge mit	2	„
„ Delnica reu eine Dampfsäge mit	2	„
„ Fundul frumosa eine Dampfsäge mit	2	„
Zusammen 9 Dampfsägen mit zusammen	28	Gattern

und einer Jahresproduction von wenigstens 84.000 Festmeter Schnittmateriale. = 4.200 Wagenladungen. Ausserdem sind etwa 40 Wasserbrettsägen in Thätigkeit und auch noch neue Anlagen im Entstehen begriffen.

Durch diese Bahnanlage ist somit einem vielfach ausgesprochenen Bedürfnisse Rechnung getragen worden und wird hiedurch sowohl die Volkswirthschaft, als die Steuerkraft des Landes Bukowina wesentlich gehoben werden.

Endlich ist auch die Förderung des Personenverkehres nach Ungarn und Siebenbürgen, sowie die Hebung des Localverkehres zwischen den Städten untereinander und in den Badeort Dornawatra von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Auch die Naturschönheiten der von der Bahn durchzogenen Gegend dürften die Reiselust heben und einen lebhaften Touristenverkehr herbeiführen.

d) Hadikfalva-Radautz.

Diese Linie hat hauptsächlich dem Localverkehre der Stadt Radautz zu dienen und soll die Industrie derselben heben und neue Anlagen hervorrufen. Besonders wichtig dürfte die Bahn für den Verkehr von Schnittmateriale und Dranitzen (ungefalzte Schindeln) aus dem Suczawa- und Suczawitza-Thale werden. Im Jahre 1889 wurde im Fürstenthal Suczawitza eine neue sechsgatterige Dampfbrettsäge von Herrn Leopold von Popper errichtet, welche jährlich 1.200 Wagenladungen Schnittmateriale zur Verfrachtung bringen wird; ebenso steht die Erbauung einer neuen Dampfsäge im Suczawa-Thale in Aussicht.

Nicht minder von Bedeutung wird der Getreideverkehr nach Radautz behufs der Verproviantirung der Gebirgsbewohner werden. Endlich sind es auch die Spiritusbrennereien sowie die Pferdezuchtanstalten, denen die Bahn von grossem Nutzen sein wird.

e) Berhometh a. S.-Meżebrody.

Diese Bahn ist für die Landeshauptstadt Czernowitz und deren Umgebung, die hiedurch mit billigerem Bau- und Brennholz versorgt wird, sowie für die Localbahn Hliboka-Berhometh a. S. von der grössten Bedeutung, da durch diese Schleppbahn für die nächsten Jahre ein Frachtquantum von wenigstens 3.000 Waggons pro Jahr gesichert ist. Nicht minder soll durch diese Schleppbahn dem Betriebe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft billiges Buchenbrennholz bester Qualität zugeführt werden.

Es ist aber auch diese Schleppbahnverbindung dazu bestimmt, den Forstproducten und den forstwirthschaftlichen Erzeugnissen, wie: Holzkohle, Pottasche, Lohrinde und Schindeln, dann den Erzeugnissen der industriellen Etablissements neue Absatzwege zu eröffnen und dieselben an Orte zu bringen, wo sie in den Strom des allgemeinen Verkehres übergehen können und hiedurch die Ertragsfähigkeit der Localbahn erheblich steigern werden.

Nicht unerwähnt darf bleiben, dass durch diese Bahnanlage der durch seine landschaftlichen Schönheiten bekannte Badeort Lupuszna nur mehr 4 *km* entfernt liegt und dass somit diese beliebte Sommerfrische für die Bevölkerung von Czernowitz bequemer und billiger zu erreichen ist. Aus diesem Anlasse wurden während der Sommersaison 1887 die von Czernowitz nach Berhometh a. S. abgehenden personenführenden Züge von der Station Berhometh a. S. nach Meżebrody weiter geführt.

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Durch die Anlage dieser Schleppbahn wurde die Erbauung der Dampf-Brettsägen in Dragosza und Russ Moldawitza ermöglicht, von welchen jährlich ein Quantum von circa 3.000 Wagenladungen Schnittmateriale zum Transporte nach dem Osten und Westen gelangt und somit die Linie von Wama nach Hatna befruchten wird. Im Gebiete des Moldawitza- und Dragosza-Thales dann im Demakusz-Thale befindet sich noch eine grössere Anzahl von Wasser-Brettsägen, die ebenfalls ihre Erzeugnisse dem Bahntransporte zuführen dürften. Diese Thäler sind dicht bevölkert, haben ungefähr 8.000 Einwohner, welche mit Mais und anderen Lebensmitteln zu versorgen sind. Um diese Transporte der Bahn zuzuführen und um der Bevölkerung und den Arbeitern auch die Möglichkeit der Benützung derselben zu bieten, ist die Verwaltung am 10. November 1889 beim k. k. Handelsministerium um die Genehmigung eingeschritten, die Schleppbahn von Wama nach Russ Moldawitza dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben zu dürfen.

3. Bauanlage, Constructions- und Betriebs-Verhältnisse.

a) Linie Czernowitz- (Zuczka-) Nowosielitza.

Die Baulänge beträgt vom Abzweigungswechsel Zuczka . . . . . $30\cdot_{768}$ *km*
„ Betriebslänge beträgt vom Aufnahmsgebäude Zuczka . . . . . $30\cdot_{831}$ „
„ Tariflänge beträgt . . . . . $31\cdot_{000}$ „

Diese normalspurige Localbahn, welche von der Station Zuczka der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Kilometer $264\cdot_{035} = 0\cdot_{442}$ der Localbahn abzweigt, dient sowohl dem Personen- als Gütertransporte und dürfen die Züge auf derselben nur bei Tage mit einer Maximal-Geschwindigkeit von 25 *km* pro Stunde verkehren. Dieselbe führt von ihrem am linken Ufer des Pruth gelegenen Abzweigungspunkte in einem von Westen nach Norden gehenden Bogen

nach Sadagóra, wendet sich von diesem Orte in südöstlicher Richtung gegen Bojan und endet, diese Richtung im Pruth-Thale im Allgemeinen beibehaltend, unmittelbar vor der Reichsgrenze nächst Nowosielitza.

Die Bahn ist eingeleisig hergestellt, die Grundeinlösung ebenfalls nur für ein Geleise durchgeführt und das Grundeigenthum mit Eichenpflöcken vermarkt. Die grösste durchschnittliche Steigung der in der Maximalneigung liegenden Theile der currenten Strecke beträgt $2\cdot_5 ‰ = 1:400$. Der Minimal-Curvenhalbmesser in der currenten Bahn ist 300 *m*. Die Neigungs- und Richtungsverältnisse sind nach den Vorschriften des k. k. Handelsministeriums für die Bestimmung der Bahnnivelette in Maximalneigungen und für die Anordnung der Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen durchgeführt.

Die mittlere virtuelle Länge nach der Lindner'schen Formel $L' = L(a + b - 1)$ beträgt $33\cdot_{729}$ *km*, der virtuelle Coëfficient $1\cdot_{0807}$, der Maximal-Coëfficient $2\cdot_{654}$.

Situation der Bahnanlage und das Längenprofil sind aus Taf. 51 und 57 zu entnehmen.

Unterbau.

Derselbe hat sowohl bei Dämmen als Einschnitten eine Kronenbreite von 4 *m*. Die höchste Anschüttung ist $6\cdot_5$ *m*, die tiefste Abgrabung $4\cdot_{49}$ *m*. Die Brücken und Durchlässe sind mit Widerlagern aus Bruchsteinmauerwerk in Cementmörtel hergestellt und hat das Brückenplanum eine benützbare Breite von $4\cdot_3$ *m*. Die bis zur Bahnkrone reichenden offenen Objecte bis incl. 2 *m* Spannweite haben Tragconstructionen von Eichenholz, die Objecte mit grösserer Spannweite besitzen Eisenconstructionen, wobei die Inanspruchnahme des Eisens für alle Constructionstheile excl. der Nieten mit 900 und für die Nieten mit 700 *kg* pro cm^2 berechnet ist. Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen liegen bei den Flüssen 1 *m* über dem bekannten Hochwasserstande.

Es wurden im Ganzen 59 *ha* Grund eingelöst; die Erdbewegung betrug 240.155 m^3.

Weiters kamen 40 Durchlässe und Brücken mit einer Gesammtspannweite von $79\cdot_2$ *m* zur Ausführung. Hiebei wurden 2.423 m^3 Mörtelmauerwerk und $35\cdot_3$ *t* eiserne Brückenconstruction verwendet. Die Typen des hergestellten Unterbaues sind auf Tafel 3, 58 und 72.

Die grösste Spannweite eines Objectes betrug 10 *m*. Ausserdem wurden noch 58 Objecte, Rampencanäle und Holzrampenschläuche ausserhalb der Bahn hergestellt.

Die schwierigste Arbeit war der Abbau eines Pruth-Armes zunächst Bojan zwischen *km* 22 und *km* 25, welcher, um die Bahntrace nicht in der Rutschlehne führen zu müssen, nothwendig wurde. Der Damm wurde aus wasserundurchlässigem Materiale, welches aus grösserer Entfernung zugeführt werden musste, hergestellt und erhielt gegen den Pruth-Fluss zu Bermen und Verstärkungen mit 20.131 m^3 Faschinenwerken und 24.264 *m* Flechtzäunen, welche sich bewährt hatten. Die Details dieser Versicherungsarbeiten, sowie die Situation des Pruth-Flusses seit dem Jahre 1784 mit seinem verschiedenartig gewechselten Flusslaufe ist aus Taf. 55 zu ersehen.

Die Rampen wurden mit Absperrschranken nicht versehen und auch die currente Bahn nicht eingefriedet.

Oberbau.

Derselbe ist im Systeme des schwebenden Stosses aus Bessemer-Stahlschienen von 8 *m* Länge im Gewichte von 23 *kg* pro Currentmeter vom Gewerke in Teschen geliefert, bei Anwendung einer Schwellenentfernung von $0\cdot_7$ *m* von Mitte zu Mitte, hergestellt. Die Unterlagsplatten und Laschen sind aus Flusseisen, die anderen Schienenbefestigungsmittel aus Schweisseisen erzeugt. Zur Fixirung der Laschenbolzen wurden Grover'sche Federringe aus Gussstahl verwendet.

Die Schwellen sind aus Eichenholz, trapezförmig behauen, haben eine Länge von $2\cdot_2$ *m*, eine obere Breite von $0\cdot_{15}$ *m*, eine untere Breite von $0\cdot_2$ *m* und eine Höhe von $0\cdot_{14}$ *m*.

In Bogen von incl. und unter 800 *m* Radius sind die Schienen auf den Schwellen durch eine grössere Anzahl von Hakennägeln und Unterlagsplatten befestigt.

Der Schotterkörper hat im Niveau der Schienenunterkante eine Kronenbreite von 3 *m* und eine Tiefe von $0\cdot_{25}$ *m*. Als Bettungsmateriale wurde der Schotter aus dem Pruth-Flusse verwendet.

Im Ganzen wurden 17 Stahlwechsel auf Unterzugsblechen und Eichen-Querschwellen montirt, dann 17 Gussstahlkreuzungen ausgeführt.

Die Länge der Nebengeleise betrug $3\cdot_{172}$ *km* = 13% der Bahnlänge.

Das Schienenprofil, sowie die Befestigungsmittel sind auf Taf. 44 bis 46 und 79 ersichtlich.

Hochbau.

Sämmtliche Aufnahmsgebäude, dann die Locomotivremise sammt Wasserthurm und das Wächterhaus, sowie der Magazinsmittelbau in der Station Nowosielitza sind aus Ziegeln hergestellt und mit Schindeln eingedeckt. Die verbaute Fläche dieser Gebäude beträgt zusammen 843 m^2. Die Speisung des Reservoirs aus dem Brunnen in Nowosielitza geschieht mittelst Pulsometerapparaten.

Die Warenmagazine und die Verladerampen, dann die Passagieraborte und Signalhütten sind in Holz hergestellt. Die Warenmagazine haben eine Fläche von $1.010\cdot_2$ m^2, die Verladerampen eine Länge von zusammen 123 *m* mit einer Lagerfläche von 1.116 m^2.

Die ausgeführten Hochbauten sind auf Taf. 14, 19, 20, 84 und 85 ersichtlich.

Stationsanlagen.

Es wurden Stationen in Zuczka, Sadagóra, Bojan und Nowosielitza, Haltestellen in Mahala und Lehuczeny errichtet.

Die Länge der wichtigsten Stationen und die Anzahl der Geleise, sowie die weiteren Anlagen, Plateauanschüttungen und Zufahrtsstrassen sind aus Taf. 81 zu entnehmen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen beträgt von Mitte zu Mitte 4 *m*.

Die Weichenverbindungen sind aus Taf. 12 zu ersehen. Es wurden weder Stationseinfriedungen noch Einfriedungen in der currenten Bahn hergestellt.

Die Entfernung der Stationen und Haltestellen beträgt im Durchschnitte $5\cdot_{128}$ *km*.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschlussstation Zuczka erhielt Deckungssignale.

Die Bahn wurde mit einer Telegraphenleitung (Sprechlinie) ausgestattet und hat die vorgeschriebenen Abtheilungszeichen, Warnungstafeln und Gradientenzeiger. Die Säulen hiezu sind aus Eichenholz, mit Oelfarbe angestrichen, hergestellt, die Warnungstafeln und Gradientenzeiger aus auf Holztafeln befestigten und beschriebenen Blechtafeln.

Das Bahneigenthum wurde mit Eichenpflöcken vermarkt.

Alle Stationen sind mit Feuerlöschrequisiten und den erforderlichen Signalisirungsgegenständen versehen. In der Station Nowosielitza wurde eine Brückenwage ohne Geleise-Unterbrechung mit 20 *t* Tragkraft hergestellt.

Die Wartelocale, sowie die Bureaux und Warenmagazine in den Stationen sind mit den nothwendigen Inventargegenständen ausgerüstet.

Hinsichtlich der Bauanlage als auch der Betriebseinrichtungen, sowie der Fahrbetriebsmittel ist die Bahn als Secundärbahn ausgeführt, demgemäss auch die Betriebsführung gehandhabt wird.

Ein genaueres Bild über die Bauanlage gibt die am Schlusse befindliche tabellarische Bahnbeschreibung Tabelle III.

Fahrbetriebsmittel.

Für diese Linie wurden 2 dreiachsige Tenderlocomotiven angeschafft. (Siehe Taf. 87 und 88.)

Die Personen- und Güterwagen werden von der betriebführenden Verwaltung auf Grund des Betriebsvertrages beigestellt.

b) Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung von Karapcziu a. S. nach Czudin.

Die Baulänge der Linie Hliboka-Berhometh a. S. beträgt . . . . . $52\cdot_{820}$ *km*
„ Betriebslänge beträgt . . . . . $52\cdot_{931}$ „
„ Tariflänge beträgt . . . . . $53\cdot_{000}$ „
Die Baulänge der Linie Karapcziu a. S.-Czudin beträgt . . . . . $18\cdot_{844}$ „
„ Betriebslänge beträgt . . . . . $18\cdot_{710}$ „
„ Tariflänge beträgt . . . . . $19\cdot_{000}$ „

Diese normalspurige Localbahn, welche dem Personen- und Güterverkehre zu dienen hat, zweigt von dem südlichen Ende der Station Hliboka der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft ab, wendet sich nach Westen und führt im Sereth-Thale aufwärts nächst den Orten Karapcziu a. S., Storożynetz und Lukawetz nach Berhometh a S

Die Abzweigung nach Czudin erfolgt von der Station Karapcziu a. S., von wo die Trace nach Uebersetzung des grossen Sereth-Flusses in das Thal des kleinen Sereth mit Berührung von Kupka und Unter-Petroutz nach Czudin führt.

Die Bahn hat vorläufig nur dem Tagverkehre mit einer Maximalgeschwindigkeit von 25 *km* pro Stunde zu dienen und ist eingeleisig ausgeführt. Die grösste durchschnittliche Steigung ist $10^0/_{00} = 1:100$, welche sich jedoch auf der Linie Hliboka-Berhometh a. S. in der Geraden auf $10\cdot_2{}^0/_{00}$ und auf der Linie Karapcziu-Czudin auf $11\cdot_0{}^0/_0$ erhöht und in den Bögen mit dem Radius derselben abnimmt, damit der Gesammtwiderstand der Züge gleich bleibe. Der Minimal-Curvenhalbmesser auf der Strecke Hliboka-Berhometh a. S. beträgt 275 *m* und auf der Zweigbahn nach Czudin 300 *m*. Die Anordnung der Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen ist nach den diesbezüglichen Vorschriften ausgeführt.

Die mittlere virtuelle Länge der Linie Hliboka-Berhometh a. S. beträgt $66\cdot_{1375}$ *km*, jene des Flügels nach Czudin $27\cdot_{3555}$ *km*. Der virtuelle Coëfficient $1._{2423}$, resp. $1\cdot_{201}$, der Maximal-Coëfficient $3\cdot_{3425}$, resp. $8\cdot_{2817}$.

Situation und Längenprofil sind auf Taf. 52 und 56 ersichtlicht.

Unterbau.

Derselbe hat eine Kronenbreite von 4 *m*, sowohl bei Dämmen als Einschnitten. Aufdämmungen von mehr als 5 *m* haben eine entsprechende Erbreiterung des Bahnkörpers erhalten. Die grösste Anschüttung betrug 6 *m*, die tiefste Abgrabung $2\cdot_8$ *m*.

Alle Brücken und Durchlässe wurden mit aus Bruchsteinmauerwerk in Cementmörtel hergestellten Widerlagern mit einer benützbaren Breite des Brückenplanums von $4\cdot_3$ *m* ausgeführt. Objecte bis 6 *m* Spannweite wurden bei ausreichender Höhe des Bahnkörpers mit Ziegeln eingewölbt. Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Objecten, sowie bei den Brücken von grösserer Spannweite wurden Holzconstructionen, welche durch Joche aus Eichenholz unterstützt werden, in Ausführung gebracht. Die beiden Brücken über den Sereth-Fluss haben überdies Eisbrecher aus Eichenholz erhalten. Bei den Holzconstructionen wurde eine Inanspruchnahme bis zu 80 *kg* pro cm^2 zugelassen und sind die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen in der Regel 1 *m* über dem bekannten höchsten Wasserstande ausgeführt worden. Objecte, welche innerhalb einer Distanz von 700 *m* von der Spitze des äussersten Wechsels einer durch ein Distanzsignal gedeckten Station liegen, wurden mit Geländern versehen, desgleichen solche Objecte, welche innerhalb einer Distanz von 400 *m* vom Endpunkte einer Station gelegen sind, vor welchen Distanzsignale nicht bestehen, und endlich alle Objecte, welche 100 *m* von der Mitte solcher Haltestellen, in welchen Zugskreuzungen nicht vorkommen, entfernt liegen.

Im Ganzen kamen 119 Durchlässe und Brücken zur Ausführung mit einer Gesammtspannweite von $352\cdot_2$ *m*. Die grössten Objecte sind:

1. Die Brücke über den grossen Sereth-Fluss, 104 *m* lang mit 8 Oeffnungen à 12 *m* Lichtweite.
2. die Brücke über den kleinen Sereth-Fluss, 52 *m* lang mit 4 Oeffnungen à 12 *m* Lichtweite;

Ausserdem wurden 114 Objecte ausserhalb der Bahn, Rampencanäle und Rampenschläuche ausgeführt. Die Rampen wurden mit Absperungen nicht versehen, und auch die currente Bahn nicht eingefriedet.

Die Normaltypen der zur Ausführung gelangten Unterbauobjecte sind auf Taf. 58, 63 bis 66, 68, 72 und 77 ersichtlich.

Es wurden 150 *ha* Grund eingelöst, 332.920 m^3 Erdmateriale bewegt und bei den Durchlässen und Brücken 4567 m^3 Fundamentaushub, 6.334 m^3 Mauerwerk, 443 m^3 Pflasterungen ausgeführt, 1.130 m^3 eichene und 700 m^3 weiche Brückenhölzer nebst 25.269 *kg* Brückenschrauben verwendet Endlich gelangten 1.800 m^3 Faschinenbauwerke und 4.885 *m* Flechtzäune zur Ausführung.

Oberbau.

Der Oberbau ist in der currenten Bahn und in den Stationen aus altbrauchbaren Eisenschienen nach dem Profile der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn im Gewichte von $36\cdot_{38}$ *kg* pro laufendem Meter und mit altbrauchbarem Kleineisenzeug unter Anwendung des festen Stosses und trapezförmig behauenen Schwellen aus Tannen- und Fichtenholz von $2\cdot_3$ *m* Länge, 15 *cm* oberer und 20 *cm* unterer Breite und 14 *cm* Höhe hergestellt worden.

In Bögen von incl. und unter 800 *m* Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Hakennägel und Unterlagsplatten erfolgt; in Curvenstrecken mit dem Radius von 250 *m* sind Eichenschwellen von den vorher bezeichneten Dimensionen verwendet worden. Die Weichen und Kreuzungen sind aus Flussstahl hergestellt und liegen auf eichenen Extrahölzern.

Auf der ganzen Strecke ist Schotter aus dem Sereth-Flusse verwendet und der Schotterkörper mit einer Kronenbreite von 3 *m* und einer Stärke von 25 *cm* ausgeführt worden. Im Ganzen kamen 36 Stahlwechsel und 36 Gussstahlkreuzungen, welche auf eichenen Querschwellen befestigt sind, zur Verwendung.

Die Länge der Nebengeleise beträgt rücksichtlich der Linie Hliboka-Berhometh a. S. $7\cdot_5$ % und der Zweigbahn nach Czudin $6\cdot_{75}$ % der Bahnlänge.

Das Schienenprofil, sowie die Befestigungsmittel sind aus der Taf. 10 bis 12 zu entnehmen.

Hochbau.

Die Hochbauten in den Stationen und Haltestellen, mit Ausnahme der Locomotivremisen und Warenmagazine, sind definitiv in Ziegelmauerwerk ausgeführt und mit Schindeln eingedeckt. Die verbaute Fläche der Aufnahmsgebäude, welche einfach gehalten sind, in ihren Dimensionen den vorhandenen Bedürfnissen entsprechen und erforderlichenfalls mit Leichtigkeit vergrössert werden können, beträgt zusammen $1.564\cdot_{69}$ m^2.

Die Locomotivremisen in Hliboka-Berhometh a. S. und Czudin sind auf einem Bruchstein-Mauerwerk in Riegelwänden, aussen mit einer mit Oelfarbe gestrichenen Bretterverschalung und inwendig verputzt hergestellt. Die verbaute Fläche derselben beträgt $602\cdot_7$ m^2.

Die Wasserthürme sind definitiv hergestellt. Ihre verbaute Fläche beträgt $139._{24}$ m^2. Die Brunnen haben eine Lichtweite von 3 *m*; die runden eisernen Reservoire ein Fassungsvermögen von 45 m^3 Wasser. Die Wasserhebung erfolgt mittelst Pulsometer-Apparaten, die Wasserentnahme für die Locomotiven von den Krahnen in den Stationen, woselbst auch das Feuerungsmateriale zur Abfassung gelangt.

Die Warenmagazine, Passagieraborte und Signalhütten sind in Holz ausgeführt und beträgt deren verbaute Fläche 831 m^2, jene der Nebengebäude $529\cdot_4$ m^2. Die Länge der hölzernen Verladerampen aus Eichenholz beträgt zusammen 273 *m* mit einer Ladefläche von $1.215\cdot_5$ m^2.

Die ausgeführten Hochbauten sind auf Taf. 84 bis 86.

Stationsanlagen.

Ausser der Anschlussstation Hliboka der k. k priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, in welcher eine Locomotivremise auf zwei Maschinenstände und ein Wohngebäude ausgeführt wurde, haben diese Linien 6 Stationen und 2 Haltestellen, u. zw.:

Die Stationen Karapcziu a. S., Wasserstation und Abzweigung nach Czudin; Storożynetz, Wasserstation; Komarestie-Slobodzia;

Zadowa; Lukawetz a. S.; Endstation Berhometh a. S. mit Locomotivremise auf zwei Maschinenstände und Wasserstation und die Haltestellen Ropce und Panka.

Auf der Zweigbahn sind zwei Stationen und eine Haltestelle hergestellt, u. zw.:

Die Stationen: Petroutz a. S.; Endstation Czudin mit einer Locomotivremise auf einen Maschinenstand und einem Wasserthurm, und die Haltestelle Kupka.

Die hervorragenderen Stationen, ihre Länge, Anzahl der Geleise, sowie die weiteren Anlagen, Plateau-Anschüttungen und Zufahrtsstrassen sind aus der Taf. 80 und 81 zu entnehmen. Der Abstand der Geleise in den Stationen beträgt von Mitte zu Mitte $4\cdot_5$ *m*.

Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen auf der Linie Hliboka - Berhometh a. S. beträgt $5\cdot_{866}$ *km*, jene der Wasserstationen $13\cdot_2$ *km*. Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen auf der Zweigbahn nach Czudin $4\cdot_{711}$ *km*, die Entfernung der Wasserstationen $18\cdot_{844}$ *km*.

Auf der Bahn wurden keine Wächterhäuser hergestellt, dieselbe besitzt auch keine Einfriedung.

Die Weichenverbindungen sind aus Taf. 12 zu entnehmen.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschlussstation Hliboka besitzt ein Distanzdeckungssignal. Diese Bahn hat weder eine Telegraphen- noch eine Telephonlinie, ist aber mit den sonstigen, durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalen ausgestattet und mit Abtheilungszeichen, Warnungs- und Niveaubruchtafeln versehen. Die Hektometerpflöcke sind aus Eichenholz hergestellt und erstere auch mit Oelfarbe gestrichen, letztere an den in den Erdboden reichenden Theilen angekohlt. Die Gradientenzeiger und die freistehenden Warnungstafeln haben Säulen aus gehobeltem Eichenholz mit Oelfarbe satt gestrichen und der in die Erde reichende Theil ist angekohlt. Die Aufschriften der Gradientenzeiger und Warnungstafeln sind aus Blech, welche auf Holztafeln befestiget sind. In den Stationen Storożynetz, Czudin und Berhometh befinden sich Centesimalwagen ohne Geleise-Unterbrechung mit 20 Tonnen Tragkraft.

Die Stationen sind mit Feuerlöschrequisiten, die Wartelocalitäten und Bureaux mit den nothwendigen Inventarstücken ausgerüstet und die Bahn mit eichenen Grenzpflöcken vermarkt.

Ein genaues Bild der Bahnanlage, welche mit ihren Einrichtungen als Secundärbahn ausgeführt und auch als solche betrieben wird, gibt die am Schlusse befindliche tabellarische Bahnbeschreibung. (Tabelle IV.)

c) Linie Hatna-Kimpolung.

Die Baulänge beträgt . . . . . $67\cdot_{382}$ *km*
„ Betriebslänge beträgt . . . . . $67\cdot_{080}$ „
„ Tariflänge beträgt . . . . . $67\cdot_{000}$ „

Die Bahn ist normalspurig für den Personen- und Güterverkehr angelegt; dieselbe beginnt am nordwestlichen Ende der Station Hatna der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, führt nach Uebersetzung des Suczawa-Flusses unter Berührung der Orte Parhoutz, Solonetz und Ludihumora im Solonetz-Thale aufwärts bis nach Kaczyka, sodann in südlicher Richtung nach Ueberschreitung der Höhe Strigoja nach Gurahumora und von diesem Orte im Moldawa-Thale aufwärts über Frassin, Wama, Eisenau nach der Endstation Kimpolung.

Die Bahn hat vorläufig nur dem Tagverkehre mit einer Maximalgeschwindigkeit von 25 *km* pro Stunde zu dienen und ist eingeleisig hergestellt. Die grösste durchschnittliche Steigung ist $27^0/_{00}$, wobei die Steigungen in den Geraden grösser (bis zu $28\cdot_{82}{}^0/_{00}$), in den Bögen aber, mit dem Krümmungshalbmesser abnehmend, kleiner sind, so dass der Gesammtwiderstand der Züge beim Befahren der Geraden und Krümmungen möglichst gleich bleibt. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 200 *m*. Die Anordnung der Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen, sowie die Bestimmung der Bahnnivellette in Maximalsteigungen ist nach den im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt (Jahrgang 1882, Blatt Nr. 20) veröffentlichten Vorschriften durchgeführt.

Die mittlere virtuelle Länge der Bahn beträgt $158._{186}$ *km*, der virtuelle Coëfficient $2\cdot_{71}$.

Situation und Längenprofil sind auf Taf. 54 und 56.

Unterbau.

Die Unterbaukrone hat eine Breite von 4 *m*, sowohl bei Dämmen als bei Einschnitten, deren Böschungen in der Regel im Verhältnisse von $1 : 1^1/_2$ angelegt sind. Die Einschnittsböschungen in festem oder steinigem Boden wurden gewöhnlich steiler gehalten als die Dammböschungen; doch sind Böschungen unter 1 : 1 meist vermieden worden. Bei Aufdämmungen von mehr als 5 *m* Höhe wurde die Unterbaukrone um $^1/_{10}$ der Dammhöhe verbreitert und die Anschüttung um $^1/_{15}$ der Dammhöhe überhöht; siehe Tafel 58. Die grösste Anschüttung beträgt $16\cdot_{49}$ *m*, die grösste Abgrabung $14\cdot_{31}$ *m*.

Die Herstellung des Unterbaues in der Strecke von Kaczyka bis nach Illischestie in der Länge von 10 *km* stiess auf manche Schwierigkeiten; da zu den Dammanschüttungen in der Regel ein besseres Materiale, als das aus den Einschnitten gewonnene verwendet wurde, so musste dasselbe auf grössere Entfernungen mittelst einer Rollbahn auf Schüttgerüsten zugeführt werden. Aber auch die im Rutschterraine gelegenen Einschnitte in gelbem Thon, blauen Letten, Gyps oder Sandstein, welcher mit Lettenschichten durchzogen war, mussten Versicherungs- und Entwässerungsanlagen in grösserem Massstabe erhalten, deren Typen aus Taf. 59 zu ersehen sind. Ebenso war es nothwendig, den Bahnuntergrund durch Anlage von Gräben, Rigolen, hölzernen Gerinnen ausserhalb und durch kräftige Sickerschlitzen unterhalb der Anschüttungen zu entwässern und trocken zu legen. Die Absetzungen und Abschälungen der Dammanschüttungen wurden durch Verkleidung der Böschungen mit Fruchterde und Herstellung sanfterer Böschungen, sowie durch Anlage von Rigolen, Sickerschlitzen und Steinspornen wieder beseitigt. In ähnlicher Weise sind auch die Einschnitte behandelt und das abgerutschte Materiale aus denselben entfernt worden.

Alle Brücken und Durchlässe wurden mit gemauerten Widerlagern mit einem Brückenplanum von $4\cdot_3$ *m* benützbarer Minimalbreite hergestellt. Zur Mörtelerzeugung ist Cementkalk, dann Portland-Cement aus Oppeln und Szczakowa verwendet worden. Zur Betonherstellung gelangte ausschliesslich Portland-Cement aus den genannten Erzeugungsorten zur Verwendung, u. zw. im Verhältnisse von 1 Theil Cement, 4 Theilen Sand und 8 Theilen geschlögeltem Flussschotter. Wo es die Terrain- und Niederschlags-Verhältnisse gestatteten, wurde die Tiefe und Länge der Durchlässe dadurch verringert, dass das Object thunlichst nahe zum Einschnitte, respective zum Nullpunkte gerückt wurde.

Die innerhalb einer Distanz von $0\cdot_7$ *km* von der Spitze des äussersten Wechsels einer durch Distanzsignale gedeckten Station oder Abzweigungsstelle gelegenen Objecte sind mit Geländern versehen. Desgleichen wurden solche Objecte, welche innerhalb einer Entfernung von $0\cdot_4$ *km* von dem obbezeichneten Endpunkte einer Station oder Abzweigungsstelle liegen, vor welchen Distanzsignale nicht bestehen, ferner alle Objecte, welche in einer Distanz von $0\cdot_1$ *km* von der Mitte solcher Haltestellen vorkommen, in welchen keine Zugskreuzungen stattfinden können, mit Geländern versichert.

Objecte bis zu 6 *m* Spannweite wurden bei ausreichender Höhe des Bahnkörpers eingewölbt. Alle anderen Brücken und Durchlässe erhielten Tragconstructionen aus Holz, u. zw. bis zu einer lichten Spannweite von 5 *m* aus Eichenholz. Die Tragconstructionen bei den Brücken von $5\cdot_0$ *m* Spannweite aufwärts wurden aus Fichtenholz, u. zw. aus verzahnten und verschraubten Rösten hergestellt und bei längeren Brücken durch Zwischenjoche aus Eichenholz, welche mit Wasserruthen versehen und durch Steinwürfe versichert sind, unterstützt. Bei den Berechnungen der ausgeführten Brückenconstructionen ist die durch § 2 der Handelsministerial-Verordnung vom 30. August 1870 vorgeschriebene zufällige Belastung und durch § 3 normirte Inanspruchnahme der einzelnen Constructionstheile bis zu 80 *kg* pro Quadrat-Centimeter zugrunde gelegt. Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen sind bei Flüssen und Wildbächen 1 *m* über dem bekannten höchsten Wasserstande angelegt worden.

Die Uferschutzbauten an den Flüssen und Bächen wurden nach Massgabe der Beschaffenheit des Terrains und des Flusslaufes, dann der Menge und Geschwindigkeit der abfliessenden Gewässer, sowie mit Rücksichtnahme auf das vorhandene Baumateriale theils in Stein, theils mittelst Faschinen-

werken, Flechtwerken und Pflanzungen ausgeführt. Im Ganzen wurden 181 Brücken und Durchlässe mit einer gesammten Spannweite von 1.678·$_5$ *m*, ferner 115 Objecte, wie Feldwegbrückel, Rampen-Canäle und hölzerne Schläuche hergestellt. (Siehe Taf. 60—66, 68, 69, 73—77).

Die Bahnlinie zeichnet sich ganz besonders durch die grosse Anzahl der Flussübersetzungen aus. Im Ganzen wurden 12 grosse Brücken mit einer gesammten Länge von 1.321 *m* ausgeführt, u. zw.:

1. Die Brücke über den Suczawa-Fluss mit 23 Oeffnungen à 12 *m* Lichtweite, mit 22 Eisbrechern aus Eichenholz versehen.

2. Zwei Brücken über den Solonetz-Bach, u. zw. bei *km* 3·$_{61}$ mit 5 Oeffnungen à 10 *m* lichter Spannweite und bei *km* 22·$_{04}$ mit 3 Oeffnungen à 10 *m* Lichtweite.

3. Die Brücke über den Humora-Bach mit 6 Oeffnungen à 10 *m* lichter Weite.

4. Fünf Brücken über den Moldawa-Fluss, u. zw.:

bei *km* 41·$_{85}$	mit 11	Oeffnungen	. . . . .		à 12 *m* lichter Spannweite.
„ „ 49·$_{97}$	„ 8	„	. . . . .		
„ „ 57·$_{53}$	„ 7	„	. . . . .		
„ „ 58·$_{99}$	„ 7	„	schief 45°	. . . . .	
„ „ 63·$_{71}$	„ 7	„	. . . . .		

5. Die Brücke über den Sucha-Bach mit 9 Oeffnungen à 12 *m* Lichtweite.

6. Die Brücke über den Dobra-Bach mit drei Oeffnungen à 10 *m* lichter Weite.

7. Die Brücke über den Moldawitza-Fluss mit 15 Oeffnungen à 12 *m* lichter Weite.

Besonders zu erwähnen ist noch, dass folgende Objecte entweder ganz oder theilweise in Beton hergestellt wurden, u. zw. die gewölbten Objecte von 1·$_0$ *m* Spannweite bei *km* 13·$_7$, 23·$_{73}$ und 24·$_3$, ferner von 1·$_2$ *m* Spannweite bei *km* 23·$_0$, von 2·$_0$ *m* Spannweite bei *km* 15·$_8$ und 28·$_5$; die gedeckten Objecte von 0·$_6$ *m* Spannweite bei *km* 23·$_3$, 23·$_5$ und 24·$_1$, dann die offenen Objecte von 1·$_0$ *m* Spannweite bei *km* 28·$_9$ und mit drei Oeffnungen à 10 *m* Spannweite bei *km* 22·$_0$, endlich von 12·$_0$ *m* Spannweite bei *km* 22·$_{20}$. Die so ausgeführten Brücken und Durchlässe haben sich bis jetzt vollkommen bewährt.

Besondere Schwierigkeiten ergaben sich bei der Entwässerung und Trockenlegung des Bahnuntergrundes unter den hohen Anschüttungen, sowie des zu Rutschungen geneigten Terrains, welches durch Ausführung von tiefen Einschnitten entwässert und gegen Absetzungen und Rutschungen durch Steinrigole und Talus gesichert werden musste. Insbesondere gilt dies von der Strecke Kaczyka-Strigoja in der Länge von 6·$_5$ *km*.

Bei den Brücken über den Suczawa-, Moldawa- und Moldawitza-Fluss, dann über den Solonetz-, Blendez-, Ihnata-, Humora-, Dobra-, Kurdisch- und Isworu-alb-Bach mussten Uferversicherungen, theils aus Faschinenwerken, theils aus Steindämmen in grossem Umfange hergestellt werden, um einerseits den sicheren Bestand der Brücken und des sich an dieselben anschliessenden Bahnkörpers nicht zu gefährden, andererseits aber diese ungeregelten Flussläufe einzuengen und ihnen eine unschädliche Richtung zu geben.

Obwohl diese Versicherungen durch die Hochwasser im August 1888 arg beschädigt wurden und theilweise neu hergestellt werden mussten, so haben dieselben doch die Wirkung gehabt, dass die grossen Brücken ganz intact geblieben sind und sich die Beschädigungen lediglich auf die Steinwürfe bei den Jochen, welche ergänzt oder erneuert werden mussten, beschränkt haben.

Im Ganzen gelangten zur Ausführung: 944.500 m^3 Erd- und Felsenarbeiten, 14.610 m^3 Faschinenwerke, 11.428 m^2 Böschungsversicherungen, 22.912 *m* Flechtzäune, 10.194 *m* Entwässerungsschlitze, 20.329 m^2 Rasenbeleg, 32.509 m^2 Steinpflasterungen, 49.462 m^3 Steinwürfe und Steinsätze, 1.031 *m* Stollen und Schächte, 4.168 *m* Sickergräben, 4.112 m^3 Schlitzausbeugung, 708 *m* hölzerne Gerinne, 10.794 m^2 Chaussirungen, ferner bei den Brückenobjecten und Durchlässen 18.122 m^3 Fundamentaushub, 7.952 m^3 Beton und 18.282 m^3 Mauerwerk, 3.266 m^2 Pflasterungen, 1.715 m^3 eichene, 4.776 m^3 weiche Brückenhölzer, 883 m^3 Eichenpiloten, 5.636 *m* Spundwände, 162.609 *kg* Eisenmateriale.

Oberbau.

Der Oberbau der currenten Strecke wurde im Systeme des schwebenden Stosses aus 9 *m* langen Bessemerstahl-Schienen von 26 *kg* pro laufendem Meter, dann die Platten und Laschen aus Flusseisen, die anderen Befestigungsmittel aus Schweisseisen hergestellt. Der Oberbau der Nebengeleise in den Stationen von $7\cdot_{277}$ *km* Länge ist mit festem Stoss aus altbrauchbaren Eisenschienen im Gewichte von $36\cdot_{38}$ *kg* pro Currentmeter und altbrauchbaren Befestigungsmitteln ausgeführt. Zur Fixirung der Laschenbolzen des Stahloberbaues wurden Gussstahl-Federringe verwendet.

Es wurden trapezförmige Schwellen aus weichem Holze (Tannen- und Fichten-) von $2\cdot_3$ *m* Länge, 15 *cm* oberer und 20 *cm* unterer Breite und 14 *cm* Höhe verwendet. Bei Steigungen von 25‰ und darüber, dann in Curvenstrecken mit 250 *m* Radius und darunter wurden Eichenschwellen mit den vorstehenden Minimal - Dimensionen eingezogen; ferner bei den Nebengeleisen in den Stationen weiche Schwellen gleicher Dimensionen, nur bei den Stössen Schwellen von 20 *cm* oberer und 25 *cm* unterer Breite. Es gelangten 41 Stahlwechsel und 41 Gussstahlkreuzungen, welche auf Eichen-Extrahölzern von rechteckigem Querschnitte befestigt wurden, zur Ausführung.

In Bögen von incl. und unter 800 *m* Radius wurde die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Hakennägel und Unterlagsplatten nach den Vorschriften des Handelsministerial-Erlasses vom 30. Mai 1882, Z. 14.581 verstärkt.

Als Bettungsmateriale wurde Schotter aus dem Suczawa- und Moldawa-Flusse verwendet. Der Schotterkörper hat eine Kronenbreite von 3 *m* und eine Höhe von 25 *cm* erhalten.

In den Stationen Hatna und Kimpolung wurden Locomotiv-Drehscheiben von $11\cdot_{379}$ *m* Durchmesser ausgeführt. Die Oberbau-Construction siehe Taf. 9—12 und 78.

Hochbau.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen haben definitiv hergestellte Aufnahmsgebäude, welche eine den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen angemessene Ausdehnung erhalten haben, und deren etwa nothwendig werdende Vergrösserung leicht zu bewerkstelligen ist. Die verbaute Fläche derselben beträgt $1543\cdot_3$ m^2.

Die Locomotivremisen in Hatna und Kimpolung für je zwei Stände und in Kaczyka und Illischestie für je einen Stand, sind aus Riegelwänden auf einer Untermauerung, dagegen die Wasserthürme mit einer verbauten Fläche von 834 m^2 definitiv hergestellt worden. Die Wasserstationsbrunnen sind 3 *m* im Durchmesser aus Bruchsteinen ausgeführt Die runden, eisernen Blechreservoirs haben einen Fassungsraum von 45 m^3. Zu den Brunnen in Kaczyka, Illischestie und Kimpolung sind aus den zunächst gelegenen Bächen Wasserzuleitungen hergestellt worden. Die Wasserhebung erfolgt mittelst Pulsometer-Apparaten und die Wasser-Entnahme bei den Krahnen in den Stationen, woselbst auch die Abfassung des Holzes für die Locomotiven vorgenommen wird.

Die Warenmagazine mit einem Lagerraume von zusammen $962\cdot_7$ m^2 sind aus Holz ausgeführt, ebenso die Signalhütten und Passagieraborte. Die verbaute Fläche der Nebengebäude beträgt $299\cdot_4 m^2$.

Die Verladerampen haben eine Länge von zusammen 369 *m* mit einer Lagerfläche von 2808 m^2; dieselben sind aus Eichenholz hergestellt und beschottert.

Alle Gebäude sind mit Schindeln eingedeckt und die Eindeckung derselben zu ihrer Conservirung mit Carbolineum getränkt. In gleicher Weise wurden auch alle Verschalungen der Warenmagazine angestrichen.

Die ausgeführten Hochbauten sind auf Taf. 18, 22, 84 und 86 ersichtlich.

Stationsanlagen.

Ausser der Anschlussstation Hatna wurden folgende Stationen, welche für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtet sind, ausgeführt, u zw.: Theodorestie, Kaczyka, Illischestie, Gurahumora, Frassin a M., Wama und Kimpolung, dann die Haltestellen für

den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in vollen Wagenladungen Parhoutz, Komarestie a. S., Pertestie, Strigoia, Molit und Eisenau.

Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen beträgt $5\cdot_{178}$ *km*, jene der Wasserstationen $11\cdot_{216}$ *km* und der Abstand der Geleise in den Stationen von Mitte zu Mitte $4\cdot_{5}$ *m*.

Auf der Bahn wurden weder Wächterhäuser hergestellt, noch ist eine Einfriedung der Bahn oder der Stationen zur Ausführung gekommen.

Die Länge der wichtigsten Stationen, sowie die Anzahl der Geleise in denselben ist aus der Taf. 82 zu entnehmen.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschluss-Station Hatna ist mit einem Deckungssignale ausgestattet.

Die ganze Linie hat eine Telegraphenleitung (Sprechlinie) und sind die Stationen zu einem beschränkten Privat-Telegraphendienste ermächtigt.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalen, dann mit Abtheilungszeichen, Niveaubruch- und Warnungstafeln versehen und das Grundeigenthum mit eichenen Grenzpflöcken vermarkt. Die Säulen für die in Zinkguss erzeugten und auf Holz befestigten Warnungstafeln und Gradientenzeiger sind aus Eichenholz in Oelfarbe gestrichen und der in die Erde reichende Theil der Säulen angekohlt.

Die Stationen sind mit den erforderlichen Feuerlöschrequisiten, die Wartelocalitäten, Bureaux und Gütermagazine mit den nothwendigen Inventarstücken ausgerüstet. In den Stationen Hatna, Gurahumora, Frassin, Wama und Kimpolung wurden Centesimalwagen ohne Geleise-Unterbrechung mit 20 Tonnen Tragkraft und Registrirapparat hergestellt.

Die Bahn ist als Secundärbahn ausgeführt und wird der Betrieb auch demgemäss gehandhabt. Die tabellarische Beschreibung derselben befindet sich am Schlusse. (Tabelle V.)

d) Linie Hadikfalva-Radautz.

Die Baulänge beträgt . . . . . $8\cdot_{436}$ *m*
„ Betriebslänge beträgt . . . . . $8\cdot_{377}$ „
„ Tariflänge beträgt . . . . . $9\cdot_{000}$ „

Diese Bahnlinie ist eingeleisig, normalspurig ausgeführt und sowohl für den Personen- als Güterverkehr mit blossem Tagverkehre für folgende Maximalgeschwindigkeiten eingerichtet, u. zw. bei Benützung ausserhalb der Ortschaften gelegener Strassen für die Bahnführung 18 *km* und in Strecken mit eigenem Bahnkörper 25 *km* pro Stunde.

Die $8\cdot_{377}$ *km* lange Linie Hadikfalva-Radautz zweigt südlich von der Station Hadikfalva der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn ab, wendet sich nach Westen, übersetzt den Suczawa-Fluss und führt sodann in südwestlicher Richtung unter Benützung der bestehenden, von Hadikfalva nach Radautz führenden Mardzianer Bezirksstrasse bis zu dem am Marktplatze Radautz gelegenen Volksgarten, woselbst eine Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr errichtet wurde; von da fährt die Bahn in südlicher Richtung durch die Hausgärten von Radautz bis zum Spitale, woselbst die Endstation Radautz ihren Anfang nimmt und sich bis gegen den Friedhof zu hinzieht und für den gesammten Verkehr eingerichtet ist.

Die vorbezeichnete Bezirksstrasse wird von der Bahn in der Länge von $5\cdot_{359}$ *km* benützt.

Dort wo die Bahn auf eigenem Bahnkörper hergestellt ist, wurde die Grundeinlösung nur für ein Geleise durchgeführt.

Die grösste Neigung ist $10\,^0/_{00} = 1 : 100$. Damit der Widerstand der Züge gleich bleibt, sind die Steigungen in den Geraden grösser, u. zw. bis zu $11\cdot_{557}\,^0/_{00}$, dagegen nehmen dieselben in den Bahnkrümmungen ab. Der kleinste Curvenhalbmesser 1 : 150. Bei Bestimmung der Neigungs- und Richtungsverhältnisse der Bahn wurden die vom Handelsministerium genehmigten Vorschriften für die Bestimmung der Nivelette in Maximalneigungen und für die Anordnung der Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen genau durchgeführt.

Die mittlere virtuelle Länge der Bahn beträgt $12\cdot_{275}$ *km*, der virtuelle Coëfficient $1\cdot_{477}$.

In der Anschlussstation Hadikfalva war aus Anlass der Ausrüstung der Localbahn die Vornahme von Erweiterungsbauten nicht erforderlich.

Situation und Längenprofil der Bahn sind auf Taf. 53 und 57 ersichtlich.

Unterbau.

Der Unterbau hat eine Kronenbreite von 4 *m* sowohl bei Dämmen als in den Einschnitten. Bei der Benützung der Strasse hat der Bahnkörper dieselbe Breite.

Die Normalprofile des Bahnkörpers sind auf Taf. 58 ersichtlich.

Alle Brücken und Durchlässe wurden mit gemauerten Widerlagern derart hergestellt, dass das Brückenplanum eine benützbare Minimalbreite von $4\cdot_3$ *m* hat.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden Objecten wurden Tragconstructionen aus Holz, u. zw. bei den Spannweiten bis incl. $4\cdot_5$ *m* aus Eichenholz, bei den grösseren Spannweiten gezahnte und verschraubte Röste aus Fichtenholz hergestellt und den Berechnungen über die Inanspruchnahme derselben die Bestimmungen der Verordnung vom 30. August 1870 zugrunde gelegt. Die zulässige Inanspruchnahme ist bis zu 80 *kg* pro Quadrat-Centimeter festgesetzt.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction sind bei dem Suczawa-Flusse und den Bächen mit 1 *m* über dem höchsten Hochwasserstande ausgeführt worden.

Objecte, welche innerhalb einer Entfernung von $0\cdot_7$ *km* von der Spitze des äussersten Wechsels der durch das Distanzsignal gedeckten Station Hadikfalva entfernt liegen, wurden mit Geländern versehen, ebenso solche Objecte, welche innerhalb einer Entfernung von $0\cdot_4$ *km* von dem Endpunkte einer Station gelegen sind, vor welcher Distanzsignale nicht vorkommen, ferner alle Objecte, welche in einer Distanz von $0\cdot_1$ *km* von der Mitte der Haltestelle Plob vorkommen.

Die Holzobjecte des Strassenkörpers wurden für Bahnzwecke nicht benützt, sondern ganz neue Brücken und Durchlässe für die Bahn hergestellt; dagegen wurden erstere gemäss des Uebereinkommens über die Strassenbenützung verstärkt und reconstruirt oder neu hergestellt. (Siehe Anhang.)

An grösseren Objecten sind zu nennen: die Brücke über den Suczawa-Fluss mit 22 Oeffnungen à $11\cdot_{08}$ *m* Lichtweite, auf eichenen Jochen ruhend, ferner die Brücke über den Posen-Bach mit 2 Oeffnungen à 4 *m* Spannweite und 2 Objecte über den Temnik-Bach mit $4\cdot_5$ *m* Spannweite.

Im Ganzen wurden 16 Objecte mit einer gesammten lichten Spannung von $300\cdot_2$ *m* ausgeführt.

Die Typen der Objecte sind aus Taf. 63, 64, 66, 68, 70, 71 und 77 zu entnehmen.

Eingelöst wurden $8\cdot_{515}$ *ha*; die Erdbewegung betrug 27.027 m^3. Ferner wurden an Steinwürfen 1.207 m^3 und an Mauerwerken zusammen 1.204 m^3, Beton 590 m^3, Pflasterungen 140 m^2, Eichen- und weiche Brückenhölzer $1.754\cdot_4$ m^3, Faschinenwerke 2.970 m^3, Flechtzäune 300 *m*, Senkfaschinen 540 *m*, Kopfrasen 460 m^2 ausgeführt und 33.662 *kg* Brückenschrauben, Pilotenschuhe, Klammern etc. verwendet.

Oberbau.

Derselbe ist sowohl in der currenten Bahn als in den Stationen aus altbrauchbaren Schienen und Befestigungsmitteln nach dem Profile der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn im Gewichte von $36\cdot_{38}$ *kg* pro laufendem Meter unter Anwendung des festen Stosses und trapezförmig behauener Eichenschwellen hergestellt worden. Ferner wurden 13 altbrauchbare Stahlwechsel und Schalengusskreuzungen verwendet.

Die Länge der Stoss- und Mittelschwellen beträgt $2\cdot_3$ *m*. Die Stoss-Schwellen haben eine obere Breite von 21 *cm* und eine untere Breite von 42 *cm*, die Mittelschwellen eine obere Breite von 15 *cm* und eine untere Breite von 20 *cm*, beide Schwellengattungen eine Höhe von 14 *cm*.

Die Anordnung der Schwellenentfernung, sowie der Unterlagsplatten und Nägel ist aus Taf. 79 zu entnehmen.

Als Bettungsmaterial ist Schotter aus dem Suczawa-Flusse verwendet worden, der Schotterkörper hat im Niveau der Schienenunterkante eine Kronenbreite von 3 *m* und eine Stärke von 25 *cm*.

Der Abstand der Geleise in der Station Radautz beträgt von Mitte zu Mitte $4\cdot_5$ *m* und die Länge der Nebengeleise $1\cdot_{708}$ *km*.

Das Schienenprofil und die Befestigungsmittel sind aus Taf. 10 ersichtlich.

Hochbauten.

Das Aufnahmsgebäude in der Station Radautz ist definitiv aus Stein und Ziegel hergestellt; dagegen ist das Aufnahmsgebäude, resp. der Wartepavillon in der Haltestelle Radautz-Ringplatz, sowie die Locomotivremise in Radautz aus Riegelwänden und alle anderen Nebengebäude aus Holz ausgeführt. Sämmtliche Gebäude sind mit Ausnahme des Wartepavillons in der Haltestelle Ringplatz, welcher mit Hilgher'schen verzinkten Dachpfannen eingedeckt ist, mit einer Schindeleindeckung versehen.

Die verbaute Fläche der Aufnahmsgebäude beträgt 275 m^2, jene der Wasserförderungsanlage und der sonstigen Nebengebäude zusammen 126 m^2. Die hölzerne Verladerampe ist 120 *m* lang und hat eine Lagerfläche von 960 m^2, das hölzerne Warenmagazin einen Lagerraum von $177\cdot_5$ m^2.

Die Pläne sind aus den Taf. 16, 85 und 86 zu entnehmen.

Stationsanlagen.

Die Anschlussstation Hadikfalva, sowie die Endstation Radautz sind aus der Taf. 81 ersichtlich

Die Haltestellen Plob und Radautz-Ringplatz haben keine Ausweichgeleise

Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen ist $2\cdot_{812}$ *km*.

Auf der Bahn wurden weder Wächterhäuser noch Einfriedungen der Station Radautz hergestellt.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschlussstation Hadikfalva hat ein von dieser Station zu handhabendes combinirtes Deckungssignal erhalten.

Die Bahn besitzt weder eine Telegraphen- noch eine Telephonlinie, ebenso bestehen keine Einfriedungen und Absperrungen bei den Wegübergängen.

Die Station Radautz ist mit den erforderlichen Signalvorrichtungen ausgestattet und die Bureaux, sowie die Wasserförderungs-Anlagen sind entsprechend eingerichtet und ausgerüstet.

In Radautz ist auch eine Centesimal-Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung, u. zw. mit 20 *t* Tragkraft und einem Waghäuschen aufgestellt.

Hinsichtlich der Bauanlage im Allgemeinen, als auch der Betriebseinrichtung und Fahrbetriebsmittel wurde die Bahn als Secundärbahn ausgeführt; demgemäss ist auch die Betriebsführung eingerichtet.

Die Beschreibung der Bauanlage ist aus der am Schlusse befindlichen Tabelle VI zu entnehmen.

e) Schleppbahn Berhometh a. S.-Mezebrody.

Diese $9\cdot_{087}$ *km* lange Linie beginnt am Ende des Auszugsgeleises der Station Berhometh a. S., wendet sich in einem Bogen nach rechts, überschreitet die nach Wisnitz führende Bezirksstrasse und benützt dieselbe bis *km* 4, von wo aus die Bahn grösstentheils mit Benützung des Gemeindeweges und entlang desselben, den Suchy- und Stebnik-Bach, sowie den Sereth-Fluss übersetzend, bis zu dem Säge-Etablissement der Actiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägebetrieb geführt wird.

Die Bahn ist eingeleisig, normalspurig ausgeführt und dort, wo dieselbe auf eigenem Bahnkörper hergestellt wurde, erfolgte die Grundeinlösung nur für ein Geleise. Die Maximalfahrgeschwindig-

keit ist wie folgt festgesetzt: Bei Benützung der ausserhalb der Ortschaften gelegenen Strassen 18 *km*, innerhalb der Ortschaften 10 *km* und auf Strecken mit eigenem Bahnkörper 25 *km*. Die grösste Neigung ist 20‰ = 1 : 50 und der kleinste Krümmungshalbmesser 140 *m*. Die Ausgleichung der Nivelette zur Erzielung eines gleichen Gesammtwiderstandes der Züge beim Befahren der Geraden und Krümmungen wurde nicht durchgeführt, da sich die Bahn-Nivelette den Neigungsverhältnissen des Strassenkörpers, der an vielen Stellen die Maximalneigung auch in Bögen besitzt, anschmiegen musste und eine Aenderung der Nivelette mit Rücksicht auf den Zugwiderstand und die vorkommenden scharfen Bögen grössere Arbeiten nöthig gemacht hätte..

Situation und Längenprofil ist aus Taf. 52 und 56 zu entnehmen.

Unterbau.

Der Unterbau hat eine Kronenbreite von 4 *m* und sind die Normalprofile des Bahnkörpers aus Taf. 58 zu ersehen. Alle Durchlässe und Brücken wurden aus weichem Holze mit einem Brückenplanum von $4\cdot_3$ *m* benützbarer Breite und die grösseren Brücken mit gedübbelten und verschraubten Trägern, auf hölzernen Zwischenjochen ruhend, hergestellt. Die zulässige Inanspruchnahme wurde mit 80 *kg* pro Quadrat-Centimeter festgesetzt. Bei der Berechnung der Brückenconstructionen ist die, durch die auf dieser Linie verkehrenden Locomotiven (siehe Taf. 87) erzeugte zufällige Belastung zugrunde gelegt worden. Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen sind sowohl bei dem Sereth-Flusse als bei dem Suchy- und Stebnik-Bach mit 1 *m* über dem bekannten höchsten Wasserstand angeordnet worden. Die Brücken sind im Sinne der bestehenden Verordnungen mit Geländern versehen.

Im Ganzen wurden 40 Objecte mit einer Spannweite von zusammen 91 *m* hergestellt. An grösseren Objecten sind zu bezeichnen: die Brücke über den Suchy-Bach mit 2 Oeffnungen à 10 *m* Stützweite, mit einer $3\cdot_5$ *m* breiten, besonderen Strassenfahrbahn, ferner die Brücke über den Stebnik-Bach mit 3 Oeffnungen à 10 *m* Stützweite und schief unter einem Winkel von 70°, endlich die Brücke über den Sereth-Fluss mit 6 Oeffnungen à 10 *m* Stützweite mit einer besonderen Strassenfahrbahn von $3\cdot_5$ *m* Breite.

Die Typen der Unterbauobjecte, als auch der Constructionen der grossen Brücken, sowie die Versicherungen der Bahn gegen den Anprall der Wässer des Sereth-Flusses, dann der ausgeführten Schutzbauten sind aus den Taf. 59, 67, 74 und 77 zu entnehmen.

Eingelöst wurden $1\cdot_{382}$ *ha*. An Arbeiten wurden ausgeführt: 21.721 m^3 Erdbewegung, 836 Stück Piloten, $631\cdot_2$ m^3 Faschinenwerke, 15 Stück Kastensporne, 244 *m* doppelte Flechtzäune, 349 m^2 Bruckstreu, 692 m^2 Brückenbelag, $311\cdot_2$ m^3 Constructionshölzer, 602 m^2 Verschalungen der Joche und Widerlager und 21.010 *kg* Schraubeneisen.

Oberbau.

Der Oberbau ist nach den auf Blatt 10 enthaltenen Typen aus altbrauchbaren Schienen und Befestigungsmitteln unter Anwendung des festen Stosses mit halbrunden, weichen Schwellen ausgeführt. Desgleichen wurden altbrauchbare Wechsel und Kreuzungen verwendet.

Die Dimensionen der Schwellen, sowie die Anwendung der Entfernung derselben und die Befestigungsmittel sind gleich jenen der Linie Hliboka-Berhometh. Ebenso ist der Schotterkörper nach den für vorgenannte Linie bestehenden Typen gestaltet. Als Bettungsmateriale wurde der Schotter aus dem Sereth-Flusse verwendet. Im Ganzen wurden 5 altbrauchbare Wechsel und Kreuzungen ausgeführt.

Die Länge der Nebengeleise beträgt $1\cdot_{192}$ *km*.

Hochbauten.

Mit Ausnahme einer offenen Wartehalle in Meżebrody für die Unterkunft der Reisenden bei Regenwetter wurden keine Hochbauten ausgeführt.

Stationsanlagen.

Es wurden die Ladestellen in Suchy und Stebnik, dann die Endstation in Mežebrody hergestellt, wie aus Taf. 83 ersichtlich. Die mittlere Entfernung der Ladestellen beträgt 3 *km*. Die Entfernung der Nebengeleise beträgt $4\cdot_5$ *m*.

Bemerkenswerth ist die bis zur Ladestelle Suchy in das gleichnamige Thal führende Wasserriese, mittelst welcher das Brennholz bis zur Ladestelle gebracht wird. Die Riese hat eine Länge von circa 8 *km* und sehr bedeutende Steigungen. Das Riesen geht mit Ausnahme der Winterperiode sehr gut von Statten und beschränken sich die Kosten dieses Transportes lediglich auf die Herbeischaffung der Holzscheite zur Riese. (Tafel 83.)

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Bahn ist mit Warnungstafeln, Gradientenzeiger, Hektometer- und Kilometerpflöcken ausgerüstet. Andere Einrichtungen befinden sich auf derselben nicht.

Ebenso besitzt die Bahn weder Einfriedungen noch Absperrungen bei Wegübergängen.

Die Beschreibung der Bahn ist aus der am Schlusse befindlichen Tabelle IV zu entnehmen.

Fahrbetriebsmittel.

Für die Besorgung des gesammten Dienstes wird nur eine Locomotive verwendet, welche mit Coacs gefeuert wird und deren Mechanismus mit einer Verkleidung versehen ist. Siehe Tafel 87.

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Diese Linie ist eingeleisig, normalspurig für den Güterverkehr zur Tageszeit mit folgender Maximalfahrgeschwindigkeit eingerichtet, u. zw.: Bei Benützung der ausserhalb der Ortschaften gelegenen Strassen 18 *km*, innerhalb der Ortschaften 10 *km* und in Strecken mit eigenem Bahnkörper 25 *km* pro Stunde.

Diese $20\cdot_{04}$ *km* lange Schleppbahn zweigt aus dem Magazinsgeleise der Station Wama, in welcher ein viertes Geleise hergestellt wurde, ab, wendet sich in einem Bogen von 150 *m* Halbmesser nach rechts, übersetzt die Reichsstrasse und führt sodann auf dem Gemeindewege von Wama in das Moldawitza-Thal. Die Bahn berührt weiter im Moldawitza-Thale die Ortschaften Frumosa, Freudenthal, Watra-Moldawitza und geht bis zum Säge-Etablissement des Louis Ortlieb in Russ Moldawitza, grösstentheils die Strassen der vorgenannten Gemeinden benützend. Von der Bahn wurden $9\cdot_{733}$ *km* auf eigenem Unterbau hergestellt, während $10\cdot_{307}$ *km* über den Strassengrund gehen. Die Bedingungen für die Strassenbenützung sind im Anhange enthalten.

Für jene Bahntheile, welche auf eigenem Bahnkörper geführt werden, wurde die Grundeinlösung nur für ein Geleise bewirkt. Die Maximalneigung ist $25^0/_{00} = 1:40$, der kleinste Krümmungshalbmesser 150 *m*.

Eine Ausgleichung der Nivellette behufs Erzielung eines gleichen Gesammtwiderstandes der Züge beim Befahren der Bahnkrümmungen hat aus den bei der Schleppbahn Berhometh-Mežebrody angegebenen Gründen nicht stattgefunden. Bei Bestimmung der Neigungs- und Richtungsverhältnisse wurde nach den diesbezüglichen Vorschriften des Handelsministeriums vorgegangen.

Die mittlere virtuelle Länge der Bahn ist $49\cdot_{019}$ *km*; der virtuelle Coëfficient $2\cdot_{33}$.

Situation und Längenprofil sind auf Taf. 54 und 57.

Unterbau.

Die Typen desselben, sowohl mit eigenem Bahnkörper, als auch mit der Strassenbenützung sind aus Taf. 58 zu entnehmen, desgleichen die Typenpläne für die hergestellten Durchlässe und Brücken aus Taf. 63 bis 65 und 77.

Sämmtliche Objecte, 56 an der Zahl, mit einer gesammten Spannweite von 342 *m* sind ganz aus weichem Holze mit eichenen Piloten ausgeführt. Die grossen Brücken haben verzahnte und verschraubte Träger, welche auf Eichenjochen ruhen.

Bei Berechnung der Brückenconstructionen wurde nach den Bestimmungen der diesbezüglichen Handelsministerial-Verordnung mit Berücksichtigung der auf dieser Linie verkehrenden Tenderlocomotiven (Taf. 87) vorgegangen und die Brücken nach den bestehenden Vorschriften mit Geländern versehen. Die Versicherungen bei den Brücken, sowie die Schutzbauten bei denselben gegen Hochwässer wurden nach dem Typenblatt 59 ausgeführt

Die hauptsächlichsten Objecte sind folgende:

1. Zwei Brücken bei *km* $0\cdot_{191}$ und *km* $1\cdot_{64}$ über den Flori-Bach mit je 2 Oeffnungen à 8 *m* lichter Spannweite, erstere schief unter einem Winkel von 60°.

2. Eine Brücke bei *km* $4\cdot_{193}$ über den Moldawitza-Fluss mit 6 Oeffnungen à 10 *m* lichter Spannung, schief unter einem Winkel von 60°.

3. Eine Brücke bei *km* $6\cdot_{297}$ über den Frumosa-Bach mit 2 Oeffnungen à 10 *m* Lichtweite.

4. Eine Brücke bei *km* $9\cdot_{639}$ über den Dragosza-Bach mit 4 Oeffnungen à 8 *m* Spannweite, schief unter 60°.

5. Eine Brücke bei *km* $12\cdot_{166}$ mit 1 Oeffnung à 10 *m* lichter Spannung über den Palamania-Bach.

6. Eine Brücke bei *km* $14\cdot_{706}$ über den Czumora-Bach mit 5 Oeffnungen à 8 *m* weit, schief 70°.

Für diese Bahnlinie wurden $15\cdot_{738}$ *ha* Grund eingelöst, wovon $9\cdot_{33}$ *ha* gegen Entgelt, $5\cdot_{496}$ *ha* gegen Entrichtung eines Recognitionszinses und $0\cdot_{912}$ *ha* unentgeltlich. An Bauarbeiten wurden hergestellt: 44.211 m^3 Erdarbeiten, 793 m^3 Mauerwerke, 25 m^3 Beton, 820 m^3 Constructionshölzer, 1.187 m^2 Jochverschalungen, 1.200 m^2 Bedielungen, 25.165 *kg* Schmiedeisen, 3.986 m^3 Faschinenwerke, 2.036 *m* Flechtzäune, 1.699 m^2 Kopfrasen, 384 *m* Sickerschlitze, 770 *m* Bachcorrectionen und 28.709 *kg* Schraubeneisen, Pilotenschuhe und Klammern.

Oberbau.

Zu demselben wurden die alten Eisenschienen und Befestigungsmittel der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn nach den Typen auf Blatt 10 und 78, dann weiche halbrunde Schwellen, in gleicher Weise wie auf der Schleppbahn nach Meżebrody, verwendet Das Bettungsmateriale wurde dem Moldawitza-Flusse entnommen. Ferner gelangten 19 altbrauchbare Stahlwechsel und ebensoviele Schalenguss-Kreuzungen zur Verwendung.

Die Länge der Nebengeleise in den Stationen beträgt $1\cdot_{942}$ *km*.

Hochbauten.

Dieselben wurden höchst einfach ganz in Blockwänden aus weichem Holze, auf Eichenpiloten ruhend, ausgeführt, u. zw. in der Anschluss-Station Wama, dann in der Endstation Russ Moldawitza-Säge, je eine Locomotivremise für einen Stand mit Wasserförderungs-Anlage, Coacs-Schupfen und

Kaserne für das Zugbegleitungspersonale. In den Stationen Watra- und Russ Moldawitza gelangten kleine Aufnahmsgebäude mit Warenmagazinen aus Blockwänden und hölzernen Verladerampen zur Ausführung. In Dragosza wurde ein kleines Wohngebäude mit Warteraum und Bureau aus Blockwänden hergestellt. Die gesammte verbaute Fläche aller Gebäude beträgt 589 m^2.

Die Typen der Hochbauten sind auf Blatt 85 und 86 ersichtlich.

Stationsanlagen.

Es wurden folgende Stationen, Lade- und Haltestellen ausgeführt, u. zw.:

Die Ladestelle Deia, die Personen-Haltestellen Frumosa und Freudenthal, dann die Stationen Dragosza, Watra- und Russ Moldawitza, dann die Endstation Russ Moldawitza-Säge.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen beträgt $2\cdot_{857}$ *km*. Der Abstand der Geleise beträgt Mitte zu Mitte $4\cdot_5$ *m*.

Die Stationsanlagen sind auf Taf. 83 verzeichnet.

Ausrüstung und Einrichtung der Bahn.

Die Bahn besitzt weder Einfriedungen noch Absperrungen bei Wegübergängen und ist nur mit den Warnungstafeln bei den Wegübergängen, Gradientenzeigern, Kilometer- und Hektometerpflöcken ausgestattet; das Grundeigenthum ist mit hölzernen Pflöcken vermarkt. Ferner sind die Stationen mit den erforderlichen Signalmitteln und Einrichtungsgegenständen versehen. In Dragosza und Russ Moldawitza befinden sich Centesimalwagen ohne Geleiseunterbrechung mit 20 *t* Tragkraft.

Die Bauanlage ist als Secundärbahn ausgeführt, ebenso deren Einrichtungen und wird demgemäss auch der Betrieb geführt.

Die Beschreibung der Bauanlage enthält die am Schlusse befindliche Tabelle VI.

Fahrbetriebsmittel.

Der Dienst wird nur mit einer Tenderlocomotive (siehe Taf. Nr. 87) versehen.

Der Mechanismus der Locomotive ist mit einer Blechverkleidung gedeckt und dieselbe derart eingerichtet, dass bei deren Verwendung eine Feuersgefahr für die im Feuerrayon der Bahn gelegenen Privatgebäude ausgeschlossen ist und eine Belästigung durch Geräusch und Rauch möglichst vermieden wird. Als Feuerungsmateriale wird ausschliesslich Coaks verwendet.

4. Bau- und Anlagecapital.

a) Linie Czernowitz-Nowosielitza.

Das effective Baucapital auf Grund der abgeschlossenen Bau- und Lieferverträge mit Ausschluss der Fahrbetriebsmittel, deren Beistellung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft nach dem Betriebsvertrage zufällt, einschliesslich der Kosten für die Vorauslagen und die Intercalarzinsen ist, aus nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Post-Nr.	Nähere Benennung der Leistungen	Baukosten i. Gulden ö.W. der Linie Czernowitz-Nowosielitza 31.21 *km* lang		Procente der gesammten Baukosten
		Zusammen	pro km.	
1	Vorauslagen	33.963·39	1.088·22	3·27
2	Allgemeine Verwaltung	7.350·39	235·50	0·71
3	Bauaufsicht	17.305·37	554·48	1·67
4	Detailproject	9.360·—	299·91	0·90
5	Grund- und Gebäude-Einlösung	65.000·—	2.082·67	6·25
6	Erd- und Felsarbeiten	191.000·—	6.119·83	18·37
7	Nebenarbeiten	112.863·—	3.616·25	10·85
8	Durchlässe und Brücken	96.723·—	3.099·10	9·30
9	Beschotterung und Oberbaulegen	81.706·—	2.617·94	7·86
10	Oberbaumaterialien und mechanische Einrichtung	295.308·—	9.461·97	28·40
11	Hochbau und Wasserversorgung	88.040·—	2.820·89	8·47
12	Bahnausrüstung und Einrichtung	15.000·—	480·62	1·44
13	Bahnbetriebs-Vorauslagen	2.887·69	92·52	0·28
14	Einrichtung des Centralbureau	1.341·35	42·98	0·13
15	Intercalarzinsen abzüglich sonstiger Zinsenerträgnisse	22.109·12	708·40	2·10
	Zusammen	1,039.957·31	33.321·28	100

Das Anlagecapital setzt sich aus der vorstehenden Baukostensumme und aus dem aus dem Anlagecapitale zu hinterlegenden Reservefonde per fl. 10.042·69 zusammen.

Es beträgt somit das Anlagecapital der Linie Czernowitz-Nowosielitza, da sämmtliche Titres al pari übernommen wurden, fl. 1,050.000.

Dasselbe war wie folgt eingetheilt, u. zw.:

	Prioritäts-Actien fl. 600.000	Stamm-Actien fl. 450.000	Zusammen fl. 1,050.000
Hievon wurden übernommen:			
Vom Staate	—	350.000	350.000
Von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft	450.000	50.000	500.000
Von den Interessenten	150.000	50.000	200.000
Zusammen obige	600.000	450.000	1,050.000

Sowohl Prioritäts- als Stamm-Actien lauten auf den Ueberbringer und sind auf je fl. 200 ausgestellt.

In Gemässheit der Gesellschaftsstatuten haben die Prioritäts-Actien den Anspruch auf eine Dividende bis zu 5%, bevor für die Stamm-Actien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt. Nach erfolgter Vertheilung einer Dividende von 5% an die Stamm-Actien werden eventuelle weitere Ueberschüsse des Reinerträgnisses gleichmässig zwischen Stamm- und Prioritäts-Actien vertheilt.

Eine Nachzahlung auf die Dividende der Prioritäts-Actien aus dem Reinerträgnisse eines späteren Jahres findet nicht statt.

Die Tilgung dieses Anlagecapitales, als auch jenes der beiden nachfolgenden Linien *b* und *c* erfolgt innerhalb der Concessionsdauer nach einem behördlich genehmigten Amortisationsplane, und zwar wird das Actiencapital, bestehend aus 22.600 Prioritäts-Actien á fl. 200 = fl. 4,520.000 und 10.650 Stück Stamm-Actien à fl. 200 = fl. 2,130.000, zusammen fl. 6,650.000, in 85 Jahren getilgt. Die jährliche Annuität bei 5% Verzinsung und Amortisation beträgt fl. 337.841·01. Die Prioritäts-Actien werden bis Ende 1965, die Stamm-Actien bis Ende 1972 getilgt.

b) Linie Hliboka-Berhometh a. S. sammt Zweigbahn nach Czudin.

c) Linie Hatna-Kimpolung.

Das Baucapital beziffert sich nach den abgeschlossenen Bau- und Lieferverträgen und nach den auf Grund derselben aufgestellten Bordereaus wie folgt:

Post-Nr.	Benennung der Leistung	Kosten der Linie			
		Hliboka-Berhometh und Zweigbahn		Hatna-Kimpolung	
		Bar fl.	%	Bar fl.	%
1	Detailproject	50.400	4·07	105.000	3·95
2	Bauaufsicht	21.576	1·74	54.000	2·03
3	Grundeinlösung	126.144	10·17	211.000	7·93
4	Erd- und Felsarbeiten	166.460	13·42	517.696	19·46
5	Nebenarbeiten	45.397	3·66	321·541	12·09
6	Durchlässe und Brücken	240.761	19·42	690.093	25·94
7	Beschotterung und Oberbaulegen	160.924	12·98	188.100	7·09
8	Oberbaumateriale *)	14.547	1·17	25.000	0·94
9	Schwellen und Wechsel	86.256	6·96	92.000	3·46
10	Hochbauten	190.192	15·34	316.900	11·91
11	Bahnausrüstung und Betriebsvorauslagen	38.160	3·08	52.600	1·98
12	Bauleitung und allgemeine Verwaltung	41.400	3·34	86.070	3·24
13	Unvorhergesehenes	57.783	4·65		
	Zusammen bar	1,240.000	100	2,660.000	100
	*) Hiezu für Oberbau, Eisen- und Stahlmateriale in Prioritäts-Actien zum Paricurse	410.000	—	40.000	—
	zum Curse von 90%	—	—	600.000	—
	Kosten zusammen	1,650.000	—	3,300.000	—
		4,950.000			
	oder bei 71·761 und 67·382 *km* Baulänge pro Kilometer bar	17.280	75·1	39.476	80·6
	und in Prioritäts-Actien zum Paricurse	5.713	24·9	594	1·2
	und zum Curse von 90%	—	—	8.905	18·2
	Zusammen pro Kilometer	22·993	100	48·975	100
		35.574			

Das Nominal-Anlagecapital, welches sich aus der vorstehenden Baukostensumme und aus den Kosten für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, dann aus den Cursverlusten bei Begebung der Titres, mit Berücksichtigung der Bauersparnisse, und den Betriebsüberschüssen vom Tage der Betriebseröffnung bis 1. Mai 1888 zusammensetzt, kann insolange nicht festgestellt werden, als nicht die Beitragsleistung des Staates in der ganzen Höhe zur Zahlung erfolgte und die Escomptezinsen, sowie die aus dem

Reservefonde bestrittenen Ausgaben für Bauherstellungen, sich berechnen lassen. Die ganze Abrechnung kann daher erst mit der am 3. Juli 1892 fälligen Rate des Staatsbeitrages vorgenommen werden.

Die kilometrischen Baukosten stellen sich daher bis jetzt bei den einzelnen Leistungen, wie folgt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Arbeitsleistungen	Kosten der Linie pro Kilometer: Hliboka-Berhometh mit Zweigbahn 71·716 *km* lang		Hatna-Kimpolung 67·382 *km* lang		Kilometrische Kosten beider Linien zusammen 139·098 *km* lang	
		fl.	%	fl.	%	fl.	%
1	Detailproject	703	3·06	1.560	3·18	1.131	8·14
2	Bauaufsicht	302	1·32	801	1·66	552	1·53
3	Grundeinlösung	1.759	7·66	3.131	3·38	2.445	6·82
4	Erd- und Felsarbeiten	2.320	10·09	7.683	15·68	5.002	13·82
5	Nebenarbeiten	633	2·76	4.772	9·78	2.702	7·41
6	Durchlässe und Brücken	3.356	14·52	10.242	20·89	6.799	18·80
7	Beschotterung u. Oberbaulegen	2.229	9·70	2.792	5·69	2.511	7·05
8	Oberbaumateriale *)	5 917	25·74	9.869	20·13	7.893	22·02
9	Schwellen und Wechsel	1.203	5·24	1.365	2·89	1.284	3·61
10	Hochbauten	2.654	11·55	4.703	9·59	3.678	10·24
11	Bahnausrüstung und Betriebsvorauslagen	533	2·32	780	1·59	656	1·82
12	Bauleitung u. allg. Verwaltung	578	2·52	1.277	2·59	1.331	3·74
13	Unvorhergesehenes	806	3·52				
	Zusammen	22.993	100	48.975	100	35.984	100

*) Die Prioritäts-Actien im Gesammtbetrage von zusammen fl. 1,050.000 sind al pari eingerechnet.

d) Linie Hadikfalva-Radautz.

Das effective Baucapital war nach dem Voranschlage mit dem Betrage von fl. 349.571 präliminirt und setzt sich wie folgt zusammen, u. zw.:

Post-Nr.	Bezeichnung der Arbeitsleistungen	Kosten in Gulden ö. W.: Zusammen für 8·565 *km*	pro Km	%
1	Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	18.403	2.200	5·27
2	Grundeinlösung und sonstige Entschädigungen	28.400	3.395	8·10
3	Erdarbeiten	13.200	1.578	3·78
4	Nebenarbeiten	29.838	3.567	8·54
5	Kleine Kunstbauten unter 20 *m* Lichtweite	26·420	3.158	7·56
6	Grössere Kunstbauten	67.000	8.009	19·17
7	Beschotterung und Oberbaulegen	12.710	1.520	3·64
8	Oberbau-Materialien und mechanische Einrichtung	71.000	8.488	20·31
9	Hochbauten und Wasserversorgung	39.100	4.674	11·19
10	Bahnausrüstung, Einrichtung etc.	5.900	705	1·69
11	Fahrpark (ad Punkt 8 der Concessions-Bedingungen)	30.000	3.587	8·58
	Zusammen	341.971	40.881	—
	Intercalarzinsen bis Ende October 1889	7.600	906	2·17
	Veranschlagte Baukosten zusammen	349.571	41.787	100

Nach der Abrechnung mit der Bau-Unternehmung betragen die Verdienstbeträge über die von ihr geleisteten Arbeiten:

Post-Nr.	Gegenstand	Gesammtkosten in fl. ö. W.	pro *km* in fl. ö.W.	%	Anmerkung
1	Erd- und Felsarbeiten	11.825·42	1.401·78	7·38	In diesen Kosten sind die Ausgaben für die Anschaffung des eisernen Oberbaues, der Wasserstations-Ausrüstungen, der mechanischen Einrichtung, die Grundeinlösung u. die Bahnausrüstung- u. Gebäude-Einrichtung nicht enthalten.
2	Nebenarbeiten	12.791·71	1.516·33	7·98	
3	Kunstbauten } Arbeit	55.546·69	6.584·48	34·66	
4	Kunstbauten } Lieferung	24.243·53	2.873·82	15·13	
5	Beschotterung und Oberbaulegen . . .	11.698·36	1.386·72	7·30	
6	Oberbaumateriale (Holzlieferung)	12.109·63	1.435·47	7·56	
7	Transportkosten der mechanischen Einrichtungen und für die Hilfsarbeiter . . .	100·00	11·85	0·01	
8	Hochbauten	31.194·30	3.697·76	19·47	
9	Bahnzeichen	800·05	94·83	0·51	
		160.309·69	19.003·04	100·00	

Da bisher weder die Baurechnung gelegt, noch die Geldbeschaffung durch eine neue Emission von Titres erfolgt ist, so konnten dermalen weder das Nominal-Anlagecapital, noch ein Tilgungsplan aufgestellt werden. Die Ausgaben bis Ende 1889 betrugen fl. 267.174·17.

e) Schleppbahn Berhometh-Meżebrody.

Das effective Baucapital hat nach der abgeschlossenen Baurechnung mit Ende September 1889 fl. 81.992·32 betragen und setzt sich wie folgt zusammen:

Post-Nr.	Gegenstand	Gesammtkosten in fl. ö. W.	pro *km* in fl. ö. W.	%	Anmerkung
1	Vorauslagen, Projectskosten, Bauaufsicht und allgemeine Verwaltung	4.661·28	512.96	5·69	Die für den Bau erforderlichen Brücken- und Oberbauhölzer wurden von den Interessenten unentgeltlich beigestellt, ebenso der im Gutsgebiete Berhometh a. S. gelegene, von der Bahn in Anspruch genommene Grund. Diese Materialleistungen repräsentiren einen Werth von ca. fl. 23.000 oder pro Kilometer fl. 2.530.
2	Grund- und Gebäude-Einlösung	2.119·14	233·21	2·28	
3	Erd- und Felsarbeiten	9.230·33	1.014·74	11·26	
4	Bahnarbeiten, als Ufer- und Damm-Versicherungen, Chaussirungen etc. . . .	3.489·04	383·96	4·26	
5	Kleine Kunstbauten bis 20 *m* lichte Oeffnung	3.358·55	369·60	4·09	
6	Brücken über den Suchy-, Stebnik-Bach und Sereth-Fluss	11.036·36	1.214·52	13·46	
7	Oberbaulegung und Beschotterung . . .	9.794·11	1.077·82	11·94	
8	Oberbaumateriale	30.129·90	3.315·72	36·75	
9	Hochbau	26·52	2·92	0·03	
10	Bahnausrüstung und Einrichtung	356·71	39·26	0·44	
11	Fahrbetriebsmittel	7.420.38	816·60	9·05	
12	Intercalarzinsen während des Baues . . .	370·00	40·72	0·45	
		81.992·32	9.023·03	100.00	

f) Linie Wama-Russ Moldawitza.

Die effectiven Kosten dieser Schleppbahnanlage wurden einschliesslich der Beistellung einer Tenderlocomotive wie folgt veranschlagt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Arbeitsleistungen	Kosten in fl. ö. W.			Bemerkung
		Zusammen $20\cdot_{050}$ *km*	pro *km*	%	
1	Vorarbeiten und Bauaufsicht	20.751	1.035	$6\cdot_{74}$	Das für die Kunstbauten und den Oberbau, dann für die Hochbauten erforderliche weiche Holzmateriale wurde von der Firma Louis Ortlieb unentgeltlich beigestellt und ist in dem Voranschlage nicht enthalten. Diese Materialleistungen repräsentiren einen Werth von ca. fl. 31.400 oder pro Kilometer fl. 1.566.
2	Grundeinlösung und sonstige Entschädigungen	49.804	2.484	$16\cdot_{18}$	
3	Erd- und Felsarbeiten	33.158	1.654	$10\cdot_{78}$	
4	Nebenarbeiten	12.252	611	$3\cdot_{98}$	
5	Kleine Kunstbauten unter 20 *m* Lichtweite	19.488	971	$6\cdot_{33}$	
6	Grössere Kunstbauten	17.546	875	$5\cdot_{70}$	
7	Beschotterung und Oberbaulegen	38.000	1.895	$12\cdot_{35}$	
8	Oberbaumaterialien und mechanische Ausrüstung	74.140	3.698	$24\cdot_{09}$	
9	Hochbau und Wasserversorgung	12.892	643	$4\cdot_{19}$	
10	Bahnausrüstung und Einrichtung	3.957	198	$1\cdot_{29}$	
11	Fahrpark	18.250	911	$5\cdot_{93}$	
	Zusammen . . .	300.238	14.975	—	
	Intercalarzinsen für eine sechsmonatliche Bauzeit	7.506	374	$2\cdot_{44}$	
	Veranschlagte Baukosten zusammen . .	307.744	15.349	100 %	

Nach der mit der Bau-Unternehmung gepflogenen Abrechnung stellten sich die Kosten für die von derselben bewirkten Arbeiten wie folgt:

Post-Nr.	Gegenstand	Gesammtkosten in fl. ö. W.	pro *km* in fl. ö. W.	%	Anmerkung
1	Vorarbeiten	$400\cdot_{82}$	$20\cdot_{00}$	$0\cdot_{34}$	In den nebenstehenden Kosten sind die Ausgaben für die Grundeinlösung, dann für die Beschaffung d. Oberbau-Eisenmaterialen, der mech. Ausrüstung, der Bahneinrichtung und der Locomotive nicht enthalten. Das gesammte Holzmateriale für die Brücken, Gebäude und den Oberbau mit Ausnahme der Eichen-Piloten wurde von den Interessenten unentgeltlich beigestellt.
2	Pachtung von Lagerplätzen	$601\cdot_{32}$	$30\cdot_{01}$	$0\cdot_{51}$	
3	Erd- und Felsenarbeiten	$23.119\cdot_{44}$	$1.153\cdot_{66}$	$19\cdot_{54}$	
4	Nebenarbeiten	$15.878\cdot_{70}$	$792\cdot_{35}$	$13\cdot_{42}$	
5	Kunstbauten	$33.555\cdot_{53}$	$1.674\cdot_{43}$	$28\cdot_{35}$	
6	Beschotterung und Oberbaulegen	$31.533\cdot_{64}$	$1.573\cdot_{54}$	$26\cdot_{65}$	
7	Transportkosten der mechanischen Einrichtungen und für die Hilfsarbeiter . .	$617\cdot_{44}$	$30\cdot_{81}$	$0\cdot_{52}$	
8	Hochbauten	$11.395\cdot_{46}$	$568\cdot_{64}$	$9\cdot_{64}$	
9	Bahnzeichen	$1.224\cdot_{81}$	$61\cdot_{11}$	$1\cdot_{03}$	
		$118.327\cdot_{16}$	$5.904\cdot_{55}$	$100\cdot_{00}$	

Nachdem aber die Baurechnung bis jetzt noch nicht abgeschlossen ist, kann dermalen auch das Anlagecapital noch nicht festgestellt werden. Die Ausgaben betrugen mit Ende 1889 fl. $274.062\cdot_{96}$.

5. Organisation des Betriebes.

a) Linie Czernowitz-Nowosielitza.

Betriebsführung.

Den Betrieb hat die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Tage der Betriebseröffnung auf Grund des am 27. Juli 1883 abgeschlossenen Betriebsvertrages und seines Anhanges vom 5. Juni 1884 für die Dauer von 20 Jahren gegen Vergütung ihrer Selbstkosten übernommen, so dass derselben aus der Betriebsführung weder ein Gewinn zufallen, noch dass dieselbe einen Verlust erleiden kann. Dieser Betriebsvertrag, in welchen die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen mit 1. Juli 1889 eintrat, ist mit jenem der Eisenbahn Lemberg-Belzec in seinen hauptsächlichsten Bestimmungen gleich, u. zw.:

a) Die Localbahn zahlt zu der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitung einen jährlichen Pauschalbetrag als Beitrag in der Höhe von fl. 6.000;

b) die Kosten der Bahnaufsicht, Bahnerhaltung, des Stationsdienstes, dann des Fahr- und Zugförderungsdienstes werden localisirt verrechnet;

c) für die von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft beigestellten Fahrbetriebsmittel werden pro Zugskilometer: für die Locomotiven mit Schlepptender 14 kr., für Tenderlocomotiven 10 kr., für Wagen aller Art pro Achskilometer $0\cdot_{42}$ kr. vergütet;

d) die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft verfasst alljährlich ein Ausgaben-Präliminare, sammt einem Personal-Budget, welches der Approbation der Localbahn unterliegt und innerhalb dessen Grenzen sich die betriebführende Verwaltung zu bewegen hat;

e) die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft hat täglich einen nach Verkehrsrichtungen detaillierten und am Schlusse eines jeden Monates einen summarischen Verkehrs- und Einnahmenrapport der Eigenthums-Verwaltung vorzulegen, welcher als Grundlage der provisorischen monatlichen Geldausgleichung zu dienen hat. Die definitiven Abrechnungen erfolgen halbjährig;

f) die ad *a*) und *c*) enthaltenen Bestimmungen haben nur insoferne Anwendung, als sich ein Reinerträgnis ergeben sollte, welches zur 5%igen Verzinsung des gesammten von der Staatsverwaltung genehmigten Nominal-Anlagecapitales ausreichen würde. Ist dies nicht der Fall, so hat eine entsprechende Herabminderung der im Punkte *a*) für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitungen der drei Dienstzweige festgesetzten jährlichen Pauschal-Entschädigungssumme, jedoch nicht unter dem Betrage von fl. 3.000 einzutreten und ist ferner die im Punkte *c*) für Locomotive und für Wagen aller Art vereinbarte Vergütung auf 10 kr. pro Zugskilometer, resp. auf $0\cdot_{3}$ kr. pro Achskilometer herabzusetzen;

g) Tarifermässigungen, Refactien oder andere Bonificationen und Begünstigungen können nur im Einverständnisse mit der Eigenthums-Verwaltung erfolgen, doch darf im directen Cartirungsverbande die Localbahn nicht ungünstiger als die betriebführende Verwaltung behandelt werden;

h) die Localbahn hat ihr eigenes Centralbureau am Sitze der Gesellschaft in Czernowitz und vertritt sich selbst nach aussen;

i) Streitigkeiten werden durch ein Schiedsgericht ausgetragen.

Anschluss-Vertrag.

Die Vergütungen für die von den beiden Verwaltungen gemeinschaftlich benützten Bahnhoftheile erfolgen nach Massgabe der Verkehrsintensitäten, welche durch die ein- und auslaufenden Wagenachsen ermittelt werden, wobei die Anlagen und Bauherstellungen mit einer 5%igen Verzinsung und Amortisation in Rechnung gestellt werden.

Dienstesorganisation.

Die Führung sämmtlicher Dienstesgeschäfte der Localbahn wurde einem Betriebsvorstande, der gleichzeitig Stationsvorstand in Nowosielitza war und der der Betriebs-Direction der betriebführenden Verwaltung direct unterstand, übertragen. Es waren ihm daher sämmtliche Beamten und Bediensteten der Localbahn untergeordnet und die Correspondenz wurde von diesen Organen nur mit dem Betriebsvorstande geführt. Demselben war als Ingenieur, sowohl der Bahnerhaltungs- als auch der Zugförderungsdienst unterstellt.

Der Betriebsdienst war mit dem Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienste in einer Hand vereinigt, so dass der Stationsleiter auf den kleinen Stationen auch gleichzeitig den Bahnaufseherdienst versah.

Dem Betriebsvorstande wurden für die Ueberwachung der Bahnerhaltung und für die Bahnaufsicht Bahnaufseher und ambulante Wächter zugewiesen, welch' Letztere sich auch in den Stationen zu den Magazins- und anderen Arbeiten verwenden lassen mussten. Vom Tage der staatlichen Betriebsübernahme, d. i. 1. Juli 1889, ist ein exponirtes Organ des k. k. Bahnbetriebsamtes Czernowitz in Nowosielitza stationirt, dem die Functionen des Betriebsvorstandes unter thunlichster Aufrechthaltung der bestandenen Organisation übertragen sind.

Die Erhaltung des Oberbaues, sowie der Dammanschüttungen und Einschnitte ist in gleicher Weise, wie dies bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) der Fall ist, gegen ein Jahrespauschale von fl. 100 pro Kilometer im Accorde vergeben. Diese Einrichtung bewährt sich vollkommen und sind die Kosten geringer, als sie bei Besorgung der Erhaltung in eigener Regie waren.

Es verkehrt täglich nur ein gemischter Zug in jeder Richtung und einmal in der Woche ein Marktzug, sonst Güterzüge nach Erfordernis.

Ein gemischter Zug besteht in der Regel nur aus einem Personenwagen I./II. Classe, einem Personenwagen III. Classe und einem combinirten Post- und Gepäckswagen, dann nach Massgabe der vorhandenen zu befördernden Güter aus einer Anzahl von Güterwagen.

b) Hliboka-Berhometh a. S. mit Zweigbahn nach Czudin.

c) Hatna-Kimpolung.

d) Hadikfalva-Radautz.

e) Berhometh a. S.-Meżebrody.

f) Wama-Russ Moldawitza.

Betriebsführung.

Der für die Linie Czernowitz-Nowosielitza abgeschlossene Betriebsvertrag vom 27. Juli 1883 mit seinem Anhange vom 5. Juni 1884, in dessen Rechte und Pflichten die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen mit 1. Juli 1889 eingetreten ist, hat auch für die vorgenannten Linien nach § 9 der Concessionsurkunde vom 29. August 1885 (R. G. Bl. Nr. 141) sinngemässe Anwendung; derselbe ist in dem Anhange II vom 16. Jänner 1888 und Anhang III vom 4. April 1889 enthalten und hat die Genehmigung des Handelsministeriums erhalten.

Der Termin für den Ablauf des Betriebsvertrages für alle Linien wurde bis 31. December 1907 festgesetzt, welcher auch für die Linie Czernowitz-Nowosielitza zu gelten hat.

Nach dem Anhange II beträgt die zu leistende jährliche Pauschalentschädigung für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitungen, für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und commerciellen Dienst, Zugförderungs- und Werkstättendienst:

bei der Linie *b*	fl. 14.000
„ „ „ *c*	„ 12.000
„ „ „ *d*	„ 1.350
daher zusammen	fl. 27.350

Sollte sich jedoch für diese Linien, für welche eine gemeinschaftliche Betriebsrechnung zu führen ist, nicht ein Reinerträgnis ergeben, welches zur 5%igen Verzinsung des gesammten von der Staatsverwaltung genehmigten Nominal-Anlagecapitales dieser Linien ausreichen würde, so hat eine entsprechende Ermässigung der vorstehend festgesetzten Pauschalentschädigung von zusammen fl. 27.350, jedoch nicht unter die Hälfte dieses Betrages einzutreten.

Für die Linie *e*, für welche eine eigene Bau- und Betriebsrechnung zu führen ist, beträgt ohne Rücksicht auf die Erträgnisse derselben die zu leistende jährliche Pauschalentschädigung für die allgemeine Verwaltung und die Centralleitungen fl. 300 fix. Ferner finden die Bestimmungen des Betriebsvertrages rücksichtlich der reducirten Sätze für die Locomotiv- und Wagenbenützung keine Anwendung.

Der Betriebsvertrag vom 23. Juli 1883 und dessen Anhänge vom 5. Juni 1884 und 16. Jänner 1888 wurde auch auf die Linie *f* ausgedehnt und in dem Anhange III vom 4. April 1889 zu dem Betriebsvertrage bestimmt, dass für diese Linie als Vergütung für die allgemeine Verwaltung und die Kosten der Centralleitungen eine fixe Pauschalentschädigung von fl. 600 jährlich zu leisten sei, dass ferner für diese Linie eine eigene Betriebsrechnung zu führen und die für die Benützung der Fahrbetriebsmittel im Betriebsvertrage normirten Sätze ohne Rücksicht auf das Erträgnis dieser Bahnlinie zur Gänze aufrecht erhalten bleiben. Endlich wurde die Dauer des Betriebsvertrages auf 10 Jahre festgesetzt.

Anschlussverträge.

Mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft sind auf denselben Grundlagen, wie dies rücksichtlich der Linie Czernowitz-Nowosielitza der Fall ist, für die Mitbenützung der ihr gehörigen Anschlussstationen Hliboka, Hadikfalva und Hatna Uebereinkommen abgeschlossen worden, auf Grund deren die auf diesen Stationen hergestellten Erweiterungsbauten, welche auf dem der betriebführenden Bahn eigenthümlichen Grunde aufgeführt sind, in das sofortige Eigenthum derselben übergegangen sind, während den Bukowinaer Localbahnen auf die Dauer ihrer Concession die Mitbenützung dieser Anlagen zugesichert ist.

Sämmtliche Anschlussverträge sind ebenfalls auf die Dauer von 20 Jahren abgeschlossen.

Dienstesorganisation.

Für die eingangs erwähnten Linien wurde die gleiche Organisation des Dienstes eingeführt und unterstand dem Betriebsvorstande in Berhometh a. S. auch die von dieser Station ausgehende, nach Meżebrody führende Schleppbahn.

Dem Betriebsvorstande in Gurahumora oblag ebenfalls die Ueberwachung des gesammten Dienstes auf der von der Station Wama abzweigenden und nach Russ Moldawitza zur Dampfsäge führenden Schleppbahn

Auf der Linie *b* und *c* waren den Betriebsvorständen für den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst 12 Bahnaufseher und 21 ambulante Wächter zugewiesen, welch' Letztere auch die Dienstesverrichtungen in ihren Domicil-Stationen zu besorgen hatten.

Auf den Linien *e* und *f* waren für die Besorgung desselben Dienstes 2 Bahnaufseher und 4 ambulante Wächter aufgestellt und auf der Linie *d* 1 Bahnaufseher und 1 ambulanter Wächter. Seit 1. Juli 1889, als dem Tage der staatlichen Betriebsübernahme, wurde je ein Organ des k. k. Bahnbetriebsamtes Czernowitz in Berhometh a. S. und Gurahumora stationirt, welche bei thunlichster Einhaltung der bestandenen Organisation, die Functionen der Betriebsvorstände zu versehen haben.

Die Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues ist auf diesen Linien auf Grund derselben Bedingnisse wie bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec an einen Contrahenten auf die Dauer von drei Jahren vertragsmässig übergeben, und wird für die Linie *b*, *d* und *f* ein Pauschalpreis von fl. 210 pro Kilometer und Jahr, für die Linie *c* ein Jahrespauschale von fl. 130 und für die Linie *e* fl. 100 bezahlt. Diese Einrichtung hat sich bisher nicht nur vollkommen bewährt, sondern auch als ökonomisch erwiesen.

Auf der Linie *b* verkehrt täglich ein gemischter Zug von Hliboka nach Berhometh a. S. im Anschlusse an den von Czernowitz nach Suczawa verkehrenden Eilzug, ferner ist ein Wechselverkehr derart eingerichtet, dass jeden Montag, Mittwoch und Donnerstag zwei gemischte Züge von Berhometh a. S. nach Hliboka zum Anschlusse an den von Czernowitz nach Suczawa verkehrenden Eilzug und Personenzug, ferner ein gemischter Zug von Hliboka nach Berhometh a. S. im Anschlusse an den von Czernowitz nach Suczawa verkehrenden Personenzug eingeleitet sind.

An den anderen Tagen der Woche, d. i. am Sonntag, Dienstag, Freitag und Samstag verkehrt ein Zug von Berhometh a. S. nach Hliboka zum Anschlusse an den von Suczawa nach Czernowitz verkehrenden Eilzug.

Während der Sommersaison verkehrt zur Erleichterung des Verkehres in das Bad Lopuszna noch ein gemischter Zug dreimal in der Woche von und nach Meżebrody.

Jeder gemischte Zug besteht in der Regel nur aus einem Personenwagen I./II. Classe, einem Personenwagen III. Classe, einem combinirten Post- und Gepäckswagen und der zur Zugsbelastung erforderlichen Anzahl beladener und leerer Güterwagen.

Der gleiche Wechselverkehr der gemischten Züge ist auf der Zweigbahn von Karapcziu a. S. nach Czudin eingerichtet, u. zw. verkehren am Montag, Mittwoch und Donnerstag je zwei gemischte Züge von Czudin nach Karapcziu a. S. und ein gemischter Zug von Karapcziu a. S. nach Czudin zum Anschlusse an den von und nach Berhometh a. S. gehenden gemischten Zug, ferner am Sonntag, Dienstag, Freitag und Samstag ein gemischter Zug von Czudin nach Karapcziu a. S.

Diese gemischten Züge bestehen in der Regel nur aus einem Personenwagen I., II. und III. Classe, dann einem combinirten Post- und Gepäckswagen und den zur vollen Zugsbelastung noch gehörenden leeren und beladenen Güterwagen.

Durch diese Einrichtung wird erreicht, dass man täglich von Berhometh a. S. nach Czernowitz und zurück mit angemessenen Aufenthalten in der Landeshauptstadt und auch dreimal in der Woche von Czernowitz nach Berhometh a. S. und zurück mit einem genügenden Aufenthalte in Berhometh a. S. gelangen kann. Dasselbe gilt auch von der Zweigbahn nach Czudin. Ausserdem werden noch Güterzüge nach Erfordernis eingeleitet.

Auf der Linie *c* verkehren täglich in jeder Richtung zwei gemischte Züge, ferner Güterzüge nach Erfordernis. In der Strecke Kaczyka-Illischestie ist ein Nachschiebedienst organisirt.

Die gemischten Züge bestehen in der Regel aus einem Personenwagen I./II. Classe, zwei Personenwagen III. Classe und einem combinirten Post- und Gepäckswagen. Diesen Zügen werden so viele beladene und leere Güterwagen beigegeben, als es die Leistungsfähigkeit der Locomotiven zulässt.

Auf der Linie *d* verkehren täglich drei gemischte Züge in jeder Richtung zum Anschlusse an die personenführenden Züge der Linie Lemberg-Suczawa und am Donnerstag ein Marktzug von und nach Radautz, ausserdem Güterzüge nach Erfordernis.

Jeder gemischte Zug besteht in der Regel nur aus einem combinirten Personenwagen I., II. und III. Classe, dann einem combinirten Post- und Gepäckswagen und der zur Vollbelastung zulässigen Anzahl leerer und beladener Güterwagen.

In den Sommermonaten vom 1. Juni bis 15. September verkehrt auf der Linie *e* Montag, Mittwoch und Donnerstag ein gemischter Zug in jeder Richtung zum Anschlusse nach und von Berhometh a. S., ausserdem Güterzüge nach Erfordernis. Die gemischten Züge sind so wie bei der Linie *b* zusammengesetzt.

Auf der Linie *f* wurden nur Güterzüge nach Erfordernis eingeleitet, doch wird geplant, auf dieser Schleppbahn einen regelmässigen Personenverkehr einzurichten.

Das Graphikon des Fahrplanes, sowie die Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit, die Zugsbelastungen und die Maximalanzahl der Wagenachsen, dann die Erleichterungen im Betriebe sind im Anhange enthalten.

6. Personen- und Gütertarife.

a) Czernowitz-Nowosielitza.

b) Hliboka-Berhometh a. S mit Zweigbahn nach Czudin.

c) Hatna-Kimpolung.

d) Hadikfalva-Radautz.

Bei der Tarifbildung für diese Linien wurden folgende Grundsätze aufgestellt:

Die Tarife wurden möglichst einfach gehalten, leicht verständlich und anwendbar gemacht und die Warenclassification beseitiget. Ebenso wurde der directe Personen- und Güterverkehr mit den Anschlussbahnen, sowie ein Verbandverkehr mit fremden Bahnen ausgeschlossen, um ein weniger intelligentes, daher billigeres Personale verwenden und die grossen Kosten der Abrechnung vermeiden zu können. Es müssen daher alle Güter in den Anschlussstationen umcartirt werden.

Nur rücksichtlich des Personenverkehres wurde von den Localbahnen eine directe Gepäcksabfertigung eingeführt; ebenso findet die Ausgabe directer Fahrkarten für die Hauptstationen der Anschlussbahnen statt.

Auch werden bei diesen Localbahnen, welche vornehmlich dem Güterverkehre dienen und einen geringen Personenverkehr ausweisen, und daher auf denselben ausschliesslich nur gemischte Züge und Güterzüge nach Erfordernis verkehren, in der Regel weder Tour- und Retourkarten, noch Abonnement-Billets ausgegeben, da hiedurch die Einnahmen leicht beeinträchtigt werden könnten.

Eine Ausnahme wurde nur bei Marktzügen oder solchen Verkehren zugelassen, wo es sich hauptsächlich um die Hebung des Personenverkehres oder um die Erleichterung für die schnelle Abwickelung der Handelsgeschäfte handelt.

Nach dem für sämmtliche Linien der Bukowinaer Localbahnen giltigen Gebührentarife vom 1. Mai 1888 erfolgt der Verkehr auf Grund der Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom 1. Juli 1874 sammt Nachträgen.

Wenn die Transportstrecke weniger als 4 *km* beträgt, wird die Gebühr von 4 *km* eingehoben.

Auf den Transport von Militärpersonen und Militärgütern aller Art findet der auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen bestehende Militärtarif Anwendung.

Personentarif

pro Person und Kilometer in Kreuzern:	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	$5\cdot_0$	$3\cdot_6$	$2\cdot_4$

Kinder unter zwei Jahren sind gebührenfrei, von zwei bis zehn Jahren ist für sie halber Fahrpreis zu bezahlen.

Separat-Personenzüge.

Gebühr pro Kilometer für die Locomotive fl. 1, für jeden benützten Wagen 50 kr., für jede $^1/_2$ Stunde Wartefrist über die bei der Bestellung festgesetzte Abfahrtszeit wird der Betrag von fl. 25 eingehoben.

Reisegepäck.

25 *kg* Freigewicht für ein ganzes Billet, 12 *kg* für ein halbes Billet. Für Reisegepäck-Uebergewicht wird eine Transportgebühr von $0\cdot_2$ kr. für je 10 *kg* und 1 *km* eingehoben, ausserdem eine Manipulationsgebühr von 7 kr. pro Fahrbillet.

Für Werthdeclaration wird eine Prämie von 2‰ der ganzen declarirten Summe für je, wenn auch nur angefangene, 150 *km* eingehoben. Der Minimalzuschlag wird mit 10 kr. berechnet.

Für Lieferzeit-Interesse-Declaration wird die gleiche Prämie wie oben und als Minimalfrachtzuschlag 50 kr. berechnet.

Hunde.

Für jeden Hund wird eine Gebühr von 0·7 kr. pro Kilometer und 7 kr. Manipulationsgebühr pro Stück eingehoben. Die geringste Gebühr beträgt 18 kr., nebst 7 kr. Manipulationsgebühr.

Eilgüter.

Die Transportgebühr pro 100 *kg* und Kilometer beträgt 2 kr.

Die geringste Transportgebühr einschliesslich Manipulationsgebühr beträgt 20 kr.

Frachtgüter.

Transportgebühr pro 100 *kg* und Kilometer in Kreuzern:

Sperrige Güter	1·8 kr.
Stückgüter	1·0 „
Wagenladungsgüter von 5.000 *kg*	0·9 „
„ „ 10.000 *kg*	0·8 „

Eine Warenclassification besteht nicht.

Leichen.

Die Gebühr für eine Leiche wird nach dem Normalgewichte von 4.000 *kg* berechnet und bei Beförderung als Eilgut, auf Grund der bei Eilgütern giltigen Gebühren und als Frachtgut auf Grund der Stückgutclasse berechnet.

Den Leichen muss ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Billet der von ihm benützten Classe zu lösen hat.

Equipagen und sonstige Strassenfuhrwerke.

Als Transportgebühr werden 20 kr. pro Stück und Kilometer, nebst 7 kr. Manipulationsgebühr pro Stück berechnet.

Lebende Thiere (Pferde, Fohlen und Maulthiere).

Die Transportgebühr pro Kilometer beträgt in Kreuzern:

Für 1 Stück	12 kr.	desselben
„ 2 „	17 „	Eigen-
„ 3 „ und mehr pro Stück	7 „	thümers.

Ausser der Transportgebühr wird eine Manipulationsgebühr von 7 kr. pro Stück eingehoben.

Die Gebühren für alle anderen Thiere werden nach dem festgesetzten Normalgewichte zur Stückgutclasse berechnet.

Nach Ablauf der reglementarischen Bezugsfrist wird pro Stück und angefangene Stunde ein Standgeld eingehoben, u. zw.:

Für Pferde, Fohlen und Maulthiere	15 kr.
„ Hornvieh	5 „
„ sonstige Thiere	3 „

Nebengebühren (Manipulationsgebühr).

Dieselbe wird der Transportgebühr in allen Fällen zugeschlagen und beträgt:

Für Eilgüter			10 kr.	pro 100 *kg*
„ Stückgüter und sperrige Güter			4 „	„ 100 „
„ Wagenladungsgüter	5.000 *kg*	pro Frachtbrief und Wagen	4 „	„ 100 „
	10.000 „		3 „	„ 100 „

Für Güter der Specialtarife wird die in denselben festgesetzte Manipulationsgebühr eingehoben.

Auf- und Ablegegebühr

der gewöhnlichen Güter auf und von den Streifwagen.

Die Gebühr beträgt 1 kr. pro 100 *kg*, in minimo 2 kr.

Auf- und Abladegebühr,

wenn die Leistung über Ansuchen der Partei durch Eisenbahnorgane geschieht.

Die Gebühr beträgt 1 kr. pro 100 *kg*.

Waggebühr.

Dieselbe ist nur für jene Güter zu entrichten, deren Abwage ausdrücklich verlangt wird, und beträgt $3\cdot_2$ kr. für je angefangene 100 *kg*, in minimo aber 4 kr.

Für Kohle, Coacs, Getreide, Mahlproducte, Erze, Eisen etc. $1\cdot_5$ kr. für je angefangene 100 *kg*, für Bau-, Schnitt- und Brennholz 1 kr. für je angefangene 100 *kg*, in minimo aber 2 kr.

Lagergeld.

Für Eilgüter bei der Aufgabe, resp. Auflieferung, welche innerhalb 24 Stunden erfolgen muss, beträgt das Lagergeld für jedes Collo und jeden angefangenen Tag 6 kr.

Bei der Abgabe wird nach Ablauf von 48 Stunden, ein Lagergeld von 6 kr. pro Collo und angefangenen Tag berechnet.

Frachten.

Lagergebühren bei der Aufgabe, welche binnen 24 Stunden erfolgen muss, und bei der Abgabe zum Bezuge innerhalb drei Tagen:

Für gewöhnliche Güter $1\cdot_6$ kr. für angefangene 100 *kg* und Tag;

für begünstigte Güter $0\cdot_2$ kr. für angefangene 100 *kg* und Tag;

für Brennholz $0\cdot_5$ kr. für angefangene 100 *kg* und Tag, bei der Aufgabe nach Ablauf von drei Tagen bei der Abgabe vom sechsten Tage angefangen.

Desinfectionsgebühr.

Für einen vierrädrigen gewöhnlichen Wagen oder für Benützung nur einer Etage eines Etagewagens fl. $1\cdot_{50}$.

Zuschläge für Werth- und Lieferzeit-Interesse-Declaration.

Transport-Gattung	Werth- Declaration		Lieferzeit-Interesse- Declaration	
	Frachtzuschlag für angefangene 150 *km* pro mille	Minimal-Gebühr in Kreuzern	Frachtzuschlag für je angefangene	Minimal-Gebühr in Kreuzern
Eilgüter und Frachten..	$0\cdot_1$	5	fünf Gulden für die ersten 150 *km* $0\cdot_5$ kr.	5
Equipagen und sonstige Fuhrwerke.....	1	5	dreissig Gulden und 7·5 *km* $0\cdot_{25}$ kr.	15
Lebende Thiere.....	1	5	dreissig Gulden und 7·5 *km* $0\cdot_1$ kr.	15

Nachnahme-Provision.

Für „Spesen im Vorhinein“ in Beträgen von über fl. 2, sowie für dem Gute nachgenommene Barauslagen wird eine Provision von 2% des nachgenommenen Betrages berechnet.

Für Nachnahmen „Spesen nach Eingang“ und „Spesen im Vorhinein“ in Beträgen bis fl. 2 wird eine Provision von ½% des Nachnahmebetrages, in minimo jedoch 2 kr. eingehoben.

Zählgebühr.

Für die bahnämtliche Feststellung der Stückzahl bei Holzsendungen wird für je 10 Stück eine Gebühr von 5 kr., in minimo werden jedoch pro Wagen 50 kr. eingehoben.

Specialtarif Nr. 1.

a) Für Schnitt-, Bau- und Nutzholz (mit Ausschluss von Resonanzholz, Claviaturholz, sowie Fichtenbrettchen zur Tonholzfabrikation) bei Aufgabe von 10.000 *kg* pro Frachtbrief und Wagen;

b) für Brennholz bei Frachtzahlung und Verladung von höchstens 20 Raummetern lufttrockenen, harten oder höchstens 24 Raummetern lufttrockenen weichen Brennholzes pro gedeckten Güterwagen;

c) für Abfallholz (Kopfholz, Scheitholz, Säumlinge von Sägeerzeugnissen herrührend) bei Frachtzahlung und Verladung von höchstens 28 Raummetern lufttrockenen weichen Kopfholzes oder 32 Raummetern lufttrockenen weichen Scheitholzes oder ebensolchen Säumlingen pro Wagen.

a) Für Schnitt-, Bau- und Unterholz		b) und c) Für Brenn- und Abfallholz	
Für die Entfernung	Gebühr pro 100 *km* und *kg* in Kreuzern	Für die Entfernung	Gebühr pro Wagen und *km* in Kreuzern
von 1 bis 20 *km*	0·70	von 1 bis 10 *km*	70
„ 25 „	0·69	„ 20 „	60
„ 30 „	0·68	„ 25 „	55
„ 35 „	0·67	„ 30 „	50
„ 40 „	0·66	„ 35 „	40
„ 45 „	0·65	„ 40 „	48
„ 50 „	0·64	„ 45 „	47
„ 55 „	0·63	„ 50 „	46
„ 60 „	0·62	„ 55 „	45
„ 65 „	0·61	„ 60 „	44
über 65 „	0·60	„ 65 „	43
		über 65 „	40

unter Auflassung der Manipulationsgebühr.

Nachlass-Scala
für Schnitt-, Bau-, Nutzholz- und Brennholzsendungen.

1. Für Schnitt-, Bau- und Nutzholz		2. Brennholz	
bei Auflieferung eines jährlichen Maximalquantums von einer und derselben Station			
	ein Nachlass von %		ein Nachlass von %
100 Wagenladungen	5	100 Wagenladungen	$2^1/_2$
200 „	$7^1/_2$	200 „	5
300 „	10	300 „	10
400 „	$12^1/_2$	500 „	$12^1/_2$
500 „	15	750 „	15
750 „	$17^1/_2$	1.000 „	20
1.000 „	20	1.250 „	25
über 1.000 „	25	1.500 „	30
		über 1.500 „	$33^1/_3$

Specialtarif Nr. 2.

Für Kohlen und Coacs, Roheisen aller Art, Eisen, Stahl, Erze, Cement, Kalk, Bier und Emballagen bei Ausnützung der vollen Tragkraft, bezw. Frachtzahlung der Tragkraftziffer des verwendeten Wagens.

Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* $0\cdot_6$ kr. plus 1 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Specialtarif Nr. 3.

Für Bruch- und Bausteine, Ziegel, Schotter, Sand und Holzkohlen bei Ausnützung der vollen Tragfähigkeit, bezw. Frachtzahlung für die Tragkraftziffer des verwendeten Wagens.

Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* $0\cdot_4$ kr. plus 1 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Specialtarif Nr. 4.

Stein-, Sudsalz, Petroleum, Naphta, Berg- oder Erdöl, Blau- und Grünöl bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten:

Transportgebühr $0\cdot_6$ kr. pro 100 *kg* und 1 *km* plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*;

bei Aufgabe von mindestens 5000 *kg* pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Quantum:

Transportgebühr $0\cdot_4$ kr. pro 100 *kg* plus 1 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Specialtarif Nr. 5.

Für Hornvieh, Borstenvieh und Schaftransporte in Wagenladungen bei Frachtzahlung für den Gesammtinhalt der Quadratur der Bodenfläche des verwendeten Wagens:

Transportgebühr pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens und 1 *km*, 1 kr. plus Manipulationsgebühr pro Quadratmeter Bodenfläche $6\cdot_5$ kr.;

für die Mitbenützung der Trommel:

Transportgebühr pro Kilometer 2 kr. plus 13 kr. Manipulationsgebühr.

Specialtarif Nr. 6.

Für Frachtgüter aller Art im Verkehre von Zuczka nach Sadagóra, sowie umgekehrt unter Auflassung der Manipulationsgebühr:

bei Aufgabe als Stückgut Transportgebühr pro 100 *kg* 6 kr., in Wagenladungen von mindestens 5000 *kg* pro Frachtbrief 4 kr.

Specialtarif Nr. 7.

Für Frachtgüter aller Art (Sammelladungen) im Verkehre von Hatna loco und transito nach Kimpolung, sowie umgekehrt.

Bei Aufgabe als Stückgut Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* $0\cdot_6$ kr. plus 4 kr. Manipulationsgebühr;

bei Aufgabe in Wagenladungen (Sammelladungen) von mindestens 5.000 *kg* pro Frachtbrief, Transportgebühr $0\cdot_4$ kr., plus 3 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Specialtarif Nr. 8.

Für ärarische Telegraphenmaterialen; Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km*:

Bei Aufgabe für Personen- und gemischte Züge . . . . . $0\cdot_8$ kr.

„ Lastzügen . . . . . $0\cdot_{32}$ „

und bei Lastzügen bei Frachtzahlung nach der Tragkraftziffer des verwendeten Wagens . . . . . $0\cdot_{25}$ „

Die sonstigen Nebengebühren incl. Manipulationsgebühr, welche einen integrirenden Theil der Frachtgebühr bildet, werden nach dem allgemeinen Tarife berechnet.

Gepäcksträgertarif.

Für das Uebertragen des Reisegepäckes vom Zufahrtsplatze des Bahnhofes bis zur Gepäcks-Expedition oder des Handgepäckes in den Wartesaal und zum Waggon oder blos vom Wartesaal in den Waggon oder umgekehrt pro Stück 5 kr., für das Uebertragen vom Zufahrtsplatze des Bahnhofes bis zur Gepäcks-Expedition oder vom Platze der Ausfolgung bis zu den Fahrgelegenheiten bei Collo über 25 *kg* pro Stück 10 kr.

Die Details sind aus dem Gebührentarife vom Jahre 1888 zu entnehmen; derselbe hat Geltung für die Linien *a*, *b*, *c* und *d*, während für die Schleppbahnen von Berhometh a. S. nach Meżebrody und von Wama nach Russ Moldawitza feste Abmachungen mit den industriellen Etablissements bestehen und erst dann zur Aufstellung eines Tarifes geschritten werden wird, wenn diese Linien dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

A.

Tarif-Kilometerzeiger für die Linie Czernowitz-Nowosielitza.

Von und nach	Zuczka	Sadagóra	Mahala *)	Bojan	Lehuczeny *)	Nowosielitza
	Kilometer					
Czernowitz	2	6	14	23	28	33
Zuczka		4	12	21	26	31
Sadagóra			8	18	23	28
Mahala *)				10	15	20
Bojan					6	11
Lehuczeny *)						5

*) Haltestelle für den Personen- und Gepäcks-Verkehr.

B.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin.

Von und nach	Karapcziu a. S.	Ropcze ***)	Storożynetz	Panka *)	Komarestie-Slobodzia	Żadowa	Lukawetz a. S.	Berhometh a. S.	Kupka ***)	Petroutz a. S.	Czudin
	Kilometer										
Hliboka	9	13	20	26	32	39	47	53	15	20	28
Karapcziu a. S.		5	12	18	24	31	39	45	6	11	19
Ropcze ***)			8	14	20	27	35	41	11	16	24
Storożynetz				7	13	20	28	34	18	23	31
Panka *)					7	14	22	27	24	29	37
Komarestie-Slobodzia						8	16	21	30	35	43
Żadowa							9	14	37	42	50
Lukawetz a. S.								6	45	50	58
Berhometh a. S.									51	56	64
Kupka **)										6	13
Petroutz a. S.											8

*) Haltestelle für Personen- und Gepäcks-Verkehr, dann für Eilgut und für Frachtgüter in Wagenladungen.
**) " " " " " Aufnahme von Eilgut und Wagenladungsgütern nur nach vorausgehender Uebereinkunft mit der Bahnverwaltung.
***) " " " " " sowie für Frachtgüter in Wagenladungen.

C.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Hatna-Kimpolung.

Von und nach	Parhoutz *)	Theodorestie	Komanestie a. Sol. **)	Pertestie *)	Kaczyka	Strigoia *)	Illischestie	Paltinossa **)	Gurahumora	Frassin a. M.	Molit *)	Wama	Eisenau *)	Kimpolung
	Kilometer													
Hatna	5	10	14	18	22	28	32	35	40	46	52	56	60	67
Parhoutz *)		6	10	13	17	24	27	30	35	42	48	51	55	63
Theodorestie			5	8	12	19	22	25	30	37	43	46	50	58
Komanestie a. Sol **)				4	8	14	18	21	26	33	38	42	46	54
Pertestie *)					5	11	15	17	22	29	35	38	42	50
Kaczyka						7	11	13	18	25	31	34	38	46
Strigoia *)							4	7	12	19	24	28	32	40
Illischestie								3	8	15	21	24	28	36
Paltinossa **)									5	12	18	21	26	33
Gurahumora										7	13	17	21	28
Frassin a. M.											6	10	14	21
Molit *)												4	8	16
Wama													5	12
Eisenau *)														8

*) Haltestelle für Personen- und Gepäcks-Verkehr, dann für Eilgut und für Frachtgüter in Wagenladungen.
**) " " " " " sowie für Frachtgüter in Wagenladungen.

D.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Hadikfalva-Radautz.

Von und nach	Plob	Radautz-Ringplatz	Radautz
	Kilometer		
Hadikfalva	6	8	9
Plob *)		2	3
Radautz-Ringplatz			1

*) Haltestellen blos für den Personen- und Gepäcks-Verkehr.

E.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Berhometh a. S. — Meżebrody.

Von und nach	Suchy	Teplica	Meżebrody
	Kilometer		
Berhometh a. S.	4	6	10
Suchy*)		6	7
Teplica*)			1

*) Haltestelle Suchy und Teplica blos für Wagenladungsgüter.

F.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Wama-Russ Moldawitza.

Von und nach	Deia	Frumosa	Dragosza	Freudenthal	Watra Moldawitza	Russ Moldawitza
	Kilometer					
Wama	5	7	10	13	16	21
Deia		2	6	9	11	16
Frumosa*)			4	7	10	14
Dragosza				4	7	11
Freudenthal*)					3	8
Watra Moldawitza . . .						5

*) Haltestelle Frumosa und Freudenthal werden seinerzeit blos für die Aufnahme von Personen und Gepäck eingerichtet.

Bis jetzt dient diese Bahn nur den industriellen Anlagen für ihren Güterverkehr in Wagenladungen.

7. Ergebnisse des Personen- und Güterverkehres.

a) Czernowitz-(Zuczka)-Nowosielitza, 31 Tarifkilometer.

Diese Localbahn, welche am 12. Juli 1884 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben wurde, hat ihre erste Geschäftsperiode mit 31. December 1885 abgeschlossen, welche daher einen Zeitraum von 538 Tagen umfasst.

Die folgenden Geschäftsperioden werden stets durch das Kalenderjahr gebildet.

Verkehr	1884/85	1886	1887	1888
Personen-Verkehr:				
Anzahl der Reisenden I. Classe	400	160	119	105
„ „ „ II. „	2.913	1.592	1.327	1.951
„ „ „ III. „	29.033	15.900	14.669	13.392
„ „ „ mit Ermässigung	574	937	—	—
„ „ „ Militär	1.208	1.151	1.290	751
Zusammen	34.128	19.330	17.405	16.199
pro Tag	63	53	48	44
Zusammen von den Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	866.872	478.127	422.403	385.614
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	$25\cdot_{4}$	$24\cdot_{73}$	$24\cdot_{269}$	$23\cdot_{8}$
Gepäcks-Verkehr:				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	$79\cdot_{264}$	$47\cdot_{593}$	$43\cdot_{15}$	$44\cdot_{441}$
pro Tag „ „ „ „	$0\cdot_{147}$	$0\cdot_{130}$	$0\cdot_{120}$	$0\cdot_{121}$
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	$30\cdot_{000}$	$27\cdot_{830}$	$26\cdot_{535}$	$22\cdot_{007}$
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	$0\cdot_{0020}$	$0\cdot_{0024}$	$0\cdot_{0025}$	$0\cdot_{0027}$
Güter-Verkehr:				
Zusammen beförderte Frachtenmenge in Tonnen	$34.709\cdot_{98}$	$24.108\cdot_{26}$	$30.687\cdot_{23}$	$46.003\cdot_{68}$
pro Tag „ „ „ „	$64\cdot_{520}$	$66\cdot_{500}$	$84\cdot_{075}$	$125\cdot_{693}$
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilom.	$28\cdot_{010}$	$26\cdot_{260}$	$26\cdot_{631}$	$29\cdot_{567}$
Beförderte sperrige Güter in Tonnen	$40\cdot_{35}$	$31\cdot_{46}$	$13\cdot_{24}$	$12\cdot_{83}$
Stückgut-Classe „ „	$1\cdot431\cdot_{82}$	$750\cdot_{89}$	$1.148\cdot_{92}$	$1.000\cdot_{44}$
Wagenladungs-Classe à 5.000 Kilogr. in Tonnen	$710\cdot_{14}$	$505\cdot_{04}$	$26.080\cdot_{69}$	$41.241\cdot_{44}$
„ à 10.000 „ „ „	$30.031\cdot_{13}$	$21.872\cdot_{76}$		
Specialtarife in Tonnen	$2.496\cdot_{54}$	$947\cdot_{11}$	$3.444\cdot_{38}$	$3.748\cdot_{97}$
Zusammen	$34.709\cdot_{98}$	$24.108\cdot_{26}$	$30.687\cdot_{23}$	$46.003\cdot_{68}$
Beförderte sperrige Güter in Tonnenkilometern	1.032	795	323	316
Stückgut-Classe „ „	20.433	18.091	26.631	22.216
Wagenladungs-Classe à 5.000 Kgr. in Tonnenklm.	15.619	12.651	806.633	1,245.032
„ à 10.000 „ „ „	880.377	586.590		
Specialtarife in Tonnenkilometern	54.703	15.057	70.364	92.638
Zusammen	972.164	633.184	903.951	1,360.202

Befördert wurden:		1884/85	1886	1887	1888
Getreide und Hülsenfrüchte	Tonnen	21.692·46	17.475·03	21.519·65	34.379·78
Bau- und Brennholz	„	470·04	332·66	3.769·30	3.053·05
Hornvieh	„	222·40	620·90	261·86	389·86
Borstenvieh	„	2.464·78	326·73	1·25	—
Eisen und Eisenwaaren	„	443·87	163·16	218·20	309·33
Wolle, thierische	„	266·46	222·18	286·00	348·08
Petroleum	„	344·40	20·24	0·29	—
Sämereien	„	1.034·39	131·49	442·36	865·70
Zucker	„	1.390·61	382·50	290·96	1.574·05
Eier	„	541·76	538·39	839·94	904·22
Salz	„	502·49	297·07	—	210·00
Früchte, trocken und frisch	„	1.810·13	1.212·31	1·496·64	1.487·36
Landwirthschaftliche Maschinen	„	143·05	22·27	35·24	25·10
Oelkuchen	„	310·73	50·00	50·37	—
Oelfrüchte	„	1.800·78	1.457·77	—	—
Verschiedene andere Artikel	„	1.271·67	855·56	7.478·17	
Zusammen	Tonnen	34.709·98	24.108·26	30.687·23	4.600·68
Hornvieh	Stück	654	1.826	770	1.146
Borstenvieh	„	71.860	9.527	34	—
Beförderte Züge:					
Pro Tag, Anzahl der Züge		2·000	2·441	2·400	2·500
„ „ Zugskilometer		78·000	75·271	73·000	77·000
„ „ Wagenachskilometer		1.387·000	1.416·125	1.546·00	1.872·000
„ „ beförderte 1000 Tonnen-Kilometer	(Brutto)	7·267	7·212	8·130	10·54
„ „ „ „	(Netto)	2·290	2·448	2·850	3·76
„ „ bewegte Sitzplätze		173·740	168·601	165·000	137·000
„ „ besetzte „		56·493	52·314	42·000	39·000
Durchschnittliche Bruttolast					
eines Separat-Personenzuges in Tonnen		30·34	105·26	—	27·906
„ gemischten Zuges „ „		102·36	100·45	120·29	142·775
„ Marktzuges „ „		52·06	44·66	57·81	52·549
„ Arbeitszuges „ „		81·10	130·85	94·75	64·235
Im Allgemeinen durchschnittlich in Tonnen		93·74	95·81	111·23	136·956

b) Hliboka-Berhometh a. S. mit Zweigbahn nach Czudin, 72 Tarifkilometer.

Diese Linie wurde am 30. November 1886 dem öffentlichen Verkehre übergeben und läuft die erste Betriebsperiode bis 31. December 1887, sie umfasst daher einen Zeitraum von zusammen 397 Tagen.

Die folgenden Geschäftsperioden wurden stets mit dem Kalenderjahre abgeschlossen.

Im Betriebsjahre 1888 war der Verkehr wegen Schneeverwehungen an 2 Tagen theilweise und an 8 Tagen in der ganzen Strecke behindert.

Verkehr	1886/7	%	1888	%
Personen-Verkehr:				
Anzahl der Reisenden I. Classe	715	4·43	448	2·37
„ „ „ II. „	2,201	13·62	1.901	10·08
„ „ „ III. „	12.914	79·93	16.074	85·21
Militär	327	2·02	441	2·34
Zusammen	16.157	100	18.864	100
Pro Tag	41		34·212	
Zurückgelegter Weg in Kilometern	410.142		491.931	
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilom.	25·38		26·078	
Gepäcks-Verkehr:				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	35·84		34·212	
Pro Tag „ „ „ „	0·09		0·0934	
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	63·50		43·259	
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	0·002		0·002	
Güter-Verkehr:				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	74.636·14		74.484·06	
Pro Tag „ „ „ „	188·00		203·508	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	39·94		39·202	
Beförderte sperrige Güter in Tonnen	19·93		9·26	
Stückgut-Classe „ „	733·61		537·46	
Wagenladungs-Classe à 5.000 Kilogramm	143·72		4.290·22	
„ à 10.000 „	8.018·09			
Specialtarif	65.720·79		69.647·12	
Zusammen	74.636·14		74.484·06	
Beförderte sperrige Güter in Tonnen-Kilometer	604		236	
Stückgut-Classe „ „ „	24.728		14.852	
Wagenladungs-Classe à 5.000 Kilogr. in Tonn.-Klm.	4.565		107.109	
„ à 10.000 „ „ „ „	264.663			
Specialtarif in Tonnen-Kilometer	2,685.816		2,797.793	
Zusammen	2,980.376		2,919.992	
Befördert wurden: Getreide und Hülsenfrüchte	5.195·80	6·968	2.687·85	3·61
Mahlproducte	390·39	0·53	662·99	0·90
Bau- und Brennholz, dann Schwellen	65.919·78	88·53	66.228·11	88·914
Hornvieh	1.147·58	1·53	1.645·01	2·21
Borstenvieh	—	—	17·53	2·02
Eisen und Eisenwaaren	85·18	0·11	71·02	0·09
Kartoffel und Stärke	299·76	0·40	585·02	0·80
Petroleum	23·56	0·03	—	—
Spiritus und Rum	54·67	0·07	106·29	0·20
Sämereien	11·82	0·02	15·02	0·02
Steine, Erde, Cement	793·85	1·06	1.192·89	1·60
Früchte (trockene und frische)	1·75	0·002	4·51	0·006
Landwirthschaftliche Maschinen	22·80	0·03	134·73	0·20
Verschiedene andere Artikel	689·20	0·92	1.063·09	1·43
Zusammen	74.636·14	100	74.484·06	100

Verkehr	1886/7	1888
Hornvieh . . . . . Stück	3.375	4.838
Borstenvieh . . . . . „	—	292
Beförderte Züge:		
Pro Tag Anzahl der Züge Hliboka—Berhometh a./S. . . .	3·6	7·2
„ „ „ „ „ Karapcziu—Czudin	2·5	
„ „ beförderte Zugskilometer Hliboka—Berhometh a./S.	152·0	221
„ „ „ „ Karapcziu—Czudin . . .	48·0	
„ „ „ Wagenachskilometer Hliboka—Berhometh a./S.	3.865	4.437
„ „ „ „ Karapcziu—Czudin . .	525	
„ „ „ 1.000 Tonnen-Kilometer Brutto Hliboka—Berhometh a./S.	20·81	23·28
Karapcziu—Czudin	2·64	
„ „ „ 1.000 Tonnen-Kilometer Netto Hliboka—Berhometh a./S.	7·55	8·38
Karapcziu—Czudin	0·83	
„ „ „ bewegte Sitzplätze Hliboka—Berhometh . .	—	169
„ „ „ besetzte „	—	25
Durchschnittliche Bruttolast eines Sep.-Personen-Zuges in Tonnen	93·039	60·701
„ „ „ gemischten Zuges „ „	119·686	110·667
„ „ „ Lastzuges . . . „ „	128·171	109·276
„ „ „ Materialzuges . . „ „	60·394	58·837
„ Belastung des Zuges. . . . . „ „	117·351	107·124

c) Hatna-Kimpolung, 67 Tarifkilometer.

Diese Bahnlinie wurde am 1. Mai 1888 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben und wurden von diesem Zeitpunkte an bis 31. December 1888, also in 245 Tagen befördert:

Personen-Anzahl	28.180	%
I. Classe	304	1·08
II. Classe	3.436	12·19
III. Classe	23.600	83·75
Mititär	840	2·98
Zusammen . . fl.	28.180	100

Anzahl der Reisenden pro Tag	115 Personen
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	32·291
Durchschnittliche Einnahme für einen Reisenden . . . . . fl.	0·76
„ „ pro Person und Kilometer . . . . . „	0·02·36
„ „ „ Tag . . . . . „	87·94

Durchschnittliche Einnahme pro Bahnkilometer	fl.	321·59
„ „ „ Zugskilometer	„	0·35479
„ „ „ Achskilometer	„	0·0608
Berfördertes Gepäck in Tonnen		91·476
Beförderte Menge pro Tag in Tonnen		0·373
Zurückgelegter Weg des Gepäckes in Tonnenkilometern		3.634
Von einer Tonne durchnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern		39·726
Auf einen Reisenden entfallen als Gewicht in Tonnen		0·003
Durchschnittliche Einnahme für eine Tonne Gepäck	fl.	0·1566
„ „ pro Tag	„	2·32
„ „ „ Bahnkilometer	„	8·49
„ „ „ Zugskilometer	„	0·00937
„ „ „ Achskilometer	„	0·00543
Befördertes Eilgut in Tonnen		16·24
Befördere Menge pro Tag in Tonnen		0·066
Zurückgelegter Weg in Tonnen-Kilometern		741
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern		45·628
Durchschnittliche Einnahme pro Tag	fl.	0·61
„ „ „ Bahnkilometer	„	2·22
„ „ „ Zugskilometer	„	0·0024
„ „ „ Achskilometer	„	0·020205
Beförderte Gütermengen in Tonnen		23·455·98
„ Menge pro Tag in Tonnen		95·698

Beförderte Güter:

	Tonnen	Tonnen-Kilometer
Sperrige Güter	26·98	1.376
Stückgutclasse	988·06	48.745
Wagenladungsclasse	4.635·06	241.532
Specialtarif	17.795·28	869.926
Zusammen	23.445·98	1,161.579

Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern		49·542
Durchschnittliche Einnahme pro Tonne	fl.	2.90
„ „ „ Tonnen-Kilometer	„	0.05
„ „ „ Tag	„	277.60
„ „ „ Bahnkilometer	„	1.015.11
„ „ „ Zugskilometer	„	1.11
„ „ „ Wagenachskilometer	„	0.09

Die hauptsächlichsten Artikel, die zur Beförderung gelangten, waren:

	Tonnen	Procent
Getreide und Hülsenfrüchte	2.549·96	10·88
Bau- und Brennholz und Schwellen	14.828·15	63·24
Hornvieh, 765 Stück	260·32	1·11
Mahlproducte	564·32	2·41
Kartoffeln	204·36	0·87
Eisen und Eisenwaren	1.373·41	5·87
Steine, Erde, Cement etc.	674·47	2·88
Erze und Mineralien	1.122·04	4·78
Maschinen	287·29	1·22
Verschiedene andere Artikel	1.581·66	6·74
Zusammen	23.445·98	100

Anzahl der beförderten Züge	1.244
„ „ „ „ pro Tag	5·1
Zurückgelegte Zugskilometer „ „	264
„ Wagenachskilometer pro Tag	4.407
Beförderte 1.000 Kilometer-Tonnen-Brutto pro Tag	23·08
„ 1.000 „ „ Netto „ „	6·89
Zurückgelegte Zugskilometer pro Zug	52
„ Wagenachskilometer pro Zug	868
Beförderte 1.000 Kilometer-Tonnen-Brutto pro Zug	4·55
„ 1.000 „ „ Netto „ „	1·36
„ Wagenachskilometer pro Zugskilometer	17
„ 1.000 Kilometer-Tonnen-Brutto pro Zugskilometer	0·087
„ 1.000 „ „ Netto „ „	0·026
Anzahl der bewegten Sitzplätze pro Bahnkilometer	75·44
„ „ besetzten „ „ „	12·87
Beförderte 1.000 Kilometer-Tonnen-Brutto pro Wagenachskilometer	0·0052
„ 1.000 „ „ Netto „ „	0·0016

Diese verhältnismässig ungünstigen Resultate wurden infolge der durch das Hochwasser vom 9. August 1888 an dem Bahnkörper verursachten Beschädigungen, durch welche der Gesammt-Verkehr theilweise auf der ganzen Bahnstrecke eingestellt werden musste, hervorgerufen. Diese Verkehrsstörung hat vom 8. August bis 22. September 1888, also 45 Tage, angedauert.

d) Hadikfalva-Radautz, 9 Tarifkilometer.

Diese Linie wurde am 17. November 1889 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

In der Zeit vom 17. November 1889 bis 31. December 1889 wurden nach den im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt veröffentlichten Ausweisen befördert 3.002 Personen und 149 Tonnen Güter.

e) Berhometh a. S.-Meżebrody, 10 Tarifkilometer.

Obige Linie wurde am 21. December 1886 eröffnet, somit umfasst das erste Betriebsjahr bis 31. December 1887 einen Zeitraum von 376 Tagen.

Die nachfolgenden Geschäftsperioden werden stets mit dem Kalenderjahre abgeschlossen.

Im zweiten Betriebsjahre 1888 war infolge der am 11. August 1888 eingetretenen Hochwässer des Sereth-Flusses, welche an dem Bahnkörper, der Sereth-Brücke und den Uferversicherungen nicht unbedeutende Beschädigungen verursachten, der gesammte Verkehr durch 17 Tage unterbrochen, ausserdem wurde infolge von Schneeverwehungen der Bahnverkehr durch 10 Tage gestört. Erstere Unterbrechung hatte auf den Personenverkehr, letztere auf den Brennholzverkehr ungünstig eingewirkt.

Personen-Verkehr	1886/87		1888	
		%		%
Anzahl der Reisenden I. Classe	17	4·09	15	5·49
„ „ „ II. „	150	36·15	47	17·22
„ „ „ III. „	248	59·76	211	77·29
Zusammen	415	100	273	100

Verkehr	1886/87		1888	
Pro Tag (46 Tage 1886/87 und 92 Tage 1888)	9		3	
Zurückgelegter Weg in Kilometern	3.835		2.456	
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	9		9	
Durchschnittliche Einnahmen pro Person . . . . . kr.	38		27	
„ „ „ „ und Kilometer . „	4·1		2·98	
„ „ „ Tag . . . . . „	3·42		79·64	
„ „ „ Bahnkilometer . . . . „	17·47		8·14	
Güterverkehr:				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	37.275·96		35.531·91	
„ „ „ pro Tag	99·14		97·80	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	7·3		6·88	
Beförderte Stückgüter in Tonnen	5·96		40·91	
„ Wagenladungsgüter in Tonnen	37.270		35.491·00	
Zusammen	37.275·96		35.531·91	
Beförderte Stückgüter in Tonnenkilometern	60		368	
„ Wagenladungsgüter in Tonnenkilometern	272.830		243.950	
Zusammen	272.890		244.318	
Durchschnittliche Einnahme pro Tonne	kr. 48·00		kr. 46·6	
„ „ „ Tonnenkilometer	„ 6·50		„ 6·77	
„ „ „ Tag (376 und 366)	fl. 47·40		fl. 45·21	
„ „ „ Bahnkilometer	„ 1.980·43		„ 1.838·55	
„ „ „ Zugskilometer	—		„ 2·09	
„ „ „ Achskilometer	—		„ 15·01	
Befördert wurden:	Tonnen	%	Tonnen	%
Brennholz	23.600·00	63·31	15.300·00	43·06
Schnittmaterial	12.000·00	32·19	12.070·00	33·97
Abfallholz	1.430·00	3·84	3.920·00	11·03
Bauholz	20·00	0·05	3.841·00	10·81
Holzkohle	30·00	0·08	—	—
Bruchsteine	190·00	0·51	360·00	1·01
Stückgüter, diverse	5·96	0·02	40·91	0·12
Zusammen	37.275·96	100	35.531·91	100
Beförderte gemischte Züge, Anzahl	67		70	
„ Lastzüge	1.058		842	
„ Material- und Regiezüge	100		213	

Verkehr	1886/87	1888
Zurückgelegte Zugskilometer	10.666	9.647
„ Wagenachskilometer	123.156	112.806
„ 1.000 Kilometer-Tonnen Brutto	687·72	652·97
„ 1.000 „ „ Netto	293·44	246·05
Anzahl der bewegten Sitzplätze	5.443	5.461
„ „ besetzten „	1.271	339
„ „ bewegten „ pro Tag	15	15
„ „ besetzten „ „ „	3	1
Durchschnittlich entfallen:		
Pro Tag Anzahl der Züge	3	3
„ „ Bahnkilometer	136	122
Zurückgelegte Zugskilometer pro Zug	8·9	9
„ Wagenachskilometer „ „	101	100
Beförderte 1.000 Kilometer Tonnen pro Zug Brutto	0·56	0·580
„ 1.000 „ „ „ „ Netto	0·24	0·220
„ 1.000 „ „ „ Zugskilometer Brutto	0·063	0·068
„ 1.000 „ „ „ „ Netto	0·027	0·026
„ 1.000 „ „ „ Wagenachskilometer Brutto	0·0056	0·006
„ 1.000 „ „ „ „ Netto	0·0024	0·002

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Diese Bahn wurde am 1. August 1889 für den Güterverkehr der Säge-Etablissements in Deia, Dragosza und am 15. August von da zur Dampfbrettsäge des Herrn Louis Ortlieb nach Russ Moldawitza eröffnet.

Befördert wurden in der Zeit vom 1. August bis 31. December 1889: 3.936·8 Tonnen.

8. Finanzielle Ergebnisse.

Die Ertragsfähigkeit der Bahnen hängt nicht allein von dem Umfange und der Bedeutung des Verkehres ab, sie steht vielmehr mit den Tarifsätzen und mit der Vereinfachung des Betriebes und den hiedurch zu erzielenden geringeren Ausgaben im ursächlichen Zusammenhange.

Um ein angemessenes Erträgnis zu erlangen, müssen alle Ausgaben auf das zulässig geringste Mass beschränkt werden. Die verkehrenden Züge müssen vollständig ausgenützt, d. h. vollbelastet verkehren, jede unnütze Fahrt muss vermieden werden und das beförderte Brutto zum Netto in einem entsprechenden Verhältnisse stehen.

Es darf in Bezug auf die Organisation des Betriebes und den Verkehr überhaupt, dann auf die Erhaltung der Bahn und ihres Zugehöres, sowie auf die Anzahl der Züge und deren Fahrgeschwindigkeit, niemals der Massstab einer Hauptbahn angewendet werden. Diesen Bedingungen suchte man bei den in Rede stehenden Localbahnen thunlichst Rechnung zu tragen; inwieferne dies jedoch gelungen ist, muss der Beurtheilung der hiezu berufenen Kreise überlassen werden.

a) Czernowitz-Nowosielitza.

Capitel	Artikel	Ergebnisse	1884/85 fl.	1884/85 %	1886 fl.	1886 %	1887 fl.	1887 %	1888 fl.	1888 %
		Einnahmen:								
I		Transport-Einnahmen:								
	1	Personenbeförderung	*) 22·203·93	19·38	12.152·34	16·53	10.054·35	11·40	9.171·99	8·24
	2	Militärtransporte	252·76	0·22	120·18	0·16	133·01	0·17	126·03	0·11
	3	Gepäck und Equipagen . . .	349·76	0·36	192·26	0·26	179·36	0·20	234·73	0·21
	4	Eilgüter	110·83	0·10	—	—	—	—	11·98	0·01
	5	Frachten, Vieh, Militärgut. .	83.064·31	72·52	54.945·66	74·74	72.725·42	82·46	96.829·90	86·86
	6	Nebengebühren	7.804·98	6·82	5.586·98	7·60	4.348·95	4·93	4.517·19	4·05
		Verschiedene Einnahmen . .	795·97	0·66	524·83	0·71	738·02	0·84	585·—	0·52
		Zusammen . .		100	73.522·25	100	88.191·11	100	111.476·78	100
		Von den obigen Einnahmen entfallen:								
		Pro Tag	**) 212·91		201·43		241·64		304·58	
		„ Bahnkilometer	2.506·86		2.371·69		2.845·13		3.596·02	
		„ Nutzkilometer	2·74		2·67		3·31		3·94	
		„ Wagenachskilometer . .	0·15		0·14		0·156		0·1627	
		„ 1.000Ton. Brutto- Km. .	29·30		27·93		29·74		28·89	
		„ 1.000Ton. Netto- Km. .	92·61		82·26		84·69		81·07	
		Ausgaben:								
III	A	Allgemeine Verwaltung . . .	8.613·97	16·70	3.266·19	9·29	4.885·90	12·67	5.177·24	14·22
IV/X	B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	11.242·77	21·80	10.402·25	29·56	10.174·81	26·33	8.581·—	23·56
XI/XIII	C	Verkehrs- und commercieller Dienst	15.176·80	29·43	11 084·79	31·50	13.380·96	34·71	14.170·40	38·91
XIV/XVI	D	Zugförderungs- und Werkstättendienst	16.537·07	32·07	10.432·28	29·65	10 135·26	26·29	8.847·58	23·31
		Zusammen . .	51.570·61	100	35.185·51	100	38.549·93	100	36.416·22	100
		Durchschnittliche Ausgabe:								
		Pro Tag	**) 95·85		96·40		105·62		99·50	
		„ Bahnkilometer	1.128·63		1.135·02		1.243·54		1.174·72	
		„ Nutzkilometer	1·23		1·28		1·446		1·2884	
		„ Wagenachskilometer . .	0·069		0·0681		0·0683		0·0532	
		„ 1 000Ton. Brutto- Km. .	13·19		13·366		12·997		9·438	
		„ 1 000Ton. Netto- Km. .	41·70		39·366		37·017		26·483	

*) Diese Ziffern beziehen sich auf die erste Geschäftsperiode von 538 Tagen.

**) Die zum Zwecke des Vergleiches angeführten Ziffern beziehen sich auf das Kalenderjahr 1885 und nicht auf die erste Geschäftsperiode von 538 Tagen.

Betriebsergebnisse.

Ergebnisse	1884/5	1886	1887	1888
Einnahmen	*) 114.546·54	73.522·25	88.199·11	111.476·78
Ausgaben	51.570·07	35.185·51	38.549·93	36.416·22
Daher Netto-Ertrag	62.976·47	**) 38.336·74	49.649·18	75.060·56
Oder von den Einnahmen	45·02%	47·86%	43·7%	32·67%
Das gesammte Anlage-Capital per fl. 1,050.000 hat sich verzinst mit	4·143%	3·714%	4·728%	7·148%
Auf die Prioritäts-Actien wurde eine Dividende bezahlt von	5%	5%	5%	***) 5%
und auf die Stamm-Actien eine Dividende von	3%	2%	3%	***) 4·5%

*) Umfasst die erste Geschäftsperiode für die Zeit von 538 Tagen.
**) „ das zweite Geschäftsjahr 1886.
***) Verzinsung für die Zeit vom 1. Jänner 1888 bis 30. April 1888.

Das Erträgnis der Periode vom 1. Mai bis 31. December 1888 wurde gemeinschaftlich mit den Linien Hliboka-Berhometh a. S. mit Zweigbahn und Hatna-Kimpolung zur Verwendung gebracht. Dasselbe betrug für diese Zeitperiode rücksichtlich dieser Linie fl. 58.109·77.

b) Hliboka-Berhometh a. S. mit Zweigbahn nach Czudin.

Capitel	Artikel	Transport-Einnahmen	1886/87 fl.	1886/87 %	1888 fl.	1888 %
	1	Personenbeförderung	11.030·99	7·62	10.707·08	9·67
	2	Militärtransport	73·55	0·05	95·79	0·08
	3	Gepäck und Equipagen	283·40	0·20	268	0·24
	4	Eilgüter			81·11	0·07
	5	Frachten, Vieh und Miltärgüter	131.705·59	90·98	99.417·46	87·96
	6	Nebengebühren	1.139·10	9·79	1.865·64	1·68
	7	Verschiedene Einnahmen	527·66	0·36	331·11	0·30
		Zusammen	144.760·29	100	110.766·19	100
		Von obigen Einnahmen entfallen:				
		Pro Tag	364·64		302·64	
		„ Bahnkilometer	2.010·56		1.538·42	
		„ Nutzkilometer	1·803		1·34	
		„ Wagenachskilometer	0·08368		0·0682	
		„ 1.000 Tonnen Brutto- Kilometer	15·794		12·83	
		„ 1.000 Tonnen Netto- Kilometer	44·886		36·13	

Capitel	Artikel	Ausgaben	1886/87 fl.	1886/87 %	1888 fl.	1888 %
III	A	Allgemeine Verwaltung	9.753·32	11·92	8.548·85	15·01
IV/X	B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	22.148·86	27·06	16.381·65	28·77
XI/XIII	C	Verkehrs- und commercieller Dienst.	22.515·32	27·51	17.475·56	30·69
XIV/XVI	D	Zugförderungs- und Werkstättendienst	27.430·29	33·51	14.538·02	25·53
		Zusammen . .	81.847·79	100	56.944·08	100
		*) Durchschnittliche Ausgaben:				
		Pro Tag.	206·17		155·58	
		„ Bahnkilometer	1.136·77		790·89	
		„ Nutzkilometer	1·020		0·0914	
		„ Wagenachskilometer.	0·0473		0·0351	
		„ 1.000 Ton. Brutto- Kilometer .	8·9302		6·597	
		„ 1.000 Ton. Netto- Kilometer .	25·378		18·573	

*) Als Durchschnittszahlen gelten 397 Tage der ersten Betriebsperiode.

Betriebsergebnisse.

Einnahmen

	1886/7	1888
nach Abschlag der Refactien, Porto und Transportschaden-Rückvergütungen	fl. 144.760·29	fl. 110.766·19
Ausgaben	„ 81.847·79	„ 60.717·59
daher Netto-Ertrag	fl. 62.912·50	fl. 56.944·08
oder von den Einnahmen.	56·3 %	51·41 %

Das gesammte Nominal-Anlagecapital der Bukowinaer Localbahnen beträgt . fl. 5,600.000
von welchen bei Annahme der Bestimmungen des Bauvertrages auf die Linie Hliboka-Berhometh a. S. sammt der Zweigbahn nach Czudin ein Drittel, d. i. . . . . „ 1,866.666·67
entfallen, wovon an Prioritäts-Actien . . . . . „ 1,306.666·66
an Stamm-Actien . . . . . „ 560.000

Es hat sich somit das gesammte Nominal-Anlagecapital im ersten Betriebsjahre mit 3·013 %
im Jahre 1888 mit . . . . . 3·050 %
verzinst.

Die Verzinsung der Prioritäts-Actien berechnet sich demnach für das erste Betriebsjahr mit . . . . . 4·305 %
für das Jahr 1888 mit . . . . . 4·358 %
in welchem Falle für die Stamm-Actien eine Verzinsung nicht entfallen würde.

Nach den im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt veröffentlichten Ausweisen hat sich der Verkehr im Jahre 1889 folgend gestellt:

Befördert wurden 17.963 Personen und 74.875 Tonnen Güter.

Die Einnahmen haben betragen:

aus dem Personenverkehr	fl.	12.390
aus dem Güterverkehr	„	100.830
Zusammen	fl.	113.220

Es hat sich somit der Verkehr um 2·5 % gesteigert.

Die auf das Bahnkilometer berechneten Jahreseinnahmen betrugen . . . . . fl. 1.534

c. Hatna-Kimpolung.

Capitel	Artikel	Betriebs-Ergebnisse	1888 durch 245 Tage fl.	kr.	%
I		Transport-Einnahmen:			
	1	Personenbeförderung	21.164	21	23.44
	2	Militärtransport	382	56	0.42
	3	Gepäck, Equipagen	567	74	0.63
	4	Eilgüter	148	93	0.17
	5	Frachten, Vieh, Militärgüter	65.856	43	72.95
	6	Nebengebühren (Weg-, Lagerzins und besondere Versicherungsgebühren etc.)	2.157	51	2.39
		Zusammen	90.277	38	100
		Von obigen Einnahmen entfallen:			
		Pro Tag	278	21	
		„ Bahnkilometer	1.017	33	
		„ Zugskilometer	1	11.54	
		„ Wagenachskilometer	—	09.40	
		„ Tonne netto	2	90.5	
		„ Tonnenkilometer	1	05.86	
		Ausgaben:			
III	A	Allgemeine Verwaltung	4.883	86	8
IV/X	B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	18.132	62	29.66
XI/XIII	C	Verkehrs- und commercieller Dienst	17.685	17	28.92
XIV/XVI	D	Zugsförderungs- und Werkstättendienst	20.434	71	33.42
		Zusammen	61.136	36	100
		Von diesen Ausgaben entfallen:			
		pro Tag	249	54	
		„ Bahnkilometer	912	48	
		„ Nutzkilometer	—	87.10	
		„ Wagenachskilometer	—	0.05 66	
		1000 Tonnen Brutto Kilometer	10	81.1	
		1000 Tonnen Netto Kilometer	36	20.6	

Würden die Einnahmen und Ausgaben, welche vorstehend die Betriebsperiode von acht Monaten betreffen, auf ein volles Jahr unter der Annahme der gleichen Einnahmen und Ausgaben berechnet werden, so würden sich ergeben:

Die Einnahmen pro Betriebs-Kilometer mit . . . . fl. 1.523·99
„ Ausgaben „ „ „ . . . . . „ 1.368·72

Dieses ungünstige Ergebnis ist, wie schon früher erwähnt, den Bahnbeschädigungen und den hiedurch eingetretenen Verkehrseinstellungen, dann aber auch dem Umstande zuzuschreiben, dass die Sägewerke noch nicht ganz vollendet und in der Entwickelung begriffen sind.

Im Jahre 1889 war nach den im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt veröffentlichten Ausweisen der Verkehr wie folgt:

Befördert wurden . . . . . 43.337 Personen
und 54.062 Tonnen Güter

Die Einnahmen betrugen:

Aus dem Personenverkehre	fl.	36.500
„ „ Güterverkehre	„	155.207
Zusammen . .	fl.	191.707

oder um 45·7% mehr als im Jahre 1888.

Die Einnahme pro Bahnkilometer stellt sich somit im Jahre 1889 auf fl. 1963.

Betriebsergebnisse.

Einnahmen

nach Abschlag der Refactien, Porto und Transportschaden-Rückvergütungen . . .	fl.	90.277·38
Ausgaben	„	61.136·36
Betriebs-Ueberschuss . .	fl.	28.845·78

Die Betriebsausgaben betragen somit 66·23% der Einnahmen.

Nach dem Bauvertrage, der mit der Bauunternehmung Carl Metzger und Carl Dietrich abgeschlossen wurde, sind die Baukosten der Linie Hliboka-Berhometh a. S. und der Zweigbahn nach Czudin mit $^1/_3$, jene der Linie Hatna-Kimpolung mit $^2/_3$ des Gesammtbetrages berechnet.

Unter gleicher Annahme würde das Nominal-Anlagecapital für erstere Linie

sich auf	fl.	1,866.666·66
und für die Linie Hatna-Kimpolung auf	„	3,733.333·34
stellen. Zusammen gesammtes Nominal-Anlagecapital . .	fl.	5,600.000

Für die Linie Hatna-Kimpolung entfielen sodann:

An Prioritäts-Actien	„	2,613.333·43
und an Stamm-Actien	„	1,120.000
Zusammen . .	fl.	3,733.333·34

Es hat sich somit das Nominal-Anlagecapital in der Zeit vom 1. Mai 1888 bis 31. December 1888 mit 1·037% oder die Prioritäts-Actien haben sich mit 1·417% verzinst, während für die Stamm-Actien eine Verzinsung nicht entfällt.

d) Hadikfalva-Radautz.

Die Einnahmen für die obige Zeitperiode betrugen:

Aus dem Personenverkehre	fl.	646
„ „ Güterverkehre	„	216
Zusammen . .	fl.	862

so dass sich, pro Jahr berechnet, eine kilometrische Einnahme von fl. 862 ergeben würde.

Dieses höchst ungünstige Resultat ist dem Umstande zuzuschreiben, dass die Tarifsätze für die Frachtbeförderung mit Rücksicht auf die kurze Strecke und die Achsconcurrenz zu hoch sind und einer Herabsetzung bedürfen, welche von der Verwaltung bereits beantragt wurde und deren Genehmigung auch zu erwarten steht.

Betriebsergebnisse.

Dieselben können, nachdem die Baurechnung noch nicht abgeschlossen, daher das Anlagecapital noch nicht festgestellt werden konnte und überdies die Betriebsausgaben dermalen noch unbekannt sind, nicht ermittelt werden.

e) Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody.

Capitel	Artikel	Betriebs-Ergebnisse	1886/87 376 Tage			1888		
			fl.	kr.	%	fl.	kr.	%
I		Transport-Einnahmen:						
	1	Personenbeförderung	157	21	0.865	73	29	0.441
	2	Gepäck und Equipagen	—	92	0.001	3	30	0.002
		Frachten, Vieh und Militärgüter	17.823	89	97.995	16.546	99	98.702
II		Verschiedene Einnahmen:						
	1	Wagenmiethe	177	99	0.980	1	—	0.001
	2	Verschiedene Erträgnisse	28	55	0.160	141	72	0.854
		Zusammen . .	*18.188	56	100	**16.766	30	100
		Ausgaben:						
III	A	Allgemeine Verwaltung	770	39	7.930	425	07	4.49
IV/X	B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	3.485	75	35 881	4.938	24	52.19
XI/XIII	C	Verkehrs- und commercieller Dienst . . .	1.205	95	12.414	1.187	60	12.55
XIV/XVI	D	Zugförderungs- und Werkstättendienst . .	3 947	76	40.638	2.749	38	29.06
	E	Besondere Ausgaben	304	78	3.137	161	35	1.71
		Zusammen . .	9.714	63	100	9.461	64	100
		Bleibt Ueberschuss . .	8.473	93	—	7.304	66	
		Einnahmen pro Kilometer . .	2.020	95		1.862	92	
		„ „ Tag	48	37		45	81	
		Ausgaben „ Kilometer . .	1.079	41		1.051	29	
		„ „ Tag	25	84		25	85	

* Hievon wurden bereits in Abzug gebracht für Rückersätze an Bahngebühren . . fl. 1.156.14
** „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ . . „ 112.00

Nach den von der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg aufgestellten Ausweisen betrugen im Jahre 1889:

	Gulden	per Kilometer	%
Die Einnahmen aus dem Personenverkehre	5	0.56	0.03
„ „ „ „ Güterverkehre	15.970	1.774.44	99.97
Zusammen . .	15.975	1.775.00	100.00

Betriebsergebnisse.

		1886/87		1888
Einnahmen				
nach Abschlag der Refactien, Porto und Transportschaden-Rückvergütungen	fl.	18.188·56	fl.	16.766·30
Ausgaben	„	9.714·03	„	9.461·64
daher Betriebs-Ueberschuss	fl.	8.437·93	fl.	7.304·66
oder von den Einnahmen		53·1 %		56·4 %
Das Anlagecapital betrug nach der Hauptbilanz	fl.	81.047·73	fl.	81.728·60
Zu dem obigen Betriebs-Ueberschusse pro	„	8.473·93	„	7.304·66
kommt noch hinzu die Ergänzung auf die durch die Interessenten garantirten Brutto-Einnahmen aus der Abrechnung 1887/88	„	—	„	2.436
und Zinseneträgnisse	„	177·11	„	281
Zusammen	fl.	8.651·04	fl.	10.022·24
so dass sich das Anlagecapital mit		10·67 %		12·26 %
verzinst hat.				

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Nach dem von der Bahnverwaltung aufgestellten Ausweise beziffern sich die Einnahmen vom 1. August bis 31. December 1889 auf fl. 14.709.

Aus diesem Ergebnisse kann aber dermalen auf die Rentabilität dieser Schleppbahn kein Schluss gezogen werden, weil die Firma Louis Ortlieb eine jährliche Pauschalvergütung von fl. 37.500 zu leisten hat und die anderen Säge-Etablissements erst kürzlich errichtet wurden und ihre volle Thätigkeit noch nicht entfalten konnten.

Betriebsergebnisse.

Da die Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist, konnte bisher auch das Anlagecapital nicht festgestellt werden, und da ferner die Betriebsausgaben noch unbekannt sind, so kann an eine ziffermässige Aufstellung der Betriebsergebnisse nicht geschritten werden.

Betriebs-Ergebnisse

sämmtlicher Linien der Bukowinaer Localbahnen pro 1889 mit dem Vergleiche des Jahres 1888 nach den Ausweisen des Verordnungsblattes des k. k. Handelsministeriums.

Post Nr.	Bezeichnung der Bahnlinien	Betriebslänge in Kilometern	Befördert wurden pro 1889		Die Einnahme betrug im Jahre 1889 in Gulden				Die Einnahme betrug im Jahre 1888 in Gulden				Differenz pro Kilometer in Percent
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilometer	
			Anzahl	Tonnen									
1	Czernowitz-Nowosielitza . . .	31	14.564	43.290	9.580	116.860	126.440	4.079	9.536	101.355	110.891	3.577	+14·0
2	Hliboka-Berhometh a. S. mit Abzweigung nach Czudin . . .	72	17.963	74.875	11.390	100.830	113.220	1.573	11.071	99.364	110.435	1.534	+ 2·5
3	Hatna-Kimpolung*)	67	43.337	54.062	36.500	155.207	191.707	2.861	*)22.116	*)68.161	**)90.277	**)1.963	+45·7
4	Hadikfalva-Radautz**)	8	3.002	149	646	216	862	862	—	—	—	—	—
5	Berhometh a. S.-Meżebrody . .	9	19	32.568	5	15.960	15.965	1.774	77	16.546	16.623	1.847	— 4·0
6	Wama-Russ Moldawitza***). .	20	—	3.936	—	14.709	14.709	735	—	—	—	—	—
	Zusammen . . .	207	78.885	208.880	59.121	403.782	462.903	—	42.800	285.426	328.226	—	—

*) Die Linie Hatna-Kimpolung war im Jahre 1888 nur vom 1. Mai 1888, d. i. 8 Monate im Betriebe.

**) „ „ Hadikfalva-Radautz wurde erst am 17. November 1889 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

***) „ „ Wama-Russ Moldawitza wurde am 1., respective 15. August 1889 dem Güterverkehr übergeben.

Die Ziffern der Linie Berhometh a. S.-Meżebrody und Wama-Russ Moldawitza sind den Ausweisen der Eigenthumsverwaltung entnommen.

Uebersicht

der auf einen Meter Bahn entfallenden hauptsächlichsten Arbeitsmengen beim Unterbaue.

Post Nr.	Beschreibung der Arbeitsgattungen	Masseinheit	*a* Czernowitz-Nowosielitza	*b* Hliboka-Berhometh a. S. u. Karapcziu a. S. Czudin	*c* Hatna-Kimpolung	*d* Hadikfalva-Radautz	*e* Berhometh a. S. Mežebrody	*f* Wama-Russ Moldawitza	Zusammen durchschnittlich	Bemerkung
			$30._{768}$ *km* lang	$71._{664}$ *km* lang	$67._{382}$ *km* lang	$8._{436}$ *km* lang	$9._{087}$ *km* lang	$20._{04}$ *km* lang	Zusammen $207._{377}$ *km* lang	
1	Erd- und Felsarbeiten . .	m^3	7.747	4.229	14.071	3.378	2.413	2.211	7.635	
2	Trockene Steinbauten (Steinwürfe, Steinsätze, Trockenmauern, Trockenpflaster) .	„	5	8	737	163	—	4	249	
3	Mörtelmauerwerk (Fundament-, aufgehendes Gewölb- und Quadermauerwerk)	„	78	88	273	85	—	—	134	
4	Beton	„	1	2	119	74	—	—	42	
5	Faschinenwerke (inclusive Bürstenwehren)	„	649	25	218	216	156*)	199*)	211	*) Bürstenwehre aus Tannenholz, Reisig und Klaubsteinen.
6	Flechtzäune	„	782	68	342	38	27	87	262	
7	Eichene Brückenhölzer (incl. Jochpiloten)	„	1	16	39	123	—	14	24	
8	Weiche Brückenhölzer (incl. Jochpiloten)	„	—	10	71	80	95	71	41	
9	Brückenschrauben (inclusive Pilotenschuhe, Klammern etc. etc.	*kg.*	1.139*)	351	2.427	4.208	1.334	1.435	1.438	*) Eiserne Brückenconstructionen.

TABELLE III.

Bahnbeschreibung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza.

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	bis	Länge in Kilometern	Entfernung von der wahre Nachbarstation	Entfernung von der wahre Station Czernowitz	Entfernung von der tarifmässige Nachbarstation	Entfernung von der tarifmässige Station Czernowitz	Neigungs-Richtungs-Längen (Kilometer): horizontal	in Neigung über 2·5%	in Neigung bis inclus. 2·5%	Maximum der Neigung per ‰	in gerader Linie	in Bögen über 600 m. k.	in Bögen bis inclus. 600 m. k.	kleinster Radius (Meter)	Unterbau Erdarbeit (Kilometer): im Niveau der Bahn	in der Anschüttung über 1 Meter	in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter	in der Abgrabung über 1 Meter	in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter	grösste Anschüttung (Meter)	grösste Abgrabung (Meter)	Bauobjecte Brücken (4 m. Spannweite): gewölbt und gedeckt über	offen und mit Eisenconstruction über	gewölbt und gedeckt bis inclus.	offen und mit Eisenconstruction bis inclus.	ausserhalb der Bahn: hölzerne	ausserhalb der Bahn: gemauerte	Rampen: Canale und Schlüsche	Rampen: im Niveau der Bahn	Oberbau Länge (Geleise Kilometer): im currenten	im Neben-	Zusammen	Anzahl der Wechsel
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	36
Czernowitz	Currente Bahn von Czernowitz	265·42013	264·03444	1·38569	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zuczka	Station	0·00000	0·58146	0·58146	1·68914	1·68914	1·69	1·69	—	—	0·58146	2‰	0·39476	—	0·18670	200·0	—	—	0·50146	—	0·08000	1·00	0·35	—	—	—	—	—	—	—	—	0·58146	0·73426	1·31572	5 *1)
	Currente Bahn von Zuczka	0·58146	3·48162	2·90016	—	—	—	—	1·14200	—	1·75816	2·5‰	1·89206	—	1·00810	300·0	—	0·80000	2·00016	—	0·10000	5·49	0·40	—	2	3	1	—	—	6	8	2·90016	—	2·90016	—
Sadagóra	Station	3·48162	3·94040	0·45878	3·59510	5·28424	3·59	5·28	0·33240	—	0·12638	2·5‰	0·37671	—	0·08207	600·0	—	—	0·45878	—	—	0·76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·45878	0·45878	0·91756	2
	Currente Bahn von Sadagóra	3·94040	11·37500	7·43460	—	—	—	—	3·03160	—	4·40300	2·5‰	6·51365	0·92095	—	800·0	—	1·37460	5·36000	—	0·70000	3·67	0·91	—	1	5	8	—	—	14	17	7·43460	—	7·43460	—
Mahala	Haltestelle	11·37500	11·67500	0·30000	7·84551	13·12975	7·85	13·13	—	—	0·30000	1·5‰	0·30000	—	—	∞	—	—	0·28500	—	0·01500	0·64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·30000	—	0·30000	—
	Currente Bahn von Mahala	11·67500	20·47435	8·79935	—	—	—	—	3·68000	—	5·11935	2·5‰	6·18071	1·46114	1·15750	300·0	0·32000	1·22935	5·10000	0·03000	2·12000	3·63	1·54	—	2	5	3	—	—	24	26	8·79935	—	8·79935	—
Bojan	Station	20·47435	20·95403	0·47968	9·29454	22·42429	9·29	22·42	—	—	0·47968	2·5‰	0·40550	—	0·07418	170·0 *4)	0·05000	0·01000	0·29000	—	0·12968	1·82	0·58	—	—	—	—	1	—	—	—	0·47968	0·47968	0·95936	2
	Currente Bahn von Bojan	20·95403	30·50389	9·54986	—	—	—	—	1·26389	—	8·28597	2·5‰	7·82064	0·83910	0·89012	300·0	0·05986	3·76000	4·64000	0·17000	0·92000	6·50	4·49	—	—	6	4	1	—	12	18	9·54986		9·54986	—
Nowosielitza	Station	30·50389	31·11010	0·60621	10·09564	32·51993	10·10	32·52	0·60621	—	—	0·5‰	0·60621	—	—	∞	—	0·03000	0·49621	—	0·08000	2·00	0·53	—	—	—	—	—	—	—	—	0·60621	1·49901	2·10522	8
	Auszuggeleise bis Bahnende	31·11010	31·20984	0·09974	—	—	—	—	0·09974	—	—	0·5‰	0·09974	—	—	∞	—	0·01100	0·08874	—	—	1·04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·09974	—	0·09974	—
	Totale	—	—	31·20984	32·51993	—	33·52	—	10·15584	—	21·05400	—	24·58998	3·22119	3·39867	—	0·42986	7·21495	19·22955	0·20000	4·14468	—	—	—	5 *7)	19	16 *7)	2	—	56	69	31·20984	3·17173	34·38157	17

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Hochbau Gebäude (Anzahl): Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waaren-Magazine hölzerne	Waaren-Magazine Lagerraum in Quadratmetern	Diverse	Wächterhäuser	Signalhütten	Brückenwagen	Verladerampen	Bahnhöfe: Stationen	Bahnhöfe: Haltestellen	Telegrafen: electro-magnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung	Anmerkung
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Czernowitz	Currente Bahn von Czernowitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn von Czernowitz	**Czernowitz**	12. Juli 1884	*1) Ausserdem 2 Wechsel im Hauptgeleise der k. k. priv. L.-Cz.-J. Bahn.
Zuczka	Station	*2)	—	—	1	178·2	—	—	1	—	1	1	—	1 *3)	Station Currente Bahn von Zuczka	**Zuczka**		*2) Ein Aufnahmsgebäude der k. k. priv. L.-Cz.-J. Bahn.
	Currente Bahn von Zuczka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				*3) Ausserdem ein Apparat der k. k. priv. L.-Cz.-J. Bahn.
Sadagóra	Station	1	—	—	1	176·0	—	—	—	—	1	1	—	1	Station Currente Bahn von Sadagóra	**Sadagóra**		
	Currente Bahn von Sadagóra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Mahala	Haltestelle	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Haltestelle Currente Bahn von Mahala	**Mahala**		
	Currente Bahn von Mahala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Bojan	Station	1	—	—	1	176·0	—	—	—	—	1	1	—	1	Station Currente Bahn von Bojan	**Bojan**		*4) Im Ausweichgeleise.
	Currente Bahn von Bojan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				*5) Ein gemauerter Magazinsmittelbau.
Nowosielitza	Station	1	1	1	2	240·0 240·0	1 *5)	1	—	1	1	1	—	1	Station Auszuggeleise bis Bahnende	**Nowosielitza**		*6) Ausserdem in jeder Station und Haltestelle ein zweisitziger Passagierabort.
	Auszuggeleise bis Bahnende	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Totale	4	1	1	5	1010·2	1	1	1	1	4	4	1	5				*7) Offene Brückenobjecte bis incl. 2 m. Spannweite haben eichene Langschwellen als Träger.

TABELLE IV.

Bahnbeschreibung.

a) der Localbahn Hliboka-Berhometh a/S.

Benennung der Stationsplätze und Strecken (1)	(2)	Längen-Verhältnisse: Kilometer von (3)	bis (4)	Länge in Kilometer (5)	wahre Entfernung von der Nachbarstation (6)	Station Hliboka (7 *10)	tarifmässige Entfernung von der Nachbarstation (8)	Station Hliboka (9 *10)	Neigungs-Verhältnisse: Länge in Kilometer: horizontal (10)	in Neigung über 2·5‰ (11)	in Neigung bis inclus. 2·5‰ (12)	Maximum der Neigung per ‰ (13)	Richtungs-Verhältnisse: in gerader Linie (14)	in Bögen über 600 m. R. (15)	in Bögen bis inclus. 600 m. R. (16)	kleinster Radius Meter (17)
Hliboka	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	299.472277	300.152992	0.678666	—	—	—	—	0.21560	—	0.02413	10.16	0.24972	—	—	—
		0	0.24972	0.24972												
Hliboka-Karapeziu a/S.	Currente Bahn	0.24972	8.19597	7.84624	—	—	—	—	2.57226	4.22917	1.01287	10.16	5.80876	2.08557	0.75191	300
Karapeziu a/S.	Station	8.19597	8.58422	0.38826	8.29027	8.29027	8.29	8.29	—	—	0.38826	1.90	0.38826	—	—	∞
Karapeziu a/S.-Storożynetz	Currente Bahn	8.58422	19.46722	10.88310	—	—	—	—	3.23040	6.62720	1.02540	9.00	8.62447	1.46088	0.79195	275
Storożynetz	Station	19.46722	19.46722	0.37622	11.26049	19.63676	11.26	19.63	—		0.37622	0.99	0.37622	—	—	∞
Storożynetz-Panka	Currente Bahn	19.46722	25.76204	5.91929	—	—	—	—	1.87210	2.11540	1.92189	8.57	5.06789	—	0.85150	250
Panka	Haltestelle	25.76204	25.86204	0.20000	6.21980	25.87050	6.22	25.87	—	—	0.20000	2.50	0.20000	—	—	∞
Panka-Komarestie-Slobodzia	Currente Bahn	25.86204	31.96402	5.94099	—	—	—	—	—	0.47860	5.46239	4.00	4.30547	1.22820	0.30732	500
Komarestie-Slobodzia	Station	31.96402	32.10414	0.20011	6.13522	32.00448	6.12	32.00	—	—	0.20011	2.49	0.20011	—	—	∞
Komarestie-Slobodzia-Żadowa	Currente Bahn	32.10414	38.91300	6.80886	—	—	—	—	0.60950	2.62520	3.56416	7.79	4.92682	1.88204	—	1200
Żadowa	Station	38.91300	39.21770	0.30470	7.06222	39.06570	7.06	39.07	—	—	0.30470	2.50	0.30470	—	—	∞
Żadowa-Lukawetz a/S.	Currente Bahn	39.21770	47.09970	7.79200	—	—	—	—	0.42590	5.98710	1.26900	8.51	6.27817	0.88802	0.43581	350
Lukawetz a/S.	Station	47.09970	47.25630	0.24660	8.06655	47.13325	8.07	47.13	—	—	0.24660	2.45	0.12938	0.11722	—	1500
Lukawetz a/S.-Berhometh a/S.	Currente Bahn	47.25630	52.72700	5.47070	—	—	—	—	—	5.12650	0.34420	10.20	5.11490	0.25574	—	1200
Berhometh a/S.	Station	52.72.00	53.12950	0.40250	5.79245	52.97670	5.79	52.92	—	—	0.40250	2.50	0.40250	—	—	∞
	Auszugsgeleise bis Bahnende	53.12950	53.23200	0.10250	—	—	—	—	—	—	0.10250	2.50	0.10250	—	—	∞
	Totale	—	—	53.23200	52.92670	—	52.92	—	9.0	27.22927	16.96703		41.78104	8.12347	3.32849	—

Benennung (1)	Station (2)	Erdarbeit: in Niveau der Bahn (18)	in der Anschüttung über 1 Meter Kilometer (19)	in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter Kilometer (20)	in der Abgrabung über 1 Meter Kilometer (21)	in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter Kilometer (22)	grösste Anschüttung Meter (23)	grösste Abgrabung Meter (24)	Bauobjecte: Brücken über 4 m. Spannweite: gewölbt oder geleckt (25)	offen und mit Holzconstruction (26 *6)	über bis inclus. 4 m. Spannweite: gewölbt oder geleckt (27)	offen und mit Holzconstruction (28)	ausserhalb der Bahn: hölzerne (29)	gemauerte (30)	Rampen: Canäle und Schlitzrohr (31)	im Niveau der Bahn (32)
Hliboka	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	0.27816	0.07000	0.05157	—	—	1.34	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Hliboka-Karapeziu a/S.	Currente Bahn	0.50000	2.30000	4.74624	0.05000	0.45000	2.50	2.40	—	—	2	13	—	—	7	16
Karapeziu a/S.	Station	—	—	0.01000	0.23826	—	0.02000	1.08	0.05	—	—	—	—	—	—	—
Karapeziu a/S.-Storożynetz	Currente Bahn	0.70000	0.90470	8.22290	0.02000	1.07600	5.73	1.43	—	2	5	17	2	—	13	22
Storożynetz	Station	—	0.00200	0.27322	—	—	1.21	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Storożynetz-Panka	Currente Bahn	0.09000	2.07000	3.47929	0.05000	0.25000	6.00	1.23	—	3	9	4	1	—	12	14
Panka	Haltestelle	—	0.03000	0.17000	—	—	1.05	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Panka-Komarestie-Slobodzia	Currente Bahn	0.07000	0.25000	5.67099	—	—	1.22	—	—	—	5	3	—	—	6	11
Komarestie-Slobodzia	Station	—	—	0.20011	—	—	0.14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Komarestie-Slobodzia-Żadowa	Currente Bahn	0.05000	1.00000	5.17886	—	—	5.57	—	—	2	4	4	—	—	8	11
Żadowa	Station	0.05000	—	0.19470	—	0.00000	0.27	0.27	—	—	—	—	—	—	—	—
Żadowa-Lukawetz a/S.	Currente Bahn	0.07000	0.21000	6.98200	—	0.42000	2.20	0.67	—	—	—	6	1	—	13	13
Lukawetz a/S.	Station	—	—	0.24660	—	—	0.14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lukawetz a/S.-Berhometh a/S.	Currente Bahn	0.06000	0.15000	5.24670	—	0.04000	1.60	0.12	—	—	1	3	—	—	1	7
Berhometh a/S.	Station	—	0.10000	0.20150	—	0.10000	2.06	0.90	—	—	—	—	—	—	—	—
	Auszugsgeleise bis Bahnende	—	—	—	0.05650	0.05200	—	1.62	—	—	—	—	—	—	—	—
	Totale	1.59816	7.69770	41.21818	0.21950	2.49900	6.00	2.80	—	7	26	51	4	—	60	94

Benennung (1)	Station (2)	Oberbau: Länge im currenten Geleise Kilometer (33)	im Nebengeleise Kilometer (34)	Zusammen Kilometer (35)	Anzahl der Wechsel (36)	Hochbau: Gebäude Anzahl: Aufnahmsgebäude (37)	Wasserstationsgebäude (38)	Heizhaus für Maschinen (39)	Waaren-Magazine: hölzerne (40)	Waaren-Magazine: Lagerraum in m² (41)	Diverse (42)	Wächterhäuser (43)	Signallitten (44)	Brückenwagen (45)	Verladerampen (46)	Stationen (47)	Haltestellen (48)	Bahnhöfe (49)	Telegrafen: elektro-magnetische Apparate (49)
Hliboka	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	0.24972	0.49756	0.84731 *1)	6*1)	—*2)	—*2)	1	—*2)	147.09	—*2)	—*2)	1	—*2)	—*2)	1	—		2*)
Hliboka-Karapeziu a/S.	Currente Bahn	7.84624	—	7.84624	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Karapeziu a/S.	Station	0.28842	0.78006	1.16848	5*3)	1	1	1	1	60.18	—	—	2	—	1	1	—		—
Karapeziu a/S.-Storożynetz	Currente Bahn	10.88310	—	10.88310	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Storożynetz	Station	0.37655	0.69752	1.07285	4	1	1	—	1	161.25	—	—	2	—	1	1	—		—
Storożynetz-Panka	Currente Bahn	5.91929	—	5.91929	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Panka	Haltestelle	0.20000	0.08968	0.28968	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1*4)	—	1		—
Panka-Komarestie-Slobodzia	Currente Bahn	5.94099	—	5.94099	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Komarestie-Slobodzia	Station	0.20011	0.20055	0.40066	2	1	—	—	1	60.18	—	—	—	—	1	1	—		—
Komarestie-Slobodzia-Żadowa	Currente Bahn	6.80886	—	6.80886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Żadowa	Station	0.30493	0.30528	0.61021	2	1	—	—	1	60.18	—	—	—	—	1	1	—		—
Żadowa-Lukawetz a/S.	Currente Bahn	7.79200	—	7.79200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Lukawetz a/S.	Station	0.24683	0.24718	0.49401	2	1	—	—	1	60.18	—	—	—	—	1	1	—		—
Lukawetz a/S.-Berhometh a/S.	Currente Bahn	5.47070	—	5.47070	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Berhometh a/S.	Station	0.40250	0.92117	1.32367	6	1	1	1	1	221.25	—	1	1	1	1	1	—		—
	Auszugsgeleise bis Bahnende	0.10250	—	0.10250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
	Totale	53.23285	3.74688	56.97973	28	7	3	3	6	784.97	8	1	6	1	7	7	1		—

b) der Localbahn Karapeziu a/S.-Czudin.

Benennung (1)	Station (2)	Länge in Kilometer (5)	wahre Entfernung von der Nachbarstation (6)	Station Hliboka (7 *10)	tarifmässige Entfernung von der Nachbarstation (8)	Station Hliboka (9 *10)	Neigungs-Verhältnisse: Länge in Kilometer: horizontal (10)	in Neigung über 2·5‰ (11)	in Neigung bis inclus. 2·5‰ (12)	Maximum der Neigung per ‰ (13)	Richtungs-Verhältnisse: in gerader Linie (14)	in Bögen über 600 m. R. (15)	in Bögen bis inclus. 600 m. R. (16)	kleinster Radius Meter (17)
Karapeziu a/S.	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	0.38826	—	v.Karpcz.	—	v.Karpcz.			0.38826	—	0.38826			
Karapeziu a/S.-Kupka	Currente Bahn	0.13122	5.78500	5.65377	—	—	—	—	0.13122	1.90	0.13122	—	—	∞
Kupka	Haltestelle	5.78500	5.88500	0.20000	5.58892	5.58892	5.89	5.89	2.51710	2.68800	0.44867	11.00	3.96983	0.29792
Kupka-Petroutz a/S.	Currente Bahn	5.88500	10.28275	4.79775	—	—	—	—	0.94805	0.39920	3.04050	9.75	3.48400	0.79122
Petroutz a/S.	Station	10.28275	11.38918	0.20642	5.07202	10.96095	5.07	10.96	0.07025	0.23618	—	2.50	0.20642	—
Petroutz a/S.-Czudin	Currente Bahn	11.38918	18.50955	7.42037	—	—	—	—	1.30520	0.04102	5.81105	9.44	5.91829	0.42802
Czudin	Station	18.50955	18.91025	0.40070	7.79924	18.71020	7.79	18.71	—	0.40005	0.00065	2.40	0.40070	—
	Auszugsgeleise bis Bahnende	18.91025	18.97535	0.06510	—	—	—	—	—	0.06510	—	2.40	0.06510	—
	Totale	—	—	18.97535	18.71020	—	18.71		5.21250	4.23975	9.42210		14.87550	1.81717

Benennung (1)	Station (2)	Erdarbeit: in Niveau der Bahn (18)	in der Anschüttung über 1 Meter Kilometer (19)	in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter Kilometer (20)	in der Abgrabung über 1 Meter Kilometer (21)	in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter Kilometer (22)	grösste Anschüttung Meter (23)	grösste Abgrabung Meter (24)	Bauobjecte: Brücken über 4 m. Spannweite: gewölbt oder geleckt (25)	offen und mit Holzconstruction (26 *6)	über bis inclus. 4 m. Spannweite: gewölbt oder geleckt (27)	offen und mit Holzconstruction (28)	ausserhalb der Bahn: hölzerne (29)	gemauerte (30)	Rampen: Canäle und Schlitzrohr (31)	im Niveau der Bahn (32)
Karapeziu a/S.	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	—	0.01000	0.25836	—	0.02000	1.08	0.05	—	—	—	—	—	—	—	—
Karapeziu a/S.-Kupka	Currente Bahn	0.05000	1.65200	3.88177	—	0.07000	4.53	0.83	—	2	2	4	—	—	11	12
Kupka	Haltestelle	—	0.01000	0.16000	—	0.03000	1.01	0.45	—	—	—	—	2	—	—	—
Kupka-Petroutz a/S.	Currente Bahn	0.14000	0.93000	3.29775	0.11032	0.32000	5.00	1.58	—	1	6	7	—	—	9	15
Petroutz a/S.	Station	—	0.02000	0.37643	—	—	1.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Petroutz a/S.-Czudin	Currente Bahn	0.15000	2.60000	4.23937	0.02000	0.42000	4.80	1.26	—	5	3	5	3	—	15	17
Czudin	Station	—	0.03000	0.24070	0.01000	0.12000	1.2	1.02	—	—	—	—	—	—	—	—
	Auszugsgeleise bis Bahnende	—	—	—	0.02000	0.02510	—	1.14	—	—	—	—	—	—	—	—
	Totale	0.24000	3.26200	12.44528	0.17000	1.01510	5.00	1.52	—	8	11	16	5	—	35	44

Benennung (1)	Station (2)	Oberbau: Länge im currenten Geleise Kilometer (33)	im Nebengeleise Kilometer (34)	Zusammen Kilometer (35)	Anzahl der Wechsel (36)	Hochbau: Gebäude Anzahl: Aufnahmsgebäude (37)	Wasserstationsgebäude (38)	Heizhaus für Maschinen (39)	Waaren-Magazine: hölzerne (40)	Waaren-Magazine: Lagerraum in m² (41)	Diverse (42)	Wächterhäuser (43)	Signallitten (44)	Brückenwagen (45)	Verladerampen (46)	Stationen (47)	Haltestellen (48)	Bahnhöfe (49)	Telegrafen: elektro-magnetische Apparate (49)
Karapeziu a/S.	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	0.13122	—	0.13122 *5)	1*6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Karapeziu a/S.-Kupka	Currente Bahn	5.65377	—	5.65377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Kupka	Haltestelle	0.20000	—	0.20000	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1*7)	—	1		—
Kupka-Petroutz a/S.	Currente Bahn	4.79775	—	4.79775	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Petroutz a/S.	Station	0.20642	0.20698	0.41341	2	1	—	—	1	60.18	—	—	—	—	1	—	—		—
Petroutz a/S.-Czudin	Currente Bahn	7.42037	—	7.42037	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Czudin	Station	0.40070	0.89681	1.29751	5	1	1	1	1	221.25	—	1	1	1	1	1	—		—
	Auszugsgeleise bis Bahnende	0.06510	—	0.06510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
	Totale	18.97535	1.20379	20.17914	8	3	1	1	2	281.43	1	1	1	1	3	2	1		

c) der Industrie-Schleppbahn Berhometh a/S.-Meżebrody.

Benennung (1)	Station (2)	Länge in Kilometer (5)	wahre Entfernung von der Nachbarstation (6)	Station Hliboka (7 *10)	tarifmässige Entfernung von der Nachbarstation (8)	Station Hliboka (9 *10)	Neigungs-Verhältnisse: Länge in Kilometer: horizontal (10)	in Neigung über 2·5‰ (11)	in Neigung bis inclus. 2·5‰ (12)	Maximum der Neigung per ‰ (13)	Richtungs-Verhältnisse: in gerader Linie (14)	in Bögen über 600 m. R. (15)	in Bögen bis inclus. 600 m. R. (16)	kleinster Radius Meter (17)
Berhometh a/S	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	0.10715	—	v.Berh.	—	v.Berh.	—	—	0.10715	2.56	0.10715	—	—	∞
Berhometh a. S.-Meżebrody	Currente Bahn	8.96492	—	—	—	—	1.38130	6.99800	0.48762	25.00	5.99141	0.04749	2.80502	150
Meżebrody	Ladegeleise	9.14162	9.05467	9.02027	9.03	9.03	—	—	0.11240	2.50	0.05415	—	0.07825	250
	Totale	—	—	9.05467	9.02027	9.03	9.03	1.38130	6.99800	0.77717	—	6.13271	0.04749	2.88502

Benennung (1)	Station (2)	Erdarbeit: in Niveau der Bahn (18)	in der Anschüttung über 1 Meter Kilometer (19)	in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter Kilometer (20)	in der Abgrabung über 1 Meter Kilometer (21)	in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter Kilometer (22)	grösste Anschüttung Meter (23)	grösste Abgrabung Meter (24)	Bauobjecte: Brücken über 4 m. Spannweite: gewölbt oder geleckt (25)	offen und mit Holzconstruction (26 *6)	über bis inclus. 4 m. Spannweite: gewölbt oder geleckt (27)	offen und mit Holzconstruction (28)	ausserhalb der Bahn: hölzerne (29)	gemauerte (30)	Rampen: Canäle und Schlitzrohr (31)	im Niveau der Bahn (32)
Berhometh a/S	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	—	—	—	—	0.10715	—	0.00	—	—	—	—	—	—	—	—
Berhometh a. S.-Meżebrody	Currente Bahn	2.25000	0.60000	4.74697	0.04000	1.26000	3.70	2.00	—	4	—	35	—	—	7	81
Meżebrody	Ladegeleise	0.02000	—	0.02000	—	0.07240	0.74	0.07	—	—	—	1	—	—	—	—
	Totale	2.27000	0.60000	4.76697	0.04000	1.43955	—	—	—	4	—	36	—	—	7	81

Benennung (1)	Station (2)	Oberbau: Länge im currenten Geleise Kilometer (33)	im Nebengeleise Kilometer (34)	Zusammen Kilometer (35)	Anzahl der Wechsel (36)	Hochbau: Gebäude Anzahl: Aufnahmsgebäude (37)	Wasserstationsgebäude (38)	Heizhaus für Maschinen (39)	Waaren-Magazine: hölzerne (40)	Waaren-Magazine: Lagerraum in m² (41)	Diverse (42)	Wächterhäuser (43)	Signallitten (44)	Brückenwagen (45)	Verladerampen (46)	Stationen (47)	Haltestellen (48)	Bahnhöfe (49)	Telegrafen: elektro-magnetische Apparate (49)
Berhometh a/S	Station von Mitte Aufnahmsgebäude	0.10715	—	0.10715	—*9)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—		—
Berhometh a. S.-Meżebrody	Currente Bahn	8.86692	0.27470 *10)	9.14162	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Meżebrody	Ladegeleise	0.11240	0.76367	0.87607	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—		—
	Totale	9.05647	1.03837	10.12484	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—		—

Benennung der Stationsplätze und Strecken (50)	(51)	Zeit der Eröffnung (52)	Anmerkung (55)
Station	Hliboka	0 0 0 1 Kilometer 0 7 4 . 0	*1) Ausserdem noch 2538.41 m Stationsgeleise und 8 Wechsel in den Geleisen der k. k. priv. L.-C.-J.-E
Currente Bahn	Hliboka-Karapeziu a S.		*2) Aufnahmsgebäude, Wasserstationsgebäude, hölz. Waarenmagazin, Bahnaufseher-magazin, Blockhäusel als Betriebszimmer, 2 gemauerte Wächterhäuser, Brückenwage, Verladerampe, teleg. Apparat der k. k. priv. L.-C.-J.-E.
Station	Karapeziu a/S.		*3) Nicht eingerechnet: 1 Wechsel zur Abzweigung nach Czudin.
Currente Bahn	Karapeziu a/S.-Storożynetz		*4) Lagerboden.
Station	Storożynetz		
Currente Bahn	Storożynetz-Panka		
Haltestelle	Panka		
Currente Bahn	Panka-Komarestie-Slobodzia		
Station	Komarestie-Slobodzia		
Currente Bahn	Komarestie-Slobodzia-Żadowa		
Station	Żadowa		
Currente Bahn	Żadowa-Lukawetz a/S.		
Station	Lukawetz a/S.		
Currente Bahn	Lukawetz a/S.-Berhometh a S.		
Station	Berhometh a/S.		
Auszugsgeleise bis Bahnende			
Station	Karapeziu a/S.	30. November 1890	*5) Sämmtliche Geleise ad a) ausgewiesen.
Currente Bahn	Karapeziu a/S.-Kupka		*6) Die weiteren 5 Wechsel in der Station ad a) ausgewiesen, ebenso sämmtliche Hochbauten.
Haltestelle	Kupka		*7) Lagerboden.
Currente Bahn	Kupka-Petroutz a/S.		*8) Offene Brückenobjecte bis incl. 2 m Spannweite haben einfache Langschwellen als Träger; bei 3 m Spannweite und darüber sind verdübelte Träger in Verwendung. Eisenconstructionen kommen nirgends vor.
Station	Petroutz a/S.		
Currente Bahn	Petroutz a/S.-Czudin		
Station	Czudin		
Auszugsgeleise bis Bahnende			
Station	Berhometh a/S.	21. December 1886	*9) Der Abzweigungswechsel wurde schon in der Hauptlinie gerechnet.
Currente Bahn	Berhometh a/S. Meżebrody		*10) Ladegeleise Suchy, bei km 3.0875, lang 139.7 m; Ladegeleise Teplica, bei km 8.02297 lang 135.0 m.
Ladegeleise	Meżebrody		

TABELLE V.

Bahnbeschreibung der Localbahn Hatna-Kimpolung.

Benennung der Stationsplätze und Strecken.		Längen-Verhältnisse. Kilometer von	bis	Länge in Kilometer	wahre Entfernung von der Nachbar-Station	Station Hatna	tarifmässige Entfernung von der Nachbar-Station	Station Hatna	Neigungs-Richtungs-Längen. Kilometer. horizontal	in Neigung über 2.5‰	bis inclus.	Maximum der Neigung per ‰	in gerader Linie	in Bögen über 600 m. R.	bis inclus.	kleinster Radius Meter	Unterbau. Erdarbeit. im Niveau der Bahn	in der Anschüttung über 1 Meter Kilometer	bis inclus.	in der Abgrabung über	bis inclus.	grösste Anschüttung Meter	grösste Abgrabung	Bauobjecte. Brücken. gewölbt oder gedeckt über 4m. Spannweite	offen und mit Holzconstruction über	gewölbt oder gedeckt über	offen und mit Holzconstruction bis inclus.	ausserhalb der Bahn hölzerne	gemauerte	Rampen. Canäle und Schlüsche	im Niveau der Bahn	Oberbau. Länge. im currenten Geleise Kilometer	im Neben-	Zusammen	Anzahl der Wechsel	Hochbau. Gebäude. Anzahl. Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waaren-Magazine hölzerne	Lagerraum in m³	Diverse	Wächterhäuser	Signalhütten	Brückenwaagen	Verladerampen	Bahnhöfe Stationen	Haltestellen	Telegrafen electro-magnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken.		Zeit der Eröffnung	Anmerkung.
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	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Hatna	Station	347.65245	347.01840	0.62405																												0.62405	1.01898	1.65213	7																Station	Hatna	1. Mai 1896.	1) Das bestehende Aufnahmsgebäude der k. k. priv. L.-C.-J.-E. wurde erweitert.
	von Mitte des Aufnahmsgebäudes	0	0.26578	0.26578	—	—	—	—	0.26578	—	—	∞	0.26578	—	—	—	0.04078	—	0.19500	—	0.02000	0.84	0.20	—	—	—	—	—	—	—	—	0.59641	0.86258	1.45899	4	1¹)	1	1²)	1	157.46	1³)	2⁴)	2⁵)	—	1	1	—	2⁶)	von Mitte des Aufnahmsgebäudes			
Hatna-Parhoutz	Currente Strecke	0.26578	4.20740	4.04162	—	—	—	—	1.70362	2.06100	0.27760	9.00	2.75267	0.05029	1.20866	400	0.17162	1.75000	1.61000	0.26128	0.27872	3.72	10.15	—	2	3	2	—	—	2	8	4.04162	—	4.04162	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Hatna-Parhoutz		2) Für zwei Maschinen.
Parhoutz	Haltestelle	4.20740	4.50740	0.20000	4.40857	4.40857	5	5	—	—	0.20000	2.01	0.08822	0.11178	—	1000	—	0.20000	—	—	—	2.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.20000	—	0.20000	—	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1⁸)	—	1	1	Haltestelle	Parhoutz		3) Der k. k. priv. L.-C.-J.-E.
Parhoutz-Theodorestie	Currente Strecke	4.50740	9.58116	4.87376	—	—	—	—	0.63036	3.02740	1.21600	16.00	2.11409	0.15755	2.60209	200	—	1.03500	1.67876	0.96000	1.20000	8.40	2.93	1	—	6	4	—	—	13	17	4.87376	—	4.87376	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Parhoutz-Theodorestie		4) Hievon ein Wächterhaus der k. k. priv. L.-C.-J.-E., und das doppelte Wächterhaus mit freistehendem Aborte der Localbahn.
Theodorestie	Station	9.58116	9.77712	0.39596	5.17703	9.58560	6	10	0.39596	—	—	∞	0.39596	—	—	∞	—	—	0.11515	—	0.28081	0.99	0.77	—	—	—	—	—	—	—	—	0.39616	0.39676	0.79292	2	1	—	—	1	42.04	1⁷)	—	—	—	1	1	—	1	Station	Theodorestie		
Theodorestie-Komanestie a/Sol.	Currente Strecke	9.77712	13.64945	3.87233	—	—	—	—	1.69188	2.16200	0.01845	16.47	1.10776	0.21782	2.54675	200	—	1.17300	1.10032	1.27200	0.32700	7.47	2.83	—	1	6	3	2	—	8	11	3.87233	—	3.87233	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Theodorestie-Komanestie a Sol.		5) Der k. k. priv. L.-C.-J.-E.
Komanestie a/Sol.	Haltestelle	13.64945	13.82058	0.17113	4.18060	13.76620	5	14	—	—	0.17113	2.00	0.16937	—	0.00176	300	—	—	0.17113	—	—	0.62	—	—	—	—	—	1	—	—	—	0.17113	0.17153	0.34266	2	1⁹)	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1	—	1	—	Haltestelle	Komanestie a/Sol.		6) Hievon ein Stück der k. k. priv. L.-C.-J.-E.
Komanestie a Sol.-Pertestie	Currente Strecke	13.82058	17.14820	3.32362	—	—	—	—	0.52390	2.68920	0.14042	16.44	1.56082	0.88630	1.67650	300	—	1.16255	0.88535	1.00115	0.27457	14.21	4.98	—	1	6	1	1	—	6	10	3.32362	—	3.32362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Komanestie a/Sol.-Pertestie		7) Freistehender Passagierabort.
Pertestie	Haltestelle	17.14820	17.34820	0.20000	3.47470	17.24090	4	18	0.20000	—	—	∞	0.15700	0.04300	—	1000	—	—	0.12200	—	0.07800	0.15	0.77	—	—	—	—	—	—	—	—	0.20000	—	0.20000	—	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1⁸)	—	1	1	Haltestelle	Pertestie		8) Lagerboden.
Pertestie-Kaczyka	Currente Strecke	17.34820	21.05241	3.70421	—	—	—	—	0.94055	1.88000	0.88766	16.32	2.29268	0.44417	0.87036	300	—	1.04316	0.61022	0.61510	1.25973	7.08	4.36	1	1	7	2	1	—	8	10	3.70821	—	3.70821	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Pertestie-Kaczyka		9) Wartehalle.
Kaczyka	Station	21.05241	21.47178	0.41937	4.04115	21.28211	5	22	—	—	0.41937	2.50	0.23182	0.12355	0.05410	200	—	0.21524	0.08213	0.06836	0.05364	2.91	2.68	—	—	—	—	1	—	—	—	0.41855	0.89166	1.31021	5	1	1	1¹⁰)	1	78.08	1⁷)	—	2	—	1	1	—	1	Station	Kaczyka		10) Für eine Maschine.
Kaczyka-Strigoia	Currente Strecke	21.47178	27.49709	6.02531	—	—	—	—	—	5.97925	0.04596	23.92	1.85183	0.08308	4.09040	200	—	2.61715	0.23520	2.45569	0.61727	16.49	13.02	—	2	17	3	—	—	5	10	6.02531	—	6.02531	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Kaczyka-Strigoia		
Strigoia	Station	27.49709	27.86227	0.36518	6.36299	27.64510	7	28	0.02990	—	0.33528	2.5	0.11960	—	0.24558	250	—	0.02615	0.03690	0.16921	0.14192	1.15	5.14	—	—	1	—	—	—	—	—	0.36518	0.36518	0.73036	2	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1	1	—	1	Station	Strigoia		
Strigoia-Illischestie	Currente Strecke	27.86227	31.09996	3.23769	—	—	—	—	0.14530	3.09220	0.00049	23.02	2.10856	0.44907	0.68006	300	—	0.59632	2.10258	0.41520	0.12359	6.10	2.70	—	1	1	9	—	—	8	8	3.23769	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Strigoia-Illischestie		
Illischestie	Station	31.09996	31.52002	0.42006	3.70576	31.35086	4	32	—	0.00002	0.42004	2.50	0.20530	—	0.21476	300	—	0.23981	0.03625	—	—	4.16	—	—	—	—	—	1	—	—	—	0.42026	0.86056	1.28082	5	1	1	1¹⁰)	1	42.04	1⁷)	—	1	—	1	1	—	1	Station	Illischestie		
Illischestie-Gurahumora	Currente Strecke	31.52002	38.77882	7.25880	—	—	—	—	1.62042	4.53988	1.09850	17.06	4.67957	0.35400	2.22523	200	—	1.79057	3.42582	0.77526	1.26715	5.68	3.51	1	2	5	10	3	—	10	17	7.25880	—	7.25880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Illischestie-Gurahumora		
Gurahumora	Station	38.77882	39.17386	0.39504	7.64206	38.93392	8	39	0.39504	—	—	∞	0.39504	—	—	∞	—	0.21422	0.06071	—	—	2.03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.39524	0.72878	1.12402	4	1	—	—	1	218.90	1⁷)	—	2	1	1	1	—	1	Station	Gurahumora		
Gurahumora-Frassin a/M	Currente Strecke	39.17386	45.59356	6.42000	—	—	—	—	1.68570	4.73430	—	16.00	4.40937	0.52301	1.48762	200	—	2.09500	3.72047	0.12632	0.47821	4.52	3.28	—	2	7	12	3	—	7	14	6.42000	—	6.42000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Gurahumora-Frassin a/M.		
Frassin a/M.	Station	45.59356	46.01679	0.41693	6.76725	45.76127	7	46	0.41693	—	—	∞	0.41693	—	—	∞	—	0.20245	0.11568	—	0.09880	1.72	0.24	—	—	—	—	1	—	—	—	0.41713	0.41769	0.83482	2	1	1	—	1	42.04	1⁷)	—	—	—	1	1	—	1	Station	Frassin a/M.		
Frassin a/M.-Molit	Currente Strecke	46.01679	51.47720	5.46041	—	—	—	—	0.59561	4.33080	0.24000	12.50	3.96532	0.01209	1.48799	200	—	1.16035	3.42374	0.09152	0.79080	3.34	1.85	—	2	1	7	—	—	10	12	5.46041	—	5.46041	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Frassin a/M.-Molit		
Molit	Haltestelle	51.47720	51.67720	0.20000	5.81495	51.57619	6	52	—	0.00050	0.19950	2.50 (16.42)	0.20000	—	—	∞	—	0.06800	0.12200	—	—	1.92	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	0.20000	—	0.20000	—	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1⁸)	—	1	1	Haltestelle	Molit		
Molit-Wama	Currente Strecke	51.67720	54.81494	3.13774	—	—	—	—	0.87543	2.16250	0.09980	16.42	2.20522	0.07232	0.85979	250	—	1.70600	1.07262	—	0.35911	4.23	0.96	—	5	1	4	—	—	3	9	3.13774	—	3.13774	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Molit-Wama		
Wama	Station	54.81494	55.20859	0.39365	3.42571	55.00180	4	56	0.03386	—	0.35979	2.50	0.39365	—	—	∞	—	0.27842	0.11523	—	—	1.72	—	—	—	—	—	—	1	—	—	0.39391	0.39449	0.78840	2	1	—	—	1	42.04	1⁷)	—	—	—	1	1	—	1	Station	Wama		
Wama-Eisenau	Currente Strecke	55.20859	59.67107	3.86248	—	—	—	—	0.77020	2.98510	0.10718	16.00	2.73045	0.18122	0.95081	200	—	1.99636	1.29248	0.37804	0.19460	4.50	3.25	—	2	4	6	—	—	4	15	3.86248	—	3.86248	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Wama-Eisenau		11) Beim Heitzhause in Kimpolung ein freistehender Arbeiterabort.
Eisenau	Haltestelle	59.67107	59.91262	0.24155	4.18190	59.18280	5	60	—	—	0.24155	2.50	0.11857	—	0.12298	500	—	0.04955	0.16047	—	0.03153	2.03	0.38	—	—	2	—	1	—	—	—	0.24155	—	0.24155	—	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1⁸)	—	1	1	Haltestelle	Eisenau		
Eisenau-Kimpolung	Currente Strecke	59.91262	66.53560	7.22298	—	—	—	—	1.24320	5.50650	0.47318	16.76	3.62366	0.50509	3.09482	200	—	3.18472	2.29168	0.88470	0.86188	8.81	3.71	—	6	13	6	1	—	12	17	7.22298	—	7.22298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Eisenau-Kimpolung		12) Doppeltes Wächterhaus mit freistehendem Aborte.
Kimpolung	Station	66.53560	66.88472	0.44912	7.53507	66.71887	8	67	—	—	0.44912	2.50	0.44912	—	—	∞	—	0.11246	0.10032	0.18374	0.05260	1.86	3.09	—	—	1	—	—	—	—	—	0.44912	1.16966	1.61878	6	1	1	1³)	1	280.84	1¹¹)	1¹²)	1	1	1	1	—	1	Station	Kimpolung		
	Auszugsgeleise bis Bahnende	66.88472	67.07966	0.09494	—	—	—	68	—	—	0.09494	2.50	0.09494	—	—	∞	—	—	0.01498	—	0.07996	0.10	1.00	—	—	—	—	—	—	—	1	0.09494	—	0.09494	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Auszugsgeleise bis Bahnende			
	Totale	—	—	67.44786	66.71887	—	74	—	14.46305	15.15095	7.46566	—	39.20382	3.45557	24.42027	—	0.21246	23.14659	25.27221	9.58857	8.85989	119.59	72.30	3	27	81	70	18	1	96	159	68.04459	7.27697	75.32155	41	14	5	4	8	902.94	14	3	8	2	14	9	5	14				

TABELLE VI.

Bahnbeschreibung

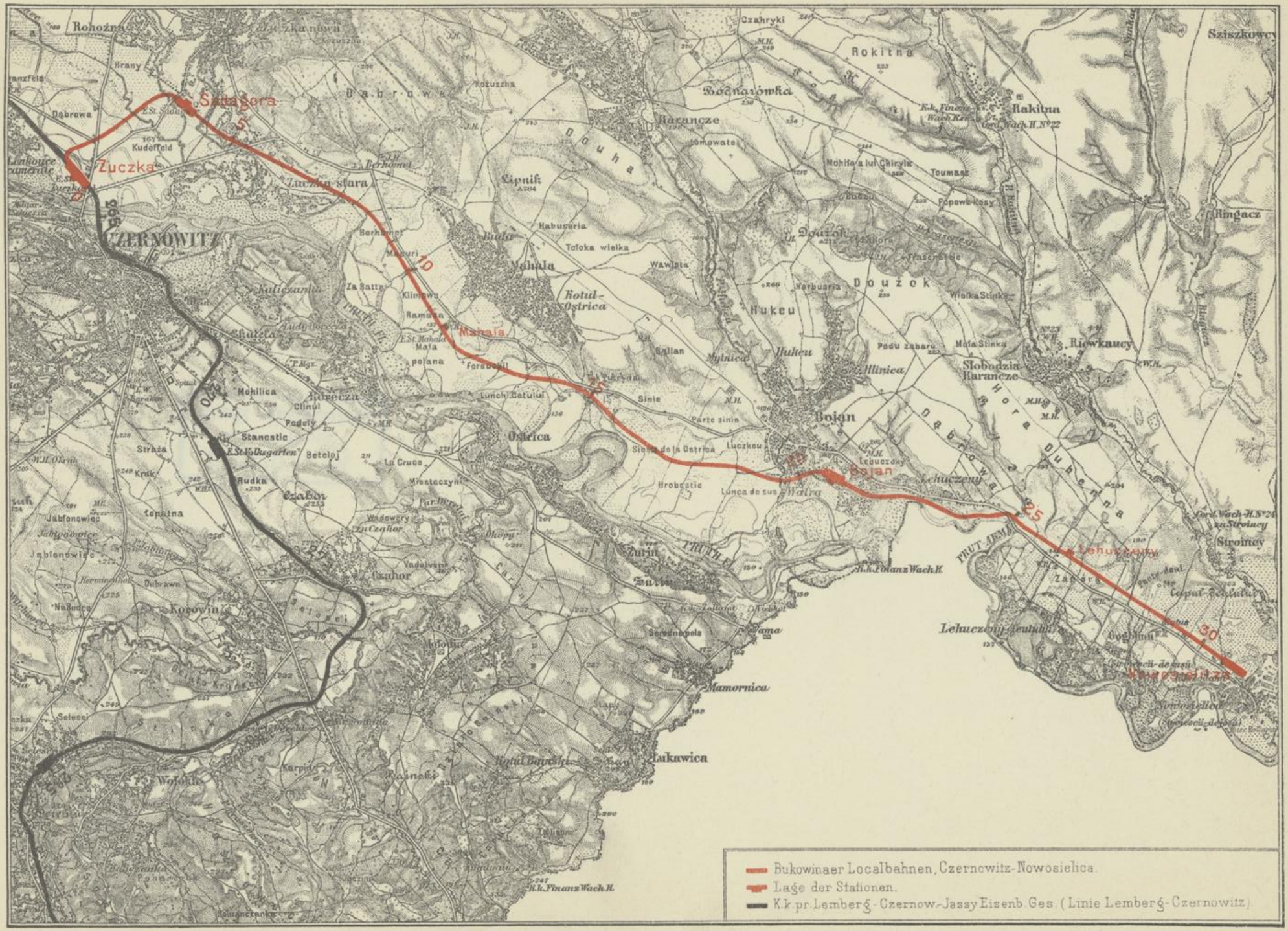
a) der Linie Hadikfalva-Radautz.

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	Kilometer bis	Länge in Kilometer	Entfernung von der wahre: Nachbarstation	Entfernung von der wahre: Station Czernowitz	Entfernung von der tarifmässige: Nachbarstation	Entfernung von der tarifmässige: Station Czernowitz	Neigungs-Verhältnisse: Längen horizontal	Neigungs-Verhältnisse: Längen in Neigung über 2·5‰	Neigungs-Verhältnisse: Längen in Neigung bis inclus. 2·5‰	Neigungs-Verhältnisse: Maximal der Neigung pro 0/00	Richtungs-Verhältnisse: Längen in gerader Linie	Richtungs-Verhältnisse: Längen in Bögen über 600 m R.	Richtungs-Verhältnisse: Längen in Bögen bis inclus. 600 m R.	Richtungs-Verhältnisse: kleinster Radius (Meter)	Unterbau: Erdarbeit im Niveau der Bahn (Kilometer)	Erdarbeit in der Anschüttung über 1 Meter (Kilometer)	Erdarbeit in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter (Kilometer)	Erdarbeit in der Abgrabung über 1 Meter (Kilometer)	Erdarbeit in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter (Kilometer)	grösste Anschüttung (Meter)	grösste Abgrabung (Meter)	Bauobjecte Brücken offen und mit Holzconstruction über 4 m Spannweite	Brücken gewölbt oder gedeckt über 4 m Spannweite	Brücken offen und mit Holzconstruction bis inclus. 4 m Spannweite	Brücken ausserhalb der Bahn hölzerne über 4 m Spannweite	Brücken ausserhalb der Bahn gemauerte über 4 m Spannweite	Rampen Canäle und Schläuche und Brückeln über 4 m Spannweite	Rampen im Niveau der Bahn über 4 m Spannweite	Oberbau Länge auf eigenem Unterbau (Kilometer)	Oberbau Länge auf der Strasse (Kilometer)	Oberbau Länge im currenten Geleise (Kilometer)	Oberbau Länge im Neben-Geleise (Kilometer)	Oberbau Länge Zusammen (Kilometer)	Anzahl der Wechsel	Hochbau Gebäude Anzahl: Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waaren-Magazine hölzerne	Waaren-Magazine Lagerraum in m²	Diverse	Wächterhäuser	Signalhütten	Brückenwagen	Verladerampen	Stationen	Haltestellen	elektromagnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung	Anmerkung
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	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
Hadikfalva	Station	324·979	325·744	0·764	—	—	—	—	—	—	0·764	1·66	0·764	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·764	2·394	3·159	12	1*	1*	1*	1*	222·0	2	2*	—	1*	1*	1*	—	3*	Station	**Hadikfalva**	17. November 1889	*) Der L. Cz. J. Eisenbahngesellschaft.
																																				3																		
	von Mitte des Aufnahmsgebäudes	0·000	0·144	0·144	—	—	—	—	0·004	—	0·140	1·66	0·144	—	—	—	0·144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·144	—	0·144	0·157	0·301		—	—	—	—	—	1¹)	—	1	—	—	1	—	—	von Mitte des Aufnahmsgebäudes			1) Coacsschupfen.
Hadikfalva-Plob	currente Strecke	0·144	5·969	5·825	—	—	—	—	1·196	3·466	1·161	11·54	4·143	0·401	1·280	150	0·588	0·569	1·555	—	3·082	4·48	0·53	5	2	4	7	—	12	25	1·683	4·142	5·825	—	5·825	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	**Hadikfalva-Plob**		
Plob	Haltestelle	5·969	—	—	5·969	5·969	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1²)	—	Haltestelle	**Plob**		2) Durch eine Säule mit Aufschrift markirt.
Plob-Radautz Ringplatz	currente Strecke	5·969	7·308	1·338	—	—	—	—	0·050	1·054	0·234	11·50	1·238	0·009	0·091	150	0·129	—	0·036	—	1·172	0·24	0·20	—	—	1	—	1	23	26	—	1·338	1·338	—	1·338	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	**Plob-Radautz Ringplatz**		3) Freistehender Passagierabort.
Radautz Ringplatz	Haltestelle	7·308	—	—	1·338	7·308	2	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1³)	—	—	—	—	—	1	—	Haltestelle	**Radautz Ringplatz**		4) Für 1 Maschine sammt Anbau und Reservoirraum.
Radautz Ringplatz - Radautz	currente Strecke	7·308	7·993	0·685	—	—	—	—	—	0·577	0·108	11·557	0·474	—	0·210	150	0·011	0·033	0·541	—	0·099	1·46	0·53	—	—	3	—	—	4	8	0·604	0·080	0·685	—	0·685	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	**Radautz Ringplatz-Radautz**		
Radautz	Station	7·993	8·321	0·327	0·830	8·138	1	9	—	—	0·327	2·5	0·327	—	—	—	—	0·025	0·081	0·028	0·191	1·13	1·48	—	—	—	1	—	2	—	0·327	—	0·327	1·495	1·822	10	1	—	1⁴)	1	158·3	3⁵)	—	1	1	1	1	—	—	Station	**Radautz**		5) Coacsschupfen, Bahnerhaltungs-Magazin, freistehender Passagierabort.
	Auszugsgeleise bis Bahnende	8·321	8·377	0·056	—	8·377	—	9	—	—	0·056	2·5	0·056	—	—	—	—	—	—	0·056	—	—	1·75	—	—	—	—	—	—	—	0·056	—	0·053	—	0·056	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Auszugsgeleise bis Bahnende			
	Totale	—	—	8·377	8·138	—	—	9	1·251	5·097	2·082	—	6·384	0·410	1·582	—	0·874	0·657	2·215	0·084	4·545	—	—	5	2	8	8	1	41	59	2·816	5·561	8·377	1·652	10·029	13	2	—	1	1	158·3	5	—	2	1	1	2	2	—				

b) der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

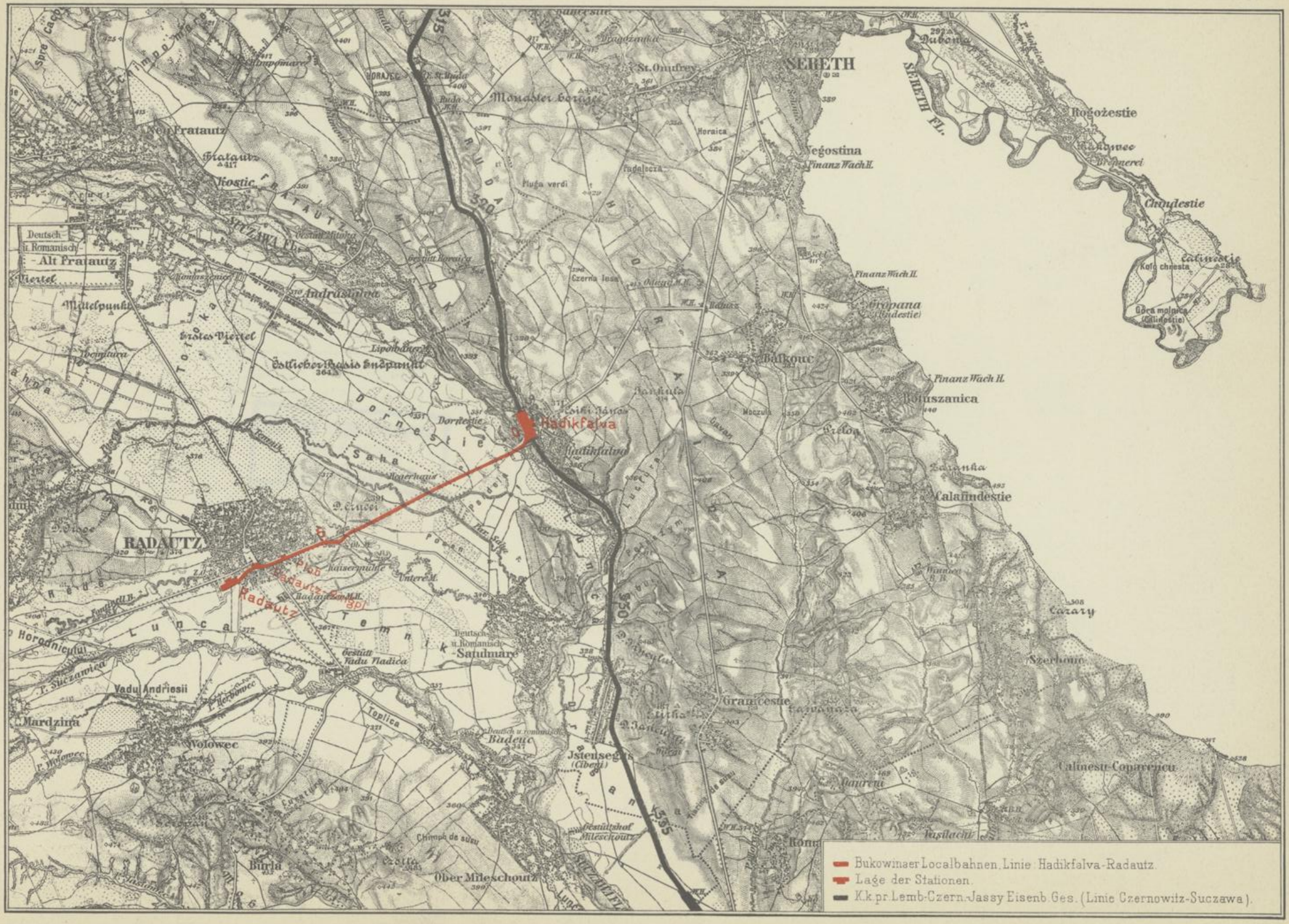
Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	Kilometer bis	Länge in Kilometer	Entfernung von der wahre: Nachbarstation	Entfernung von der wahre: Station Czernowitz	Entfernung von der tarifmässige: Nachbarstation	Entfernung von der tarifmässige: Station Czernowitz	Neigungs-Verhältnisse: Längen horizontal	Neigungs-Verhältnisse: Längen in Neigung über 2·5‰	Neigungs-Verhältnisse: Längen in Neigung bis inclus. 2·5‰	Neigungs-Verhältnisse: Maximal der Neigung pro 0/00	Richtungs-Verhältnisse: Längen in gerader Linie	Richtungs-Verhältnisse: Längen in Bögen über 600 m R.	Richtungs-Verhältnisse: Längen in Bögen bis inclus. 600 m R.	Richtungs-Verhältnisse: kleinster Radius (Meter)	Unterbau: Erdarbeit im Niveau der Bahn (Kilometer)	Erdarbeit in der Anschüttung über 1 Meter (Kilometer)	Erdarbeit in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter (Kilometer)	Erdarbeit in der Abgrabung über 1 Meter (Kilometer)	Erdarbeit in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter (Kilometer)	grösste Anschüttung (Meter)	grösste Abgrabung (Meter)	Bauobjecte Brücken offen und mit Holzconstruction über 4 m Spannweite	Brücken gewölbt oder gedeckt über 4 m Spannweite	Brücken offen und mit Holzconstruction bis inclus. 4 m Spannweite	Brücken ausserhalb der Bahn hölzerne über 4 m Spannweite	Brücken ausserhalb der Bahn gemauerte über 4 m Spannweite	Rampen Canäle und Schläuche und Brückeln über 4 m Spannweite	Rampen im Niveau der Bahn über 4 m Spannweite	Oberbau Länge auf eigenem Unterbau (Kilometer)	Oberbau Länge auf der Strasse (Kilometer)	Oberbau Länge im currenten Geleise (Kilometer)	Oberbau Länge im Neben-Geleise (Kilometer)	Oberbau Länge Zusammen (Kilometer)	Anzahl der Wechsel	Hochbau Gebäude Anzahl: Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waaren-Magazine hölzerne	Waaren-Magazine Lagerraum in m²	Diverse	Wächterhäuser	Signalhütten	Brückenwagen	Verladerampen	Stationen	Haltestellen	elektromagnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung	Anmerkung
Wama	Station	54·814	55·208	0·393	—	von Wama —	—	von Wama —	—	—	0·053	2·5	0·053	—	—	—	0·053	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·053	—	0·393	0·727	1·120	4	1*)	—	—	1*)	42·04*)	1*)	—	—	—	1*)	1*)	—	1*)	Station	**Wama**	1. August 1889	*) Der Localbahn Hatna-Kimpolung.
	von Mitte des Aufnahmsgebäudes	—	0·053	0·053																													0·053	0·491	0·544	6	—	—	1¹)	—	—	1⁴)	—	1	1	—	1	—	—	von Mitte des Aufnahmsgebäudes			1) Für 2 Maschinen sammt Anbau und Reservoirraum.
Wama-Deia	currente Strecke	0·053	4·241	4·188	—	—	—	—	0·820	2·769	0·598	25·0	2·475	0·046	0·666	150	0·191	0·392	0·857	0·017	2·729	3·05	1·03	4	—	1	—	—	13	23	1·368	2·820	4·188	—	4·188	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	**Wama-Deia**		
Deia	Ladestelle	4·241	—²)	—	4·241	4·241	5	5	—	—	—	—	—	—	—	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	0·236	0·236	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	Ladestelle	**Deia**		2) Sturzgeleise, von der currenten Strecke abzweigend.
Deia-Dragosza	currente Strecke	4·241	9·415	5·174	—	—	—	—	1·434	3·699	0·040	25·0	3·000	0·124	2·049	100	0·156	0·171	0·663	0·083	4·099	2·39	3·17	1	—	10	8	—	41	59	0·835	4·338	5·174	—	5·174	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	**Deia-Dragosza**		
Dragosza	Ladestelle	9·415	9·586	0·170	5·263	9·504	6	10	—	0·006	0·164	12·0	0·170	—	—	—	—	0·010	0·101	—	0·059	1·48	0·58	—	—	—	—	—	—	—	0·170	—	0·170	0·259	0·430	3	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	Ladestelle	**Dragosza**	15. August 1889	
Dragosza-Watra Moldawitza	currente Strecke	9·586	15·092	5·506	—	—	—	—	1·520	3·606	0·378	25·0	3·333	0·226	1·746	150	0·329	0·636	1·501	0·248	2·734	3·45	7·11	4	—	19	7	—	43	56	3·408	2·097	5·506	—	5·506	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	currente Strecke	**Dragosza-Watra Moldawitza**		
WatraMoldawitza	Ladestelle	15·092	15·265	0·172	5·674	15·179	6	16	0·172	—	—	—	0·102	—	0·069	150	—	—	0·172	—	—	0·31	—	—	—	—	—	—	—	—	0·172	—	0·172	0·309	0·482	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ladestelle	**WatraMoldawitza**		
Watra Moldawitza-Russ Moldawitza	currente Strecke	15·265	19·757	4·492	—	—	—	—	0·865	3·323	0·304	25·0	2·900	0·051	1·540	150	0·058	0·318	2·190	0·237	1·687	6·75	1·86	—	—	14	1	—	13	24	3·422	1·070	4·492	—	4·492	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	**Watra Moldawitza-Russ Moldawitza**		3) Für 1 Maschine sammt Anbau und Reservoirraum.
Russ Moldawitza	Station	19·757	20·041	0·283	4·861	20·041	5	21	—	—	0·283	2·5	0·182	—	0·100	227·6	—	0·128	0·154	—	—	1·66	—	—	—	—	—	—	—	—	0·283	—	0·283	0·644	0·928	6	—	—	1³)	—	—	1⁴)	—	—	1	—	1	—	—	Station	**RussMoldawitza**		4) Coacsschupfen.
	Totale			20·041	20·041	—	—	—	4·813	13·405	1·821	—	12·419	0·448	7·172	—	0·788	1·715	5·640	0·587	11·309	—	—	9	—	45	16	—	110	162	9·714	10·326	20·041	1·942	21·983	19	1	—	2	—	—	2	—	1	3	—	2	3	—				

TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000.



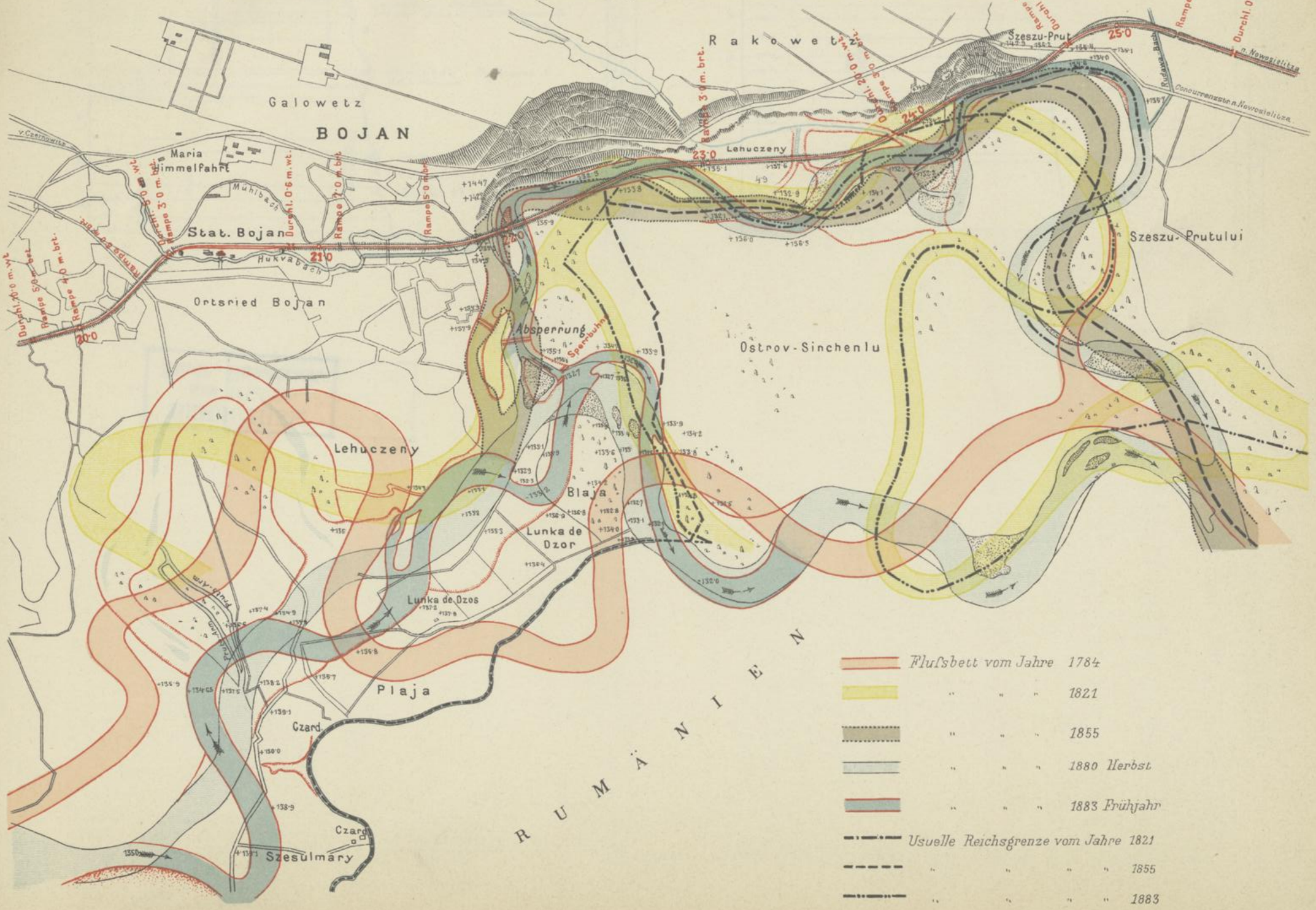
TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000.

TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000.



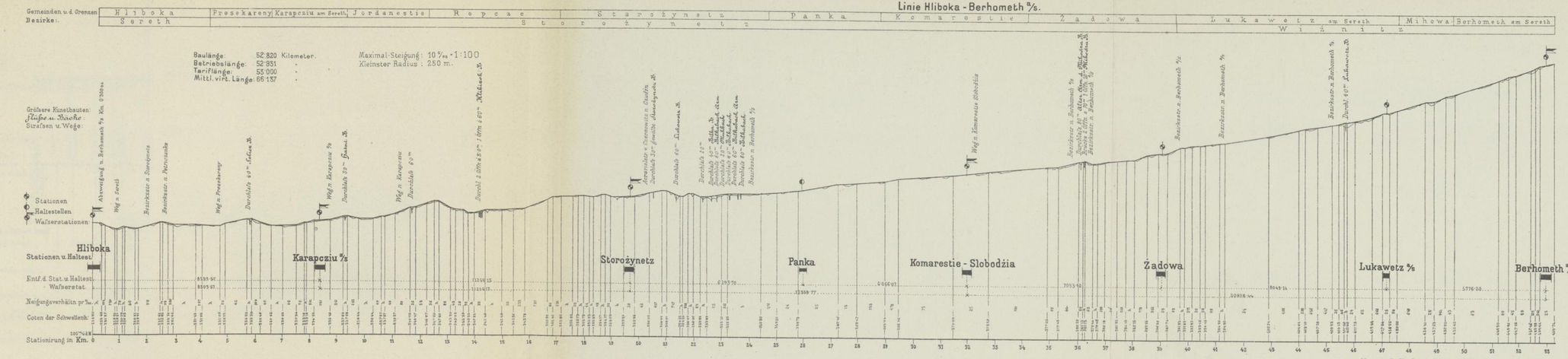

Russ. Moldawitza
Hatna
Neu Itzkany
Zollamt Expositur Neu Itzkany (Strasse)
Alt Itzkany
SUCZAWA
Theodorestie
Kaczyka
Wama
Eisenau
KIMPOLUNG
Kimpolung
Bukow. Localb. Linien: Hatna-Kimpolung und Wama-Russ. Moldawitza.
Lage der Stationen.
Kk. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenb. (Linie Czernowitz-Suczawa).

SITUATIONSPLAN
des Pruthflufses längs der Reichsgrenze gegen Rumänien nächst Bojan. 1:20000.



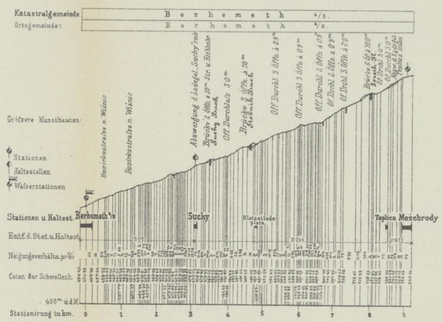
GENERAL - LÄNGENPROFIL.

Linie Hliboka - Berhometh ⁵/₈.

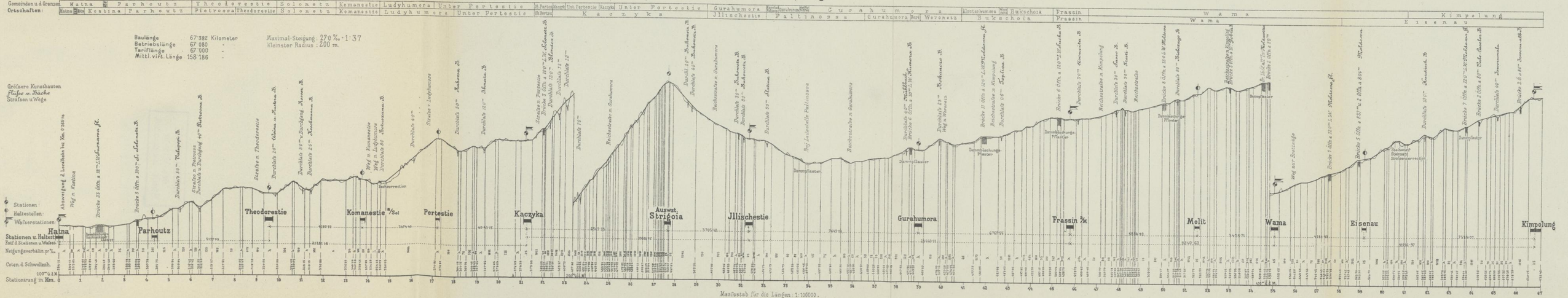


Schleppbahn Berhometh ⁵/₈ - Meżebrody.

Bahnlänge 9.222 Kilometer.
Tariflänge 9.000 -
Hievon liegen 0.86 Km. Bahn auf der Straßenkörper der Bezirksstraße n. Wiznitz und 3.95 Km. Bahn auf der Gemeindestraße von Berhometh n. Lopuszna.



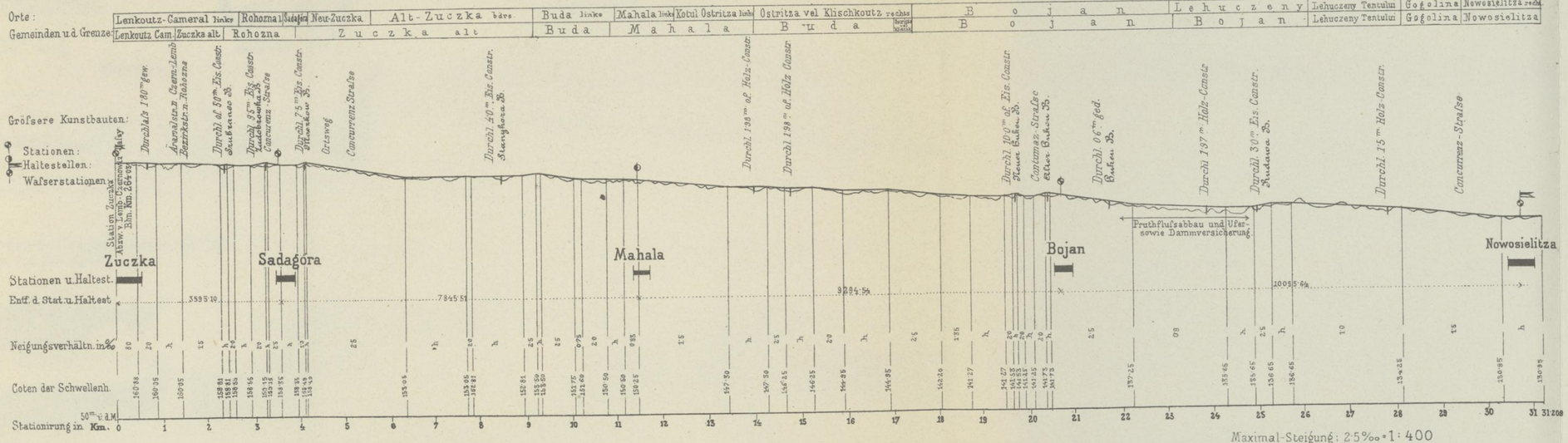
Linie Hatna - Kimpolung.



GENERAL - LÄNGENPROFIL.

Linie Czernowitz - Nowosielitza.

Baulänge von Zuczka nach Nowosielitza 30·768 Km.
Betriebslänge - - - - 30·831 -
Tariflänge - - - - 31·000 -
Mittl. virt. Länge - - - - 33·729 -



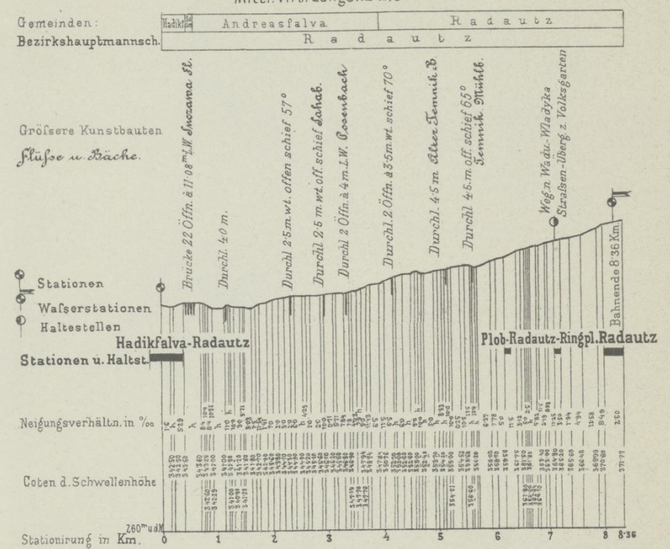
Maximal-Steigung: 2·5‰ = 1:400
Kleinster Radius: 500m

Die Peágestrecke Zuczka-Czernowitz 1·689 Km. lang ist Eigenthum der Lemberg-Czernowitz-Jafsy-Eisenbahn

Maafsstab für die Längen: 1:100000
- - Höhen: 1: 2000

Linie Hadikfalva - Radautz.

Baulänge ..... 8·436 Km.
Betriebslänge ..... 8·377 -
Tariflänge ..... 9·000 -
Mittl. virt. Länge 12·275 -

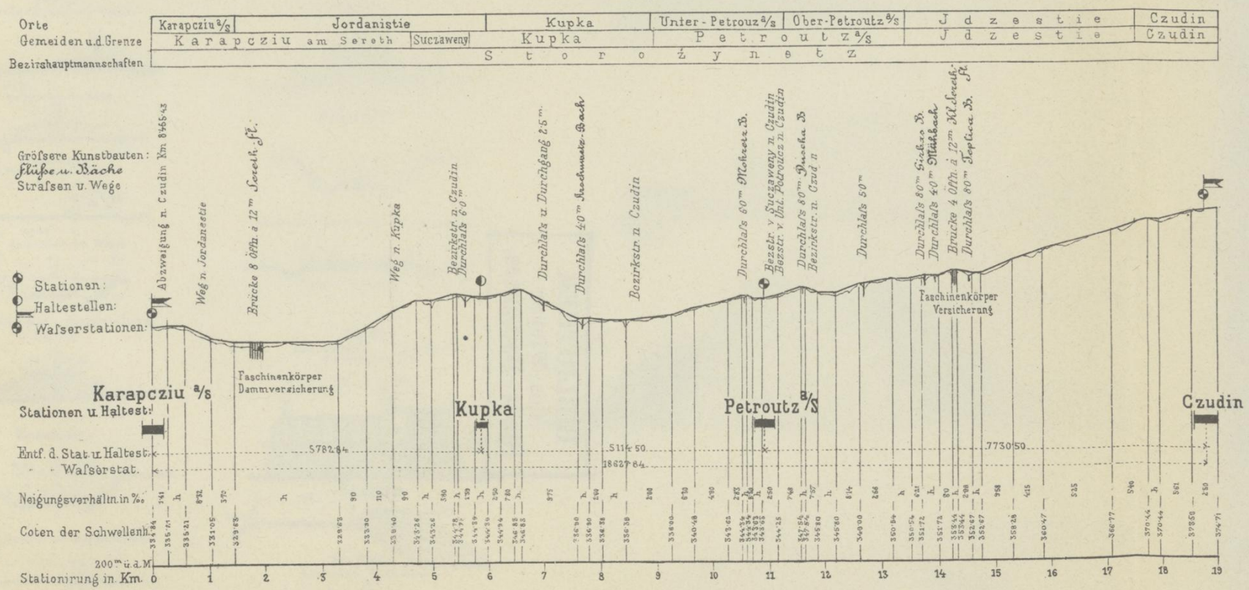


5·9 Km. mit Strafsenbenützung.

Maximal-Steigung: 10‰ = 1:100
Kleinster Radius: 150m

Linie Karapcziu ⅔ - Czudin.

Baulänge ..... 18·844 Km.
Betriebslänge ..... 18·710 -
Tariflänge ..... 19·000 -
Mittl. virt. Länge ... 27·355 -

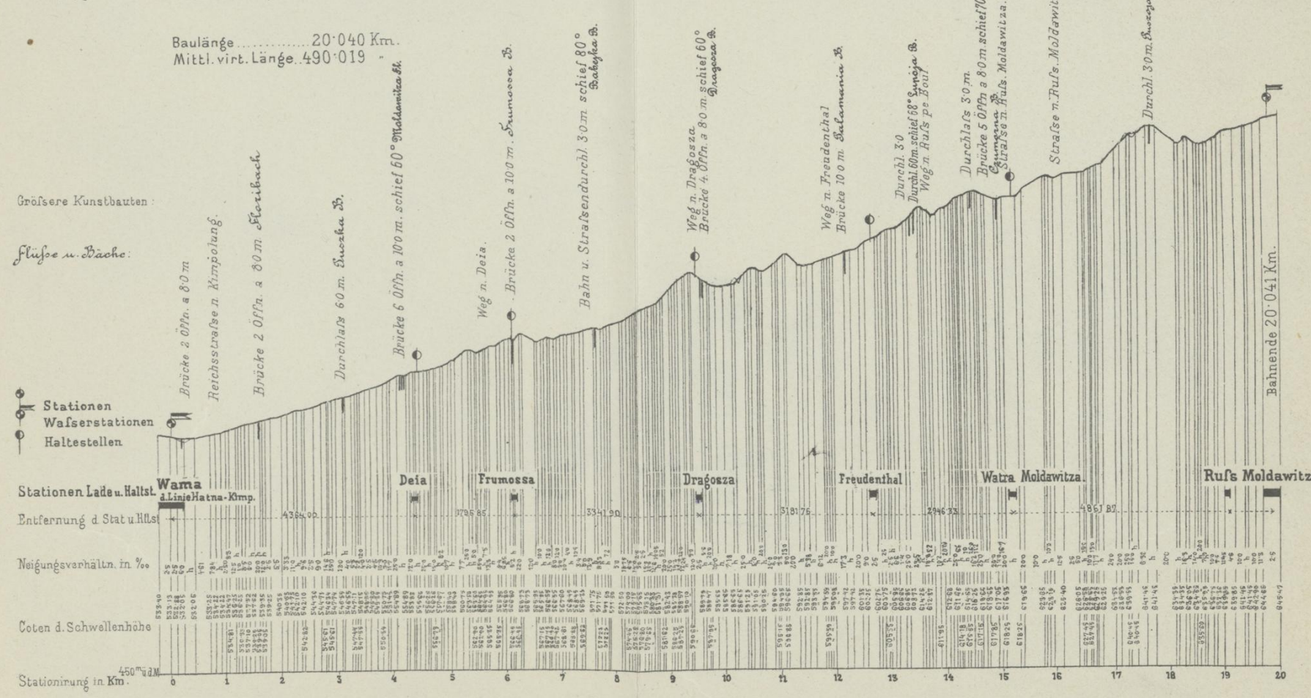


Maximal-Steigung: 10‰ = 1:100
Kleinster Radius: 300m

Maafsstab für die Längen: 1:100000
- - Höhen: 1: 2000

Linie Wama - Russ Moldawitza.

Baulänge ..... 20·040 Km.
Mittl. virt. Länge .. 490·019 -

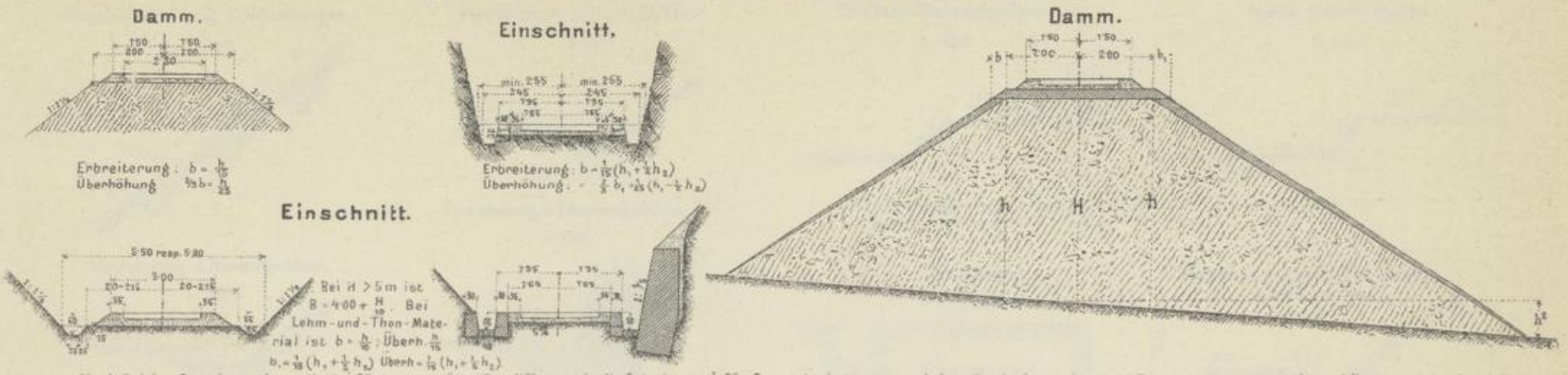


10 Km. mit Strafsenbenützung.

Maximal-Steigung: 25‰ = 1:40
Kleinster Radius: 150m.

UNTERBAU.

Typen für den Bahnkörper der Linie Hatna-Kimpolung. 1:200.

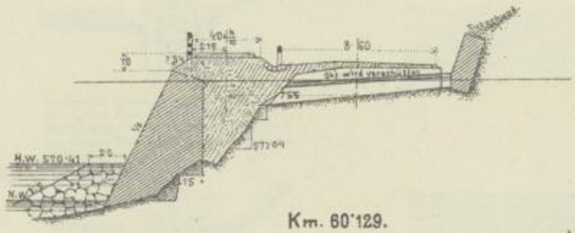


Die definitive Erbreiterung von H_{10} bei Dämmen von über 3 m Höhe, sowie die Erbreiterung für Setzung wird bestimmt, indem dieselbe in den einzelnen Terrainpunkten construirt und die aus der Verbindung der construirten Punkte resultirende gebrochene Dammkante durch eine flüssige, verglichene Linie ersetzt wird.

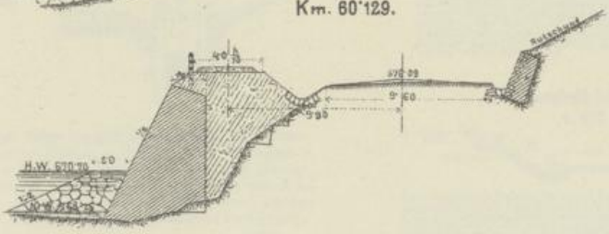
Querprofile des Eisenauer Defilé's, Linie Hatna-Kimpolung.

Typen f. d. Straßenkörper.

Km. 60'122.

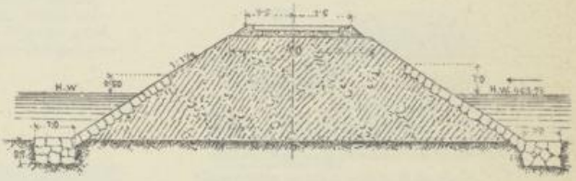


Km. 60'129.

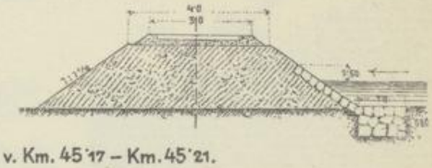


Dammversicherungen 1:200.

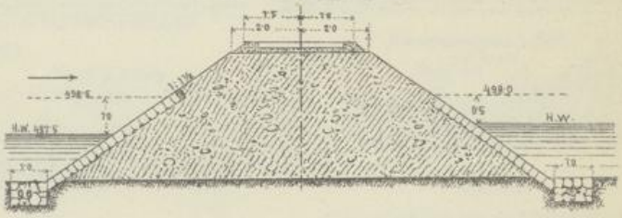
Km. 38'5.



Km. 37'3.

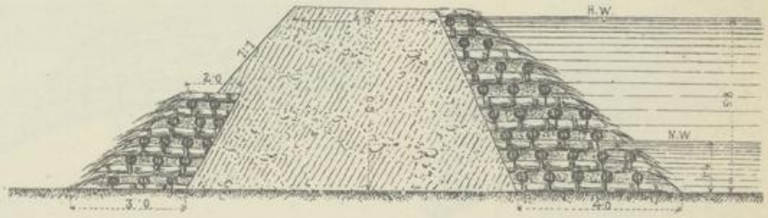


v. Km. 45'17 – Km. 45'21.

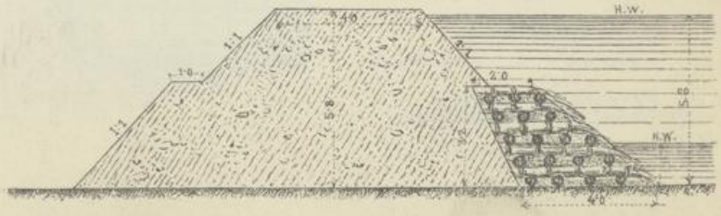


v. Km. 45'33 – Km. 45'36.

Km. 22'11. Czernowitz-Nowosielitza.



Km. 22'7. Czernowitz-Nowosielitza.



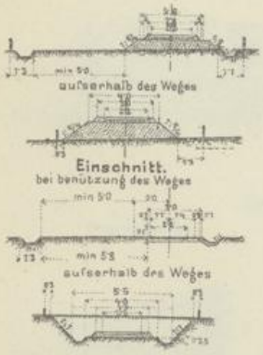
Geländertypen. 1:200

Für Holz.

Typen für den Bahnkörper. 1:400.

Linie: Berhometh ⁴/₈-Meżebrody

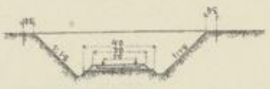
Damm.
bei Benützung des Weges.



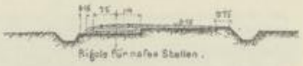
Linie: Hadikfalva-Radautz.

Damm.
außerhalb der Straße.

Einschnitt.



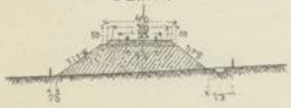
Auf den Straßenplanum der Bezirksstraße



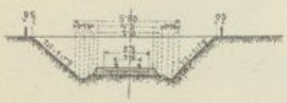
Riegel für nasse Stellen.

Linie: Wama-Rufs. Moldawitza.

Damm.



Einschnitt.



Auf den Straßenplanum der Gemeindestraße

Km. 0'5.
Straßenbrücke Bahnbrücke
ü. d. Suczawa-Fluß.

Km. 0'68653

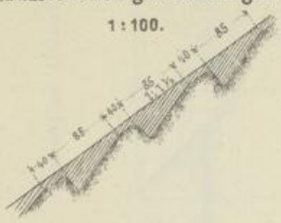
Km. 2'410
Bahnbrücke. Straßenbrücke

UNTERBAU.

Entwässerungs-Anlagen.

Humusverkleidung d. Böschungen.

1:100.



Versicherung d. Normalgräben.

1:100.

mit Rasenbelag.

Versicherung d. Böschungsfusses.

1:100.

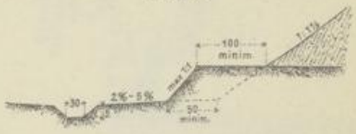
mit trockenen Stützmauern-ebst Grabenpflasterung.

Trockene Materialgräben.

1:100.

Nafse Materialgraben.

1:100.



Nafse Materialgräben erhalten ein Sohlengefälle von 2% bis 5% und je nach Umständen in der Mitte oder an den Seiten 15 cm. tiefe, 30 cm. breite Gräben.

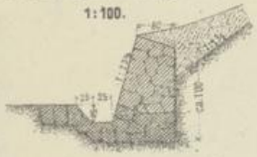
Versicherung d. Normalgräben.

1:100.

mit trockenem Sturzpflaster.

Versicherung d. Böschungsfufses

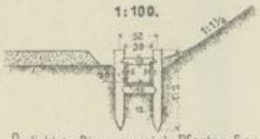
1:100.



Jn Mörtelpflaster u. Trockenmauer mit Untermauerung in Cementkalkmörtel. – Canäle in Entf. vom ca. 1m.

Hölz. Gerinne b. klein. Wafsermengen.

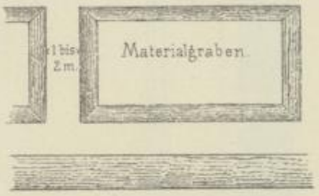
1:100.



Gedichtete Rinne aus eich. Pfosten 5 cm. st. – Lichte Weite 0·3 m. l. Höhe 0·25 m. – An d. Stöfsen u. sonst in Abständen von 2m. werden Rahmen aus eingeschlagenen Pfählen gebildet.

Draufsicht.

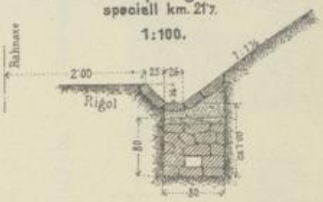
1:200.



Wo Jnund. Wafser vorhanden, sollen im Materialgr. Stöcke stehen gelafsen werden. Materialgräben in grofsem Gefälle werden durch Schlickzäune, Pflaster oder Faschinaden an den Abstürzen gesichert.

*) Einschnitt in quellig. Thonboden speciell km. 21·7.

1:100.



Einführung d. Schlitze in d. Norm. Gräben.

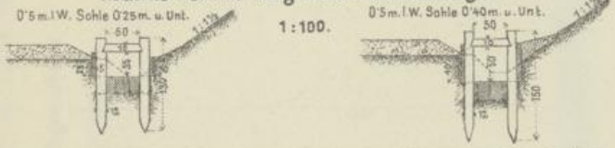
Einschnitt km. 28·4 (gelber Sand).

1:400.

Pflaster in Cementkalkmörtel. Die Steinrippen sind 1 m. brt. u. 1·5 m. tief in d. Böschung eingeschnitten. Dieselben erhalten einen in Mörtel gemauerten Fufs in welchen auch noch d. Seitenwände d. Canals in Mörtel gelegt sind. Darüber trockene Steinschichtung mit 30 cm. weitem Canal. – Steinrippen, welche nicht zur Ableitung d. Wafsers aus d. Schlitzen dienen, erhalten 80 cm. Breite u. min. 60 cm. Tiefe.

Hölzerne Gerinne für gröfsere Wafsermengen.

1:100.



Die Sohle aus Sturzpflaster dicht, in Moos gelegt. Fugen sorgfältig ausgefüllt. Die Seitenwände aus harten Pfosten. Rahmen aus harten Pfählen u. Spreizen in Abständen v. ca 2 m. Jn sandigem Materiale müfsen d. Fugen d. Pfostenverschalung ebenso wie d. Pflaster durch reichliche Moospeckung verschlofsen werden, um ein Auswaschen d. Materiales zu verhüten. Analog wie d. Einschnittsgräben werden im sandigen Teftain d. Norm. Gräben am Fufse d. Dämme gegen Auswaschen versichert.

*) Daselbst ist ein const. Wafserzufluſs von bedeutender Menge vorhanden u. senken sich die Wafseraustrittsstellen mit zunehmender Einschnittstiefe. Jn den unteren Partie des Einschnittes dürfte es genügen, den Schlitz bis auf die unter dem Thon befindliche Schotterschichte zu treiben u. dann mit Schotter auszufüllen, so dafs das Wafser ins Grundwafser abfliefsen kann.

Einschnitt km. 22·5.

1:400.

Der linksseitige Graben 0·4 m. tief, 0·4 m. Sohlenbreite mit Rasenziegeln abgelegt. Berme 0·5 m. brt. 0·25 m. über Planum, sodann Berme zwischen Sand u. Letten, min. 0·5 m. brt. – Der Humus ist durch in den Bösch. eingeschnittene Stufen, eventuell durch Bänder von Flachrasen zu befestigen.

Einschnitte im lehm. u. thon. Materiale.

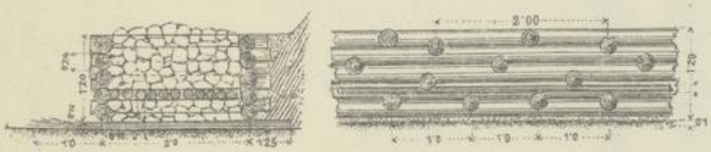
1:400.

Von geringer Cohäsion u. zum Abrutschen geneigt z. B. km. 22·4 m, 27·4, welden mit einer durchschnittlichen Böschung 1:1·2 angelegt. Der Norm. Graben wird auf 20 bis 40 cm. Sohlenbreite u. Tiefe erweitert u. der Böschungsfuſs durch Pflasterung gegen Erweichen u. Auflösen geschützt. – Die durchschnittl. Böschung 1:1·2 wird erreicht, indem die 1:1·5 fällig auszuführende Böschung in Abständen von 2 m. durch Teftafeln von 1 m. Breite abgestellt wird. (Nuſs Terrassen) erhalten ein Gefälle in der Längsrichtung des Einschnittes, um den Wafser von denselben zu den in Abständen von ca 10 m. in die Böschung einzulegenden, mit Rasenziegeln ausgelegten Böschungsmulden zu leiten. – Sollte das Terrain auch eine 1:1·5 fällige Böschung nicht gestatten, so ist dasselbe den localen Verhältnissen entsprechend auch flacher anzulegen, und in Bermen von ca 2 m. Höhe (Breite wechselt nach dem durchschnitl. Böschungsverhältniſs) anzuterrassiren. – Zur Erleichterung des Terraines in den Betrieb derart durchzuführen dafs mit dem Aushub der Terrassen v. der oberen einschnittskante aus gegen unten begonnen wird.

Typen für Versicherungswerke.

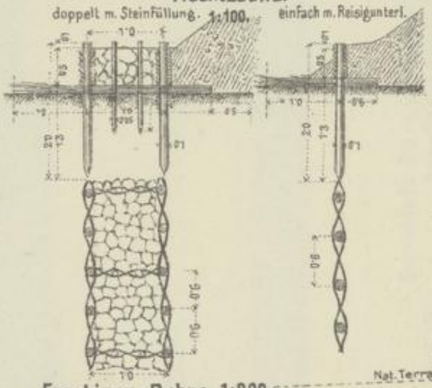
Schrottkästen.

Querschnitt. 1:100. Längenschnitt.



Flechtzäune.

doppelt m. Steinfüllung. 1:100. einfach m. Reisigunterl.



Bürstenwehre 1:200.

m. 4 Ringen.

Querschnitt.

Grundrifs.

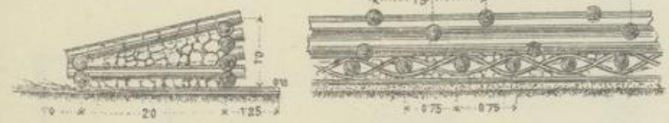
Doppelte Flechtzäune.

1:100.

Querschnitt 1:25. Grundrifs.

Schragenwehre.

Querschnitt. 1:100. Längenschnitt.



Faschinen-Buhne 1:200.

Längenschnitt.

Bürstenwehre 1:200.

m. 7 Ringen.

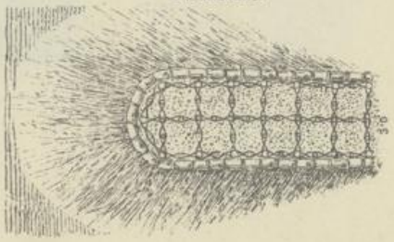
Querschnitt.

Bockwehre.

a. stärk. Constr. 1:100. b. schwäch. Constr.

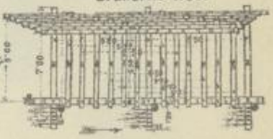
Querschnitte.

Draufsicht.



Detail α 1:25.

Grundrifs 1:50.

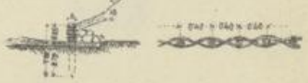


Querschnitt d. Faschinen Buhne.

Die Dimensionen d. Buhnen sind von den Wafser- u. Terrain-Verhältnifsen abhängig.

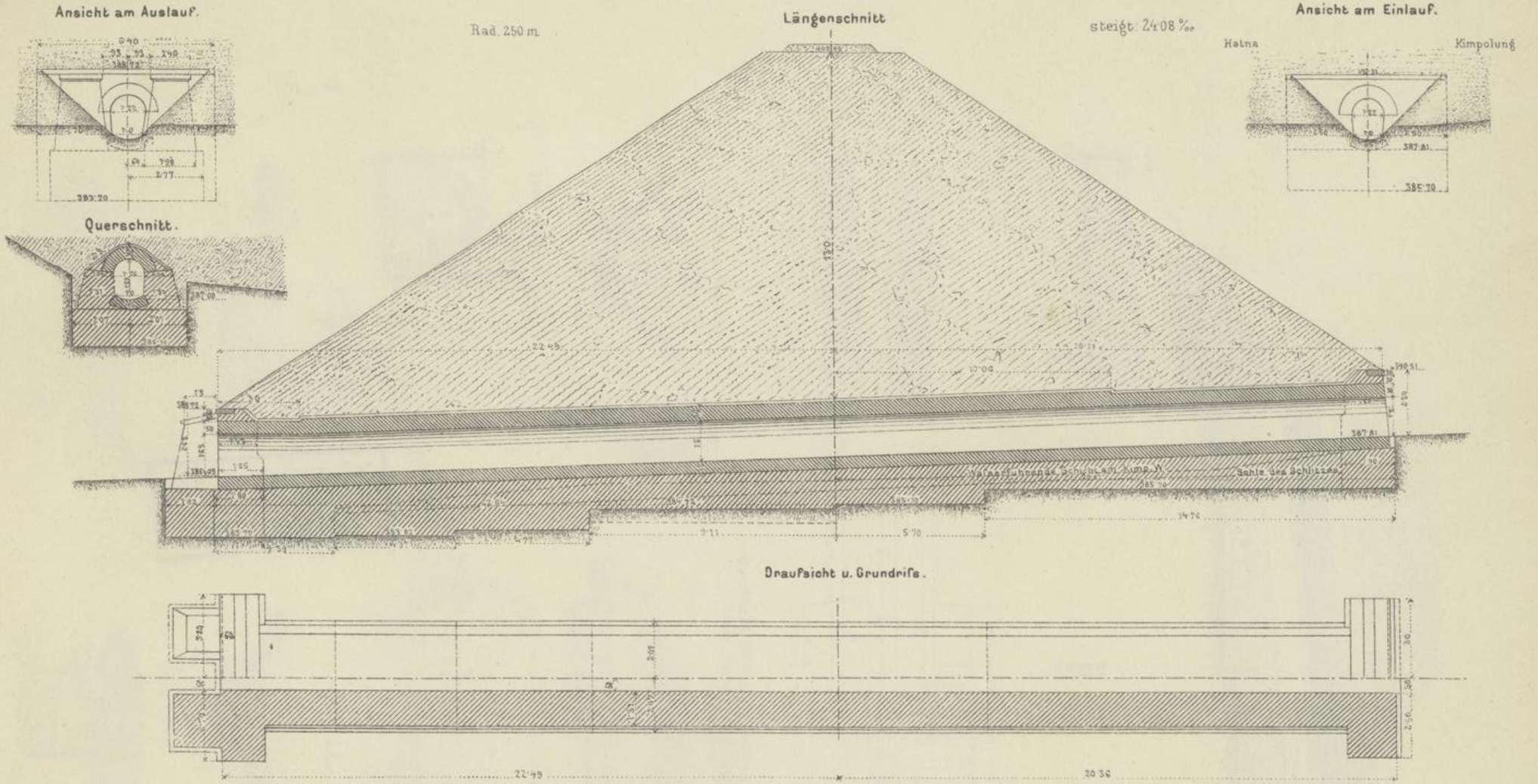
Einfache Flechtzäune. 1:100.

Querschnitt Grundrifs.

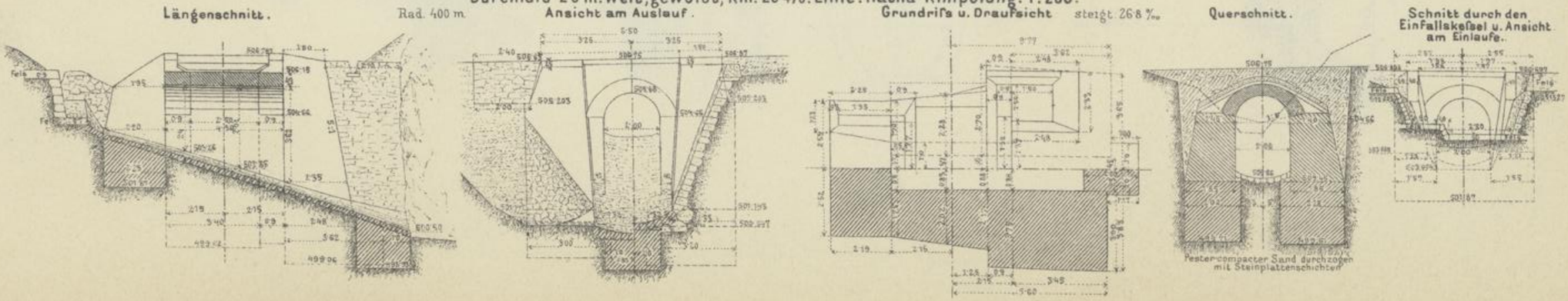


UNTERBAU.

Durchlafs 1·22 m. weit, gewölbt, Km. 22·749. Linie: Hatna Kimpolung. 1:200.

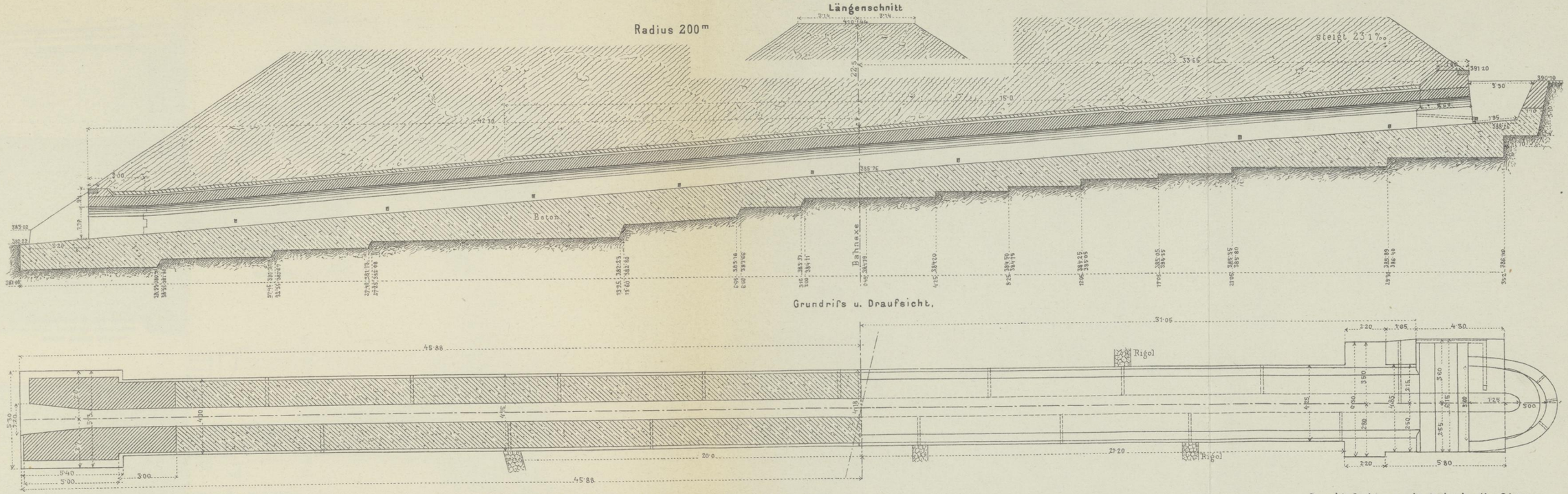


Durchlafs 2·0 m. weit, gewölbt, Km. 26·470. Linie: Hatna-Kimpolung. 1:200.

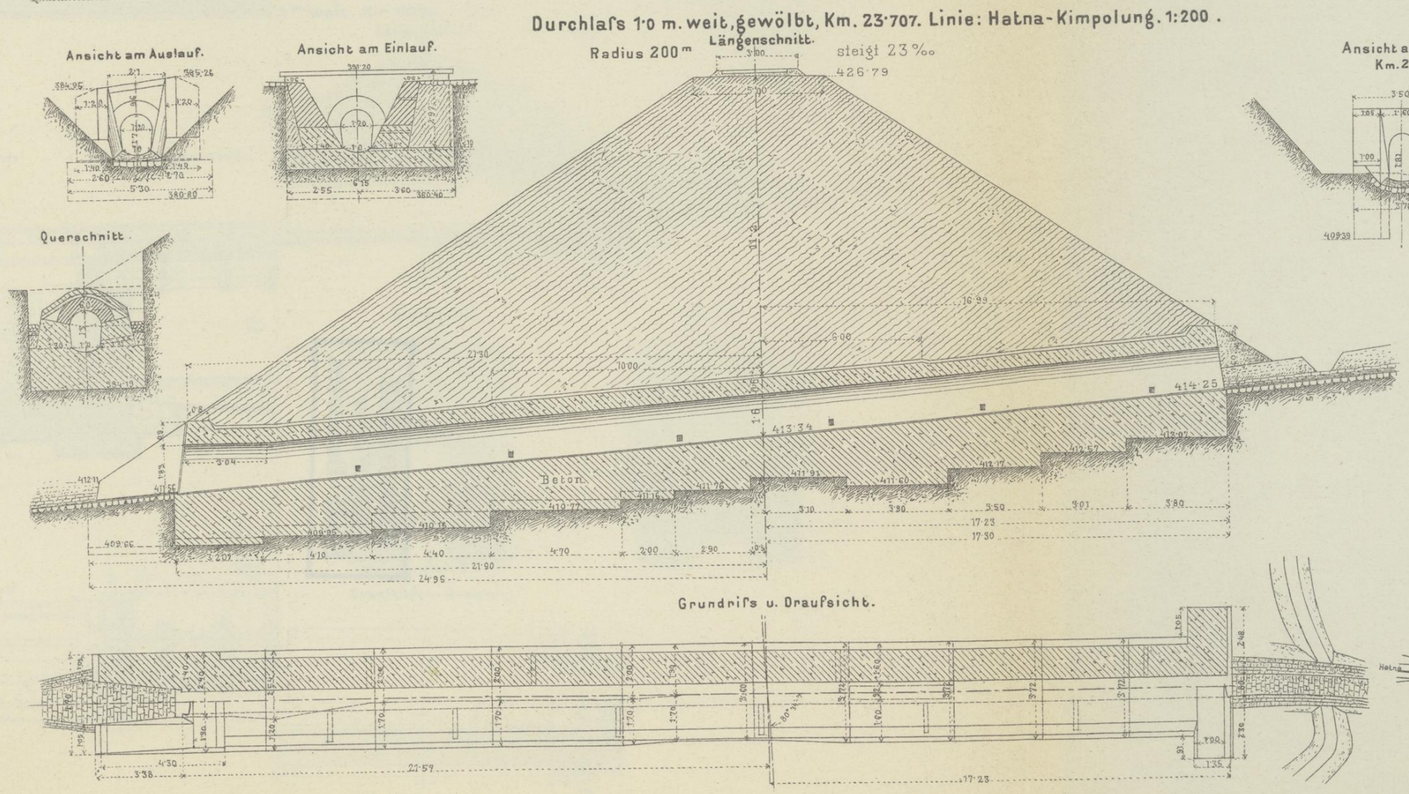


UNTERBAU.

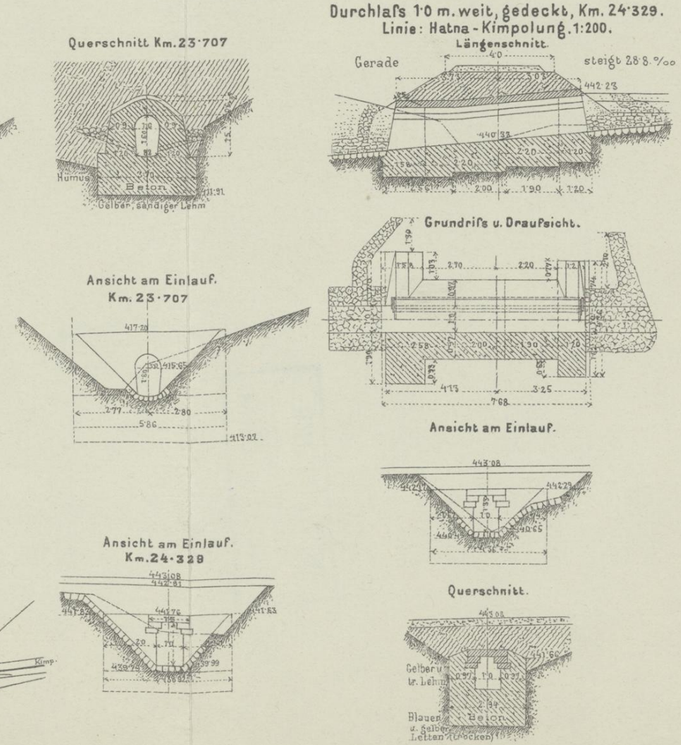
Durchlaſs 1·2 m. weit, am Kampfer, Km. 23·027. Linie: Hatna-Kimpolung. schief 77·0°. 1:200.



Durchlaſs 1·0 m. weit, gewölbt, Km. 23·707. Linie: Hatna-Kimpolung. 1:200.



Durchlaſs 1·0 m. weit, gedeckt, Km. 24·329. Linie: Hatna-Kimpolung. 1:200.



UNTERBAU.

Brücke über den Blendez-Bach, 12·0 m Lichtweite, Km. 22·2. 1:200.

Längenschnitt R=400·0 m steigt: 26·21 ‰ Längenansicht

Hatna Kimpolung

Beton

sehr fester harter schiefriger blauer Letten, darüber grober Schotter.

blauer Sand mit festen Letten wechselnd mit Steinen eingelagert

Grundriss u. Draufsicht.

Bahnachse

Flügelschnitt Hatnaer Widlg.

Querschnitt Kimpolunger Widlg.

Situation. 1:2000.

Hatna Kimpolung Strasse n. Kimpolung

Schnitt ab. 1:400.

Ansicht des Auslaufes.

Hatna Kimpolung

Schnitt cd.

Durchlass 2·0 m weit, Km. 60·36. 1:200.

R=200 m Längenschnitt. steigt 150 ‰

Fester Schotter

Draufsicht u. Grundriss.

Durchlass 2·0 m weit. Km. 60·86. 1:200.

Gerade Längenschnitt. fallt 100 ‰

Brücke über den Jsvoru-Alb-Bach, 2 Öffn. à 8·0 m Lichtweite. Km. 66·24. 1:200.

Gerade Längenschnitt Längenansicht steigt: 16·05 ‰

Hatna Kimpolung

Draufsicht.

Schnitt ab.

Grundriss d. Mittelpfeilers

Schnitt cd.

Auslauf der Strassenbrücke

Situation. 1:2000.

gepflasterten Bahngraben n. d. B. 16·780 m

Trockenmauerwerk 800 m. 16

Hatna Kimp.

Auslauf.

Querschnitt.

Einlauf.

festgelagerter Schotter, trocken

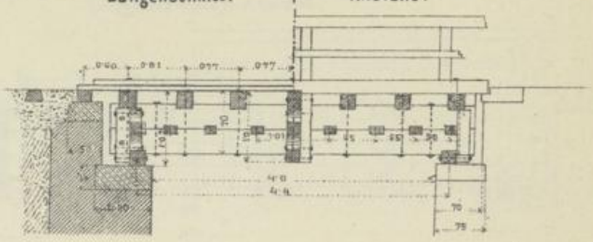
Draufsicht u. Grundriss.

UNTERBAU

Normalpläne für hölzerne Brücken-Constructionen. 1:100.

2 verdübelte Tragwände, 4·0m Spannwt. 4·4m Stützwt.

Längenschnitt. Ansicht.



2·0m Spannweite.

Längen-Schnitt Fig. 1. Ansicht.

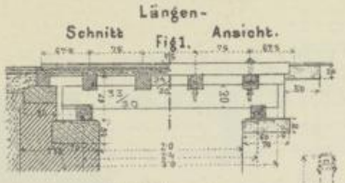
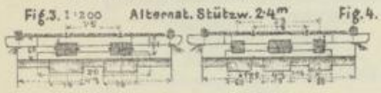
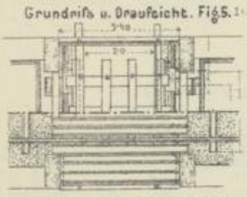


Fig. 2. Querschnitt.

Fig. 3. 1:200 Alternat. Stützw. 2·4m Fig. 4.



Grundriss u. Draufsicht. Fig. 5. 1:200



Stat. Berechn. Für Anordn. v. 3 Tragbalken. Fig 1. 2. u. 3

Stützweite l	2·40 m
Belast. l. Verordn. p. l. m. p	1·333 t
Eigengewicht q	1·000
Zusammen p. l. m. q	2·333
Moment p. Balken Mq	3686·00 tm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K	80 kg
Balkenquerschn. in cm²	46·1
Trägh. Mom. J	8960 cm⁴
Inanspruchn. K	82·4 kg
Schw. Querschn. in cm²	34·4
Durchbiegung in cm f	2·31
Druck auf d. Aufl. Quad. d	2·31

Stat. Berechn. Für Anordn. von je 2 gekup. Tragb. Fig. 3

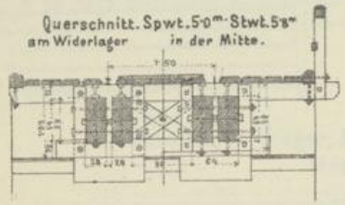
Nom. p. Balken Mq	2740·10 tcm
Balkenquerschn. in cm²	34·4
Trägh. Mom. J	65330 cm⁴
Inanspruchn. K	47·1 kg
Durchbiegung in cm f	0·72
Druck auf d. Aufl. Quad. p. cm² d	2·1 kg

Stat. Berechn. v. 2 gek. Mittelbalken u. 2 Seitenbalken Fig. 4

Nom. p. Balken Mq	2740·10 tcm
Balkenquerschn. in cm²	34·4
Trägh. Mom. J	60750 cm⁴
Inanspruchn. K	50·4 kg
Durchbiegung in cm f	0·78
Druck auf d. Aufl. Quad. d	2·1 kg

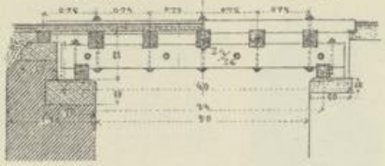
Querschnitt. Spwt. 5·0m Stwt. 5·8m

am Widerlager in der Mitte.



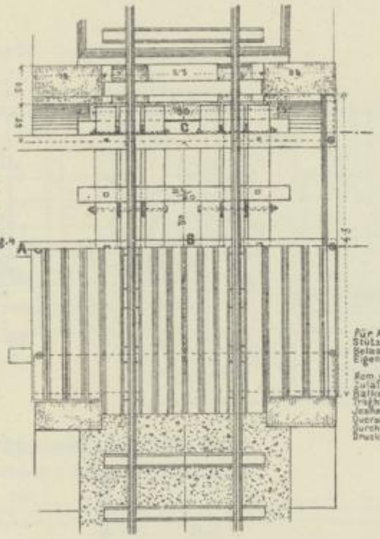
3 gekuppelte Tragbalken, 3·0m Spw. 3·4m Stw.

Längen-Schnitt. Ansicht.



Querschnitt ABCD.

Grundriss u. Draufsicht.

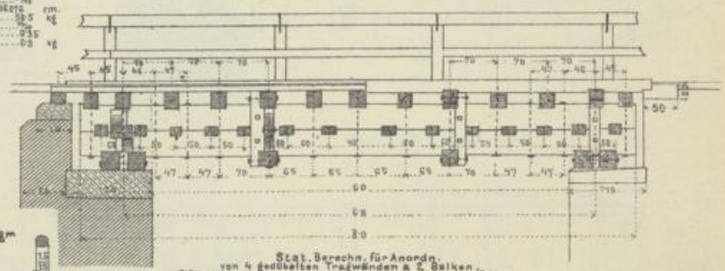


Stat. Berechn. Für Anordn. von je 3 gekup. Tragbalken

Stützweite l	3·40 m
Belast. l. Verordn. p. l. m. p	1·067 t
Eigengewicht q	1·000 t
Zusam. p. l. m. q	2·067 t
Moment p. Balken Mq	1320·72 tcm
Zulässig. Inanspr. p. cm² K	80·0 kg
Balkenquersch. in cm²	34·4
Trägh. Mom. J	36·076 cm⁴
Inanspruchn. p. cm² K	38·5 kg
Querschw. Querschn. in cm²	34·4
Durchbiegung in cm f	0·35
Druck a. d. Aufl. Quad. p. cm² d	2·0 kg

2 verdübelte Tragwände à 2 Balken. 6·0m Spannwt. 6·8m Stützweite.

Längen-Schnitt. ABCD Ansicht.

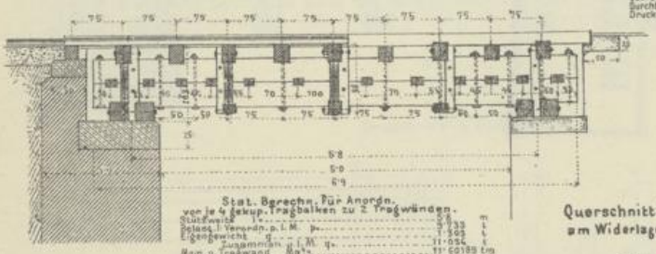


Stat. Berechn. für Anordn. von 4 gedübelten Tragwänden à 2 Balken.

Stützweite l	6·80 m
Belast. l. Verordn. p. l. m. p	3·400 t
Eigengewicht q	2·000 t
Zusammen p. l. M. q	10·742 t
Nom. p. Tragwand Mq	1527·21 tcm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K	80·0 kg
Balkenquerschn. in cm²	34·4
Trägheitsmoment J	83720 cm⁴
Inanspruchnahme K	45·5 kg
Schwellenquerschn. in cm²	34·4
Durchbiegung in cm f	0·73
Druck auf d. Aufl. Quadder p. cm² d	4·50 kg

4 gekuppelte Tragbalken, in 2 Tragwänden, 5·0m Spannwt. 5·8m Stützwt.

Längen-Schnitt. ABCD Ansicht.

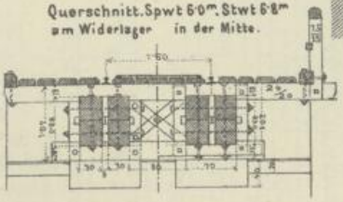


Stat. Berechn. Für Anordn. von je 4 gekup. Tragbalken zu 2 Tragwänden.

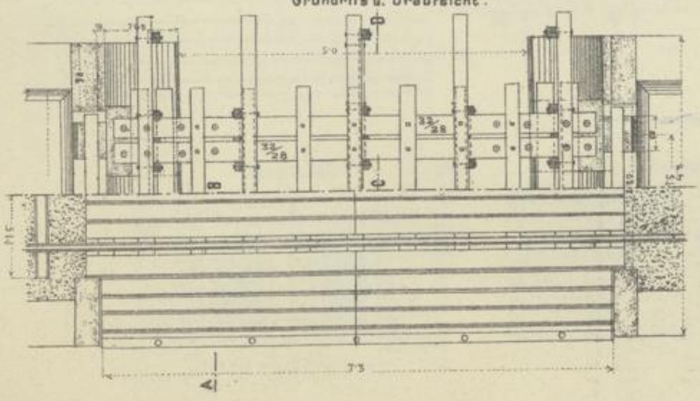
Stützweite l	5·80 m
Belast. l. Verordn. p. l. m. p	3·333 t
Eigengewicht q	1·000 t
Zusammen p. l. M. q	11·056 t
Nom. p. Tragwand Mq	11·60189 tm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K	80·00 kg
Balkenquerschn. in cm²	34·4
Trägh. Moment J	53091·0 cm⁴
Inanspruchnahme K	45·9 kg
Schwellenquerschn. in cm²	34·4
Druck auf d. Aufl. Quad. p. cm² d	3·9 kg

Querschnitt. Spwt 5·0m. Stwt 5·8m

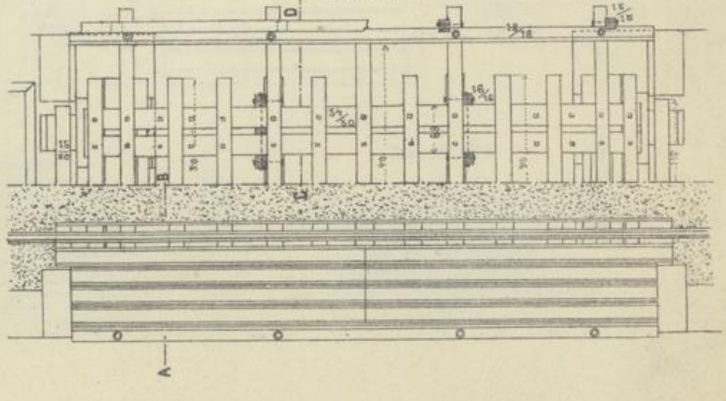
am Widerlager in der Mitte.



Grundriss u. Draufsicht.



Grundriss u. Draufsicht.



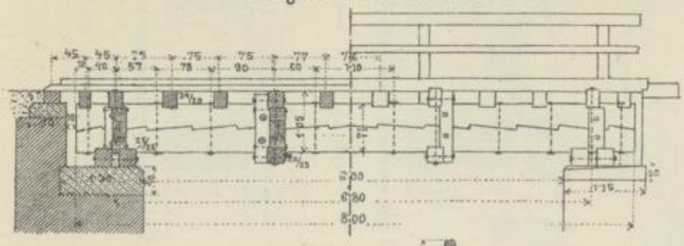
UNTERBAU.

Normalpläne für hölzerne Brückenconstructionen.

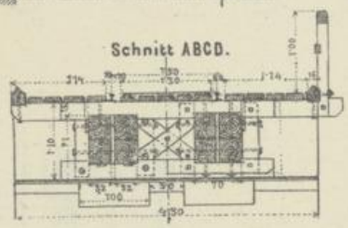
1:40.

Vier verzahnte Tragwände, 6·0m Spannwt, 6·8m Stützwt.

Längenschnitt u. Ansicht.



Schnitt ABCD.

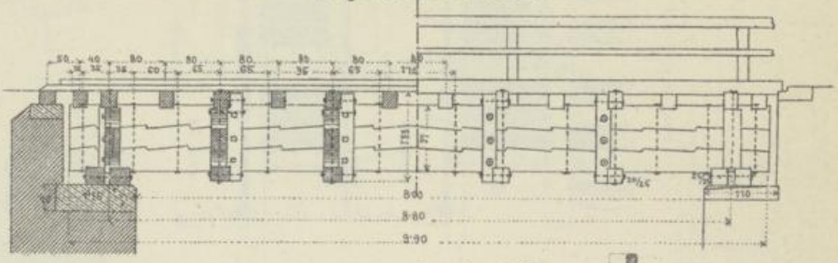


Statische Berechnungen.

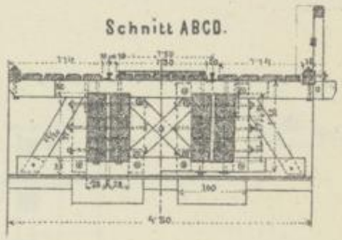
Stützweite l =	6·80 m
Belastung laut Verordn. p. l. m. l =	3·400 t
Eigengewicht g =	1·540 -
Zusammen p. l. m. q =	10·940 -
Mom. pro Tragwand Mq =	1581697 kg cm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K = 70	kg
Balkenquerschnitt in cm.	25/32
Trägh. Mom. pr. Tragwand J = 873557	cm⁴
Inanspruchnahme K =	63·8 kg
Querschwellenquerschn. in cm.	17/20
Durchbiegung in cm δ =	0·71
Druck auf d. Auflagerquader d =	4·38 kg

Vier verzahnte Tragwände, 8·0m Spannwt. 8·8m Stützwt.

Längenschnitt u. Ansicht.



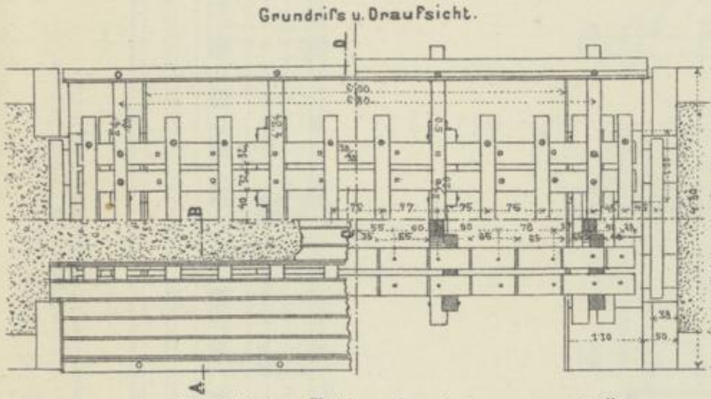
Schnitt ABCD.



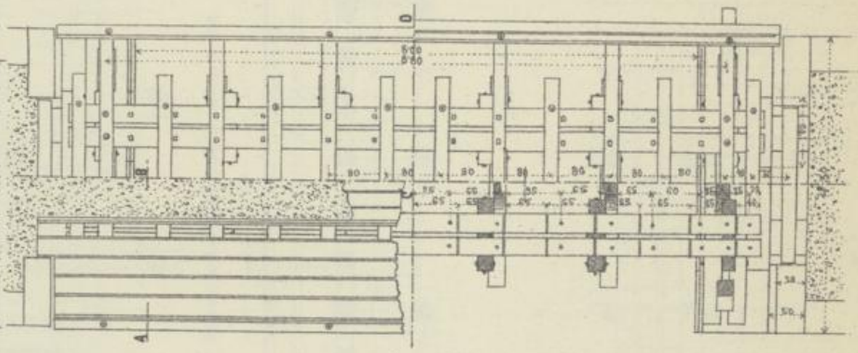
Statische Berechnungen.

Stützweite l =	8·80 m
Belast. laut Verordn. p. l. m. l =	8·733 t
Eigengewicht g =	1·740 -
Zusammen p. l. m.	10·473 -
Mom. pr. Tragwand Mq.	2534466 kg cm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K = 71	kg
Balkenquerschnitt in cm.	25/32
Trägh. Mom. pr. Tragwand J = 1890147	cm⁴
Inanspruchnahme K =	65 kg
Schwellenquerschn.	17/20
Durchbiegung δ =	0·90 cm
Druck auf d. Auflager d =	5·18 kg

Grundriss u. Draufsicht.

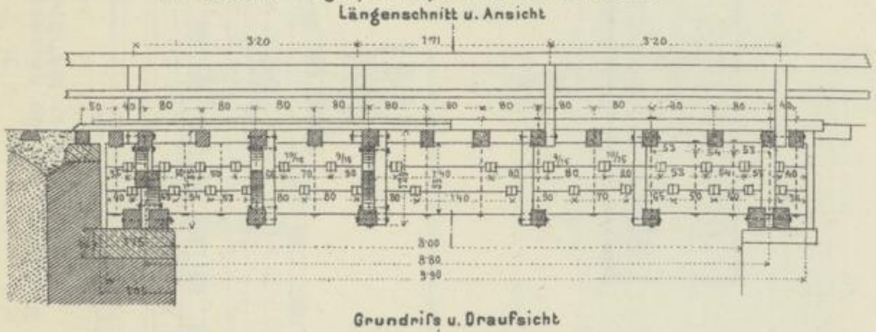


Grundriss u. Draufsicht.



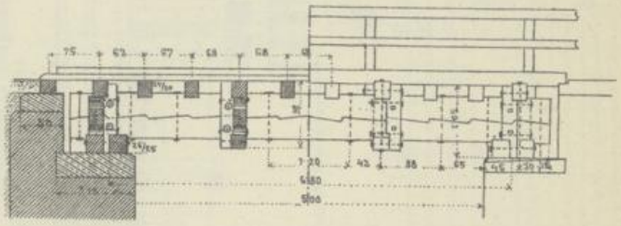
Verdübelte Träger, 8·0m Spannwt. 8·8m Stützwt.

Längenschnitt u. Ansicht

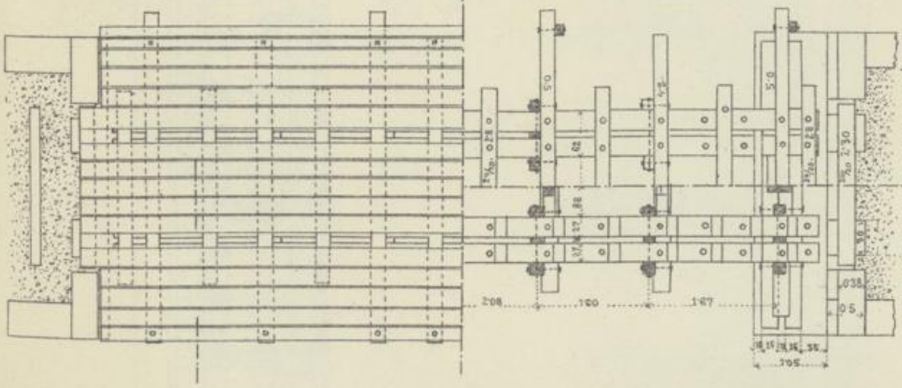


Vier verzahnte Röste, 5·0m Spannwt, 5·8m Stützwt.

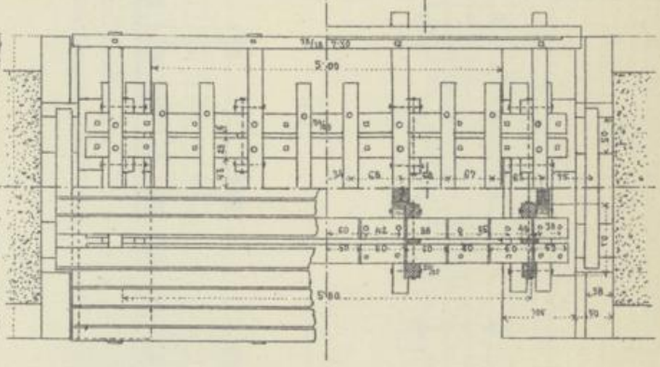
Längenschnitt u. Ansicht.



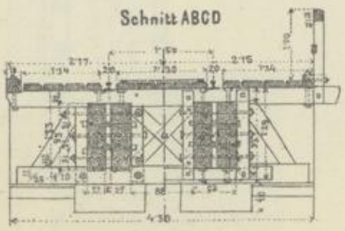
Grundriss u. Draufsicht



Grundriss u. Draufsicht



Schnitt ABCD

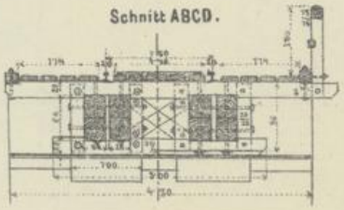


Statische Berechnungen.

Stützweite l =	8·8 m
Belast. laut Verordn. p. l. m. q =	8·733 t
Eigengewicht g =	1·579 -
Zusammen p. l. m. q =	10·312 -
Mom. pr. Tragwand Mq =	2495504 cm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² k =	70 kg
Balkenquerschnitt	25/32 cm
Trägh. Mom. pr. Tragwand J =	1538589 cm⁴
Inanspruchnahme K =	62·6 kg
Schwellenquerschn.	17/20 cm
Durchbiegung δ =	0·84
Druck auf d. Auflagerquad p. cm² d =	7·3 kg

Stützweite l =	5·80 m
Belast. laut Verordn. p. l. m. p =	9·733 t
Eigengewicht g =	1·438 -
Zusammen p. l. m. q =	11·185 -
Mom. pr. Tragwand Mq =	1175718 kg cm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² k =	69 kg
Balkenquerschnitt in cm	25/29
Trägh. Mom. pr. Tragwand J =	551464 cm⁴
Inanspruchnahme K =	68·2 kg
Querschwellenquerschn. in cm.	17/20
Durchbiegung in cm δ =	0·62
Druck auf den Auflaqad p. cm² d =	5·9 kg

Schnitt ABCD.



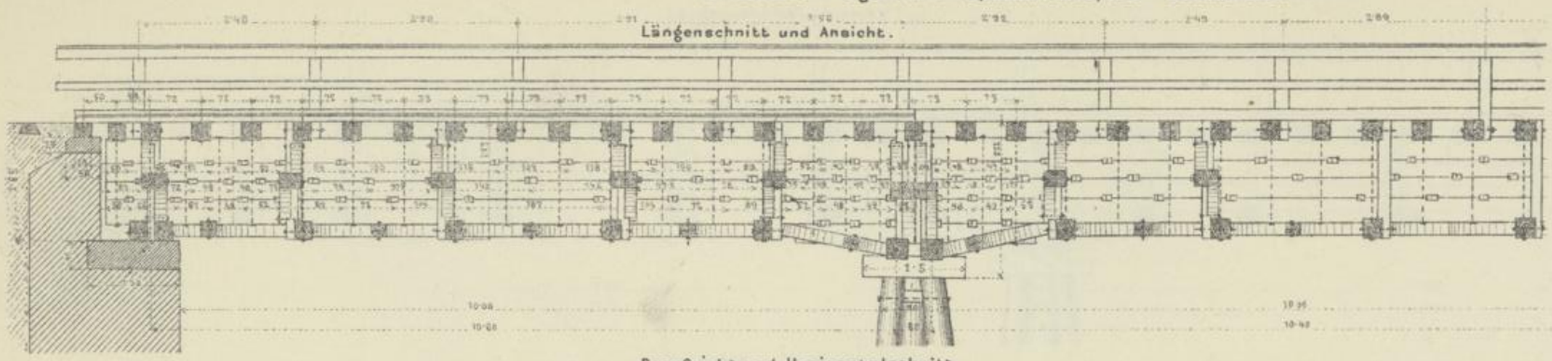
Die Mauerbänke, Querschwellen und Dübel sind aus Eichenholz, alle übrigen Constructionshölzer aus Fichtenholz

UNTERBAU.

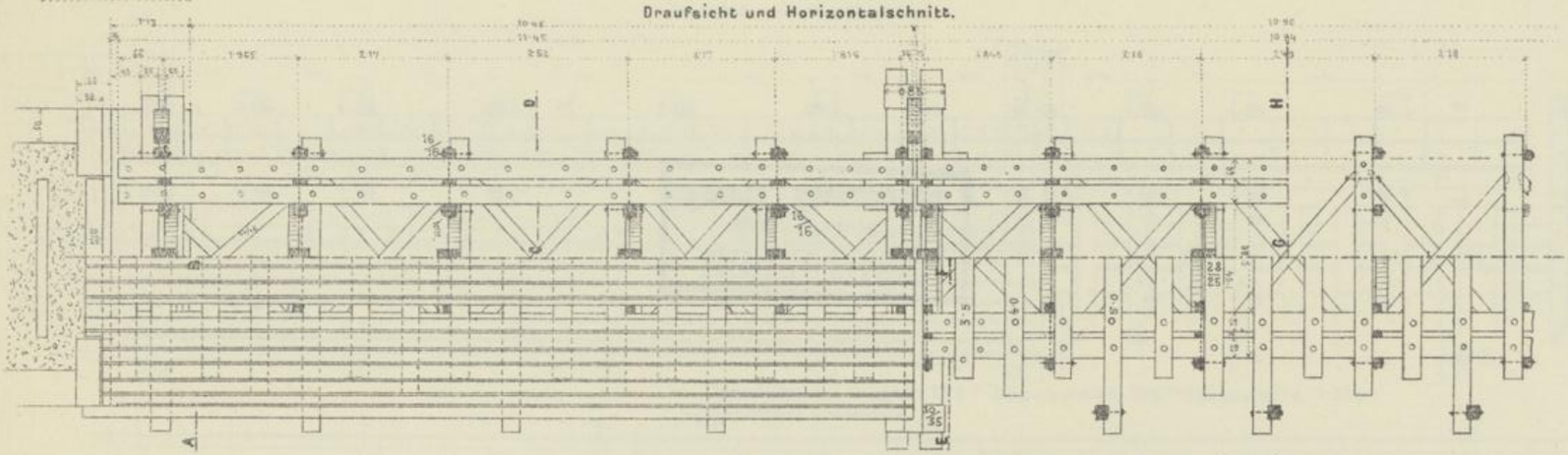
Normalpläne für hölzerne Brückenconstructionen.

Verdübelte Träger. 10·0m Spannweite, 12·0m Stützweite. 1:100.

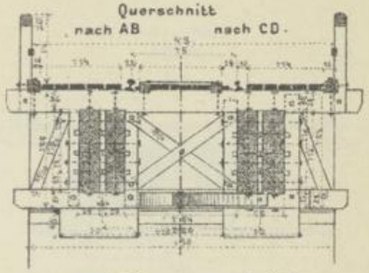
Längenschnitt und Ansicht.



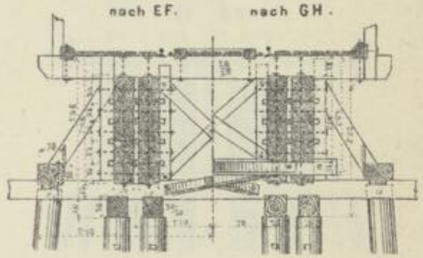
Draufsicht und Horizontalschnitt.



Querschnitt nach AB nach CD.



nach EF. nach GH.

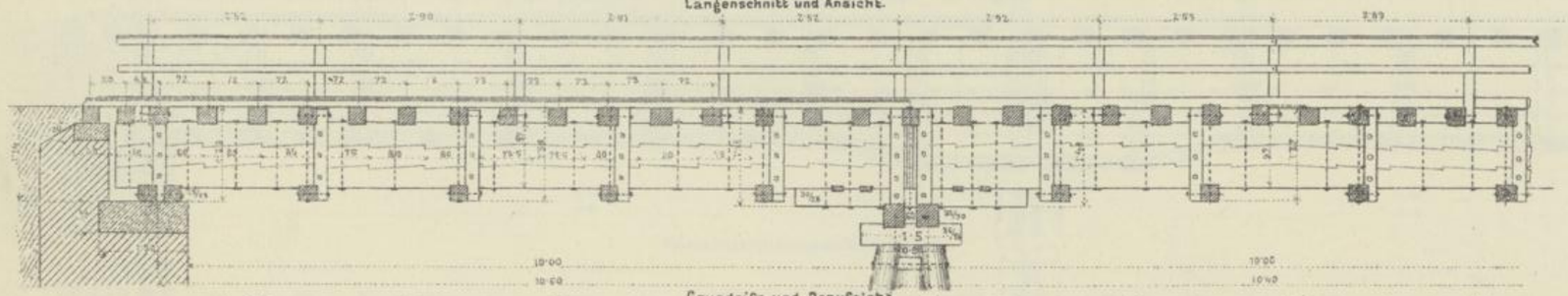


Statische Berechnung.

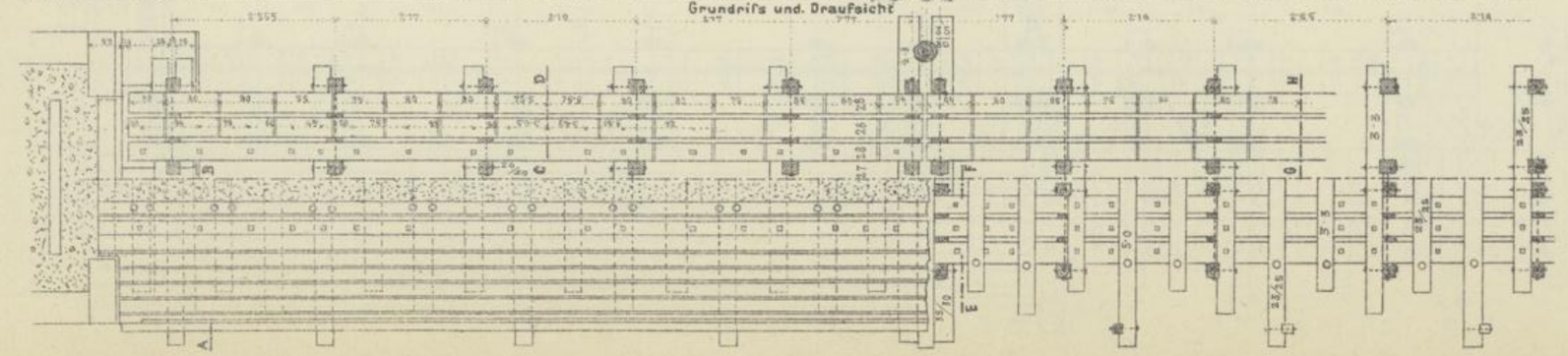
	Endfeld	Mittelfeld	
Stützweite l	10·60	10·40	m
Zulässig. Belastung laut Verordnung p	8·133	8·200	t
Eigengewicht p.l.m. g	2·015	2·015	-
Gesammtgewicht q	10·148	10·215	-
Max. Moment p. Tragwand M	35·63216	34·35690	cm.
Zulässig. Inanspruchnahme p cm²	72·1	72·1	kg.
Balkenquerschnitt in qcd. Tragwd.	15/15 15/15 15/15	15/15 15/15 15/15	cm
Trägerstomom. p. Tragwand J	3411363	3411363	cm⁴
Faktische Inanspruchn. p cm²	67·6	59·7	kg.
Schwellenquerschnitt	16/20	16/20	cm.
Druck auf den Auflagerquader p.cm²	0·93	-	kg.
Belastung der Jochpfeiler	-	32·5	
Durchbiegung	1·02	0·95	cm

6 Verzahnte Tragwände. 10·0m Spannweite, 10·6m Stützweite. 1:100.

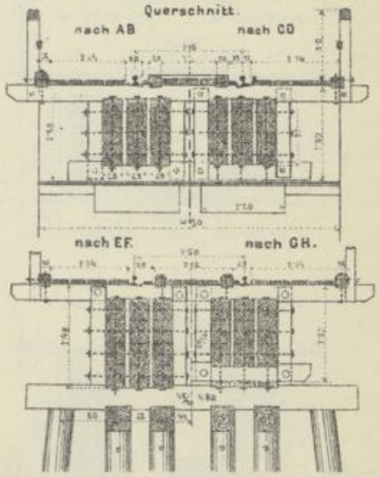
Längenschnitt und Ansicht.



Grundrifs und. Draufsicht



Querschnitt nach AB nach CD



nach EF. nach GH.

Statische Berechnung.

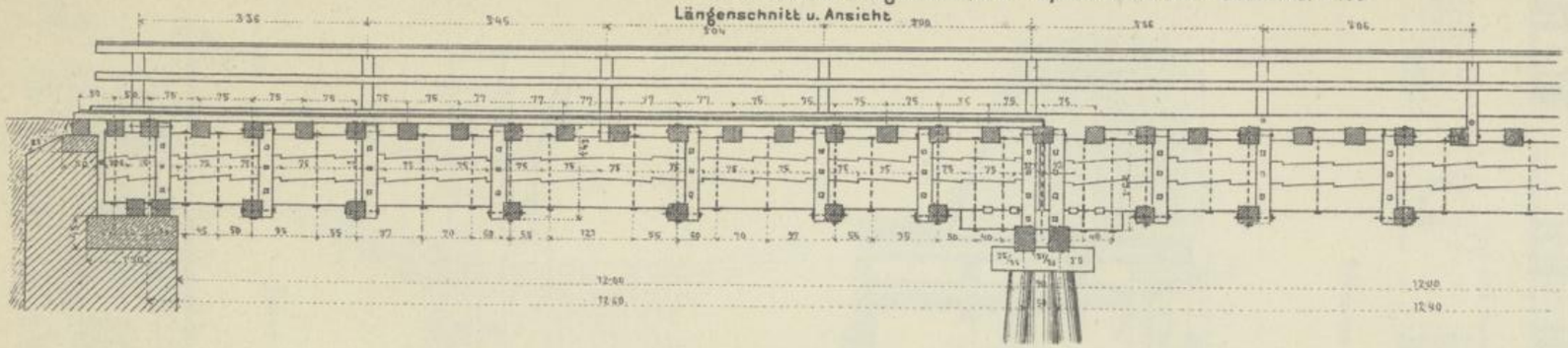
Stützweite l	10·60	m
Belastung laut Verordn. p.l.m. p	8·133	t
Eigengewicht p.l.m. g	2·343	-
Zusammen	10·456	
Moment p. Trangwand Mp	24422934	kgcm
Zulässig. Inanspruchn. p cm² k	73	kg
Balkenquerschnitt in cm	15/15	
Trägh.-Mom. p. Tragwand J	1778759	cm⁴
Inanspruchnahme K	65·2	kg
Querschwellenquerschn. in cm	16/20	
Durchbiegung in cm. D	1·25	
Druck auf den Auflager-Quad. d	5·19	kg
die Jochpfeiler	35	"

UNTERBAU.

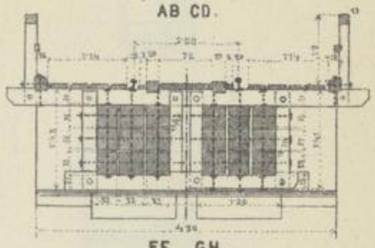
Normalpläne für hölzerne Brückenconstructionen.

6 Verzahnte Tragwände, 12·0 m Spannweite. 12·6 m Stützwt. 1:100.

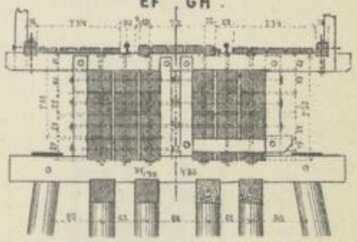
Längenschnitt u. Ansicht



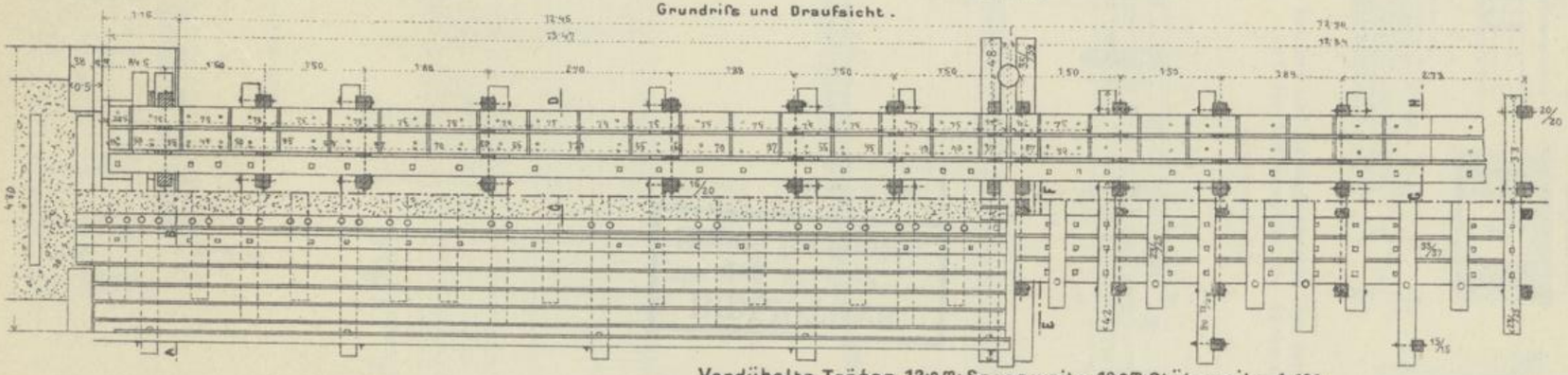
Querschnitt.
AB CD.



EF GH.



Grundriß und Draufsicht.

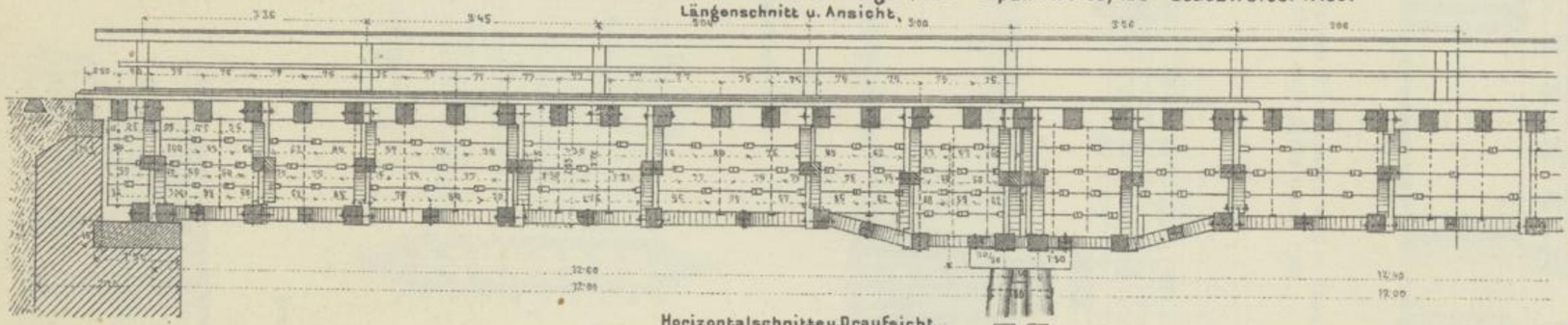


Statische Berechnung.

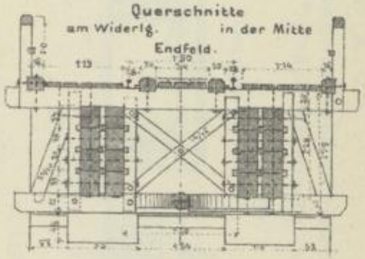
Stützweite L	12·00	m
Belastung laut Verordn. p. l. m. p.	7·487	t
Eigengewicht g	2·495	"
Zusammen p. l. m. q	9·982	"
Moment p. Tragwand · Mq	3294935	kgcm.
Zuläß. Inanspruchnahme p. cm² k	74	kg
Balkenquerschnitt in cm.	7/28	
Trägh. Mom. p. Tragwand J	2475310	cm⁴
Inanspruchnahme K	67·2	kg
Querschwellenquerschn. in cm	14/15	
Durchbiegung in cm δ	1·83	
Druck a. d. Auflagerquader d	5·78	kg
" " Jochpfosten. d	5·27	"

Verdübelte Träger, 12·0 m Spannweite, 12·6 m Stützweite. 1:100.

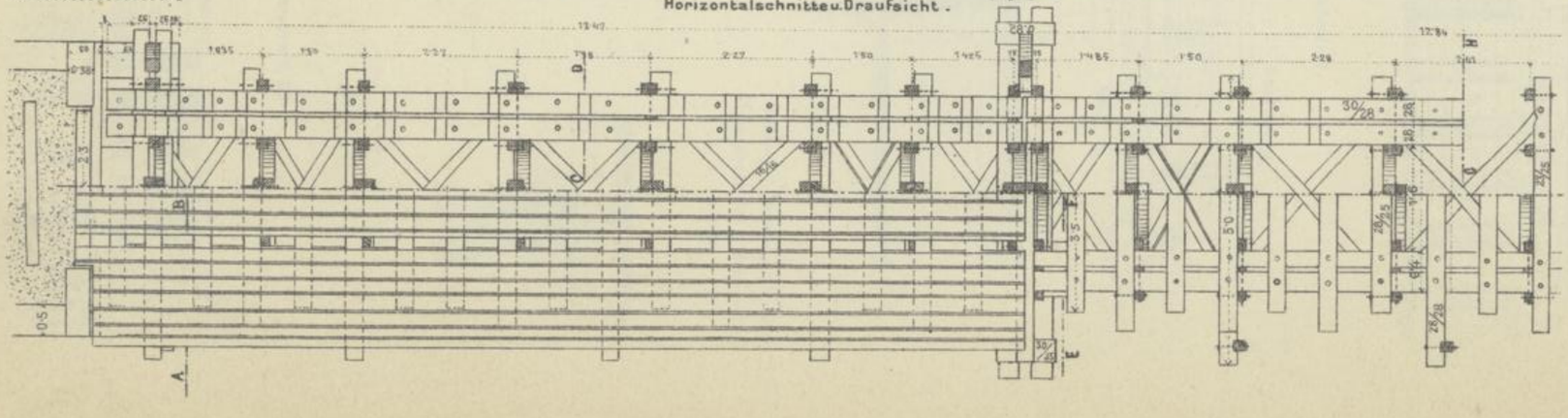
Längenschnitt u. Ansicht.



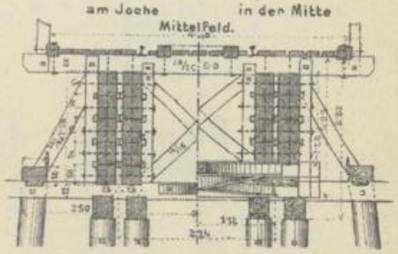
Querschnitte
am Widerlg. in der Mitte
Endfeld.



Horizontalschnitte u. Draufsicht.

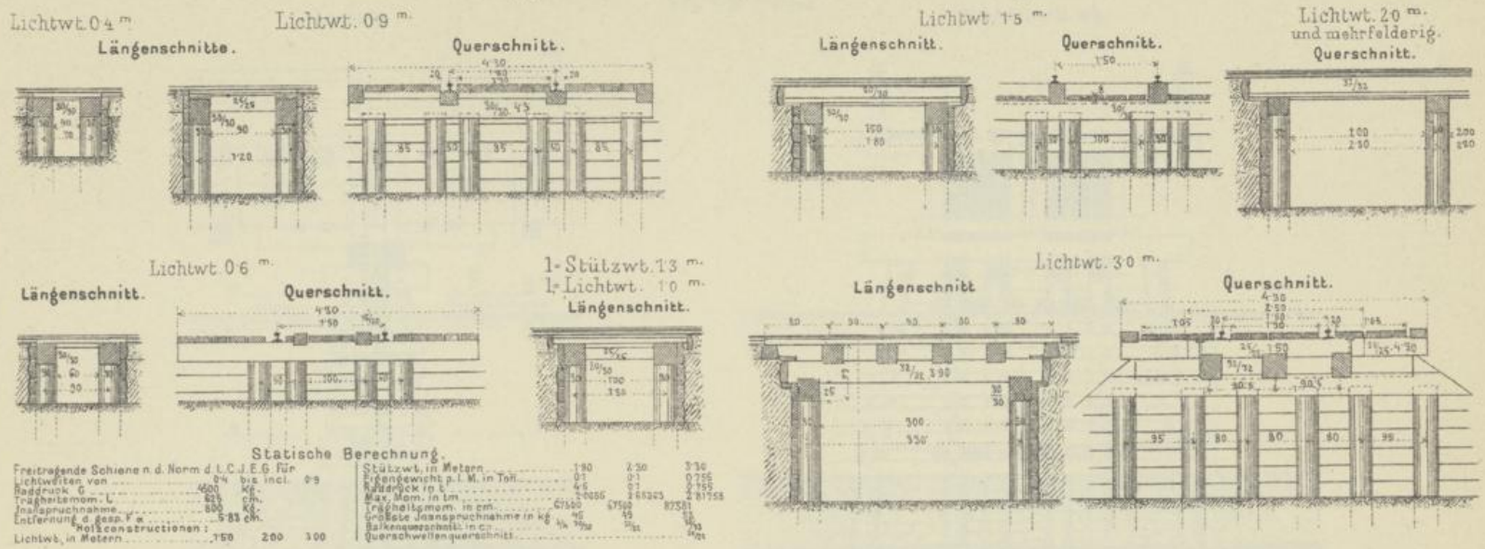


am Joche in der Mitte
Mittelfeld.



UNTERBAU.

Typen für hölzerne Brückenconstructionen der Schleppbahn von Berhometh a/s nach Meżebrody. 1:100.



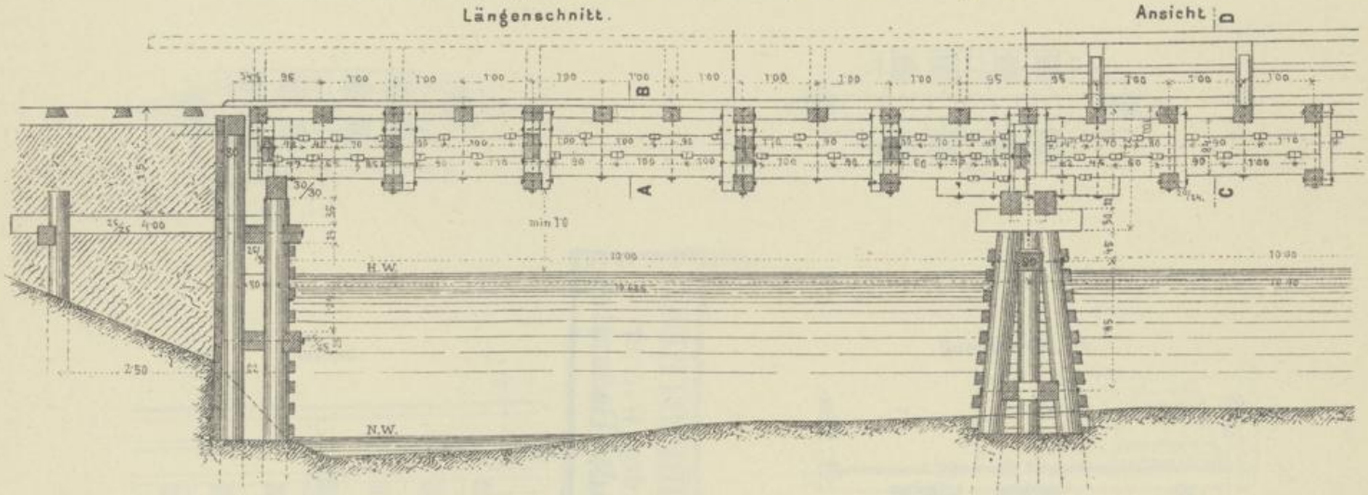
Statische Berechnung.

Freitragende Schiene n. d. Norm d. I.C.J.E.G. für Lichtweiten von	0·4 bis incl. 0·9		
Raddruck G	4000 Kg.		
Trägerlamom. L	63 Cm.		
Inanspruchnahme	800 Kg.		
Entfernung d. Gesp. r	5·83 cm.		
Holzconstructionen:			
Lichtwt. in Metern	1·50	2·00	3·00
Stützwt. in Metern	1·80	2·50	3·30
Eigengewicht p. l. M. in Tonn	0·1	0·1	0·1255
Raddruck in t	4·6	5·7	2·755
Max. Mom. in tm	2·04056	2·65325	2·817558
Trägheitsmom. in cm	67500	67500	107581
Grösste Inanspruchnahme in kg	45	45	45
Balkenquerschnitt in cc	1/24	1/32	1/43
Querschwellenquerschnitt			24/24

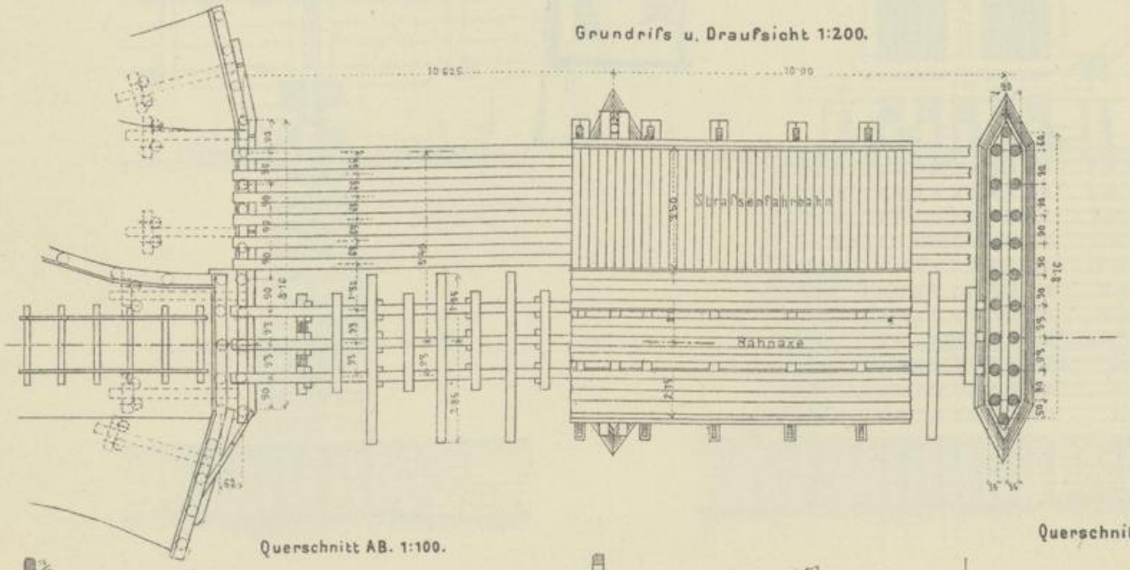
Hölzerne Strafsen und Eisenbahnbrücke über den Sereth. 6 Öffnungen á 10 m. Spannweite. auf der Schleppbahn von Berhometh a/s nach Meżebrody. 1:100.

Längenschnitt.

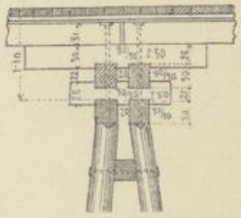
Ansicht D



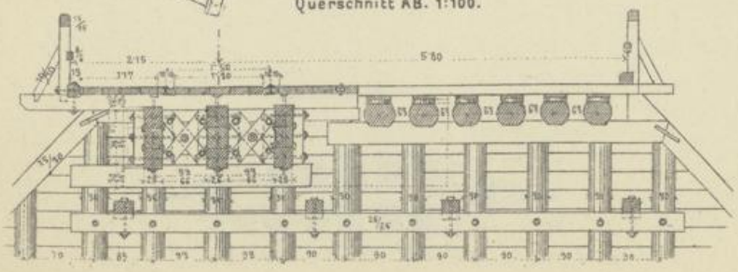
Grundrifs u. Draufsicht 1:200.



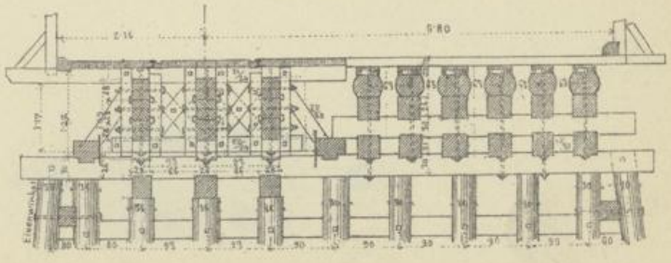
Hebung d. Strafsenfahrbahn. Längenschnitt d. Mitteljoch. 1:100.



Querschnitt AB. 1:100.



Querschnitt CD.



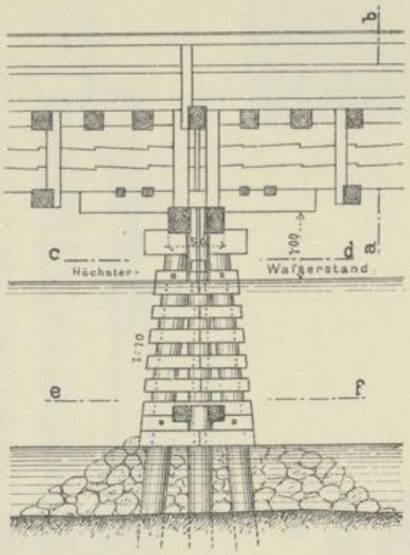
UNTERBAU.

Normaltypen der Brücken-Joche aus Eichenholz.

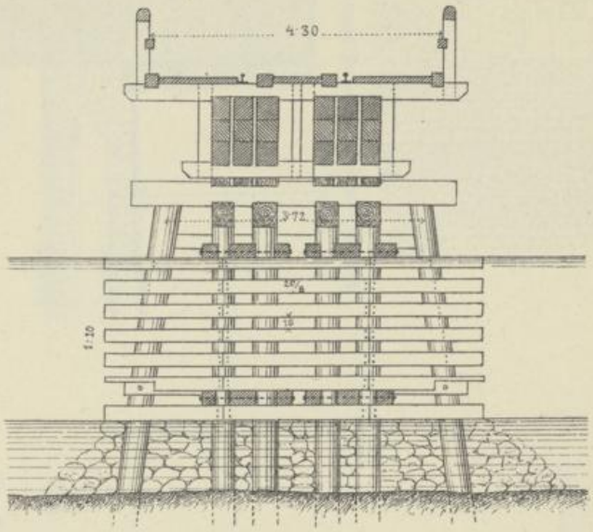
1:100.

bis 4·5m Höhe.

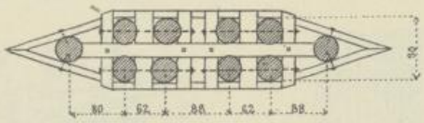
Ansicht.



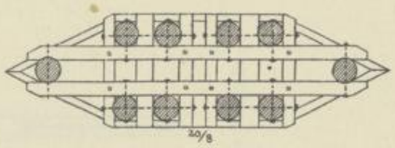
Querschnitt ab.



Schnitt cd.

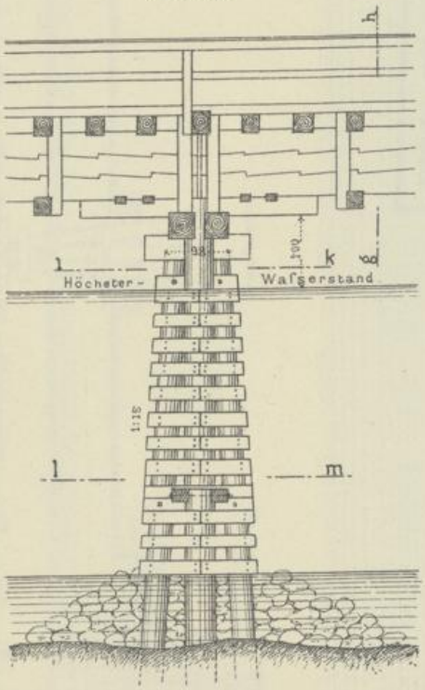


Schnitt ef.

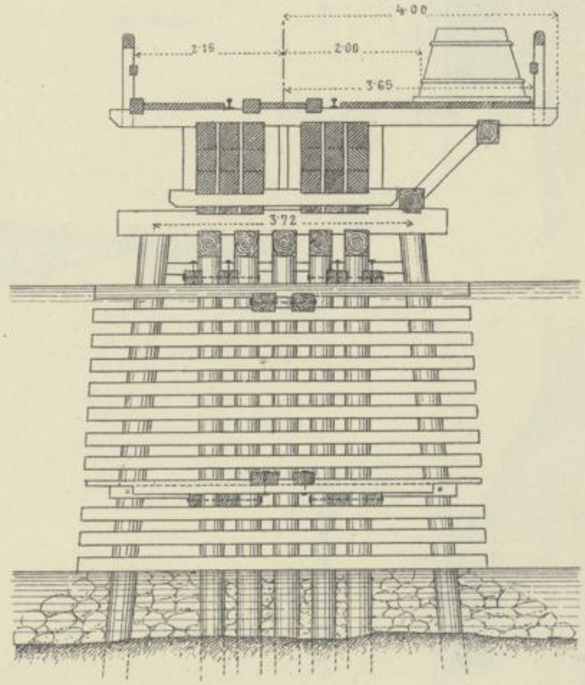


über 4·5m Höhe.

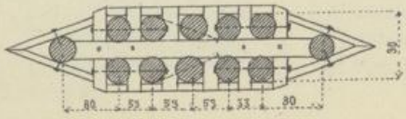
Ansicht.



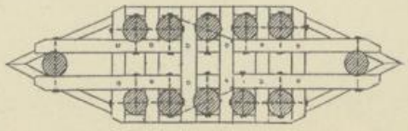
Querschnitt gh.



Schnitt ik.



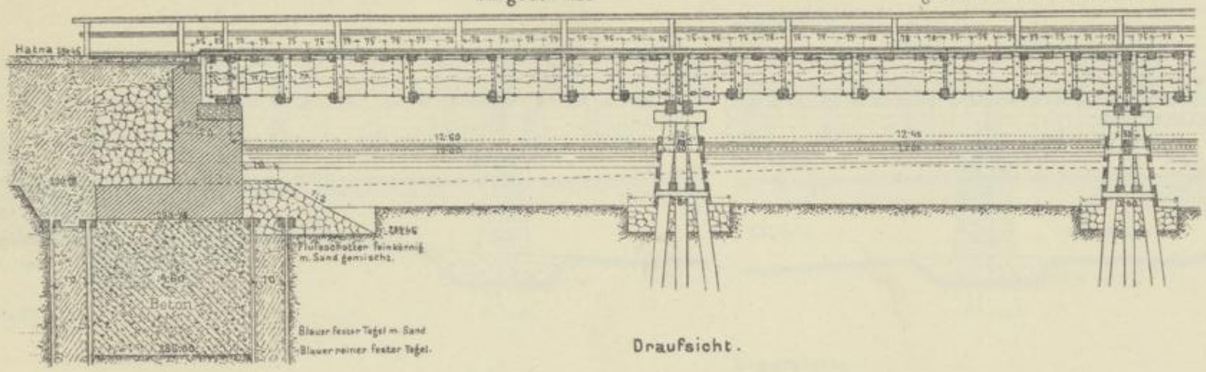
Schnitt lm.



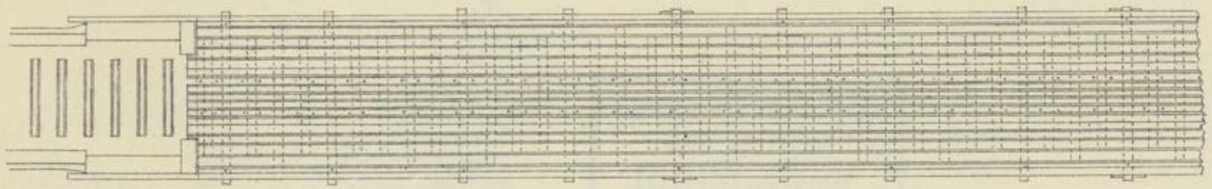
UNTERBAU

Brücke über den Suczawa-Fluſs, 23 Öffnungen à 12·0 m. Lichtweite. Km. 1·91. 1:200

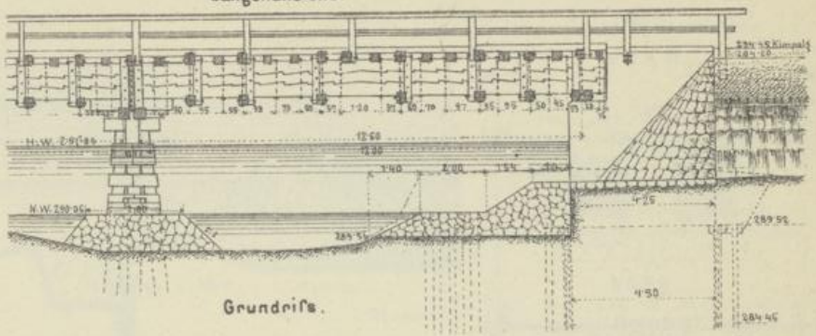
Längeschnitt. gerade und horizontal



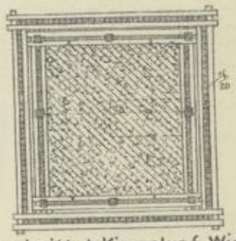
Draufsicht.



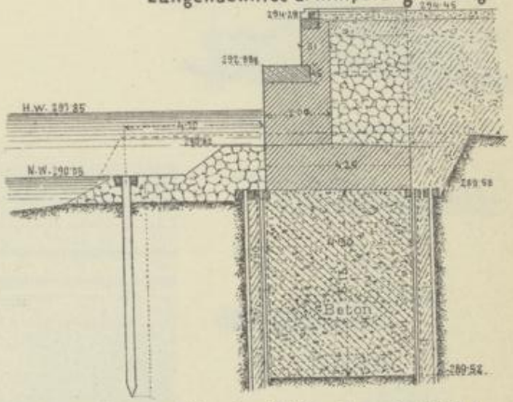
Längenansicht.

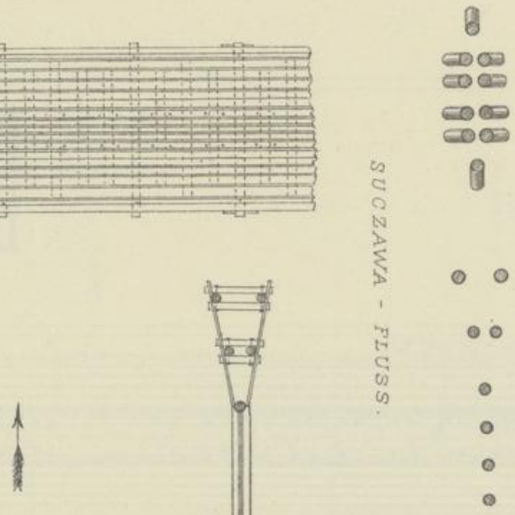


Grundriſs.



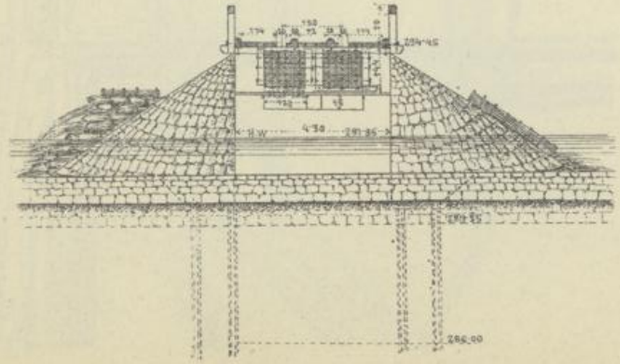
Längenschnitt d. Kimpolung. Widerlg.



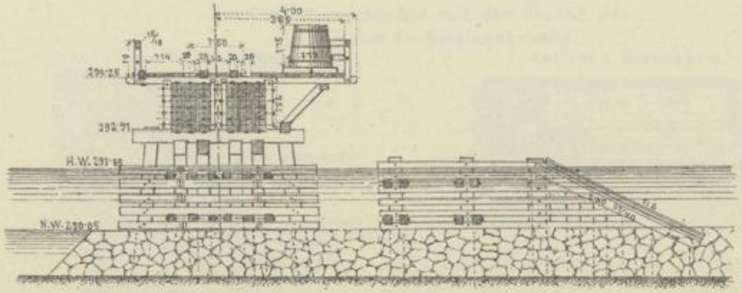


SUCZAWA - FLUSS.

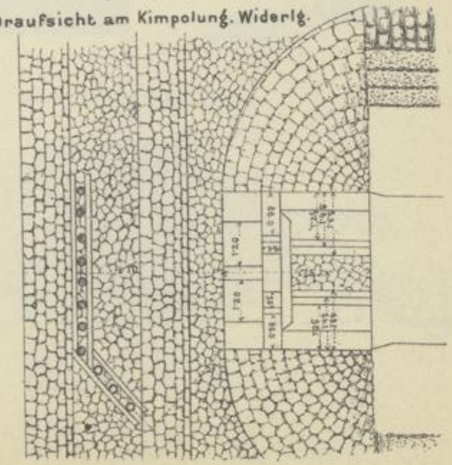
Ansicht d. Hatnaer Widerlagers.



Joch und Eisbrecher. Ansicht.



Draufsicht am Kimpolung. Widerlg.

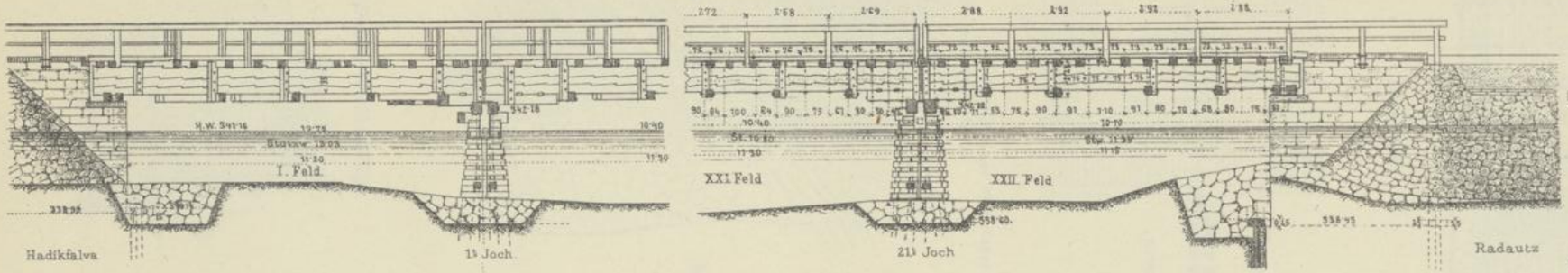


UNTERBAU.

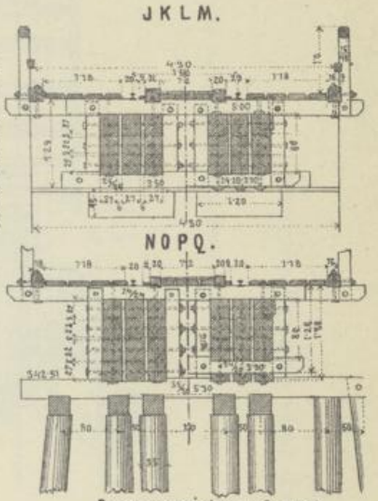
Hölzerne Brücke über Suczawa-Fluſs, 22 Öffn. à 11·08 m. Lichtw. Lichtw. zwischen den Widerlagern 251·24 m.

Km: 0·518. Linie: Hadikfalva-Radautz. 1:200.

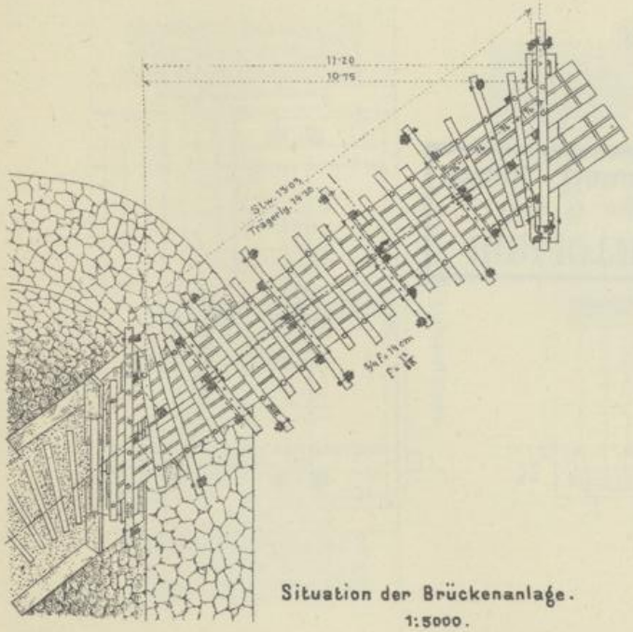
Längenansicht.



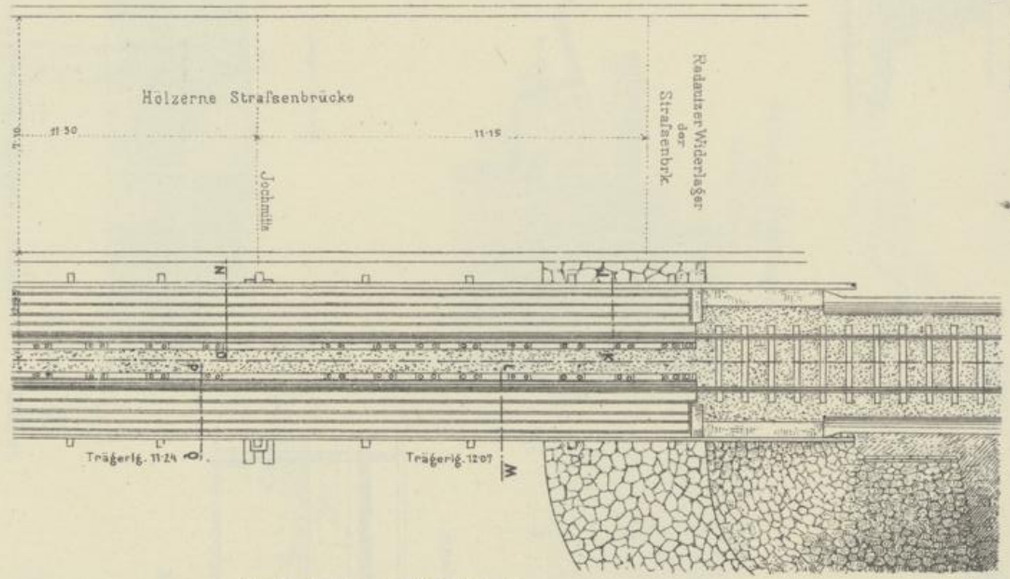
Querschnitte. 1:100.



Draufsicht.



Situation der Brückenanlage.
1:5000.

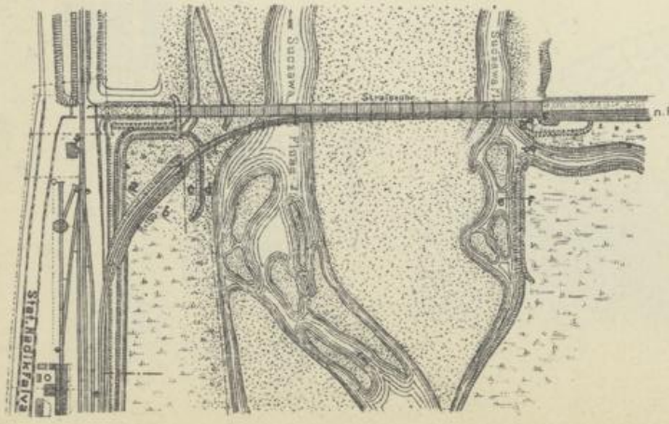


Dammversicherung. 1:400.
Schnitt ab.

Uferversicherungen. 1:400.
Schnitt cd.

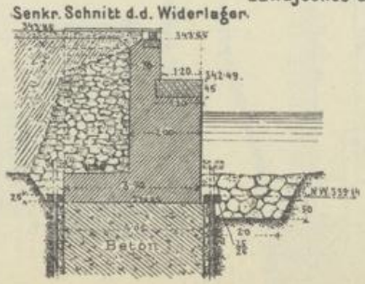
Schnitt ef.

Schnitt gh.

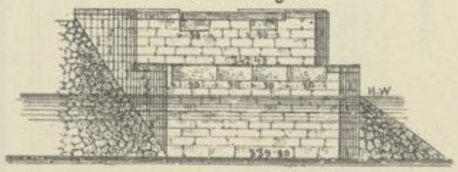


Hadikfalvaer Widerlager.
Km. 0·39087. correspond. mit der Flucht des Landjoches der Straſsenbrücke.

Senkr. Schnitt d. d. Widerlager.

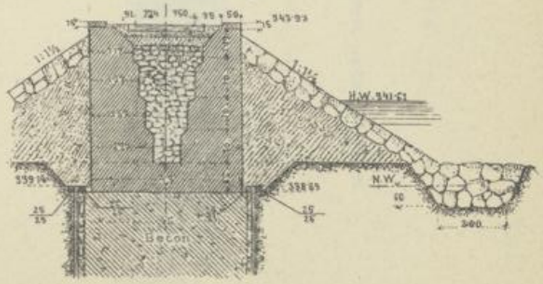


Ansicht d. Widerlagers.



Fundamentsohle 2·5^m unter dem tiefsten Kolke.
Spundwand 1·5^m tiefer als die Fundamentsohle.

Senkr. Schnitt d. d. Flügel.

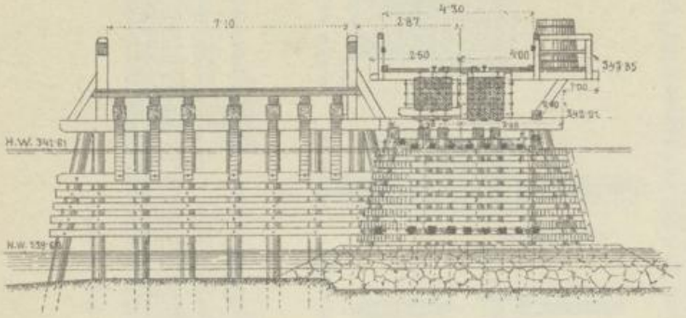


UNTERBAU.

Hölzerne Brücke über den Suczawafluſs Linie: Hadikfalva - Radautz

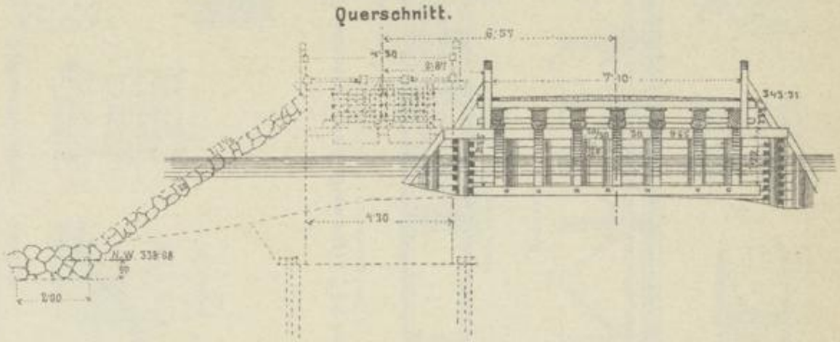
1:200.

Querschnitt bei einem Joche der Straſsenbrücke.

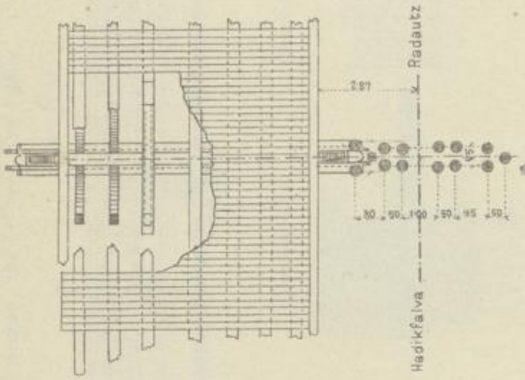


Letzte Öffnung der Straſsenbrücke gegen Radautz nebst Anschluſs an die Bahnbrücke.

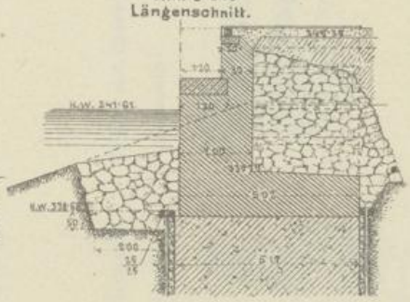
Querschnitt.



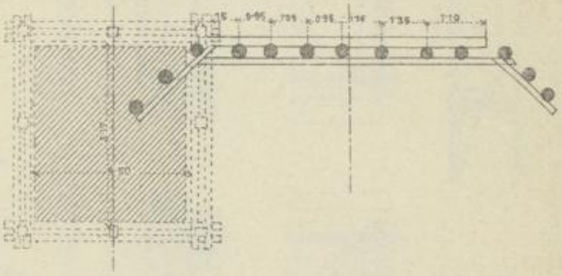
Draufsicht



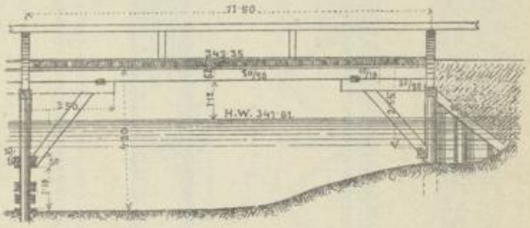
Radautzer Widerlager
Km. 0·646
Längenschnitt.



Grundriſs.

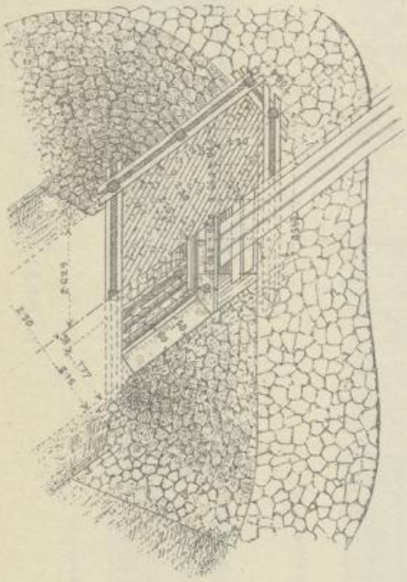


Ansicht der Straſsenbrücke.

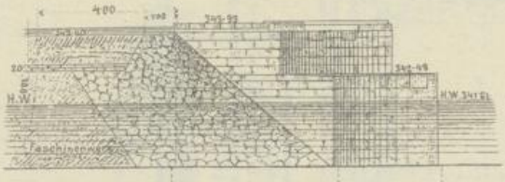


Hadikfalvaer Widerlager Km. 0·3908

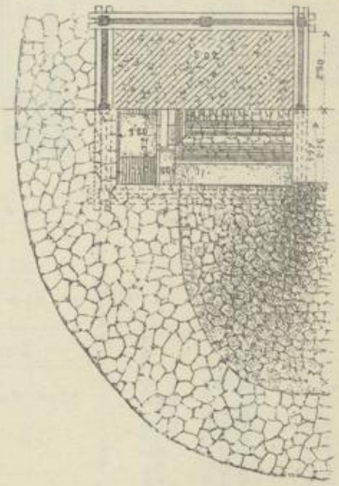
Fundamentplan und Draufsicht.



Längenschnitt.

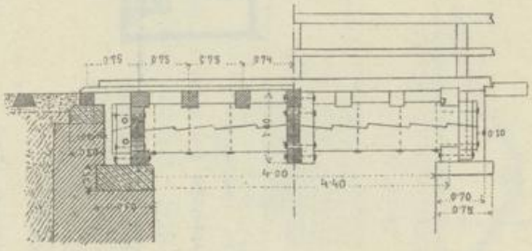


Radautzer Widerlg. Fundamentpl. u. Draufsicht.

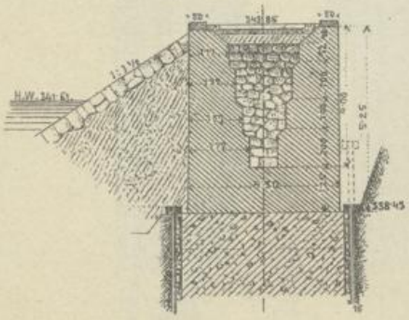


Balkenbrücke m. 2 verzahnt. Tragwänden 4 m. Spannwt. 4·4 m. Stützwt.

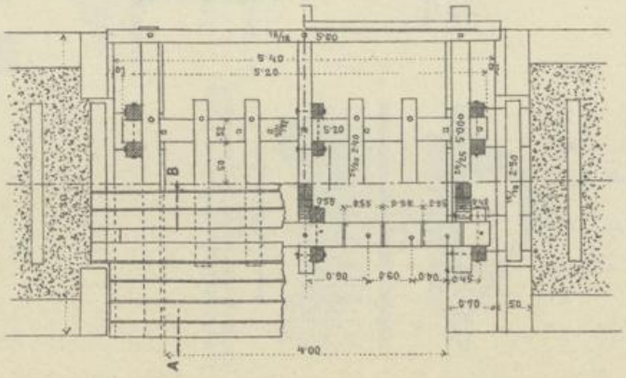
Längenschnitt u. Ansicht.



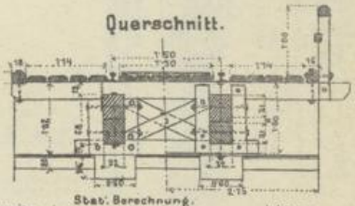
Radautzer Widerlager Schnitt d. d. Flügel.



Grundriſs u. Draufsicht.



Querschnitt.



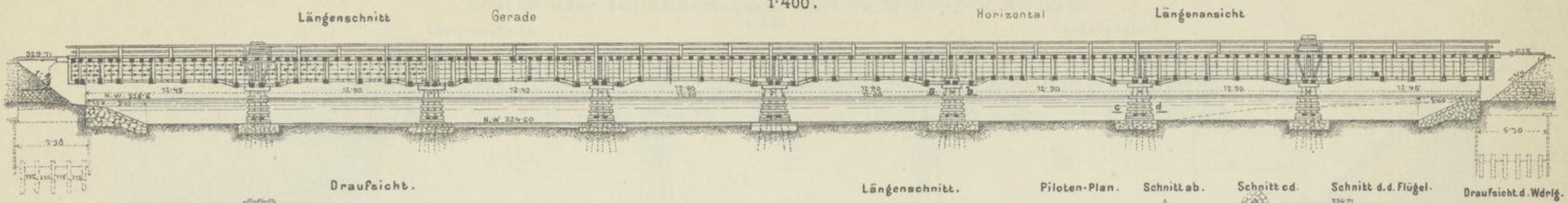
Stab. Berechnung.

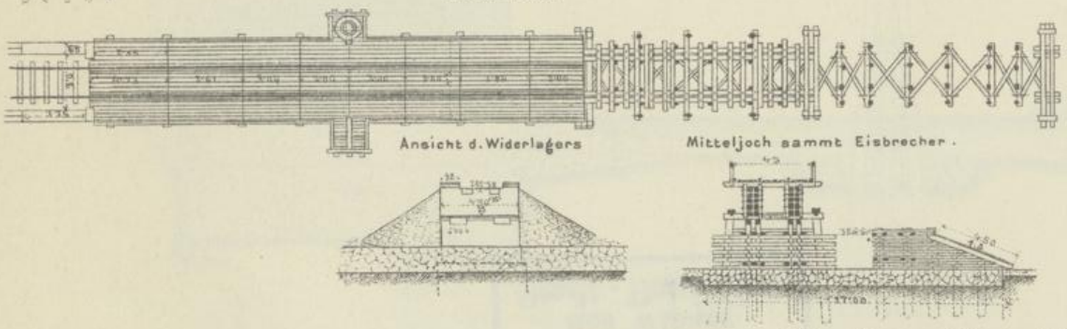
Stützweite l =	4·40 m
Belastung laut Verordnung p. l. m. p =	11 000 L
Eigengewicht g =	1 084 "
Zusammen p. l. m. q =	12 084 "
Mom. pr. Tragwand M =	14653 Mkm
Zulässiger Inanspruchnahme p. cm² k =	68 Kg
Balkenquerschnitt in cm.	W_{xx}
Trägheitsmom. p. Tragwand J =	754176 cm⁴
Inanspruchnahme p. cm² k =	68 Kg
Querschwellenquerschn. in cm.	W_{yy}
Durchbiegung in cm f =	0·30
Druck auf den Auflagerquader	10·47 kg

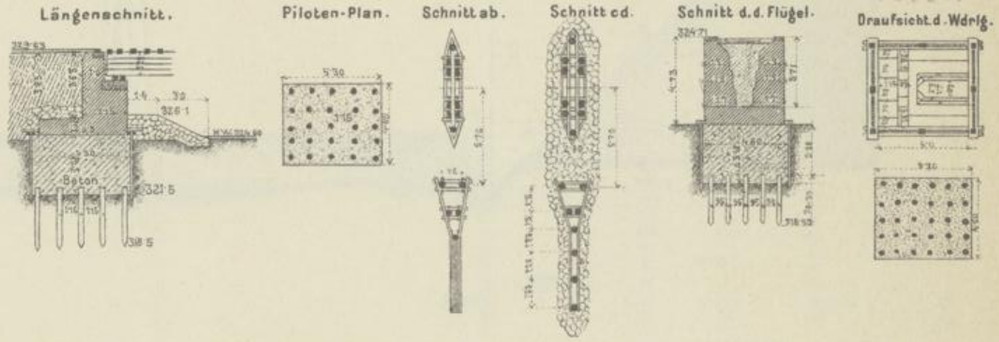
UNTERBAU.

Brücke über den Sereth, 8 Öffnungen, 102·31 m wt. Km. 1·8808.

1·400.

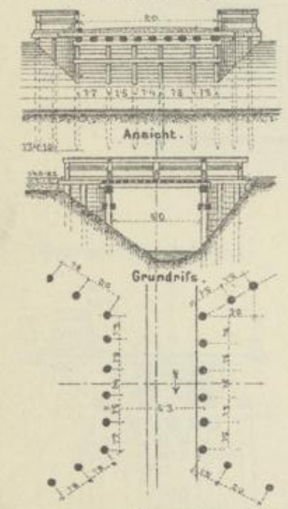






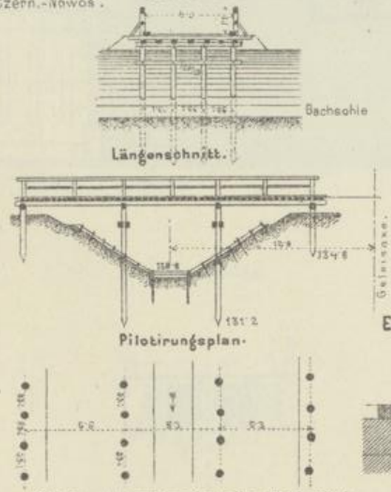
Zufahrtsstrafsenbrücke in Bojan.

Km. 20·730. 5·0 m wt. 8·0 m brt (Hukeubach)
1:200.



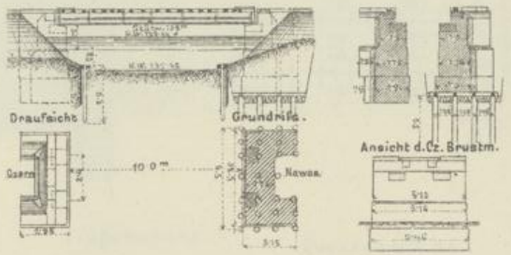
Strafsenbrücke. Km. 21·630. 5·0 m brt.

1:200.
Lin. Czern.-Nowos.



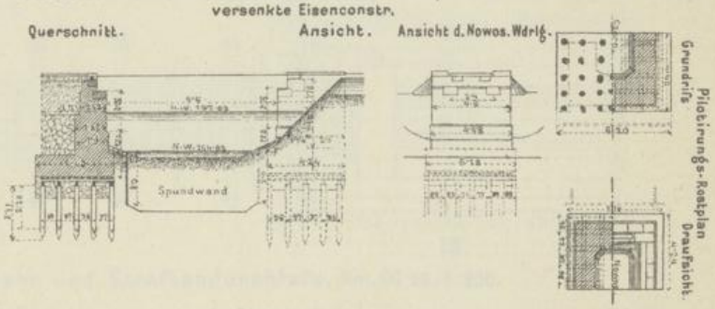
Brücke über den Hukeubach, Km. 19·685. 10·0 m Lichtwt.

versenkte Eisenconstr. 1:400.



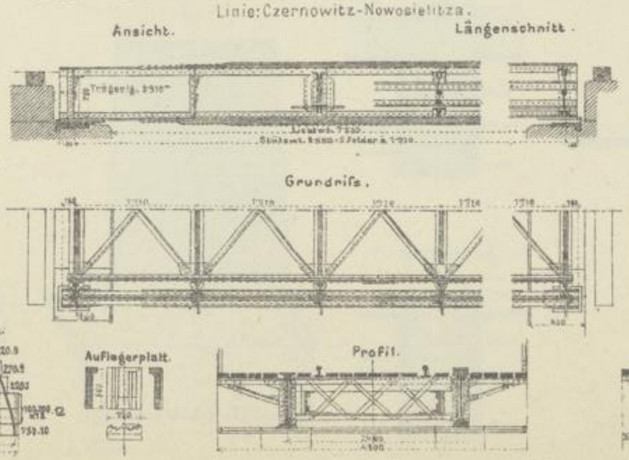
Brücke ü. d. Zadobrówka-Bach. Km. 3·273. 9·5 m Spannwt. 10·2 m Stützwt. 1:400.

versenkte Eisenconstr.



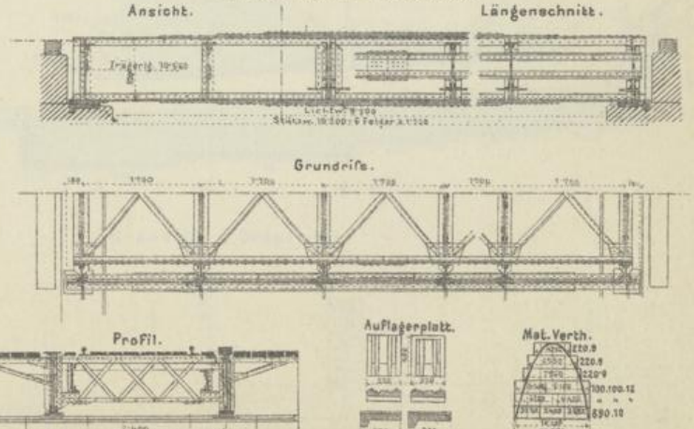
Eisenbrücke von 7·5 m Lichtweite. Bahn versenkt. Km. 4·2. 1:100.

Linie: Czernowitz-Nowosielitza.



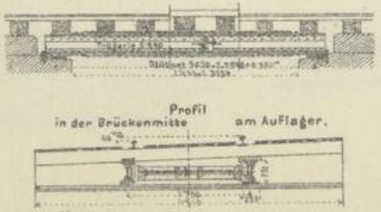
Eisenbrücke von 9·5 m Lichtweite. Bahn versenkt. Km. 3·3. 1:100.

Linie: Czernowitz-Nowosielitza.

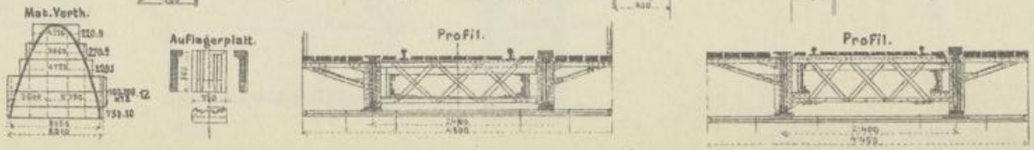


Eisenbrücke v. 3·154 m Lichtwt. ∠ 72° Km. 24·9.

Bahn oben. im Bogen. R. 300 m. 1:100



20 mm Nietbolzen-Durchmesser



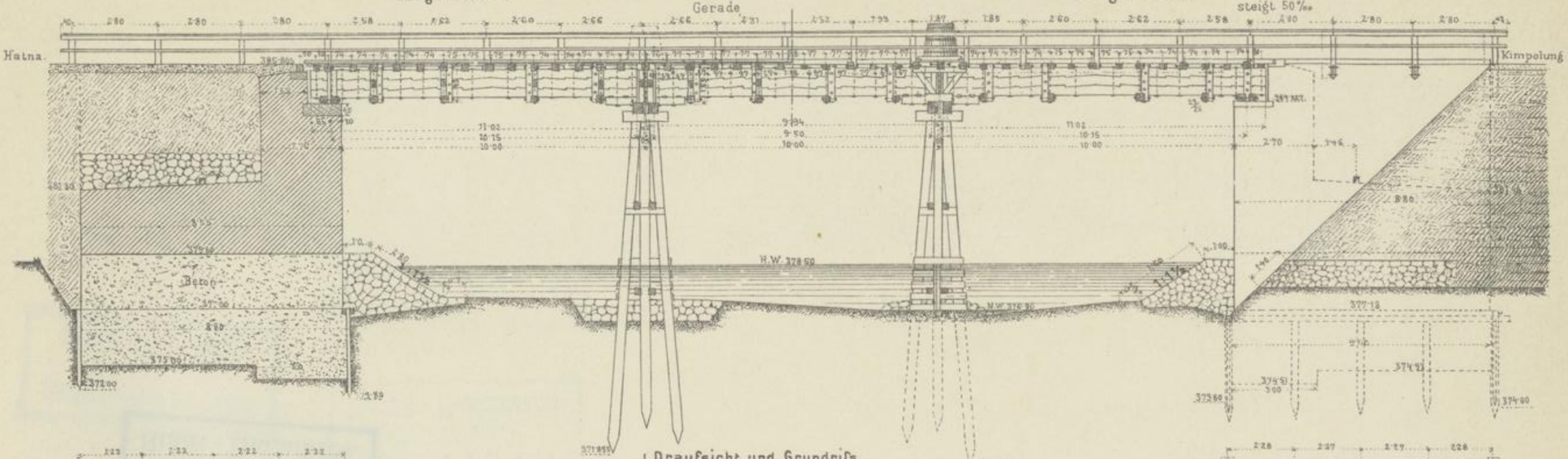
20 mm Nietbolzen-Durchmesser

UNTERBAU.

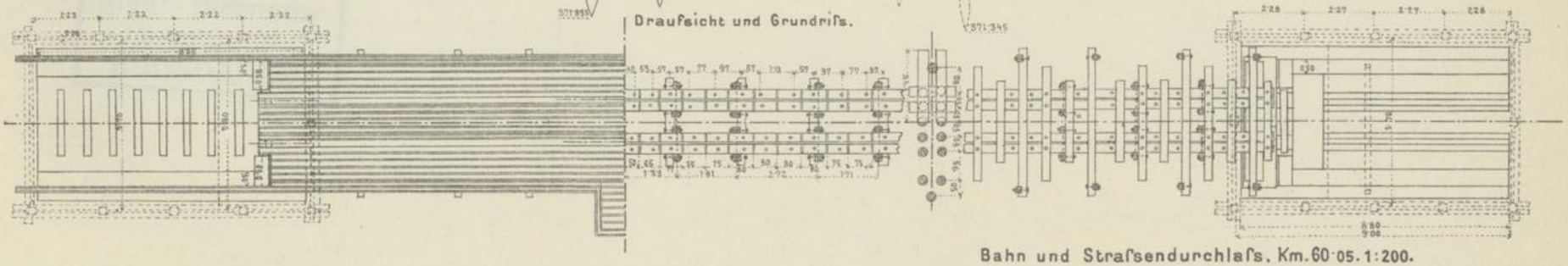
Brücke über den Solonetzbach 3 Öffn. à 10 m. Lichtw. Km.-22·04.

1:200.

Längenschnitt. Längenansicht

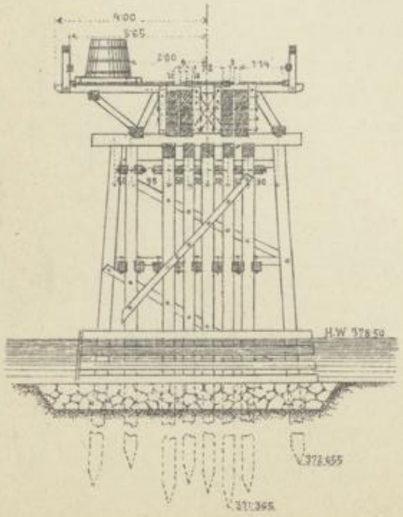


Draufsicht und Grundriss.

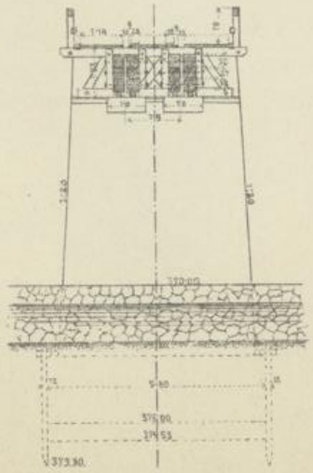


Bahn und Strassendurchlass. Km. 60·05. 1:200.

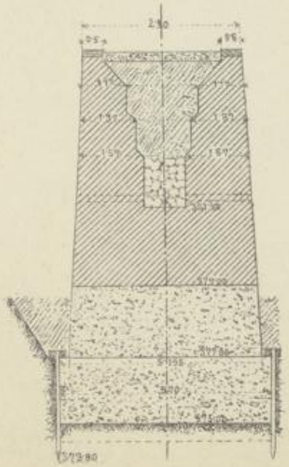
Querschnitt. 1. Joch.



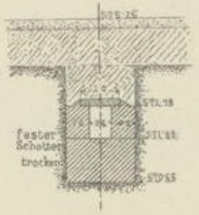
Querschnitt.



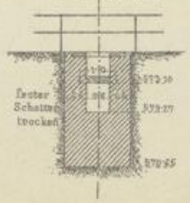
Flügelschnitt.



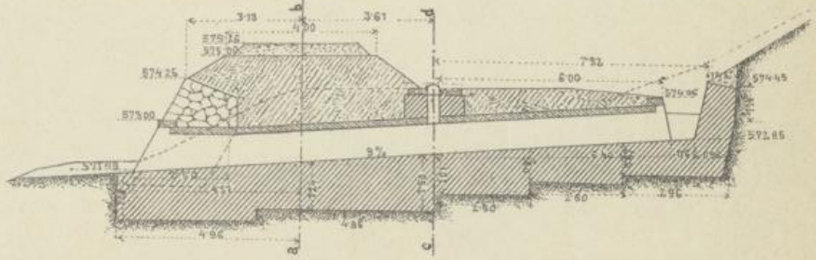
Querschnitt ab.



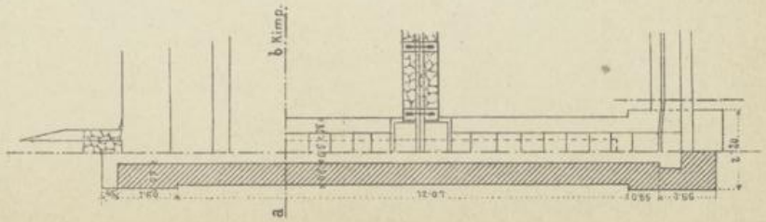
Schnitt cd.



Gerade Längenschnitt. horizontal.



Grundriss u. Draufsicht.



UNTERBAU

Brücke über den Moldawafluſs mit 7 Öffnungen in der Gesammtlichtweite von 89·55 m, schief 45°, Km. 58·898. 1:200.

Längenansicht

Längenschnitt

Querschnitt ab.

Draufsicht.

Grundriſs.

Grundriſs des Hatnaer Widerlagers.

Brücke über den Stebnikbach, auf der Schleppbahn Berhometh-Meżebrody, Km. 4·4, 3 Öffn. à 10·371 m schief 70°.

Längenschnitt. 1:200. Längenansicht.

Grundriſs u. Draufsicht

Querschn. am Widerlg. 1:100.

Querschn. am Joche. 1:100.

Situation. 1:2000.

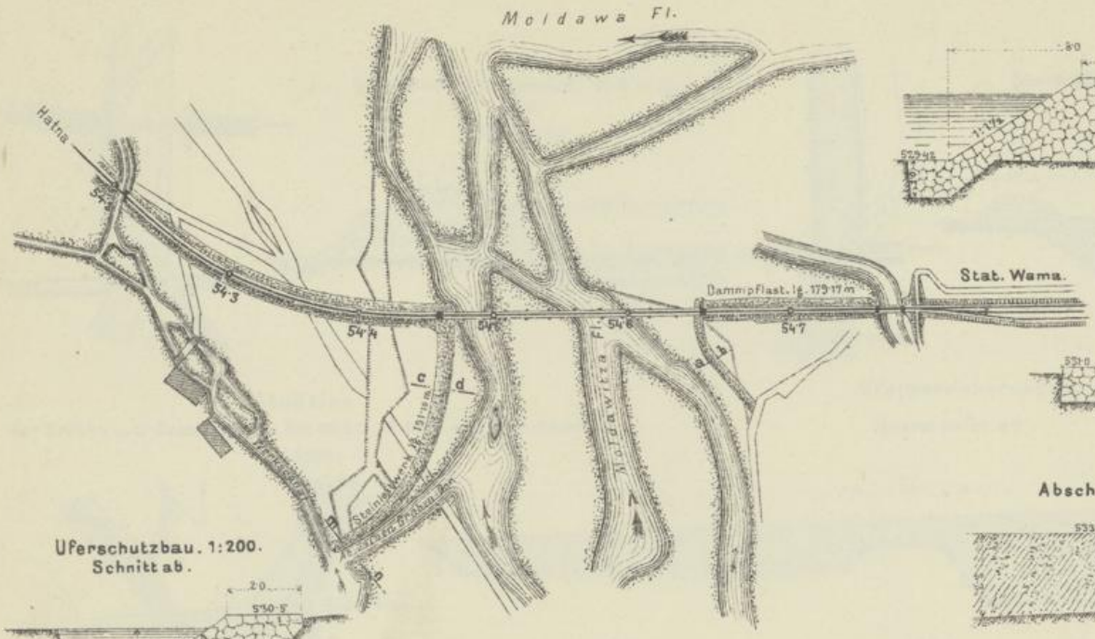
Schnitt cd.

Schnitt ef.

Thonschiefer

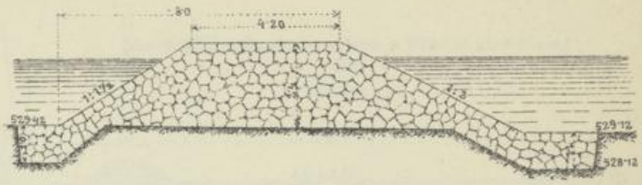
UNTERBAU

Situation
der Brücke über den Moldawitza-Fluſs.
Km. 54·567. mit 15 Öffnungen à 12·0 m. Lichtweite. 1:5000.



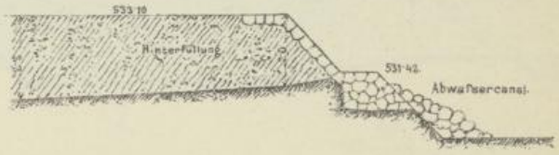
Querprofile der Uferschutzbauten. 1:200.

Schnitt cd.



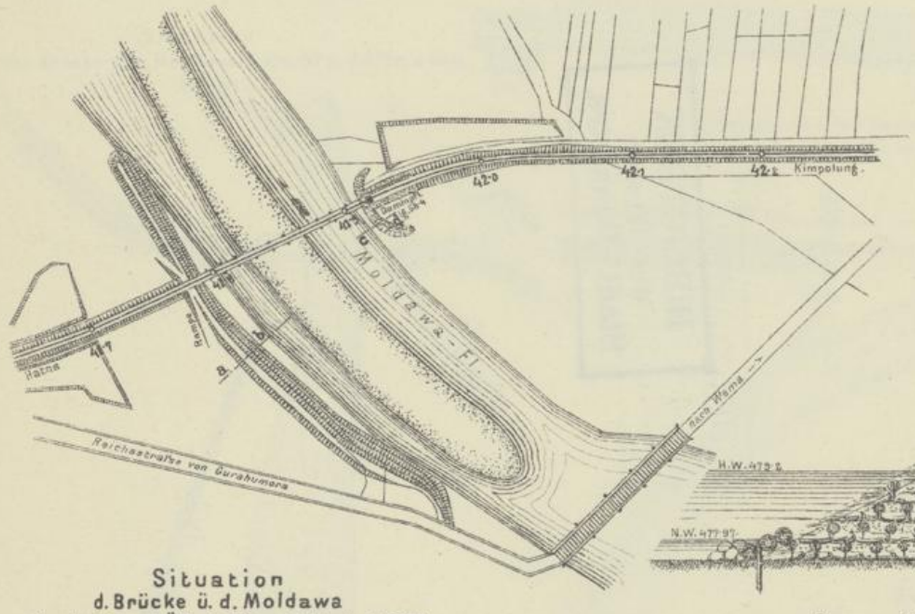
Schnitt mn.

Abschluſs des Leitwerkes. 1:200. 1:200.



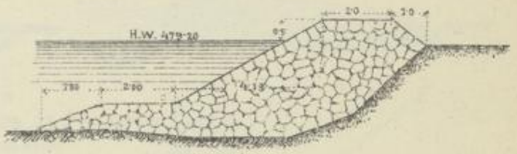
Uferschutzbau. 1:200.
Schnitt ab.

Situation
der Brücke über die Moldawa bei Woronetz.
Km. 41·850. mit 11 Öffnungen à 12·0 m. Lichtweite. 1:5000.



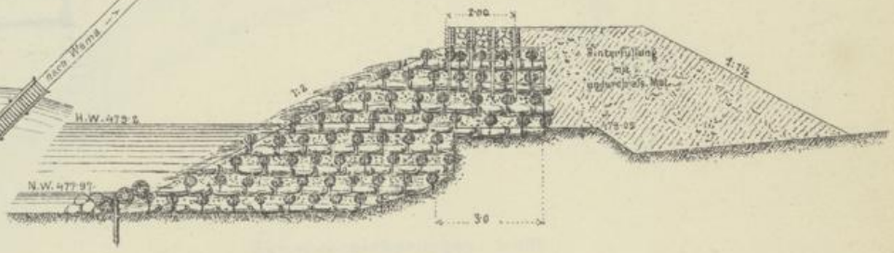
Querprofil der Versicherung des Widerlagers. 1:200.

Schnitt cd.

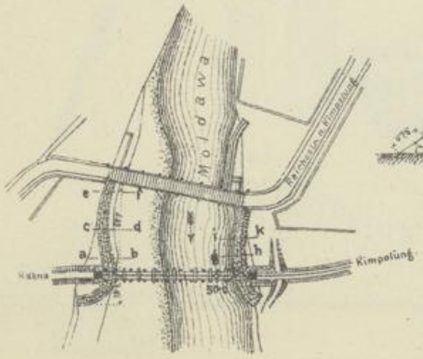


Querprofil des Uferschutzbaues. 1:200.

Schnitt ab.



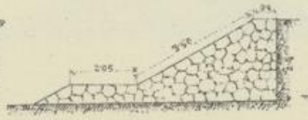
Situation
d. Brücke ü. d. Moldawa
Km. 49·970. m. 8 Öffn. à 12·0 m. Lichtwt. 1:5000.



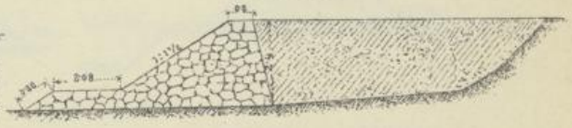
Querprofile der Leitwerke. 1:200.

Schnitt cd.

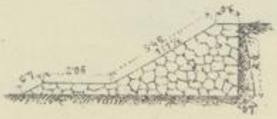
Schnitt ef.



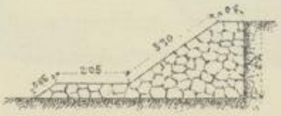
Schnitt ab.



Schnitt gh.

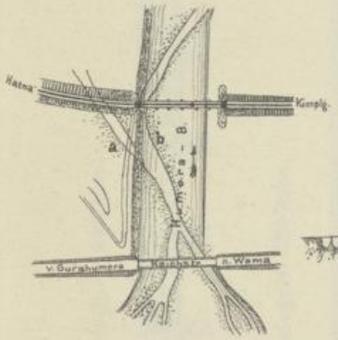


Schnitt ik.

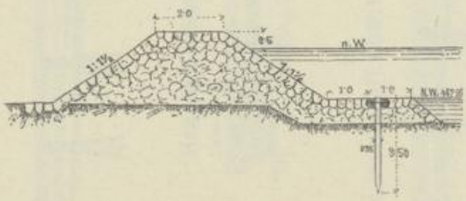


UNTERBAU.

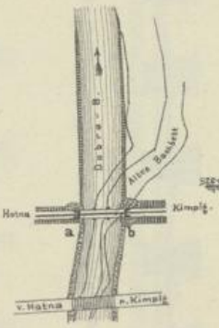
Situation
der Brücke u. d. Humorabach. Km. 38·5. 6 Öffn. a 10 m. Lichtweite.
1:5000.



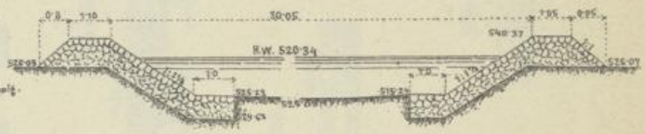
Querschnitt d. Leitwerkes. 173·9 m. lg.
1:200.
Schnitt ab



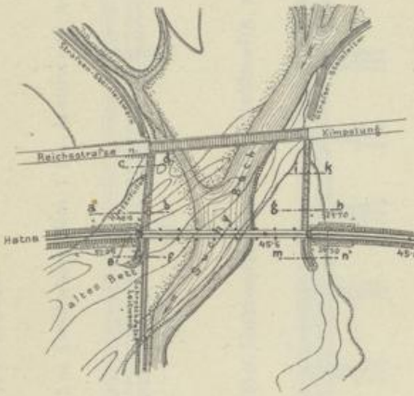
Situation
der Brücke u. d. Dobrabach 3 Öffn. a 7 m. Lichtwt.
1:5000.



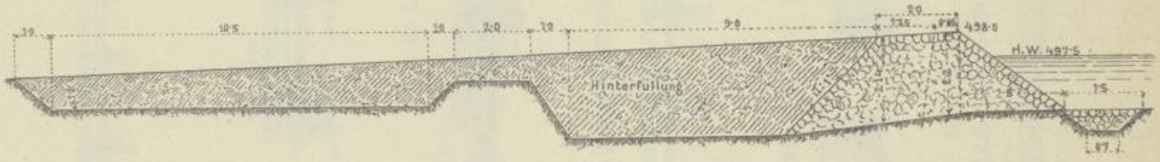
Querprofil d. Bachcorrection u. Uferversicherung.
1:200
Schnitt ab.



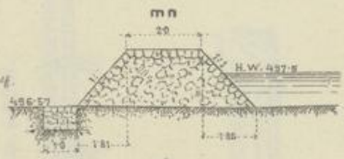
Situation
der Brücke u. d. Sucha-Bach. Km. 45·272. 9 Öffn. à 12 m. Lichtwt.
1:5000.



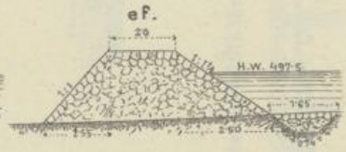
Uferversicherungen.
Querschnitt ab.



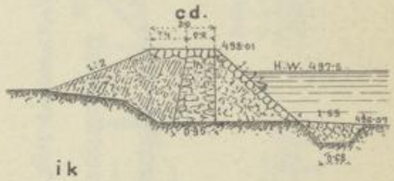
mn



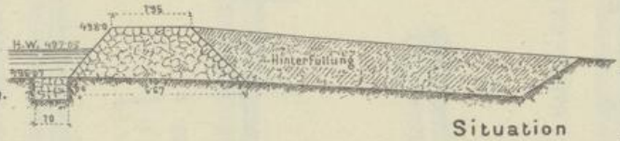
ef.



cd.

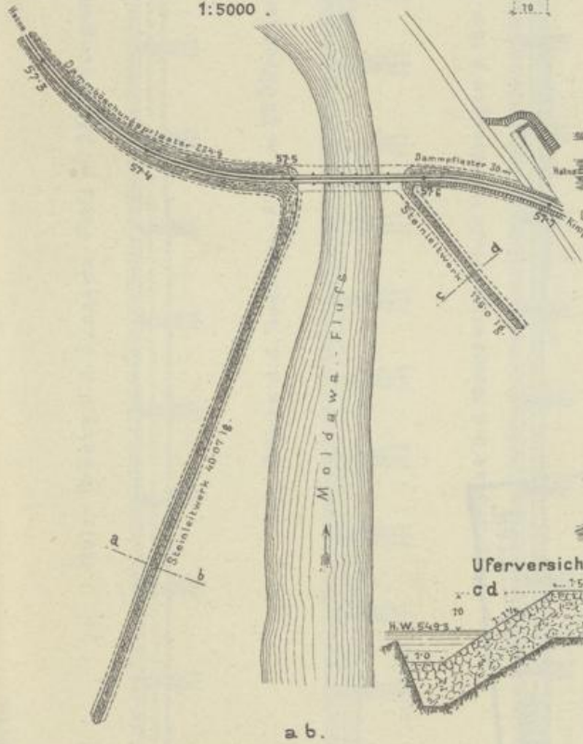


gh.

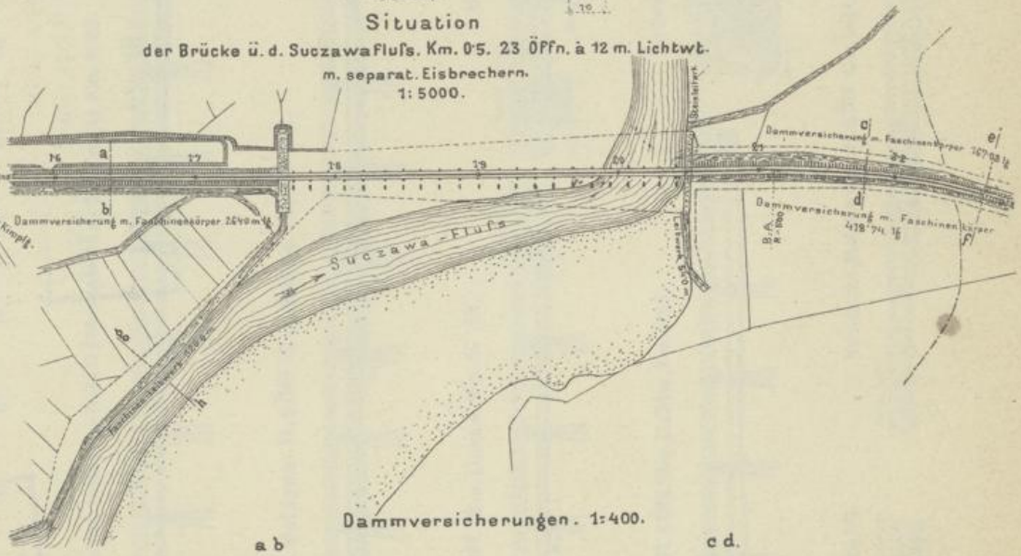


ik

Situation
der Brücke u. d. Moldawafl. Km. 57·3. 7 Öffn. a 10 m.
1:5000.



Situation
der Brücke ü. d. Suczawafluſs. Km. 0·5. 23 Öffn. à 12 m. Lichtwt.
m. separat. Eisbrechern.
1:5000.

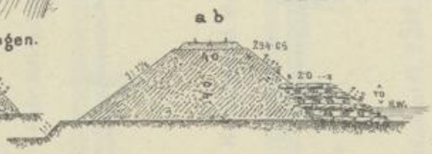


Dammversicherungen. 1:400.

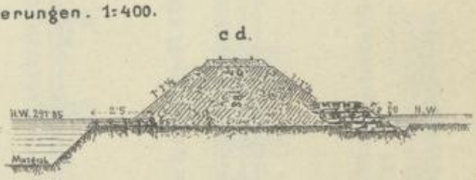
Uferversicherungen.

cd

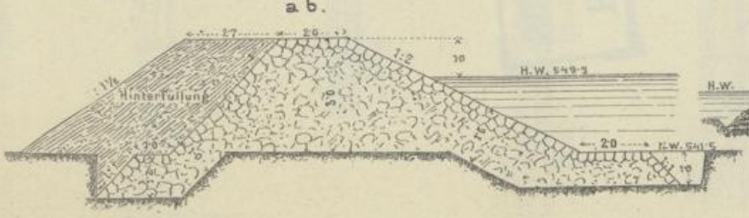
ab



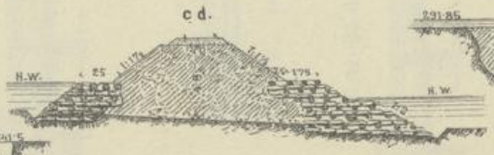
cd.



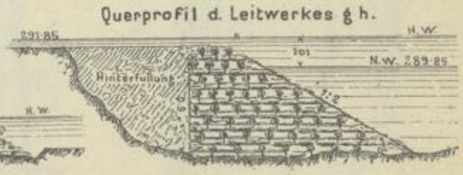
ab.



cd.

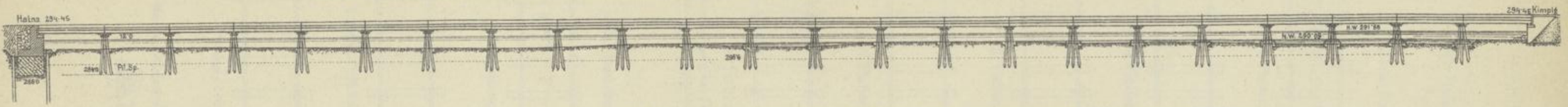


Querprofil d. Leitwerkes gh.

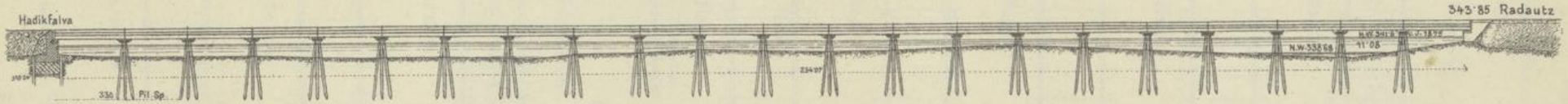


UNTERBAU.

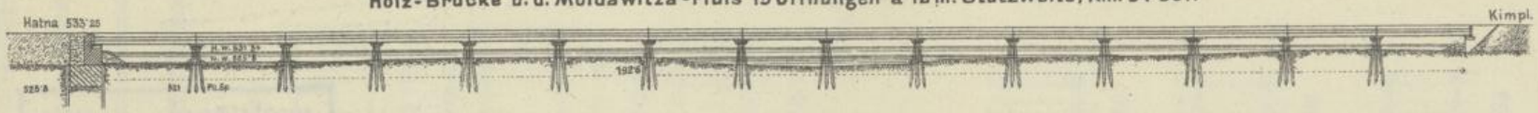
Holz-Brücke ü. d. Suczawa-Fluſs m. 23 Öffnungen à 12·0 m. Lichtweite, Km. 1·911. Lichtweite zw. d. Widerlagern 296·60 m.



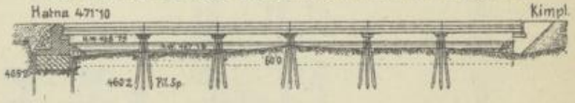
Holz-Brücke ü. d. Suczawa-Fluſs m. 22 Öffnungen à 11·08 m. Lichtweite, Km. 0·518. Lichtweite zw. d. Widerlagern 254·07 m.



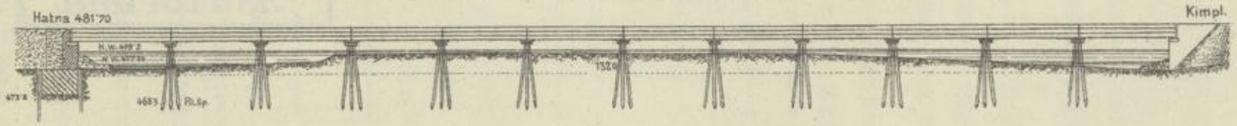
Holz-Brücke ü. d. Moldawitza-Fluſs 15 Öffnungen à 12 m. Stützweite, Km. 54·561.



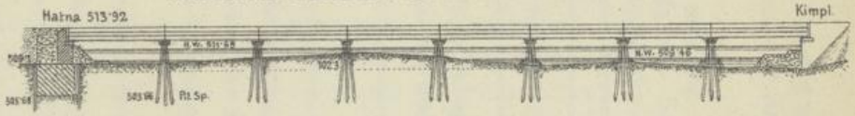
Holz-Br. ü. d. Humora-B. 6 Öff. 10 m. Lichtw. Km. 38·592.



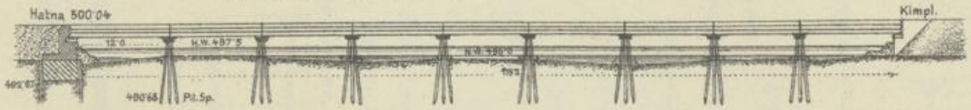
Holz-Brücke ü. d. Moldawa-Fluſs 11 Öffnungen 12 m. Stützweite Km. 41·85.



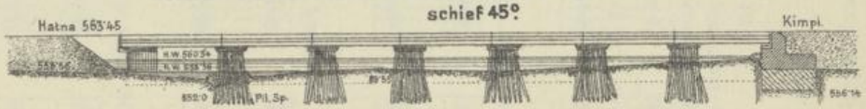
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 8 Öff. 12 m. Lichtw. Km. 49·972.



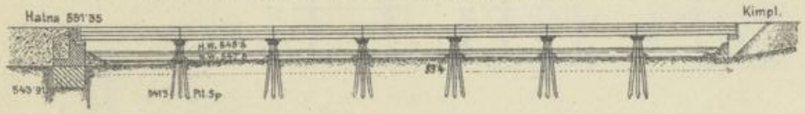
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 9 Öff. 12 m. Stützw. Km. 45·272.



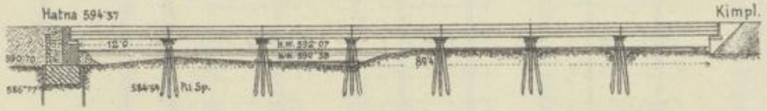
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 5 Öff. 8·37 u. 2 Öff. 8·04 Lichtw. Km. 58·898. schief 45°



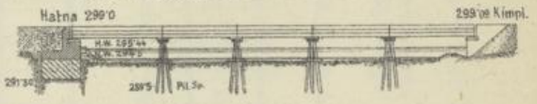
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 7 Öff. 12 m. Lichtw. Km. 57·53.



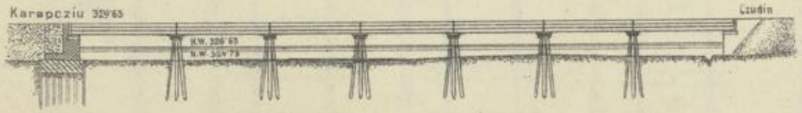
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 7 Öff. 12 m. Lichtw. Km. 63·718.



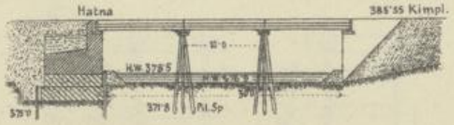
H. Br. ü. d. Solonetz-B. 5 Öff. 10 m. Lichtw. Km. 3·618.



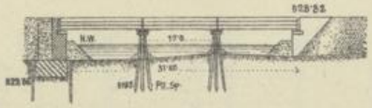
Holz-Br. ü. d. Sereth-Fl. 8 Öff. 12 m. Lichtw. Km. 1·85.



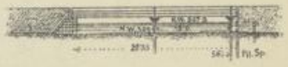
H.-Br. ü. d. Solonetz-B. 3 Öff. 10 m. Lichtw. Km. 22·09.



H. Br. ü. d. Dobra-B. Km. 53·0.

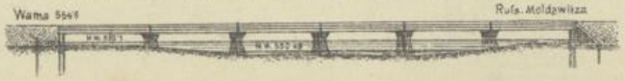


H. Br. ü. d. Frumoſa-B. Km. 6·29.



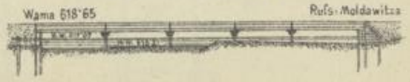
H.-Br. ü. d. Stebnik-B. 3 Öff. 10·371 m. Lw. Km. 4·4. schief 70°

Holz-Br. ü. d. Moldawitza-Fl. 6 Öff. 10 m. Lichtw. Km. 4·19.



H.-Br. ü. d. Dragosza-B. 4 Öff. 8 m. Lwt. Km. 9·63.

H.-Br. ü. d. Czumora-B. 5 Öff. 8 m. Lwt. Km. 14·7.

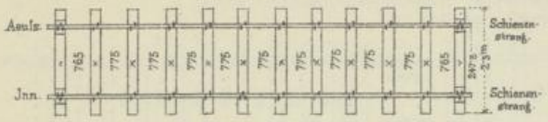


OBERBAU.

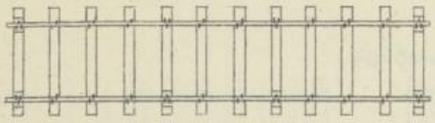
Austheilung der Querschwellen und Befestigungsmittel in Krümmungen 1:150.

Für Flufsstahlschienen. 9 m. lang.

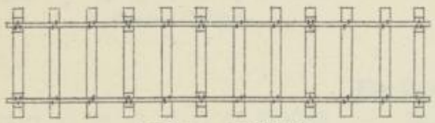
Linie: Hatna-Kimpolung



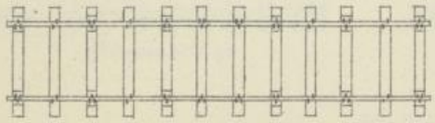
6 Platten, 54 Nägel.



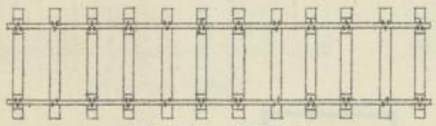
8 Platten, 56 Nägel.



10 Platten, 58 Nägel.



12 Platten, 64 Nägel.



16 Platten, 68 Nägel.

Die Austheilung bei Eichen-Schwellen wie bei der Eisenbahn: Lemberg-Belzec.

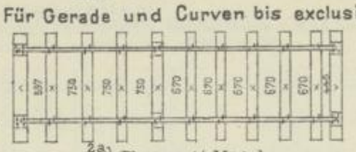
Für Eisenschienen.

6·638 m. lang. 5·689 m. lang. 4·689 m. lang.

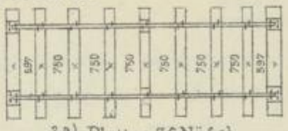
Weiche Schwellen.

Linie: Hliboka-Berhometh, Karapcziu-Czudin, Wama-Rufs Moldawitza, Hatna-Kimpolung.

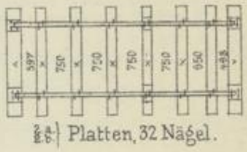
Für Gerade und Curven bis exclusive 2000 m R.



2a, 2b Platten, 44 Nägel.

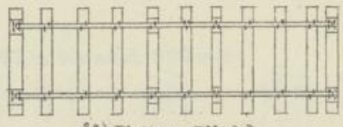


2a, 2b Platten 36 Nägel.

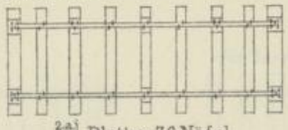


2a, 2b Platten, 32 Nägel.

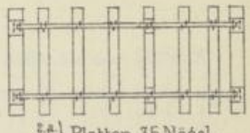
Für Curven von 2000 m. bis excl. 800 m. R.



2a, 2b, 2c Platten, 47 Nägel.

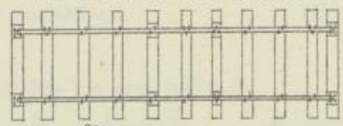


2a, 2b, 2c Platten 38 Nägel.

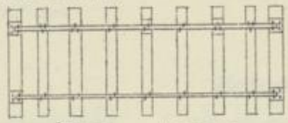


2a, 2b Platten, 35 Nägel.

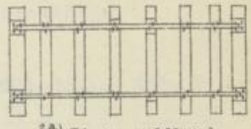
Für Curven von 800 m. bis excl. 500 m. R.



2a, 2b, 2c Platten 49 Nägel.

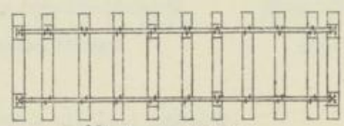


2a, 2b, 2c Platten 40 Nägel.

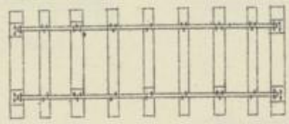


2a, 2b, 2c Platten, 36 Nägel.

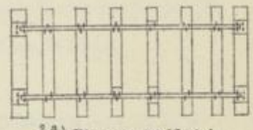
Für Curven von 500 m. bis excl. 300 m. R.



2a, 2b, 2c Platten 51 Nägel.

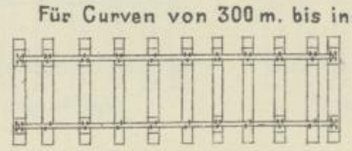


2a, 2b, 2c Platten 44 Nägel.

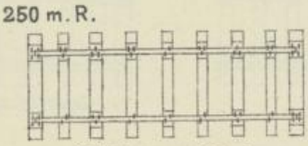


2a, 2b, 2c Platten, 38 Nägel.

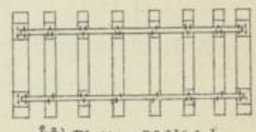
Für Curven von 300 m. bis incl. 250 m. R.



2a, 2b, 2c Platten 55 Nägel.



2a, 2b, 2c Platten 44 Nägel.



2a, 2b, 2c Platten 39 Nägel.

Für Bögen unter 250 m. Radius kommen nur Eichen-Schwellen in Anwendung.

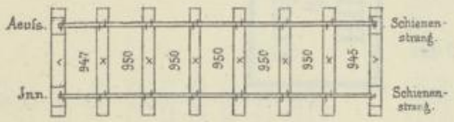
Eisenschienen.

5·689 m. lang. 4·741 m. lang 3·793 m. lang.

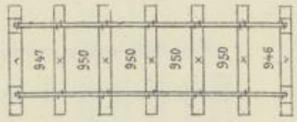
Weiche Schwellen.

Linie: Berhometh ⁄ Meżebrody.

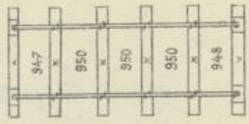
Für Gerade und Curven bis excl. 400 m R.



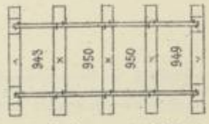
2 Stofsplatten a, 32 Nägel.



2 Stofsplatten a, 28 Nägel.

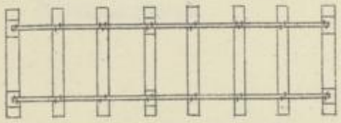


2 Stofsplatten a, 24 Nägel.

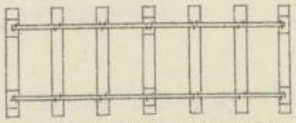


2 Stofsplatten a, 20 Nägel.

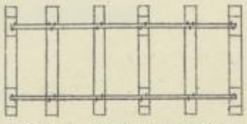
Für Curven von 400 m. bis excl. 200 m R.



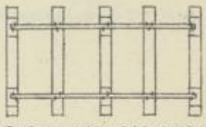
2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 34 Nägel.



2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 30 Nägel.

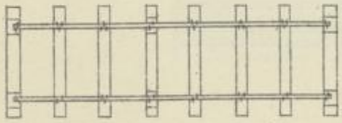


2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 28 Nägel.

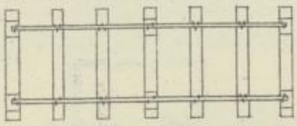


2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 22 Nägel

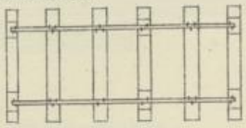
Für Curven von 200 m R. und darunter.



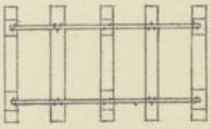
2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 39 Nägel.



2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 34 Nägel.

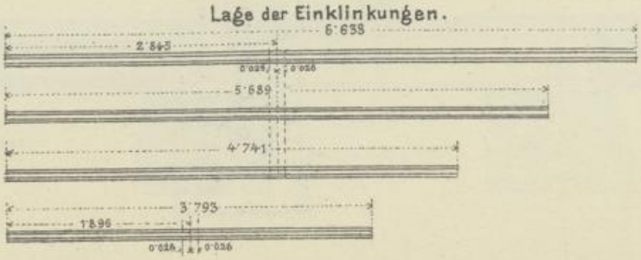


2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 26 Nägel



2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 22 Nägel.

Lage der Einklinkungen.



Weiche Mittelschwellen halbrund.

Weiche Stofsschwellen halbrund 2·3 m. lg.

Die Entfernungen der Schwellen sind in Millimeter cotirt.

OBERBAU.

Austheilung der Querschwellen und Befestigungsmittel in Krümmungen 1:150.

Für Eisenschienen.

Eichenschwellen.

Linie: Hliboka-Berhometh 8/8, Karapcziu 3/8-Czudin, Hadikfalva-Radautz.

Für Gerade u. Curven bis exclusive 2000 m. R.

6·638 m. lang. — äuſser / inner — Schienenstrang / Schienenstrang

2a/2b } Platten, 44 Nägel.

5·689 m. lang.

2a/2b } Platten, 36 Nägel.

4·741 m. lang.

2a/2b } Platten, 32 Nägel.

Für Fluſsstahlschienen.

7·5 m. lang.

Linie: Czernowitz-Nowosielitza.

Jn Geraden u. Curven v. mehr als 800 m. R.

äuſser / inner — Schienenstrang / Schienenstrang

4 Platten, 48 Nägel.

Für Curven v. 2000 m. bis excl. 800 m. R.

2a/2b } Platten, 45 Nägel.

2a/2b } Platten, 38 Nägel.

2a/2b } Platten, 32 Nägel.

Für Curven v. 800 m. bis excl. 500 m. R.

6 Platten, 50 Nägel.

Für Curven v. 800 m. bis excl. 500 m. R.

2a/2b/2c } Platten, 47 Nägel.

2a/2b/2c } Platten, 38 Nägel.

2a/2b } Platten, 35 Nägel.

Für Curven v. 500 m. bis excl. 300 m. R.

6 Platten, 54 Nägel.

Für Curven v. 500 m. bis excl. 300 m. R.

2a/2b/2c } Platten, 49 Nägel.

2a/2b/2c } Platten, 40 Nägel.

2a/2b/1c } Platten, 36 Nägel.

Für Curven v. 300 m. bis incl. 250 m. R.

10 Platten, 60 Nägel.

Für Curven v. 300 m. bis incl. 250 m. R.

2a/2b/3c } Platten, 51 Nägel.

2a/2b/4c } Platten, 44 Nägel.

2a/2b/4c } Platten, 38 Nägel.

Für Curven unter 250 m. R.

17 Platten, 61 Nägel.

Für Curven unter 250 m. R.

2a/2b/3c } Platten, 55 Nägel.

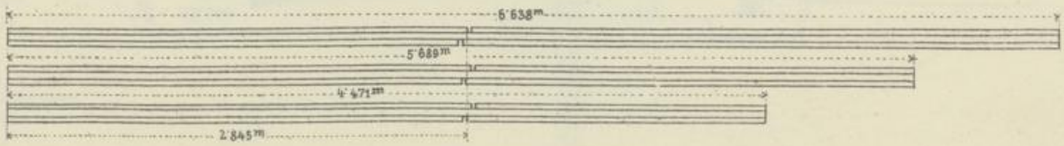
2a/2b/3c } Platten, 44 Nägel.

2a/2b/3c } Platten, 39 Nägel.

Länge der Bogenschienen 7·4 m. Die Vertheilung der Schwellen Unterlagsplatten und Nägel bei den Bogenschienen ist die gleiche wie bei Normalschwellen.

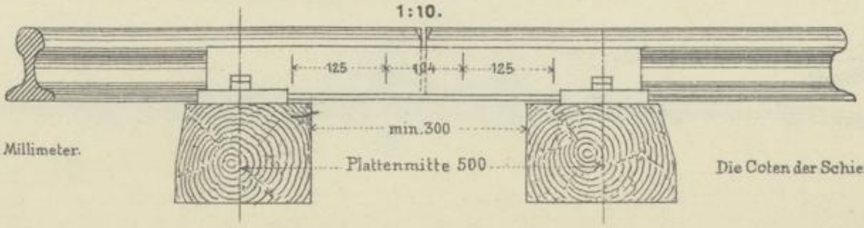
Schwellentype 2·3 m. lang.

Lage der Einklinkungen der Eisenschienen.



Schienenstoſsverbindung der Stahlschienen.

1:10.



Schienengewicht 23 Kg. pr. Meter.

Die Coten der Schwellenentfernungen sind in Millimeter.

Die Coten der Schienenstoſsverbindung sind in Millimeter.

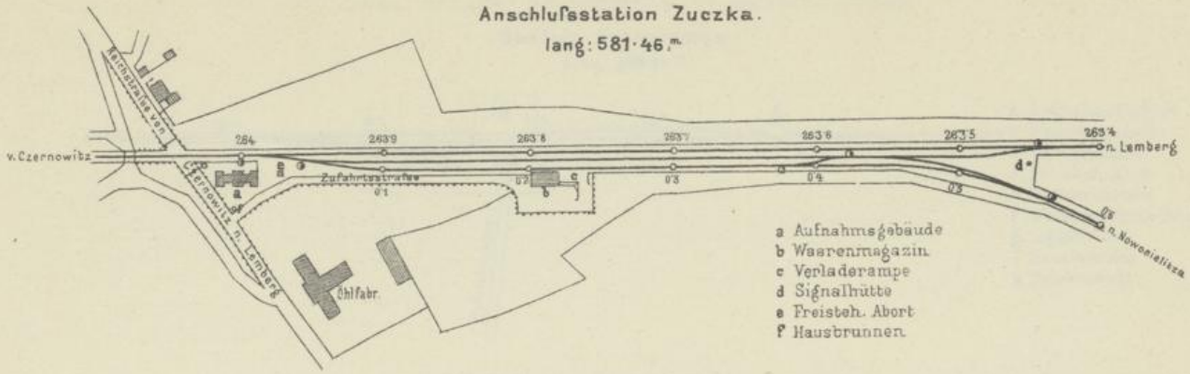
STATIONS-ANLAGEN.

Linie: Czernowitz-Nowosielitza

1:5000.

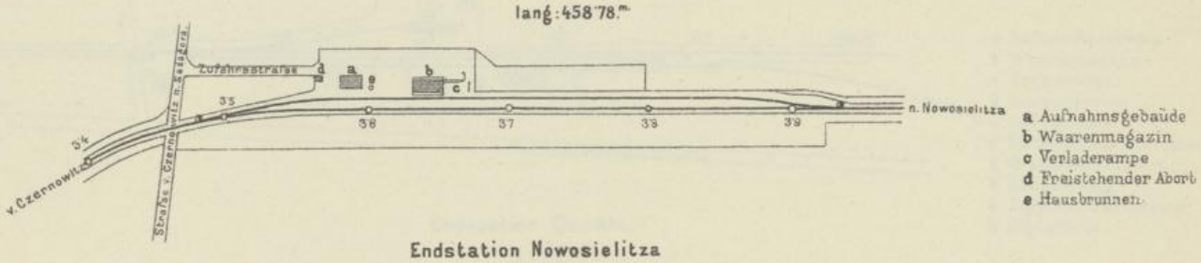
Anschlufsstation Zuczka.

lang: 581·46 m



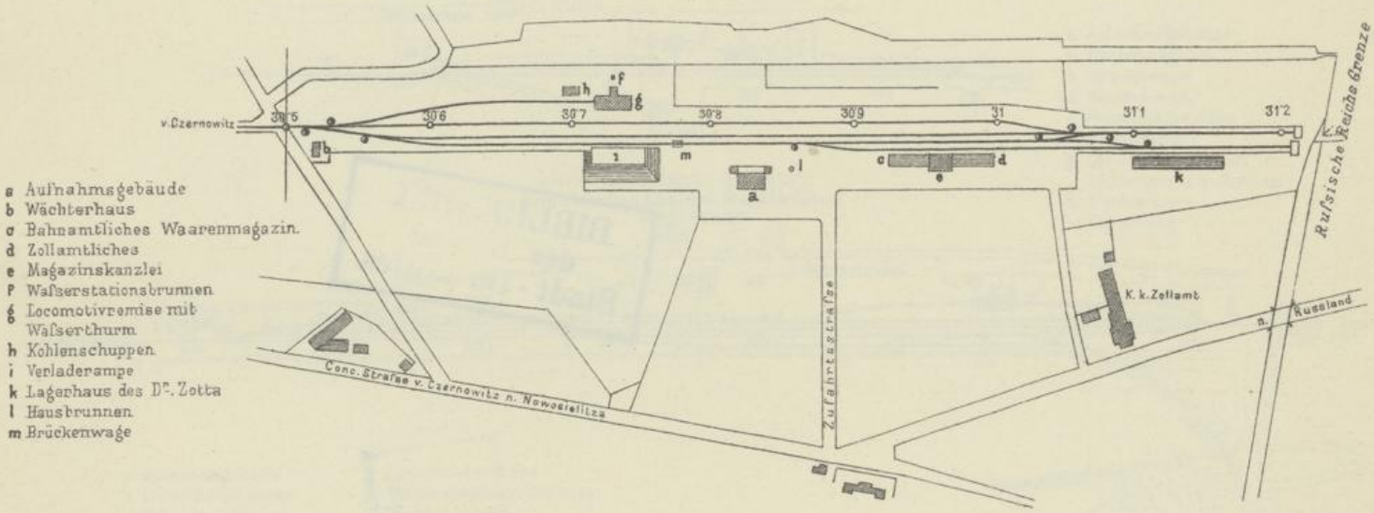
Station Sadagóra.

lang: 458·78 m



Endstation Nowosielitza

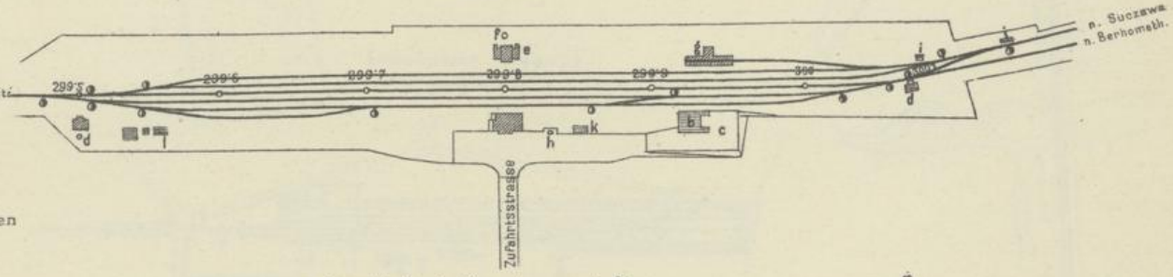
lang: 606·21 m



Linie: Hliboka-Berhometh a/s. und Karapcziu a/s-Czudin.

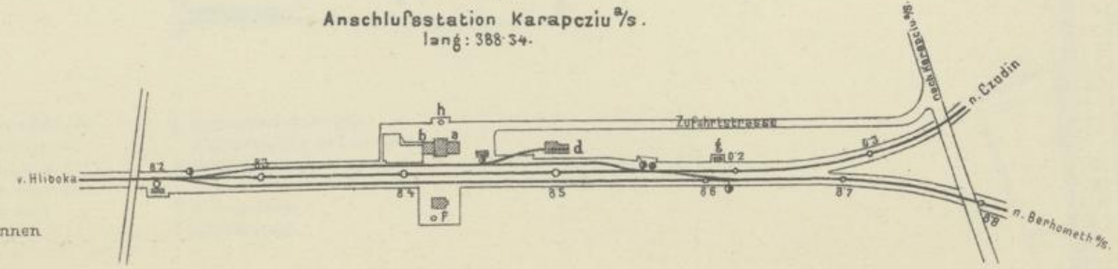
Anschlufsstation Hliboka.

lang: 661·23 m



Anschlufsstation Karapcziu a/s.

lang: 388·34.



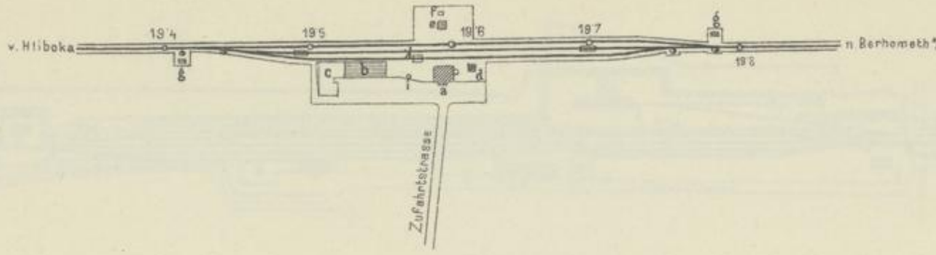
STATIONS-ANLAGEN.

1:5000.

Linie: Hliboka - Berhometh a/s. und Karapczin-Czudin

Station Storożynetz.

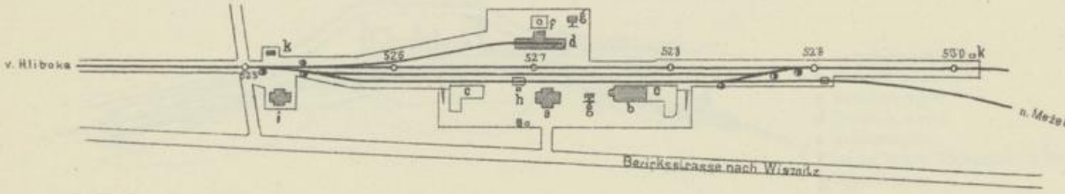
lang: 388·34.m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freisteh. Abort
e Wafserstation
f Wafserstations-Brunnen
g Signalhütte
i Hausbrunnen
k Brückenwage

Endstation Berhometh a/s.

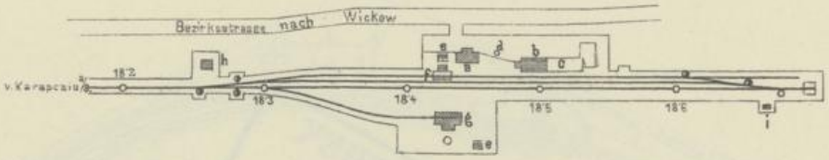
lang: 400·0m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Locomotivremise
e Hausbrunnen
f Wafserstation m Brunnen
g Freistehender Abort
h Brückenwage
i Doppeltes Wächterhaus
k Signalhütte

Endstation Czudin.

lang: 400·0m

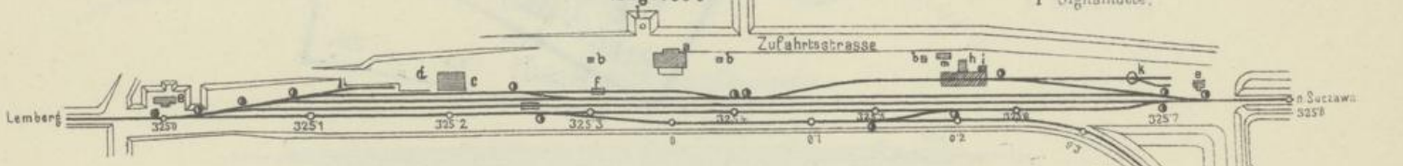


a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Hausbrunnen
e Freistehender Abort
f Brückenwage
g Locomotivremise mit Wafserthurm u. Brunnen
h Wächterhaus
i Signalhütte.

Linie: Hadikfalva-Radautz

Anschlufsstation Hadikfalva.

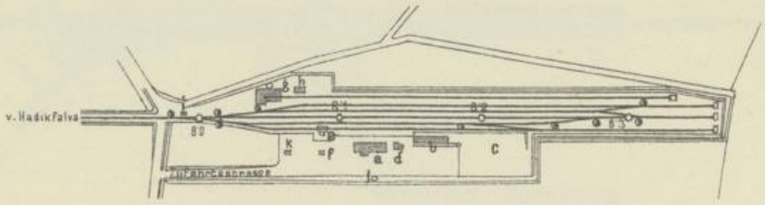
lang: 750·0m



a Aufnahmsgebäude
b Freistehende Aborte
c Waarenmagazin
d Verladerampe
e Wächterhäuser
f Brückenwage
g Locomotivremise
h Wafserstation m. Brunnen
i Coaksschuppen
k Drehscheiben
l Hausbrunnen
m Nebengebäude

Endstation Radautz.

lang: 400·0m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freistehender Abort
e Brückenwage
f Magazin
g Locomotivremise mit Wafserstation und Brunnen
h Coaksschuppen
i Signalhütte
k Nebengebäude
l Hausbrunnen

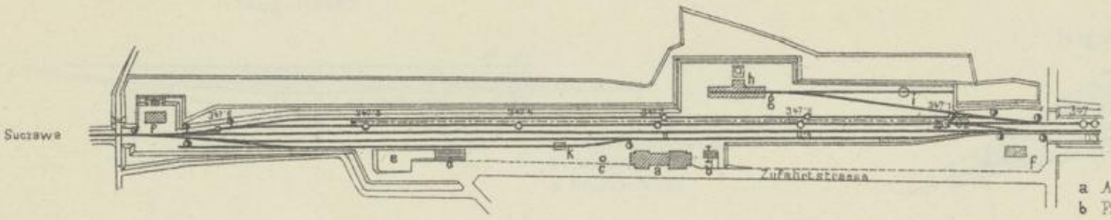
STATIONS-ANLAGEN

1:5000.

Linie: Hatna - Kimpolung.

Anschlufsstation Hatna.

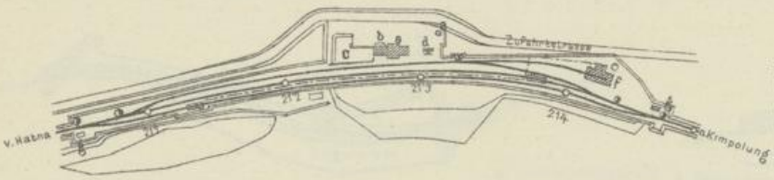
lang: 634·05 m.



a Aufnahmsgebäude
b Freistehender Abort
c Hausbrunnen
d Waarenmagazin
e Verladerampe
f Wächterhaus
g Locomotivrem. m. Wafserstat. und Brunnen
i Drehscheibe
k Brückenwage

Station Kaczyka.

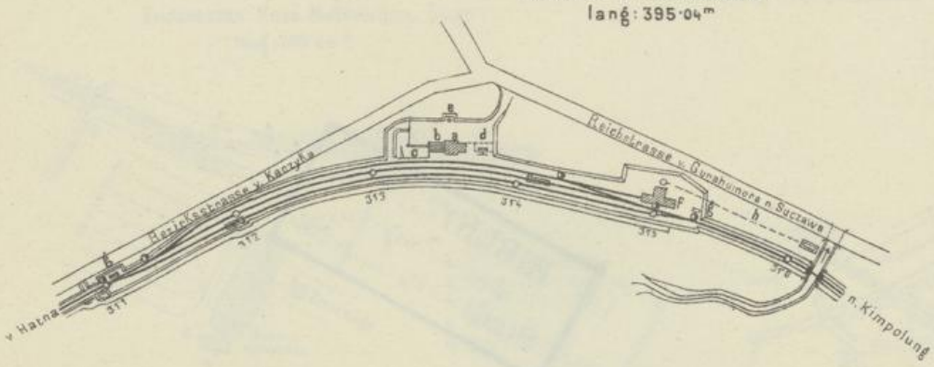
lang: 419·17 m.



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freisteh. Abort
e Hausbrunnen
f Locom. Rem. m. Wafserstat. u. Brunnen
g Signalhütten

Station Jllischestie.

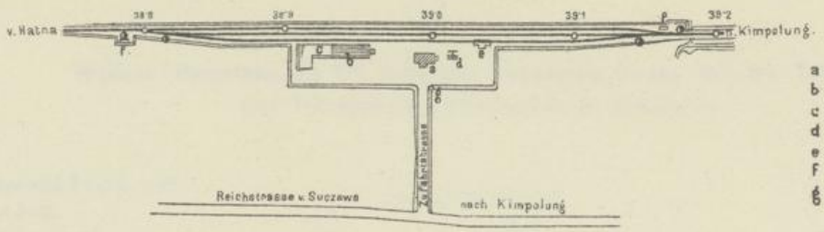
lang: 395·04 m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freistehend. Abort
e Hausbrunnen
f Locom. Rem. m. Wafserstat. u. Brunnen
g Signalhütte
h Wafserleitung

Station Gurahumora.

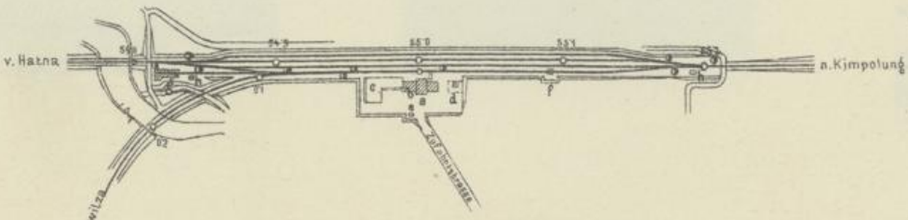
lang: 395·04 m.



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freistehend. Abort
e Brückenwage
f Signalhütten
g Hausbrunnen

Anschlufsstation Wama.

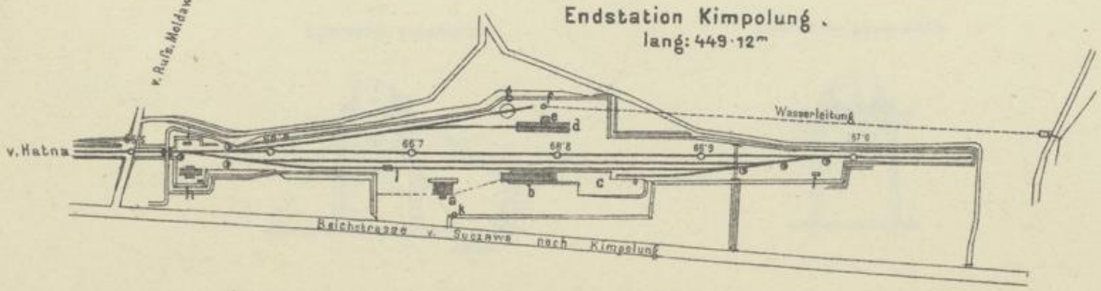
lang: 393·65



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freistehend. Abort
e Hausbrunnen
f Brückenwage
g Locom. Rem. m. Wafserstat. u. Brunnen.
h Signalhütte

Endstation Kimpolung.

lang: 449·12 m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Locomotivremise
e Wafserstation
f Wafserstat. Brunnen
g Drehscheibe
h Doppelt. Wächterhaus
i Signalhütte
k Hausbrunnen
l Bruckenwage

STATIONS-ANLAGEN.

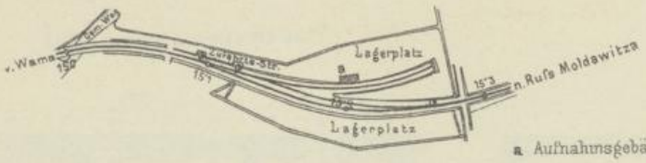
1:5000.

Linie: Wama-Rufs Moldawitza.

Ladestelle Dragosza.
lang: 170·88 m

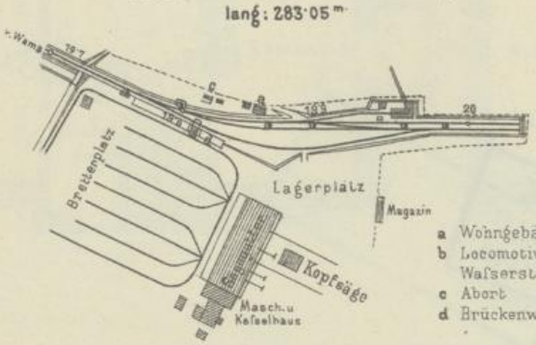
a Aufnahmsgebäude
b Freisteh. Abort
c Brückenwage.

Ladestelle Watra-Moldawitza.
lang: 172·30 m



a Aufnahmsgebäude

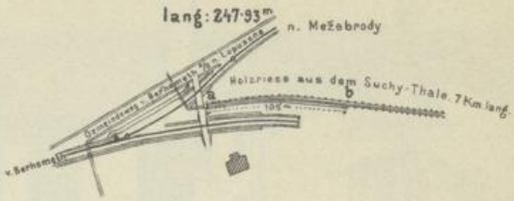
Endstation Russ Moldawitza. Säge
lang: 283·05 m



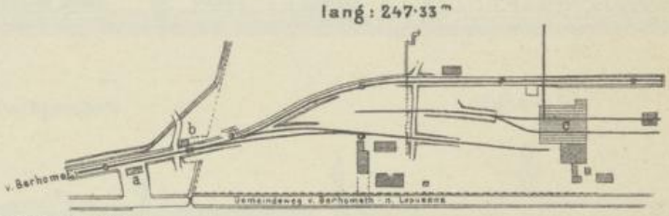
a Wohngebäude
b Locomotivremise mit Wafserstation
c Abort
d Brückenwage

Linie: Berhometh a/s.-Meżebrody.

Lade u. Haltestelle Suchy.

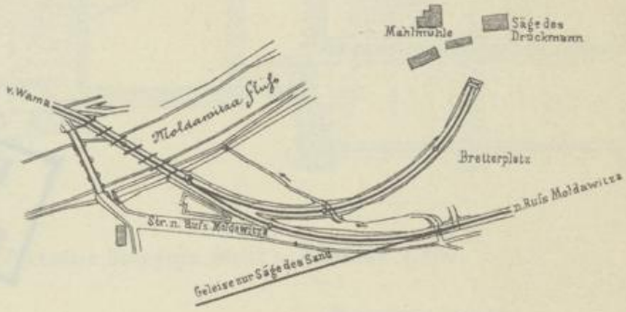


Endstation Meżebrody.
lang: 247·33 m



a Wartepavillon
b Brückenwage
c Dampfsäge-Etablissement

Linie: Wama-Rufs Moldawitza
Ladestelle Deia.
lang 236·70 m

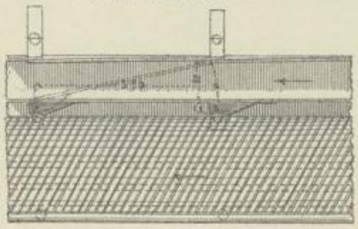


Wafser-Holzriese 7·0 Km. lang zur Ladestelle Suchy bei Km 3·088. 1:150.

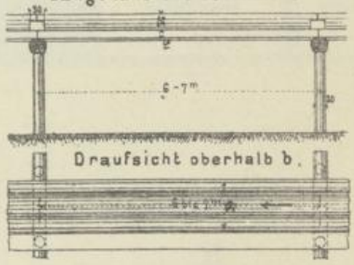
zum Transporte des Brennholzes in Scheitern.

Holzriese zur Ladestelle Suchy. 1:150.
Km. 3·088.
Längenansicht von ab

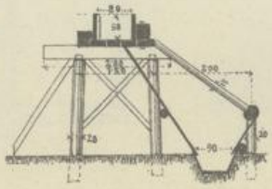
Draufsicht von ab.



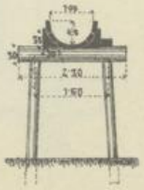
Längenansicht oberhalb b.



Querschn. unterhalb b.



Querschn. oberhalb b.



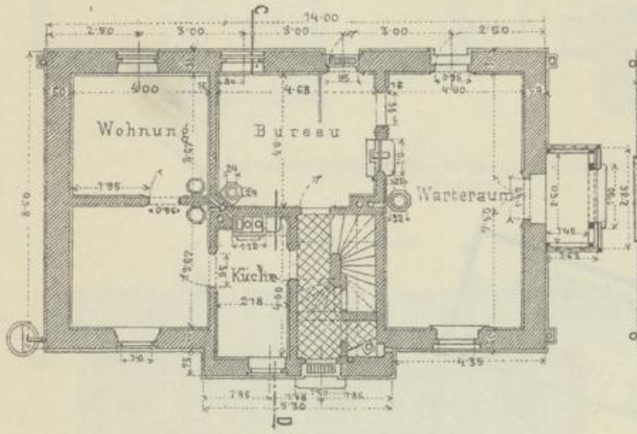
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude in Sadagóra, Bojan, Storożynetz, Berhometh a/s, Czudin und Gurahumora.

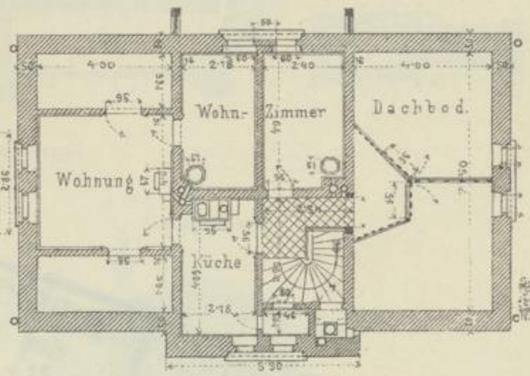
1:200.

Bahnseitige-Ansicht. Strafsenseitige-Ansicht. Giebel-Ansicht.

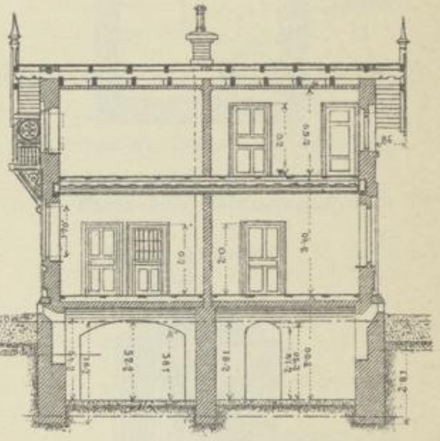
Erdgeschofs, verb. Fl. 117·64 m²



Dachgeschofs.

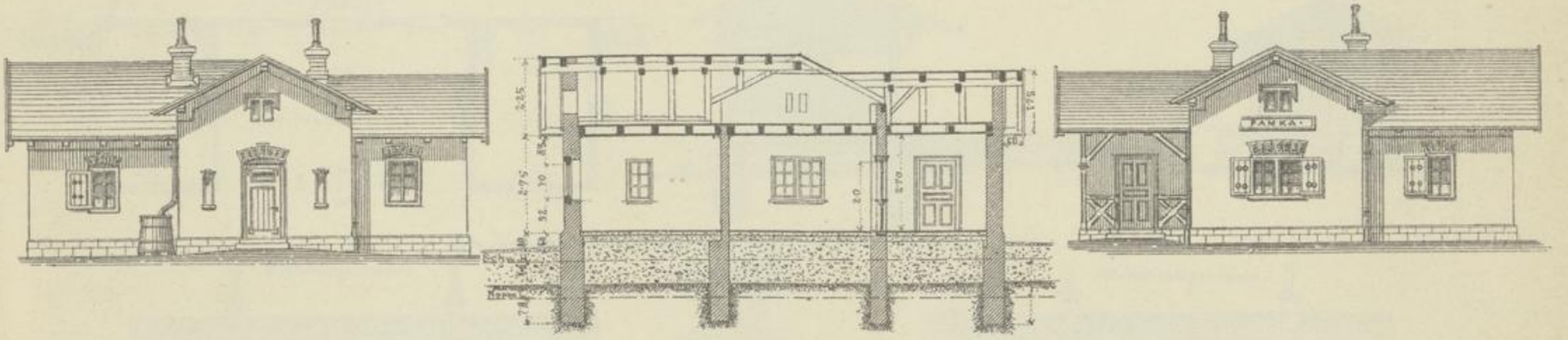


Schnitt CD.

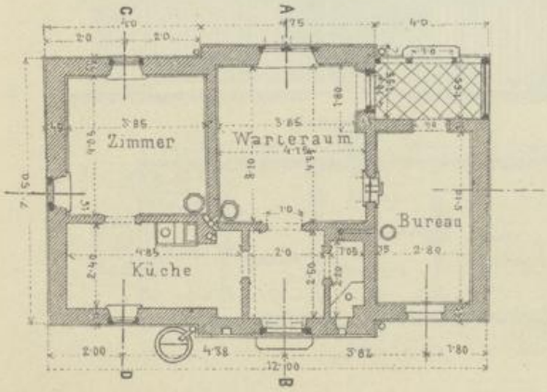


Aufnahmsgebäude in den Haltestellen: Panka, Kupka, Parhoutz, Pertestie, Strygoja, Molit u. Eisenau. 1:200.

Strafsenseitige Ansicht. Längenschnitt EF. Bahnseitige Ansicht.

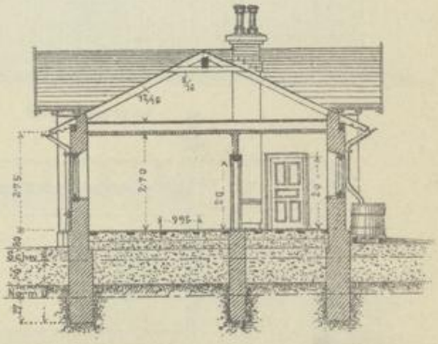


Grundrifs, v. Fl. 92·85 m²



Querschnitt AB.

Querschnitt CD.

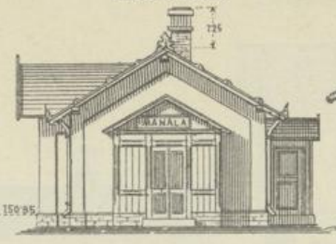


HOCHBAU.

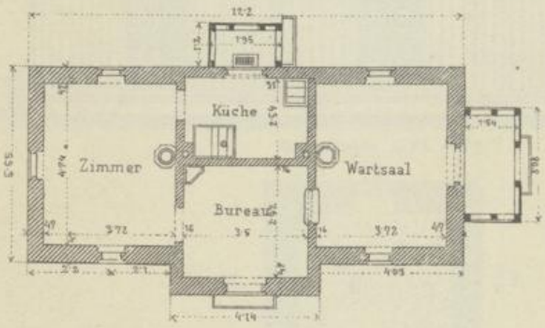
Aufnahmsgebäude, Haltestelle Mahala. 1:200.

Bahnseitige Ansicht.

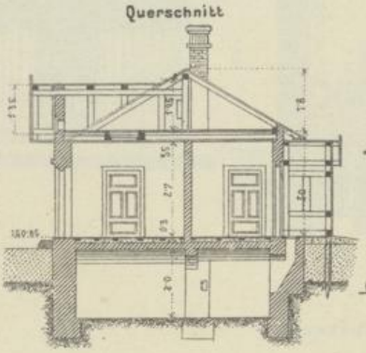
Giebel-Ansicht.



Grundriſs. v. Fl. 86·5 m²

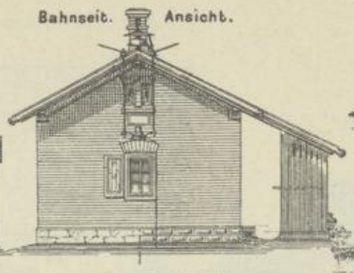


Querschnitt

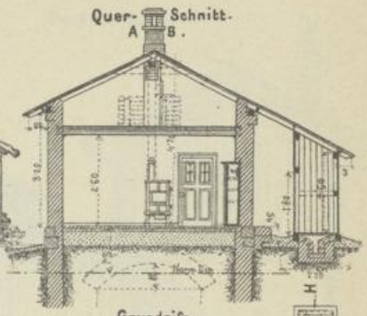


Einf. Wächterhaus sammt Nebengebäude in der Station Czudin. 1:200.

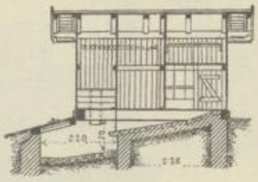
Bahnseit. Ansicht.



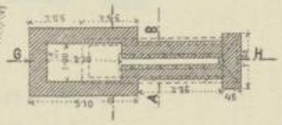
Quer-Schnitt. A B.



Schnitt GH.



Grundriſs. v. Fl. 5·7 m²



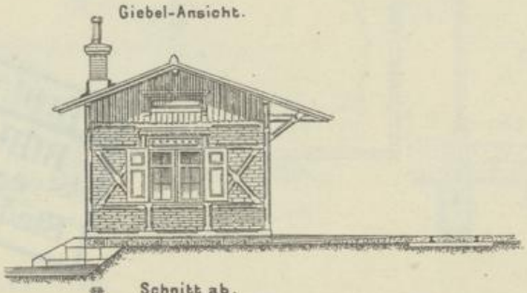
Grundriſs. v. Fl. 45·6 m²

Dasselbe Wächterhaus ist in Nowosielitza.

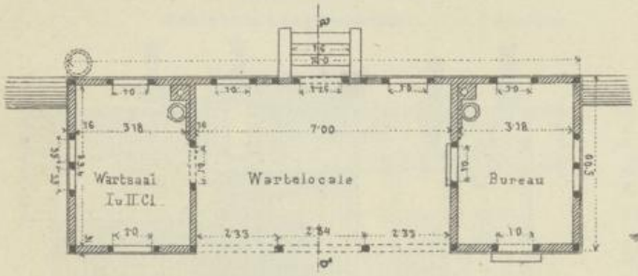
Aufnahmsgebäude der Haltestelle Radautz Ringpl. 1:200.

Bahnseitige Ansicht.

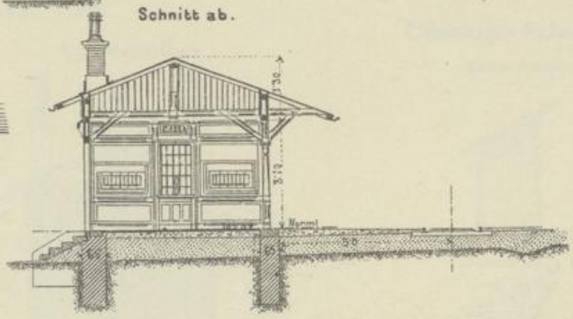
Giebel-Ansicht.



Grundriſs. v. Fl. 70·0 m²



Schnitt ab.



Aufnahmsgebäude auf der Linie: Wama-Ruſs Moldawitza. 1:200

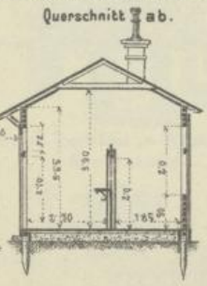
Stirn-Ansicht.

Stirn-Ansicht.

Aufnahmsgebäude auf der Linie: Wama-Ruſs Moldawitza. 1:200.

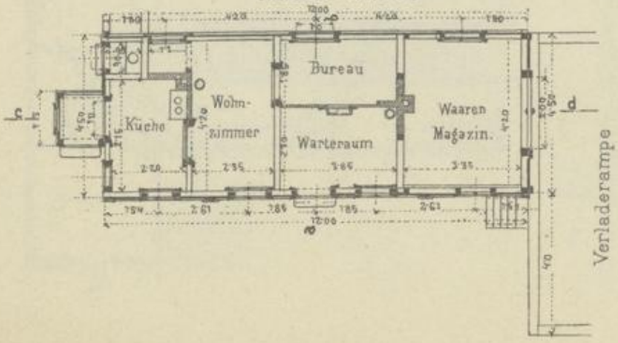
Bahnseitige-Ansicht

Querschnitt ab.

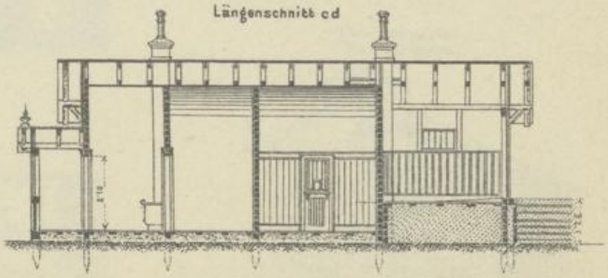


Straſsenseitige-Ansicht

Grundriſs. v. Fl. 54·0 m²



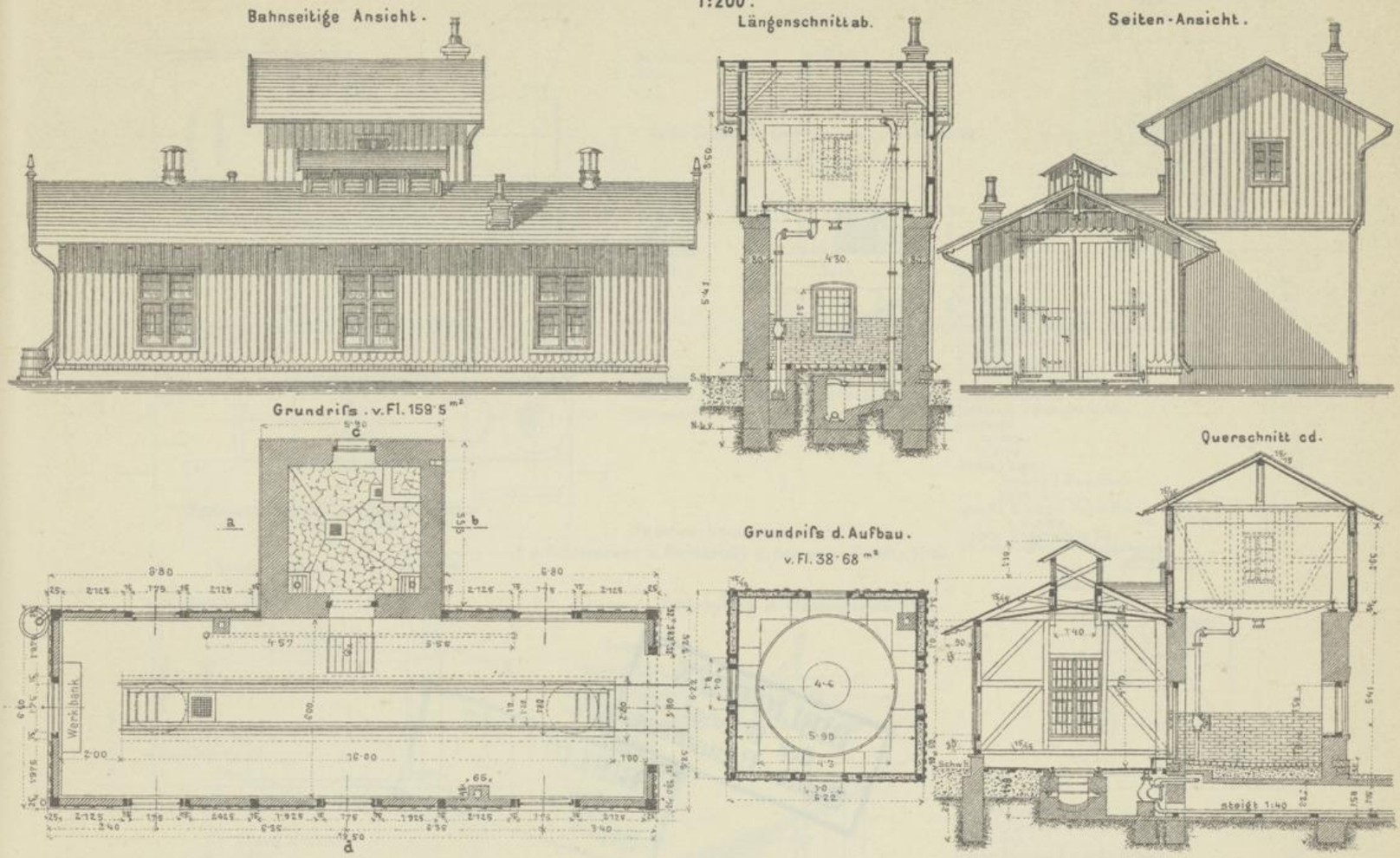
Längenschnitt cd



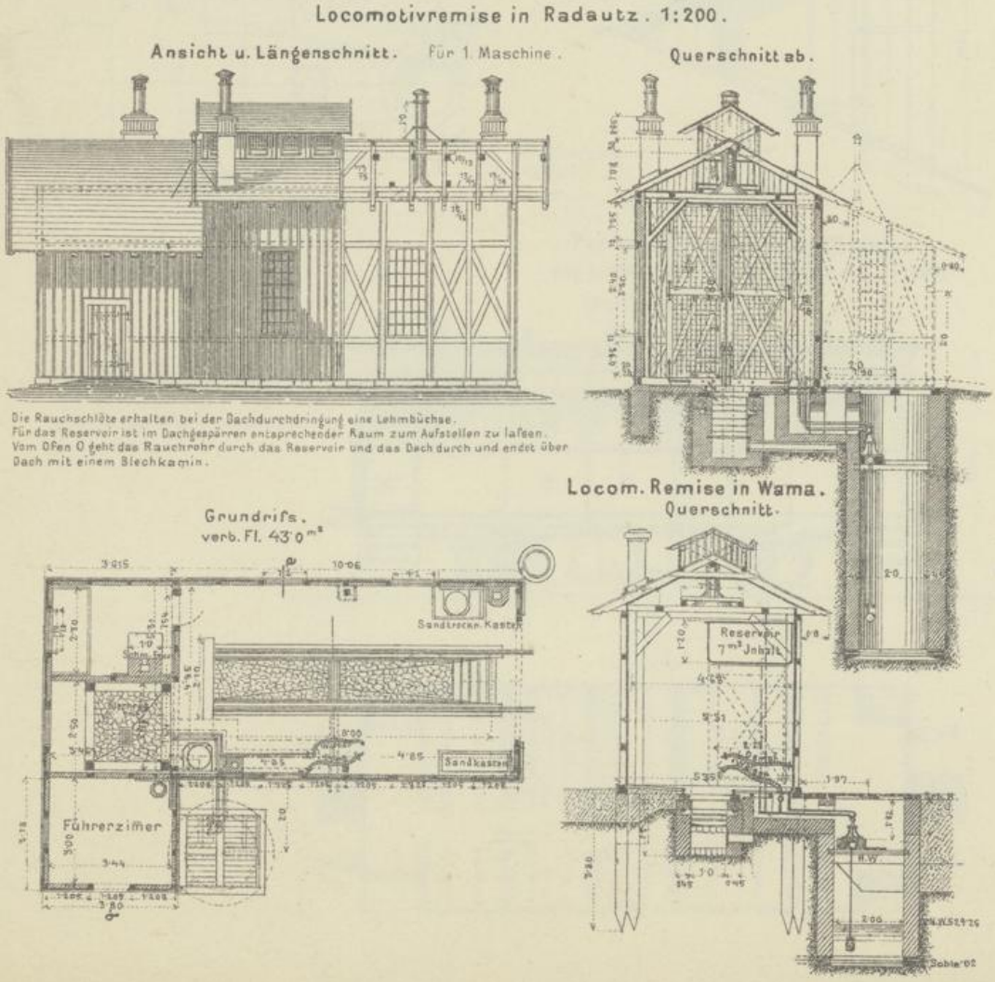
HOCHBAU

Locomotivremise mit Reservoirgebäude in Czudin, Kaczyka und Jllischestie.

1:200.

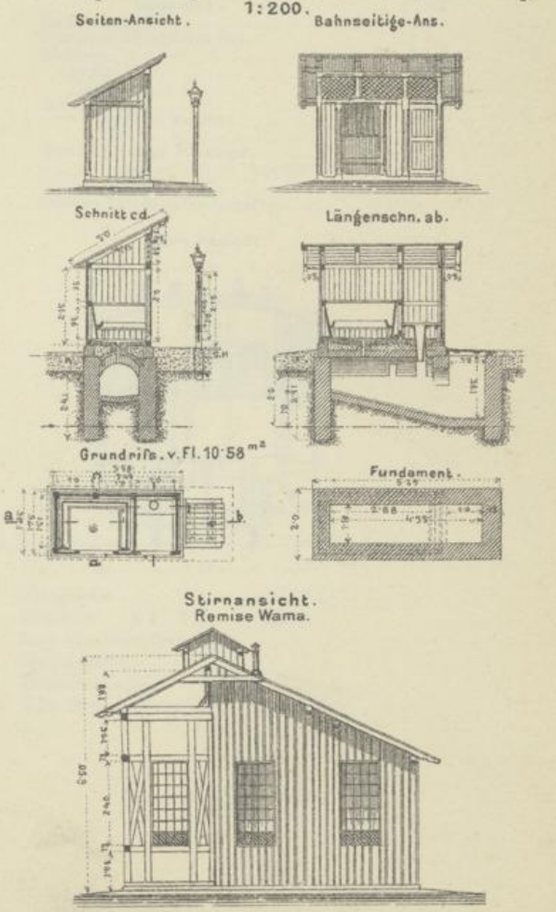


Locomotivremise in Radautz. 1:200.



Einseitiger Paſsagierabort m. Piſsoir in Radautz-Ringpl.

1:200.



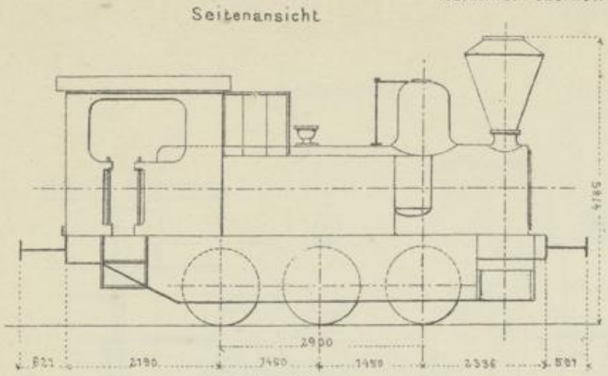
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Tender-Locomotive

P. d. Linien: Czernowitz-Nowosielitza und Hliboka-Berhometh 3/5.

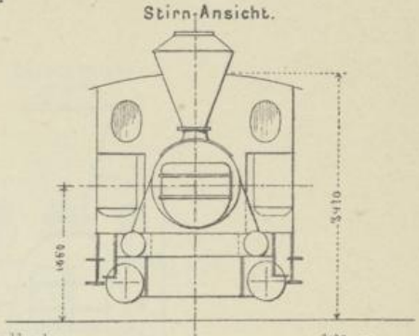
1:100.

Seitenansicht

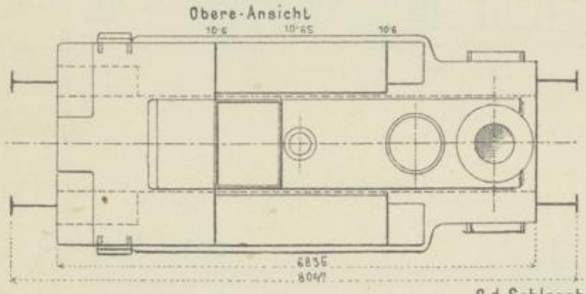


Wafserraum ..... 4·25 m³
Kohlen ..... 2·3 t
Holz ..... 4·6 m³

Stirn-Ansicht.

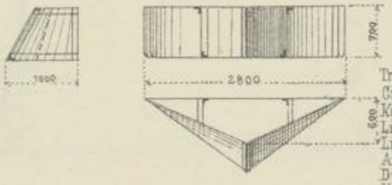


Obere-Ansicht



An die Brust der Locomotiven zu montirende Schneeräumer.

1:100.



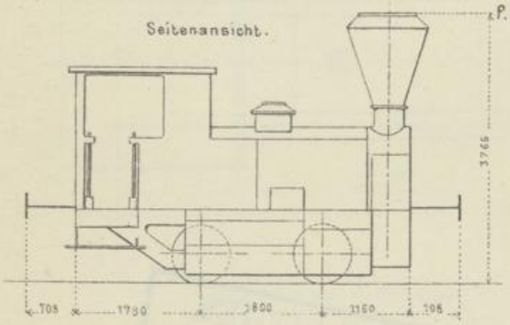
Die gleichen Schneeräumer sind an den Locomotiven der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) angebracht.

Triebraddurchm.	1·01 m
Cilinder Durchm.	0·335 -
Kolben-Hub	0·50 -
Lichter-Durchm. d. cilindr. Kessels	1·190 -
Lichte Länge zwischen d. Rohrwänden	3·00 -
Anzahl d. Siederohre	134 St.
Durchm.	52/47 mm
Heizfläche d. Feuerbüchse v. Feuer bespült	5·703 m²
- Siederohre - - -	59·567 -
Totale Heizfläche	65·270
Überdruck d. Dampfes in Atm.	12·00
Rostlänge	1·45 m
- breite	0·920 -
- Fläche	1·334 m²
Größte Länge d. Maschine	8·047 m
- Breite d. Maschine	3·094 -
- Höhe d. Maschine	4·185 -
Gewicht d. leeren Maschine	22·5 t
- - ausger. - bei 160 mm W. St.	31·85 -
Größte Zuekraft in Kg.	4737
Größter Effect in Pferdekräften	200

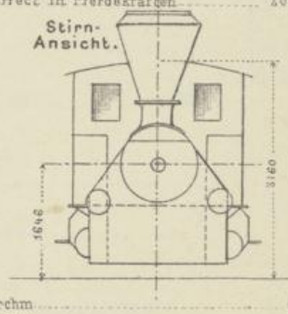
Tender-Locomotive

P. d. Schleppbahn n. Meżebrody u. Karapcziu-Czudin. 1:100

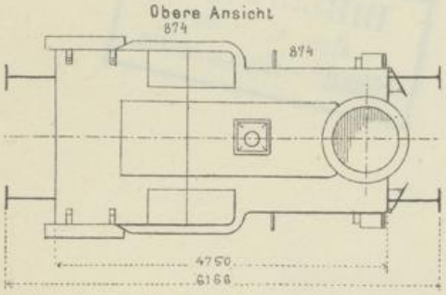
Seitenansicht.



Stirn-Ansicht.

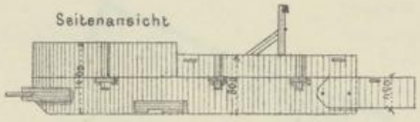


Obere Ansicht

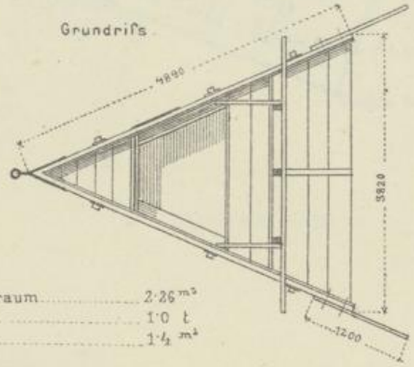


Hölzerner Schneepflug m. Pferdebetrieb. 1:100.

Seitenansicht



Grundriſs

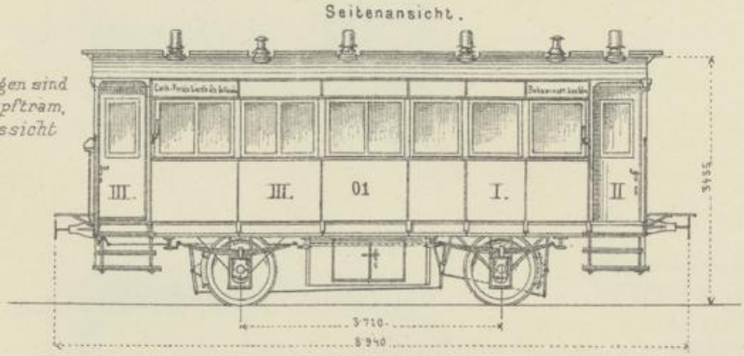


Wafserraum ..... 2·26 m³
Kohlen ..... 1·0 t
Holz ..... 1·½ m³

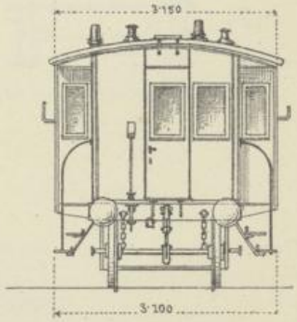
Triebraddurchm.	0·830 m
Cilinder-Durchm.	0·260 -
Kolben-Hub	0·400 -
Lichter Durchm. d. cilindr. Keſſels	1·000 -
Lichte Länge zwischen d. Rohrwänden	2·242 -
Anzahl der Siederohre	111 St.
Durchm. - -	44/40 mm
Heizfläche d. Feuerbüchse v. Feuer bespült	2·481 m²
- - Siederohre - - -	30·962 -
Totale Heizfläche	33·443 -
Überdruck d. Dampfes in Atm.	12·0 -
Rostlänge	0·822 m
- breite	0·876 -
- fläche	0·72 m²
Größte Länge d. Maschine	6·166 m
- Breite d. Maschine	2·800 -
- Höhe d. Maschine	3·765 -
Gewicht d. leeren Maschine	12·9 t
- - ausger. - bei 160 mm W. St.	17·48 -
Größte Zuekraft in Kg.	2642
Größter Effect in Pferdekräften	101

Personenwagen I II u. III. Claſse der Linie Hadikfalva-Radautz. 1:100.

Seitenansicht.

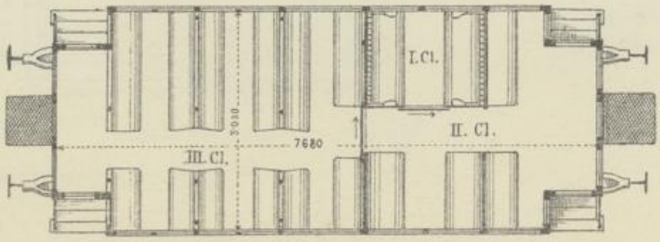


Stirn-Ansicht.



Die gleichen Personenwagen sind für die projectirte Dampftramwaybahn in Lemberg in Aussicht genommen

Grundriſs



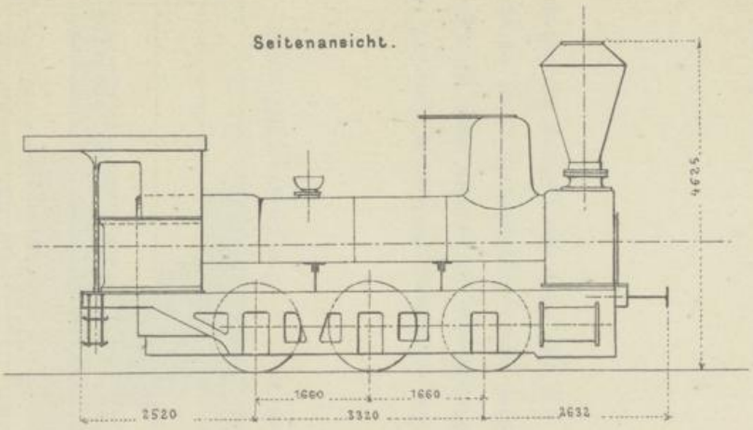
Eigengewicht ..... 9480 Kg.
Sitzplätze 4 I, 9 II, 35 III. Cl.
Haag'sche Dampfheizung
Spindel-Bremse
Anstrich: olivgrün.
Fabr. Simmering 1889

Coten sind in Millimeter.

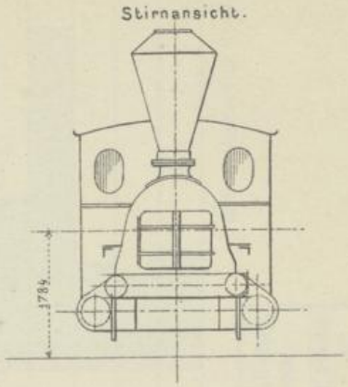
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Dreiachsig gekuppelte Locomotiven f. d. Linie Hatna - Kimpolung. 1:100.

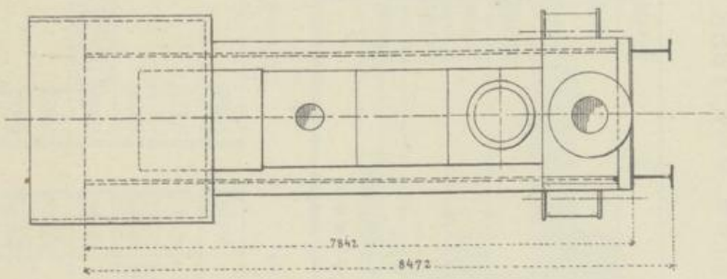
Seitenansicht.



Stirnansicht.



Obere Ansicht.



die Coten sind in Millimeter

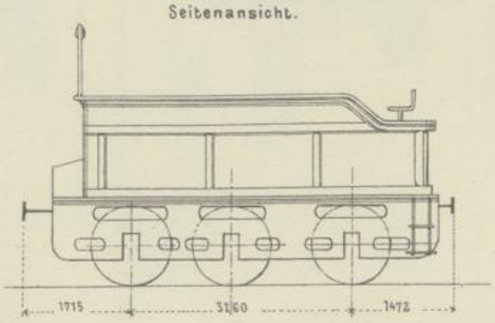
Raddurchmesser	1·274 m
Cilinder Durchmesser	0·435 "
Kolbenhub	0·632 "
Lichter Durchmesser des cilindr. Kessels	1·270 "
Lichte Länge zwischen den Rohrwänden	4·103 "
Anzahl der Siederohre	168 Stk.
Durchmesser derselben	52/47 mm.

	vom Feuer bespült m²	vom Wasser bespült m²
Heizfläche der Feuerbüchse	7·12	7·26
" " Siederohre	103·3	113
Totale Heizfläche	110·42	120·26

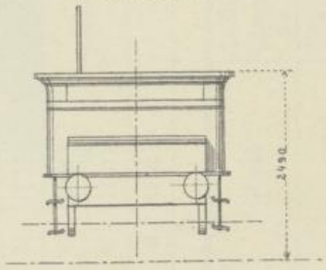
Überdruck des Dampfes in Atm.	10
Rost-Länge	1·369 m
" Breite	1·085 "
" fläche	1·4 m²
Größte Länge der Maschine	8·472 m
Breite der Maschine	2·946 "
Höhe der Maschine	4·625 "
Gewicht der leeren Maschine	34·87 t.
" " ausger. " bei 160 mm. W. St.	39·27 "
Größte Zugkraft in Kg.	7400

Tender. 1:100.

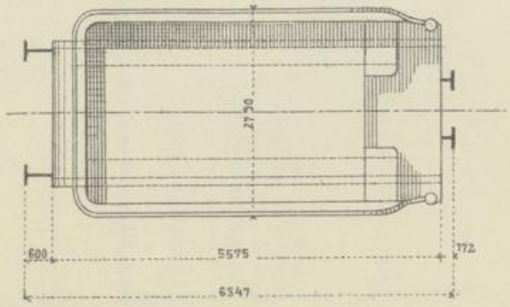
Seitenansicht.



Stirnansicht



Obere Ansicht.



äusserster Radstand	3·160 m
größte Länge des Tenders	6·347 "
Breite des Tenders	2·790 "
Höhe des Tenders	2·490 "
Wasserraum	10·595 m³
Kohlenraum	7·5 "
Gewicht des leeren Tenders	12·0 t
" " ausger.	28·0 "

die Coten sind in Millimeter.

Personen-und Güterbewegung pro 1888.

Firma der Bahn	Linie	Tarif-Länge km.	Personen pr. Km. Anzal	Personen pr. Km. Grafisch	Güterbewegung pr. Kilom. Grafisch	Güterbewegung pr. Kilom. Anzal Tonnen
Eisenb. Lemberg-Betzec		92	24309			19364
Kolomeaer-Localbahnen		33	20340			33454
Bukowinaer-Localbahn.	Czernowitz-Nowosielitza	31	12439			43911
	Hliboka-Berhometh m. Flügl.	72	6824			40581
	Hatna-Kimpolung.	67	13557			24680

1 Millimeter = 2000 Personen 1 Millim. = 2000 Tonnen.

Personenbewegung: von der Ausgangsstation Anzal	Grafisch	von der Endstation Anzal
24977		27585
41396		46521
8597		7602
7672		11192
21340		20632

1 Millimeter = 2000 Personen 1 Millimeter = 2000 Tonnen

Firma der Bahn.	Linie	Tarif-Länge km.	Güterbewegung in Tonnen: von d. Ausgangs-Stat. Anzal	von d. Ausgangs-Stat. Grafisch	von der Endstation Grafisch	von der Endstation Anzal
Eisenb. Lemberg-Betzec		92	4100			42039
Kolomeaer-Localbahn.		33	20165			47538
Bukowinaer-Localbahn.	Czernowitz-Nowosielitza	31	4956			41592
	Hliboka Berhometh m. Flügl.	72	3920			70601
	Hatna-Kimpolung.	67	8249			26840
	Berhometh-Meżebrody	9				25490

1 Millimeter = 2000 Tonnen

Da die Linie Hatna-Kimpolung nur 245 Tage im Betriebe war, so wurden die Ergebnifse derselben behufs Ermöglichung eines Vergleiches auf 365 Tage des Jahres berechnet.

Betriebs-Ergebnifse pro 1888.

Firma der Bahn	Linie	Tarif-Länge km.	Betriebs-Einahmen pr. Kilomet. Gulden	Betriebs-Einahmen pr. Kilomet. Grafisch	Betriebsausgabe pr. Km Grafisch	Betriebsausgabe pr. Km Gulden	Betriebsüberschufs pr. Kilomet. Grafisch	Betriebsüberschufs pr. Kilomet. Gulden
Eisenb. Lemberg-Betzec		92	1525			1221		304
Kolomeaer-Localbahnen		33	2929			1712		1217
Bukowinaer-Localbahn.	Czernowitz Nowosielitza	31	3596			1174		2422
	Hliboka-Berhometh m. Flügl.	72	1538			790		740
	Hatna-Kimpolung.	67	2051			1355		696
	Berhometh-Meżebrody	9	1862			1051		811

1 Millimeter = 100 Gulden.

Firma der Bahn	Linie	Tarif-Länge km.	Ausg. Coeffiz %	Einnahme in Kreuzern. pr. Person Kilomet.	Einnahme in Kreuzern. pr. Toñen Kilomet.	Ausgab. pr. Toñen Kilomet.	Durchschn. Belastung der Züge pr. Ton.	pr. Bahnkm. zurückgel. Zugs- Kilometer	pr. Bahnkm. zurückgel. Achs- Kilometer	Beförd. 1000 Ton. km pr. Bahnkilom. Brutto	Beförd. 1000 Ton. km pr. Bahnkilom. Netto	pr. Tag. Sitzplz. Anzahl. bewegt	pr. Tag. Sitzplz. Anzahl. besetzt.
Eisenb. Lemberg-Betzec.		92	73·5	2·400	3·03	4·094	112·3	1155	22600	123·4	32·73	261	82
Kolomeaer-Localbahnen.		33	58·46	2·370	7·90	5·093	55·4	2531	24191	140·1	38·38	305	73
Bukowinaer Localbahn.	Czernowitz-Nowosielitza	31	32·67	2·410	7·45	2·648	137·9	915	22238	125·3	44·65	137	25
	Hliboka-Berhometh m. Flügl	72	51·41	2·196	3·40	1·857	107·1	1121	22255	119·9	42·58	169	65
	Hatna-Kimpolung.	67	66·24	2·360	5·86	3·620	87·5	1484	24077	126·1	37·66	383	82
	Berhometh-Meżebrody.	9	56·40	—	—	—	—	—	—	—	—		

NACHTRAG

über die Betriebsergebnisse sämmtlicher Localbahnen im Jahre 1889 auf Grund der Ende Juni 1889 abgehaltenen General-Versammlungen.

I. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehres.

Infolge der im Jänner und Februar eingetretenen starken und lange andauernden Schneefälle musste der Verkehr durch 17 Tage eingestellt werden. Die Beseitigung der Schneeverwehungen erforderte den namhaften Betrag von ö. W. fl. 9.162·18.

Personen-Verkehr	1889	
		%
Anzahl der Reisenden I. Classe	1.091	1·65
„ „ „ II. „	8.167	12·39
„ „ „ III. „	52.385	79·49
Militär	4.260	6·47
Zusammen	65.903	100
Pro Tag	181	
Zurückgelegter Weg in Kilometern	2,577.222	
Von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilom.	39·100	
Gepäck-Verkehr:		
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen	213·800	
Pro Tag	0·586	
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen-Kilometern	7.126	
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	0·003	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	33·330	
Güter-Verkehr:		
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen	59.546·970	
Pro Tag	163·140	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	39·000	

Güterverkehr	1889	
Befördert wurden in Tonnen:		%
Bau- und Brennholz, auch Eichenschwellen	42.304	71·04
Steine, Schiefer, Cement	8.682	14·59
Getreide und Hülsenfrüchte	2.047	3·44
Salz	1.771	2·97
Emballagen	809	1·36
Verschiedene andere Artikel	3.934	6·60
Zusammen	59.547	100
Beförderte Züge:		
Pro Tag Anzahl der Züge	3·16	
„ „ beförderte Zugskilometer	256·15	
„ „ Wagenachs-Kilometer	6.157·00	
„ 1000 Kilometer Tonnen Brutto	28·22	
„ 1000 „ „ Netto	10·68	
Durchschnittliche Bruttolast:		
Durchschnittliche Belastung eines Zuges in Tonnen	110·19	
Netto zu Brutto durchschnittlich in Percenten	37·83	

Finanzielle Ergebnisse:

Capitel	Artikel	Einnahmen	Artikel fl.	Artikel kr.	Artikel %	Capitel fl.	Capitel kr.
I		**Transport-Einnahmen:**					
	1.	Personenbeförderung	56.190	04	38·83		
	2.	Militärtransporte	2.259	63	1·56	100 %	
	3.	Gepäck	1.626	88	1·12		
	4.	Eilgüter	257	51	0·16		
	5.	Frachten	84.629	27	58·33	144.963	33
II		**Sonstige verschiedene Einnahmen:**					
	1.	Mieth- und Pachtzinse	4.636	81	26·22		
	2.	Miethe für Fahrbetriebsmittel	11.353	82	64·19	100 %	
	3.	Telegraphengebühren	659	18	3·72		
	4.	Verschiedenes	1.039	35	5·87	17.689	16
		Gesammtsumme der Einnahmen	162.642	49		162.642	49

Von den vorherigen Einnahmen entfallen:

Pro Tag	ö. W. fl.	445·62
„ Bahnkilometer	„ „ „	1.767·96
„ Nutzkilometer	„ „ „	1·702
„ Wagenachs-Kilometer	„ „ „	0·072
„ 1000 Tonnen- Brutto- Kilometer	„ „ „	15·915
„ 1000 Tonnen- Netto- Kilometer	„ „ „	41·716

Ausgaben:

A. Allgemeine Verwaltung	ö. W. fl.	11.509·29	oder	10·51 %
B. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„ „ „	37.123·48	„	33·90 %
C. Verkehrs- und commercieller Dienst	„ „ „	28.291·79	„	25·84 %
D. Zugförderungs- und Werkstättendienst	„ „ „	32.578·94	„	29·75 %
Zusammen	ö. W. fl.	109.503·50	oder	100 %

Durchschnittlich betrug die Ausgabe:

Pro Tag	ö. W. fl.	300·01
„ Bahnkilometer	„ „ „	1.190·24
„ Nutzkilometer	„ „ „	1·146
„ Wagenachs-Kilometer	„ „ „	0·049
„ 1000 Tonnen- Brutto- Kilometer	„ „ „	10·631
„ 1000 Tonnen- Netto- Kilometer	„ „ „	28·085

Betriebsergebnisse pro 1889:

Einnahmen nach Abschlag der Refactien, Rückersätze für Bahngebühren, Ersätze für Verluste und Beschädigungen			ö. W. fl.	162.652·49
Ausgaben			„ „ „	109.503·50
daher Ertrag			ö. W. fl.	53.148·99
oder von den Einnahmen		67·32 %.		
Sonstige Auslagen:				
Grundsteuer sammt Zuschlägen	ö. W. fl.	381·71		
Gebäudesteuer	„ „ „	734·55		
Stempel und Gebühren	„ „ „	2·06		
Vergütung für Mitbenützung von fremden Bahnhöfen	„ „ „	10.050·68		
Miethzinse und Erhaltung gemietheter Locale	„ „ „	247·—		
Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes	„ „ „	150·—		
Beiträge zu den Humanitäts-Instituten	„ „ „	385·74		
Verschiedenes	„ „ „	4·80	ö. W. fl.	11.956·54
Verbleibt Betriebsüberschuss			ö. W. fl.	41.192·45

Das gesammte Anlagecapital pro ö. W. fl. 4,140.000
hat sich somit verzinst mit . . . . . 1·005 %

Von diesem Betrage sind noch in Abzug zu bringen:

Verschiedene Zinsen	ö. W. fl.	793·15		
sowie Amortisation von verlosten 15 Stück Prioritäts-Actien	„ „ „	3.000·—	fl.	3.793·15
verbleiben			ö. W. fl.	37.399·30
hiezu Uebertrag vom Jahre 1888			„ „ „	370·91
Zusammen			ö. W. fl.	37.770·21

Die am 26. Juni 1890 abgehaltene General-Versammlung der Actionäre hat beschlossen, für jede Prioritäts-Actie eine $1^1/_3$ %ige Dividende, d. i. ö. W. fl. 2·67 pro Actie, auszubezahlen und den Rest von ö. W. fl. 961·59 auf neue Rechnung vorzutragen.

II. Kolomeaer Localbahnen.

Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehres.

Infolge der ungewöhnlich starken Regengüsse in den letzten Tagen des Monates August haben die Hochwässer bedeutende Beschädigungen der Bahnanlagen verursacht; besonders die Pruth-Brücke erlitt einen grösseren Schaden und wurden auch deren Dämme, sowie einzelne Objecte mehr oder weniger von den Fluthen angegriffen. Die durch diese Elementarereignisse, dann durch Schneeverwehungen entstandenen ausserordentlichen Auslagen haben fl. 7421·46 in Anspruch genommen und sind auf Rechnung des Betriebes verausgabt worden. Ferner war infolge von Schneeverwehungen in den Monaten Jänner, Februar und März der Verkehr durch 11 Tage unterbrochen. Für das Beseitigen der Schneemassen wurde der Betrag von fl. 706·90 verausgabt.

Personen-Verkehr	1889	
		%
Anzahl der Reisenden II. Classe	10.984	11·82
„ „ „ III. „	81.901	88·14
Militär	41	0·14
Zusammen	92.926	100
Pro Tag	254	
Zurückgelegter Weg in Kilometern	743.908	
Von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilom.	8	
Gepäck-Verkehr:		
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen	22·60	
Pro Tag	0·62	
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen-Kilometern	316·00	
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	0·0002	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	0·0710	
Güter-Verkehr:		
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen	52.966	
Pro Tag	145·10	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	17·52	
Befördert wurden in Tonnen:		
Petroleum	26.487	50·01
Getreide, Malz, Mais	9.704	18·32
Mahlproducte	8.798	16·61
Fettwaaren	2.221	4·19
Kartoffel	1.410	2·66
Verschiedene andere Artikel	4.346	8·21
Zusammen	52.966	100

Beförderte Züge	1889
Pro Tag Anzahl der Züge	11·6
„ „ beförderte Zugskilometer	149·8
„ Wagenachskilometer	1.351·1
„ 1000 Tonnen- {Brutto- / Netto-} Kilometer	8·28 / 2·23
Durchschnittliche Bruttolast:	
Durchschnittliche Belastung eines Zuges in Tonnen	55·251
Netto zu Brutto durchschnittlich in Percenten	26·996

Finanzielle Ergebnisse.

Capitel	Artikel	Einnahmen	Artikel fl.	Artikel %	Capitel fl.
I.		Transport-Einnahmen.			
	1.	Personenbeförderung	11.910·56	13·76	
	2.	Militär-Transporte	5·27		
	3.	Gepäck	64·91	0·07	
	4.	Eilgüter	18·77	0·02	
	5.	Frachten	72.847·17	83·51	84.846·68
II.		Sonstige verschiedene Einnahmen.			
	1.	Mieth- und Pachtzinse	56·07	2·73	
	2.	Miethe für Fahrbetriebsmittel	250·18		
	3.	Telegraphengebühren	1.360·22		
	4.	Verschiedenes	713·86		2.380·33
				100	87.227·01

Von den obigen Einnahmen entfallen:

Pro Tag	ö. W. fl.	238·97
„ Bahnkilometer	„ „ „	2.643·24
„ Nutzkilometer	„ „ „	1·592
„ Wagenachskilometer	„ „ „	0·176
„ 1000 Tonnen- {Brutto- / Netto-} Kilometer	„ „ „	28·86
	„ „ „	106·86

Ausgaben.

A. Für die allgemeine Verwaltung	ö. W. fl.	7.319·27	11·92 %
B. „ „ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„ „ „	15.804·72	25·74 %
C. „ den Verkehrs- und commerciellen Dienst	„ „ „	18.489·33	30·11 %
D. „ „ Zugförderungs- und Werkstättendienst	„ „ „	19.791·46	32·23 %
Zusammen	ö. W. fl.	61.404·78	100 %

Durchschnittliche Ausgabe:

Pro Tag	ö. W. fl.	168·23
„ Bahnkilometer	„ „ „	1.860·75
„ Nutzkilometer	„ „ „	1·121
„ Wagenachs-Kilometer	„ „ „	0·125
„ 1000 Tonnen-{Brutto-} Kilometer	„ „ „	20·318
„ 1000 Tonnen-{Netto-} Kilometer	„ „ „	74·251

Betriebsergebnisse pro 1889.

Einnahmen nach Abschlag der Refactien, Rückersätze für Bahngebühren, Ersatz für Verluste, Abgänge und Beschädigungen	ö. W. fl.	87.227·01
Ausgaben	„ „ „	61.404·78
daher Ertrag	ö. W. fl.	25.822·23

oder von den Einnahmen 70·39 %.

Das gesammte Anlage-Capital pro ö. W. fl. 960.000 hat sich somit verzinst mit „ „ „ 2·69

Hievon kommen noch die sonstigen Auslagen in Abzug, als: Grund- und Gebäudesteuern, Vergütung für Mitbenützung des Bahnhofes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Kolomea, Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes etc.	ö. W. fl.	3.401·19
daher ein Betriebs-Ueberschuss für das Jahr 1889 von	ö. W. fl.	22.421·04
resultirt.		
Hiezu Zinsenerträgnis	„ „ „	914·67
		23.335·71
Hievon sind noch in Abzug zu bringen:		
Zinsen für schwebende Schuld	ö. W. fl. 971·20	
Amortisation dreier Prioritäts-Actien	„ „ „ 600·—	1.571·20
verbleibt	ö. W. fl.	21.764·51
Hievon ab 2 % für den Reservefond	„ „ „	435·29
resultirt	ö. W. fl.	21.329·22
Hiezu Uebertrag vom Jahre 1888	„ „ „	5 467·61
Zusammen	ö. W. fl.	26.796·83

Die am 26. Juni 1890 abgehaltene General-Versammlung hat beschlossen, eine 4 %ige Dividende, d. i. ö. W. fl. 8 für jede Prioritäts-Actie am 1. Juli 1890 auszubezahlen und den noch verfügbaren Rest pro ö. W. fl. 1268·83 auf neue Rechnung vorzutragen.

III. Bukowinaer Localbahnen.

Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehres.

Einen ungünstigen Einfluss auf den Betrieb und dessen Ergebnisse haben, nebst mehrtägigen Verkehrsstörungen durch Schneeverwehungen im Jänner und Februar, die Ende August 1889 eingetretenen aussergewöhnlichen Hochwässer hervorgerufen, durch welche der Verkehr auf der Linie Czernowitz-Nowosielitza vom 31. August bis 24. September, auf den Linien Hliboka-Berhometh a. S., Karapcziu a. S.-Czudin und Berhometh a. S.-Meżebrody bis 7. September und auf der Linie Hatna-Kimpolung bis 5. September unterbrochen war und auch nach Wiederaufnahme desselben durch die noch länger andauernde Betriebseinstellung auf der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wesentlich beeinträchtigt wurde.

Die Erhöhung der Betriebsausgaben steht einerseits in naturgemässem Zusammenhange mit der Steigerung des Verkehres, andererseits wurde dieselbe aber auch durch die anlässlich der Wiederherstellung der durch Hochwasser beschädigten Bahnanlagen erwachsenen Kosten herbeigeführt. Diese betrugen bei der Linie Czernowitz-Nowosielitza fl. 14.491, bei der Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Zweigbahn nach Czudin fl. 2765 und bei der Schleppbahn nach Meżebrody fl. 1621.

Die Linie Hatna-Kimpolung, sowie die Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza wurden durch die erwähnten Hochwässer weniger berührt; hingegen verursachte ein im October des Vorjahres auf der letztgenannten Schleppbahn niedergegangener Wolkenbruch Wasserschäden in der Höhe von fl. 1.203.

Ferner ergab sich die Nothwendigkeit, auf der Linie Hliboka-Berhometh a. S. sammt Flügel nach Czudin 19.259, auf der Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody 1.991 und auf der Linie Hatna-Kimpolung 906 Stück unbrauchbar gewordene weiche Schwellen gegen Eichenschwellen mit einem Kostenaufwande von ö. W. fl. 24.828 auszuwechseln.

Die Linie Hadikfalva-Radautz wurde am 17. November 1889 und die Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza, von Wama nach Dragosza am 1. August und von da nach Russ Moldawitza am 15. August 1889 dem Verkehre übergeben.

Verkehr	Czernowitz-Nowosielitza		Hliboka-Berhometh a. S sammt Flügel		Hatna-Kimpolung		Hadikfalva-Radautz vom 17./11. bis 31./12. 1889		Berhometh a. S.-Meżebrody		Wama-Russ Moldawitza vom 15./8. bis 31./12. 1889
Personen-Verkehr:		%		%		%		%		%	
Anzahl der Reisenden I. Cl.	98	0·79	320	1·12	335	0·60	31	0·87	6	1·72	
„ „ „ II. „	1.274	7·86	2.048	7·15	4.431	7·99	438	12·28	89	25·50	
„ „ „ III. „	14.118	87·07	25.847	90·21	49.859	89·90	2.966	80·37	254	72·78	
Militär	694	4·28	435	1·52	839	1·51	131	6·48			
Zusammen..	16 214	100	28.650	100	55.464	100	*)3.566	100	**)349	100	
Pro Tag	43		79		152		79		2		
Zurückgelegter Weg in Kilometern.....	382.878		610.622		1,681.852		29.944		3.211		
Von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	23		21		30		8		9		

*) 45 Tage. — **) 139 Tage.

Verkehr	Czernowitz-Nowosielitza	%	Hliboka-Berhometh a. S. sammt Flügel	%	Hatna-Kimpolung	%	Hadikfalva-Radautz vom 17./11. bis 31./12. 1889	%	Berhometh a. S.-Mežebrody	%	Wama-Russ Moldawitza vom 15./8. bis 31./12. 1889	%
Gepäck-Verkehr:												
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	34·902		54·945		161·485		10·450		3·480		—	
Pro Tag	0·098		0·150		0·442		0·232		0·025		—	
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	0·046		0·029		0·022		0·124		0·145		—	
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	0·0002		0·0002		0·0003		0·0003		0·0009		—	
Güter-Verkehr:												
Zusammen beförderte Menge in Tonnen:												
Eilgut	9·11		64·00		17·61		18·00		—		—	
Frachtgut	64.241		84.543		58.749		363		32.205		7 252	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern:												
Eilgut	0·129		0·054		0·013		0·125		—		—	
Frachtgut	0·039		0·026		0·020		0·125		0·094		0·074	
Beförderte Tonnen-Kilometer:												
Eilgut	79		1.180		1.375		144		—		—	
Frachtgut	1,620.504		3,257 219		2,880.554		2.904		341.815		97.436	
Befördert wurden in Tonnen:												
Getreide	49.490	77·04	2.102	2·49	4.190	7·13	26	7·16	—	—	—	—
Bau- und Brennholz	9.923	15·45	79.379	93·88	43.920	74 77	2	0·55	31.773	98·66	35.131	98·87
Hornvieh	146	0·23	1.147	1·36	67	0·12	—	—	—	—	—	—
Eisen und Eisenwaren	81	0·13	27	0·03	908	1·55	8	2·2	—	—	—	—
Häute, Felle Leder	20	0·03	13	0·02	18	0·03	37	10·20	—	—	—	—
Steine, Erde, Cement	137	0·21	86	0·10	5.734	9 75	30	8·26	390	1·21	360	1.01
Emballagen	130	0·20	357	0·42	738	1·20	—	—	—	—	—	—
Zucker	1.179	1·84	—	—	34	6·06	6	1·65	—	—	—	—
Eier	216	0 34	1	—	21	3·03	6	1·65	—	—	—	—
Früchte, trockene u. frische	1.648	2 56	4	0·01	31	5·05	3	0·83	—	—	—	—
Wein	11	0·02	27	0·03	124	0·21	6	1·65	—	—	—	—
Maschinen	39	0·06	57	0·07	124	0·21	18	4 96	—	—	—	—
Verschiedene andere Artikel	1.221	1·89	1.343	1·59	2.840	4·83	221	71·07	42	0·13	41	0·12
Zusammen	64.241	100	84.543	100	58.749	100	363	100	32.305	100	35.532	100
Beförderte Züge:												
Pro Tag Anzahl der Züge	2·29		7·85		5·02		6·6					
„ „ beförderte Zugskilometer	71·1		235·4		303·2		50·6					
„ „ Wagenachs-Kilometer	2.170·0		4.556·0		6.029·0		371·0					
„ 1000 Ton. Km. Brutto	123·3		247·1		329·2		1·3					
„ 1000 „ „ Netto	50·8		91·5		107·7		0·5					
Durchschnittliche Bruttolast:												
Durchschnitts-Belastung der Züge in Brutto-Tonnen	167·09		105·09		180·58		26·61					
Netto zu Brutto bei gemischten Zügen	42·79		32 24		32·27		34·42					

Finanzielle Ergebnisse.

Capitel und Artikel	Einnahmen (Ausgabe fett.)	Localbahnen: Czernowitz-Nowosielitza fl.	%	Hliboka-Berhometh a. S sammt Flügel fl.	%	Hatna-Kimpolung fl.	%	Hadikfalva-Radautz vom 17. Nov. bis 31. Dec. 1889 fl.	%	Schleppbahnen: Berhometh a. S.-Mežebrody fl.	%	Wama-Russ Moldawitta vom 15. Aug. bis 31. Dec. 1889 fl.	%
I.	Transport-Einnahmen.												
1.	Personenbeförderung	9.709·42	7·36	13.463·44	10·47	37.459·31	17·92	1.772·64	84·35	90·61	0·52	—	—
2.	Militärtransporte	130·67	0·10	91·23	0·07	279·48	0·13	29·38	1·38	—	—	—	—
3.	Gepäck	170·03	0·13	331·51	0·26	1.121·47	0·54	29·48	1·38	2·52	0·01	—	—
4.	Eilgüter	22·88	0·02	258·76	0·20	274·43	0·13	11·75	0·57	—	—	—	—
5.	Frachten	121.912·06	92·39	114.398·08	89·00	169.912·28	81·28	258·48	12·32	17.536·82	99·47	9.573·41	—
	Zusammen	131.945·—	100	128.544·02	100	209.046·97	100	2.101·73	100	17.629·95	100	9.573·41	—
II.	Sonstige verschiedene Einnahmen.												
1.	Mieth- und Pachtzinse	1.455·15		1.915·19		828·79		—		—		—	
2.	Miethe für Fahrbetriebsmittel	**3.252·53**		**8.545·20**		**16.578·87**		**315·08**		**276·37**		**106·73**	
3.	Telegraphengebühren	130·50		—		555·24		—		—		—	
4.	Verschiedenes	933·74		307·55		271·13		0·22		—		—	
	Zusammen	**733·14**		**6.322·46**		**14.923·71**		**314·86**		**276·37**		**106·73**	
	Summa der Einnahmen	131.211·92		122.221·56		194.123·26		1.786·87		17.353·58		9.466·68	
	Von den obigen Einnahmen entfallen:												
	Pro Tag	359·48		334·85		531·85		39·71		47·54		68·11	
	„ Bahnkilometer	4.232·64		1.697·52		2.897·36		198·54		1.928·17		450·79	
	„ Nutzkilometer	5·05		1·41		1·64		0·78		1·79		2·15	
	„ Wagenachskilom.	0·166		0·074		0·088		0·106		0·146		0·18	
	„ 1000 Ton. Brutto- Km.	30·25		13·54		16·15		29·48		24·82		27·92	
	„ 1000 Ton. Netto- Km.	70·66		36·59		49·36		85·90		50·74		94·66	
	Ausgaben.												
A	Allgemeine Verwaltung	5.521·66	10·70	9.402·74	10·72	8.439·23	9·39	106·—	3·95	462·80	4·44	313·07	8·50
B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	25.741·17	49·88	44.932·21	51·20	31.496·88	35·04	254·99	9·50	5.400·31	51·82	1.187·22	32·27
C	Verkehrs- und commercieller Dienst	13 714·97	26·57	19.639·78	22·38	27.053·92	30·09	914·41	34·07	1.842·89	17·69	1.098·51	29·85
D	Zugförderungs- und Werkstättendienst	6.631·25	12·85	13.778·42	15·70	22.899·16	25·48	1.408·15	52·48	2.715·15	26·05	1.080·84	29·38
	Summa der Ausgaben	51.609·05	100	87.753·15	100	89.889·19	100	2.683·55	100	10.421·15	100	3.679·64	100

Durchschnittliche Betriebs-Ausgabe im Jahre 1889:

	Localbahnlinien				Schleppbahnen	
	Czernowitz-Nowosielitza	Hliboka-Berhometh s. Flügel	Hatna-Kimpolung	Hadikfalva-Radautz	Berhometh-Meżebrody	Wama-Russ Moldawitza
	1889	1889	1889	vom 17. Nov. bis 31. Dec. 1889	1889	vom 15. Aug. bis 31. Dec. 1889
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Pro Tag	141·39	240·42	246·27	59·63	28·55	26·47
„ Bahnkilometer . . .	1.664·81	1.218·79	1.341·63	298·17	1.157·90	175·22
„ Nutzkilometer . . .	1·937	1·012	0·762	1·178	1·073	0·835
„ Wagenachskilometer .	0·065	0·053	0·041	0·161	0·087	0·070
„ 1.000 Ton.-Klm. Brutto	11·897	9·721	7·479	44·28	14·91	10·854
„ 1.000 „ „ Netto	27·794	26·273	22·861	129·01	30·47	36·79
Betriebsergebnisse nach Abschlag der Refactien für Bahngebühren, Ersätze für Verluste, Abgänge und Beschädigungen:						
Einnahmen	131.211·92	122.221·56	194.123·26	1.786·87	17.353·58	9.466·68
Ausgaben	51.609·05	87.753.15	89.889·19	2.683·55	10.421·15	3.679·64
Verbleibt Mehrertrag . .	79.602·87	34.468·41	104.234·07	—	6.932·43	5.787·04
„ Abgang	—	—	—	896·83	—	—
oder von den Einnahmen in %	39·34	21·80	46·31	150·20	60·05	38·87

Das gesammte Actien-Capital der Linien Czernowitz-Nowosielitza, Hliboka-Berhometh, Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz mit zusammen fl. 6,650.000, hat sich mit 3·09 % verzinst.

Das Anlage-Capital der Schleppbahn Berhometh-Meżebrody pro ö. W. fl. 82.638·79 hat sich mit 8·12 % und jenes der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza pro ö. W. fl. 274.062·96 mit 4·31 % verzinst.

Von diesem Ertrage sind aber noch die sonstigen Auslagen in Abzug zu bringen, als:

Steuern, Stempel, Vergütung für die Mitbenützung fremder Bahnhöfe, Beitrag für den Pensionsfond und Verschiedenes mit zusammen ö. W. fl.	5.229·26	3.561·47	2.967·33	178·02	218·21	859·51
in Abzug, daher ein Betriebsüberschuss für das Jahr 1889 von . . . . . ö. W. fl.	74.373·61	30.906·94	101.266·74	—	6.714·22	4.927·53
respective ein Betriebsabgang von . . . . . ö. W. fl.	—	—	—	1.074·70	—	—

resultirt.

Von diesem Betriebsüberschusse der Linien Czernowitz-Nowosielitza-Hliboka-Berhometh s. Flügel, Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz von . . . . . ö. W. fl. 205.476·22
und zuzüglich des Zinsenerträgnisses von . . . . . „ „ „ 6.674·48
Zusammen . . . ö. W. „ 212.150·70

sind noch in Abzug zu bringen:

Der Antheil für den entstandenen Ausfall an Wagenmiethe .	per fl. 9.405·06	
Bankprovisionen, Spesen und Zinsen schwebender Schulden	„ „ 1.709·66	
verloste 18 Stück Prioritäts-Actien	„ „ 5.600·—	16.714·72

Verbleibt Reinerträgnis . . . . . ö. W. fl. 195.435·98

was einer 4·33 %igen Verzinsung der Prioritäts-Actien im Nominale von fl. 4,514.800 entspricht.

Die am 30. Juni a. c. stattgefundene General-Versammlung hat folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Coupon Nr. 2 der Prioritäts-Actien wird vom 1. Juli 1890 an mit 6 fl. eingelöst und zu diesem Zwecke aus dem Gewinnsaldo ein Betrag von fl. 135.444 verwendet.

2. Von dem verbleibenden Reste des Gewinnsaldos pro fl. 59.991·98 ist der Betrag von fl. 14.225 zur Verzinsung und theilweisen Tilgung der aus Anlass der Behebung der Wasserschäden vom Jahre 1888 aufgenommenen schwebenden Schuld zu verwenden.

3. Der noch verbleibende Betrag pro fl. 45.766·98 hat zur Bildung einer Schwellenauswechslungs-Reserve zu dienen, welche zur Deckung der im Jahre 1890 oder in den folgenden Jahren zur Verrechnung gelangenden Ausgaben für die Anschaffung von Eichenschwellen wieder zu verwenden sein wird.

Bezüglich der Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody wurde bei dieser General-Versammlung beschlossen, den Betriebsüberschuss		per ö. W. fl.	6.714·22
zuzüglich des Zinsenerträgnisses		„ „ „ „	156·02
Zusammen		ö. W. fl.	6.870·24
in der Weise zu verwenden, dass vorerst der Betrag für Wagenmiethe	per ö. W. fl. 1.206·66		
in Abzug gebracht werde und da zur Verzinsung und Amortisation der Bauanlagekosten der Betrag von	„ „ „ 5.956·25		
daher zusammen	ö. W. fl. 7.162·91		
erforderlich sind, den fehlenden Betrag von		ö. W. fl.	292·67
auf das Gewinn- und Verlustconto pro 1890 vorzutragen.			
Die Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza hat einen Betriebsüberschuss ergeben; hiezu die Ergänzung auf die garantirten Pauschal-Brutto-Einnahmen durch Louis Ortlieb für die Periode vom 15. August bis 31. December 1889		per „ „ „	4.927·53
		„ „ „ „	7.569·40
und Zinsenerträgnis		„ „ „ „	104·83
Zusammen . .		ö. W. fl.	12.601·76
Hievon ab:			
für Wagenmiethe und schwebende Schulden		„ „ „	5.861·39
verbleibt Ueberschuss . .		ö. W. fl.	6.740·37

welcher Betrag zufolge Beschlusses der General-Versammlung vom 30. Juni 1890 zur theilweisen Tilgung der für die Anlage der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza vorhandenen schwebenden Schuld zu verwenden ist.

Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse pro 1889 sämmtlicher Localbahnen

auf das Tarifkilometer reducirt.

Firma der Bahn	Tariflänge in Kilometern	Befördert: Personen- Anzahl	Befördert: Personen- Kilometer	Befördert: Güter- Tonnen	Befördert: Güter- Tonnen-kilometer	Betriebs- Einnahmen (in Gulden ö. W.)	Betriebs- Ausgaben (in Gulden ö. W.)	Betriebs- Ueberschuss (in Gulden ö. W.)	Ausgaben-Coëfficient in % ***)	Einnahmen in Kreuzern pro Person	Einnahmen in Kreuzern pro Tonne	Ausgaben in Kreuzern pro Tonne	Durchschnittsbelastung der Züge in Tonnen	Zurückgelegte Zugs- Kilometer	Zurückgelegte Achs- Kilometer	Netto zu Brutto %	Hauptsächlichste Frachtartikel in Procenten	
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	92	716	28.013	6.472	25.338	1.768	1.190	578	67.32	2.26	3.65	2.808	110.19	1.039	24.430	37.83	Bau- und Brennholz Steine	71.04 14.59
Kolomeaer Localbahnen	33	2.816	2.154	1.605	28.135	2.643	1.861	782	70.39	1.60	7.85	7.525	55.25	1.659	14.951	26.996	Petroleum Getreide Mahlproducte	50.01 18.32 16.61
Bukowinaer Localbahnen: Czernowitz-Nowosielitza	31	523	12.351	2.075	52.301	4.233	1.665	2.568	39.34	2.57	7.32	2.779	167.09	837	25.552	42.79	Getreide und Hülsenfrüchte Bau- und Brennholz	77.04 15.45
Bukowinaer Localbahnen: Hliboka-Berhometh sammt Flügel nach Czudin	72	398	8.481	1.176	45.314	1.698	1.219	479	71.80	2.22	3.25	2.627	105.09	1.204	23.948	32.24	Bau- und Brennholz Getreide und Hülsenfrüchte	93.88 2.49
Bukowinaer Localbahnen: Hatna-Kimpolung	67	828	25.102	884	43.122	2.897	1.342	1.555	46.31	2.25	5.32	2.286	108.58	1.761	32.848	32.72	Bau- und Brennholz Getreide und Hülsenfrüchte	74.77 7.23
Bukowinaer Localbahnen: Hadikfalva-Radautz*)	9	396	3.380	43	348	199	298	Abgang 99	150.20	4.96	8.90	12.901	26.61	248	1.854	34.42	Kohle Häute, Felle, Leder Getreide und Hülsenfrüchte	23.42 10.20 7.16
Bukowinaer Localbahnen: Berhometh-Meżebrody**)	9	39	357	3.581	37.982	1.928	1.158	770	60.05	2.82	5.90	3.017	—	—	—	—	Bau- und Brennholz	98.50
Bukowinaer Localbahnen: Wama-Russ Moldawitza	21	—	—	346	4.639	450	175	275	38.87	—	9.50	3.679	—	—	—	—	Bau- und Brennholz	99.49

*) Die Bahnlinie Hadikfalva-Radautz war nur vom 17. November bis 31. December 1889 im Betriebe.

**) Die Schleppbahn von Wama nach Russ Moldawitza war nur in der Zeit vom 15. August bis 31. December 1889 im Betriebe.

***) Betrifft das Procentualverhältnis der Betriebsausgaben von den Einnahmen.

SCHLUSSWORT.

Am Ende meiner Beschreibung angelangt, welche die Entstehung, den Bau und Betrieb und die Ergebnisse des letzteren, der unter meiner Oberleitung in dem verhältnismässig kurzen Zeitraume von sechs Jahren in den Kronländern Galizien und Bukowina zur Ausführung gekommenen, aus acht verschiedenen Linien bestehenden Localbahnen in der Gesammtausdehnung von 330 *km* umfasst, drängt es mich, auf die hierbei gewonnenen Erfahrungen einen Rückblick zu werfen, dieselben auf ihren Inhalt zu prüfen und hieraus Schlussfolgerungen zu ziehen.

Vor Allem sei darauf hingewiesen, dass diese Eisenbahnen durch das Zusammenwirken der Interessenten und drei dieser Linien ohne jede staatliche Unterstützung zu Stande gekommen sind, dass ferner die Gesammtbetheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung nur fl. 2,350.000 von dem Nominal-Anlagecapitale pro fl. 10,790.000, daher $21\cdot_{78}\%$ betrug. Das gesammte Anlagecapital beziffert sich auf rund $12\cdot_{5}$ Millionen*), so dass sich die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer auf rund fl. 37.900*) stellen.

Beachtenswerth ist ferner, dass der Bau der einzelnen Linien nicht nach einer Schablone, sondern je nach ihrer Eigenart und den Zwecken, denen sie vornehmlich zu dienen haben, hergestellt und eingerichtet wurde und dass die Betriebführung dieser Linien auch demgemäss gehandhabt wird.

So wurde die Eisenbahn Lemberg-Bełzec und die Localbahn von Czernowitz nach Nowosielitza, welche beiden Linien bis an die russische Reichsgrenze führen und einen baldigen Anschluss an das russische Eisenbahnnetz hoffen lassen, in viel günstigeren Neigungs- und Richtungsverhältnissen und überhaupt in ganz anderer Weise ausgeführt, als dies bei den anderen Bahnen der Fall ist. Bei den vorgenannten zwei Linien wurden ausschliesslich eiserne Brückenconstructionen angewendet, der Oberbau aus Flussstahlschienen und eichenen Schwellen hergestellt, die Stationen mit einer grösseren Anzahl von Nebengeleisen versehen und an den Endpunkten für die seinerzeitige Erweiterung der Bahnhöfe ein genügendes Areale an Grund und Boden eingelöst. Diese Bahnen besitzen ferner besser ausgestattete und geräumigere Hochbauten in den Stationen, Wächterhäuser und eine Telegraphenleitung, die Linie Lemberg-Bełzec noch überdies eine Glockenleitung, Stationsdeckungssignale, Wegabsperrschranken, Schneeschutzanlagen etc., kurz es ist Alles vorgekehrt, was die Etablirung eines regen Anschlussverkehres in der kürzesten Zeit und mit dem geringsten Kostenaufwande zulassen würde. Auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec wurden sogar Personenwagen, nach den neuesten Constructionen und mit allen Bequemlichkeiten für die Reisenden versehen, angeschafft, welche dermalen der betriebführenden Verwaltung gegen eine fixe Miethe zur Benützung überlassen wurden und bei den Eilzügen der Linie Lemberg-Suczawa im Verkehre stehen.

Dagegen haben die Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Zweigbahn von Karapcziu a. S. nach Czudin, sowie die Linie Hadikfalva-Radautz nur hölzerne Brückenconstructionen erhalten; der

*) Die Baurechnungen sind noch nicht abgeschlossen, daher eine genaue Ziffer dermalen noch nicht angegeben werden kann.

Oberbau besteht aus altbrauchbaren Eisenschienen und weichen Schwellen im Systeme des festen Stosses. Die Stationshochbauten sind einfacher gehalten und die Stationsanlagen auf das Nothwendigste beschränkt. Es wurden weder Wächterhäuser noch Einfriedungen hergestellt und besitzen diese Bahnen, welche lediglich einem beschränkten Localverkehre zu dienen haben, keine Telegraphenlinien.

Die Linie Hatna-Kimpolung hat einen regeren Personen- und Güterverkehr zu bewältigen und wurde daher der Oberbau, insbesondere mit Rücksichtnahme auf die ungünstigeren Neigungs- (27 ‰) und Richtungs- (200 *m* R) Verhältnisse mit Flussstahlschienen von 26 *kg* Gewicht pro Currentmeter und in den starken Neigungen und scharfen Bögen auch mit Eichenschwellen ausgeführt. Die grosse Anzahl von Brücken haben starke tragfähige Holzconstructionen erhalten, deren Erhaltung bei dem geringen Holzwerthe und der guten Qualität desselben keine besonderen Kosten erfordern wird. Die Stationen, insbesondere Kimpolung, wurden grösser als dies bei den früher besprochenen Linien der Fall ist, ausgeführt und hat die Bahn eine Telegraphenleitung, welche nicht nur für den Betrieb dient, sondern auch die Privat-Telegraphencorrespondenz vermittelt.

Die Kolomeaer Localbahnen gelangten grösstentheils unter Benützung des Strassenkörpers der Reichs- und Bezirksstrasse zur Ausführung und wurden auch die hölzernen Brücken und Durchlässe derselben, welche eine angemessene Verstärkung erhielten, mitbenützt. Die Widerlager der neuen Brücken und anderen Objecte derjenigen Bahnstrecken, welche auf einem eigenen Bahnkörper hergestellt wurden, sind aus Bruchsteinmauerwerk in Cementmörtel ausgeführt worden, die Oeffnungen derselben sind mit Holzconstructionen überspannt. Der Oberbau wurde wegen der sehr bedeutenden Steigung von 33 ‰ und der scharfen Krümmungen von 110 *m* Halbmesser, dann wegen der schwierigeren Erhaltung der im Strassenniveau liegenden Geleise in Flussstahlschienen von 23 *kg* Gewicht pro Currentmeter und mit Eichenschwellen im Systeme des schwebenden Stosses ausgeführt. Die Hochbauten der Stationen wurden auf das Nothwendigste beschränkt und höchst einfach gehalten. Die Länge der Stationen wurde, da wegen der grossen Steigungen nur kurze Züge verkehren können, diesen entsprechend bemessen. Der Betrieb der Bahn erforderte daher eine grössere Anzahl verkehrender Züge und mussten deshalb die Linien mit einer Telegraphenleitung und wegen des regeren Personen-Verkehres im Stadtgebiete, dieser Bahntheil auch mit einer Telephonleitung ausgestattet werden.

Die beiden Linien von Berhometh a. S. nach Meżebrody und von Wama nach Russ Moldawitza, welche einem ganz beschränkten Güterverkehre zu entsprechen haben und hauptsächlich nur für die Zwecke einiger Säge-Etablissements mit Benützung der Bezirksstrassen und Gemeindewege errichtet sind, erhielten demgemäss Maximalsteigungen von 25 ‰ und Krümmungen von 150 *m* Halbmesser. Die Brücken und Durchlässe in und ausserhalb der Bahn, dann die Hochbauten in den Stationen wurden ganz aus weichem Holze hergestellt, nur zu den Widerlagern und Jochen der Objecte und zu der Fundirung der Gebäude sind Piloten aus Eichenholz verwendet worden. Der Oberbau ist aus ausgemusterten Eisenschienen im Gewichte von 36·38 *kg* pro Currentmeter im festen Stosse unter Verwendung von weichen halbrunden Schwellen ausgeführt und besitzen diese Linien weder eine Telegraphenleitung noch Einfriedungen.

Die Organisation des gesammten Betriebsdienstes ist bei allen Bahnen gleichartig durchgeführt, wenn auch der Zugsverkehr auf jeder der einzelnen Linien, je nach den vorhandenen Bedürfnissen anders gestaltet ist; denn während auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec, auf den Kolomeaer Localbahnen und auf den Linien Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz der Bukowinaer Localbahnen täglich regelmässig ein oder mehrere gemischte Züge und Güterzüge nach Erfordernis verkehren, ist auf der Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Zweigbahn nach Czudin ein Wechselverkehr mit gemischten Zügen und auf den Schleppbahnen von Berhometh a. S. nach Meżebrody und von Wama nach Russ Moldawitza blos ein beschränkter Güterverkehr eingerichtet.

Bei der Bauvergebung wurde nicht bei allen Linien gleichmässig verfahren. Die gesammte Bauausführung, incl. der Grundeinlösung der Linien Czernowitz-Nowosielitza, Hliboka-Berhometh a. S., Karapcziu-Czudin und Hatna-Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen, dann der Linien der Kolomeaer Localbahnen wurde gegen eine fixe Baupauschalsumme vergeben, wobei die Unternehmung der Bukowinaer Localbahnen 21·21 % des Pauschalbetrages in Prioritäts-Actien an Zahlungsstatt zu über-

nehmen hatte. Der Bauunternehmer der Kolomeaer Localbahnen hat als Vergütung für den hergestellten Bau 80% der Prioritäts-Actien und 34·87% der Stamm-Actien, somit 64·8% des gesammten Anlagecapitals in Titres in Zahlung genommen.

Die Bauarbeiten und die Grundeinlösung, erstere jedoch ohne Beistellung der eisernen Brückenconstructionen, der Oberbaumaterialen, der Bahnausrüstung und mechanischen Einrichtungen und der Fahrbetriebsmittel der Linie Lemberg-Belzec wurden gegen einen fixen Pauschalbetrag in Barem vergeben; dagegen sind die Bauherstellungen der Linie Berhometh a. S.-Meżebrody, Hadikfalva-Radautz und Wama-Russ Moldawitza auf Grund von Einheitspreisen gegen Nachmass durch Unternehmer ausgeführt worden. Die Oberbau-, dann die Holzmaterialien, sowie die Fahrbetriebsmittel wurden von den Bukowinaer Localbahnen selbst beigestellt und auf den beiden ersteren Linien auch die Grundeinlösung in eigener Regie besorgt, während jene der Linie Wama-Russ Moldawitza im Pauschalaccorde durchgeführt wurde.

Diese verschiedenen Arten der Bauvergebung waren in den mannigfachen Verhältnissen, welche der Concessionirung vorangingen, begründet, da im ersten Falle die Titres des restlichen Baucapitales nicht anderweitig begeben werden konnten und die Concessionäre, welche concessionsgemäss für das Auslangen mit dem von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitale die Haftung zu übernehmen hatten, begreiflicherweise gedeckt sein, keinerlei weitere Verantwortung übernehmen und auch grössere Opfer nicht bringen wollten.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec war die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft Concessionärin, welcher ebenfalls die Haftung für das Auslangen mit dem von der Staatsverwaltung genehmigten Baucapitale oblag, und daher rücksichtlich der Bauherstellung mit einer bestimmten Ziffer rechnen wollte. Die Beschaffung der Oberbaumaterialien, der eisernen Brückenconstructionen und der Fahrbetriebsmittel, sowie die Bahneinrichtung und mechanische Ausrüstung hat die Verwaltung selbst besorgt.

Auf denjenigen Linien der Bukowinaer Localbahnen, deren Baudurchführung dieser Verwaltung allein obgelegen war, hat dieselbe die Bauarbeiten auf Grund von Einheitspreisen gegen Nachmass vergeben und sich alle Materialbeistellungen, sowie die Fahrbetriebsmittel-Anschaffung und die Bahneinrichtung und Ausrüstung selbst vorbehalten.

Die Art der Bauvergebung war in den verschiedenen Verhältnissen des Zustandekommens der Unternehmungen begründet und kann daher weder dem einen noch dem anderen Vorgange der Vorzug eingeräumt werden.

Wenn aber das zum Baue erforderliche Capital in Barem vorhanden ist, d. h. auf eine andere Weise und nicht auch zum Theile durch den Bauunternehmer aufgebracht werden muss, wenn ferner ein gut durchgearbeitetes Detailproject für die Bauausführung vorliegt und die Deckung für die jedenfalls grösseren Kosten der Bauleitung, welche sich nebst der Bauüberwachung auch noch mit den Detailaufnahmen der geleisteten Arbeiten und mit der complicirten Abrechnung derselben zu befassen hat, zur Verfügung ist, empfiehlt es sich, die Durchführung der gesammten Bahnherstellung in der Hand zu behalten. Ob aber dabei immer ökonomische Vortheile zu erzielen sind, lässt sich im Vorhinein nicht mit Gewissheit angeben, denn es sind wohl auch genügende Erfahrungen darüber vorhanden, dass manche Eisenbahn, die auf Grund eines Pauschalbetrages durch Unternehmer hergestellt wurde, bei der Durchführung des Baues zu Einheitspreisen und gegen Nachmass einen grösseren Kostenbetrag als die Baupauschalsumme in Anspruch genommen hat.

Es ist sowohl in den vorbeschriebenen Anlage- und Constructionsverhältnissen, als auch in der Eigenthümlichkeit jeder dieser Linien rücksichtlich ihrer zukünftigen Bestimmung und ihrer Verkehrsbedeutung gelegen, dass sich die kilometrischen Herstellungskosten zwischen fl. 9.023*) und fl. 46.822**) bewegen.

*) In diesen effectiven Baukosten sind die von den Interessenten unentgeltlich beigestellten Oberbau- und Brückenhölzer im beiläufigen Werthe von fl. 23.000 oder fl. 2.530 pro Kilometer nicht inbegriffen. Für das Geleise wurden Altschienen verwendet. Dagegen sind die Anschaffungskosten einer Locomotive in den Baukosten enthalten.

**) Von diesen Nominal-Anlagekosten wird ein namhafter Betrag in Ersparung gebracht werden, so dass sich die kilometrischen Herstellungskosten, welche auch die Anschaffung der Fahrbetriebsmittel im Betrage von fl. 354.260·43 enthalten, wesentlich geringer stellen werden. Die Baukosten pro Kilometer können aber erst nach Abschluss der Baurechnung ermittelt werden; dieselben betrugen mit Ende des Jahres 1889 fl. 41.202·91.

Die gesammten Betriebskosten pro Kilometer variiren in den bisherigen Betriebsperioden und bei den einzelnen hier in Betracht kommenden Linien überhaupt zwischen fl. 790 und fl. 1.712, obwohl der Betrieb aller Localbahnen von derselben betriebführenden Verwaltung geleitet und für jede dieser Linien die gleiche Sorgfalt verwendet wurde.

Hieraus geht unzweifelhaft hervor, dass die Höhe der kilometrischen Betriebskosten nicht allein von der Bahnanlage und deren Constructionsverhältnissen, sondern auch von der Leistungsfähigkeit der Fahrbetriebsmittel, von den Kosten der Materialbeschaffung für den Betrieb und von der Verkehrsintensität im Allgemeinen und der Art des Verkehres abhängig ist, ferner hat auch die Organisation des Betriebsdienstes auf die Betriebskosten einen wesentlichen Einfluss. Es kann somit eine höhere kilometrische Betriebsausgabe relativ geringer sein, als eine kleinere Ausgabe. Richtige Vergleiche lassen sich eben nur unter ganz gleichen Verhältnissen anstellen und jeder andere Vergleich ist daher ganz unzulässig.

Die Betriebseinnahmen pro Kilometer betrugen bei den verschiedenen Linien fl. 1.525 bis fl. 3.596. Das Procentualverhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, welches in der Regel als Betriebscoëfficient bezeichnet wird, bewegt sich bei den von derselben Verwaltung betriebenen Localbahnlinien zwischen $32\cdot_{67}$% und $73\cdot_{5}$%.

Hiemit kann aber nicht gesagt werden, dass eine Bahn, deren Ausgaben einen geringeren Procentsatz von den Einnahmen beanspruchen, auch besser administrirt sei oder gar, dass sich die Betriebskosten niederer stellen; denn nicht nur, dass die Ausgaben, wie schon vorher erwähnt, von den verschiedenen Bau- und Betriebsverhältnissen abhängen, so ist noch überdies das Ausgabenprocent der Einnahmen eine Function derselben und diese nicht allein von der Verkehrsintensität, sondern hauptsächlich von der Höhe der Tarifsätze abhängig.

Auch hier ist eine Vergleichung der vorbesprochenen Localbahnlinien unter einander oder mit anderen Bahnen, wenn bei diesen nicht die gleichen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse vorhanden sind und die Einheitssätze der Fahr- und Frachtpreise nicht in gleicher Höhe zur Einhebung gelangen, unstatthaft und würde eine solche unzweifelhaft zu Trugschlüssen führen müssen.

So ergibt sich beispielsweise nach der vorliegenden Tabelle über die Betriebsergebnisse pro 1888 bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) die durchschnittliche Einnahme pro Tonnenkilometer mit $3._{03}$ kr. als die niedrigste und bei den Kolomeaer Localbahnen mit $7\cdot_{9}$ kr. als die höchste Einnahme. Wenn daher auf ersterer Linie der gleiche Frachtsatz wie auf der letzteren eingehoben worden wäre, so würden sich die Einnahmen auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) $2\cdot_{6}$mal gesteigert haben und die Bełzecer Einnahmen hätten eine Steigerung von fl. 1.525 auf fl. 3.965 erfahren. In diesem Falle würden sie höher als auf der Linie Czernowitz-Nowosielitza gewesen sein, wodurch auch das Ausgabenprocent von $73\cdot_{5}$% selbst bei Berücksichtigung der grösseren Zugförderungskosten sich wesentlich niederer gestellt hätte und vielleicht noch unter der günstigsten Ziffer, d. i. $32\cdot_{7}$% bei der Linie Czernowitz-Nowosielitza, geblieben wäre.

Die Tariffrage und die damit im Zusammenhange stehenden zu treffenden Massnahmen spielen daher eine ganz hervorragende Rolle beim Eisenbahnbetriebe. Durch die früheren Localbahngesetze als auch durch das neueste diesbezügliche Gesetz vom 17. Juni 1887 (R. G. Bl. Nr. 81) für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb wurde die Regierung ermächtigt, den Eisenbahnunternehmungen Erleichterungen zu gewähren, welche sich jedoch rücksichtlich des Tarifes nur darauf beschränken, bei Festsetzung der Tarife für die Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 64), betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarifwesen zu gestatten. Während die den Localbahnen beim Baue und Betriebe, dann bei der Einrichtung gewährten Begünstigungen und Erleichterungen bereits in den Concessionsbedingungen enthalten und für dieselben noch überdies in den mit der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1887, Nr. 24.932 erlassenen einheitlichen Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc.), dann in den Grundzügen für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen und der Localeisenbahnen, welche von der technischen Commissino

des Vereines der deutschen Eisenbahnverwaltungen nach den Beschlüssen der im Juli 1886 in Salzburg abgehaltenen Technikerversammlung des Vereines festgestellt worden sind, präcise Normen vorhanden sind, hat in den Concessionsbedingnissen rücksichtlich der Personen- und Gütertarife nur die Bestimmung Aufnahme gefunden, dass diese Tarife, die Warenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen der Genehmigung bezw. der Anordnung des Handelsministeriums unterliegen, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens und auf bereits abgeschlossene Frachtverträge Bedacht genommen werden soll.

Den Localbahnen werden in Ansehung ihrer tarifarischen Aufgabe gegenüber den praktischen Bedürfnissen des Verkehrslebens nicht nur nicht die gleichen Begünstigungen, wie dies beim Baue und Betriebe der Hauptbahnen der Fall ist, zutheil, sondern es muss vielmehr der gleiche im Verordnungswege oder besser gesagt, der bereits durch eine Sammlung von Verordnungen vorgeschriebene Vorgang, den die Hauptbahnen bei allen ihren Tarifmassnahmen zu befolgen haben, auch von den unbedeutendsten Localbahnen, welche keinem Weltverkehre dienen, beobachtet werden.

Es liesse sich darüber streiten, ob die lediglich dem Artikel 15 des Handelsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 16. December 1878 (R. G. Bl. Nr. 1 ex 1879) ihre Entstehung verdankende Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Refactien oder sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf den Eisenbahnen (R. G. Bl. Nr. 38) und alle dieser Verordnung später gefolgten, den gleichen Gegenstand behandelnden allgemeinen und speciellen Verfügungen dem Handel bezw. dem Kaufmannsstande jene Vortheile geboten haben und noch bieten, welche von deren Wirksamkeit erhofft wurden. Zweifellos ist es aber, dass die Anwendung der gleichen Bestimmungen auf die doch zumeist nur örtlichen Bedürfnissen dienenden Nebenbahnen, welche ihre Tarif- und commerciellen Massnahmen hiernach einrichten müssen, einer Beschränkung ihrer Entwickelung und Prosperität gleichkommt und darunter auch die weitere Aufgabe der Localbahnen, die volkswirthschaftliche Bedeutung der von ihnen durchzogenen Landestheile und die Rentabilität der an sie anschliessenden bestehenden Hauptbahnen zu erhöhen, naturgemäss beeinträchtigt wird. Wie soll eine Localbahn der ihr innewohnenden Nutzbarkeit entsprechen, wenn jede von ihrer Verwaltung nach gewiss reiflicher Erwägung und in richtiger Würdigung der ihr bekannten örtlichen Verhältnisse beschlossene commercielle und Tarifmassnahme gleich jenen auf Hauptbahnen, einer speciellen wohlmotivirten Vorlage an die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde bedarf, die der Genehmigung derselben unterliegt und erst nach der Genehmigung zur Anwendung gelangen kann? Wer da erfahren hat, welche langwierige Procedur die allseitige Durchführung so einer Eisenbahn-Tarifmassnahme im Refactie- oder im Cartirungswege auch dann erfordert, wenn sie selbst keinem Widerspruche begegnet, der weiss auch, dass sie wohl am dritten Tage nach ihrer Kundmachung, aber oft zu einem Zeitpunkte in Geltung tritt, wo sie vielleicht schon für den Kaufmann und die Localbahnunternehmung jeglichen Werth eingebüsst hat.

Entweder haben dann zwischenweilig die Waren, welche mit Hilfe einer Tarifmassnahme erst absatzfähig gemacht werden sollten, eine derartige Preiswandlung erfahren, dass sie fernerhin unverwerthet bleiben müssen, oder sie sind oft durch die auf ausländischem Gebiete befindliche Concurrenz zu Wasser und zu Lande dem Eisenbahnverkehre entzogen worden, oder endlich hat eine in der Zwischenzeit eingetretene neue Saison oder Ernte, die noch für die Heranziehung der Producte aus der früheren Saison oder Campagne berechnete Tariferleichterung vollständig illusorisch gemacht. Es ist daher eine geschäftsmännische Leitung des Tarifwesens und des Verkehres mit Rücksicht auf die stetig und rasch wechselnden Bedürfnisse der Handelswelt eine dringende Nothwendigkeit. Insbesondere sollen den bestehenden Verkehr der Localbahnen schädigende Vorschriften rücksichtlich der Festsetzung eines Pflichtquantums (Minimal- und auch Maximal-Frachtquantitäten) mit Beibehaltung des Refactieweges geregelt werden, welche Bestimmungen namentlich dort gerechtfertigt erscheinen, wo die Benützung zweier oder mehrerer Transportwege möglich wäre und es sich nachgewiesenermassen um die Beseitigung von Land- und Wasser-Concurrenzen jeder Art auf in- und ausländischem Gebiete handelt; ferner wo für die Gewinnung eines Transportverkehres über österreichisches Staatsgebiet

einzutreten ist und der Export aus neuen industriellen Etablissements im Inlande zu schützen oder inländische Transporte von Getreide und Mahlproducten im Wege der Reexpedition zu begünstigen sind, dann dort, wo die Förderung der Anlage von Industriebahnen in Frage kommt oder die Abstockung grösserer Waldcomplexe erleichtert werden, und endlich, wo Umgehungen von Frachtbegünstigungen durch Umcartirungen und Neuaufgaben zu verhüten sind.

Wenn die Hauptbahnen in Bezug auf ihr Frachtgeschäft häufig mit einem Grossfuhrmanne verglichen werden, dann sind die Localbahnen eben kleine Fuhrleute, die, gleich diesen auf die rechtzeitige Sicherung ihrer Frachten emsiger bedacht, ihr Vorgehen den jeweiligen Erfordernissen des Handels rasch anpassen, mit einem Worte kaufmännisch betrieben sein müssen.

Man unterstütze sie hierin, indem den Localbahnen die gleichen Erleichterungen wie in Bezug auf die Bauherstellung und den Betrieb auch in tarifarischer Hinsicht eingeräumt werden, d. h. indem man, ohne den Charakter der gleichmässigen Behandlung aller Verfrächter zu ändern, im Vorgange bei Gewährung von Tarif- und anderen Begünstigungen im Güterlocalverkehre auf den Localbahnstrecken allein und im Zusammenhange mit den anschliessenden Hauptbahnen die weitgehendste Erleichterung und Vereinfachung eintreten lässt. Es werden dabei nicht nur die Localbahnunternehmungen selbst, sondern es werden auch Handel und Verkehr aus ihrem Bestande grössere Vortheile als bisher schöpfen, und voraussichtlich zur lebhaften Befriedigung des gesammten Handelsstandes, der auf eine allzu strenge Controle seitens der Aufsichtsbehörde gerne verzichten dürfte.

Ganz ähnlich verhält es sich mit den vielfachen Ausweisen und statistischen Nachweisungen, welche die Localbahnen gleich den Hauptbahnen zu liefern verpflichtet sind und die nicht nur viel Zeit, sondern auch viel Geld kosten und die Verwendung eines grösseren und besser geschulten Personales erheischen.

Die gesammten executiven Dienstzweige müssen, wenn der Betrieb rationell und ökonomisch gestaltet sein soll, in einer einzigen starken Hand vereinigt werden. Der Vorstand derselben soll ein in allen Branchen geschulter, praktisch erprobter Beamter und frei von allem bureaukratischen Beigeschmacke sein. Er muss auch die volle Verantwortung tragen und für jeden durch ihn zugefügten Schaden ersatzpflichtig, andererseits aber an der ökonomischen Gebahrung durch angemessene Ersparnisprämien persönlich interessirt sein.

Man muss sich daher endlich zu der Erkenntnis aufschwingen, dass der gesammte Eisenbahndienst der Localbahnen, wenn sich deren Anlagecapital angemessen verzinsen soll, nicht in bureaukratischer Weise erledigt werden kann, sondern dass er dieselben leichten Formen annehmen muss, wie jeder andere Geschäftszweig, der einem täglichen Bedürfnisse des Publicums zu entsprechen hat.

Es mag wohl sein, dass sich die Staatsraison nach anderen Gesichtspunkten zu richten, und dass insbesonders mehr der volkswirthschaftliche, als der staatsfinanzielle Standpunkt in den Vordergrund zu treten hat; aber eine Actiengesellschaft, die in Bezug auf ihre Gründung und ihre ganze Organisation eine Erwerbsgesellschaft ist, darf sich nicht ohne äusserste Noth zu einer Massregel entschliessen, welche die den Actionären zukommende Dividende für längere oder kürzere Dauer einschränkt oder etwa gar aufhebt.

Die Localbahnen dürfen daher nicht von Begünstigungen oder Erleichterungen, die das Handelsministerium auch in Bezug auf die Tarifmassnahmen zu gewähren, gesetzlich ermächtigt ist, abhängen, sondern es muss die Tariffrage geregelt und für dieselbe Principien, nach welchen die Verwaltungen unter ihrer eigenen Verantwortung selbstständig vorzugehen berechtigt sind, aufgestellt werden. Ebenso ist es dringend geboten, dass bei den commissionellen Amtshandlungen, betreffend die Bauanlage und den Betrieb, bei welchen das ökonomische Interesse nicht immer in gebührender Weise gewahrt wird, auch dieses bei der Entscheidung der zu behandelnden Fragen angemessen berücksichtigt werde.

Aus den vorhergehenden Darstellungen über die Kosten des Baues und des Betriebes der verschiedenartig gestalteten Localbahnen kann der Schluss gezogen werden, dass die Anlage von Secundärbahnen mit Benützung bestehender Strassen und Wege, als Bahnkörper, dort wo es die örtlichen Verhältnisse (Steigung, Krümmung und Breite) der Strassen zulassen, die geringsten Bau-

kosten erfordert, und wenn beim Baue und bei der Führung des Betriebes derselben auf die jeweiligen wirklichen Verkehrsbedürfnisse Rücksicht genommen wird, dieselben auch geeignet erscheinen, selbst unter bescheidenen Verhältnissen zu prosperiren, besonders dann, wenn an die Spitze der Verwaltung erprobte, gewissenhafte Techniker gestellt werden, welche es vermögen, sich von den bisherigen eingewurzelten Gewohnheiten der Bau- und Betriebsführung loszusagen und das Verständnis besitzen, mit dem geringsten Kostenaufwande den grössten Nutzeffect zu erzielen. Je mehr sich daher eine Localbahn in ihrer Bauanlage, in ihren Einrichtungen, ihrer Tarifpolitik und rücksichtlich der zur Anwendung kommenden Betriebsformen den localen Bedürfnissen anpassen lässt, desto erträgnisreicher wird sich dieselbe gestalten und desto mehr wird sich auch ihr segensreicher Einfluss in dem gesammten Verkehrsgebiete geltend machen.

In Fällen, wo wegen zu grosser Höhe der Anlagekosten und wegen unzureichender Rentabilität die Herstellung einer Localbahn mit eigenem Bahnkörper ausgeschlossen erscheint, wird eine Localbahn (Dampftrambahn) mit Benützung von öffentlichen Strassen noch die einzige Möglichkeit bieten, auch ungünstig gelegene Verkehrsgebiete und in ihrer wirthschaftlichen Entwicklung zurückgebliebene Landestheile in das Eisenbahnnetz einzubeziehen.

Die Kronländer Oesterreichs haben ein stark entwickeltes und gut erhaltenes Strassennetz (die kilometrischen Längen der Eisenbahnen zu jenen der Landstrassen stehen im Verhältnisse von 1 : 7) und auch die nicht ärarischen Strassen sind in der Regel in einer solchen Breite hergestellt und befinden sich in einem so guten Bauzustande, dass sich dieselben, wenn es ihre örtlichen Verhältnisse und ihr Verkehr überhaupt zulassen, zur Benützung durch Local- und Strassenbahnen vollkommen eignen.

Von diesem Gesichtspunkte dürfte auch die Gesetzggebung ausgegangen sein, nachdem im Artikel X des Localbahn-Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R. G. Bl. Nr. 81) die Benützung von Reichsstrassen und anderen öffentlichen Strassen zur Anlage von Localbahnen gestattet wird, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehres gefährdet erscheint.

Solche Localbahnen (Dampftrambahnen), welche bisher grösstentheils nur für die Zwecke des Personenverkehres errichtet wurden, werden aber auch dort, wo es sich vornehmlich um die Güterbeförderung handelt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob dieselben normal- oder schmalspurig angelegt werden, ganz ausgezeichnete Dienste leisten, sobald dieselben den Bedürfnissen angemessen eingerichtet und ausgestattet werden, durch richtige Lage und Construction der Geleise der Strassenverkehr nicht behindert wird und die einfachsten Betriebsformen zur Durchführung gelangen.

Diese, auf bereits bestehenden öffentlichen Strassen und Fahrwegen geführten Localbahnen werden ohne Zweifel die Localbahnen der nächsten Zukunft sein, insbesondere aber dann, wenn die Strassenverwaltungen den Bahnunternehmungen gegenüber eine grössere Willfährigkeit, als dies bisher der Fall war, an den Tag legen, für die Strassenbenützung, wenn sie diese nicht ganz ohne Entgelt gestatten, doch wenigstens nicht zu weitgehende Forderungen stellen, ferner, wenn von den massgebenden Factoren mit den schablonenmässigen Bau- und Betriebssystemen ernstlich gebrochen und einer freieren Auffassung Raum gegeben wird. Bei Anwendung dieser Grundsätze wird es möglich gemacht werden, das bestehende Eisenbahnnetz zu vervollständigen und auch weniger wichtigen Gegenden und Ortschaften, die einen ungehinderten Verkehr mit der Aussenwelt herbeiwünschen, die Wohlthaten und Segnungen einer Bahnverbindung zu sichern, wie sie durch eine Hauptbahn auch nicht besser, respective entsprechender geboten werden könnte.

Die Zeit wird diese Nothwendigkeit heranreifen lassen und man wird zu der Erkenntnis gelangen, dass die Localbahnen, welche auf den öffentlichen Strassen und Fahrwegen geführt werden, eine wirthschaftlich und verkehrspolitisch werthvolle Ergänzung und Vervollständigung des gegenwärtigen Eisenbahnnetzes bilden, durch welche nur allein an eine gedeihliche und ausgiebige Fortentwicklung des Localbahnwesens gedacht werden kann.

Wien, im Juni 1890.

E. A. Ziffer.

ANHANG.

Vertrag

abgeschlossen am unten angesetzten Tage zwischen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft von einer und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec-(Tomaszów) von der anderen Seite, betreffend die Uebernahme des Betriebes der letzteren Bahn durch die erstere, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums.

Art. 1.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) sind übereingekommen, dass der Betrieb der Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft gegen Entgelt unter nachfolgend auseinandergesetzten Bestimmungen auf die Dauer von zwanzig Jahren vom Tage der Betriebs-Eröffnung der gedachten Eisenbahn übernommen und durchgeführt werden soll.

Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wird ein eigenes Centralbureau in Wien errichten, welches auf ihre Kosten die Geschäfte derselben zu besorgen hat, insoweit dieselben laut des gegenwärtigen Vertrages nicht der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn überwiesen sind.

Die letztere hat den gesammten executiven Betriebsdienst, die Rechnungsführung für denselben mit den der Centralleitung in dieser Beziehung obliegenden Ueberwachungs-, Rechnungs- und Control-Geschäften zu besorgen.

Die Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec wird ihre Bahn nach Aussen vertreten und ihre eigene Central-Buchhaltung und Central-Cassa führen.

Art. 2.

Die Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec wird in einem der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes vollständig entsprechenden Stand hergestellt und ausgerüstet.

Die Ausrüstung hat alle zum ordentlichen Betriebe einer Localbahn erforderlichen Mobilien, Utensilien, Requisiten und Werkzeuge, dann an rollendem Materiale 3 Locomotiven, 105 Frachtwagen, 1 Hilfswagen, 2 Schneepflüge, die nöthigen Bahnwagen und 1 Draisine zu umfassen. Die anderen erforderlichen Fahrbetriebsmittel werden von Seite der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn beigeschafft und die Reparaturen an dem gesammten Fahrparke durch die Werkstätten der letzteren und mittelst deren Werkzeugen ausgeführt werden.

In Bezug auf den Telegraphen für den Correspondenzdienst sind die Einrichtungen dem dermaligen bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn bestehenden Systeme neuester Construction anzupassen.

Rücksichtlich des Signalisirungs-Wesens ist sich der durch die Signalisirungs-Vorschrift vorgeschriebenen akustischen und optischen Signale zu bedienen, so dass die Herstellung einer Glockenlinie für Glocken-Signale entfallen kann.

Desgleichen werden seitens der Eisenbahn Lemberg-Bełzec alle zur Durchführung des executiven Personen-, Gepäcks- und Frachten-Dienstes erforderlichen Mobilien und Utensilien in vollkommen entsprechender Eigenschaft und Anzahl, und besonders für die Manipulation mit den Edmonson'schen Fahrbillets entsprechende Billetkasten, Composteure, Typen etc. und für den Cassendienst feuersichere Cassen und die erforderlichen Stampiglien beigestellt.

Art. 3.

Nach Herstellung der Bahn und nach von Seite der öffentlichen Behörden erfolgter Bewilligung zur Betriebseröffnung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec wird dieselbe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mittelst eines förmlichen, durch die Beilage aller Ausführungspläne und Inventarien instruirten Actes zur Betriebsübernahme übergeben.

Die zur Betriebs-Eröffnung und zu den aus diesem Anlasse vorzunehmenden Probefahrten und Belastungen erforderlichen Fahrbetriebsmittel, sowie das Zugbegleitungs-Personale werden von Seite der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft gegen Vergütung von Einem Gulden pro Locomotiv-Kilometer beigestellt, in welcher auch die Kosten der bei diesen Fahrten verwendeten Brenn-, Schmier-, Putz- und Beleuchtungsmaterialien mitenthalten sind.

Art. 4.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn übernimmt den gesammten Betrieb der Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec, nämlich den Personen- und Frachten-Verkehr und commerciellen Dienst, die Ueberwachung und Erhaltung der Bahn und der Baulichkeiten gegen die in dem Art. 8 enthaltenen Normen für die Vergütung der Leistungen; ferner besorgt die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn die Beistellung jener Fahrbetriebsmittel, welche ausser den von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec beigestellten erforderlich werden, ferner die Instandhaltung und Reparatur derselben, sowie der im Art. 2 bezeichneten Mobilien, Requisiten, Utensilien und Werkzeuge. Dementsprechend stellt sie auch alle für die verschiedenen Dienstzweige erforderlichen Beamten, Diener und Arbeiter, sowie alle nöthigen Verbrauchs- und anderen Betriebs-Materialien — insoweit dies seitens der Eisenbahn Lemberg-Bełzec gefordert werden sollte, bei und bestreitet auch alle aus diesen Ursachen erforderlichen Ausgaben. Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec hat jene Verbrauchs- und Betriebsmaterialien, welche dieselbe selbst beizustellen beabsichtiget, der betriebführenden Verwaltung rechtzeitig bekannt zu geben, damit diese bei der Materialbeschaffung hierauf entsprechend Rücksicht nehmen könne.

Bezüglich der Kosten des Personales participirt die Eisenbahn Lemberg-Bełzec an der Dotirung der Pensions-, Provisions- und Unterstützungs-Cassen im Verhältnisse der die beiden Bahnen betreffenden Gehalte und Löhnungen. Die von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn beigestellten Verbrauchs- und andere Betriebsmaterialien werden der Eisenbahn Lemberg-Bełzec nach den Preisen des Rubriken-Schemas der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn unter Anwendung der Preisregulirungen und des Material-Regiezuschlages im Sinne der Anmerkung zu Cap. XVIII des vom hohen k. k. Handels-Ministerium Z. 39026 vom 10. Februar 1876 genehmigten Contirungs-Schemas zu verrechnen sein.

Art. 5.

Der Dienst der verschiedenen Betriebs-Abtheilungen muss zunächst den Bestimmungen der im R. G. Bl. Nr. 20 vom Jahre 1886 publicirten Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 8. Jänner 1886 conform sein, allen Verkehrsbedürfnissen genügen und den für Localbahnen allgemein giltigen Betriebs-Vorschriften und den Reglements der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft entsprechen.

Die Aufstellung von Fahrordnungen erfolgt im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrathe der Eisenbahn Lemberg-Bełzec.

Art. 6.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, die Eisenbahn Lemberg-Bełzec bezüglich der Entschädigung aus Anlass von Unfällen, sowie bezüglich anderweitiger aus der Betriebsführung herzuleitender Ansprüche dritter Personen oder Behörden, zu Lasten des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Bełzec zu vertreten, und klag- und schadlos zu halten, so dass jede materielle Haftung der betriebführenden Verwaltung ausgeschlossen ist. Dagegen hat die Eisenbahn Lemberg-Bełzec etwaige Ansprüche oder Anforderungen, welche sich auf die Ausführung des Baues, resp. die Anlage der Bahn gründen, auf eigene Gefahr und Kosten auszutragen.

Soferne die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft es zweckmässig finden würde, dass sie bei Führung des Betriebes Behörden oder dritten Personen gegenüber formell nicht im eigenen Namen, sondern als Bevollmächtigte der Eisenbahn Lemberg-Bełzec auftrete, wird letztere unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 1 dieses Artikels die erforderliche Vollmacht ertheilen.

Art. 7.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn besorgt alle Einnahmen, welche der Betrieb der Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec abwirft, einschliesslich der Mieth- und Pachtzinse und der Telegraphen-Gebühren.

Im Betriebe der Eisenbahn Lemberg-Bełzec kommen jene Gebühren und Tarife in Anwendung, welche gemäss der Concessions-Bestimmungen seitens des hohen k. k. Handelsministeriums genehmigt werden.

Tarif-Ermässigungen, Refactien oder andere Bonificationen und Begünstigungen können nur im Einverständnisse mit der Eisenbahn Lemberg-Bełzec bewilligt werden.

Im directen Cartirungs-Verbande darf die Eisenbahn Lemberg-Bełzec nicht ungünstiger, als die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn behandelt werden.

Ebenso unterliegt die Ausstellung von Freikarten und die Gewährung von Fahrbegünstigungen auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec an ausserhalb des Dienstverbandes stehende Personen der Genehmigung dieser Eisenbahn.

Für die Beförderung von Regiegütern werden sich beide Bahnverwaltungen gegenseitig einen Nachlass von 50% an den bezüglichen, im öffentlichen Verkehre geltenden Tarifsätzen gewähren.

Die Verpachtung der zu Bahnzwecken nicht erforderlichen Grundstücke, Restaurationen und sonstigen Localitäten, sowie die Bestellung von Bahn-Spediteuren und Errichtung von Agenturen bleibt der Eisenbahn Lemberg-Bełzec vorbehalten.

Gegenseitigen Austausch von Permanenz-Freikarten für die Mitglieder des Verwaltungsrathes sichern sich die Vertragschliessenden zu.

Art. 8.

Für die Besorgung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Bełzec durch die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft erhält diese von der ersteren die volle Rückvergütung der hiefür aufgelaufenen Kosten, wobei für die Verrechnung derselben die nachstehend aufgestellten Normen zu gelten haben:

a) Für die Linie Lemberg-Bełzec führt die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn eine besondere Betriebs-Rechnung. Die Transporteinnahmen, sowie die verschiedenen Einnahmen werden localisirt zu verrechnen sein.

Die Berechnung der Transportgebühren erfolgt auf Grund der für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec festgestellten Tarife und Tarif-Ermässigungen aller Art.

Hinsichtlich aller zwischen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn durchzuführenden Vereinbarungen über Anschluss- und Verband-Verkehr bleibt die letztere Verwaltung an die Bestimmungen des letzten Alinea des § 9 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. Jänner 1864 (R. G. Bl. Nr. 5) resp. des vorletzten Alinea des § 11 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 15. Mai 1867 (R. G. Bl. Nr. 85) gebunden.

Die Transport-Nebengebühren als, Waggelder, Lagerzinse, Auf- und Abladegebühren etc. kommen jener Bahn zu Gute, auf der die Leistung erfolgt.

Die oben bezeichneten Nebengebühren, welche die Anschlussstation Lemberg treffen, sowie etwaige anderweitige Einnahmen dieser Station fallen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec zu.

b) Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec hat der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn für Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitung, für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und commerciellen Dienst und Zugförderungs- und Werkstättendienst eine jährliche Pauschal-Entschädigung von 14.000 fl. ö. W. zu leisten, wenn nicht die Bestimmungen des Punktes *g*) dieses Artikels in Kraft treten.

c) Die Kosten der Bahnaufsicht, Bahnerhaltung und des Stationsdienstes sind localisirt zu verrechnen. Insoferne der Wirkungskreis einzelner Organe des executiven Strecken- und Stationsdienstes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auch auf die Eisenbahn Lemberg-Bełzec erstreckt werden sollte, sind die Kosten dieser Beamten und ihrer Bureaux im Längenverhältnisse der ihnen zugewiesenen Strecken zu vertheilen.

d) Die Kosten des Fahr- und Zugförderungsdienstes für die Strecke Lemberg-Bełzec sind localisirt zu verrechnen.

e) Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec bezahlt für die von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn beigestellten Fahrbetriebsmittel folgende Sätze, u. zw. für Locomotive sammt Schlepptender 14 kr. pro Zugskilometer, für Tender-Locomotive 10 kr. pro Zugskilometer, für Wagen aller Art 0·42 kr. pro Achskilometer (siehe Art. 8, *g*).

Diese Sätze begreifen die Vergütung für Verzinsung und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel in sich, so dass die eigentlichen Kosten der letzteren stets die Eigenthümer belasten.

Nur die Kosten der ausserordentlichen Beschädigungen der Fahrbetriebsmittel werden der Unfallstrecke besonders angelastet.

Die der Eisenbahn Lemberg-Bełzec eigenthümlich gehörigen Fahrbetriebsmittel, sowie die Inventar-Gegenstände und anderes Betriebs-Materiale der Eisenbahn Lemberg-Bełzec können in den Werkstätten der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, insoweit dieselben hiezu ausreichen, gegen Bezahlung der Selbstkosten unter Anwendung des effectiven Werkstätten-Regiezuschlages und der Regiefracht reparirt werden.

Die Wagenmiethe-Abrechnung für die Benützung fremder Wagen zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, resp. der Eisenbahn Lemberg-Bełzec einerseits und dritten Bahnen oder Leih-Gesellschaften andererseits, geschieht durch die Organe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn für jede der beiden erstgenannten Bahnen je für sich direct auf Grund der bezüglichen Vereinbarungen.

f) Die Entschädigung für Feuer- und Transportschäden, sowie die besonderen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Auslagen, wie: Steuern, Stempel, Einquartirungskosten, Fondsbeiträge, Bezüge des Verwaltungsrathes, Ausgaben für den ärztlichen Dienst, Entschädigungen für Unfälle aus dem Haftgesetze, für Zinsen u. dgl. werden von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec direct getragen.

g) Insoferne bei Anwendung der in dem gegenwärtigen Art. 8*b* und *e* enthaltenen Bestimmungen sich nicht ein Reinerträgnis ergeben sollte, welches zur 5%igen Verzinsung des gesammten von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Nominal-Anlagecapitales ausreichen würde, hat eine entsprechende Herabminderung der im Punkte *b* für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitungen der drei Dienstzweige festgesetzten jährlichen Pauschal-Entschädigungssumme, jedoch nicht unter den Betrag von siebentausend Gulden einzutreten, und ist ferner die im Punkte *e* dieses Artikels für Locomotive und für Wagen aller Art vereinbarte Vergütung auf 10 Kreuzer pro Zugskilometer, resp. auf 0·3 Kreuzer pro Achskilometer herabzusetzen.

Art. 9.

Neuherstellungen, Vervollständigungen und Reconstructionen an dem Bahnkörper und an dessen einzelnen Objecten, dann den Stationen und deren Zugehör, die Verlegung bestehender und Legung neuer Geleise können nur mit Zustimmung der Eigenthums-Verwaltung erfolgen.

Dieselbe behält sich jedoch ausdrücklich vor, solche Herstellungen, welche stets auf ihre Kosten vorgenommen werden, selbst auszuführen, oder durch einen Unternehmer ausführen zu lassen, oder auch nur die zu diesen Herstellungen erforderlichen Materialien beizustellen.

Art. 10.

Der Abschluss von Verträgen wegen Anschluss an fremde Bahnen, oder wegen Einmündung von Seitengeleisen, dann wegen Beförderung der Post und wegen des Telegraphen, bleibt der Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec vorbehalten.

Die näheren Bestimmungen über die Benützung der Station Lemberg der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn werden durch ein der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehaltenes Uebereinkommen festgesetzt werden.

Art. 11.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn hat Ende October eines jeden Jahres ein Ausgaben-Jahres-Präliminare sammt einem detaillierten Personal-Budget vorzulegen, und ist die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gehalten, sich innerhalb der Grenzen des von der Eigenthums-Verwaltung genehmigten Präliminares zu bewegen.

Hiedurch soll jedoch die Durchführung von Massregeln, die zur Aufrechterhaltung des ungestörten Betriebes unbedingt nothwendig sind, nicht beschränkt werden.

Art. 12.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wird der Eisenbahn Lemberg-Bełzec täglich einen nach Verkehrsrichtungen detaillierten, und am Schlusse jeden Monates einen summarischen Verkehrs- und Einnahmen-Rapport übersenden, welcher zur Grundlage für die provisorische monatliche Geldausgleichung zu dienen hat.

Die für den Jahresbericht der Eisenbahn Lemberg-Bełzec erforderlichen statistischen, technischen und commerciellen Daten werden von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in den ersten Monaten des folgenden Jahres für das abgelaufene Jahr zu liefern sein.

Art. 13.

Die Abrechnungen zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec erfolgen provisorisch monatlich und definitiv halbjährlich. Die letztere behält sich das Recht vor, die Organe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in der Ausübung des Betriebsdienstes, eventuell durch Aufstellung eines besonderen Beamten und auf eigene Kosten zu controliren. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn hat den diesbezüglich vorgebrachten Bemerkungen in allen Fällen volle Rücksicht angedeihen zu lassen. Die allfällige Nichtanwendung des Rechtes der Controle hat in den gegenseitigen Rechten und Pflichten keine Aenderung zur Folge.

Art. 14.

Nach Erlöschen des gegenwärtigen Vertrages hat die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn den Eigenthümern der Eisenbahn Lemberg-Bełzec dieselbe sammt Zugehör und die Gegenstände der Betriebs-Ausrüstung in gutem Zustande zu übergeben, ohne dass jedoch die Verwaltung der letzteren zur Erhebung von Entschädigungs-Ansprüchen wegen Abnützung infolge regelmässiger Benützung und normalen Betriebes berechtigt wäre.

Art. 15.

Sollten aus was immer für Anlässen Differenzen zwischen beiden contrahirenden Theilen entstehen, deren Beseitigung im Verhandlungswege nicht gelingen würde, so soll die Austragung durch ein Schiedsgericht herbeigeführt werden.

Dieses Schiedsgericht wird auf folgende Art constituirt:

Jeder der beiden streitenden Theile hat das Recht, einen Schiedsrichter zu wählen, und ist verpflichtet, die Wahl dem anderen Theile anzuzeigen. Sollte ein Streittheil nach einer solchen Anzeige mit der Wahl des zweiten Schiedsrichters länger als 21 Tage zögern, so ist ihm nach Verlauf dieser Frist das Recht benommen, einen Schiedsrichter zu wählen, und dem zuerst gewählten Schiedsrichter wird das Recht eingeräumt, den zweiten Schiedsrichter zu bestellen.

Diese beiden, entweder von den Parteien oder auf vorstehende Art gewählten Schiedsrichter wählen sohin einen Dritten als Obmann. Kommt bezüglich der Wahl des Obmannes binnen 14 Tagen keine Einigung zu Stande, so entscheidet das Los zwischen den beiderseits vorgeschlagenen Obmännern.

Das auf diese Art constituirte Schiedsgericht hat im Wege des summarischen Verfahrens nach Stimmenmehrheit sowohl über den Streitgegenstand als über die Execution zu entscheiden.

Beide Theile erklären hiemit ausdrücklich, sich dieser schiedsgerichtlichen Entscheidung mit ausdrücklichem Verzicht auf jede Appellation oder die Betretung des Rechtsweges zu unterwerfen.

Art. 16.

Dieser Vertrag, welcher nach den Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde der Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec stempelfrei ist, wird in zwei gleichlautenden Parien ausgefertigt und jedem der contrahirenden Theile je ein Exemplar eingehändigt.

Wien, am 23. Juni 1886.

Vertrag

abgeschlossen zwischen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Actien-Gesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“ andererseits, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums.

Art. 1.

Gegenstand des Vertrages und Eigenthums-Verhältnisse.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft räumt der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“ das Recht der Mitbenützung ihrer Station Lemberg in ähnlicher Weise ein, wie dies bei der Erzherzog Albrechtbahn, beziehungsweise den k. k. Staatsbahnen mit dem Vertrage vom 17. December 1882 erfolgt ist.

In dem beiliegenden, einen integrirenden Bestandtheil des gegenwärtigen Vertrages bildenden Situationsplane *F* sind:

1. Die von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gemeinschaftlich benützten Flächen weiss,

2. die von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft ausschliesslich und von den k. k. Staatsbahnen (Erzherzog Albrecht-Bahn) theilweise auch mitbenützten Flächen roth angelegt, und

3. die von den k. k. Staatsbahnen (Albrecht-Bahn) ausschliesslich benützten Flächen grün angelegt.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft räumt ferner der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“ das Recht ein, auf dem der ersteren gehörigen Grunde bei *b* ein gemauertes Heizhaus für vier Locomotiven zu erbauen und die Heizhausgeleise, sowie die Wasserleitung mit den analogen Anlagen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu verbinden, ferner bei *a* ein gemauertes Warenmagazin nebst den hiezu gehörigen Geleise-Verbindungen herzustellen. Die Kosten dieser Herstellungen und Geleise-Verbindungen hat die Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“ aus Eigenem zu bestreiten, und übergehen diese Bauten nach deren Vollendung sofort in das Eigenthum der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, doch wird der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“ das Benützungsrecht des Warenmagazines, des Heizhauses und der Wasserleitung, sowie der von dieser Eisenbahn hergestellten Geleiseanlagen auf die Dauer ihrer Concession eingeräumt.

Art. 2.

Tragung der Kosten von Unfällen und Schäden.

Für die materiellen Folgen von Unfällen und Schäden aller Art, welche sich auf den zur gemeinschaftlichen Benützung bestimmten Räumen und Anlagen ereignen sollten, hat grundsätzlich diejenige der Bahnverwaltungen aufzukommen, in deren Dienst die Verrichtung vollzogen wurde, welche den Unfall oder Schaden im Gefolge hatte, ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit der Personen, welche diese Dienstesverrichtung vorgenommen haben. Nur in den Fällen, in welchen die betreffende Dienstesverrichtung nicht ausschliesslich für eine der mitbenützenden Verwaltungen, sondern im Interesse Aller erfolgte (wie beispielsweise bei Rangirungen und solchen Verschiebungen, welche gleichzeitig für Zwecke aller Verwaltungen vorgenommen werden), bei denen daher nicht mit Sicherheit zu ermitteln ist, ob der Unfall oder Schaden durch den Dienst der einen oder der anderen Verwaltung verursacht wurde, haben die Verwaltungen den Schaden gemeinsam nach dem im Artikel 3 des gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Repartitions-Modus der Verkehrs-Intensitäten zu tragen.

Art. 3.

Vergütung für die Mitbenützung des Bahnhofes.

Für die Mitbenützung des Bahnhofes Lemberg der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft sowohl, als auch für die Auslagen, welche dieser Bahn durch den von ihr allein geführten Betrieb dieser Station erwachsen, einerseits, sowie für die Mitbenützung der von der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)" hergestellten Baulichkeiten und Anlagen haben die vertragschliessenden Theile einander eine Vergütung zu leisten, welche unter Zugrundelegung des investirten Anlage-Capitales, der Erhaltung und der Betriebs-Auslagen für diese Station nach den Verkehrs-Intensitäten, d. h. nach der Wagenachsen-Anzahl der in dieser Station ein- und ausfahrenden Züge der mitbenützenden drei Bahn-Verwaltungen, und zwar der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn, beziehungsweise der k. k. Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) mit Ausschluss der Material-Regiezüge (die transitirenden Achsen nur einmal gerechnet) am Schlusse eines jeden Jahres auf Grund der allmonatlich verfassten Aufschreibungen des Stations-Vorstandes ermittelt wird.

Hiebei wird bemerkt, dass dieses Verhältnis zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Erzherzog Albrecht-Bahn, beziehungsweise den k. k. Staatsbahnen in einem besonderen Vertrage geordnet ist.

Die Vergütung der Auslagen zerfällt:

I. In solche, welche nach dem vorstehend angeführten Theilungs-Modus zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) zu berechnen sind, und wovon die Letztere an die Erstere den im Verhältnisse ihrer Achsenanzahl zu den von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der von der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn zurückgelegten Achsen auf sie entfallenden Betrag zu entrichten hat, und zwar:

a) Die Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitales der gemeinschaftlich benützten Bahnhoftheile, welche laut Beilage *A* zu 5% mit dem Jahresbetrage von fl. 6.283 (Sechstausendzweihundertachtzigdrei Gulden ö. W.) ermittelt wurde.

b) Die Betriebsauslagen für die Dienstesverrichtungen, wie selbe in Beilage *B* mit dem Betrage von jährlich fl. 60.189 (Sechzigtausendeinhundertachtzigneun Gulden ö. W.) berechnet wurden.

c) Die Auslagen für die Erhaltung der gemeinschaftlich benützten Bahnhoftheile, nach Beilage *C* mit dem jährlichen Betrage von fl. 2.852 (Zweitausendachthundertfünfzigzwei Gulden ö. W.) pauschalirt.

II. In solche, welche nach dem vorstehend angeführten Theilungs-Modus zwischen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) zu berechnen sind und wovon die Letztere an die Erstere den im Verhältnisse ihrer Achsenzahl zu den von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zurückgelegten Achsen auf sie entfallenden Betrag zu entrichten hat.

a) Die Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitales des von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) zu erbauenden Heizhauses sammt Zugehör, welche laut Beilage *D* 5% des Anlage-Capitales, d. i. jährlich 1.000 fl. (Tausend Gulden ö. W.) betragen.

b) Die Erhaltungskosten dieses Heizhauses sammt Zugehör mit $2^1/_2$% des Anlage-Capitales von fl. 20.000 (Beilage *D*), daher mit jährlich fl. 500 (Fünfhundert Gulden ö. W.) pauschalirt.

III. Die Vergütung der Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitales der von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten Anlagen auf dem Bahnhofe Lemberg durch die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft an die Erstere, welche laut Beilage *E* mit 5% des Anlage-Capitales, d. i. mit dem Jahresbetrage von fl. 1.470 (Tausendvierhundertsiebzig Gulden ö. W.) ermittelt wurde.

Art. 4.

Abrechnung aus dem Vertrage.

Die Abrechnung und Auszahlung aller im gegenwärtigen Vertrage bedungenen Zahlungen erfolgt vierteljährig.

Art. 5.

Dauer des Uebereinkommens.

Dieses Uebereinkommen gilt vom Tage der Betriebseröffnung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec und wird auf die Dauer von 20 (zwanzig) Jahren unkündbar abgeschlossen.

Sollte dasselbe nach Ablauf dieses Zeitraumes nicht mehr erneuert werden, so muss dasselbe wenigstens ein Jahr vorher von einem der contrahirenden Theile gekündigt werden. Erfolgt diese Kündigung nicht, so bleibt das Uebereinkommen stillschweigend weiter in Kraft, wobei jedoch festgesetzt wird, dass eine etwaige Kündigung des Uebereinkommens stets ein Jahr vorher geschehen muss.

Dagegen ist das im Art. 1 der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) eingeräumte Benützungsrecht der von ihr hergestellten Anlagen auf dem Bahnhofe in Lemberg auf die Dauer ihrer Concession seitens der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft unkündbar.

Es wird jedoch festgesetzt, dass vor Ablauf eines jeden fünften Jahres eine Revision sämmtlicher Artikel zu dem Zwecke vorgenommen werden muss, um die einzelnen Positionen derselben den thatsächlichen Verhältnissen anzupassen.

Art. 6.

Streitigkeiten aus dem Vertrage.

Streitigkeiten, welche aus diesem Vertrage entstehen sollten, unterliegen der Competenz des k. k. Handelsgerichtes in Wien und dem summarischen Verfahren.

Art. 7.

Verzichtleistung auf das Rechtsmittel der Verletzung über die Hälfte.

Beide Theile verzichten hiemit freiwillig auf das Rechtsmittel der Verletzung über die Hälfte.

Art. 8.

Ausfertigungen.

Dieses Uebereinkommen, welches auch für die Rechtsnachfolger der beiden contrahirenden Theile rechtsverbindlich ist, wird in zwei Exemplaren ausgefertigt, welche den contrahirenden Verwaltungen ausgehändigt werden.

Wien, am 24. September 1887.

AUSWEIS A.

über die

Herstellungskosten der, der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnhofsanlagen in Lemberg, dann des von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten Magazines sammt Geleise, welche Anlagen sowohl von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft als auch von den k. k. Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gemeinschaftlich benützt werden.

Post-Nr.	Bezeichnung der Objecte	Kosten in Gulden österr. Währ. Einzeln	Zusammen
1	**Grunderwerb.**		
	Kosten der Grundeinlösung für die Bahnhofsanlage und Zufahrtsstrasse $1\cdot_{67}$ *ha* à fl. 6.924	.	11.563
2	**Unterbau.**		
	Anschüttung des gemeinschaftlich benützten Plateaus	18.200	
	Zufahrtsstrasse und Beschotterung derselben	5.000	
	Brücke bei *km* $0\cdot_{381}$	9.750	32.950
3	**Oberbau.**		
	Gemeinschaftlich benützte Geleise 2.273 *m* sammt Beschotterung pro 1 *m* à fl. $10\cdot_{80}$	24.548	
	21 Stück Ausweichen und Kreuzungen	13.980	38.528
4	**Hochbau.**		
	Wasserthurm sammt Brunnen	7.440	
	Bahnämtliches Magazin	7.352	
	Magazinskanzleigebäude, Erdgeschoss	4.380	
	Platzinspection (W. H. Nr. 2)	4.259	
	Verladerampe	3.600	
	Signalhütten	480	27.511
5	**Wasserstations-Einrichtung und Mobilien.**	.	5.700
6	Hiezu die Kosten für den Neubau des Magazins und der Geleise, hergestellt von der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“	.	9.407
	Gesammt-Summe	.	125.659

Hievon entfällt als die zu leistende Vergütung die 5%ige Verzinsung und Amortisation mit fl. 6.283.

AUSWEIS B.

über die

Betriebsauslagen der Station Lemberg der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, welche sowohl dieselbe als auch die k. k. Staatsbahnen und die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gemeinschaftlich zu tragen haben.

Post-Nr.	Auslagen für	Kosten in Gulden österr. Währ. Einzeln	Zusammen
1	**Besoldung sammt Quartiergeld, dann Löhne des Verkehrspersonales.**		
	1 Stations-Vorstand . . . . . fl. 2.000		
	3 Verkehrsbeamte . . . . . „ 3.700		
	3 Telegraphisten . . . . . „ 2.312		
	3 Wagenaufseher		
	2 à fl 1·50 täglich		
	1 à „ 1·60 „ . . . . . „ 1.685		
	Verschub-Zulage für 2 Wagenmeister à fl. 96 . . . . . „ 192		
	4 Wagenaufschreiber . . . . . „ 1.460		
	4 Weichenwächter à 70 kr. täglich . . . . . „ 1.022		
	2 Tagwächter, 1 à fl. 288 pro Jahr		
	1 à „ 350 „ „ . . . . . „ 638		
	2 Nachtwächter à 70 kr. täglich . . . . . „ 511		
	2 Stationsarbeiter à 70 kr. täglich . . . . . „ 511	14.031	
2	**Besoldung und Löhne des Personales für den Transport.**		
	1 Expedits-Vorstand . . . . . fl. 1.600		
	1 Frachten-Cassier . . . . . „ 1.300		
	5 Magazinsbeamte . . . . . „ 5.100		
	4 Magazinsaufseher . . . . . „ 2.400		
	2 Aviseure à 90 kr. täglich = fl. 1·80		
	1 Plombist à 1 fl. täglich = „ 1·00		
	20 Magazinsarbeiter à 80 kr. täglich = „ 16·00 . . . . . „ 6.862	17.262	
3	**Bekleidung des Dienstpersonales.**		
	Pauschale	500	
4	**Beheizung, Beleuchtung, Reinigung und Signalisirung der Station.**		
	3 Lampisten, 1 à fl. 1·20		
	2 à „ 0·80 täglich, zusammen fl. 2·80		
	3 Waschweiber à 40 kr.		
	„ „ „ 1·20 . . . fl. 1.460·00		
	Materiale . . . . . „ 500·00		
	Leuchtgas . . . . . „ 350·00	2.310	
5	**Wagenverschieben durch Arbeiter.**		
	2 Oberschieber à 1 fl. pro Tag = 2·00		
	6 Schieber à 80 kr. „ „ = 4·80 . . . . . fl. 2.482·00	2.482	
6	**Verschieben mit Locomotiven sammt Reservedienst.**		
	Besoldung des Maschinenführers.		
	2½ Maschinenführer à fl. 760 pro Jahr = fl. 1920		
	2½ Heizer pro Tag 80 kr. „ „ = „ 730 . . . fl. 2.650·00		
	Verschubgelder.		
	Maschinenführer 26 Stunden pro Tag à fl. 0·08 = fl. 2·08		
	Heizer 26 Stunden pro Tag, à fl. 0·05 = fl. 1·30, pro Jahr . „ 1.232·70		
	Prämien für Führer und Heizer zusammen . . . . . „ 149·65		
	Reparatur und Abnützung der Maschinen . . . „ 5.162·56		
	Fürtrag . .	36.585	

Post-Nr.	Auslagen für		Kosten in Gulden österr. Währ. Einzeln	Zusammen
	Uebertrag . .		36.585	
	Brenn-, Schmier- und Putzmaterial	„ 8.135·85		
	Speise- und Auswaschwasser inclusive Lohn des Pumpenwärters	„ 863·24		
	Aufladekosten des Brennmateriales	„ 95·00	18.289	
7	**Telegraphen-Erhaltung.**			
	Materiale		450	
8	**Inventar-Erhaltung.**			
	Pauschalirt 10% des Werthes		1.500	56.824
9	**Heizhaus-Aufsicht etc.**			
	1 Heizhaus-Vorstand	fl. 2.200		
	1 technischer Diurnist pro Tag fl. 1·50	„ 547		
	1 Locomotiv-Aufseher I. Cl.	„ 1.280	4.027	
	1 Tag- und 2 Nachtwächter.			
10	Pro Tag fl. 1·90		693	
			4.720	
	Hievon 1/12		.	393
11	1½ Maschinenputzer pro Tag fl. 0·70		.	383
12	2 Stationsschmierer pro Tag fl. 0·90		.	657
13	Wäschepauschale		.	50
14	8 Arbeiter für Wasser- und Holzgeben, sowie Canäle reinigen, täglich à 60 kr. = fl. 4·80		.	1.752
15	Reinigung und Beleuchtung des neuen Localbahn-Heizhauses		.	130
	Summa der gemeinsamen Betriebs-Auslagen . .		.	60.189

AUSWEIS C.

über die

Erhaltungsauslagen der von der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und den k. k. Staatsbahnen (Albrecht-Bahn) mitbenützten Bahnhofsanlagen.

Anlagekosten der von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Lemberg - Bełzec (Tomaszów) hergestellten Bahnhoftheile, abzüglich der Kosten für Grundeinlösung (laut Beilage *A*) . . . . . fl. 114.096

Hievon

werden als Erhaltungskosten 2½% festgesetzt, wonach dieselben angenommen werden mit . . . . . „ 2.852

AUSWEIS D.

über die

Vergütung des von der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten, von derselben und von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mitbenützten Heizhauses.

Veranschlagte Kosten des Heizhauses sammt den Geleiseanlagen und der zugehörigen Wasserleitung . fl. 20.000

Hievon

Vergütung die 5%ige Verzinsung und Amortisation mit . . . . . „ 1.000

AUSWEIS E.

über den

Miethzins der von der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten und gemeinschaftlich mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft benützten Bahnhoftheile.

1. Kosten des Gütermagazins sammt Geleiseanlagen . . . . . fl. 9.407
2. Kosten des Heizhauses sammt Geleiseanlagen und der Wasserleitung . . . . . „ 20.000

Zusammen . fl. 29.407

Hievon

entfällt als Vergütung die 5%ige Verzinsung und Amortisation mit . . . . . fl. 1.470

Uebereinkommen

abgeschlossen am unten angesetzten Tag zwischen der Betriebs-Direction der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft als betriebführenden Bahnverwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und dem Bauunternehmer Herrn Mendel Glanz, betreffend die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), vorbehaltlich der Genehmigung des Verwaltungsrathes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und des Verwaltungsrathes der Eisenbahn Lemberg Bełzec (Tomaszów), sowie der Genehmigung des hohen k. k. Handels-Ministeriums.

Art. 1.

Der gefertigte Unternehmer Herr Mendel Glanz übernimmt die Erhaltung sämmtlicher Erdarbeiten und des gesammten Oberbaues auf der genannten Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), somit inbegriffen der currenten Strecke und aller bestehenden und noch innerhalb der Vertragsperiode herzustellenden Stationsanlagen und Schleppgeleise auf Grund der beiliegenden besonderen Bedingnisse für die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme, und zwar: vom 1. Juni 1889 an gerechnet auf die Dauer von drei auf einander folgenden Jahren.

Art. 2.

Die Grundlage des Uebereinkommens bilden die besonderen Bedingnisse für die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme.

Dieses Schriftstück, welches der Unternehmer Herr Mendel Glanz nach gehöriger Einsichtnahme in allen Einzelheiten anerkannt und unterzeichnet hat, sowie die allgemeinen Baubedingnisse, die besonderen Bedingnisse für die Unterbauarbeiten, dann für die Herstellung des Oberbaues, die Betriebsvorschriften, die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung und die Vorschriften über die Wahrung der persönlichen Sicherheit, welche zum Zeichen deren Annahme, respective deren Kenntnis, gleichfalls von dem Genannten unterfertigt sind, sind dem Uebereinkommen beigeschlossen und haben die gleiche Kraft, als ob die in denselben enthaltenen Bestimmungen in dem Uebereinkommen selbst schriftlich mitangeführt wären.

Art. 3.

Der Unternehmer Mendel Glanz erhält als Vergütung für die in den besonderen Bedingnissen für die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme angeführten und auch bewirkten Erhaltungsarbeiten von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft als betriebführenden Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) auf Grund des Art. 9 der obangeführten Bedingnisse, eine fixe Jahrespauschalsumme im Betrage von 11.495 fl. sage: Eilftausendvierhundertneunzigfünf Gulden pro Jahr.*)

Die Abschlagszahlungen erfolgen nach den im Art. 9 der vorerwähnten besonderen Bedingnisse angeführten Normen auf Grund der von den jeweiligen Betriebs-Vorständen der obgenannten Strecken ausgestellten und von der Betriebs-Direction geprüften Bestätigung über die bewirkte, anstandslose Erhaltung der Erdarbeiten und der Geleise bei der Betriebs-Directions-Cassa in Lemberg.

---

*) Es entfallen hiernach pro Kilometer Bahnlänge und pro Jahr . . . . . fl. 130
Bei den Kolomeaer Localbahnen für die Linie Kolomea-Stoboda pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 150
und für die Zweigbahn nach Kniazdwór pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 100
Bei den Bukowinaer Localbahnen für die Linie Czernowitz-Nowosielitza pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 100
Hliboka-Berhometh und Karapcziu-Czudin pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 127
Hatna-Kimpolung pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 150
Hadikfalva-Radautz pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 130
Berhometh-Meżebrody „ „ „ „ . . . . . „ 110
Wama-Russ Moldawitza „ „ „ . . . . . „ 125

Art. 4.

Der Unternehmer Mendel Glanz erlegt sofort nach Genehmigung dieses Uebereinkommens bei der Sammlungs-Cassa der Betriebs-Direction in Lemberg eine Caution im Betrage von Zweitausendsiebzig Gulden ö. W. (2.070) entweder in Barem oder in börsenmässigen Effecten zum Tagescourse berechnet.

Die Caution gilt als Pfand für Berichtigung aller durch das Uebereinkommen zu Gunsten der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) stipulirten Forderungen, respective Ersätzen und Haftungen, sowie für das dem Unternehmer übergebene Inventar und sonstige Werkzeuge und wird, insoweit dieselben nicht von dem Unternehmer befriedigt, beziehungsweise das erhaltene Inventar und Werkzeug im Sinne des Art. 3 der besonderen Bedingnisse gar nicht oder mangelhaft rückgestellt werden, zu deren Berichtigung in der Weise herangezogen, dass die Forderungen der Eisenbahn-Gesellschaft von der baren Caution unmittelbar in Abzug gebracht werden, bei Cautions-Effecten dagegen die Eisenbahn-Gesellschaft berechtigt sein soll, dieselben zu einem beliebigen Zeitpunkte und ohne jedwede gerichtliche Procedur zu veräussern und den Erlös zur Befriedigung ihrer Forderung zu verwenden. Sollte der Unternehmer die zu seiner Verpflichtung gehörenden Herstellungen nicht rechtzeitig oder nicht in der angeordneten und als nothwendig erachteten Art und Weise durchführen, so steht der Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zu, die Arbeiten sofort auf Rechnung des Unternehmers zu veranlassen und sich sofort an der erlegten Caution schadlos zu halten.

Art. 5.

Der Unternehmer darf das getroffene Uebereinkommen innerhalb der dreijährigen Dauer desselben nicht lösen, resp. ohne Einwilligung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) an irgend Jemand Anderen nicht übertragen.

Hingegen behält sich die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) das Recht vor, das vorstehende Uebereinkommen jederzeit, ohne Angabe eines Grundes zu lösen.

Das Uebereinkommen ist auch dann als sofort gelöst zu betrachten, wenn seitens der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen die Erhaltung der Bahn als der Sicherheit nicht völlig entsprechend bezeichnet werden sollte.

Der Unternehmer darf in keinem Falle aus diesen Anlässen irgend welche, wie immer gearteten Ansprüche an die Bahnanstalt stellen.

Art. 6.

Alle aus Anlass dieses Uebereinkommens erwachsenden Stempelgebühren hat der Unternehmer Mendel Glanz aus Eigenem zu tragen.

Art. 7.

Die Uebergabe der Bahnstrecke, sowie auch der für die Erhaltung derselben nothwendigen Inventargegenstände, Werkzeuge und Materialien wird protocollarisch an Ort und Stelle durchgeführt werden.

Art. 8.

Dieses Uebereinkommen wird in einem Pare ausgefertigt, welches als Original bei der Eisenbahn-Gesellschaft verbleibt.

Der Unternehmer erhält über Verlangen eine vidimirte Abschrift desselben.

Urkund dessen die Fertigung beider Theile in Gegenwart erbetener Zeugen.

Lemberg, am 31. Mai 1889.

Besondere Bedingnisse

für die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme.

Art. 1.

Bedingnisse für die accordmässige Durchführung der Bahnerhaltungs-Arbeiten gegen eine fixe Pauschalsumme.

Gegenstand der Bedingnisse ist die Erhaltung der Damm- und Einschnittsböschungen des Bahnkörpers in der currenten Bahnstrecke und in den Stationen, die Reinigung und Erhaltung der Seitengräben in den Einschnitten, der Objects-Einläufe und Ausläufe und die Entwässerung der Materialgräben, die Erhaltung der Zufahrtsstrassen sammt Vorplätzen und Plateaux der Verladerampen, die Erhaltung der Wegübersetzungen und die Erhaltung der Einfriedungen in der currenten Bahn und in den Stationen, ferner die Erhaltung des Oberbaues in der currenten Bahnstrecke und in den Stationen sammt den Ausweiche-Vorrichtungen und Kreuzungen, inclusive der Vornahme der Beschotterung des gesammten Oberbaues.

Art. 2.

Dem Unternehmer obliegt:

Obliegenheiten des Unternehmers.

1. Rücksichtlich der Erhaltung der Erdarbeiten: dass die Böschungen der Dammanschüttungen und der Abgrabungen, sowohl in der currenten Bahn, als in den Stationen, dann bei den Rampen, Zufahrtsstrassen und Plateau-Anschüttungen in ihrer ursprünglichen Form erhalten werden und dass für die Begrünung derselben durch Besämungen oder Rasenbeleg gesorgt werde, ferner dass etwaige Absitzungen, d. i. Einsenkung der Dämme bis 30 *cm* und die Abschälungen der Damm- und Einschnittsböschungen bis auf eine Tiefe von 20 *cm*, regulirt und das überschüssig gewordene Materiale beseitigt, gesetzte Erdbanquette aufgeholt, und höhere Erdbanquette aufgeschlitzt und behufs Entwässerung der Unterbauplanie mit Abzugsrigolen versehen werden.

Dem Unternehmer obliegt es, für den ungehinderten Wasserabfluss in den Einschnittsgräben, dann in den Materialgewinnungsplätzen Sorge zu tragen und die bestehenden Seiten- und Abflussgräben zu erhalten, eventuell neue Abzugsgräben herzustellen. Weiters obliegt es dem Unternehmer, die Zufahrtsstrassen, die Vorplätze, die Plateaux der Verladerampen und die Wegübersetzungen (Wegrampen) von Koth zu reinigen, den Koth wegzuführen, sowie für die Entwässerung der genannten Objecte Sorge zu tragen und die Beschotterung derselben entsprechend vorzunehmen. Die nothwendigen Reparaturen bei den Einfriedungen in der currenten Bahn und in den Stationen gehören auch zu den Obliegenheiten des Unternehmers — jedoch ohne Beigabe des hiezu nothwendigen Materiales.

Die Beseitigung von Damm- und Einschnittsrutschungen, welche über die oben angeführten Grenzen der Dammeinsenkungen und Abschälung der Damm- und Einschnittsböschungen hinausgehen, sowie die Wiederherstellung unterwaschener Dammböschungen, dann die Erhaltung der Bahnböschungs-Versicherungen durch Faschinenwerke, Flechtzäune, Anpflanzungen, Pflasterungen oder Steinwürfe, gehören nicht zu den Verpflichtungen des Unternehmers.

Solche Damm- und Einschnittsrutschungen, sowie unterwaschene Dammböschungen, welche infolge mangelhafter Erhaltung, namentlich Nichtverdämmen gebildeter Risse in den Böschungen, ungenügenden Wasserabzuges aus den Seitengräben u. dgl. enstanden sind, hat der Unternehmer auf seine Kosten und ohne Anspruch auf eine separate Vergütung zu beseitigen, beziehungsweise wiederherzustellen.

2. Rücksichtlich der Erhaltung des Oberbaues obliegt dem Unternehmer die Erhaltung der Geleise in der currenten Bahn und in den Stationen inclusive der Ausweichvorrichtungen und Kreuzungen.

Der Unternehmer hat die Geleise in ihrem ursprünglichen Niveau, dann die Ausweichen und Kreuzungen in ihrer ursprünglichen Lage nach den im Längenprofile enthaltenen Coten in vollkommen gutem, betriebsfähigem und betriebssicherem Zustande zu erhalten, und für einen constanten Wasserabzug vom Oberbaue insbesondere bei den Weichenanlagen vorzusorgen. Es obliegt demselben ferner, angefaulte, morsche oder durch mechanische Zerstörungen unbrauchbar gewordene Schwellen und Wechselhölzer, Brückenbedielungen und Brückenschwellen, dann schadhaft gewordene Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen und deren Bestandtheile auszuwechseln, sowie

überhaupt fehlende Bestandtheile des Oberbaues durch Einziehung neuer zu ersetzen, Schrauben und Nägel anzuziehen und endlich die Beschotterung des Oberbaues in der currenten Bahn und in den Stationen, dann die Beschotterung der Plateauanschüttungen, Zufahrtsstrassen und Wegrampen in ihrem vollen Umfange zu erhalten und die Nachschotterung vorzunehmen, die Banquette zu reguliren, das Schotterbett vom Unkraute zu reinigen und im Winter den gewöhnlichen Schnee vom Schotterbette nach Massgabe der Nothwendigkeit abzuräumen und vom Brückenbelage stets abzukehren.

Die Beseitigung der Schneeverwehungen gehört nicht zur Verpflichtung des Unternehmers.

Art. 3.

Baumaterialien, Werkzeuge und Requisiten.

Das erforderliche Materiale für die Reparatur der Einfriedungen, die Eisen- und Stahl-Oberbaumaterialien, sowie die Oberbauhölzer und der Schotter werden dem Unternehmer nach Massgabe des Bedarfes gegen specielle Verrechnung in den Stationen und sonstigen Depôtplätzen unentgeltlich beigestellt.

Die Verführung dieser Materialien von den Depôtplätzen zu den Verwendungsorten obliegt ebenfalls dem Unternehmer.

Für die verwendeten Schienen und deren Befestigungsmittel, sowie die Oberbauhölzer und die eisernen und hölzernen Bestandtheile der Ausweichen hat der Unternehmer die gleiche Zahl der ausgewechselten Bestandtheile an die Bahnanstalt abzuführen. Etwaige Abgänge hat der Unternehmer zu den Preisen des Rubriken-Schemas zu ersetzen.

Desgleichen werden dem Unternehmer die für die Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues erforderlichen Werkzeuge und Requisiten gegen Verrechnung in gutem Zustande übergeben. — Derselbe hat jedoch die Werkzeuge und Requisiten auf eigene Kosten in gutem Stande zu erhalten, in eigene Verwahrung zu nehmen, die erforderlichen Aufbewahrungsräume selbst herzustellen und nach Ablauf der Vertragsdauer in gutem Zustande wieder zurückzuerstatten. Etwaige Abgänge hat der Unternehmer nach Ablauf der Vertragsdauer nach den Preisen des Rubriken-Schemas zu ersetzen.

Art. 4.

Arbeitszüge.

Die zur Verführung des Schotters oder der Erdmaterialien von den Depôt- oder Gewinnungsplätzen zum Verwendungsorte oder zur Deponirungsstelle erforderlichen Arbeitszüge, d. i. die Locomotiven und Wagen, sowie das Zugführungs- und Zugbegleitungspersonale werden dem Unternehmer unentgeltlich beigestellt; ebenso erfolgt die Verführung der Oberbaumaterialien bei entfernt gelegenen Depôtplätzen von einer Station zur anderen mittelst der regelmässigen Züge unentgeltlich; doch obliegt dem Unternehmer das Auf- und Abladen derselben. Der Unternehmer hat sich rücksichtlich des Verkehres nach den Anordnungen des verantwortlichen Zugführers zu benehmen. Hat infolge Verschuldens des Unternehmers, seiner Bevollmächtigten, Angestellten, Bediensteten etc. eine Verunglückung des bei den Arbeitszügen verwendeten Personales in der Ausübung ihrer Dienstleistungen oder die Verunglückung anderer dritter Personen stattgefunden, so hat derselbe alle Kosten zu tragen und alle Entschädigungen zu leisten und auch die Betreffenden oder andere Anspruchsberechtigte in vollem Umfange schadlos zu halten, so dass weder der Gesellschaft, noch dem Pensionsfonde, noch dem Kranken-Unterstützungsvereine der Bediensteten der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, denen die Bediensteten angehören, irgendwelche Ausgaben erwachsen.

Art. 5.

Besondere Verpflichtung des Unternehmers.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die Erhaltungsarbeiten nach den hiefür bestehenden oder noch zu erlassenden Vorschriften in kunstgerechter und solider Weise herzustellen und gelten insbesondere rücksichtlich der Ausführung der Herstellungen, die allgemeinen und speciellen Baubedingnisse, dann die besonderen Bedingnisse für die Herstellung der Unterbauarbeiten und für Herstellung des Oberbaues, sowie die von der k. k. General-Inspection erlassenen Vorschriften für die Bestimmung der Bahnnivelette in Maximalneigungen und für die Anordnung von Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen in den Bahnkrümmungen. Dort, wo die gegenwärtigen Bedingnisse von den vorgenannten allgemeinen und besonderen Baubedingnissen Abweichungen enthalten, haben die Bestimmungen vorliegender Bedingnisse volle Geltung.

Der Unternehmer hat die Verpflichtung, sämmtliche Arbeiten ohne Störung des Betriebes und nach den Weisungen der Bahnaufsichtsorgane durchzuführen und hat daher auch die diesfälligen Betriebs-Vorschriften, sowie die Bestimmungen der Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 genauestens zu beobachten.

Art. 6.

Ueberwachung und Controle der Erhaltungsarbeiten durch die gesellschaftlichen Organe.

Alle Erhaltungsarbeiten hat der Unternehmer nach den Weisungen der Betriebs-Direction und ihrer hiezu delegirten Organe, sowie des Betriebs-Vorstandes und der Bahnaufseher derart auszuführen, dass der Betriebssicherheit volle Rechnung getragen ist. Derselbe wird bei der Durchführung der Arbeiten von den Bahnaufsichtsorganen überwacht werden; doch entbindet ihn diese Controle nicht von der ihm obliegenden Haftung rücksichtlich der eingegangenen Verpflichtungen, der Qualität der Arbeiten und der Verantwortung. — Die Arbeiter zu Draisinen- oder Bahnwagenfahrten, welche aus Anlass der Controle oder Ueberwachung der Arbeiten, sowie zu Auszahlungen auf der Strecke und in den Stationen vorgenommen werden, hat der Unternehmer unentgeltlich beizustellen.

Die gesellschaftlichen ambulanten Wächter, zu deren Obliegenheiten auch das Anziehen der Schrauben und Nachschlagen der Nägel gehört, entbinden die Organe des Unternehmers von der Vornahme der gleichen Leistungen nicht.

Art. 7.

Verantwortlichkeit des Unternehmers.

Der Unternehmer ist nicht nur der Bahnanstalt, sondern auch den Behörden gegenüber für alle Betriebsstörungen, Entgleisungen oder sonstigen Unfälle, welche durch die mangelhafte Beschaffenheit des Oberbaues in der currenten Bahn oder in den Stationen entstehen könnten, verantwortlich. Er ist für alle der Bahnanstalt hieraus erwachsenden Kosten oder Ersatzansprüche dritter Personen, aus Anlass von Verletzungen und Tödtungen von Personen, sowie Beschädigungen an Fahrbetriebsmitteln und an Gütern oder am Bahnkörper und dessen Zugehör der Bahnanstalt gegenüber haftbar und ersatzpflichtig.

Der Unternehmer hat daher alle aus dem Titel der Haftpflicht der Eisenbahnen zu leistenden Entschädigungen aus Eigenem zu bestreiten und die Bahnanstalt wegen aller derlei Ansprüche klag- und schadlos zu halten, sowie ihr Vertretung zu leisten, so dass der Bahnanstalt aus diesem Titel keine wie immer gearteten Ausgaben erwachsen dürfen.

Art. 8.

Bestellte, Visirer, Aufseher und Arbeiter des Unternehmers.

Der Unternehmer hat einen fachkundigen Beamten als Geschäftsleiter zu bestellen, dessen Zulassung von der Bahnanstalt bestätigt werden muss. Der Gesellschaft bleibt aber das Recht vorbehalten, denselben ohne Angabe eines Grundes zurückzuweisen. Ebenso sind alle anderen Bestellten und Arbeiter des Unternehmers namhaft zu machen und sind die Ueberwachungsorgane berechtigt, dieselben ohne Angabe eines Grundes von der Verwendung bei Durchführung der Arbeiten auszuschliessen.

Sämmtliche Organe des Unternehmers unterstehen den gesellschaftlichen Organen und haben deren Anordnungen unweigerlich Folge zu leisten, jedoch steht ihnen immer das Berufungsrecht an den nächsthöheren Beamten zu.

Der Unternehmer, Geschäftsleiter, sowie die Bestellten, Visirer, Aufseher und Arbeiter erhalten auf der eigenen Bahnlinie die freie Fahrt und auf der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn eine 50percentige Ermässigung von den Normalgebühren.

Für die Unterkunft und Krankenpflege der Arbeiter hat der Unternehmer auf seine eigenen Kosten zu sorgen, doch kann rücksichtlich der Krankenpflege gegen die üblichen Abzüge auch der Kranken-Unterstützungsverein der gesellschaftlichen Organe, nach vorhergegangener Vereinbarung mit demselben in Anspruch genommen werden.

Art. 9.

Pauschalsumme, Abschlagszahlungen.

Als Vergütung der in den gegenwärtigen Bedingnissen enthaltenen Leistungen des Unternehmers erhält derselbe eine fixe Jahres-Pauschalsumme, auf Grund welcher allmonatlich nachhinein Abschlagszahlungen in der Höhe von 90 Percent eines Zwölftels gegen classenmässig gestempelte Quittungen geleistet werden.

Die zurückgebliebenen 10 Percent werden am Schlusse eines jeden Jahres dann zurückerstattet, wenn der Unternehmer allen eingegangenen Verpflichtungen, zu welchen insbesondere auch der Nachweis über die erfolgte Klaglosstellung eventuell verletzter Arbeiter durch perfect gewordene Vergleiche gehört, pünktlich nachgekommen ist. Die Stempelgebühren der Rechnungen und Quittungen hat der Unternehmer selbst zu bestreiten. Die Erhaltung der Geleisevermehrungen in den Stationen, oder die Erhaltung neu hergestellter Geleise behufs Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen ist in der fixen Pauschalsumme mit enthalten.

Art. 10.

Caution.

Der Unternehmer hat eine Caution von 10 Percent der Pauschalsumme, vermehrt um den ganzen Werth der Werkzeuge und Requisiten, in Barem oder börsenmässigen Effecten zum Tagescurse berechnet zu erlegen, welche erst nach Ablauf des Vertrages und vollständiger Geschäfts-Abwicklung (§ 9) zurückerstattet wird.

Art. 11.

Mitwirkung bei aussergewöhnlichen Arbeiten, Elementarereignissen und Unfällen.

Der Unternehmer ist verpflichtet, der Gesellschaft bei eintretenden aussergewöhnlichen Arbeiten, Unglücksfällen, Elementar-Ereignissen oder starken Schneefällen, deren Beseitigung dem Unternehmer nicht obliegt, die erforderlichen Aufseher und Arbeiter beizustellen und bei der Durchführung hilfreich zur Seite zu stehen. — In derartigen Fällen werden die Lohnlisten von den gesellschaftlichen Organen aufgestellt und auch die Zahlungen aus Eigenem bestritten auf Grund der üblichen von ihm nachzuweisenden Taglöhnungen.

Art. 12.

Bevorzugung bei Bau- und anderen Erhaltungsarbeiten.

Dem Unternehmer wird für den Fall, als andere Erhaltungsarbeiten, Bauherstellungen oder Material-Lieferungen seitens der Gesellschaft im Concurrenzwege vergeben werden sollten, unter sonst gleichen Bedingungen der Vorzug eingeräumt.

Art. 13.

Streitigkeiten.

Streitigkeiten, welche aus Anlass herzustellender oder schlecht oder mangelhaft hergestellter Arbeiten entstehen sollten und die nur die Auslegung über die Qualität und den Umfang der Arbeiten betreffen, werden durch den Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft endgiltig geordnet. Alle anderen Rechtsstreitigkeiten werden bei dem zuständigen Gerichte in Wien ausgetragen.

Art. 14.

Stempel.

Die aus dem Abschlusse dieses Vertrages zu bezahlenden Stempelgebühren hat der Unternehmer aus Eigenem zu bestreiten.

Bedingnisse,

unter welchen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) die Bewilligung zur Benützung der „Krakauer" Reichsstrasse in einer Länge von 945 curr. m. für den Bau und Verkehr einer Dampf-Strassenbahn von der Station Lemberg-Kleparów bis zum Janower Stadtschranken und respective vom Km. 2·901 bis Km. 3·846 ertheilt werden kann; verfasst im Sinne der k. k. Statthalterei-Verordnung vom 27. Februar 1888, ad Z. 11855 und im Sinne der k. k. Statthalterei-Verordnung vom 5. April 1888, Z. 17024.

1. Durch die genannte Bahnanlage, wie auch durch deren Betrieb darf der bisherige freie und sichere Verkehr der Fuhrwerke und Fussgänger in keiner Beziehung gehindert werden. Es darf auch der weiteren Erhaltung der Strasse und der auf derselben sich befindenden Objecte nichts im Wege stehen.

2. Das Geleise soll auf eine Art gelegt werden, welche gemäss ihrer Construction den freien Verkehr auf der ganzen Breite der Strasse nicht hindert, darf daher von derselben auf keinen Fall abgegrenzt werden und soll die Schienenoberkante im Niveau des Strassenkörpers liegen.

3. Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) ist verpflichtet, diesen Theil der Strasse, auf welchem das Geleise angelegt wird, das ist in einer Breite von 4 *m* und in einer Länge von 945 *m*, wie auch alle auf dieser Strecke angelegten Objecte, Reichsstrassengraben, Rigole und Böschungen, in einem guten Zustande in gleicher Weise, und aus demselben Materiale wie dies das Strassenaerar auf dem übriggebliebenen, durch die Bahnanlage nicht benützten Theile der Reichsstrasse thut, auf eigenes Conto zu erhalten, in welcher Beziehung die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) sich mit der Strassenverwaltung (der k. k. Bezirkshauptmannschaft Lemberg) zu verständigen hat. Namentlich soll der Streifen zwischen beiden Schienensträngen selbstverständlich unter Freilassung der Spurkranzrinne und die anschliessenden Strassentheile längs den Schienen stets vollgeschottert sein und Vorsorge getroffen werden, damit durch Anlage des Schienenstranges der Wasserlauf vom Strassenkörper nicht gehemmt werde.

4. Alle auf der Reichsstrasse in dem durch die Bahn benützten Theile sich befindenden Objecte, somit die Canäle, Brücken und Durchlässe hat die Bahngesellschaft nach ihren eigenen Erfordernissen entsprechend zu verstärken, eventuell auch umzubauen.

5. Falls neue Objecte auf dem durch die Bahn beanspruchten Reichsstrassentheile von dem Strassenaerar als nothwendig erkannt zur Ausführung gelangen sollten, trägt die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) nur jene Mehrkosten, welche durch die Bahnanlage bedingt sind.

6. Die Reconstructionen der Wegübergänge und Einfahrten zu den rechts der Bahn liegenden Realitäten hat die Bahngesellschaft soweit herzustellen, als dies die politische Begehungs-Commission verlangen und bestimmen wird.

7. Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) ist verpflichtet im Einvernehmen mit der Strassenbau-Verwalwaltung die Ausführung aller durch die betreffende politische Behörde genehmigten Arbeiten, wie: Canäle, Wasserleitungen, Gasröhren und dergleichen, welche quer durch die Bahn angelegt werden können, ohne jedwede Entschädigung zu bewilligen. Es gebührt dagegen der Bahngesellschaft seitens der Besitzer der genannten Bauten eine Entschädigung für die eventuellen Reconstructionen, Reparaturen oder Erhaltung dieser Arbeiten.

8. Falls die Reichsstrasse in Folge der Elementarereignisse oder aus irgend welchen Gründen beschädigt werden sollte, ist die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) verpflichtet, diesen Theil der Reichsstrasse, welchen sie benützt, auf eigene Kosten herzustellen.

9. Die k. k. Bezirkshauptmannschaft als Strassenverwaltung behält sich das Recht der Ueberwachung aller auf der Strecke sich befindenden Objecte vor, was jedoch die Bahngesellschaft bezüglich des guten Standes der Strasse und der im Bahnterritorium gelegenen Objecte vor Verantwortung nicht befreit.

10. Für Deponirung des, zur Erhaltung der durch die Bahn benützten Strassentheile nöthigen Schotters wird die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) rechts der Strasse — in der Richtung von Lemberg nach Janów gemeint —

und speciell im *km* 4 der Strasse eine Grundfläche von 300 m^2 einlösen und dem Strassenaerar nach vorheriger Herstellung einer Zufahrtsbrücke über den Reichsstrassengraben, welche sie zu erhalten verpflichtet sein wird, zur Benützung übergeben.

11. Als Entschädigung für die grössere Verführungsdistanz beim Schottertransporte von der obgenannten Deponie auf die ganze Länge der Strasse ist die Bahn verpflichtet, dem Strassenaerar 15 kr. pro Cubikmeter des jährlich für diesen Zweck verbrauchten Schotters zu zahlen.

12. Zur Schneebeseitigung von dem durch die Bahn beanspruchten Reichsstrassentheile ist die Bahn nur an jenen Tagen verpflichtet, an welchen dieselbe verkehren wird, jedoch nur insoweit, wie dies der Bahnbetrieb erfordern wird. Das Strassenaerar behält sich das Recht vor, den Schnee auch von der durch die Bahn benützten Strecke auf eigene Kosten zu beseitigen; dagegen ist die Bahn verpflichtet, im Sinne des Art. 2 bei Beseitigung des Schnees von ihrem Territorium auch im Bedarfsfalle von der ganzen Reichsstrasse den Schnee, soweit dies der freie Verkehr auf derselben erfordern wird, zu beseitigen. Der beseitigte Schnee soll ausserhalb der Strassenbanquette abgelagert werden.

13. Der auf der Reichsstrasse derzeit rechts der Bahn deponirte Strassenschotter soll auf Kosten der Bahn bis zum Depôtplatze abgeführt und dort in derselben Menge der Strassenverwaltung übergeben werden.

14. Alle Erd- und Schotterarbeiten, welche auf der Reichsstrasse oder auf den zu dieser gehörenden Gründen hergestellt werden, übergehen in das Eigenthum des Strasseraerars.

15. In allen Streitfällen, welche zwischen der Bahngesellschaft und dem Strassenaerar entstehen könnten, entscheidet die k. k. Statthalterei gemeinsam mit der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Wien.

Lemberg, am 20. April 1888.

Uebereinkommen

abgeschlossen am unten angesetzten Tage zwischen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und Herrn Stanislaus Prus Ritter von Szczepanowski, Concessionär der Kolomeaer Localbahnen, respective der an dessen Stelle tretenden Actien-Gesellschaft, betreffs der Mitbenützung des Bahnhofes in Kolomea durch Letzteren vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Handels-Ministeriums.

Art. 1.

Bezeichnung der gemeinschaftlich zu benützenden Bahnhoftheile.

Die im beiliegenden Situationsplane mit rother Farbe bezeichneten Bahnhoftheile werden von beiden Gesellschaften gemeinschaftlich benützt, und zwar:

1. der Grund und Boden in einer Ausdehnung von 90 Ar;
2. die auf diesem Grunde ausgeführten Anlagen und Baulichkeiten:
   a) der Oberbau in der Gesammtlänge von 1·557 *m* mit acht Wechseln und Kreuzungen,
   b) die für Abwicklung des gemeinschaftlichen Verkehrs- und Telegraphendienstes erforderlichen Ubicationen im Aufnahmsgebäude.

Art. 2.

Neue Anlagen.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft räumt dem Concessionär der Kolomeaer Localbahnen respective der an dessen Stelle tretenden Actiengesellschaft das Recht ein, bei der Einfahrt in die Stationen die beiderseitigen Hauptgeleise in der im beiliegenden Plane angedeuteten Weise mit einander zu verbinden.

Die hiebei nothwendigen Geleiseänderungen, Verlegung der Wegrampe und der Bahnhofseinfriedung geschehen nach den Normalplänen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auf Kosten des Concessionärs der Kolomeaer Localbahnen.

Die auf dem Grunde der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn hergestellten Geleiseanlagen und andere von dem Concessionär dieser Localbahnen für seine Bedürfnisse etwa später auszuführende Bauten und Herstellungen übergehen in das Eigenthum der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, welche jedoch das Mitbenützungsrecht diesen Localbahnen auf die Dauer dieses Uebereinkommens zusichert.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn kann auch etwaige ihr geeignet scheinende Aenderungen in den gemeinschaftlichen Anlagen unbehindert ausführen, wobei sie Sorge tragen wird, dass die Einfahrt dieser Localbahn nicht gestört werde.

Art. 3.

Tragung der Kosten von Unfällen und Schäden.

Die materiellen Folgen von Unfällen und Schäden, welche sich auf den zur gemeinschaftlichen Benützung bestimmten Räumen und Anlagen der Station Kolomea ereignen, fallen grundsätzlich derjenigen Bahn zur Last, in deren Dienst die Verrichtung vollzogen wurde, welche den Unfall oder Schaden im Gefolge hatte. Nur in jenen Fällen, in welchen die betreffende Dienstverrichtung nicht ausschliesslich für eine oder die andere der beiden Eisenbahnen, sondern im Interesse beider erfolgte (wie beispielsweise bei Rangirungen für Zwecke beider Eisenbahnen), bei denen daher nicht mit Sicherheit zu ermitteln ist, ob der Unfall oder Schaden durch den Dienst der einen oder der anderen Eisenbahn verursacht wurde, haben beide Eisenbahnen den Schaden gemeinsam nach dem im Art. 4 festgesetzten Modus der Verkehrs-Intensitäten zu tragen.

Art. 4.

Vergütung für die Mitbenützung des Bahnhofes.

Für die Mitbenützung des Bahnhofes, sowie für die Betriebs-Auslagen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft hat der Concessionär der Kolomeaer Localbahnen respective die an dessen Stelle tretende Actiengesellschaft eine Vergütung zu leisten, welche unter Zugrundelegung des investirten Anlage-Capitals und der Betriebs-Auslagen für die Station Kolomea nach den Verkehrsintensitäten beider Bahnen, d. h. nach der Wagenachsenanzahl der in dieser Station ein- und ausfahrenden Züge (mit Ausschluss der Material-Regiezüge und die transitirenden Achsen nur einmal gerechnet) am Schlusse eines jeden Jahres auf Grund der allmonatlich verfassten Aufschreibungen des Stations-Vorstandes ermittelt wird.

Die Vergütung zerfällt daher:

1. in den Miethzins für die gemeinschaftlich benützten Bahnhoftheile und Bauobjecte. Als Grundlage für diese Berechnung wird eine 5%ige Verzinsung der Kosten der gemeinschaftlich benützten Anlagen angenommen, welche laut Beilage A 1.756 fl. 90 kr. beträgt;

2. in die Vergütung der Betriebsauslagen für die durch die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn besorgten Dienstzweige, die laut Beilage B 14.416 fl. betragen;

3. endlich in die Vergütung der Erhaltungsauslagen für sämmtliche Unterbau-, Oberbau- und Hochbau-Objecte, welche laut Beilage C durchschnittlich 687 fl. 12 kr. pro Jahr betragen. Hienach hat der Concessionär der Kolomeaer Localbahnen respective die an dessen Stelle tretende Actiengesellschaft an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft jährlich von 1.756 fl. 90 kr. + 14.416 fl. + 687 fl. 12 kr. = 16.860 fl. 02 kr. jene Quote zu bezahlen, welche nach dem Verhältnisse der Verkehrsintensitäten auf sie entfällt.

Ausserdem zahlt der Concessionär dieser Localbahnen respective die an dessen Stelle tretende Actiengesellschaft für den Fall, als ihre Locomotiven in der Station Kolomea aus dem Wasservorrathe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gespeist werden sollten, eine Vergütung von 5 kr. pro Cubikmeter. Hierüber werden besondere Aufschreibungen vorgenommen und die entfallende Vergütung vierteljährig abgerechnet.

Die Bezahlung der Bahnhofmiethe geschieht am 1. eines jeden Quartals im Nachhinein für das vorhergehende Quartal in der Höhe des vierten Theiles des für das Vorjahr definitiv bestimmten Betrages, und werden diese so geleisteten a conto-Zahlungen nach Jahresschluss durch die Schlussabrechnung ohne Aufrechnung von Zinsen ausgeglichen.

Für das erste Betriebsjahr wird diese Zahlung seitens des Concessionärs der Kolomeaer Localbahnen respective der an dessen Stelle tretenden Actiengesellschaft an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in einer a conto-Zahlung von rund 3.000 fl. festgesetzt.

Art. 5.

Vergütung von Wagen-Verschiebungen.

Nachdem die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn die Locomotiven der Kolomeaer Localbahnen in der Station Kolomea für Zwecke der Wagen-Verschiebungen mitzubenützen beabsichtigt, so wird die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auf Grund der angestellten Berechnungen eine Vergütung von 2 fl. für eine Stunde Verschiebens und 50 kr. für eine Stunde Dampfhaltens an den Concessionär respective an die seinerzeitige Actiengesellschaft der Kolomeaer Localbahnen bezahlen. Letzteres dann, wenn dies seitens des Stations-Vorstandes in Kolomea früher speciell verlangt wird.

Art. 6.

Dauer des Uebereinkommens.

Dieses Uebereinkommen gilt vom Tage der Betriebseröffnung und wird auf die Dauer von zwanzig Jahren unkündbar abgeschlossen. Es wird jedoch festgesetzt, dass vor Ablauf eines jeden fünften Jahres eine Revision sämmtlicher Artikel des Uebereinkommens zu dem Zwecke vorgenommen werde, um die einzelnen Positionen derselben den etwa geänderten Verhältnissen anzupassen.

Art. 7.

Streitigkeiten.

Beide vertragschliessenden Theile erklären sich einverstanden, als Forum für alle Streitigkeiten, welche aus diesem Vertrage etwa entstehen sollten, das k. k. Handelsgericht in Wien anzuerkennen und dessen Entscheidungen als inappellabel anzunehmen.

Art 8.

Alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs aus diesem Vertrage haben auf die zum Bau und Betriebe zu errichtende Actiengesellschaft der Kolomeaer Localbahnen überzugehen.

Art. 9.

Ausfertigungen.

Dieses Uebereinkommen wird in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und jedem der contrahirenden Theile je ein Exemplar eingehändigt werden.

Wien, den 28. April 1886.

Vertrag,

welcher am heutigen unten angesetzten Tage zwischen der Kolomeaer Bezirkshauptmannschaft namens des Reichsstrassen-Aerars einerseits und Herrn Stanislaus Ritter v. Szczepanowski als Concessionär der Kolomeaer Localbahnen anderseits aus Anlass der Benützung der Reichsstrassen für den Bau und Betrieb der Localbahn von Kolomea nach Słoboda-rungurska und Kolomea-Kniażdwor laut Concessions-Urkunde vom 15. December 1885, abgeschlossen worden ist.

1. Die k. k. Bezirkshauptmannschaft ertheilt unter Vorbehalt der höheren Genehmigung, dem Herrn Stanislaus Ritter v. Szczepanowski, resp. dessen Rechtsnachfolger die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Reichsstrassen für den Bau und Betrieb der concessionirten Localbahnen von Kolomea nach Słoboda-rungurska, beziehungsweise Kolomea-Kniażdwór unter nachstehenden Bedingungen, wogegen sich Herr Stanislaus Ritter v. Szczepanowski, resp. dessen Rechtsnachfolger als Concessionär dieser Localbahnen verpflichtet, die in den nachfolgenden Paragraphen angeführten Bedingungen genau und unweigerlich zu erfüllen.

2. Durch die Anlage und den Betrieb der Bahn darf die stete Offenhaltung, Sicherheit und Regelmässigkeit des allgemeinen Verkehres auf den Reichsstrassen-Strecken keine Einbusse erleiden, der Bestand derselben und ihrer Objecte nicht gefährdet und die gute Erhaltung der Strasse und ihrer Objecte nicht gehindert werden.

3. Es muss den Strassenfuhrwerken und den Passanten die Möglichkeit gewahrt bleiben, das Geleise ungehindert zu befahren und zu betreten, weshalb diesfalls keinerlei Absperrungen der Geleise gegen die Strassenbahn durch Einfriedungen, Streifsteine etc. stattfinden dürfen, sondern die ganze Strassenbreite einschliesslich des Geleises stets ganz frei zu halten ist. Aus Anlass dieser Befahrung, resp. Begehung der Geleise, beziehungsweise der freien unentgeltlichen Benützung für den öffentlichen Verkehr hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger keinerlei Entschädigungsansprüche zu erheben.

4. Soweit die Geleiseanlage auf der Strasse stattfindet, ist der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger auf die Concessionsdauer verpflichtet, diese Strasse sammt den dazugehörigen Objecten und den allfälligen nebenlaufenden Abzugsgräben oder Rigolen und Böschungen in der ganzen durch die Bahnanlage benützten Zone, deren Breite durch die grösste Ausladung der Fahrbetriebsmittel gegen den in der Breite von mindestens 5 Metern intact bleibenden Strassentheil während der Bewegung des Zuges begrenzt wird, auf eigene Kosten im guten Stande zu erhalten und zu reinigen und darf hiefür keine wie immer geartete Entschädigungsansprüche erheben.

Bei Strassentraversirungen und Uebersetzungen erstreckt sich deren ganzen Länge nach diese Erhaltungspflicht auf die ganze Breite der Strasse inclusive ihrer Objecte, und auf die beiderseitigen Gräben.

5. Die dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger laut Punkt 4 obliegende Strassenerhaltung hat genau so und mit dem gleichen Materiale in entsprechender Weise zu geschehen, wie die Aerarialstrassen-Verwaltung die anderen Strassentheile jeweilig erhält, was sowohl für die beschotterten, als auch für die eventuell bepflasterten Strecken gilt.

6. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, die innerhalb der Bahnzone liegenden Theile der bestehenden Strassenobjecte auf seine Kosten geeignet und hinlänglich standhältig und traghältig umzugestalten und nach Erfordernis mit Rücksicht auf die Verkehrsinteressen neu herzustellen, und insbesondere das zur Legung des Bahngeleises eventuell zu erhöhende oder zu vertiefende Strassenplanum auf die ganze Strassenbreite auszudehnen. Der Concessionär hat ferner auf seine Kosten allfällige Schutz- und Parapetmauern, Schranken, Geländer, Barrièren, Telegraphensäulen, Beleuchtungsobjecte, Schleuderpflöcke, Markirungszeichen, Wegweiser, Aufsichtstafeln, Alleebäume und sonstige Objecte entsprechend zu versetzen.

7. Die bei der Geleiselegung oder Erhaltung aufgerissenen Strassentheile müssen vom Concessionär auf seine Kosten nach Ausführung des Geleises in fahrbaren festen Stand versetzt werden.

8. Alle Uebersetzungen, Kreuzungen des Geleises mit schon vorhandenen und noch entstehenden Querstrassen und Wegen, dann die Zufahrten und Uebergänge zu Häusern und sonstigen Gebäuden sind innerhalb der Bahnzone vom Concessionär auf seine Kosten stets in einem guten prakticablen Zustande zu erhalten.

9. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, bei jeder von der zuständigen Behörde genehmigten Durchquerung der Strasse mit irgend einer und von wem immer zur Ausführung gelangenden Canal-, Wasser-, Beleuchtungs-Luftdruck- und sonstiger Leitung nach Zulass des Bahnbetriebes, die Vornahme der jeweilig erforderlichen Arbeiten zur Herstellung, Reinigung, Erhaltung, Auswechslung und Auflassung einer solchen Leitung unter der Geleisezone unentgeltlich zu gestatten, falls das Project einer solchen Herstellung in der Bahnzone vom hohen Handelsministerium genehmigt ist, und hat derselbe hiebei nur den Ersatz jener Selbstkosten von der ausführenden Partei zu beanspruchen, welche dem Concessionär während der Leitungsherstellung und während der an der Leitung künftig für die entfallenden Reparaturen, Erhaltungs- und Reinigungsarbeiten, Auswechslungen oder Auflassungen zur Aufrechthaltung des Bahnbetriebes vorzukehrenden Massregeln erwachsen. Dies gilt auch rücksichtlich der Reinigung, der Instandhaltung, der Reconstruction und etwaiger Verlegung aller bereits bestehenden die Strassenstrecke der Länge und der Quere nach durchziehenden Canal-, Wasser-, Beleuchtungs-, Luftdruck- oder sonstigen Leitungen.

10. Im Falle als die Strasse durch Elementarereignisse oder durch irgend eine andere Ursache beschädigt und hiedurch der Bahnbetrieb gehindert wird, hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger keinen Anspruch auf Entschädigung und ist derselbe vielmehr verpflichtet die ganzen Kosten für die innerhalb der ihm zur Erhaltung obliegenden Bahnzone nothwendigen Wiederherstellungen ohne Ersatzanspruch aus Eigenem zu tragen, wobei diese Wiederherstellungen, falls der Concessionär deren Ausführung verweigert, zwangsweise auf seine Kosten und Gefahr von der Reichsstrassen-Verwaltung veranlasst werden können.

11. Der k. k. Bezirkshauptmannschaft ist das Recht gewahrt, bei allen rücksichtlich dieser Bahnanlage stattfindenden commissionellen Verhandlungen zu interveniren, beziehungsweise hiezu einen Delegirten zu entsenden.

12. Der Bau dieser Bahn in Bezug auf die benützte Strasse hat nach dem von Einem hohen k. k. Handelsministerium genehmigten Detailprojecte zu geschehen. Die Bestimmung der Art und Weise, wie der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger die ihm obliegende Strassenerhaltung zu besorgen hat, steht der k. k. Rezirkshauptmannschaft zu, deren Anspruch sich der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger zu unterwerfen hat.

13. Der k. k. Bezirkshauptmannschaft steht das Recht der Beaufsichtigung aller in Betreff der Bahnanlage auf der Strasse vorzunehmenden Projectausführungen, sowie die Ueberwachung des Zustandes der Strasse und ihrer Objecte innerhalb der Bahnzone während des Bahnbetriebes zu und wird den Organen der Bezirkshauptmannschaft bei ihren diesfälligen dienstlichen Reisen die freie Fahrt vom Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger während der ganzen Zeit der Concessionsdauer zugesichert. Durch diese Ueberwachung ist aber der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger in keiner Weise von der ihm auflastenden Verantwortlichkeit für die solide Herstellung und Erhaltung des Strassenkörpers und der dazugehörigen Objecte innerhalb der Geleisezone entbunden.

14. Wird die Erhaltung der zur Bahnanlage benützten Aerarialstrasse während der Zeit der Concessionsdauer von der Strassenverwaltung pachtweise hintangegeben, so ändert dies nichts an den rücksichtlich der Mitbenützung von Strassen dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger auferlegten Bedingungen.

15. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, Schotterablagerungsplätze für den vom Aerar zur Conservirung der Reichsstrasse beizustellenden Schotter anzukaufen und der Baubehörde zur Benützung zu übergeben. Für jeden Kilometer der von der Bahn benützten Strassenstrecke sind rechts und links der Strasse womöglich in der Mitte des Kilometers je ein Schotterdepôtplatz in dem Ausmasse von 200 m^2 anzulegen. Sollten örtliche Schwierigkeiten die Anlage beiderseitiger Schotterplätze unmöglich machen, so kann ausnahmsweise auf einer Seite der Strecke ein Depôtplatz in doppeltem Ausmasse von 400 m^2 angelegt werden. Ausserdem ist der Concessionär verpflichtet, die allenfalls nöthigen Ueberbrückungen des Strassengrabens oder die Zufahrtswege zum Depôtplatze anzulegen und stets in gutem Zustande zu erhalten. Falls es nothwendig sein wird, die Depôtplätze mittelst Gräben oder Umzäunungen zu begrenzen, so hat diese der Concessionär auf eigene Kosten herzustellen und zu erhalten. Die Schotterplätze wurden bereits beigestellt und provisorisch vom Strassenpersonale übernommen, und weiset deren Lage, Ausmass und Bestimmung beiliegende Situationsskizze nach.

16. Für die grössere Verführung des Schotters von den Depôtplätzen während der Verbreitung desselben, hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger 10 kr. pro Kubikmeter Schotter dem Strassenärar zu vergüten, und den nach der alljährlichen Schottermenge ermittelten Gesammtbetrag 8 Tage nach Aufforderung von Seite der k. k. Bezirkshauptmannschaft bei sonstiger Einhebung im Wege der politischen Execution einzuzahlen.

17. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger wird zur Schneeabräumung nur für jene Wintertage verpflichtet, an denen Bahnbetrieb auch factisch geübt werden wird. Das Strassenärar behält sich das Recht vor, im Falle der Nothwendigkeit die Vornahme der Schneeabräumung auch innerhalb der Geleisezonen bewirken zu dürfen. Wird sodann vor der allfälligen Wiederinangriffnahme des Bahnverkehres vom Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger eine Schneeabräumung innerhalb der Geleisezonen vorgenommen, so wird derselbe verpflichtet, auch die übrigen Theile der Strasse derart von Schnee zu befreien, damit mit Bezug auf Absatz 3 dieses Vertrages die ganze Strassenbreite einschliesslich des Geleises von Strassenfuhrwerken ungehindert befahren werden könne. Selbstverständlich muss daher

der, sei es von der Strassenverwaltung, sei es von der Bahnverwaltung, abgeräumte Schnee ausserhalb der Strassenabgrenzung deponirt werden.

18. Das gegenwärtig auf der Strasse gelagerte Schotterquantum ist auf die betreffenden Schotterdepôtplätze durch den Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger auf eigene Kosten zu verführen und den k. k. Bauorganen in gleicher Masshaltigkeit zu übergeben.

19. Alle an der Strasse oder deren Zugehör bewirkten Herstellungen sind Eigenthum des Strassenärars, sowohl während des Bahnbetriebes, als auch nach Einstellung desselben.

Hievon sind der Oberbau und jene Ausrüstungen der Bahn ausgenommen, welche für den Betrieb der Bahn unerlässlich sind, für den Strassenverkehr hingegen auch im Falle des Aufhörens des Bahnbetriebes keinerlei Werth haben, wie: Neigungszeiger, Warnungstafeln, Bahnabtheilungszeichen u. dergl.

20. Streitigkeiten, welche zwischen der Baubehörde einer- und dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger andererseits aus diesem Vertrage entstehen, sind vor dem competenten k. k. Gerichte in Kolomea auszutragen.

Gegenwärtiger Vertrag wurde in drei gleichlautenden Parien ausgefertigt.

Kolomea, im October 1888.

Vertrag,

welcher am heutigen unten angesetzten Tage zwischen dem Bezirksausschusse namens der Bezirksvertretung in Kolomea einerseits und Herrn Stanislaus Ritter v. Szczepanowski als Concessionär der Kolomeaer Localbahnen anderseits aus Anlass der Benützung der Bezirksstrasse von Kolomea nach Peczeniżyn für den Bau und Betrieb der Localbahn von Kolomea nach Słoboda rungurska (Ropa) laut Concessionsurkunde vom 15. December 1885 abgeschlossen worden ist.

1. Der Bezirksausschuss ertheilt auf Grund des ihm zustehenden Rechtes dem Herrn Stanislaus Ritter von Szczepanowski, resp. dessen Rechtsnachfolger, die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Bezirksstrasse von Kolomea nach Peczeniżyn für den Bau und Betrieb der concessionirten Localbahn von Kolomea nach Słoboda rungurska, beziehungsweise Ropa unter nachstehenden Bedingungen, wogegen sich Herr Stanislaus Ritter v. Szczepanowski, resp. dessen Rechtsnachfolger, als Concessionär dieser Localbahn verpflichtet, die in den nachfolgenden Paragraphen angeführten Bedingungen genau und unweigerlich zu erfüllen.

2. Durch die Anlage und den Betrieb der Bahn darf die stete Offenhaltung, Sicherheit und Regelmässigkeit des allgemeinen Verkehrs auf der genannten Strasse keine Einbusse erleiden, der Gegenstand derselben und ihrer Objecte nicht gefährdet und die gute Erhaltung der Strasse und ihrer Objecte nicht gehindert werden.

3. Es muss den Strassenfuhrwerken und den Passanten die Möglichkeit gewahrt bleiben, das Geleise unbehindert zu befahren oder zu betreten, weshalb diesfalls keinerlei Absperrungen der Geleise gegen die Strassenbahn durch Einfriedungen, Streifsteine etc. stattfinden dürfen, sondern die ganze Strassenbreite einschliesslich des Geleises stets ganz frei zu halten ist.

Aus Anlass dieser Befahrung, respective Begehung der Geleise, beziehungsweise der freien unentgeltlichen Benützungen für den öffentlichen Verkehr, hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger keinerlei Entschädigungsansprüche zu erheben.

4. Soweit die Geleiseanlagen auf der Strasse stattfinden, ist der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger verpflichtet, diese Strasse bis zur Hälfte der Breite der ganzen Länge nach, als dieselbe zur Bahnanlage benützt wird, sammt den zu dieser Hälfte gehörigen Strassenobjectstheilen und den allfälligen nebenlaufenden Strassengräben oder Rigolen auf eigene Kosten ohne Entschädigungsanspruch während der Concessionsdauer in gutem Stande zu erhalten und zu reinigen; dieses gilt auch für Strassentraversirungen und Uebersetzungen.

5. Die dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger obliegende Verpflichtung der Erhaltung der halben Strassenbreite hat genau so und mit demselben Material in entsprechender Weise zu geschehen, wie die Bezirksstrassenverwaltung die andere Strassenhälfte jeweilig erhält, was sowohl für die beschotterten, als auch für die eventuell bepflasterten Strecken gilt.

6. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, die innerhalb der Bahnzone liegenden Theile der bestehenden Strassenobjecte geeignet und hinlänglich standhältig und tragfähig umzugestalten, und nach Erfordernis mit Rücksicht auf die Verkehrsinteressen neu herzustellen und insbesondere das zur Legung des Geleises eventuell zu erhöhende oder zu vertiefende Strassenplanum auf die ganze Strassenbreite auszudehnen, ferner die etwa beim Umbaue der bestehenden Brücken schadhaft werdenden Theile ganz zu entfernen und im letzteren Falle das Object auf die ganze Strassenbreite neu herzustellen. — Der Concessionär hat ferner auf seine Kosten allfällige Stütz- und Parapetmauern, Schranken, Geländer, Barrièren, Telegraphensäulen, Beleuchtungsobjecte, Schleuderpflöcke, Markirungszeichen, Wegweiser, Aufschrifttafeln, Alleebäume und sonstige Objecte entsprechend zu versetzen.

7. Die bei der Geleiselegung oder Erhaltung aufgerissenen Strassentheile müssen vom Concessionär auf seine Kosten nach Ausführung des Geleises in fahrbaren festen Stand versetzt werden.

8. Alle Uebersetzungen (Kreuzungen) des Geleises mit schon vorhandenen und noch entstehenden Querstrassen und Wegen, dann die Zufahrten und Uebergänge zu Häusern und sonstigen Gebäuden sind innerhalb der Bahnzone vom Concessionär auf seine Kosten in einem guten prakticablen Zustande zu erhalten.

9. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, bei jeder von der zuständigen Behörde genehmigten Durchquerung der Strasse mit irgend einer und von wem immer zur Ausführung gelangenden Canal-, Wasser-,

Beleuchtungs-, Luftdruck- oder sonstigen Leitung, nach Zulass des Bahnbetriebes, die Vornahme der jeweilig erforderlichen Arbeiten zur Herstellung der Reinigung, Erhaltung, Auswechslung und Auflassung einer solchen Leitung unter der Geleisezone unentgeltlich zu gestatten, falls das Project einer solchen Herstellung in der Bahnzone vom hohen Handelsministerium genehmigt ist — und hat derselbe hiebei nur den Ersatz jener Selbstkosten von der ausführenden Partei zu beanspruchen, welche dem Concessionär während der Leitungsherstellung und während der an der Leitung künftig für die entfallenden Reparaturen, Erhaltung und Reinigungsarbeiten, Auswechslungen oder Auflassungen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes vorzukehrenden Massregeln erwachsen. Dies gilt auch rücksichtlich der Reinigung, der Instandhaltung, der Reconstruction und etwaigen Verlegung aller bereits bestehenden, die Strassenstrecke der Länge oder der Quere nach durchziehenden Canal-, Wasser-, Beleuchtungs-, Luftdruck- oder sonstigen Leitungen.

10. Im Falle als die Strasse durch Elementarereignisse oder durch irgend eine andere Ursache beschädigt und hiedurch der Bahnbetrieb gehindert wird, hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger keinen Anspruch auf Entschädigung und ist derselbe vielmehr verpflichtet, die ganzen Kosten für die innerhalb der ihm zur Erhaltung obliegenden Bahnzone nothwendigen Wiederherstellungen ohne Ersatzanspruch aus Eigenem zu tragen, wobei diese Wiederherstellungen, falls der Concessionär deren Ausführung verweigert, zwangsweise auf seine Kosten und Gefahr vom Bezirksausschusse veranlasst werden können.

11. Dem Bezirksausschusse ist das Recht gewahrt, bei allen rücksichtlich dieser Bahnanlage stattfindenden commissionellen Verhandlungen zu interveniren, beziehungsweise hiezu Delegirte zu entsenden.

12. Der Bau dieser Bahn in Bezug auf die benützte Strasse hat nach dem von Einem hohen k. k. Handelsministerium genehmigten Detailprojecte zu geschehen.

Die Bestimmung der Art und Weise, wie der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger die ihm obliegende Strassenerhaltung zu besorgen hat, steht dem Bezirksausschusse zu, dessen Ausspruch sich der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger unbedingt zu unterwerfen hat.

13. Dem Bezirksausschusse steht das Recht der Beaufsichtigung aller in Betreff der Bahnanlagen auf der Strasse vorzunehmenden Projectsausführungen, sowie die Ueberwachung des Zustandes der Strasse und ihrer Objecte innerhalb der Bahnzone während des Bahnbetriebes zu, und wird den Organen des Bezirksausschusses bei ihren diesfälligen dienstlichen Reisen die freie Fahrt vom Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger während der ganzen Zeit der Concessionsdauer zugesichert.

Durch diese Ueberwachung ist aber der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger in keiner Weise von der ihm auflastenden Verantwortlichkeit für die solide Herstellung oder Erhaltung des Strassenkörpers und der dazu gehörigen Objecte innerhalb der Geleisezone entbunden.

14. Wird die Erhaltung der zur Bahnanlage benützten Bezirksstrasse während der Concessionsdauer von der Strassenverwaltung pachtweise hintangegeben, so ändert dies nichts an den rücksichtlich der Mitbenützung der Strasse dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger auferlegten Bedingungen.

15. Im Uebrigen unterzieht sich der Concessionär, resp. dessen Rechtsnachfolger, bezüglich der Erhaltung der Bezirksstrasse und ihrer Objecte sowohl, als auch bezüglich sonstiger Entschädigungsansprüche allen jenen Verpflichtungen, welche derselbe gegenüber dem hohen k. k. Aerar bezüglich der zu Bahnzwecken occupirten Aerarialstrasse übernommen hat.

16. Alle an der Strasse oder deren Zugehör bewirkten Herstellungen sind Eigenthum der Bezirksvertretung, sowohl während des Bahnbetriebes, als auch nach Einstellung desselben. — Es verteht sich von selbst, dass im letzteren Falle der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger verpflichtet bleibt, die von der Bahn eingenommene Hälfte der Strassenstrecke in gutem fahrbarem, dem Zwecke einer Fahrstrasse entsprechendem Zustande, sowie die längs dieser Strassenseite sich ziehenden Gräben in zweckentsprechendem Zustande der Bezirksvertretung zurückzustellen.

Hievon sind der Oberbau und jene Ausrüstungen der Bahn ausgenommen, welche für den Betrieb der Bahn unerlässlich sind, für den Strassenverkehr hingegen auch im Falle des Aufhörens des Bahnbetriebes keinerlei Werth haben, wie: Neigungszeiger, Warnungstafeln, Bahnabtheilungszeichen u. dgl.

17. Die Bahnverwaltung verpflichtet sich, die der Bezirksvertretung zu Schotterniederlagen nothwendigen Plätze, und zwar bei jedem Kilometer der in Rede stehenden, durch die Bahn benützten Fahrstrasse ein Flächenmass von 400 (sage vierhundert) Quadratmeter spätestens bis zum 15. October 1886 auf eigene Kosten zu kaufen und dieselben dem Bezirksausschusse in lastenfreien, physischen Besitz zu übergeben, sowie auch binnen Jahresfrist nach Uebergabe auf eigene Kosten tabularisch auszuscheiden.

Die Auswahl dieser Plätze hat nur mit dem Einverständnisse eines seitens des Bezirksausschusses beordneten Delegaten zu geschehen.

18. Die Bahnbauleitung ist verpflichtet, die Banquette der Fahrstrasse entsprechend der Erhöhung oder Erniedrigung des durch die Bahn benützten Strassentheiles binnen 13 Tagen a dato zu erhöhen oder zu erniedrigen.

19. Streitigkeiten, welche zwischen dem Bezirksausschusse einer-, und dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger andererseits aus diesem Vertrage entstehen, sind vor dem competenten k. k. Gerichte in Kolomea auszutragen.

20. An diesen Vertrag bleibt der Concessionär mit dem Augenblicke der Fertigung desselben, hingegen die Bezirksvertretung erst vom Tage der Bestätigung desselben seitens des hohen Landesausschusses gebunden.

Kolomea, am 24. September 1887.

Instruction

für die Telephon-Correspondenz auf den Kolomeaer Localbahnen.

Art. 1.

Telegraphen- und Telephonlinien.

Zur Durchführung der Correspondenz besteht eine Telegraphen- und eine Telephonverbindung.

a) Die Telegraphenverbindung hat längs der Linie Kolomea-Słoboda rungurska-Kopalnia folgende Stationen:

1. Kolomea (Bahnhof der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn).
2. Kolomea (Staats-Telegraphenamt).
3. Kolomea-Rynek.
4. Nadworniańskie przedmieście.
5. Sopów.
6. Peczeniżyn-Szczepanowski.
7. Rungury.
8. Słoboda rungurska-Kopalnia.

b) Die Telephonverbindung umfasst nachfolgende Sprechstellen:

1. Kolomea (Bahnhof der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn).
2. Kolomea (Staats-Telegraphenamt).
3. Nadworniańskie przedmieście.
4. Sopów.
5. Diatkowce-Kühnel.
6. Diatkowce-Brettler.
7. Kniżadwór, weiters zwei Mühlen in Diatkowce von Kühnel und Brettler und eine Mühle in Szeparowce.

Art. 2.

Allgemeine Erklärung des Telephons.

Das Telephon (elektrischer Fernsprechapparat) besitzt die Eigenschaft, das gesprochene Wort auf grosse Entfernungen zu tragen und selbes mit der ganzen Reinheit und Deutlichkeit, wie es gesprochen wurde, an einem eben solchen Apparate wieder vernehmbar zu machen.

Diese physikalische Erscheinung ist dahin zu erklären, dass eine, von einem künstlichen Magnete — auf dessen Pole ein Elektromagnet aufgesetzt ist — gespannte, dünne Eisenblechscheibe (Membrane) durch das auf sie gesprochene Wort in Schwingungen versetzt wird; dieselbe sich dadurch in rascher Aufeinanderfolge dem Elektromagnete nähert und wieder entfernt, wodurch die magnetische Gleichgewichtslage in den Eisenkernen des Elektromagnetes gestört und auf diese Art in den Drahtspiralen desselben Inductionsströme erzeugt werden.

Die Inductionsströme theilen sich durch die leitende Verbindung des Apparates in der Sprech- mit jenen in der Empfangsstation den letzteren mit und bewirken dadurch, dass sie die Drahtspiralen des Elektromagnetes der Empfangs-Station durchkreisen, ein Verstärken oder Schwächen des in den Eisenkernen desselben vorhandenen Magnetismus, wodurch die vor dem Elektromagnete gespannte Membrane ihrerseits in analoge Schwingungen versetzt wird, wie jene der Sprechstation durch das auf sie gesprochene Wort.

Durch das Schwingen der Membrane der Empfangsstation werden Luftwellen hervorgerufen, welche, wenn sie das Trommelfell des menschlichen Gehörorganes erreichen können, das gesprochene Wort genau reproduciren.

Es ist weniger nöthig, in der Sprechstation mit übermässig lauter Stimme, als vielmehr die einzelnen Worte mit möglichster Deutlichkeit und richtiger Betonung auf die Membrane des Telephons zu sprechen.

In der Empfangsstation ist während des Anhörens einer telephonischen Mittheilung thunlichste Ruhe nöthig, weil sonst durch anderweitiges Geräusch die durch die Membrane hervorgerufenen Luftwellen leicht vom Ohre abgedrängt werden könnten.

Art. 3.

Apparate und Schaltung der Telephonlinien.

Die zur Telephon-Correspondenz erforderlichen Apparate theilen sich in Haupt-, Hilfs- und Schutzapparate.

Hauptapparate sind die Sprech- und Hörtelephone (Telephonsender und Telephonempfänger); Hilfsapparate: die Ruftaster, Wecker, Umschalter (Wechsel), Boussolen und Batterien; Schutzapparate: die Blitzableiter.

Die Haupt- und Hilfsapparate sind unabhängig von einander je in eine separate Leitung geschaltet und wird dem entsprechend erstere Leitung mit Telephon-Sprech-, letztere mit Telephon-Ruflinie bezeichnet.

Im Zustande der Ruhe, das ist, wenn nicht telephonirt wird, sind die Hauptapparate aus der Linie ausgeschaltet; die Hilfsapparate hingegen bleiben in der Ruflinie continuirlich eingeschaltet.

Durch die Hilfsapparate kann von jeder der im Art. 2 angeführten Sprechstellen eine der übrigen Sprechstellen zur Correspondenz aufgerufen und sonach zwischen beiden direct telephonirt werden; es können im Bedarfsfalle auch von einer Sprechstelle alle anderen auf einmal aufgerufen und denselben eine Circular-Mittheilung gemacht werden.

Die Schutzapparate sind endlich in allen Sprechstellen sowohl in die Sprech-, als auch in die Ruflinie eingeschaltet und dienen zum Schutze der Apparate gegen die Einflüsse atmosphärischer Elektricität.

Art. 4.

Stationsruf und andere Zeichen auf der Telephon-Ruflinie.

Als Stations-Rufzeichen für die einzelnen Sprechstellen der Kolomeaer Localbahnen werden nachstehende Zeichen bestimmt:

1. Kolomea (Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn)	BK.	[— ● ● ● — ● —]
2. Kolomea k. k. Staats-Telegraphenamt	Ko.	[— ● — — — —]
3. Kolomea-Rynek	R.	[● — ●]
4. Nadwórnianskie przedmieście	N.	[— ●]
5. Sopów	So.	[● ● ● — — —]
6. Diatkowce-Kühnel	DK.	[— ● ● — ● —]
7. Diatkowce-Brettler	DB.	[— ● ● — ● ● ●]
8. Kniażdwór	Kd.	[— ● — — ● ●]
9. Mühle Kühnel's in Diatkowce	MK.	[— — — ● —]
„ Brettler's „ „	MB.	[— — — ● ● ●]
„ in Szeparowce	Sz.	[● ● ● — — ● ●]
Unterbrechungszeichen		[————]
Zeichen für den Schluss einer telephonischen Mittheilung		[● — ● — ● — ●]
Zeichen für dringende telephonische Mittheilung		[— ● ● — ● ●]
Zeichen für Circular-Mittheilungen		[● ● ● — ● ● ● — ● ● ● —]

durch den Zeitraum von wenigstens 1 Minute gegeben.

Diese Zeichen sind als akustische Signale am Wecker vernehmbar und werden durch längeres und kurzes Drücken am Knopfe des Ruftasters hervorgebracht.

Hiebei hat als Norm zu gelten, dass ein längeres Drücken durch mindestens $1\frac{1}{2}$ Sec., ein kurzes Drücken durch $\frac{1}{2}$ Sec., ein Intervall zwischen zwei Zeichen einer und derselben Gruppe gleichfalls durch $\frac{1}{2}$ Sec., schliesslich das Intervall zwischen je zwei Signalgruppen durch $1\frac{1}{2}$ Sec. währen muss.

Eine Ausnahme von dieser Norm macht das Unterbrechungszeichen, welches Zeichen durch 4 Sec. langes Drücken am Ruftaster zu geben ist.

Art. 5.

Einleitung der Telephon-Correspondenz.

Ergibt sich die Nothwendigkeit zur Abbeförderung einer telephonischen Mittheilung (eines Phonogrammes), so ist nachstehender Vorgang zu beobachten:

Die Station (Sprechstelle), von welcher die Mittheilung ausgehen soll, gibt vorerst am Ruftaster ihr Rufzeichen und nach einer Pause von $1\frac{1}{2}$ Sec. jenes der aufzurufenden Station. Die aufgerufene Station gibt zum Zeichen, dass sie den Anruf gehört hat, mittelst Ruftasters ihr eigenes Rufzeichen zurück, worauf der Aufnehmer des Phonogrammes den linksseitigen an einem Hebel aufgehängten Telephonempfänger an das linke Ohr führt und das andere Ohr an den zweiten am Tische aufgeschraubten fixen Telephonempfänger hält.

(Durch Befreiung des Hebels von dem an demselben hängenden linksseitigen Telephonempfänger werden gleichzeitig die Telephonapparate in die Sprechlinie automatisch (selbstwirkend) eingeschaltet, welche, wie im Art. 3 bereits gesagt wurde, in der Ruhezeit mit derselben ausser Verbindung stehen.)

Für den Fall, als die angerufene Station sich auf den ersten Ruf nicht melden sollte, hat die rufende Station den Anruf in kurzen Intervallen zu wiederholen.

Hiebei wird besonders aufmerksam gemacht, die einzelnen Rufzeichen mit möglichster Präcision zu geben und zwischen den Rufzeichen der eigenen und jenen der fremden Station das vorgeschriebene Intervall genau einzuhalten.

Art. 6.

Führung und Abwicklung der Telephon-Correspondenz.

Hat die angerufene Station sich gemeldet, so frägt der die Correspondenz Einleitende, indem er zur Membrane des Telephonsenders spricht: „Wer dort", worauf der Angerufene mit der Nennung seines Namens oder des Namens der Station (Sprechstelle) antwortet.

Der die Correspondenz Einleitende beginnt nun in der vorangedeuteten Art die Mittheilung, indem er ohne Ueberhastung mit deutlicher Stimme spricht.

Während dieser Mittheilung hat der Angerufene nur dann zu sprechen, wenn er hiezu aufgefordert wird. Hat der die Correspondenz Führende die Mittheilung beendet, so fragt er „Verstanden? Antwort!", welche Frage der Angerufene mit „Ja, verstanden" beantwortet, worauf der Erstere als Aviso für die anderen Stationen, dass die Telephonlinie wieder frei ist, mittelst Ruftasters das Zeichen für den Schluss der telephonischen Mittheilung (● — ● — ● — ●) gibt.

Art. 7.

Vorgang bei nicht verstandener Telephon-Correspondenz.

Wird eine telephonische Mittheilung (ein Phonogramm) seitens der Empfangsstation nur theilweise verstanden, so ist von derselben sofort nach dem ersten nicht verstandenen Worte mittelst Ruftasters das Unterbrechungszeichen (————) zu geben und die sprechende Station durch die Worte: „Nicht verstanden, wiederholen!" zur nochmaligen Mittheilung aufzufordern.

Art. 8.

Verbot, eine Telephon-Correspondenz zu stören.

In der Zeit, als zwei Stationen mit einander in telephonischer Correspondenz stehen, ist es dritten Personen unbedingt verboten, andere zur Correspondenz aufzurufen. Sollte ein Zweifel obwalten, ob die Telephonlinie frei ist oder nicht, so hat man sich hievon durch Anlegen des linksseitigen Telephonempfängers an's Ohr zu überzeugen.

Art. 9.

Circular-Phonogramme.

Circular-Phonogramme sind solche telephonische Mittheilungen, die von einer Station ausgehen und an mehrere oder alle anderen Stationen gerichtet sind.

Bei Circular-Phonogrammen ist es von besonderer Wichtigkeit, dass der Uebermittelnde in langsamem Tempo und mit ganz besonderer Deutlichkeit jedes einzelne Wort spricht.

Art. 10.

Vorgang bei Abbeförderung der Circular-Phonogramme.

Kommt eine Station in die Lage, ein Phonogramm an mehrere oder alle anderen Telephonstationen abzubefördern, so macht dieselbe mittelst Tasters mindestens durch eine Minute einen Circular-Anruf (● ● ● — ● ● ● — ● ● ● —) und ruft hernach gleichfalls mittelst des Ruftasters jede der betreffenden Stationen nacheinander auf, wobei zwischen dem Anrufen einzelner Stationen eine entsprechende Pause zu machen ist, damit jede gerufene Station sich mit ihrem Rufzeichen melden kann.

Sobald sich eine Station mittelst des Ruftasters gemeldet hat, soll dieselbe sofort die Telephonempfänger an die Ohren bringen, um zur Aufnahme des Circularphonogrammes von diesem Momente an bereit zu sein.

Nach erfolgter Meldung der Stationen beginnt die Abbeförderung des Circular-Phonogrammes, dessen Beendigung die übermittelnde Station mit dem Worte „Schluss" zu bezeichnen hat.

Hiernach quittiren die Stationen in derselben Reihenfolge, wie sie aufgerufen wurden, telephonisch mit den Worten: „Station . . . . . (Name der Station) Circular-Phonogramm verstanden", falls eine Station das Circular-Phonogramm nicht gut verstehen sollte, dann hat sie nach Schluss der Uebermittlung und in gleicher Reihenfolge, wie oben gesagt wurde, dies der Uebermittlungs-Station mit den Worten: „Station . . . . . (Name der Station) habe nicht verstanden" zu melden, keinesfalls aber die Abgabe des Phonogrammes mitten in der Uebermittlung zu stören.

Stationen, welche die obbenannte Meldung über Nichtverstanden des Circular-Phonogrammes erstattet haben, werden von der übermittelnden Station separat mittelst Rufweckers aufgerufen und ihnen solches wiederholt.

Nach Quittirung der Uebermittlung und eventueller Wiederholung des Circular-Phonogrammes an einzelne Stationen hat die übermittelnde Station mittelst des Rufweckers das Zeichen: „Schluss der telephonischen Mittheilung" (● — ● — ● — ●) zu geben. An Stationen, welche beim Circular-Phonogramme abwesend waren, ist dasselbe nachträglich zu übermitteln.

Art. 11.

Eintheilung der Telephon-Correspondenz (der Phonogramme) nach Wichtigkeit des mitgetheilten Gegenstandes.

Je nach der Natur des mitgetheilten Gegenstandes wird die Telephon-Correspondenz in wichtige und in solche, die weniger wichtig ist, eingetheilt.

Als wichtig sind alle jene Mittheilungen (Phonogramme) aufzufassen, welche, wenn sie nicht pünktlichst befolgt werden, schädlichen Einfluss auf den Dienst ausüben.

Hierher gehören alle auf den Verkehr der Züge, auf die Bestellung von Wagen, auf Gebrechen auf der Bahn und deren Ausrüstungsgegenständen, auf Reclamation abgängiger Güter etc. Bezug habenden Mittheilungen (Phonogramme).

Minder wichtige Mittheilungen (Phonogramme) sind solche, die, wenn sie eine Verzögerung in der Ausführung erfahren, oder mangelhaft ausgeführt werden, noch immer keine besonders schädliche Einwirkung auf den Dienst verursachen können.

Jeder Aufgeber eines Phonogrammes hat zu ermessen, ob dasselbe wichtig oder weniger wichtiger Natur ist und trägt hiefür die Verantwortung.

Art. 12.

Protocollirung und Collationirung wichtiger telephonischer Mittheilungen (wichtiger Phonogramme).

Wichtige Phonogramme sind wörtlich zu protocolliren, das ist in ein eigenes zu diesem Zwecke aufliegendes Phonogramm-Protocoll Formular A einzutragen und vollinhaltlich zu collationiren.

Hiebei ist folgender Vorgang einzuhalten.

Die ein wichtiges Phonogrammm abbefördernde Station hat nach erfolgtem Aufrufe und unmittelbar vor Beginn der Abgabe des Phonogramms die Protocollirung durch das Wort: „protocolliren“ zu verlangen.

Die Abgabe des Phonogrammes selbst hat aus der bereits früher im Phonogramm-Protocolle erfolgten Niederschrift im langsamen Dictirtempo zu erfolgen.

Nach Beendigung der Abgabe des Phonogramms ist die empfangende Station gehalten, nach dem Anrufe: „Verstanden?“ das empfangene Phonogramm vollinhaltlich zurückzusagen, worauf die Uebermittlungsstation mit „Ja richtig“ quittirt und mittelst Ruftasters das Schlusszeichen (● — ● — ● — ●) gibt.

Bei Circular-Phonogrammen bestimmt der Uebermittelnde jene Station, die zu collationiren hat, durch die Weisung: „N. N. collationiren“.

Die bei der Collationirung von der Empfangsstation unrichtig rückgemeldeten Worte sind unter Voraussendung des Unterbrechungszeichens (————) sofort richtig zu stellen und die neuerliche Rückmeldung zu verlangen.

Die zu protocollirenden Phonogramme sind seitens der Empfangsstation unmittelbar bei der Aufnahme niederzuschreiben, und es ist unstatthaft, die Niederschrift erst später aus dem Gedächtnisse nachzutragen.

Das Phonogramm-Protocoll hat rücksichtlich eines jeden zu protocollirenden Phonogrammes in allen seinen Theilen gewissenhaft ausgefüllt zu sein.

Art. 13.

Controle für die Richtigkeit ganz besonders wichtiger Phonogramme.

Besonders wichtige Phonogramme sind an die Empfangsstation immer unter Controle einer dritten Station zu übermitteln.

Es ist bei solchen Mittheilungen der zuerst angerufenen Empfangsstation telephonisch die Weisung „warten“ zu geben und sodann die Controlsstation aufzurufen, welche die Weisung „controliren“ erhält.

Beide Stationen, sowohl die Empfangs-, als auch die Controlstation sind gehalten, das Phonogramm zu protocolliren.

Nach beendeter Abgabe des Phonogrammes hat derselbe Vorgang platzzugreifen, wie ein solcher für wichtige Phonogramme vorgeschrieben ist, mit der alleinigen Ausnahme, dass nach erfolgter Quittirung seitens der übermittelnden Station, die Controlstation durch die Worte „Richtigkeit bestätigt N. N. (Name der Controlstation)“ die gepflogene Correspondenz gewissermassen legalisirt.

Als Controlstation ist in der Regel Station Kolomea (L. C. J. E.) aufzurufen, den Fall ausgenommen, wenn das Phonogramm von Kolomea (L. C. J. E.) ausgeht oder letztere Station aus irgend welchen Ursachen nicht gleich zu bekommen wäre.

Art. 14.

Dringende Phonogramme.

Dringende Phonogramme können nur solche sein, welche besonders wichtig sind und keinen Aufschub erleiden.

Für derlei Phonogramme ist es gestattet, eine im Zuge befindliche Correspondenz zu unterbrechen.

Dringenden Phonogrammen hat die übermittelnde Station als Aviso zweimal das „Zeichen für dringende telephonische Mittheilung“ (— ● ● — ● ● — ● ●) dem Rufzeichen vorzusetzen, und haben Stationen, die eben in telephonischer Correspondenz stehen, sobald sie dieses Zeichen wahrnehmen, die Correspondenz sofort abzubrechen.

Etwaige Missbräuche mit den Zeichen für dringende Correspondenz werden unnachsichtlich strenge geahndet.

Art. 15.

Transitirung der Phonogramme auf die Telegraphenlinien und vice versa der Telegramme auf die Telephonlinie.

Phonogramme, welche in den Stationen der Flügelbahn Nadwornianskie przedmieście-Kniażdwór zur Aufgabe gelangen und für die Stationen der Strecke Peczeniżyn-Szczepanowski-Słoboda-Kopalnia, wie auch für die Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, eventuell auch über diese Bahn hinaus adressirt werden, sind an Kolomea (L. C. J. E.) zu übermitteln, welch' letztere Station die Transitirung solcher Phonogramme auf die Telegraphenlinien zu besorgen hat.

Phonogramme von benannter Flügelbahn mit Bestimmung für Peczeniżyn-Szczepanowski, Rungury und Słoboda-Kopalnia können auch durch die Station Sopów oder Kolomea-Rynek transitirt werden, falls Kolomea (L. C. J. E.) aus irgend welchen Ursachen nicht erreicht werden könnte.

Vice versa wird Kolomea (L. C. J. E.) verhalten, die für Stationen der in Rede stehenden Flügelbahn von Peczeniżyn-Szczepanowski, Rungury und Słoboda-Kopalnia, wie auch von den Anschlussbahnen herstammenden Telegramme auf die Stationen der Flügelbahn mittelst des Telephons zu transitiren.

Die Transitirung der Diensttelegramme von Peczeniżyn-Szczepanowski, Rungury und Słoboda-Kopalnia an die Stationen der Flügelbahn hat gleichfalls in Sopów oder Kolomea-Rynek in dem Falle stattzufinden, wenn Kolomea (L. C. J. E.) nicht erreicht werden könnte.

Derlei abzubefördernde und einlangende Transit-Phonogramme sind immer zu protocolliren.

Art. 16.

Berechtigung zur Aufgabe der Phonogramme und Einsichtnahme in die Phonogramm-Protocolle.

Die Bestimmungen des Artikels 5 beziehen sich auch auf die Phonogramme.

Ausserdem sind die Besitzer der drei Mühlen in Diatkowce und Szeparowce als Interessenten der Kolomeaer Localbahnen auf Grund eines speciellen Uebereinkommens berechtigt, Phonogramme, welche sich unmittelbar auf den Verkehrs- und commerciellen Dienst dieser Localbahnen beziehen, zu befördern und zu empfangen.

Art. 17.

Zustellung der eingelangten Phonogramme an die Adressaten.

Einlangende Phonogramme sind an die in der Station anwesenden Adressaten mündlich mitzutheilen, wenn es solche weniger wichtiger Natur sind; anderen Falles sind solche Adressaten gehalten, protocollirte Phonogramme unter Ansetzung der Tageszeit im Phonogramm-Protocolle zur Kenntnis zu nehmen.

An ausserhalb des Bahnhof-Rayons wohnende Adressaten haben anlangende Phonogramme in allen Fällen auf der eigens hiezu bestimmten Drucksorte (Formulare B) schriftlich durch den Stationsdiener zugestellt zu werden, und ist seitens solcher Adressaten im Zustellungsbuche die Zeit der Empfangnahme der Mittheilung anzusetzen.

Art. 18.

Dienstzeit der Telephonstationen.

Station Kolomea (L. C. J. E.) hält den permanenten Telephondienst.

Telephonstationen Kolomea-Rynek, Nadwornianskie przedmieście, Sopów und Kniażdwór, wie auch die Telephon-Sprechstellen der im Art. 34 genannten drei Mühlen halten einen beschränkten Tagdienst, welcher mittelst besonderer Vorschrift näher geregelt wird.

In Diatkowce-Kühnel und Diatkowce-Brettler werden die Phonogramme nur zu den Zwecken des Zugsverkehres und in besonderen Bedarfsfällen genommen und abbefördert.

Art. 19.

Telegraphische und telephonische Abgabe des Uhrzeichens.

Das Uhrzeichen wird auf die Hauptbahn telegraphisch und auf die Flügelbahn telephonisch und in nachstehender Art gegeben: 5 Minuten vor 1 Uhr Nachmittags gibt Kolomea (L. C. J. E.) einen längeren Circular-Anruf mit drei Intervallen auf der Telegraphenlinie, zu welcher Zeit mit jeder anderweitigen Correspondenz innezuhalten ist.

In dem Momente, als diese Station das von Lemberg bis Suczawa abgegebene 1 Uhr-Zeichen wahrnimmt, pflanzt sie dasselbe mit den Worten „1 Uhr" und dem Schlusszeichen bis Słoboda-Kopalnia fort, worauf Słoboda-Kopalnia „1 Uhr" als Phrase mit dem „Verstanden"-Zeichen zurückgibt.

Sodann melden sich nach der Reihe die Stattionen Rungury, Peczeniżyn, Sopów, Nadwornianskie przedmieście und Kolomea-Rynek, und geben das Verstandenzeichen, was schliesslich Kolomea (L. C. J. E.) quittirt.

Sollte Kolomea (L. C. J. E.) aus irgend welcher Ursache nicht präcise um 1 Uhr das Uhrzeichen fortpflanzen können, so soll diese Station die factische Zeit mit den Worten: „1 Uhr . . . . Minuten" abtelegraphiren.

Sobald Nadwornianskie przedmieście das oberwähnte Uhrzeichen erhalten und seine Uhr regulirt hat, soll diese Station die Sprechstellen der drei im Art. 4 angeführten Mühlen wie auch Kniażdwór circularisch aufrufen und denselben die genaue Zeit telephonisch bekanntgeben.

Wenn infolge einer Telegraphen-Unterbrechung oder aus anderen Gründen von Lemberg das Uhrzeichen ausbleiben sollte, dann hat Kolomea (L C. J. E.) nach der Uhr dieser Station das Uhrzeichen abzugeben.

Nach Erhalt des Uhrzeichens sind die Dienstuhren zu richten, wobei die Uhrdifferenz im Telegramm-, bezw. Phonogramm-Protocolle vorzumerken ist.

Art. 20.

Telegraphische und telephonische Wagendirigirung.

Bezüglich der telegraphischen und telephonischen Wagendirigirung gelten die Bestimmungen über die Wagengebahrung, welche im Abschnitte IV, Cap. C der Instruction für den Betriebsdienst der Kolomeaer Localbahnen enthalten sind.

Art. 21.

Verbot, die Telegraphen- und Telephon-Einrichtungen für Mittheilung privater Natur zu benützen.

Es ist ausnahmslos verboten, die Telegraphen- und Telephon-Einrichtungen der Kolomeaer Localbahnen für Mittheilungen privater Natur zu benützen.

Art. 22.

Ausschaltung der Apparate.

Nach jedem Schlusse der festgesetzten Dienststunden sind die Telegraphenapparate und die Wecker der Telephon-Rufleitung mittelst der zugehörigen Linienwechsel auszuschalten.

In Diatkowce-Kühnel und Diatkowce-Brettler sind die Rufwecker nur auf die Zeit, als dort die Telephon-Sprechstellen besetzt werden, einzuschalten, wonach die Ausschaltung dieser Wecker vorzunehmen ist.

Diese Ausschaltung hat auch auf die Zeit des Gewitters vorgenommen zu werden.

Jede Station, welche genöthigt ist, solche Ausschaltung wegen Gewitter vorzunehmen, hat unmittelbar, bevor sie hiezu schreitet, hievon die Mittheilung an die Station Kolomea (L. C. J. E.) telegraphisch bezw. telephonisch zu erstatten.

Die nach Aufhören des Gewitters bewirkte Einschaltung ist gleichfalls der benannten Station bekannt zu geben, wobei auch die Zeit, in welcher die Apparate ausgeschaltet waren, im Telegramm- bezw. Phonogramm-Protocolle genau vorgemerkt werden soll.

Art. 23.

Untersuchung der Blitzschutzvorrichtung nach jedem Gewitter.

Nach jedem Gewitter ist die betreffende Telegraphen- bezw. Telephonstation verpflichtet, die Blitzschutzvorrichtung genau zu untersuchen, ob nicht durch Luftelektricitäts-Entladungen Metallkügelchen von den Lamellen derselben abgeschmolzen sind und hiedurch eine metallische Verbindung zwischen der Luft- und Erdleitungs-Lamelle hergestellt wurde.

Solche Metallkügelchen sind mit einem scharfen Messer oder mit einer Feile zu entfernen.

Bei besonders intensiven Entladungen der Luftelektricität kommt es zuweilen auch vor, dass die Luft- und Erdleitungs-Lamellen zusammenschmelzen.

In einem solchen Falle sind die Lamellen gewaltsam von einander zu trennen und die durch den Schmelzprocess entstandenen Erhöhungen mit einer Feile so weit wegzunehmen, dass nach neuerdings aneinandergelegten Lamellen eine metallische Verbindung derselben nicht stattfindet.

Art. 24.

Vorgang bei Unterbrechung der Telegraphen- oder Telephonlinien.

Eine Unterbrechung kann wahrgenommen werden:

a) In der Telegraphen- oder Telephonlinie an der betreffenden Boussole, deren Zeiger auf dem Nullpunkte der Gradeintheilung zu stehen kommt; in der Telegraphenlinie überdies noch dadurch, dass der Relais-Anker von dessen Elektromagnete nicht angezogen wird;

b) in der Telephon-Ruflinie am Wecker, dessen Anker gleichfalls vom Elektromagnete abstehen wird.

Wenn eine Station von der Unterbrechung einer der obbenannten drei Linien Kenntnis erlangt, hat dieselbe durch Abschluss solcher Linie mittelst des Linienwechsels (Herstellung einer Verbindung mit der Erdleitung) die Richtung der Unterbrechung zu constatiren und sodann die Linie nach der Richtung der Unterbrechung auf die Dauer derselben abgeschlossen zu belassen, worüber die in entgegengesetzter Richtung gelegenen Stationen mittelst Circular-Telegramms oder Phonogramms: „Linie (Telegraphen-, Sprech- oder Ruflinie) gegen .... (Station) unterbrochen. Hier Erde“ zu verständigen sind.

Ueberdies hat die Station, in deren Nachbarstrecke die oberwähnte Unterbrechung constatirt wurde, ein hiezu geeignetes Individium, bezw. den Bahnwärter, falls derselbe zur Verfügung steht, zur eingehenden Besichtigung der schadhaften Leitung und Beseitigung des Fehlers unverzüglich auf benannte Strecke zu entsenden, wobei der Stationsaufseher selbst sich die Ueberzeugung zu verschaffen hat, ob der Fehler nicht im Rayon der eigenen Station liegt, zu welchem Zwecke derselbe die Leitung längs des Stationsplatzes genau besichtigen soll.

Sollte der vorgenommene Linienabschluss mittelst des Wechsels eine Unterbrechung nach beiden Richtungen andeuten, dann ist hieraus auf einen Fehler in dem eigenen Bureau zu schliessen.

In einem solchen Falle sind die Apparate betreffender Linie und die Apparat-Verbindungen genau zu prüfen um den Fehler im eigenen Locale ausfindig zu machen.

Art. 25.

Revision der Leitungen entlang der Strecke und den Stationen.

Die Bahnwärter sind verpflichtet, bei den täglichen Begehungen der ihnen zugewiesenen Strecken auch die Leitungen der currenten Bahn und längs der Stationen zu revidiren und alle wahrgenommenen Mängel an denselben als: zerschlagene Isolatoren, Berührung der Drähte, Drahtbruch und Anliegen der Drähte an fremde Gegenstände sofort zu beheben.

Ueber die Art und Weise der Behebung vorerwähnter Mängel werden die Bahnwärter näher unterrichtet und mit den nöthigen Werkzeugen betheilt werden.

Beim Eintreten einer Störung der Telegraphen- und Telephonleitungen sind die Bahnwärter überdies verpflichtet, über jedesmalige Aufforderung des Stationsaufsehers sich auch ausserhalb der vorgeschriebenen täglichen Tour behufs Instandsetzung der schadhaft gewordenen Leitung auf die Strecke zu begeben.

Bei heftigem Winde und sonstigen Elementar-Ereignissen, welche den guten Zustand der Telegraphen- und Telephonlinien bedrohen könnten, haben die Bahnwärter die Revision der Leitungen mit besonderer Aufmerksamkeit zu besorgen.

Dem Betriebsvorstande und den Beamten der Kolomeaer Localbahnen obliegt gleichfalls die Verpflichtung, bei jeder Streckenbereisung den Zustand der Telegraphen- und Telephonleitungen zu prüfen und bei umfangreicheren Leitungsgebrechen an deren Beseitigung persönlich mitzuwirken.

Art. 26.

Instandhaltung der Telegraphen- und Telephon-Einrichtung.

Ausser den in den Artikeln 23, 24 und 25 angeführten Gebrechen an den Telegraphen- und Telephon-Einrichtungen sind die Bediensteten der Kolomeaer Localbahnen verpflichtet, auch sonstige augenscheinliche Fehler dieser Einrichtungen zu beseitigen.

Im Uebrigen obliegt die Instandhaltung dieser gesammten Telegraphen- und Telephon-Einrichtung den Telegraphen-Ueberwachungsorganen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Ueber alle Angelegenheiten dieser Art, wie auch über vorgefallene Telegraphen- und Telephon-Störungen, welche durch die Bediensteten der erwähnten Localbahnen nicht beseitigt werden konnten, ist an den Betriebsvorstand im kürzesten Wege zu berichten, damit derselbe das Nöthige veranlasse, eventuell das betreffende Telegraphen-Ueberwachungsorgan der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn requirire.

Der Ersatz schadhafter Apparate ist vom Betriebsvorstande anzusprechen, welcher mit einem entsprechenden Reservevorrath dotirt wird.

Art. 27.

Controle des Telegraphen- und Telephondienstes.

Die Controle des Telegraphen- und Telephondienstes der Kolomeaer Localbahnen wird von der Station Kolomea (L. C. J. E.) ausgeübt.

Diese Station ist demnach gehalten, alle wahrgenommenen Anstände des benannten Dienstzweiges in den zugehörigen Protocollen genau vorzumerken und einen Auszug hierüber allwöchentlich, und zwar jeden Sonntag für die abgelaufene Woche, dem Betriebsvorstande vorzulegen. Ueberdies wird der Betriebsvorstand so oft als thunlich persönlich den Telegraphen- und Telephondienst controliren.

Die aus obiger Controle sich ergebenden Anstände hat der Betriebsvorstand näher zu untersuchen und sodann hierüber allwöchentlich an die Betriebs-Direction der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zu berichten.

Wien, im Mai 1886.

Vertrag

Die gefertigte Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen in Czernowitz und das gefertigte Bezirksstrassen-Comité haben in Folge Auftrages des hohen k. k. Handelsministeriums mit dem Erlasse 10745/87 und auf Grund des Ergebnisses der am 3. und 4. März 1887 stattgefundenen politischen Begehung der Localbahnlinie Hadikfalva-Radautz im gegenseitigen Einvernehmen die nachstehende Vereinbarung bezüglich der Mitbenützung der von Hadikfalva nach Radautz führenden Bezirksstrasse vorbehaltlich der Genehmigung durch das hohe k. k. Handelsministerium getroffen.

Art. 1.

Das gefertigte Bezirksstrassen-Comité ist damit einverstanden, dass die von Hadikfalva nach Radautz führende Bezirksstrasse für die Anlage der Localbahnlinie Hadikfalva-Radautz von *km* 1·0 bis *km* 3·8 und von *km* $4^5/_6$ bis 7·2 des, der politischen Begehung vorgelegenen und seitens des hohen k. k. Handelsministeriums genehmigten Detailprojectes mitbenützt werde.

Art. 2.

Die Anlage der Bahn auf dem Bezirksstrassenkörper hat nach dem bezüglichen, der politischen Begehung vorgelegenen Detailprojecte und derart zu erfolgen, dass die Schiene dort, wo der Strassenkörper benützt wird, mit ihrer Oberkante in das Niveau des Strassenkörpers gelegt werde und dass zur Vermeidung von Niveauunterschieden zwischen Bahn und Strasse alle nothwendigen Abgrabungen und Anschüttungen auf der mitbenützten Strassenstrecke über die ganze Strassenbreite auf Kosten der Localbahn-Gesellschaft ausgeführt werden, wobei sich die Localbahn-Gesellschaft verpflichtet, an jenen Stellen, wo Abgrabungen oder Anschüttungen derart erfolgen, dass der aus dem Strassenkörper gewonnene Schotter für die Strassenconservirung nicht hinreicht, die erste Ueberschotterung mit reinem Flussschotter über die ganze Strassenbreite auszuführen.

Art. 3.

Die Localbahn-Gesellschaft übernimmt die Kosten der Erhaltung des zu Bahnzwecken benützten Strassentheiles sowie auch 1 *m* breiten Streifens der Strasse ausserhalb der nördlich gelegenen Schiene, von dieser an gemessen; ferner des linksseitigen (südlichen) Strassengrabens und sämmtlicher in der ad Art. 1 verzeichneten benützten Strassenstrecke gegenwärtig bestehenden Brücken und Durchlässe über die ganze Strassenbreite. Selbstverständlich sind alle zur Reconstruction und Erhaltung dieser Brücken, Durchlässe und Strassentheile nöthigen Arbeiten durch die Localbahn-Gesellschaft allein zu besorgen und auszuführen.

Art. 4.

Die Localbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die bei Schneeverwehungen in der benützten Strassenstrecke aus dem Bahngeleise auf den Strassenkörper geworfenen Schneemassen unverzüglich von der Strasse zu entfernen. Dieselbe Obliegenheit übernimmt das Strassencomité in Bezug auf die Schneemassen, welche etwa vom Strassenkörper auf das Bahngeleise geworfen werden würden und wird alle jene Anstalten vermeiden, welche dem ordentlichen Bahnbetriebe hinderlich oder beschwerlich oder Unglücksfälle oder Unfälle herbeiführen würden.

Art. 5.

Zur Wahrung des Eigenthumsrechtes des Strassenfondes für das Mitbenützungsrecht der Strasse entrichtet die Localbahn-Gesellschaft einen jährlichen Pachtzins von 50 fl., sage fünfzig Gulden öst. W. im Nachhinein vom Tage der Betriebseröffnung dieser Localbahn angefangen an den Bezirksstrassenfond.

Art. 6.

Dieser Vertrag hat die Geltung auf jene Zeit, innerhalb welcher der Strassenkörper zu Bahnzwecken verwendet wird, und ist vom Tage der Genehmigung desselben durch das hohe k. k. Handelsministerium für beide contrahirende Theile und deren Rechtsnachfolger rechtlich bindend.

Art. 7.

Das gefertigte Strassencomité ertheilt hiemit die Bewilligung, damit das Recht der Mitbenützung der Bezirksstrasse von Hadikfalva nach Radautz in dem ad Art. 1. bemerkten Ausmasse durch die Localbahn nach den Stipulationen dieses Vertrages grundbücherlich einverleibt werde.

Art. 8.

Alle aus diesem Vertragsabschlusse etwa resultirenden Kosten treffen die Localbahn-Gesellschaft. Hiermit geschlossen und gefertigt.

Radautz, am 29. October 1887.

Verträge

mit den Gemeinden Wama, Frumosa, Watra Moldawitza und Russ Moldawitza, betreffend die Benützung der Gemeindestrassen zum Zwecke der Anlage und des Betriebes der Schleppbahn von Wama bis zur Dampfsäge des Herrn Louis Ortlieb in Russ Moldawitza sammt Telegraphen oder Telephonanlage und sonstigem Zugehör für die ganze Dauer des Betriebes dieser Schleppbahn.

Diese Verträge enthalten noch folgende wesentliche Bestimmungen, und zwar:

1. Die Bukowinaer Localbahnen verpflichten sich, die Schleppbahn auf dem Strassenkörper nach dem behördlich genehmigten Projecte in der Art anzulegen, dass die Schienen für das Geleise mit ihrer Oberkante in das Niveau des Strassenkörpers auf einer Seite der Strasse eingelegt werden. Auch verpflichten sie sich, alle zur Vermeidung von Niveauunterschieden zwischen Bahn und Strasse nothwendigen Abgrabungen und Anschüttungen in der mitbenützten Strassenstrecke auf die ganze Strassenbreite auf ihre eigenen Kosten ausführen zu lassen.

2. Die Benützung der Gemeindestrassen, einschliesslich der für den Schleppbahnbetrieb bestimmten Theile derselben hat für Zwecke des öffentlichen Verkehres, nämlich für Wagen, Fussgänger und für den Viehtrieb unbehindert aufrecht zu verbleiben und es verpflichten sich die Gemeinden, alle jene Anstalten zu vermeiden, welche dem ordentlichen Bahnbetriebe hinderlich oder beschwerlich oder Unglücksfälle oder Unfälle herbeiführen würden.

3. Die Bukowinaer Localbahnen verpflichten sich, die Gemeindestrassen sammt den zugehörigen Strassenbrücken in allen jenen Strecken, welche für den Schleppbahnbetrieb nach den detaillierten Angaben des Protocolles der politischen Begehung mitbenützt werden, der ganzen Strassenbreite nach, ebenso auch die beiderseitigen Strassengräben auf eigene Kosten in der Weise in Stand zu erhalten, wie es für die Gemeindewege gesetzlich vorgeschrieben ist.

4. Die Bukowinaer Localbahnen versprechen, als Entgelt für die ihr von der Gemeinde Frumosa hier zugestandene Strassenbenützung bei der Verwaltung der Bukowinaer gr. or. Religionsfondsgüter die Verpachtung der dem gr. or. Religionsfonde gehörigen, in dem Gemeindeterritorium gelegenen, verpachteten Waldweiden an die Gemeinde, unter den bei derlei Pachtungen beim gr. or. Religionsfonde üblichen Bedingungen auf die Dauer von zehn Jahren vom 1. Mai 1889 ab, und für den Fall des längeren Bestandes der Schleppbahn auf die weitere Dauer von zehn Jahren zu erwirken und den hiefür von den Bukowinaer Localbahnen mit der Religionsfonds-Güterverwaltung zu vereinbarenden Pachtzins aus eigenen Mitteln für die Gemeinden directe an den gr. or. Religionsfond zu bezahlen, wogegen die Gemeinden auf die ihnen für die Strassenbenützung zu Zwecken der Anlage der Schleppbahn gebührenden, seitens der Bukowinaer Localbahnen zu leistenden Entschädigungen*) für die ganze Dauer des mit der Religionsfonds-Güterverwaltung abzuschliessenden Pachtvertrages Verzicht leisten.

5. Alle für die Anlage und den Betrieb der Schleppbahn bestimmten Strecken der Gemeindestrassen müssen mindestens eine Breite von sieben Metern, von einer Strassenkante zur anderen gemessen, haben, und es verpflichten sich die Bukowinaer Localbahnen, dort, wo diese Breite nicht vorhanden ist, den zur Herstellung derselben erforderlichen Grund und Boden auf ihre eigenen Kosten einzulösen.

6. Die Bukowinaer Localbahnen verpflichten sich, die Locomotivheizung beim Schleppbahnbetriebe zur Hintanhaltung einer Feuersgefahr in der von der Schleppbahn durchzogenen Ortschaft nach den diesbezüglichen, von Seite des hohen k. k. Handelsministeriums getroffenen Anordnungen zu bewerkstelligen.

---

*) Dieselben betragen in der Gemeinde Wama für Pachtung von Weideobjecten . . . . fl. 415
„ Frumosa für „ „ „ . . . . „ 220
„ Watra Moldawitza für Pachtung von Weideobjecten „ 150
„ Russ Moldawitza „ „ „ „ „ 50
} jährlich.

Uebereinkommen,

welches in Angelegenheit der Benützung der Gemeindestrassen in Berhometh am Sereth zum Baue und Betriebe der Schleppbahn Berhometh a. S. - Meżebrody zwischen der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen einerseits und den mittelst der angehefteten Vollmacht bevollmächtigten Vertretern der Gemeinde Berhometh a. S. andererseits wie folgt geschlossen wurde.

§. 1.

Die Gemeinde Berhometh a. S. räumt hiemit mit Genehmigung des Bukowinaer Landesausschusses der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen und deren Rechtsnachfolgern das Recht zur Benützung der im Verzeichnisse Nr. 2 des Grundbuches der Catastralgemeinde Berhometh a. S. als öffentliches Gut eingetragenen Gemeindestrassen Parcellen 4340, 4359 und 4395 ein, indem sie der genannten Actiengesellschaft die zum Zwecke der Anlage und des Betriebes der Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody erforderlichen Strassenstreifen in der Länge, wie solche mit dem Erkenntnisse der hohen k. k. Landesregierung Czernowitz, Z. 7624 vom 30. Juli 1886 festgestellt wurden, für die Dauer der Concession der Localbahn Hliboka-Berhometh, d. i. bis zum 5. Juni 1973, bezw. für die ganze Zeit des Bestandes und Betriebes der genannten Localbahn zur Benützung unentgeltlich überlässt.

Insbesondere überlässt die Gemeinde Berhometh a. S. zur obangeführten unentgeltlichen Benützung nachstehende Streifen am rechten Strassenrande, und zwar:

a) einen zwischen km. $1^1/_2$ und $2^8/_9$ der Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4340, dessen Anfang an die Bezirksstrasse Parcelle 4285 und dessen Ende an die Grundparcelle 2408/2 anstosst;

b) einen zwischen km. 3·0/1 und $3^2/_3$ der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4340, dessen Anfang an die Grundparcelle 3685/1 und dessen Ende an den Suchy-Bach Parcelle 4501 anstosst;

c) einen zwischen km. $3^2/_3$ bis $3^8/_9$ der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4359, dessen Anfang an den Suchy-Bach Parcelle 4501 und dessen Ende an die Grundparcelle 3533 anstosst;

d) einen zwischen km. $4^4/_5$ und $5^1/_2$ der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4395, dessen Anfang an die Grundparcelle 3509/2 und dessen Ende an die Grundparcelle 3487 anstosst;

e) einen zwischen km. $5^4/_5$ und $7^1/_2$ der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4395, dessen Anfang an die Grundparcelle 3464/3 und dessen Ende an die Grundparcelle 4405 anstosst;

f) einen zwischen km. 7·7 und 7·8 der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4395, dessen Anfang an die Grundparcelle 3327 und dessen Ende ebenfalls an die Grundparcelle 3327 anstosst;

g) einen Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4395 bei km. $7^9/_8$, bezw. den zwischen der Grundparcelle 2321/2 und dem Sereth-Flusse Parcelle 4510/1 gelegenen, durch die Schleppbahn übersetzten Strassentheil obiger Parcelle.

§. 2.

Die obangeführten Dienstbarkeiten der Wegbenützungen werden von der Gemeinde Berhometh a. S. der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen oder deren Rechtsnachfolgern im Betriebe der Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody auch für den Fall eingeräumt, als diese Schleppbahn mit behördlicher Genehmigung als Localbahn eingerichtet werden sollte, und bleibt für die ganze Zeit des Betriebes und des Bestandes der Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody, eventuell auch bei ihrer Einrichtung als Localbahn in Kraft.

§. 3.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen verpflichtet sich dagegen, dafür Sorge zu tragen, dass die längs der Gemeindestrasse, resp. der Schleppbahnstrecken wohnenden Grund- und Realitätsbesitzer in der freien Zu- und Ausfahrt auf die Gemeindestrassen nicht gestört werden.

§. 4.

Die Gemeinde Berhometh a. S. wird hiemit verpflichtet, die über den Suchy-Bach Parcelle 4501 (landtäflich) führende Wegbrücke, sowie die Wegbrücke am Sereth-Flusse Parcelle 4510/1 (landtäflich), welche auf Kosten der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen zu errichten sind, zu erhalten.

Sollte eine dieser Brücken infolge eventuell eintretender Elementarereignisse zerstört werden, so obliegt deren Wiederherstellung für die Dauer des Bestandes und Betriebes der Schleppbahn, resp. Localbahn Hliboka-Berhometh der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen oder deren Rechtsnachfolgern.

§. 5.

Die Gemeinde Berhometh a. S. erklärt sich rechtsverbindlich damit einverstanden, dass die Niveaux der Gemeindestrassen in den im §. 1, lit. *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), *g*) näher bezeichneten Bahnstrecken in den bestehenden Höhenlagen verbleiben und nicht auf die Höhe des Schienenstranges an den betreffenden Strassentheilen gehoben werden.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen übernimmt dagegen die Pflicht, an den obigen Stellen die für den Fuhrwerkverkehr erforderliche Wegbreite von 5 *m* zu belassen, resp. die Gemeindestrassen längs der Schleppbahn an den Stellen, wo die Strassenbreite 5 *m* nicht beträgt, auf die benützbare Breite von 5 *m* auf eigene Kosten zu erweitern.

§. 6.

Die zum Fuhrwerkverkehre verbleibenden Strassenkörper verpflichtet sich die Gemeinde Berhometh a. S. im Ganzen nach den für die Gemeindewege mit dem Gesetz- und Verordnungsblatte für das Herzogthum Bukowina Nr. 39 vom 11. December 1884 festgestellten gesetzlichen Bestimmungen auf eigene Kosten zu erhalten.

§. 7.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen verpflichtet sich, die gegen die Beschädigungen durch die Hochwässer des Sereth-Flusses zur Sicherung der Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody angelegten Wasserschutzbauten auf eigene Kosten zu erhalten, und im Falle deren Beschädigung oder der Beschädigung der Schleppbahn durch die Hochwässer die betreffenden Schutz- und Bahnanlagen auch auf eigene Kosten wiederherzustellen.

Bezüglich der zum Strassenverkehre dienenden Wege übernimmt dagegen die Gemeinde Berhometh a. S. die Pflicht, dieselben bei eventuellen Beschädigungen durch die Hochwässer des Sereth-Flusses mit eigenen Arbeitern und mit eigenem Schottermateriale wieder in Stand zu setzen, ohne hiefür welch' immer Namen habende Entschädigungsansprüche an die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen erheben zu dürfen.

§. 8.

Die Gemeinde Berhometh a. S. willigt mit Genehmigung des Bukowinaer Landesausschusses darein, dass die oberwähnten, das Eigenthum der Gemeinde an den Gemeindewegen beschränkenden Dienstbarkeiten, der Benützungen der Gemeindestrassen Parcelle 4340, 4359 und 4395 im Lastenblatte der Einlagenummer Verzeichnis II des Grundbuches der Catastralgemeinde Berhometh a. S. für die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen und deren Rechtsnachfolger im Besitze der von Berhometh a. S. nach Meżebrody führenden Schleppbahn und seinerzeit auch in Gemässheit des §. 8, Absatz 2, Gesetz vom 19. Mai 1874, Nr. 70 R. G. Bl. im Bahnbestandblatte der Localbahn Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapcziu-Czudin oder Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody ohne weiteres Einvernehmen der Gemeinde Berhometh a. S. einverleibt werde.

§. 9.

Dieses Uebereinkommen wird nur in einem für die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen bestimmten Pare ausgefertigt; die Gemeinde Berhometh a. S. erhält eine einfache Abschrift desselben.

§. 10.

Die aus Anlass der Errichtung des vorstehenden Uebereinkommens auflaufenden Stempel- und Rechtsgebühren hat die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen aus Eigenem zu tragen.

Urkund dessen die notariell beglaubigten Unterschriften der bevollmächtigten Vertreter der Gemeinde Berhometh a. S.

Wiżnitz, am 25. Februar 1890.

Instruction

für die Betriebsvorstände der im Betriebe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft befindlichen Localbahnen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Betriebsvorstand und dessen Unterordnung.

Zur unmittelbaren Leitung sämmtlicher Geschäfte und Angelegenheiten aller Dienstzweige des gesammten Betriebes wird für jede einzelne Localbahnlinie ein Betriebs-Vorstand bestellt, dessen Domicil von Fall zu Fall im Einvernehmen mit der Eigenthumsverwaltung bestimmt wird.

Dem Betriebs-Vorstande kann aber überdies auch die specielle Leitung einer Dienstesabtheilung oder einer Station im Bereiche seiner Linie zugewiesen werden.

Der Betriebs-Vorstand untersteht der Betriebs-Direction und der Centralleitung und ist für die Leitung und Durchführung der Angelegenheiten aller Dienstzweige persönlich verantwortlich und für jeden durch sein Verschulden verursachten Schaden auch ersatzpflichtig.

Art. 2.

Agenden des Wirkungskreises.

Der Wirkungskreis des Betriebs-Vorstandes umfasst nachstehende Agenden:

a) Ueberwachung des gesammten Stations- und Expeditsdienstes in den Stationen und Haltestellen der ihm zugewiesenen Localbahnen.

b) Besorgung und Ueberwachung des gesammten Dienstes für die Bahnaufsicht und die Bahnerhaltung.

c) Ueberwachung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes.

d) Evidenzhaltung und Verrechnung des Inventars und Materiales aller zugetheilten Sub-Rechnungsleger, sowie die Ueberwachung der Gebahrung mit demselben.

Art. 3.

Personalzuweisung, dessen Unterordnung, Aufnahme des im Taglohne stehenden Personales.

Dem Betriebs-Vorstande wird zur Durchführung der ihm übertragenen Dienstesgeschäfte das erforderliche Beamten- und Dienerpersonale von der Betriebs-Direction zugewiesen.

Das im Taglohne stehende Dienstpersonale inclusive der Arbeiter, welches für die Besorgung der ihm übertragenen Geschäfte die volle Eignung besitzen muss, wird innerhalb der Grenzen des genehmigten Personalbudgets und des Ausgaben-Präliminares von dem Betriebs-Vorstande selbst aufgenommen und wird auch von ihm dessen Lohn bestimmt.

Dem Betriebs-Vorstande ist das gesammte auf seiner Linie in Verwendung stehende Beamten-, Diener- und Arbeiterpersonale untergeordnet. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass das ihm unterstehende Personale mit den nothwendigen Instructionen und Vorschriften betheilt werde.

Der Betriebs-Vorstand hat dasselbe im Sinne des Art. 2 der Verkehrsinstruction zu belehren und zu prüfen und in der Ausübung der dienstlichen Obliegenheiten zu überwachen. Das unterstehende Personale empfängt auch alle Aufträge in der Regel nur von dem Betriebs-Vorstande.

Der Betriebs-Vorstand hat daher die Verpflichtung, das ihm unterstehende Personale zur Befolgung der bestehenden Instructionen und Vorschriften, sowie der demselben ertheilten speciellen Weisungen und überhaupt zur pünktlichen Pflichterfüllung und Ordnung nachdrücklichst zu verhalten, in jeder Beziehung strenge Disciplin zu handhaben und zu sorgen, dass dasselbe im Dienste die vorgeschriebenen Dienstkleider trage und ordentlich adjustirt sei.

Art. 4.

Stellung des Betriebs-Vorstandes zum Stations-Vorstande der Anschluss-Station der Hauptbahn.

Die Stations-Vorstände der Anschluss-Stationen der Hauptbahn, für deren Mitbenützung die diesbezüglich abgeschlossenen Anschluss-Verträge massgebend sind, unterstehen dem Betriebs-Vorstande nicht, und handelt Letzterer, insoweit es Betriebsangelegenheiten der ihm zugewiesenen Localbahn betrifft, selbständig.

Der Betriebs-Vorstand darf jedoch auf diesen Bahnhöfen keine Anordnung direct treffen, sondern muss alle nothwendigen Verfügungen dem Stations-Vorstande der Anschluss-Station behufs weiterer Durchführung mittheilen. Dagegen obliegt dem Stations-Vorstande der Anschlussbahn die Wagen- und Brutto-Dirigirung für die Localbahn nach den hiefür erlassenen speciellen Vorschriften.

Art. 5.

Führung der Correspondenzen.

Dem Betriebs-Vorstande obliegt die Führung der Correspondenz mit der Betriebs-Direction der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, dem Central-Bureau der Eigenthumsbahn, den Localbehörden inclusive Zollämtern und anderen im Lande befindlichen Körperschaften, sowie gegenüber dem handeltreibenden und reisenden Publicum innerhalb der Grenzen seines Wirkungskreises; ferner die Correspondenz mit den ihm unterstehenden Stationen, Haltestellen, Heizhäusern und Bahnaufsichtspersonale, endlich mit den Stations-Vorständen der Anschluss-Stationen und den anderen Dienstvorständen der betriebführenden Verwaltung.

Zu diesem Behufe hat der Betriebs-Vorstand ein Geschäftsprotocoll zu führen, in welches alle Schriftstücke mit Ausnahme der Circularien, der periodischen Eingaben, Nachweisungen und Rapporte der Stationen und der Gesuche um Beurlaubungen, Fahrpreis-Ermässigungen oder Freifahrtscertificate einzutragen sind.

Schriftstücke, welche der Betriebs-Vorstand blos zur Kenntnis zu nehmen hat und worüber keine Amtshandlung nothwendig ist, sind ebenfalls nicht zu protocolliren, sondern nur in einen besonderen Fascikel einzureihen und wenn das Exhibit zurückzustellen ist, blos mit der Bemerkung „gesehen" zu retourniren.

Eingaben von den Stationen, welche in Folge von Circularaufträgen erstattet werden, sind als Sammelstücke zu behandeln und haben nur eine Ordnungsnummer zu erhalten.

Die Circularien der Centralleitung und der Betriebs-Direction, sowie jene anderer Eisenbahnverwaltungen sind in ein Circularienbuch nach Materien geordnet in der Reihenfolge des Einlangens einzukleben und zu indiciren.

Urlaubsgesuche sind, insoferne dieselben nicht an die Betriebs-Direction vorzulegen sind, in den Personal-Veränderungsausweis einzutragen. Desgleichen sind Gesuche um Freikarten und Fahrpreis-Ermässigungen in einem eigenen Fascikel zu hinterlegen.

Sind derlei Gesuche an die Betriebs-Direction zur Entscheidung zu unterbreiten, so ist der Antrag auf denselben, ohne dass die Eintragung in das Geschäftsprotocoll erfolgt, niederzuschreiben.

Alle periodischen Eingaben sind ohne Bericht vorzulegen.

Ueberhaupt ist die Führung der Correspondenz thunlichst einzuschränken und zu vereinfachen.

Der Verkehr mit dem unterstehenden Personale soll in der Regel mündlich erfolgen.

Amtshandlungen und Verfügungen des Betriebs-Vorstandes in den Stationen seiner Linie sind in hiefür bestimmte Geschäftsbücher einzutragen.

Art. 6.

Telegraphische Anzeigen über Ereignisse.

Der Betriebs-Vorstand hat über jeden Unfall und über jede Verkehrsstörung auf seiner Linie die telegraphische Anzeige an die k. k. General-Inspection, die Eigenthumsverwaltung, die Centralleitung und die Betriebs-Direction zu erstatten, den vorgeschriebenen Localbefund aufzunehmen und der Betriebs-Direction in Vorlage zu bringen und sich hiebei in Allem, auch bezüglich der gerichtlichen Anzeigen, nach Art. 192 der Verkehrs-Instruction zu benehmen.

Art. 7.

Verantwortung des Betriebs-Vorstandes gegenüber den k. k. Behörden.

Der Betriebs-Vorstand ist bezüglich seiner Wirksamkeit auch den k. k. Behörden nach Massgabe der bestehenden Gesetze und Verordnungen verantwortlich, und hat denselben gegenüber die Befolgung der behördlichen Anordnungen und Verfügungen in Bezug auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des Eisenbahn-Betriebes zu vertreten.

Art. 8.

Einhaltung der Bestimmungen des Betriebsvertrages, der Anschluss- und Transportverträge.

Der Betriebs-Vorstand hat sich von den Bestimmungen der mit der Eigenthumsverwaltung abgeschlossenen Betriebsverträge, dann der Anschluss- und Transportverträge, sowie der sonstigen auf die Betriebsführung bezughabenden Vorschriften und Uebereinkommen genaue Kenntnis zu verschaffen und sich bei Ausübung der dienstlichen Obliegenheiten nach diesen Verträgen und Uebereinkommen zu benehmen und dieselben pünktlichst einzuhalten.

II. Besondere Bestimmungen.

Art. 9.

Obliegenheiten des Betriebs-Vorstandes im Allgemeinen.

Dem Betriebs-Vorstande obliegt die strenge Einhaltung und Ueberwachung der Durchführung aller bestehenden und künftig zu erlassenden Instructionen und Vorschriften hinsichtlich des Verkehres, des Personen- und Sachentransportes, des Telegraphen-, Telephon-, Werkstätten- und Heizhausdienstes, der Instandhaltung der Bahn mit allen ihren Objecten, Gebäuden und sonstigem Zugehör, ferner die Aufrechthaltung der allgemeinen Ordnung auf Grundlage der bahnpolizeilichen Vorschriften. Ferner hat der Betriebs-Vorstand monatlich die Rechnung über die Betriebs-Ausgaben nach den hiefür erlassenen speciellen Vorschriften, dann der Material- und Inventarrechnungen zu legen. Es obliegt ihm auch die Vorlage der vorgeschriebenen periodischen Eingaben, sowie der Beschwerdebücher, endlich die Auszahlung der Gehalte, Löhne und sonstigen Bezüge des ihm unterstehenden Personales.

Art. 10.

Besondere Obliegenheiten des Betriebs-Vorstandes.

Zu den besonderen Obliegenheiten des Betriebs-Vorstandes gehören:

1. In Ansehung des Verkehres:

a) Die Sorge für die Regelmässigkeit, Ordnung und Sicherheit des Verkehres der Züge, zu welchem Zwecke die A. h. erlassene Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 sammt Nachträgen, soweit sie sich auf den Betrieb der Localbahnen bezieht, dann das Betriebs-Reglement, die Verkehrsinstruction und die Signalordnung nebst dem Anhange und den Zusätzen zu diesen beiden, betreffend den Dienst der Localbahnen, sowie alle bestehenden oder zu erlassenden Vorschriften und Instructionen genauestens befolgt werden müssen. Er hat ferner im Bedarfsfalle Separat-Lastzüge einzuleiten und für deren ökonomische Ausnützung zu sorgen. Dem Betriebs-Vorstande obliegt auch die Ueberwachung der Bahnhofs-Restaurationen und hat derselbe darauf Einfluss zu nehmen, dass nur gesunde Speisen und Getränke und nur zu den genehmigten Tarifpreisen verabreicht werden.

b) Die Ueberwachung der guten Instandhaltung der Telegraphen- und Telephonapparate, dann der Leitungen und Batterien, sowie der Signal- und Beleuchtungsmittel und der Zugsausrüstung. Der Betriebs-Vorstand hat daher für die schleunigste Behebung eingetretener Störungen und Unterbrechungen Sorge zu tragen und bei Schadhaftwerden von Apparaten die Intervention des Telegraphen-Inspicienten oder Telegraphen-Aufsehers in Anspruch zu nehmen. Er hat ferner die telegraphische und telephonische Correspondenz, sowie die vorschriftsmässige Führung der Protocolle seiner Linie zu überwachen und etwaige Missbräuche sofort zur Abstellung und Beamtshandlung zu bringen.

c) Die Sorge für die Dienstfähigkeit des gesammten rollenden Materiales, die Evidenz über die Leistungen und Ausnützung der Fahrbetriebsmittel und die Einwirkung auf die ökonomische Gebahrung mit dem Brenn-, Schmier- und Beleuchtungsmateriale. Die kleinen Reparaturen der eigenen Fahrbetriebsmittel sollen in der Regel in den Reparaturswerkstätten der Heizhäuser, grosse Reparaturen in den Werkstätten der betriebführenden Verwaltung besorgt werden, zu welch' letzterem Zwecke die Fahrbetriebsmittel in die nächste Werkstätte abzusenden sind.

Der Betriebs-Vorstand hat ferner zu überwachen, dass den Instructionen und Vorschriften über die Gebahrung mit den Fahrbetriebsmitteln allseitig entsprochen, der Wagenbedarf und das Brutto rechtzeitig angemeldet und die Betriebsmittelausweise von den Stationen richtig verfasst werden. Ebenso dass die Güterwagen gemäss dem Wagenregulativ benützt und jede vorschriftswidrige Verwendung, sowie jedes nutzlose Stehenlassen der Wagen strenge unterlassen werde.

Bezüglich der Haftpflicht für die auf den Localbahnen entstandenen Mängel der Wagen anderer Bahnen, sowie für die Abgänge und Beschädigungen loser Wagenbestandtheile gelten die Bestimmungen des Wagenregulativs und des Betriebsvertrages.

Die Feststellung der ersatzpflichtigen Verwaltung erfolgt auf Grund der Daten der Stundenpässe, Stationsaufschreibungen und Anklebemeldungen, für welch' letztere die betreffende Drucksorte der Localbahnen zu verwenden ist. Im Anschlussverkehre mit fremden Eisenbahnen sind noch ausserdem Revisionsbücher zu führen, welche für die Ermittlung der Ersatzkosten massgebend sind.

d) Der Betriebs-Vorstand übt die Verkehrs-Controle sowohl bei den Zügen, als auch in den Stationen aus; er hat die gewöhnlichen Züge, wenn dieselben von seinem Domicil ausgehen oder dasselbe passiren, öfters, die eingeleiteten Hilfsfahrten dagegen stets, und zwar, wenn thunlich, auf der Maschine zu begleiten und sein Augenmerk auf das Vorhandensein des vorgeschriebenen Bremsbruttos und die richtige Vertheilung desselben, sowie auf die Besetzung und prompte Bedienung der Bremsen, vorschriftsmässige Rangirung und Signalisirung der Züge und correcte Führung der Stundenpässe zu richten.

2. Rücksichtlich des Transportdienstes ist es Aufgabe des Betriebs-Vorstandes, die Aufmerksamkeit auf Erforschung alles dessen zu richten, was zur Belebung des Verkehres und zur ökonomischen Geschäftsführung erforderlich und dienlich ist. Er hat auf Grund der gemachten Wahrnehmungen directe dem commerciellen Agenten Bericht zu erstatten, welcher die weiteren Anträge der massgebenden Stelle unterbreiten wird; er hat in alle Zweige der Manipulation der Transportexpedite eindringlich Einsicht zu nehmen, öfters Zugsrevisionen vorzunehmen, mehrmals im Jahre unangesagt die Cassen und Gütermagazine zu scontriren, die Scontrirungs- und Uebergabs-Operate der Expedits- und Magazins-

cassen an die Betriebs-Direction vorzulegen und bei der Uebergabe solcher Cassen und Magazine zu interveniren; er hat sich zu überzeugen, ob die Avisirung der eingelangten Güter und der Spesen regelmässig und prompt geschehe, ob die Lagerzinspflichtigkeit gehörig in Evidenz gehalten und die diesfälligen Gebühren eingehoben und verrechnet werden. Die Revision der Züge hat sich nicht nur auf die Revision der Fahrkarten zu beschränken, sondern auch darauf, ob die mit den Zügen beförderten Gepäcks-, Eil- und Frachtgüter vorschriftsgemäss verladen, bezettelt und verrechnet sind; ferner dass die Zu- und Ausladung der Güter ordnungsgemäss und prompt und mit möglichster Schonung derselben vorgenommen werde und hiebei das Zugbegleitungspersonale behilflich sei.

Mit der Revision der Züge kann der Betriebs-Vorstand einen seiner Beamten oder auch den Vorstand einer Station seiner Linie auf telegraphischem oder schriftlichem Wege betrauen.

3. Rücksichtlich des Materiales und Inventars obliegt dem Betriebs-Vorstande die Führung der Material- und Inventarrechnung im Sinne der bestehenden Vorschriften, sowie die Uebernahme aller für den Bau und Betrieb erforderlichen Materialien und Inventargegenstände, endlich die Sorge für die zweckentsprechende Aufbewahrung und ökonomische Vertheilung aller Verbrauchsmaterialien und Inventargegenstände, sowie für die Instandhaltung der letzteren. Er hat sich auch mittelst Stichproben und Scontrirungen von der vorschriftsmässigen Material- und Inventargebahrung der Stationen und Heizhäuser zu überzeugen und bei Uebergabe von einem an den anderen Rechnungsleger zu interveniren. Reparaturen von Inventargegenständen sollen womöglich in den eigenen Reparaturswerkstätten oder im Wege der Privatindustrie besorgt werden.

Materialien und Inventargegenstände können, wenn dieselben an Ort und Stelle erhältlich sind, auch im Handeinkauf besorgt werden, falls dieselben präliminirt sind und zu niedrigeren als den Durchschnittspreisen des Rubrikenschemas angekauft werden können.

4. Rücksichtlich des Baues und der Bahnerhaltung hat der Betriebs-Vorstand nachstehende Obliegenheiten:

a) Die Ueberwachung des Vollzuges aller aus dem Bauvertrage mit der Bauunternehmung der Localbahn resultirenden Verbindlichkeiten, welche im Sinne der ihm ertheilten Weisungen auszutragen sind, zu welchem Behufe er sich mit der Bauleitung, respective dem Centralbureau der Localbahn-Gesellschaft stets in's Einvernehmen zu setzen hat.

b) Die Leitung und Ueberwachung aller Neuherstellungen, Vervollständigungs- und Erweiterungsbauten, dann von Reconstructionen an dem Bahnkörper und den Gebäuden sammt Zugehör; die Verlegung bestehender und die Legung neuer Geleise, sowie die Uebernahme der zu diesen Herstellungen erforderlichen Materialien, endlich die Vorlage der Bauprojecte und Kostenvoranschläge nach den ihm zukommenden speciellen Weisungen. Hiezu ist der Betriebs-Vorstand auch in dem Falle verpflichtet, wenn sich die Eigenthumsverwaltung die Ausführung und Vergebung der Arbeiten und Lieferung der Materialien und Inventargegenstände nach den Bestimmungen des Betriebsvertrages selbst vorbehalten hat.

c) Der Betriebs-Vorstand hat in seiner Eigenschaft als Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungs-Organ nach Massgabe der für die Vorstände der Bahnerhaltungs-Sectionen und Bahninspicienten der Hauptbahn giltigen Instructionen und mit Rücksichtnahme auf etwa bestehende Verträge für die accordmässige Erhaltung des Oberbaues, für die betriebssichere, zeitgerechte und ökonomische Erhaltung der Bahn und der Gebäude zu sorgen und sich zu überzeugen, ob sich der Unter- und Oberbau der ihm zugewiesenen Linie in allen seinen einzelnen Bestandtheilen und mit allen zugehörigen Objecten stets in vollkommen gutem und für den Verkehr gefahrlosem Zustande befinde. Jeder Wechsel muss öfters, wenigstens aber einmal im Monate, mit Bezug auf seine vollkommene Verlässlichkeit und Reinhaltung untersucht, und dass dies geschehen, in den betreffenden Tagesrapporten constatirt werden.

Ebenso ist für die Instandhaltung aller Bahn- und Bahnhofs-Einrichtungen, aller Zufahrtsstrassen, soweit dieselben zur Bahn gehören, ferner der Wegübersetzungen, Anpflanzungen, sowie der Warnungstafeln, Gradientenzeiger, Distanzzeichen und Grenzmarken Sorge zu tragen; endlich aber auch darüber zu wachen, dass der gesellschaftliche Grundbesitz in Evidenz gehalten und von den Anrainern nicht beschädigt oder eigenmächtig benützt, sondern für die Bahn möglichst nutzbar gemacht werde.

Für den Fall grösserer Reconstructionen oder Neubauten werden von Fall zu Fall besondere Verfügungen getroffen werden. Auch hat der Betriebs-Vorstand die Evidenz über die Verwendung der Gebäude zu führen. Die Art und Weise der Erhaltung und Ueberwachung von Bahnanlagen, deren Bahnkörper auf Reichs-, Bezirks- oder Gemeindestrassen geführt wird, ist sowohl durch specielle Vorschriften festgestellt, als auch durch die mit den Strassenverwaltungen abgeschlossenen Benützungsverträge, welche genau einzuhalten sind, geregelt.

Bei den Gebäuden jeder Art ist vor Allem darauf zu sehen, dass die Schutzmittel gegen den Einfluss der Witterung jederzeit in zweckentsprechendem Zustande erhalten, dass die Bauwerke und deren einzelne Bestandtheile oder Räume nur zu den bestimmten Zwecken benützt und nebst den gesammten Bahnhöfen rein erhalten werden.

Besondere Obsorge ist der Reinhaltung der Wartesäle und aller für die Reisenden bestimmten Räumlichkeiten, dann der Aborte und der Durchführung der vorgeschriebenen Desinfectionen zuzuwenden.

Der Instandhaltung der Wasserförderungs-Anlagen, Brunnen und Rohrleitungen behufs Speisung der Locomotiven, sowie aller anderen mechanischen Einrichtungen ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen, und sind all-

fällige Schadhaftigkeiten an denselben unverzüglich zu beheben. Bei vorkommenden Reparaturen ist, falls das eigene Maschinenpersonale nicht ausreichen sollte, die nächste Reparaturs-Werkstätte der Hauptbahn in Anspruch zu nehmen.

Es ist ferner eine Verpflichtung des Betriebs-Vorstandes, dafür zu sorgen, dass in den ihm unterstehenden Stationen und Haltestellen die Feuerlöschordnung bekannt und befolgt und von den Bodenräumen, Magazinen und sonstigen Localitäten nach Thunlichkeit Alles beseitigt werde, was eine Feuersgefahr herbeiführen könnte; dass die Feuerlöschrequisiten in vollkommen gutem Zustande erhalten und einmal im Monate gehörig untersucht und nach Zulässigkeit probirt, und dass das Stationspersonale in der zweckmässigen Handhabung derselben unterrichtet werde. Auch die Feuerwechsel der Locomotiven sind bezüglich ihrer Dienstfähigkeit monatlich zu untersuchen.

5. In Ansehung des Bahnaufsichtsdienstes sind die Bahnaufseher zu verhalten, ihre Strecken mindestens jeden zweiten Tag zu begehen und so oft als möglich auf der Locomotive zu befahren. Fahrten im Wagen sind nur in Ausnahmefällen zulässig. Desgleichen dürfen Bahnwagen- oder Draisinenfahrten nur in dringenden Fällen vorgenommen werden.

Der Vollzug der Streckenbegehung und -Befahrung ist von den Stationen zu bestätigen.

Jedem Bahnaufseher sind zu seiner Unterstützung ambulante Bahnwärter zugetheilt, welche gleich den Bahnwächtern der Hauptbahn geschult und geprüft sein müssen.

Die Bahnwärter sind zur Erhaltung und zur Regulirung des Oberbaues durch Befestigung und Auswechslung der Nägel und Schrauben und zur Auswechslung von Schienen unter Zuhilfenahme von Arbeitern zu verwenden; desgleichen zur Reinhaltung der Spurrinnen in den mit Leitschienen oder Leithölzern versehenen Strecken, zum Nachbessern der Ausschotterung auf den von der Bahn benützten Strassentheilen, ferner zum Reinigen der Wechsel in den Stationen und Haltestellen, endlich zur Ueberwachung der Brücken, Durchlässe und anderer Objecte, Warnungs- und Niveaubruchtafeln, Distanzzeichen, Grenzmarken, Anpflanzungen und Uferschutzbauten und zur Ueberwachung der Telegraphenleitung.

Die Bahnwärter haben auch den Bahnpolizeidienst zu handhaben.

Die Bahnwärter haben ferner in ihren Domicilstationen den Weichenwächterdienst mitzubesorgen und müssen sich innerhalb der Gesammtzeit des eingeführten Verkehres auch zu anderen Arbeiten verwenden lassen. Haben sie in der Station keine Verrichtungen zu besorgen, so sind sie bei den Bahnerhaltungsarbeiten zu beschäftigen, bezüglich deren sie täglich vom Bahnaufseher Weisung zu erhalten haben.

Die Bahnwärter sind verpflichtet, die ihnen zur Ueberwachung zugetheilten Strecken in verschiedenen Tageszeiten wenigstens einmal täglich zu begehen, und ist es ihnen gestattet, in je einer Richtung zum Hin- oder Rückweg einen verkehrenden Zug zu benützen. Sie haben womöglich in einer Station der zugewiesenen Strecke oder in der Nähe einer solchen zu wohnen, und ihre Wohnung sowohl den Stationen, als den Bahnaufsehern und gewöhnlichen Arbeitern bekanntzugeben, damit sie auch in allen ausserordentlichen Bedarfsfällen schnellstens zur Dienstleistung herbeigeholt werden können.

6. Rücksichtlich der Auszahlungen fungirt der Betriebs-Vorstand als Zahlmeister für sämmtliche Zahlungen längs seiner Linie, und gelten diesbezüglich die Bestimmungen der Instruction über die Verrechnung und Auszahlung der auf der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn vorkommenden Geldauslagen aller Art.

Eine Abweichung davon hat nur insofern Platz zu greifen, als nur eine Gehaltsliste (Beamte und Diener gesondert) einzusenden ist, und die Lohngelder für den Stations-, Zugförderungs- und Bahnerhaltungsdienst der ganzen Strecke zu präliminiren sind.

Als Grundlage für die Präliminirung der erforderlichen Lohngelder dienen die Anmeldungen der einzelnen Stations- und Bahnaufseher, welche auch die einschlägigen Lohnlisten zu verfassen und dem Betriebs-Vorstande zur Ueberprüfung und Auszahlung am letzten Tage einer jeden Lohnperiode einzusenden haben.

Im Falle dringender anderweitiger Arbeiten kann der Betriebs-Vorstand mit der Auszahlung einen Beamten seines Personales betrauen.

Art. 11.

Vorgang bei Schneefällen.

Bei Schneefällen und bei Verwehungen ist dafür zu sorgen, dass derlei Ereignisse, soferne sie grössere Erschwernisse oder Störungen des Betriebes voraussichtlich zur Folge haben, von den Bahnwärtern und den Bahnaufsehern unverzüglich gemeldet und darauf sofort die geeigneten Massregeln zur Hintanhaltung einer Betriebsstörung getroffen, beziehungsweise diesfalls von der Betriebs-Direction weitere Weisungen eingeholt werden.

Auch sind bei grösseren Schneefällen die vorhandenen Schneepflüge und Schneeräumer häufig in Anwendung zu bringen, um die Kosten der Schneeschaufelung thunlichst zu reduciren.

Bei solchen Schneeverwehungen jedoch, deren Beseitigung mit grösseren Kosten verbunden sein sollte, ist der Verkehr der Züge unbedingt einzustellen, und sind die bezüglichen Anzeigen telegraphisch zu erstatten.

Art. 12.

Disciplinargewalt des Betriebs-Vorstandes.

Der Betriebs-Vorstand übt die volle Disciplinargewalt über das ihm zugewiesene Personale nach Massgabe der Bestimmungen der Dienstordnung und der bestehenden oder zu erlassenden Vorschriften, unbeschadet der den höheren Instanzen vorbehaltenen Befugnisse, aus.

Der Betriebs-Vorstand hat daher das Recht und die Pflicht, über alle auf seiner Linie begangenen Ordnungswidrigkeiten die Untersuchung einzuleiten, das ihm unterstehende Personale, insofern sich dieses gegen die Betriebsordnung oder sonst bestehenden Bestimmungen vergangen hat, protocollarisch einzuvernehmen, das jedem Individuum zur Last fallende Vergehen zu constatiren und hierüber die Amtshandlung entweder im eigenen Wirkungskreise vorzunehmen oder der Betriebs-Direction die erforderlichen Anträge zu erstatten.

Der Betriebs-Vorstand ist daher auch berechtigt, dem ihm unterstehenden Personale Ersatzleistungen bis zur Höhe eines Viertels des Monatsgehaltes oder eines achttägigen Lohnes vorzuschreiben und auch Bestrafungen in dieser Höhe zu verfügen.

Ueber das definitiv angestellte Personale kann der Betriebs-Vorstand unter der Beschränkung der Dienstordnung die Suspension verhängen, ferner die im Taglohne Angestellten nach Massgabe des Diensterfordernisses versetzen, auch des Dienstes kündigen oder entlassen.

Der Betriebs-Vorstand ist ferner berechtigt, dem ihm unterstehenden Personale einen Urlaub bis zu acht Tagen zu ertheilen, wenn hiedurch keine Substitutionskosten erwachsen und die Ausübung des Dienstes ohne Beeinträchtigung desselben durch das vorhandene Personale erfolgen kann.

In allen anderen Fällen muss die Genehmigung der Betriebs-Direction nachgesucht werden.

Bei ernsten Erkrankungen oder solchen von voraussichtlich längerer Dauer oder in Sterbefällen hat der Betriebs-Vorstand an die Betriebs-Direction wegen der erforderlichen Substitution seine Anträge zu erstatten.

Der Betriebs-Vorstand kann an das ihm unterstehende Personale und deren Frauen und Kinder Freikarten zur einmaligen Fahrt und an die im gemeinschaftlichen Haushalte lebenden Verwandten desselben im Sinne der bestehenden Vorschriften und Normen Ermässigungen bis zur Hälfte des normalen Fahrpreises gewähren.

Der Betriebs-Vorstand führt über das gesammte Personale einen Status und füllt am Schlusse eines jeden Jahres die an die Betriebs-Direction vorzulegenden Qualificationstabellen in allen Rubriken aus.

Art. 13.

Beziehungen zur Eigenthums-Verwaltung.

Der Betriebs-Vorstand ist verpflichtet, sowohl über alle Ereignisse im Verkehre, als auch über andere Begebenheiten, welche er den bestehenden Vorschriften gemäss der Betriebs-Direction zur Anzeige bringt, dem Centralbureau der Eigenthumsverwaltung die erstatteten Anzeigen sofort in Abschrift mitzutheilen.

Derselbe hat auch alle Anfragen informativer Natur der Eigenthums-Verwaltung zu beantworten und einem etwa gestellten Verlangen, insoferne dasselbe in den executiven Verkehrsdienst nicht eingreift, innerhalb der Grenzen seines Wirkungskreises nachzukommen, eventuell an die Betriebs-Direction hierüber zu berichten.

Namentlich können Auskünfte über Material- und Inventarvorräthe, über den Bedarf an solchen, dann über die Verwendung des Fahrparkes, sowie über vorzunehmende Bauherstellungen, als auch über industrielle Anlagen, endlich auch über die Einnahmen und Ausgaben, sowie die Höhe der factischen Betriebskosten und die Vornahme commercieller Erhebungen verlangt werden, deren Erledigung zu den Verpflichtungen des Betriebs-Vorstandes gehört.

Ueber solche Anfragen und die ertheilten Antworten ist — soferne sie wichtiger Natur sind — der Betriebs-Direction durch Uebersendung von Abklatschen der Correspondenz Mittheilung zu machen.

Der Betriebs-Vorstand ist verpflichtet, dem von der Eigenthums-Verwaltung aufgestellten Beamten, welcher die Ausübung des Betriebsdienstes nach den Bestimmungen des Betriebsvertrages zu controliren hat, alle gewünschten Auskünfte zu ertheilen und den diesbezüglich vorgebrachten Bemerkungen, insoferne dies in den Wirkungskreis des Betriebs-Vorstandes fällt, volle Rücksicht angedeihen zu lassen.

In Fällen, wo der Betriebs-Vorstand mit den Ansichten des controlirenden Beamten der Eigenthumsbahn nicht einverstanden wäre, sowie wenn er durch irgend eine Veranlassung das Interesse der betriebführenden Gesellschaft geschädigt oder gefährdet erachten sollte, ist die Weisung der Betriebs-Direction einzuholen.

Ferner kann die Verpachtung von Restaurationen, dann der zu Bahnzwecken nicht erforderlichen Grundstücke durch das Centralbureau der Eigenthums-Verwaltung verfügt und die Durchführung dem Betriebs-Vorstande übertragen werden.

Art. 14.

Jahrespräliminare über Einnahmen und Ausgaben.

Der Betriebs-Vorstand ist verpflichtet, alljährlich ein detailliertes Präliminare über die Einnahmen und Ausgaben zu verfassen und dasselbe der Betriebs-Direction vorzulegen. Das genehmigte Jahrespräliminare der Ausgaben hat der Betriebs-Vorstand pünktlich einzuhalten und bleibt derselbe für jede Ueberschreitung persönlich verantwortlich.

Sollten Verhältnisse eintreten, welche Ausgaben erfordern, die im Präliminare nicht enthalten sind, so hat der Betriebs-Vorstand rechtzeitig um die Ertheilung der Genehmigung nachzusuchen.

Art. 15.

Eingreifen bei Betriebsstörungen, Unfällen, und besonderen Ereignissen.

Bei dem Vorkommen von Betriebsstörungen, Unglücksfällen und besonderen Ereignissen, welche eine Abhilfe oder sonstiges Einschreiten nothwendig machen, ist der Betriebs-Vorstand in erster Linie, soweit die ihm zu Gebote stehenden Mittel reichen und bis die Betriebs-Direction oder deren Delegirte die weitere Leitung übernehmen, zur Veranlassung des Erforderlichen berufen und verpflichtet. Er ist auch berechtigt, im Falle der Dringlichkeit und wenn Gefahr im Verzuge ist, unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit auch solche Verfügungen und Anordnungen

zu treffen, welche seinen Wirkungskreis übersteigen, doch ist er gehalten, hierüber telegraphisch an die Betriebs-Direction zu berichten.

Art. 16.

Gelddotation des Betriebs-Vorstandes.

Zum Zwecke der Auszahlung von aussergewöhnlichen Ausgaben erhält der Betriebs-Vorstand eine Dotation im Betrage von 500 fl. ö. W. als Vorschuss auf Verrechnung.

Art. 17.

Dienstreisen.

Der Betriebs-Vorstand hat so oft als thunlich, wenigstens aber zweimal in der Woche, seine Linie zu bereisen und über die Amtshandlungen und Verfügungen, welche er in den Stationen und Haltestellen seiner Linie trifft, in die daselbst aufliegenden hiefür bestimmten Bücher Eintragungen zu machen.

Ueber die Dienstreisen selbst ist mit den Rapporten Bericht zu erstatten.

Art. 18.

Periodische Eingaben.

Dem Betriebs-Vorstande obliegt die Verfassung respective Vorlage nachstehender periodischer Eingaben an die Betriebs-Direction, für deren Richtigkeit und genaue Einhaltung der vorgeschriebenen Termine er persönlich verantwortlich ist, und zwar:

I. Täglich.

1. Tagesrapport über den Verkehrs- und Zugförderungsdienst und die vorgenommenen Dienstreisen. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

2. Tagesrapport über die Wagenbewegung nach beiden Richtungen. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

3. Tagesrapport über die Dienstleistung der Maschinen und des Bedienungspersonales derselben. (Vorzulegen an die Abtheilung IV.)

II. Wöchentlich.

4. Bahnerhaltungsrapport über die verwendeten Arbeitskräfte, Materialtransporte, Materiallieferung und Verwendung. (Vorzulegen am 3., 10., 18. und 26. eines jeden Monats an die Abtheilung I.)

5 Brennmaterialrapport über den Stand des Feuerungsmateriales. (Vorzulegen an jedem Montag an die Abtheilung V.)

5a. Telegramm-Rapporte sämmtlicher Stationen. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

III. Halbmonatlich,
und zwar am 6. und 21. eines jeden Monats.

6. Consignation über die ausbezahlten Lohngelder, dann ausbezahlte Gehalts- und Zahlungslisten. (Vorzulegen an die Sammlungscassa am 1. und 16. eines jeden Monats.)

7. Gelderfordernis für die Zahlungsperiode. (Vorzulegen am 1. und 16. an die Abtheilung VI.)

IV. Monatlich.
Am 1. in den Wintermonaten.

8. Notizen über die stattgehabten Schneeverwehungen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

Am 3. eines jeden Monats.

9. Reiseparticularien aus den Vormonaten. (Vorzulegen an diejenige Abtheilung, in deren Ressort der Particularleger gehört.)

10. Diensteintheilung des Zugbegleitungspersonales für den nächsten Monat. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

11. Verzeichnis der ihm abgelaufenen Monate ausgestellten Freikarten, sowie Rechnung über verabfolgte Personalkarten. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

12. Distanzbüchel und Consignationen über vom Zugbegleitungs-Personale in's Verdienen gebrachte Distanzgelder, sowie Verschubbestätigungen für den abgelaufenen Monat. (Vorzulegen je nach der Zugehörigkeit an die Abtheilung II oder IV.)

Am 5. eines jeden Monats.

13. Ausweis über die Wasserstände an den Pegeln der Flüsse und grösseren Bäche für den vorhergehenden Monat. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

14. Verzeichnis über die im abgelaufenen Monate ausgewechselten oder defect gewordenen Gegenstände, welche sich in der Haftzeit befinden. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

15. Materialrechnung des abgelaufenen Monates sammt allen Beilagen. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

16. Ausweis über die im vorhergehenden Monate verkauften officiellen Coursbücher (Conducteur). (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung V.)

17. Ausweis sammt Abfassscheinen über die an die Postämter im Vormonate verabfolgten Materialien. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung V.)

Am 15. eines jeden Monats.

18. Gehaltslisten für den kommenden Monat zur Liquidirung. (Vorzulegen an die Abtheilung VI.)

Am Letzten eines jeden Monats.

19. Nachweisung über den Baufortschritt (Uebersicht) und Tableau der Arbeitsleistungen bei Neuherstellungen für den laufenden Monat. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

20. Monatliche Geldrechnung für den vorhergehenden Monat nebst Leistungsnachweisungen und allen Ausgaberechnungen. (Vorzulegen an die Abtheilung VI.)

V. Vierteljährig.

Am 1. Jänner, 1. April, 1. Juli und 1. October.

21. Ausweis über die Ersätze für die im abgelaufenen Quartale defect gewordenen haftpflichtigen Oberbaumaterialien. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

22. Schienenstatistik der Versuchsstrecken über die Characteristik, Inverwendungnahme, Inanspruchnahme, Abnützung und Auswechslung der Schienen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

23. Prüfungs-Protocolle des Zugbegleitungs-, Maschinen-, Bahnaufsichts-, Weichenwächter- und Stationspersonales für das abgelaufene Quartal. (Vorzulegen an die betreffende Abtheilung.)

Am 1. Februar, 1. Juni, 1. September, 1. December.

24. Präliminare über den Drucksortenbedarf für das folgende Quartal. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung V.)

25. Präliminare des Materialbedarfes für Stationszwecke für das kommende Quartal. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

26. Consignation über die zu cassirenden unbrauchbaren Inventargegenstände des abgelaufenen Quartals (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

Am 10. Jänner, 10. April, 10. Juli, 10. October.

27. Verzeichnis über die im abgelaufenen Quartale stattgefundenen und prämiirten Schienenbrüche. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

28. Präliminare für die im Laufe des kommenden Quartales auszuführenden Arbeiten und die hiezu benöthigten Gelder und Materialien. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

VI. Halbjährig, und zwar im Jänner und Juli.

29. Revisionsresultate der Unterbauobjecte. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

30. Wohnungsvertheilungs-Ausweis. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

31. Wohnungs-Veränderungs-Ausweis der Naturalwohnungen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

32. Dienstkleider-Betheilungsliste. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

Am 1. März.

33. Pachtcertificate sammt Ausweis über verpachtete Grundflächen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

Am 10. Jänner und 10. Juli.

34. Inventarrechnung für das abgelaufene Halbjahr. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

Am 5. Jänner und 5. Juli.

35. Rectification und Veränderungen an den Stationsanlagen, Gebäuden und dem Bahnbestande überhaupt, für das abgelaufene Halbjahr. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

VII. Jährlich, und zwar:

Am 1. Februar.

36. Statistische Nachweisungen für den Bericht an die Generalversammlung der Actionäre für das abgelaufene Jahr. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Am 1. März.

37. Evidenzhaltung des Längenprofiles für das abgelaufene Jahr. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Am 30. April.

38. Ausweis über die Beiträge zur Erhaltung der Wohnungen. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Am 15. Mai.

39. Operat mit den Aufschreibebüchern über die in der abgelaufenen Winterperiode stattgehabten Schneeverwehungen. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Am 15. August.

40. Jahrespräliminare der Einnahmen und Ausgaben für das kommende Jahr. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

Am 1. November.

41. Ausweis über den Stand der Weiden-Culturen und Ausweis über den Stand der Obst- und Wildbaum-Culturen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

Am 1. December.

42. Dienst- und Qualificationstabellen des definitiv angestellten Personales für das abgelaufene Jahr. (Vorzulegen an das Personalbureau.)

Am 1. Jänner.

43. Verzeichnis aller Objecte, welche im Laufe der Jahre bei dem Brandschaden-Assecuranz-Verbande angemeldet wurden. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Alle periodischen Eingaben sind in einfacher Ausfertigung vorzulegen mit Ausnahme des Jahrespräliminares (Post 40), welches in zwei Exemplaren zur Vorlage gelangt.

Art. 19.

Wirkungskreis der Betriebs-Direction.

Durch vorstehende Verfügungen wird der Wirkungskreis der Betriebs-Direction und ihrer delegirten Organe nicht berührt.

Art. 20.

Abänderung der Instruction.

Der Verwaltungsrath behält sich vor, den Inhalt der vorstehenden Instruction erforderlichenfalls abzuändern.

Wien, im Jänner 1889.

Betriebserleichterungen.

Vorschriften der Betriebserleichterungen.

Durch das Gesetz vom 17. Juni 1887, R. G. Bl. 81, womit die Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden, wird die Regierung ermächtigt, nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852 und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint, und als hiedurch das den autonomen Körperschaften nach den bestehenden Gesetzen zustehende Recht im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht beeinträchtigt ist.

In den diesbezüglichen Allerhöchsten Concessionsurkunden haben diese Bestimmungen ebenfalls Aufnahme gefunden und wurden von den vorbesprochenen Localbahn-Unternehmungen ausser den in den Concessions-Bedingnissen enthaltenen Erleichterungen auch jene in Anspruch genommen, welche mit der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1883, Nr. 24.932 in den erlassenen einheitlichen Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc.) enthalten sind.

Es wurden sonach in Abänderung der Gründzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen (Hauptbahnen) Hand.-Minist.-Verord. vom 27. Februar 1877, Z. 5.176, und den Signalvorschriften für Bahnen mit normalem Betriebe (Signalordnung), Hand.-Minist.-Verord. vom 10. Februar 1877, Z. 3.400, folgende hauptsächlichste Betriebserleichterungen gewährt, und zwar:

Wo das Telephon eingeführt ist, kann dasselbe an Stelle des Telegraphen verwendet werden, und gelten dann die für die telegraphischen Verständigungen bestehenden Vorschriften sinngemäss auch für die Anwendung des Telephons.

Auf den bezeichneten Localbahnen stehen durchlaufende Glockensignale nicht in Anwendung, und dürfen abgetheilte Züge nicht eingeleitet werden.

Die Anwendung von Knallsignalen ist nicht obligatorisch vorgeschrieben, aber auch nicht ausgeschlossen.

Das Gleiche gilt bezüglich der Streckenwächter, Distanzsignale und Wegschranken, welche für die Localbahnen ebenfalls nicht allgemein vorgeschrieben sind, und deshalb gar nicht, oder nur in Ausnahmsfällen vorkommen (z. B. ein Distanzsignal bei Zuczka). Für die Localbahnen gelten daher die in der Verkehrs-Instruction der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und in der Signalordnung enthaltenen Vorschriften und Hinweise auch bezüglich der Streckenwächter, Distanzsignale und Wegschranken, selbstverständlich ebenfalls nur dann, wenn letztere (Streckenwächter, Distanzsignale, Wegschranken) factisch vorhanden sind.

Die Wechsel können ohne Wechselsignalkörper bleiben, oder mit unbeleuchtbaren, oder endlich mit beleuchtbaren Wechselsignalkörpern ausgestattet sein, je nachdem dies die Lage der Wechsel und der Verkehr über dieselben bedingt.

Die Vorschriften für Verschiebungen bei Erwarten eines Zuges entfallen.

Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine, beziehungsweise Tender, und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist bei Personenzügen, welche mit keiner grösseren Maximalgeschwindigkeit als 25 *km* pro Zeitstunde verkehren, nicht erforderlich:

a) auf Bahnen mit Neigungen bis inclusive 10‰, wenn der Zug aus nicht mehr als 12 Achsen besteht,

b) bei grösseren Neigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achsen besteht.

Es ist nicht nöthig, dass auf dem ersten hinter der Locomotive befindlichen Wagen ein Zugsbegleiter postirt ist, wenn sich dieser mit dem Locomotivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung (Signalleine) verständigen kann.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen Wagen ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit dem entsprechenden Signale versehen ist. (Schluss-Signal siehe Signalordnung Punkt 32.)

Vorschrift über das Bremsausmass.

1. In jedem Zuge müssen ausser den Bremsen am Tender oder an der Locomotive so viele gut wirkende Bremsen bedient, beziehungsweise in Thätigkeit gesetzt werden, dass mindestens die aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmenden Procente des Gesammt-Bruttogewichtes der Wagen auf bremsbaren Achsen ruhen.

Neigung ‰	Bremsprocente für eine Geschwindigkeit von 20 Kilometer pro Stunde	Bremsprocente für eine Geschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde	Neigung ‰	Bremsprocente für eine Geschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde	Bremsprocente für eine Geschwindigkeit 30 Kilometer pro Stunde
0·0	6	7	12·5	13	16
2·5	7	9	14·3	14	18
5·0	8	11	16·7	15	19
6·7	9	12	20·0	18	22
10·0	11	14	25·0	21	27

2. Für die Berechnung der Bremsprocente nach dieser Tabelle gelten folgende Bestimmungen:

a) Massgebend ist diejenige grösste Geschwindigkeit, welche bei dem Zuge auf der betreffenden Strecke in Anwendung kommen darf;

b) für Geschwindigkeiten unter 20 *km* in der Stunde gelten die in der Tabelle für eine Geschwindigkeit von 20 *km* pro Stunde angeführten Bremsprocente;

c) bei der Verwendung von Schiebelocomotiven ist die Geschwindigkeit von 20 *km* in der Stunde massgebend.

3. Für Geschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in der Tabelle aufgeführten liegen, können die Bremsprocente durch Zwischenschaltung ermittelt werden.

4. Bei grösseren Bahnneigungen als 25‰ bis einschliesslich 33‰ müssen wenigstens 50% des Gesammt-Bruttogewichtes der Wagen auf bremsbaren Achsen ruhen. Bei grösseren Neigungen als 33‰ muss jedes Räderpaar bremsbar sein.

5. Bei besonderen an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Herabminderung der vorgeschriebenen Bremsprocente zulässig, worüber jedoch der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen die Entscheidung zusteht.

Bei jenen Zügen, deren Locomotiven mit Vacuumbremsen versehen sind, brauchen bei den grössten Steigungen bis 33‰ blos so viele gut wirkende Bremsen vorhanden und besetzt zu sein, dass ein Drittel der Bruttolast des Zuges auf bremsbaren Achsen ruht.

Befinden sich bei einem Zuge kalte Maschinen sammt Tendern, so ist deren Gewicht bei Ermittlung der zu bremsenden Last nicht in Betracht zu ziehen.

Bei Vergleichung des zu bremsenden Brutto mit dem Brutto der mit Bremsern zu besetzenden Wagen können 3.000 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

Ebenso kann mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen der Berechnung der Bremsprocente diejenige Bahnneigung (Steigung oder Gefälle) zu Grunde gelegt werden, welche der gradlinigen Verbindung der zwei auf der betreffenden Strecke in 1.000 *m* Entfernung liegenden Punkte des Längenprofils der Bahn entspricht, die den grössten Höhenunterschied aufweisen.

Bei Wagen mit Schraubenkuppeln können die Nothketten entfallen.

Die Einreihung von Wagen mit Schalengussrädern unterliegt keiner Beschränkung.

Bei Zügen, die aus so wenig Wagen bestehen, dass die mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen nicht ausschliesslich in der rückwärtigen Zugshälfte untergebracht werden können, genügt es, wenn zwischen der Locomotive und den explodirbaren Gütern ebenfalls mindestens drei Sicherheitswagen stehen.

Langholz, welches vermöge seiner Länge nicht auf einen Wagen verladen werden kann, darf vor den Personenwagen dann eingereiht werden, wenn die damit beladenen Wagen direct gekuppelt sind. Zur Trennung der Personenwagen von den Langholzwagen genügt ein Zwischenwagen, der entweder ein gedeckter oder ein solcher offener Wagen sein muss, dessen Bordwände oder die Ladung höher reichen als das Langholz.

Die Signalleine muss von der vordersten Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen. Für die gute Verbindung der Leine sind das Maschinen- und Zugbegleitungs-Personale und der Verkehrsbeamte verantwortlich.

Erforderniszüge, Separatzüge und Extrafahrten werden dem Personale entweder für eine bestimmte Zeit, oder von Fall zu Fall avisirt, und zwar:

a) Mittelst schriftlichen Aviso;

b) mittelst des Telegraphen;

c) mittelst des Telephons;

d) mittelst Signalen an den Zügen.

Die schriftliche Avisirung der nicht täglich verkehrenden Züge an das Stations- und an das Wächterpersonale, sowie die Verständigung, dass ein bereits avisirter Zug nicht verkehrt, entfällt.

Es ist zulässig, den Güterzügen nur einen Zugbegleiter beizugeben, wenn die Belastung des Zuges nach dem Bremsnormale nicht mehr besetzte Bremsposten erfordert.

Bei Personenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die Personenwagen am Schlusse eingereiht sind, ist die Beigabe nur eines Zugbegleiters in jenen Fällen zulässig, wo eine Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen möglich ist. Dieser Zugbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen. Diese Verminderung der Zugbegleiter darf aber nur in jenen Fällen angewendet werden, wo dadurch das Bremsnormale, das unter allen Umständen beachtet werden muss, nicht beeinträchtigt wird.

Die Begleitung aussergewöhnlicher Züge und Fahrten entfällt.

Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner grösseren Geschwindigkeit als mit 15 *km* pro Stunde gefahren werden.

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegübersetzungen, wo die Aussicht behindert ist, muss eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, dass der Zug auf eine Distanz von 100 *m* zum Stillstande gebracht werden kann.

Die Controle der Wechselstellung beim Zugsverkehr, sowie die Bestimmungen über das Befahren der Wechsel entfallen.

Ist die Einfahrt eines Zuges in eine Station nicht zulässig, so ist derselbe durch Haltsignale in angemessener Entfernung zum Stillstande zu bringen.

Dort, wo keine Stationsglocken bestehen, kann das Signal „Einsteigen" entfallen.

Das Signal, dass der Zug zur Abfahrt bereit ist, kann auch durch das Zugspersonale gegeben werden.

Bei Zügen mit Personenbeförderung ist den mit der Billet-Manipulation betrauten Zugbegleitern für die Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse gestattet.

Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, dass mindestens 200 *m* vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe mit der rothen Fläche auswärts und mit der weissen Fläche gegen die schadhafte Stelle aufgesteckt wird.

Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten auf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden, und der Aufnahme, respective Abgabe von Gepäck ist gestattet.

Ebenso können einzelne Wagen auf der Strecke behufs Ent- oder Beladung unter Beobachtung der erforderlichen Sicherheits-Vorkehrungen zurückgelassen und mit dem nächsten Zuge bis zur nächsten Station geschoben werden.

Zur Beseitigung mässiger Schneelagen werden an die Locomotiven anmontirte Schneepflugscharen verwendet. Bei grösseren Schneefällen ist der Verkehr ganz einzustellen.

Die Bestimmungen über das Verhalten bei Glatteis und überhaupt schlüpfrigen Schienen entfallen.

Die durchlaufenden Linien-Signale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke entfallen dort, wo keine electrischen Glockenschlagwerke in Anwendung sind.

Die Haltsignale sind wenigstens 300 *m* vor jener Stelle, wo gehalten werden soll, zu geben; überdies sollen die sichtbaren Signale womöglich auf eine Entfernung von 200 *m* vom Zuge aus wahrnehmbar sein.

Die Langsamfahr-Signale sind wenigstens 200 *m* vor jener Stelle zu geben, welche langsam zu befahren ist und sollen dieselben womöglich auf eine Entfernung von 100 *m* vom Zuge aus sichtbar sein.

Die Vorschriften über die Anwendung der Distanzsignale gelten nicht allgemein, sondern nur für jene speciellen Fälle, wo die Distanzsignale thatsächlich vorhanden sind.

Mastsignale auf der Strecke, Weichen-Signale und Signale mit der Glocke entfallen.

Kennzeichen der Spitze des Zuges.

Bei Tag. Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit. Eine weissleuchtende Reflector-Laterne vorne an der Locomotive, welche bei Einfahrt in die Anschlusstation der Hauptbahn rothes Licht zu erhalten hat.

Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlusssignal).

Bei Tag. (Entfällt.)

Bei Dunkelheit. Eine zweischeinige Laterne an der oberen Ecke des letzten Bremswagens auf der Führerseite mit weissem Lichte nach vorne und rothem Lichte nach rückwärts; ferner eine nach rückwärts roth leuchtende Laterne an der Rückwand des letzten Wagens.

Schlusssignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden aussergewöhnlichen Zug.

Bei Dunkelheit. Die obere Laterne des Schlusssignales zeigt grünes Licht nach rückwärts.

Schlusssignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden aussergewöhnlichen Zug.

Bei Dunkelheit. Die obere Laterne des Schlusssignales zeigt weisses Licht nach rückwärts.

Signal an einer Nachschiebe-Locomotive.

Bei Tag. Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit. Eine weissleuchtende Reflector-Laterne vorne an der Locomotive; rückwärts eine Laterne mit rothem Lichte.

Die für einen Zug giltigen Signale finden auch auf einzeln fahrende Locomotiven Anwendung.

Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit der Züge.

Die grösste zulässige Geschwindigkeit der Züge auf allen Localbahnen, ausgenommen der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza, beträgt 25 *km* pro Stunde, bei der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza nur 12 *km* pro Stunde.

Diese Maximalgeschwindigkeit auf sämmtlichen Linien, ausgenommen der vorgenannten Schleppbahn, darf jedoch nur auf Strecken mit eigenem Bahnkörper angewendet werden, und ist bei Benützung ausserhalb der Ortschaften gelegener Strassen für die Bahnführung auf 18 *km* und für Fahrten innerhalb der Ortschaften auf 10 *km* herabzusetzen. Bei der Schleppbahn darf die Maximalgeschwindigkeit ebenfalls nur auf eigenem Bahnkörper angewendet werden, und ist bei Benützung ausserhalb der Ortschaften gelegener Strassen und bei Fahrten innerhalb der Ortschaften entsprechend herabzusetzen.

Die bei den einzelnen Zügen zulässige grösste Geschwindigkeit ist bei den Fahrordnungen für jede Strecke als kürzeste Fahrzeit eingestellt; dieselbe darf nicht nur nicht überschritten, sondern es darf dieselbe blos bei verspäteten Zügen und auch bei diesen nur dann angewendet werden, wenn der Zustand der Bahn und der Fahrbetriebsmittel für die Fahrt mit dieser Geschwindigkeit geeignet ist.

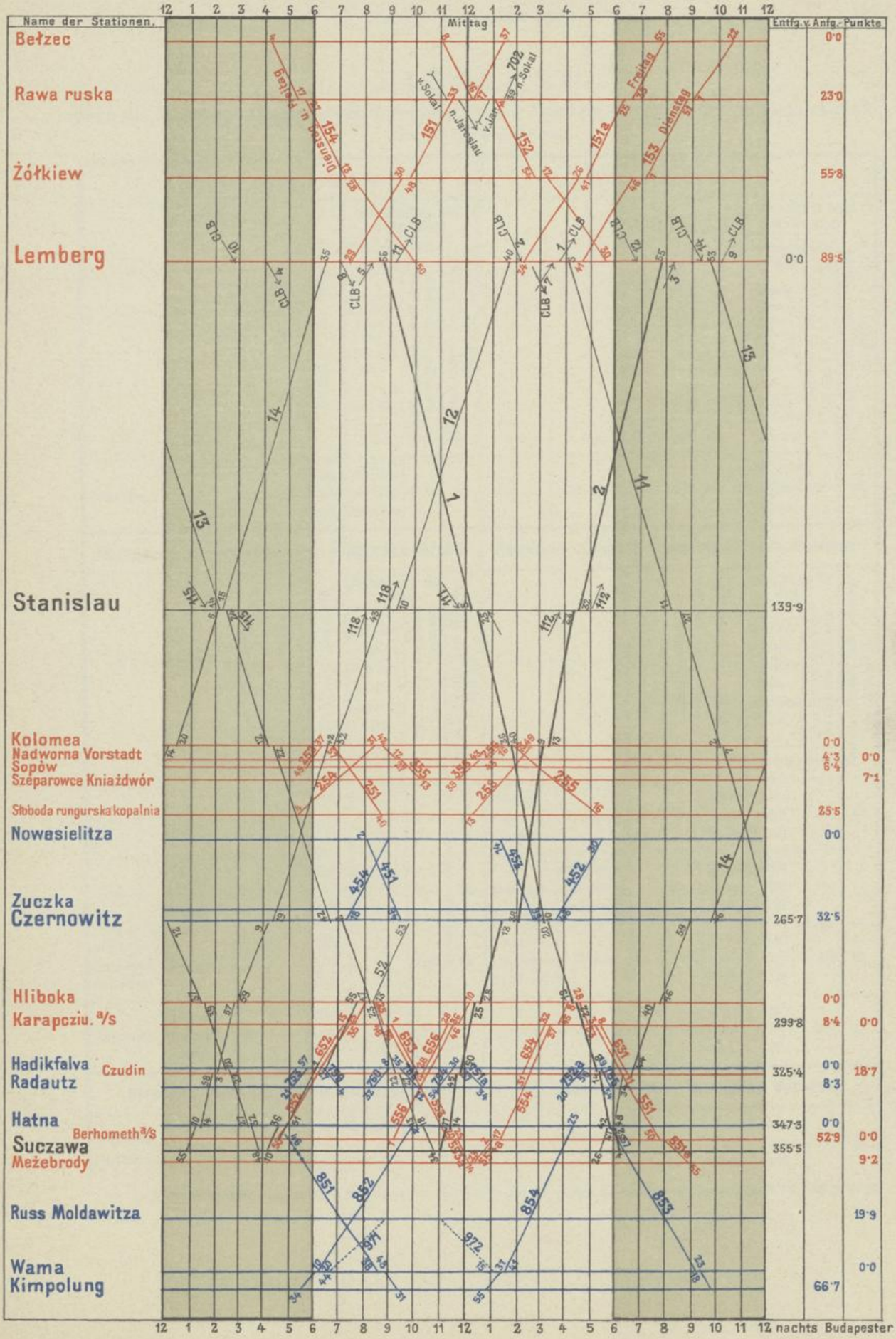
Bei geschobenen Zügen d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn aller Localbahnlinien, ausgenommen der Schleppbahn von Wama nach Russ Moldawitza, im eigenen Bahnkörper mit keiner grösseren Geschwindigkeit als mit 15 *km*, auf Fahrstrassen mit 10 *km* und innerhalb der Ortschaften mit 6 *km* pro Stunde, bei der vorgenannten Schleppbahn aber bei geschobenen Zügen mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 6 *km* pro Stunde gefahren werden.

Beim Ein- und Ausfahren in den Stationen, Befahren der Wechsel, auf allen speciell bekanntgegebenen Objecten, dann überall dort, wo ein Langsamfahrsignal gegeben wird, muss, falls nicht besondere Vorschriften für die weitere Mässigung der Fahrgeschwindigkeit erlassen sind, die letztere auf die Hälfte der dem betreffenden Zuge vorgeschriebenen normalen Geschwindigkeit herabgemindert werden.

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegübersetzungen, wo die Aussicht behindert ist, muss eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, dass der Zug auf eine Distanz von 100 *m* zum Stillstande gebracht werden kann, es muss somit dort die Zugsgeschwindigkeit mindestens auf 10 *km* pro Stunde reducirt werden.

Grafikon

der personenführenden Züge der k.k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn
und der an diese anschliessenden personenführenden Züge der Localbahnen.



Anmerkung.

——— Eilzüge der k.k. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

——— Personenzüge der k.k. p. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Zug 453 und 454 verkehrt nur Mittwoch.

..... Züge 971, 972 nach Erfordernis ohne Personen.

Zug N° 151a verkehrt nur Freitag, Zug N° 153 nur Dienstag, Zug N° 154 Dienstag und Freitag.

Züge N° 552, 553, 554, 652, 653, 654 verkehren nur Montag, Mitwoch und Donnerstag.

Züge N° 556 u. 656 verkehren nur Sonntag, Dienstag Freitag und Samstag.

Züge N° 551a, 553a u. 554a verkehren nur in der Zeit vom 15. Juni bis 15. September.

Maſsstab für die Längen:
1 km = ½ mm.

Maſsstab f. d Zeitangaben:
1 Stunde = 5 mm.

TABELLEN

über die Zugsbelastungen (excl. Locomotive und Tender) und über die Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen.

Strecke: Lemberg-Bełzec

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Gemischte- und Güter-Züge: Belastung für Züge (Tonnen) mit den eigenen Locomotiven III b und III c von	bis	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Lemberg	Bełzec	10₀	10₀	Max.	260	320		
				Norm	240	280	520	50
				Red.	180	220		

Strecke: Bełzec-Lemberg.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Gemischte- und Güter-Züge: Belastung für Züge (Tonnen) mit den eigenen Locomotiven III b und III c von	bis	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Bełzec	Lemberg	10·0	10·0	Max.	260	320		
				Norm.	240	280	520	50
				Red.	180	220		

Strecken: Kolomea-Słoboda rungurska Grube.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge (Tonnen) mit den eigenen Tender-Locomotiven III a	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Kolomea	Sopów	15	28	Max.	116		
				Norm.	100	200	32
				Red.	80		
Sopów	Peczeniżyn-Szczepanowski	16·3	17·4	Max.	100		
				Norm.	100	200	32
				Red.	80		
Peczeniżyn-Szczepanowski	Rungury	20	—	Max.	90		
				Norm.	80	200	32
				Red.	60		
Rungury	Słoboda rungurska Grube	30	—	Max.	80		
				Norm.	70	200	32
				Red.	60		

Strecken: Słoboda rungurska Grube-Kolomea.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge (Tonnen) mit den eigenen Tender-Locomotiven III a	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Słoboda rungurska Grube	Rungury	—	30·0	Max.	200		
				Norm.	180	200	32
				Red.	140		
Rungury	Peczeniżyn-Szczepanowski	—	20·0	Max.	200		
				Norm.	180	200	32
				Red.	140		
Peczeniżyn-Szczepanowski	Sopów	17·4	16·3	Max.	110		
				Norm.	100	200	32
				Red.	80		
Sopów	Kolomea	28·0	15·0	Max.	80		
				Norm.	70	200	32
				Red.	60		

Strecke: Nadwórna Vorstadt-Kniażdwór.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge (Tonnen) mit den eigenen Tender-Locomotiven III a	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Vorstadt Nadworna	Kniażdwór	20	12	Max.	100		
				Norm.	90	200	—
				Red.	70		

Strecke: Kniażdwór-Nadwórna Vorstadt.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge (Tonnen) mit den eigenen Tender-Locomotiven III a	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Kniażdwór	Nadworna Vorstadt	12·1	20·0	Max.	140		
				Norm.	130	200	32
				Red.	100		

*) Der Berechnung der zulässigen Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen wurden die benützbaren Stationslängen zu Grunde gelegt.

Strecke: Nowoseilitza-Czernowitz.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Nowosielitza	Czernowitz	2·5	2·5	Max.	250	500	670	68
				Norm.	230	450		
				Red.	170	350		

Strecke: Czernowitz-Nowosielitza.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Czernowitz	Nowosielitza	2·5	2·5	Max.	500	250	670	68
				Norm.	450	230		
				Red.	350	170		

Strecke: Hliboka-Berhometh a. S.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Hliboka	Karapcziu a. S.	7·2	10·2	Max.	306	150	390	34*)
				Norm.	207	140		
				Red.	220	100		
Karapcziu a. S.	Łukawetz a. S.	8·6	9·0	Max.	270	130	330	34
				Norm.	240	120		
				Red.	190	90		
Łukawetz a. S.	Berhometh a. S.	10·2	—	Max.	220	110	300	34
				Norm.	200	100		
				Red.	150	80		

Strecke: Berhometh a. S.-Hliboka.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Berhometh a. S.	Żadowa	8	10·2	Max.	330	330	390	34*)
				Norm.	300	300		
				Red.	230	230		
Żadowa	Storożynetz	8·6	8·6	Max.	270	130	330	34
				Norm.	240	120		
				Red.	190	90		
Storożynetz	Karapcziu a. S.	9·0	8·5	Max.	250	120	320	34
				Norm.	230	110		
				Red.	170	80		
Karapcziu a. S.	Hliboka	10·2	7·2	Max.	220	10	300	34
				Norm.	200	00		
				Red.	150	80		

Strecke: Berhometh a. S.-Meżebrody.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Berhometh a. S.	Meżebrody	25	10	Max.	IIa	70	100	34*)
				Norm.		60		
				Red.		50		

Strecke: Meżebrody-Berhometh a. S.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Meżebrody	Berhometh a. S.	10·0	25·0	Max.	IIa	140	140	34*)
				Norm.		130		
				Red.		110		

Strecke: Karapcziu-Czudin.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Karapcziu a. S.	Petroutz a. S.	11	9·75	Max.	210	110	280	34*)
				Norm.	190	100		
				Red.	150	80		
Petroutz a. S.	Czudin	9·6	8·0	Max.	230	120	310	34
				Norm.	210	110		
				Red.	160	80		

Strecke: Czudin-Karapcziu a. S.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Czudin	Petroutz a. S.	8·0	9·6	Max.	280	140	330	34*)
				Norm.	250	130		
				Red.	200	110		
Petroutz a. S.	Karapcziu a. S.	9·75	11·0	Max.	230	130	310	34
				Norm.	210	110		
				Red.	160	80		

*) Die Berechnung der zulässigen Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen wurden die benützbaren Stationslängen zu Grunde gelegt.

Strecke: Hatna-Kimpolung.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Hatna	Kaczyka	16·67	15·0	Max.	140	210	300	56
				Norm.	130	190		
				Red.	110	150		
Kaczyka	Strygoia	28·8	—	Max.	100	120	180	56
				Norm.	90	110		
				Red.	70	80		
Strygoia	Paltinossa	—	23·0	Max.	500	500	500	56
				Norm.	450	450		
				Red.	350	350		
Paltinossa	Gura-humora	12·7	12·5	Max.	170	270	300	56
				Norm.	150	240		
				Red.	120	190		
Gura-humora	Wama	16·4	12·82	Max.	130	210	300	56
				Norm.	120	190		
				Red.	90	150		
Wama	Kimpolung	16·69	10·0	Max.	140	210	300	56
				Norm.	130	190		
				Red.	110	150		

Strecke: Kimpolung-Hatna.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Kimpolung	Paltinossa	12·82	16·67	Max.	170	270	300	56
				Norm.	150	240		
				Red.	120	190		
Paltinossa	Illischestie	16·0	—	Max.	140	220	300	56
				Norm.	130	200		
				Red.	110	150		
Illischestie	Strygoia	23·0	—	Max.	110	160	200	56
				Norm.	100	140		
				Red.	80	110		
Strygoia	Kaczyka	—	28·8	Max.	500	500	500	56
				Norm.	450	450		
				Red.	350	350		
Kaczyka	Komanestie a. S.	13·0	16·67	Max.	170	240	300	56
				Norm.	150	220		
				Red.	120	170		
Komanestie a. S.	Hatna	15·0	16·67	Max.	160	220	300	56
				Norm.	140	200		
				Red.	110	150		

Strecke: Hadikfalva-Radautz.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Hadikfalva	Radautz	11·5	10·32	Max.	IIa	90	120	14
				Norm.		80		
				Red.		60		

Strecke: Radautz-Hadikfalva.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Radautz	Hadikfalva	10·32	11·5	Max.	IIa	100	150	14
				Norm.		90		
				Red.		70		

Strecke: Wama-Russ-Moldawitza.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Wama	Russ-Moldawitza	25	20	Max.	Tender-Loc. III a	130	200	34
				Norm.		120		
				Red.		90		

Strecke: Russ-Moldawitza-Wama.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb bis (Tonnen)	Belastung für Züge mit den 2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Russ-Moldawitza	Dragosza	20	25	Max.	Tender-Loc. III a	150	200	24
				Norm.		130		
				Red.		100		
Dragosza	Wama	12	25	Max.	Tender-Loc. III a	250	200	34
				Norm.		220		
				Red.		170		

*) Der Berechnung der zulässigen Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen wurden die benutzbaren Stationslängen zu Grunde gelegt.

Bestimmungen

über die

Anzahl der Wagen-Achsen und Belastung der Züge.

A. Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen eines Zuges.

Die Maximalanzahl der Wagen-Achsen eines Zuges ist im Allgemeinen durch die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung im § 25 und durch die Instruction für den Verkehrsdienst in Art. 67 begrenzt.

Reductionen, welche wegen besonderer Betriebs- und Localverhältnisse in der Anzahl der Wagen-Achsen auf den einzelnen Strecken vorgenommen werden müssen, sind in der Belastungstabelle unter Colonne „Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen" angegeben.

Diese normirte Anzahl der Wagen-Achsen darf selbst bei Zügen, welche mit mehr als einer Locomotive befördert werden, nicht überschritten werden.

B. Belastung der Züge.

1. Die Belastung eines Zuges ist in der Ausgangs- und Dispositionsstation stets vor der Abfahrt zu berechnen und dem Locomotivführer mitzutheilen.

Das Gleiche gilt für jede Zwischenstation, in welcher sich die Zugslast ändert.

2. Die Bruttolast ist ohne Rücksicht auf das Gewicht der Zugs-Locomotive und ihres Tenders und der halbwarmen Locomotive zu berechnen.

3. Zur Berechnung der Bruttolast sind die Eigengewichte der Wagen nach folgenden Normen zu berechnen, und zwar:

Wagengattung	Serienbezeichnung	Durchschnitts-Gewicht eines Wagens in Tonnen
Personenwagen: Coupé-Wagen	A, AB, ABC, B, BC, C, Sa, Br . . .	8·8
Postconducteur-, kleine Gepäckswagen, Gepäcks- und Postwagen	E, Eg, Fg	8·5
Gedeckte Güterwagen, gedeckte und offene Specialwagen, Pferdewagen, kleine Borstenviehwagen, Reservoirwagen	E, G, H, Ha, Jc, Je, Jo, Jw, Jz, L, La, Lai, Lb, Lfs, Lm, Lms, Ls, Lsd, Lsm, Lk, Lw, M, R, P, Pa	6·7
Hochbordige offene Güterwagen und offene Specialwagen	J, Jbg, Jbt, Jg, Jlt, Jt, K, Ka, Kia, Kk, KN, Kp, Kr, Krc, Krp	5·5
Niederbordige offene Güterwagen und Plateauwagen	Ja, Jb, Jbp, Jk, Jl, Jr, Jrt, Js. . . .	5·0

Diese Berechnung ist bei eigenen und fremden Wagen in Anwendung zu bringen.

Die **Eigengewichte der Specialwagen** sind **vom Langbaume abzulesen.** Die so ermittelten Gewichte sind noch **vor der Abfahrt** in den Wagenbelastungsausweis einzutragen.

4. Die Grösse der Bruttolast, welche einem Zuge für eine bestimmte Zugslocomotive und Strecke beigegeben werden kann oder soll, ist der Belastungstabelle zu entnehmen.

Hiebei sind nachfolgende Punkte zu beachten:

a) Die unter der Bezeichnung „Maximallast" angeführte Bruttolast bezeichnet jene Zugsbelastung, welche bei günstiger Witterung bis zu einer Temperatur von $+5^0$ R., bei gut belastetem Zuge und vollkommen dienstfähiger Locomotive genommen werden kann, ohne die regelmässige Fahrzeit überschreiten zu müssen, und welche daher stets zu nehmen getrachtet werden muss.

b) Die unter der Benennung „Normallast" angeführte Bruttolast bezeichnet jene Belastung des Zuges, unter welche bei leistungsfähiger Locomotive und bei einer Temperatur von + 5° bis — 10° R. nicht herabgegangen werden darf, bei welcher die regelmässigen Fahrzeiten unbedingt einzuhalten sind und in Verspätungsfällen auch an Fahrzeit noch einzubringen ist; sie bildet unter den angegebenen Bedingungen ihrer Beigabe die kleinste Zugslast und soll stets nach Massgabe der hiezu erforderlichen Bedingungen bis zur Maximallast ergänzt werden.

Bei Mitgabe einer, die Normallast übersteigenden Belastung hat der Zugsexpedient, falls der Locomotivführer damit einverstanden ist, im Stundenpasse auf der Rückseite die Bemerkung zu machen: „ Mit der Ueberschreitung der Normallast um . . . . Tonnen einverstanden" und diese vom Locomotivführer fertigen zu lassen.

Verweigert der Locomotivführer ohne stichhältige Gründe die Mitnahme dieser Last, so kann der Zugsexpedient die grössere Belastung auf eigene Verantwortung beigeben, muss aber im Stundenpasse die Bemerkung eintragen: „Die Normallast um . . . . Tonnen auf eigene Verantwortung überschritten; der Locomotivführer verweigerte die Mitnahme wegen. . . . . ."

Diese Bemerkung haben der Zugsexpedient und der Locomotivführer zu fertigen.

c) Bei ungünstiger Witterung oder bei einer Temperatur von — 10° bis — 15° R., oder wenn wegen Nebel, Reif, Glatteis, Schneefall u. s. w. ein anhaltendes Räderschleifen zu befürchten ist, tritt an die Stelle der Normallast die unter der Benennung „Reducirte Last" verzeichnete Zugsbelastung, unter welche nicht herabgegangen werden soll und bei welcher die regelmässige Fahrzeit einzuhalten ist.

d) Bei auf die Leistung der Locomotive oder den Widerstand des Zuges besonders schädlich einwirkender Witterung, als: Sturm, dichter Schneefall oder einer Temperatur von unter — 15° R. ist die reducirte Last nach Vereinbarung mit dem Locomotivführer entsprechend zu vermindern.

e) Wenn die Züge, mit Ausnahme der Eil- und Personenzüge, über die Hälfte aus leeren Wagen bestehen, so ist zur Beurtheilung der dem Zuge mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Locomotive beizugebenden Bruttolast das Eigengewicht eines jeden leeren Wagens um 1 Tonne erhöht in Rechnung zu bringen. Im Stundenpasse ist jedoch das effective Bruttogewicht des Zuges auszuweisen.

5. Zur Beförderung eines jeden Zuges soll in der Regel nur eine Maschine verwendet werden.

In jenen Fällen, wo zur Beförderung eines Zuges die Leistungsfähigkeit einer Zugslocomotive nicht ausreicht, kann für die betreffende Dispositionsstrecke eine zweite Zugslocomotive an der Spitze des Zuges beigegeben werden. Für zwei ziehende Locomotiven ist, abgesehen von deren summarischer Leistungsfähigkeit, im Maximum die Beigabe jener Bruttolast gestattet, welche in der Belastungstabelle unter der Colonne „mit zwei Locomotiven an der Spitze des Zuges im Maximum" als äusserste Belastungsgrenze angegeben ist und mit Rücksicht auf die zulässige Inanspruchnahme der Kupplungen und Zugvorrichtungen bei den Wagen ermittelt wurde.

6. Ueber örtliche Steigungen darf den gemischten Zügen eine Vorspanns-, den Lastzügen eine Nachschublocomotive nur dann beigegeben werden, wenn von diesen Zügen mehr als 40% der normirten Last abgehängt werden müsste; ausgenommen hievon sind Eil- und Personenzüge, welchen bei jeder Ueberschreitung der normirten Last Vorspann beigegeben werden kann.

Die gleiche Ausnahme gilt auch für den Verkehr der Last- und gemischten Züge in Strecken mit Rampen, welche nicht länger sind als fünf Kilometer, unter der Voraussetzung, dass am Fusse der Rampe oder in deren Nähe eine Reservemaschine stationirt ist.

Ausnahmsweise können auch bei den Lastzügen zwei Maschinen zum Ziehen und eine zum Schieben verwendet werden.

Eine nachschiebende Locomotive kann erforderlichen Falles bis zu ihrer grössten Leistungsfähigkeit auf den örtlichen Steigungen ausgenützt werden.

7. Bei Beförderung eines Zuges mit Vorspann auf 10‰ und grösseren Gefällen kann die summarische Belastung beider Locomotiven, wie selbe der correspondirenden Steigung in der Gegenrichtung entspricht, um 25% vermehrt in Anwendung gebracht werden, falls hiedurch die normirte Anzahl der Wagenachsen nicht überschritten wird.

Nur wenn es die localen Verhältnisse erfordern und gestatten und die Sicherheit des Zugsverkehres nicht gefährdet erscheint, kann unter denselben Bedingungen über specielle Anordnung die erwähnte summarische Belastung beider Locomotiven ausnahmsweise bis 50% erhöht werden.

8. Bei Beförderung der Züge mit verkehrten Locomotiven (Tender vorne) ist die Belastung um 10% zu reduciren.

Vorstand der Localbahn-Gesellschaften im Jahre 1890.

I. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Präsident:

Krasicki Johann Graf, k. k. Kämmerer, Mitglied des Herrenhauses, Präsident des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Vice-Präsident:

Ritter Valerius, Reichsraths-Abgeordneter, Vice-Präsident der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Conrad von Eybesfeld Sigmund Freiherr, Jur. Dr., k. k. Geheimrath, k. k. Minister a. D., Mitglied des Herrenhauses, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Jaxa-Chamiec Anton Ritter von, k. k. Kämmerer, k. k. Statthaltereirath a. D., Landtags- und Reichsraths-Abgeordneter, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Kolomeaer Localbahnen.

Jesse Wilhelm Ritter von, Erzherzoglicher Hofrath, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, der Bukowinaer Localbahnen und Vice-Präsident der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Pietruski Octav Ritter von, k. k. Ober-Landesgerichtsrath a. D., Landmarschall-Stellvertreter, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Seybel Otto, Fabriksbesitzer, Verwaltungsrath der k. k. priv. österr. Länderbank.

Weissel Eugen, Jur. Dr., Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. böhmischen Westbahn.

Ziffer Emanuel A., behördlich autorisirter Civil-Ingenieur, technischer Director a. D. und Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, Verwaltungsrath der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn, Vice-Präsident der Kolomeaer- und Bukowinaer Localbahnen und der Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Executiv-Comité:

Ziffer Emanuel A., Obmann.
Jaxa-Chamiec Anton Ritter von, Mitglied.
Weissel Eugen, Jur. Dr., Mitglied.

II. Kolomeaer Localbahnen.

Präsident:

Radziwill Sergius Fürst, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Central-Bodencreditbank.

Vice-Präsident:

Ziffer Emanuel A., behördlich autorisirter Civil-Ingenieur (wie oben).

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Arnold Hermann, königl. rumänischer Vice-Consul, Verwaltungsrath der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Jaxa Chamiec Anton Ritter von, k. k. Kämmerer (wie oben).

Lindheim Ernst von, Directionsrath der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft, der Grosswardeiner Locomotiv-Strassenbahn-Actiengesellschaft und der Debrecziner Localeisenbahn-Actiengesellschaft.

Luschka Edler von Sellheim Max, Eisenbahn-Central-Inspector a. D., Verwaltungsrath der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Stadnicki Johann Graf, Gutsbesitzer, Verwaltungsrath der Central-Bodencreditbank und der k. k. priv. österr. Länderbank.

Executiv-Comité:

Ziffer Emanuel A., Obmann.
Lindheim Ernst von, Mitglied.
Luschka Edler von Sellheim Max, Mitglied.

III. Bukowinaer Localbahnen.

Präsident:

Petrino Alexander Freiherr von, k. k. Minister a. D., Grossgrundbesitzer, Präsident der Bukowinaer Boden-Creditanstalt.

Vice-Präsident:

Ziffer Emanuel A., behördlich autorisirter Civil-Ingenieur (wie oben).

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Ettmayer von Adelsburg Johann Ritter von, k. k. Hofrath a. D.
Jasinski Alexander Ritter von, k. k. Notar, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
Grigorcea Modest Ritter von, Grossgrundbesitzer.
Jesse Wilhelm Ritter von, Erzherzoglicher Hofrath (wie oben).
Jessler Carl, General-Inspector der Wiener Privat-Telegraphen-Gesellschaft.
Mustazza Freiherr von Alexis, Aufsichtsrath der Bukowinaer Boden-Creditanstalt.
Kochanowski Anton Ritter von, Landtags-Abgeordneter, Bürgermeister der Stadt Czernowitz.
Krutter Julius, k. k. Ober-Forstrath.
Pflaum Moritz, Banquier, Gesellschafter der Firma Dutschka & Co., Repräsentant der Actiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägebetrieb.
Popper Heinrich, Reichsraths-Abgeordneter, Mitglied des Staats-Eisenbahnrathes, Handelskammerrath.
Styrcea Victor Freiherr von, Grossgrundbesitzer, Landtags- und Reichsraths-Abgeordneter.
Zotta Johann von, Jur. Dr., Grossgrundbesitzer, Landtags- und Reichsraths-Abgeordneter.

Executiv-Comité:

Petrino Alexander Freiherr von, Obmann.
Popper Heinrich, Mitglied.
Ziffer Emanuel A., Mitglied.

VERZEICHNIS

des

beim Baue der Localbahnen verwendeten Personales.

I. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Inspector	**Geyer Gustav**, Bauleiter.
Ober-Ingenieur	**Jedlička Guido**, für Eisen-Brückenconstructions-Aufstellung.
Ober-Ingenieur	**Machalski Heinrich**, für Telegraphen- und Telephon-Aufstellung.
Ingenieur	**Jasinski Sigmund Ritter von**, Bauführer.
Ingenieur-Adjunct	**Pilecki Julius Ritter von**, Bauführer.
„ „	**Rappaport Ludwig**, Bauführer.
„ „	**Zaak Albert**, Bauführer.
„ „	**Plechawski Carl**, Bauführer.
„ „	**Drobner Ludwig**, Bauführer.
„ „	**Baranski Victor**, im Bauleitungs-Bureau.
„ „	Dpl. Ing. **Rosshändler Josef**, für Eisen-Brückenconstructions-Aufstellung.
Ingenieur-Assistent	**Görz Wenzel**, Bauführer.
„ „	**Bauer Felix**, Bauführer.
Ingenieur-Aspirant	**Schochet Moriz**, im Bauleitungs-Bureau.

II. Kolomeaer Localbahnen.

Ober-Ingenieur	**Matkowski de Mikłaszewicz Adolf Ritter von**, Bauleiter.
„	**Machalski Heinrich**, für Telegraphen- und Telephon-Aufstellung.
Ingenieur-Adjunct	**Filous Emil**, Bauführer.
„ „	Dpl. Ing. **Rosshändler Josef**, Bauführer.

III. Bukowinaer Localbahnen.

Inspector	**Pátek Carl**, Bauleiter.
Ober-Ingenieur	**Matkowski de Mikłaszewicz Adolf Ritter von**, Vorstand der Bauleitungs-Section.
„ „	**Ziffer Rudolf**, Vorstand der Bauleitungs-Section.
„ „	**Machalski Heinrich**, für Telegraphen- und Telephon-Aufstellung.
„ „	**Krasa Emanuel**, Bauführer.
Ingenieur	**Steiner Hugo**, Bauführer.
„	**Kubalski Emil**, Bauführer.
Ingenieur-Adjunct	**Blumrich Josef**, Bauführer.
„ „	**Kador Julius**, Bauführer.
„ „	**Bett Bernhard**, Bauführer.
„ „	**Liborio Titus**, Bauführer.
„ „	**Komora Thaddäus**, Bauführer.
Ingenieur-Assistent	**Tittinger Sigmund**, Bauführer.
„ „	**Grimm Moritz**, im Bauleitungs-Bureau.
„ „	**Neher Rudolf**, „ „ „
Bahnmeister	**Rudkowski Gustav**.