

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 Forstwirtschaft, 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 volkswirtschaftliche 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 grösstmöglicher Oekonomie in entsprechender Weise und derart ausgeführt, dass die constructionellen Abweichungen von den gewohnten Bannormalien 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 Grundsatz 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 volkswirtschaftliche 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 Herr Ad. Ritter von Matkowski de Miklaszewicz und von diesem Zeitpunkte bis zur Beendigung des Baues der Schlepplahn 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-Belzec (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.