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-Bełzec 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 $209\cdot_{46}$ 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, Żolkiew, 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*. $0{\cdot}_2$ 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 $2^0/_{00}$ 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 $0{\cdot}_7$ 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 . . .	$2{\cdot}_0$ kr.	und Manipulationsgebühr	10 kr. pro 100 *kg*
ermässigte „ . . .	$1{\cdot}_4$ „	„ „	4 „ „ 100 *kg*
besonders ermässigte Eilgüter	$1{\cdot}_0$ „		

Frachtgüter.

Transportgebühr pro 100 *kg* und *km*:

Sperrige Güter	$1{\cdot}_5$ kr.	und Manipulationsgebühr	4 kr. pro 100 *kg*
Classe I.	$1{\cdot}_0$ „		
„ II.	$0{\cdot}_8$ „		
Wagenladungs-Classe A	$0{\cdot}_{60}$ „	„ „	4 „ „ 100 *kg*
„ B	$0{\cdot}_{55}$ „	„ „	3 „ „ 100 *kg*
„ C	$0{\cdot}_{50}$ „	„ „	
Specialtarif I (Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte)	$0{\cdot}_{56}$ „	„ „	4 „ „ 100 *kg*
Specialtarif II (Bau-, Werk- und Nutzholz)			
von 1 bis 10 *km*	$0{\cdot}_{60}$ „	für diese Güter wird keine Manipulationsgebühr berechnet.	
„ 1 „ 20 „	$0{\cdot}_{55}$ „		
„ 1 „ 30 „	$0{\cdot}_{50}$ „		
„ 1 „ 40 „	$0{\cdot}_{45}$ „		
„ 1 „ 60 „	$0{\cdot}_{40}$ „		
„ 1 „ 80 „	$0{\cdot}_{35}$ „		
„ über 80 „	$0{\cdot}_{30}$ „		

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		5 %
„	250	„		7·5 „
„	500	„	von ein und derselben Station	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*	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).

Längen-, Neigungs- und Richtungs-Verhältnisse

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Kilometer von	Kilometer bis	Länge in Kilometer	Entfernung von der (wahre) Nachbarstation	Entfernung von der (wahre) Station Lemberg der C.-L.-B.	Entfernung von der (tarifmässige) Nachbarstation	Entfernung von der (tarifmässige) Station Lemberg der C.-L.-B.	Längen horizontal	Längen in Neigung 2·5‰ über	Längen in Neigung 2·5‰ bis inclus.	Maximum der Neigung per ‰	Längen in gerader Linie	Längen in Bögen 600 m über	Längen in Bögen 600 m bis inclus.	kleinster Radius (Meter)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Lemberg (Fracht-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	1·58487	0·85912	—	—	—	—	0·17200	0·20247	0·48465	10	0·63242	0·04000	0·18570	400
Lemberg-Kleparów	Station	1·58487	2·02637	0·44150	1·85136	1·85136	2	2	—	—	0,44150	2·5	0·30913	—	0·13237	280
	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	0·06997	—	0·32515	2	0·39512	—	—	∞
	Curr. B. v. Brzuchow.	8·68725	14·47301	5·78576	—	—	—		1·10421	4·64420	0·03735	10	2·39628	—	3·38948	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	0·20998	0·86832	300
Zaszków	Station	17·63555	18·03055	0·39500	3·20377	17·88954	4	18	0·39500	—	—	h	0·39500	—	—	∞
	Curr. B. v. Zaszków	18·03055	20·08300	2·05245	—	—	—	—	0·48135	1·57110	—	10	1·49890	—	0·55355	300
Zarudce	Haltestelle	20·08300	20·25400	0·17100	2·42680	20·31634	3	21	0·17100	—	—	h	0·08839	—	0·08261	600
	Curr. B. v. Zarudzce	20·25400	23·69108	3·43708	—	—	—	—	0·40208	3·03500	—	10	1·23314	0·56706	1·63688	300
Kulików-Mierzwica	Station	23·69108	24·08608	0·39500	3·64137	23·95771	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	—	—	—	—	1·81398	0·85051	0·62500	10	2·72378	0·19897	0·36674	400
Żółkiew	Station	33·46714	33·94046	0·47332	3·672095	33·750485	4	34	0·20126	—	0·27206	2·5	0·47332	—	—	∞
	Curr. B. v. Żółkiew	33·94046	38·85050	4·91004	—	—	—	—	1·05320	2·22000	1·63684	10	3·47104	0·37801	1·06099	300
Glińsko	Station	38·85050	39·22093	0·37043	5·342515	39·09300	6	40	—	—	0·37043	2·5	0·37043	—	—	∞
	Curr. B. v. Glińsko	39·22093	47·00333	7·78240	—	—	—	—	3·40440	1·49000	2·88800	10	7·13184	0·53275	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	9·48657	1·25588	0·73130	400
Kamionka-Lipnik	Station	58·87150	59·28950	0·41800	11·39725	59·15193	12	60	0·41800	—	—	h	0·41800	—	—	∞
	Curr. B. v. Kam.-Lip.	59·28950	66·22711	6·93761	—	—	—	—	2·10998	3·82858	1·00000	8	5·07602	0·96015	0·90144	350
Rawa ruska (Stat. der Localb. Jaroslau-Sokal)	Station	66·22711	66·89911	—	7·37320	66·52513	8	67	—	—	—	—	—	—	—	—
	Curr. B. v. Rawa rusk.	66·89911	75·92876	9·02965	—	—	—	—	2·25903	4·03663	2·73399	10	7·50791	1·03601	0·48573	300
Hrebenne	Station	75·92876	76·32430	0·39554	9·646255	76·171385	10	77	0·01124	—	0·38430	2	0·39554	—	—	∞
	Curr. B. v. Hrebenne	76·32430	81·82430	5·50000	—	—	—	—	3·80430	1·63000	0·06570	10	3·80800	0·73785	0·95413	300
Lubycza	Station	81·82430	82·19514	0·37084	5·889910	82·061295	6	83	0·37084	—	—	h	0·37084	—	—	∞
	Curr. B. v. Lubycza	82·19514	89·07775	6·88261	—	—	—	—	2·06259	2·95335	1·86667	10	4·29140	0·74471	1·84650	300
Belzec	Station (Station ende)	89·07775	89·81775	0·74000	7·817815	89·87911	8	90	0·74000	—	—	h	0·74000	—	—	∞
Totale...		—	—	88·42000	89·87911	—	—	—	30·59109	41·63897	17·18994	—	63·39693	8·08946	16·93361	—

Unterbau (Erdarbeit, Bauobjecte) und Oberbau

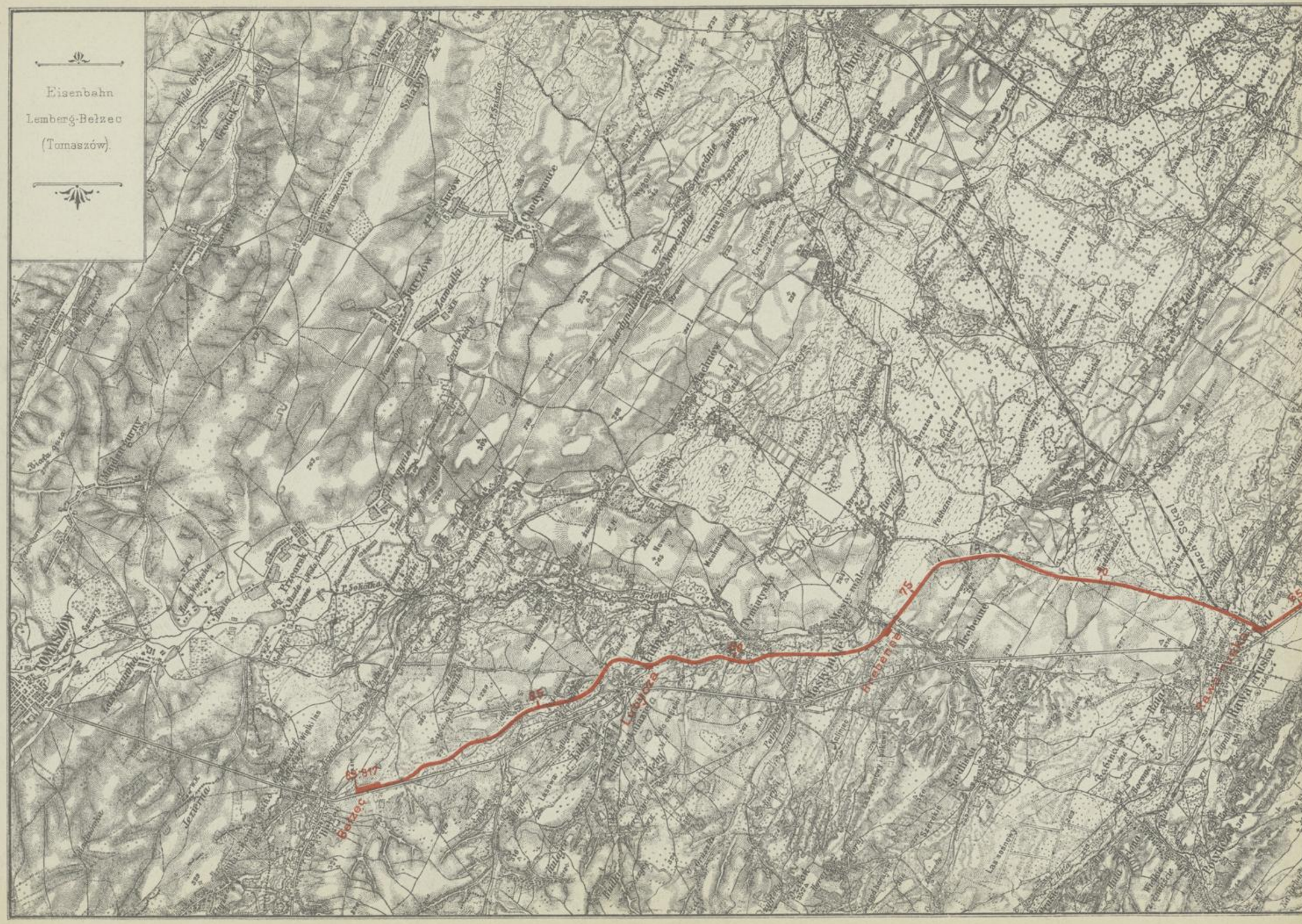
Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen im Niveau der Bahn (km)	Anschüttung 1 Meter über (km)	Anschüttung 1 Meter bis inclus. (km)	Abgrabung 1 Meter über (km)	Abgrabung 1 Meter bis inclus. (km)	grösste Anschüttung (Meter)	grösste Abgrabung (Meter)	Brücken 4 m Spannweite über: gewölbt	Brücken 4 m Spannweite über: offen und mit Eisenconstruct.	Brücken 4 m Spannweite bis inclus.: gewölbt und gedeckt	Brücken 4 m Spannweite bis inclus.: offen und mit Eisenconstruct.	Eisenröhre	ausserhalb der Bahn hölzerne	Rampen: Canäle und Schläuche	Rampen: im Niveau der Bahn	Oberbau Länge im currenten Geleise (km)	Oberbau Länge im Neben-Geleise (km)	Oberbau Länge Zusammen (km)	Anzahl der Wechsel
1	2	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
Lemberg (Fracht-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	—	—	—	0·83425	0·02487	—	6·33	—	1*1)	—	—	—	1	2	1	0·85912	—	0·85912	—
Lemberg-Kleparów	Station	0·04000	—	0·08000	—	0·32150	0·18	0·73	—	—	—	—	1	—	—	—	0·44150	1·38980	1·83130	7
	Curr. B. v. Lmb.-Klep.	0·36000	0·62000	3·94176	0·53000	0·81400	4·13	5·88	—	—	1	6	6	2	10	14	6·26576	—	6·26576	—
Brzuchowice	Station	—	—	0·27512	—	0·12000	0·75	0·49	—	—	—	—	—	—	—	—	0·39512	1·14348	1·53860	7
	Curr. B. v. Brzuchow.	—	2·45600	0·74800	1·99876	0·58300	8·24	8·21	—	1	7	4	2	3	6	12	5·78576	—	5·78576	—
Zawadów	Haltestelle	—	0·06000	0·25520	—	—	1·16	—	—	—	—	—	—	2	—	—	0·31520	0·31520	0·63040	2
	Curr. B. v. Zawadów	0·19000	0·51000	1·28734	0·64000	0·22000	8·93	5·27	1	—	1	3	—	2	3	6	2·84734	—	2·84734	—
Zaszków	Station	0·18000	—	0·14000	—	0·07500	0·42	0·45	—	—	—	—	—	—	—	—	0·39500	1·13802	1·53302	7
	Curr. B. v. Zaszków	0·24000	0·35000	0·83000	—	0·63245	2·19	0·97	—	1	1	2	—	1	7	5	2·05245	—	2·05245	—
Zarudce	Haltestelle	0·04000	—	0·13100	—	—	0·73	—	—	—	—	—	—	—	—	-	0·17100	0·13000	0·30100	1
	Curr. B. v. Zarudzce	0·28000	1·01000	0·65000	0·89000	0·60708	3·50	6·10	—	—	—	3	1	12	10	7	3·43708	—	3·43708	—
Kulików-Mierzwica	Station	—	0·04500	0·20000	0·05000	0·10000	1·21	1·20	—	—	—	1	—	2	—	—	0·39500	0·80416	1·19916	5
	Curr. B. v. Kul.-Mier.	0·10500	2·22501	1·80500	0·95000	0·69400	8·51	6·03	—	1	2	7	3	6	11	8	5·77901	—	5·77901	—
Macoszyn	Haltestelle	—	0·31256	—	—	—	1·53	—	—	—	—	—	—	1	—	—	0·31256	0·20000	0·51256	1
	Curr. B. v. Macoszyn	—	1·87949	1·20000	0·11000	0·10000	1·97	1·68	—	1	—	6	—	3	7	8	3·28949	—	3·28949	—
Żółkiew	Station	—	0·06090	0·41332	—	—	1·63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·47332	1·38694	1·86026	7
	Curr. B. v. Żółkiew	0·59000	0·71000	3·16000	0·39004	0·06000	2·84	4·15	—	—	—	8	—	—	9	9	4·91004	—	4·91004	—
Glińsko	Station	—	—	0·37043	—	—	0·45	—	—	—	—	—	—	2	—	—	0·37043	0·37043	0·74086	2
	Curr. B. v. Glińsko	0·30000	0·70000	5·91000	0·30000	0·57240	2·39	1·07	—	2	—	8	—	3	10	9	7·78240	—	7·78240	—
Dobrosin	Station	—	—	0·39442	—	—	1·00	—	—	—	—	—	—	1	—	—	0·39442	1·13628	1·53070	7
	Curr. B. v. Dobrosin	1·39000	0·94000	8·54375	0·17000	0·43000	2·20	2·70	—	2	—	10	2	1	16	15	11·47375	—	11·47375	—
Kamionka-Lipnik	Station	—	0·40800	—	—	0·01000	0·32	0·17	—	—	—	—	—	2	—	—	0·41800	1·20702	1·62502	7
	Curr. B. v. Kam.-Lip.	0·35700	0·34000	5·54000	0·13000	0·57061	1·61	1·54	—	1	1	4	1	2	9	13	6·93761	—	6·93761	—
Rawa ruska (Stat. der Localb. Jaroslau-Sokal)	Station	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Curr. B. v. Rawa rusk.	0·76900	1·65000	5·06000	0·68000	0·87065	2·78	2·60	—	1	—	9	2	4	17	17	9·62965	—	9·02965	—
Hrebenne	Station	—	0·28554	0·05000	—	0·06000	0·95	1·38	—	—	—	—	—	—	—	—	0·39554	1·13964	1·53518	7
	Curr. B. v. Hrebenne	0·42000	0·62000	3·18000	0·40000	0·88000	2·59	4·53	—	2	—	5	1	—	5	14	5·50000	—	5·50000	—
Lubycza	Station	—	0·04000	0·24084	0·02000	0·07000	1·26	1·49	—	—	—	—	—	2	—	—	0·37084	0·37084	0·74168	2
	Curr. B. v. Lubycza	0·39000	1·31000	3·48000	0·63261	1·07600	2·51	5·41	—	1	—	9	2	4	10	13	6·88261	—	6·88261	—
Belzec	Station (Station ende)	0·10000	0·17600	0·30000	0·01000	0·15400	1·70	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

Hochbau — Gebäude (Anzahl), Bahnhöfe, Telegraphen, Signale

Benennung		Aufnahms-	Wartepavillon	Waarenmagazine Angebaute	Waarenmagazine Freistehende	Waarenmagazine Lagerraum m²	Verladerampen	Wirthschafts-	Freistehende Keller-	Freistehende Aborte	Brunnen Wasserstations-	Brunnen Stations-	Brunnen Wächterhaus-	Doppelwächterhäuser	Wächterhäuser	Wächterhaus-Nebengebäude	Signalhütten	Heizhäuser für Maschinen	Wasserthürme	Putzgruben sammt Krähnen	Brückenwaagen mit Waaghäusern	Drehscheiben	Holzabfassrampen	Diverse	Bahnhöfe Stations-	Bahnhöfe Haltestellen	Telegraphen elektro-magnetische Apparate	Telegraphen elektro-magnetische Wecker	Glockensignale	Deckungssignale	Haltscheiben	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung
1	2	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 (Fracht-Stat. der k. k. pr. L.-Cz.-J.-E.)	Station	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	Station	**Lemberg** (Fracht-Stat. der k. k. pr. L.-Cz.-J.-E.)	23. October 1887.
Lemberg (Station der k. k. pr. gal. C.-L.-B.)	Station **)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1*8)	—	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	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		
Glińsko	Station	1	—	1	—	38·19	1	1	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	—	Station	**Glińsko**	
	Curr. B. v. Glińsko	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Curr. B. v. Glińsko		
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. Jaroslau-Sokal)	Station	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1*6)	—	—	—	—	—	2*8)	—	Station	**Rawa ruska** (Stat. der Localb. Jaroslau-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		
Belzec	Station (Stationsende)	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 (Stationsende)	**Belzec**	
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			

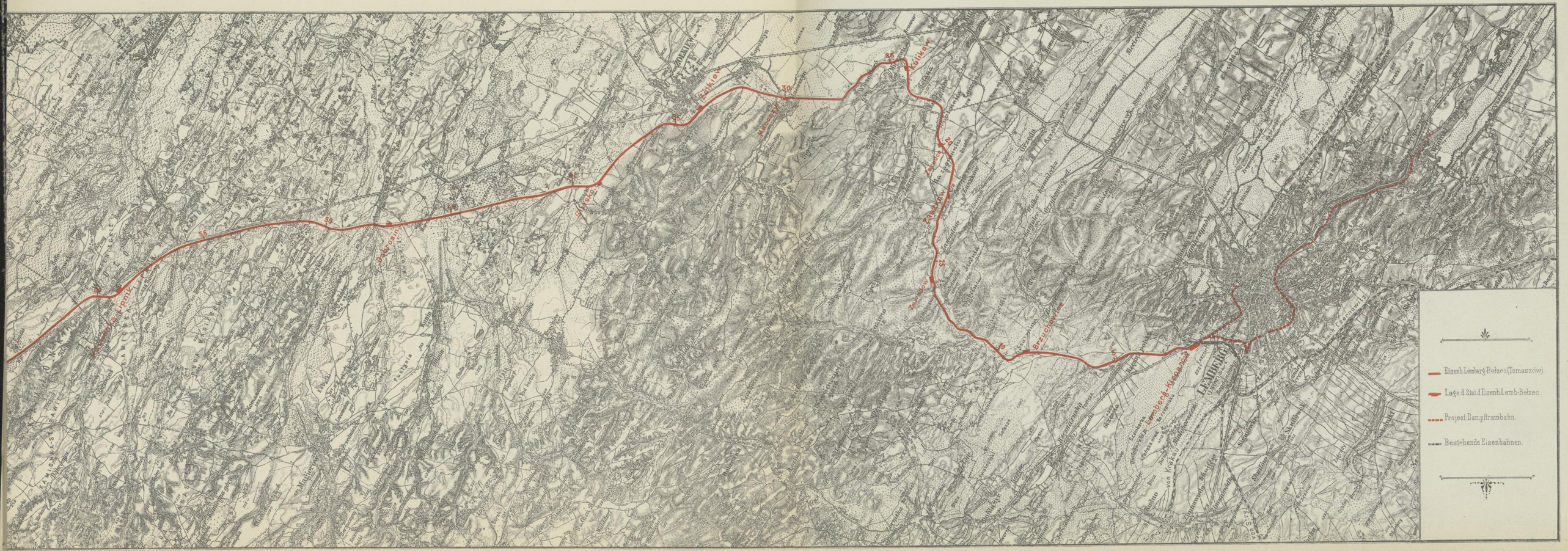
Anmerkungen:

*) 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 (Riegelbau) 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).
Bełzec
Lubycza
Brebenec
Rawa ruska
TOMASZÓW
Szlatyn
Chodywance
Jarczów
Jurów
Wierzbica
Sokal
Rawa ruska
Brebenne
Lubycza
Mosty małe
Tymiatyska
Sołokija
Lasowa
Jezierna
Wielki las
Las sosnowy
Sieniawa
Lakoszyna
Lubycza
Brebenec
Rawa ruska
Bełzec
85.817
85
75
65

TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000

Taf. 1.



GENERAL-LÄNGENPROFIL.

Bezirkshauptmannschaften: Lemberg | Lemberg | Zólkiew | Winniki | Zólkiew | Winniki | Gliński

Gemeinden: Lemberg | Kleparów | Rzesna polska | Brzuchowice | Borki dominikanskie | Zawadów | Zaszków | Zarudce | Kościejów | Mierzwica | Wiesenberg | Macoszyn | Soposzyn | Winniki | Zólkiew | Winniki | Gliński

Gröfsere Kunstbauten

Stationen
Haltestellen
Wasserstationen

Baulänge ..... 88·420 Km
Betriebslänge .... 89·464 -
Tariflänge ..... 90·000 -
Maximalneigung .... 10 ‰ = 1:100
Kleinster Radius ... 250 m

Lemberg | Lemberg-Kleparów | Brzuchowice | Zawadów | Zaszków | Zarudce | Kulików | Macoszyn | Żólkiew | Glińsko

Stationen u. Haltest.
Entf. d. Stat. u. Haltest.
" " Wasserstat.
Neigungsverhältn. in ‰
Coten d. Schwellenhöhe
Stationirung in Km.

Dobrosin | Kamionka-Lipnik | Rawa-ruska (der Localbhn. Jaroslau Sokal.) | Hrebenne | Lubycza | Bełzec.

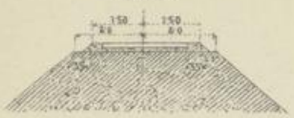
Maassstab für die Längen 1 : 100.000.
" " Höhen 1 : 2000.

UNTERBAU.

1:200.

Normaltypen für den Bahnkörper.

Damm. Einschnitt.



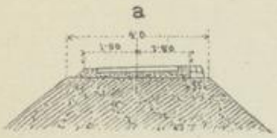
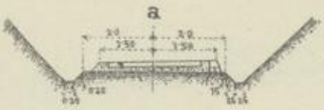
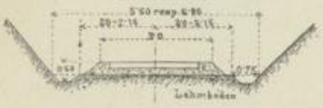
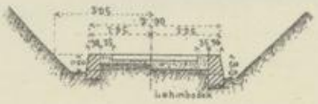
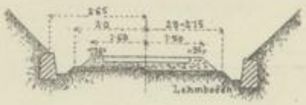
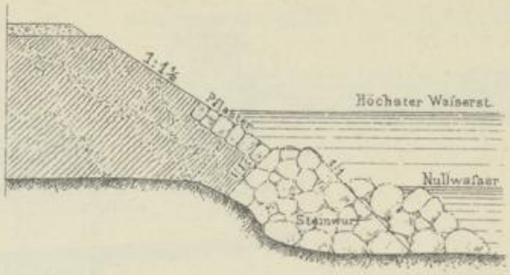
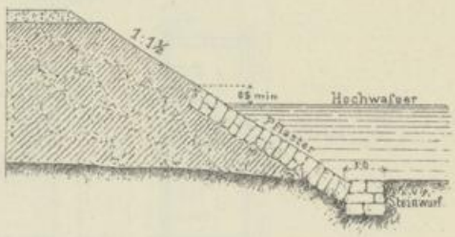






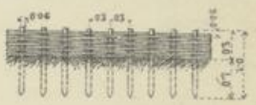
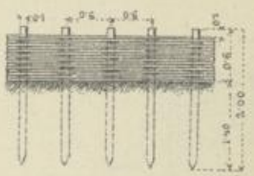
Fig a. Die Steinbankette werden in sehr scharfen Bögen und bei Sandbettungen angewendet
Dämme von 5m u. über 5m Höhe enthalten an der Dammkrone eine Erbreiterung von 1/10 der Höhe

Versicherungen für den Dammfuss.



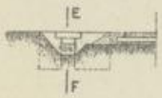


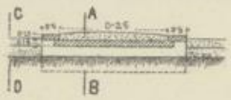
Flechtwerke. 1:100.

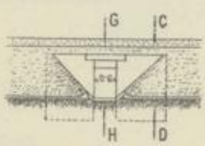
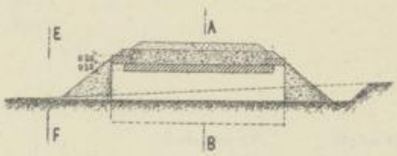
Typen für gedeckte und gewölbte Durchlässe.*

Schnitt CD. Schnitt AB. Schnitt EF.

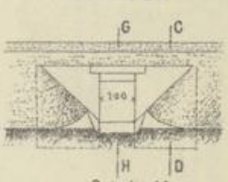




Schnitt EF. Schnitt GH.

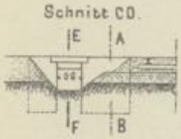
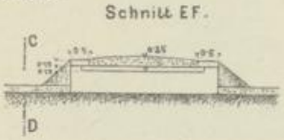



Schnitt EF.

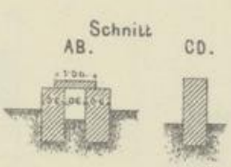
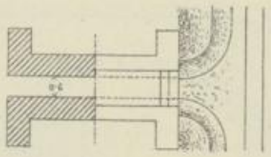


Rampen-Kanäle.

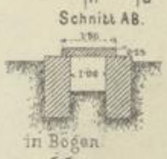
Schnitt CD. Schnitt EF.

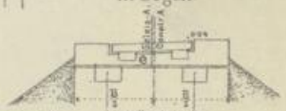
Schnitt AB. CD.

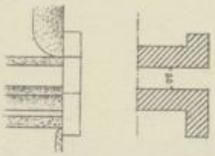
Schnitt AB.



in Bögen.



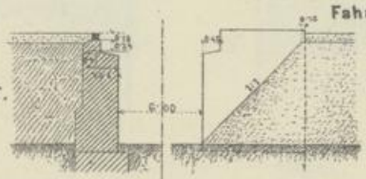
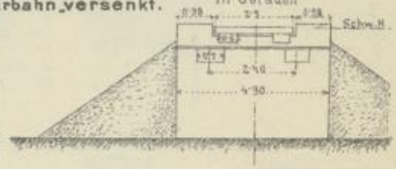
Schnitt AB.



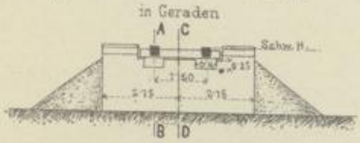
Normaltypen für offene Durchlässe*)

in Bögen.

Fahrbahn „versenkt".

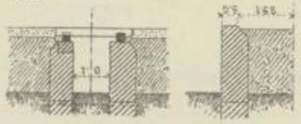



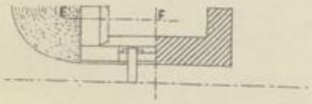
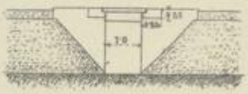
in Geraden.



Fahrbahn „oben"

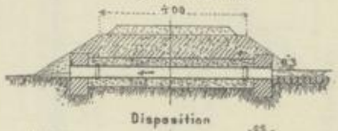
AB Querschnitt CD Schnitt EF.



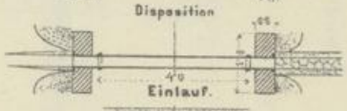



Gufseiserne Röhrendurchläfse

0·30 u. 0·50m wt

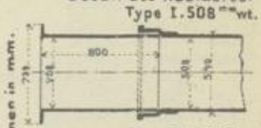


Disposition



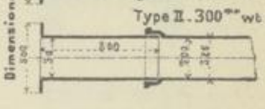
Einlauf.

Detail des Auslaufes. Type I. 508mm wt.



Dimensionen in mm.

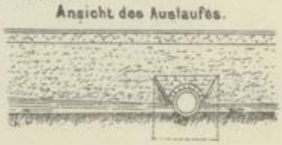
Type II. 300mm wt



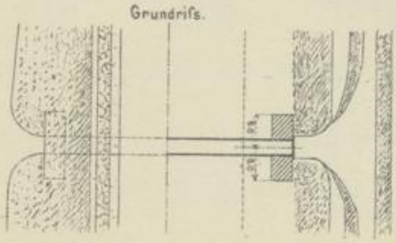
Eiserner Röhrendurchlafs. Km. 56·8.

Längenschnitt.

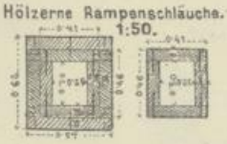
Ansicht des Auslaufes.



Grundrifs.



Hölzerne Rampenschläuche. 1:50.

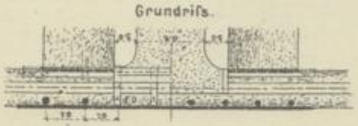


Rampencanal m. Überschüttung wenn > 1·5m

Hölzerne Rampencanäle.

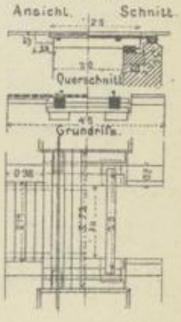
Ansicht. Schnitt. Querschnitt u. Ansicht d. Widerlg.

Grundrifs.



Holzconstruction. 2·0m

Ansicht. Schnitt.



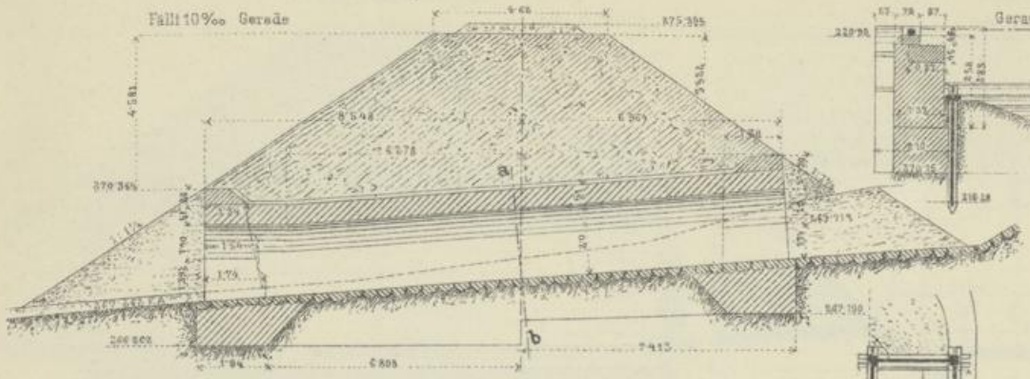
*Auf den Bukowinaer Localbahnen wurden dieselben Typen angewendet

UNTERBAU

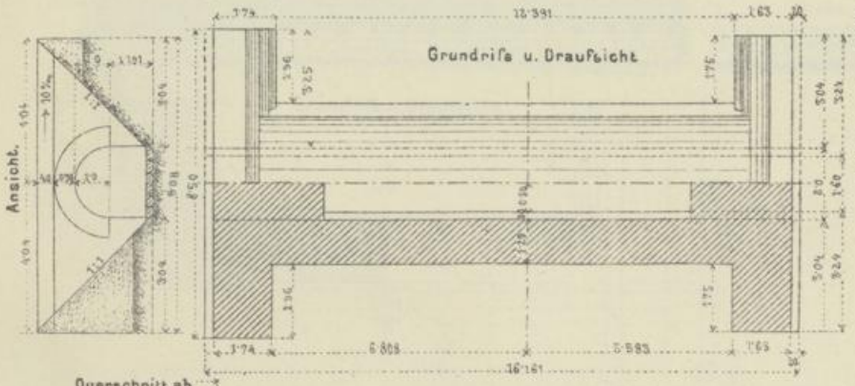
1:200.

Gewölbter Durchlafs, 2·0 m weit. Km. 10·35.

Längenschnitt.



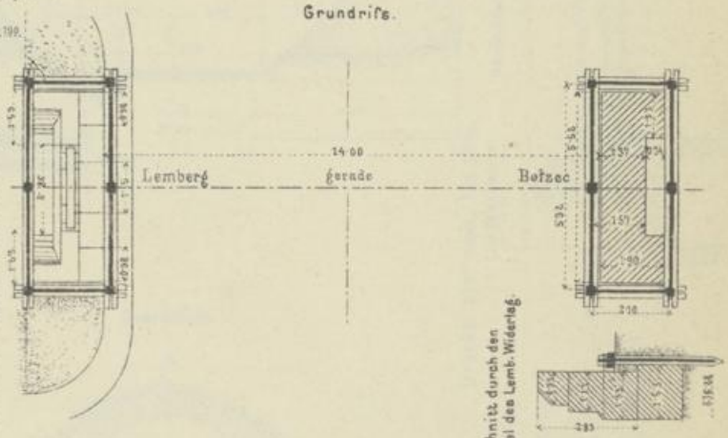
Grundriss u. Draufsicht



Brücke über den Bialabach. Km. 47·38.

Schnitt

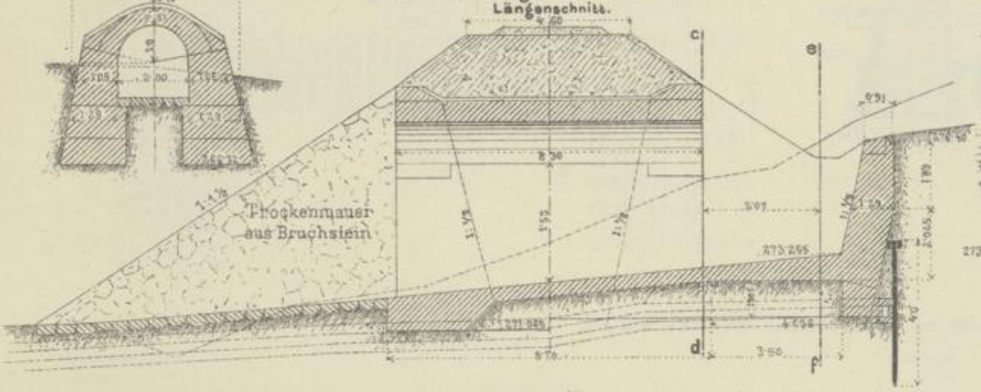
Grundriss.



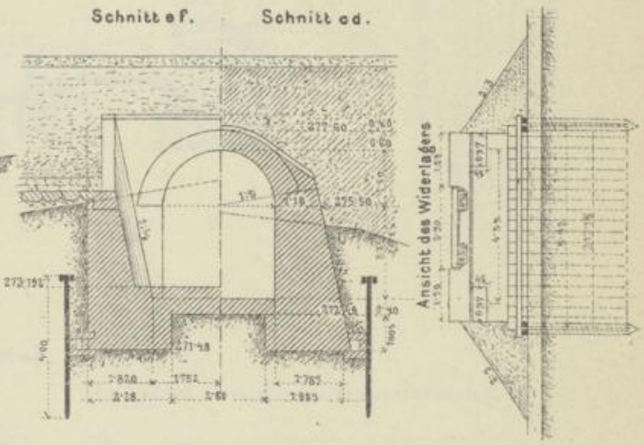
Durchlafs 3·0 m gewölbt. Km. 9·43.

Querschnitt ab.

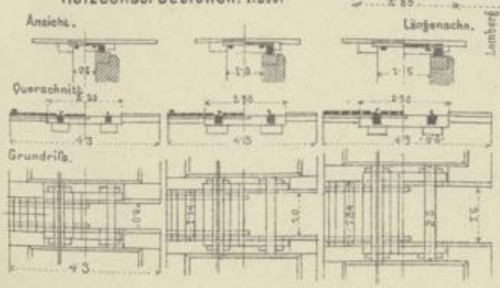
Längenschnitt.



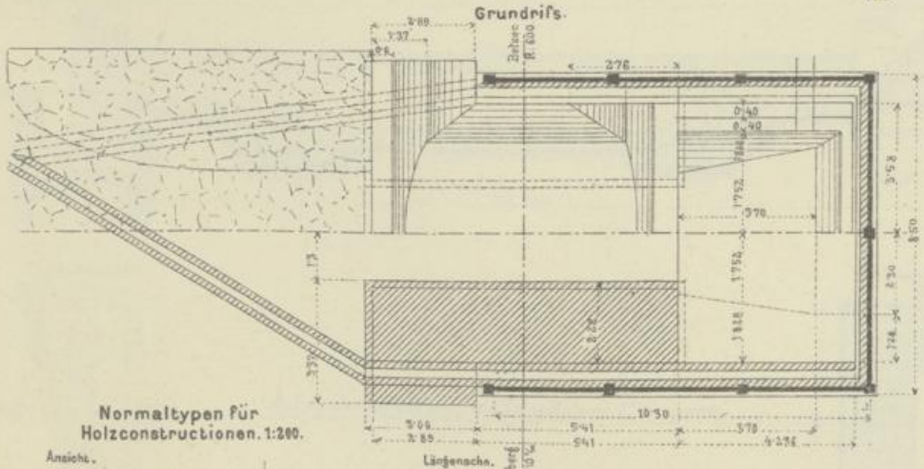
Schnitt ef. Schnitt cd.



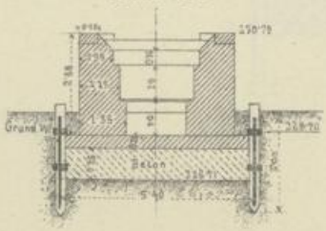
Normaltypen für Holzconstructionen. 1:200.



Grundriss.

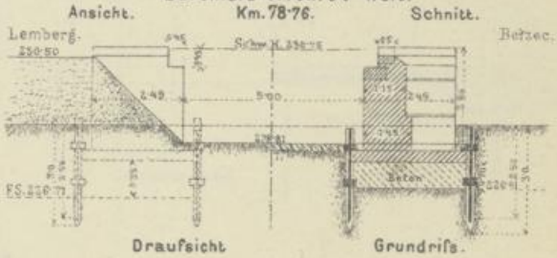


Schnitt ABC.

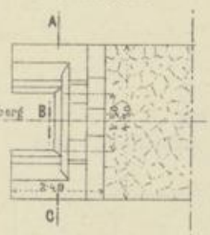


Durchlafs offen. 5·0 m weit.

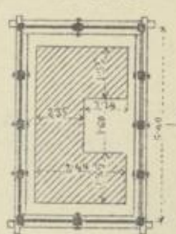
Ansicht. Km. 78·76. Schnitt.



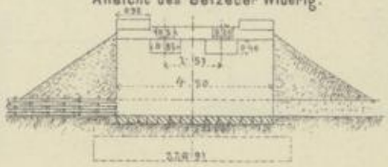
Draufsicht



Grundriss.



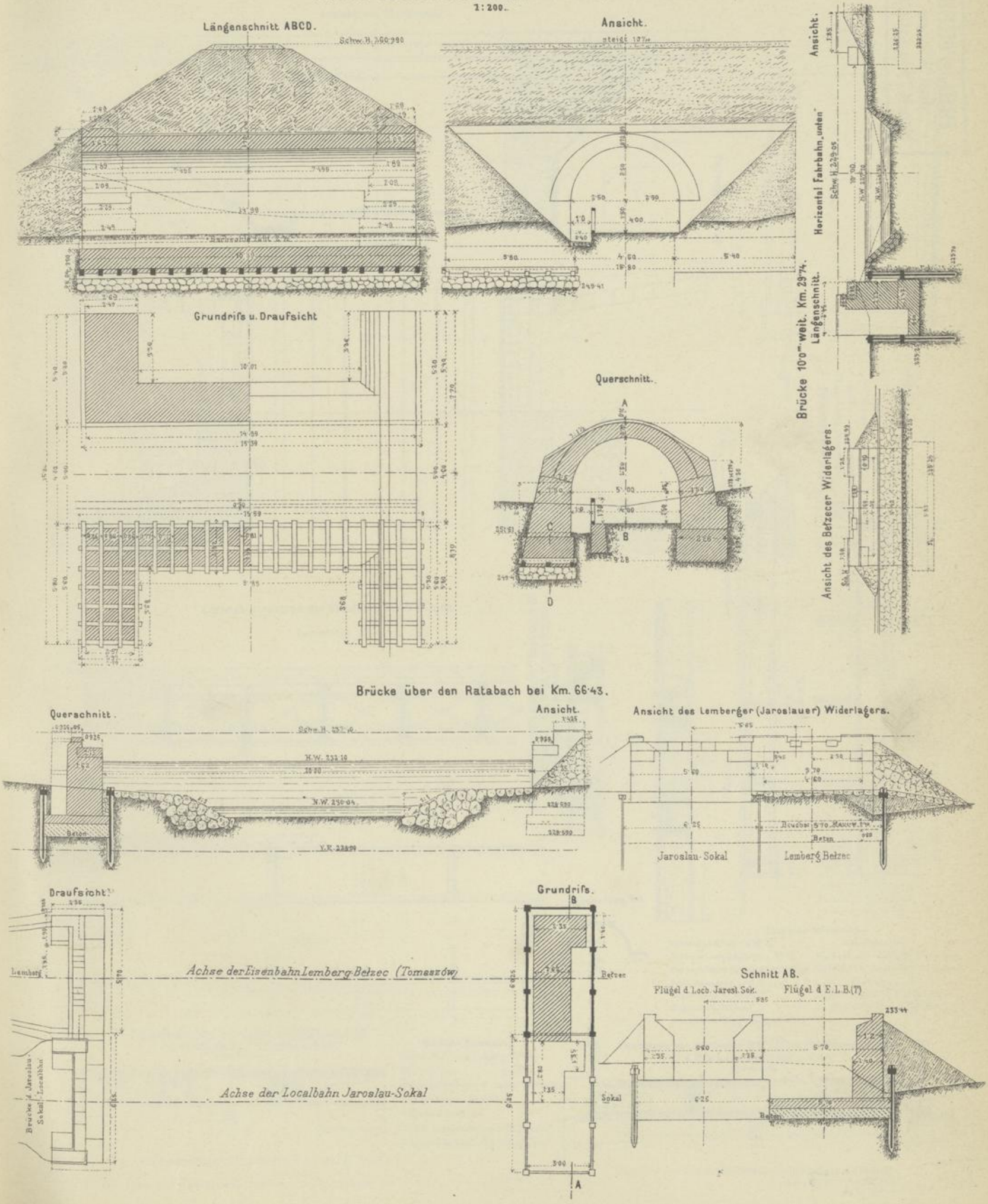
Ansicht des Bełzecer Widerlg.



UNTERBAU.

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

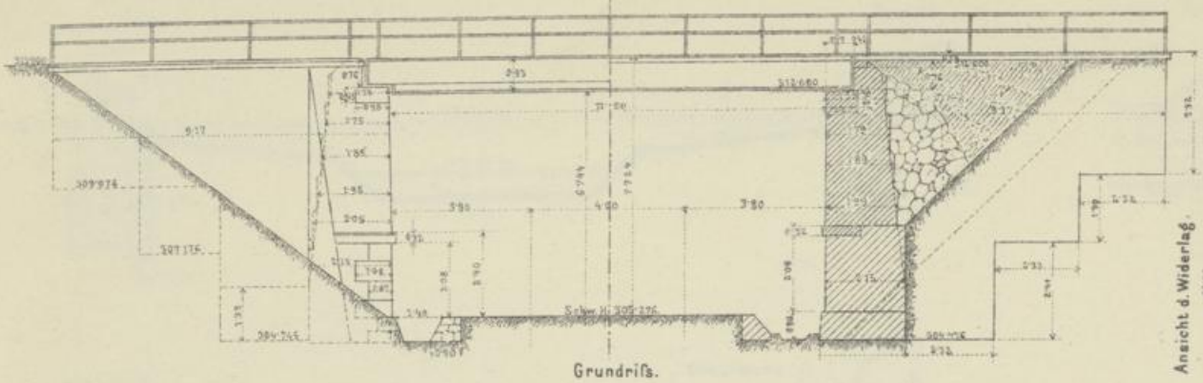
1:200.



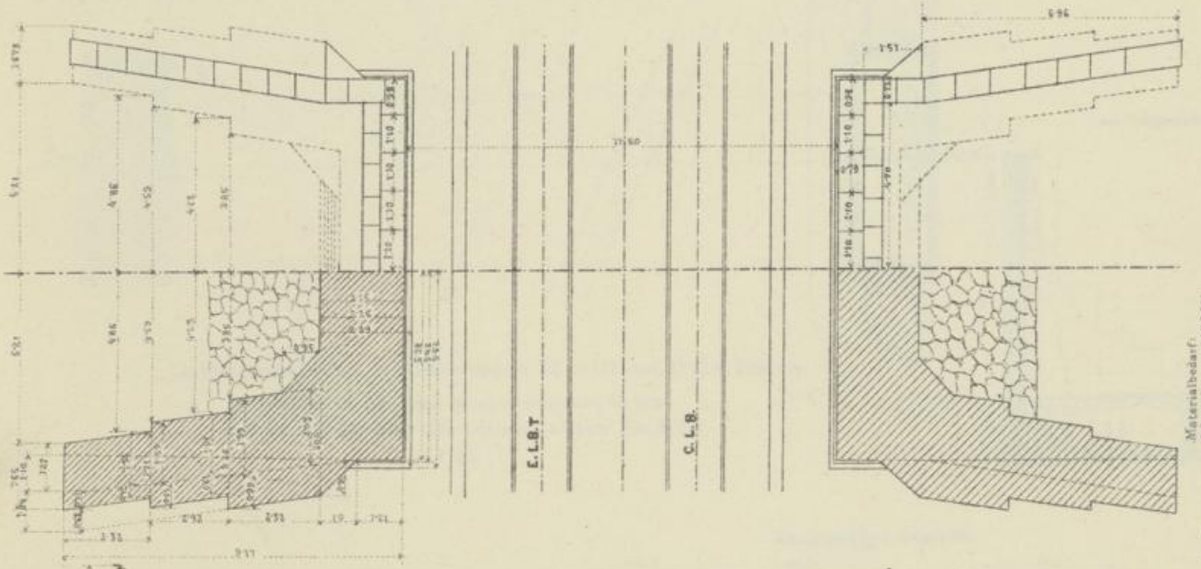
UNTERBAU.

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

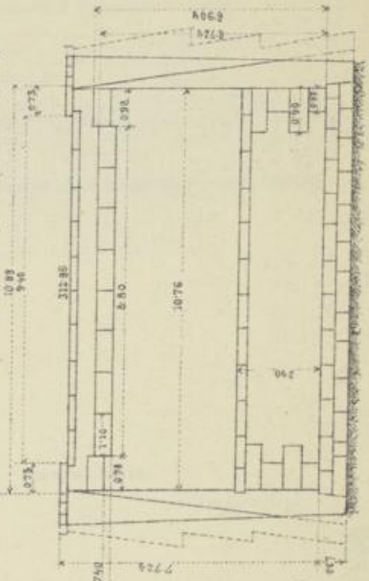
Ansicht und Querschnitt



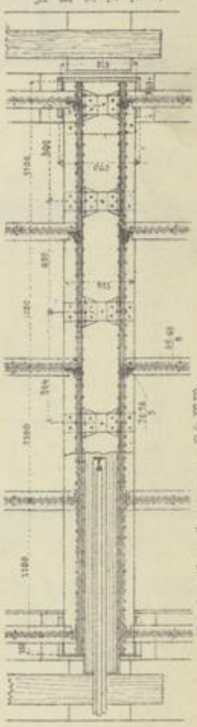
Grundriss.



Ansicht d. Widerlag.

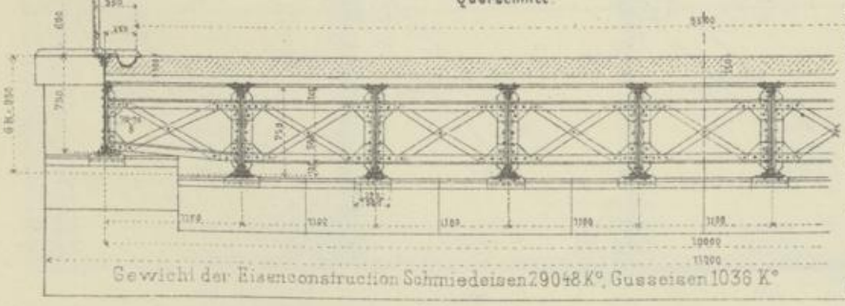


Statische Berechnung.



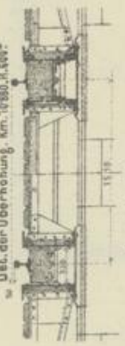
Eisenconstruction der Überfahrt Km. 0·2 . 1:60.

Querschnitt.



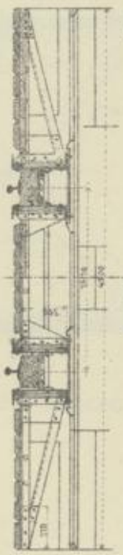
Gewicht der Eisenconstruction Schmiedeisen 2904 K°, Gusseisen 1036 K°

Eisenconstr. v. 4·9m Lichtw. 4·4m Stützw. 1:60.
F. d. Objecte b. Km. 10·880, 75045 u. 76·378.
Det. der Überhöhung. Km. 10·880, R. 600.



Querschnitt.

Längenschnitt.

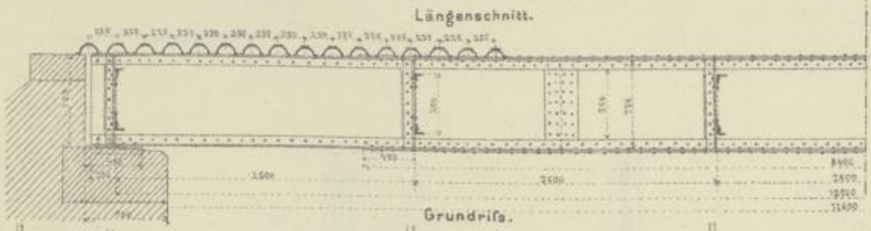


Ansicht.

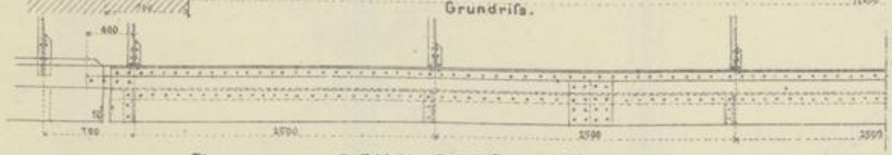
Grundriss.

Nietendurchmesser 20 mm.

Längenschnitt.



Grundriss.



Zoreseisen. 1:10.

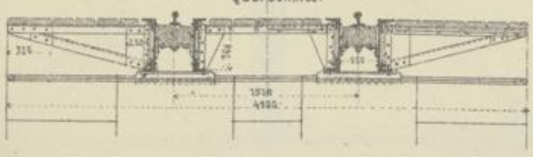
Statische Berechnung.

Verkehrslast p. l. M. Träger p. $\frac{11}{2}$ = 5500 Kg
Bleibende Last p. l. M. Träger $g = \frac{14250}{2}$ Kg
Max. Angriffsmom. $M_m = \frac{1}{8}(g+p)l^2 = 1053170$ Kg. cm
Zulässige Inanspruchn. $i = 721$ Kg. p. cm²
Trägheitsmom. $T = \frac{543388}{i}$ cm⁴
Trägerhöhe $h = 105{\cdot}4$ cm.
Inanspruchn. $J = \frac{M}{T}\frac{h}{2} = 683$ Kg. p. cm²

Schwellenträger.
$M_m = \frac{1}{8} \times 250 \times 182^2 + 8500 \times \frac{182}{4} = 353565$ Kg. cm
$T = 5645$ cm⁴, $h = 22$ cm, $J = \frac{M}{T}\frac{h}{2} = 689$ Kg. p. cm²

Querträger
$M_m = (840 + 11660) \times \frac{396}{8} \times \frac{18}{4} = 1703816$ Kg. cm
$T = 30643$ cm⁴, $\frac{h}{2} = 41$ cm, $J = \frac{M}{T}\frac{h}{2} = 688$ Kg. p. cm²

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

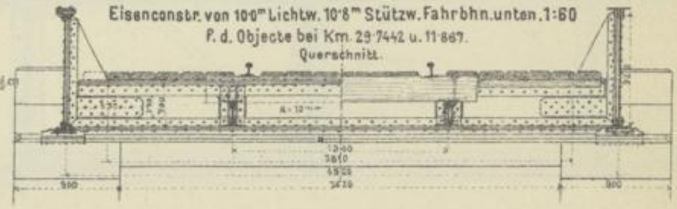


Gewicht der Eisenconstruction Schmiedeisen 1876 K°
Gusseisen 244
Die Coten der Eisenconstruction in Millimeter

Statische Berechnung.

Verkehrslast p. l. M. Träger p. $\frac{12280}{2}$ Kg
Bleibende Last $g = \frac{7200}{2}$
Max. Angriffsmoment $M = \frac{1}{8}(g+p)l^2 = 875510$ Kg. cm
Trägheitsmoment $T = 40122$ cm
Trägerhöhe $h = 45$ cm.
Zulässige Inanspruchnahme $i = 707$ Kg. p. cm²
Inanspruchnahme $J = \frac{M}{T}\frac{h}{2} = 522$ 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.



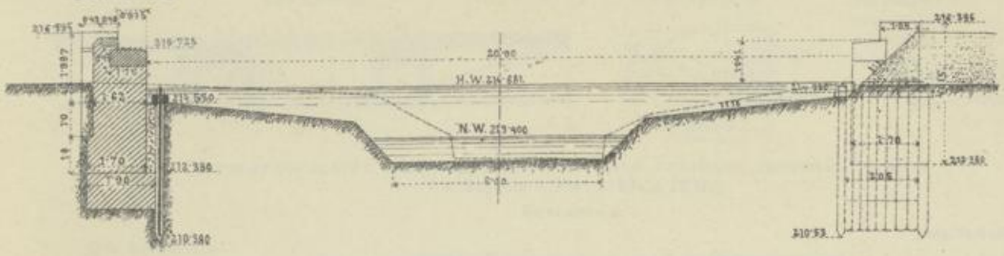
Gewicht der Eisenconstruction Schmiedeisen 13824 K°
Gusseisen 500 K°

UNTERBAU.

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

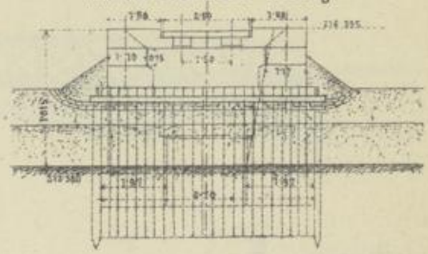
1:200.

Schnitt AB.

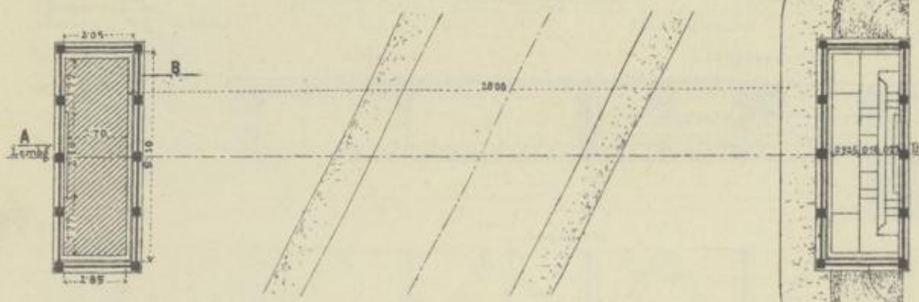


Ansicht.

Ansicht d. Bełzecer Widerlg.



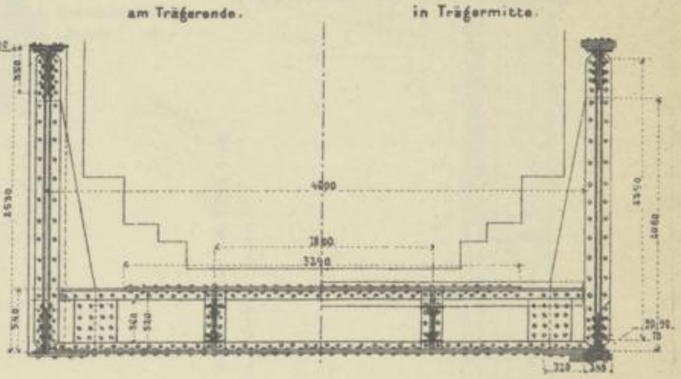
Grundriss.



Draufsicht.

Querschnitt.

am Trägerende. in Trägermitte.

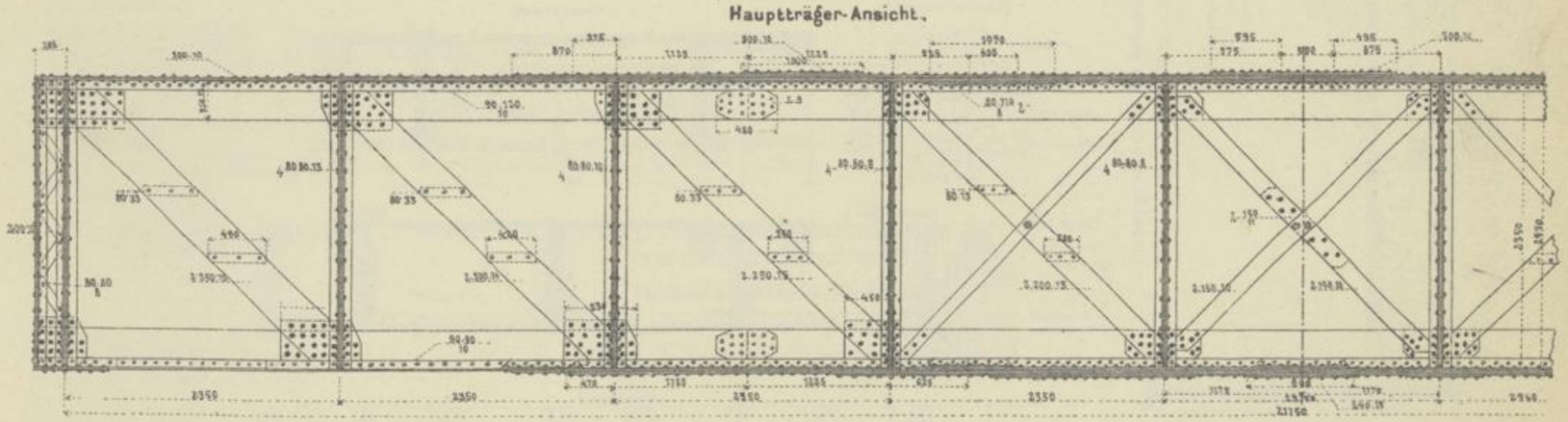


Eisenconstruction, Fahrbahn unten, 20 m. Lichtw. 21·15 m. Stützw.

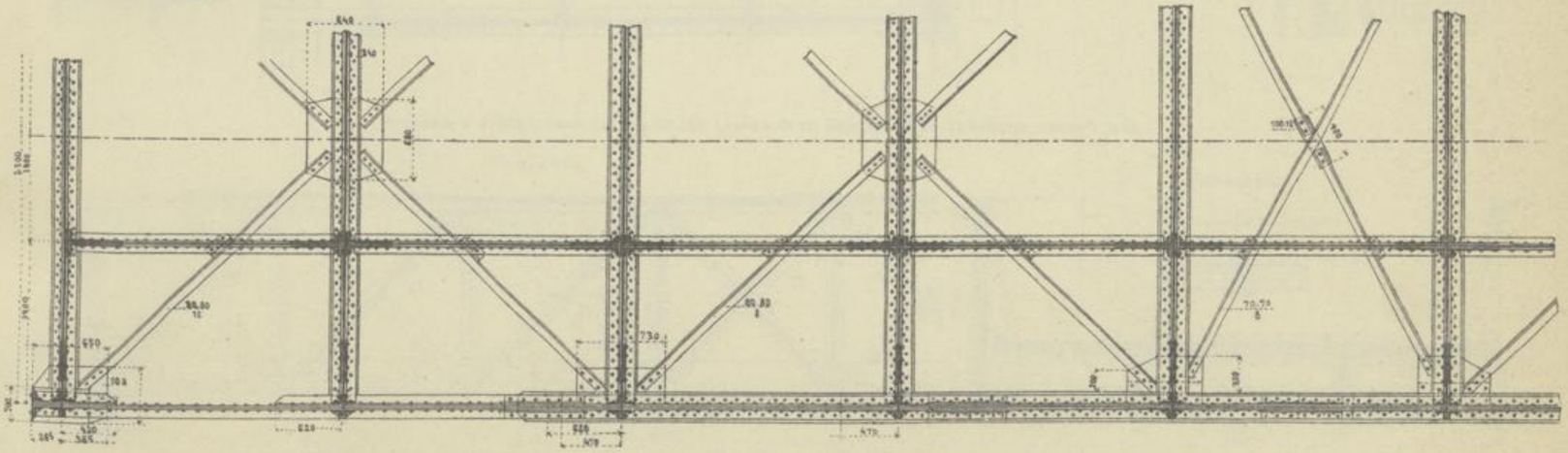
zur Brücke über den Moszczanabach, Km. 55·53
und der Brücke über den Lukawicabach. Km. 81·66.

1:60.

Hauptträger-Ansicht.



Grundriss.



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

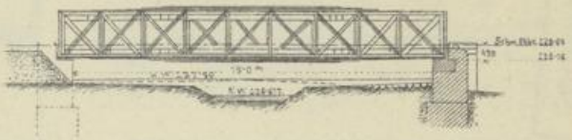
Sämmtliche Coten der Eisenconstruction in Millimeter.

UNTERBAU.

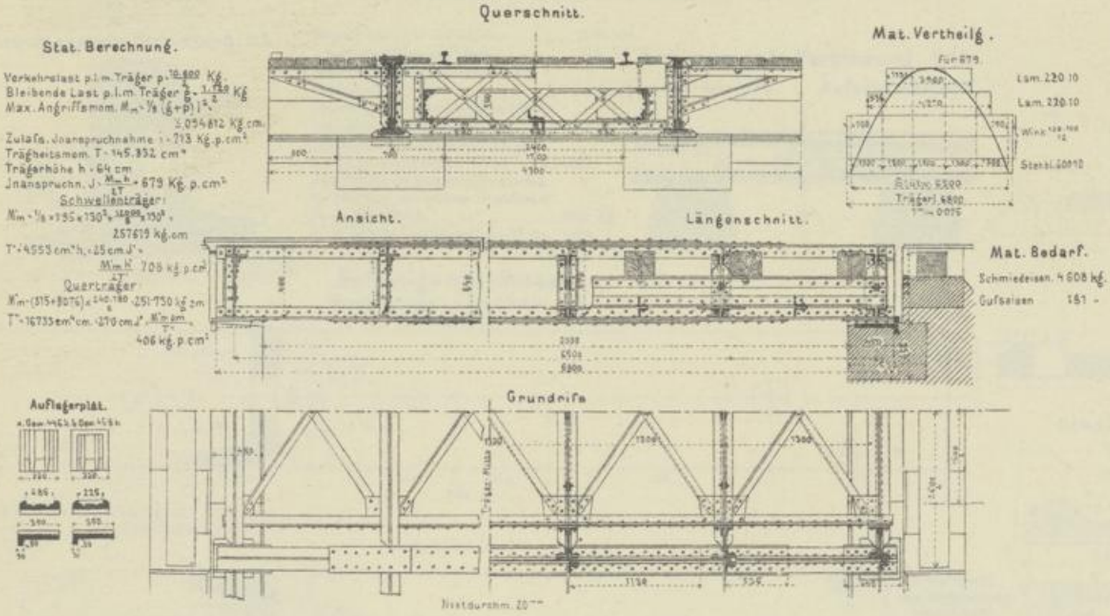
Eisenconstruction v. 5·0 m. Lichtw. 5·49 m. Stützw. 1:60.
Fahrbhn. versenkt. f. d. Obj. b. Km. 28·228.

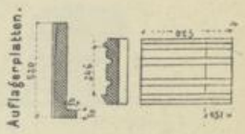
Mat. Bedarf.
Schmiedeisen: 3279 Kg.
Gußeisen: 284 Kg.
Nietdurchm.: 20mm

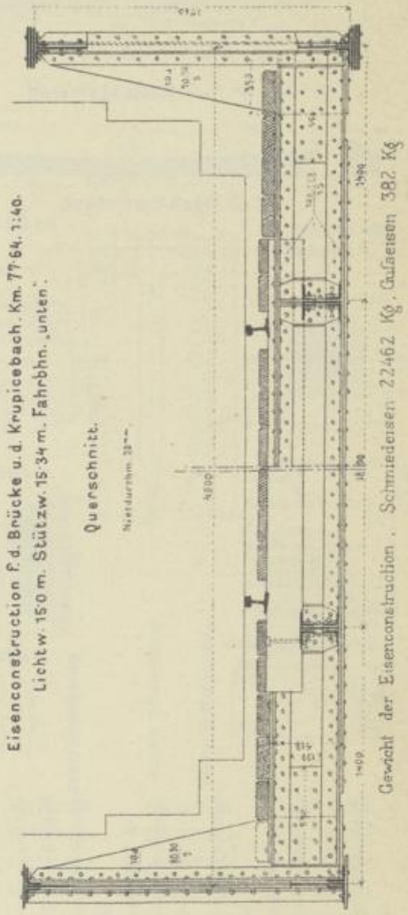
Ansicht d. Brücke ü. d. Krupicebach b. Km. 77·64.
15·0 m. Lichtw. 1:300.



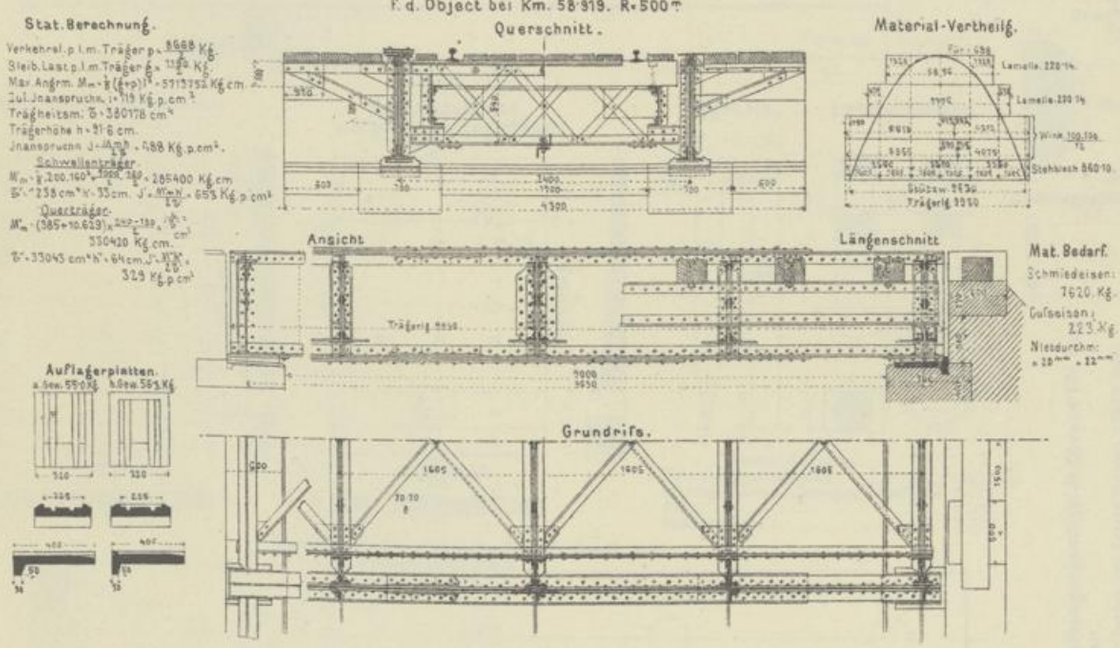
Eisenconstruction v. 6·0 m. Lichtw. 6·50 m. Stütw. Fahrbahn „versenkt". 1:60.
f. d. Objecte. b. Km. 21·874. u. 39·307.

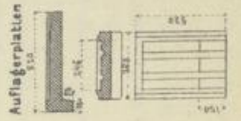




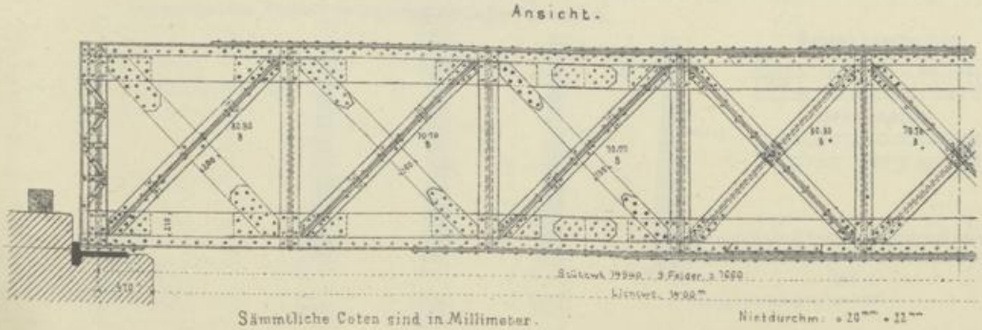


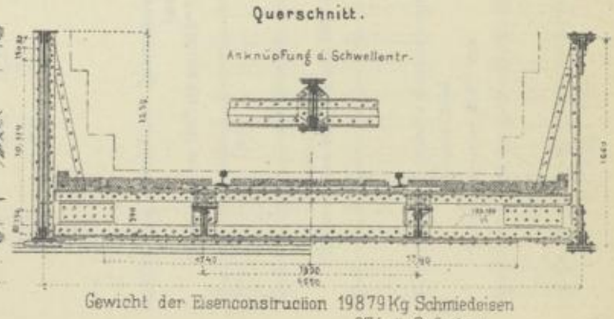
Eisenconstruction v. 9·0 m. Lichtw. 9·63 Stützw. Fahrbahn „versenkt" 1:60
f. d. Object bei Km. 58·919. R = 500m





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





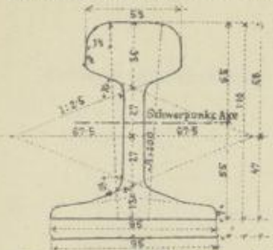
Sämmtliche Coten sind in Millimeter. Nietdurchm.: 20mm 22mm

Gewicht der Eisenconstruction 19879 Kg Schmiedeisen
274 " Gußeisen

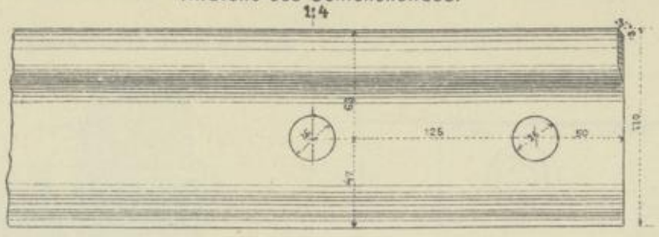
OBERBAU.

Bessemer-Stahloberbau mit schwebendem Stoss.

Construct. d. Schienenquerschn. 1:4

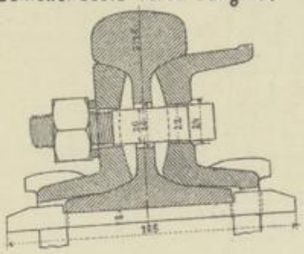


Ansicht des Schienenendes. 1:4



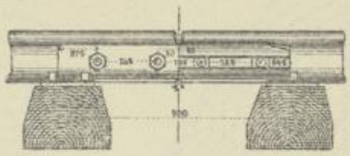
Querschnittsfläche der Schiene	33·04 cm²
Gewicht der Schiene pr lf. Met.	26·0 kg
Entfernung des Schwerpunktes vom Schienenfusse	5·5 cm.
Stat. Mom. d. ober oder unterhalb d. Schweraxe liegenden Flächentheiles	62
Trägheitsmom: cm. als Einheit bezogen auf die Schwerpunktaxe	332
Tragfähigkeit bei einer Inanspruchnahme 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



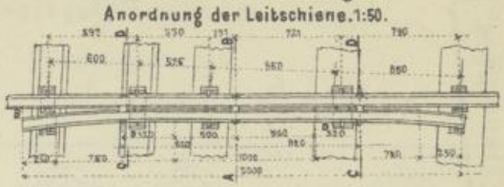
Schienenstoss-Verbindung. 1:12.

Innere-Ansicht. Äussere Ansicht.

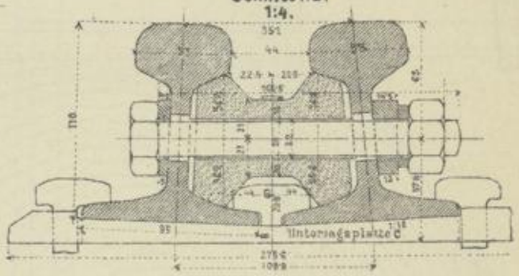


Leitschienen bei Kreuzungen.

Anordnung der Leitschiene. 1:50.



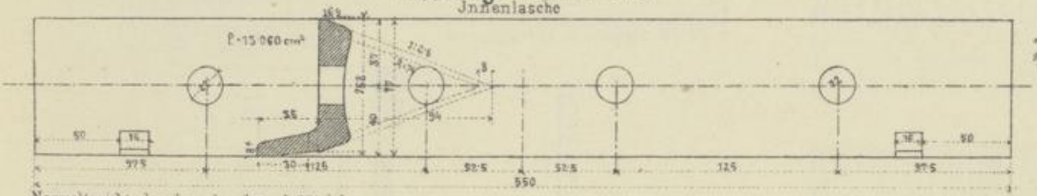
Verbindung der Fahrschiene m. d. Leitschiene. Schnitt AB. 1:4.



Befestigungs-Mittel.

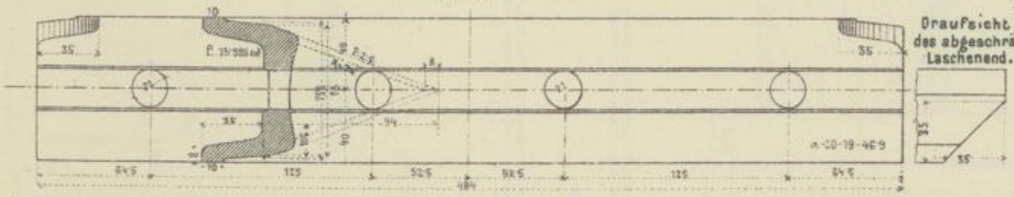
Kupplungs-Laschen. 1:4

Innenlasche



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

Aussenlasche

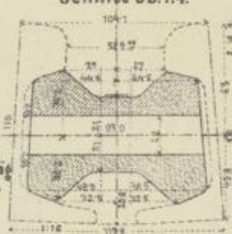


Draufsicht des abgeschrägten Laschenend.

Unterlagsplatte D. 1:4.

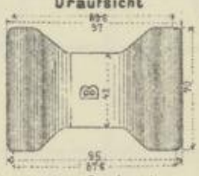
Doppelkopf-Nagel G. 1:4.

Schnitt CD. 1:4.



Querschnitt des Stöckels. 1:4.

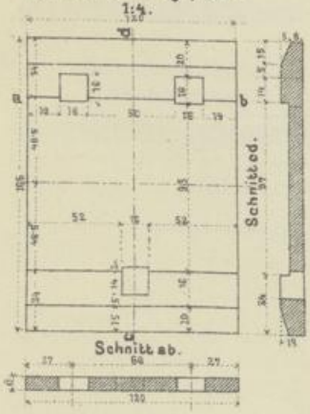
Draufsicht



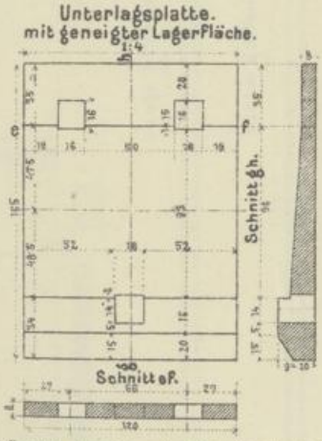
Materialbedarf:

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 m/m		1 „
177·0 „		1 „

Normale Unterlagsplatte 1:4.

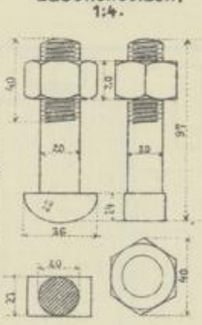


Unterlagsplatte. mit geneigter Lagerfläche. 1:4



Nägel. 1:4.

Laschenbolzen. 1:4.



Normal-Gewichte.

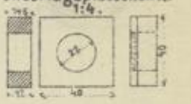
Normale Unterlagsplatte	1·406 kg
Unterlagsplatte mit geneigter Lagerfläche	1·719 „
Nägel	0·230 „
Laschenbolzen	0·377 „

Unterlagsplättchen J. 1:4

äusserer Schienenabrang

innerer Schienenabrang

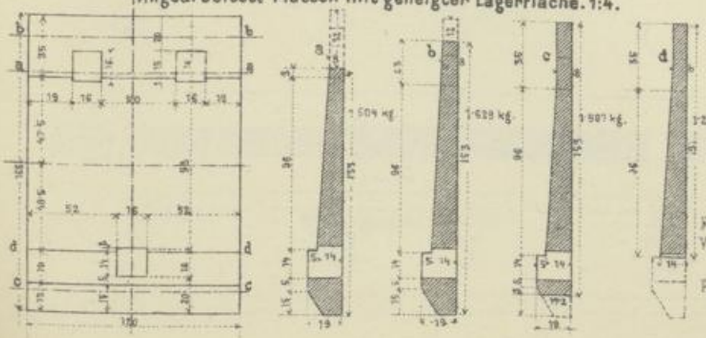
Unterlagsplättchen K. 1:4.



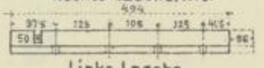
Verkürzte Innenlasche für Wechsel. 1:4.

Normalgewicht 4·838 kg.

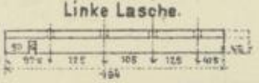
Angearbeitete Platten mit geneigter Lagerfläche. 1:4.



Rechte Lasche. 1:16.



Linke Lasche.

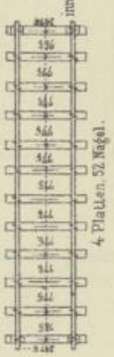


Für einen Wechsel sammt Kreuzung sind erforderlich:

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

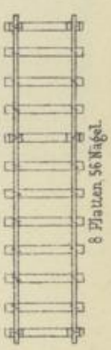
Austheilung der eichenen Querschwellen und Befestigungsmittel in Curven für 9 m. lange Schienen.

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

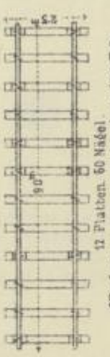


Für Curven von 2000 m bis excl. 800 m. R. 6 Platten, 54 Nägel.

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

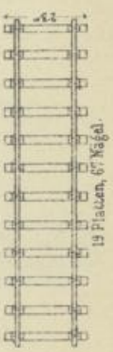


Für Curven von 500 m bis excl. 300 m R. 12 Platten, 60 Nägel.



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

Für Curven unter 250 m Rad. 13 Platten, 67 Nägel.

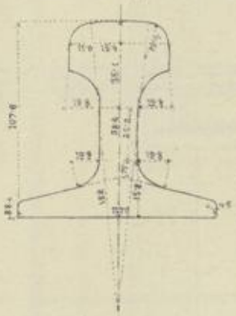


Maasse in Millimeter

OBERBAU.

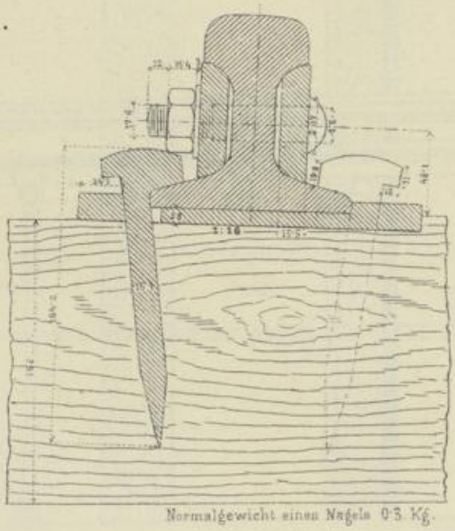
Oberbau aus alt-brauchbaren Eisenschienen mit festem Stofs in den Nebengeleisen der Stationen.

Schienenprofil. 1:4.



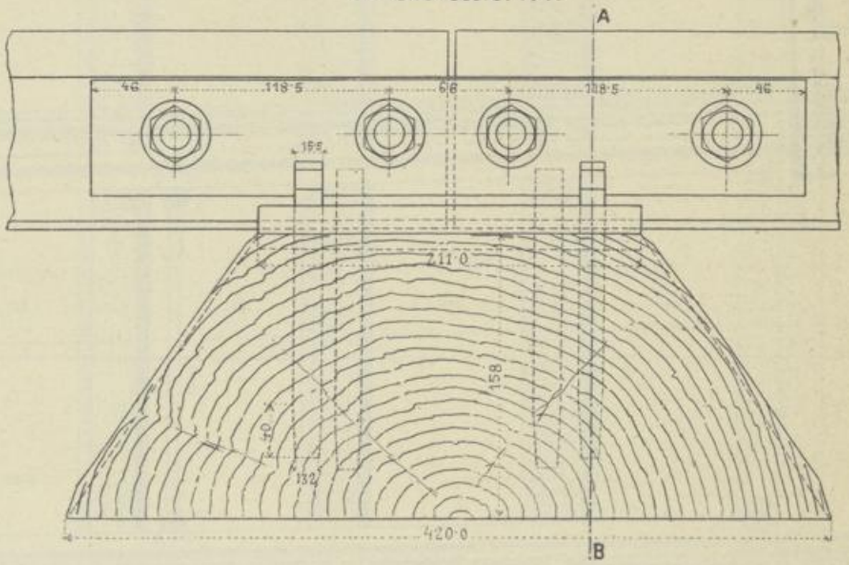
Normalgewicht der Schiene pr. Currentmeter 36·38 Kg.

Querschnitt nach AB. 1:4.



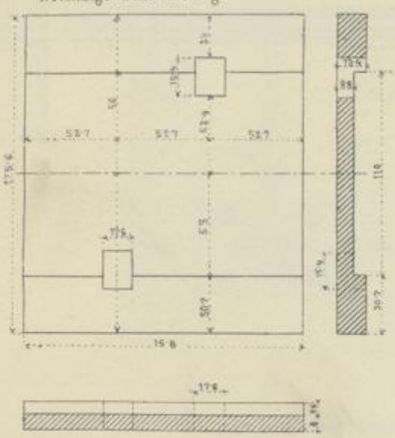
Normalgewicht eines Nagels 0·3 Kg.

Schienenstofs. 1:4.

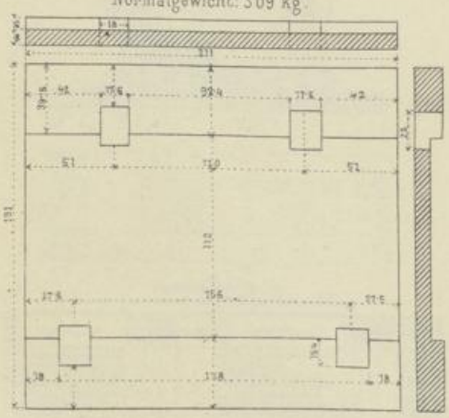


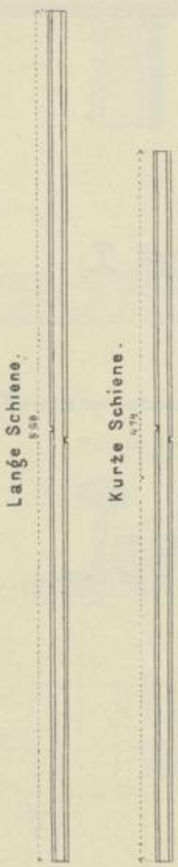
Befestigungsmittel. 1:4.

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

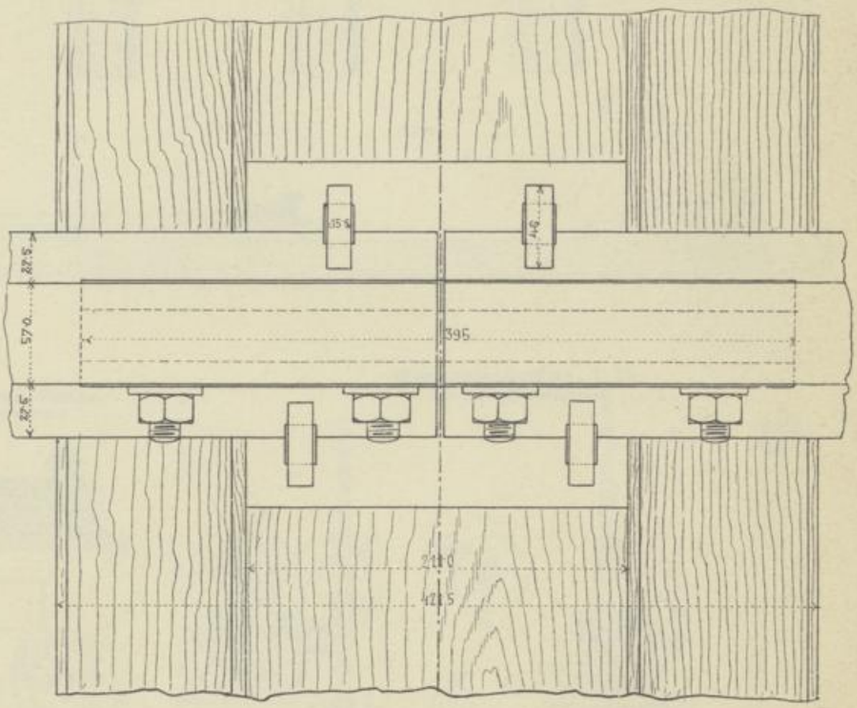


Platte Nro.2.(Stofsplatte).
Normalgewicht: 3·09 Kg.



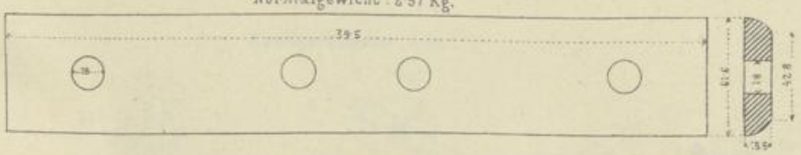


Draufsicht. 1:4.

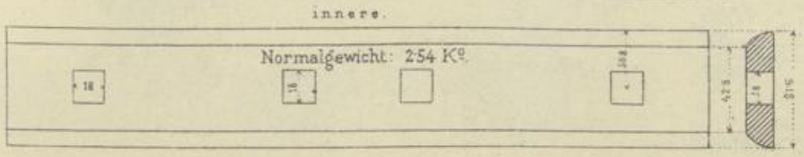


Schienenstofs-Verbindungslappe. 1:4.

äufsere
Normalgewicht : 2·57 Kg.

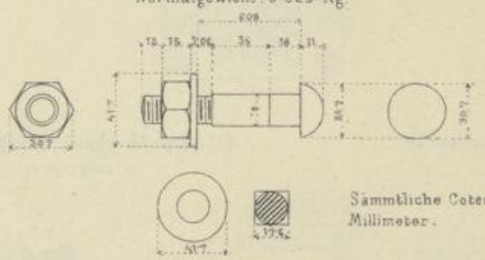


innere.
Normalgewicht: 2·54 Kg.



Schienenstofs-Verbindungsschraube. 1:4.

Normalgewicht : 0·325 Kg.

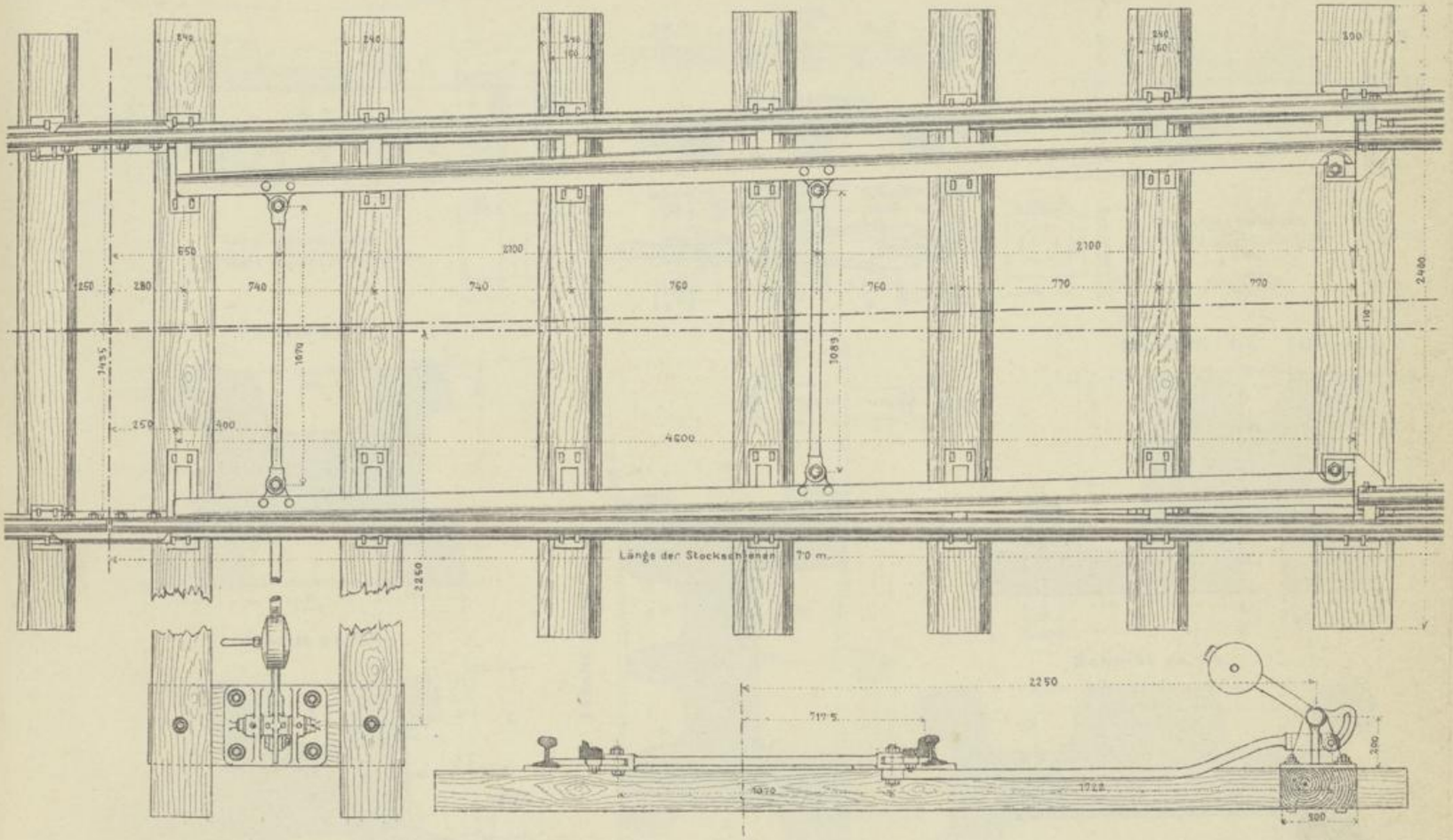


Sämmtliche Coten sind in Millimeter.

Der Oberbau der Linien Hliboka-Berhometh ⅞ und Karapczin ⅞-Czudin der Bukowinaer Localbahnen dann der Schleppbahnen von Berhometh ⅞ nach Mezebrody und von Wama nach Hufs-Moldawitza, sowie sämmtliche Nebengeleise in allen Stationen der Bukowinaer Localbahnen wurden aus alten Eisenschienen hergestellt.

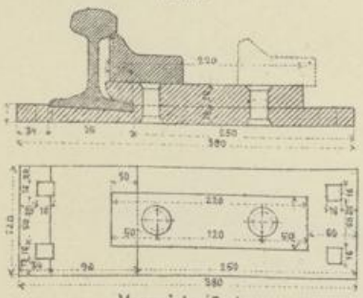
OBERBAU

Einfacher Zungenwechsel.
1:25.

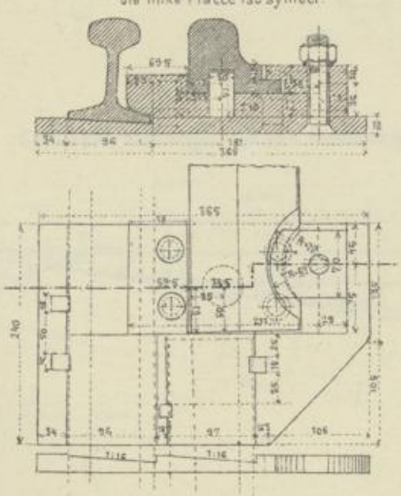


Details des einfachen Zungenwechsel. 1:8.

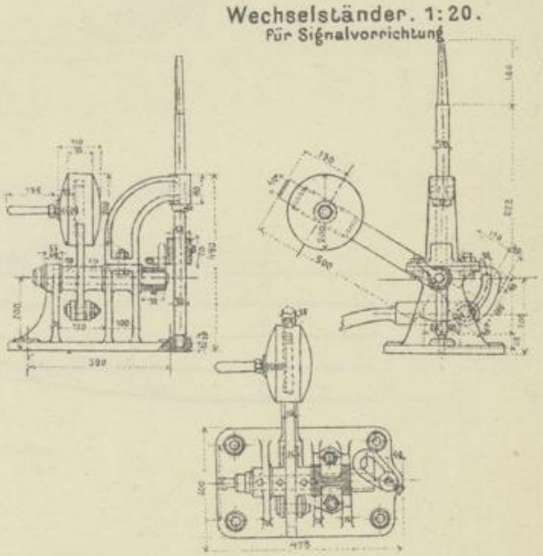
Wechselstühle.
12. St.



Rechte Drehzapfen-Platte.
die linke Platte ist symetr.



Wechselständer. 1:20.
für Signalvorrichtung

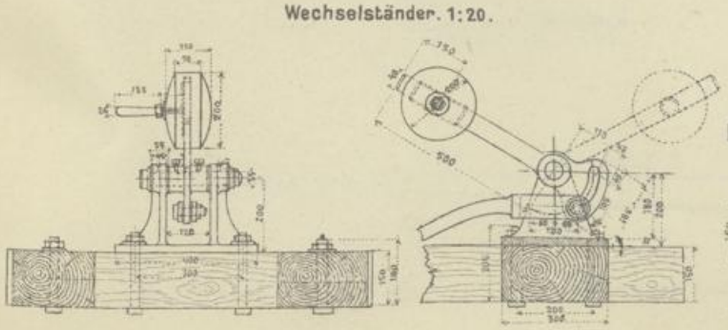


1:4.

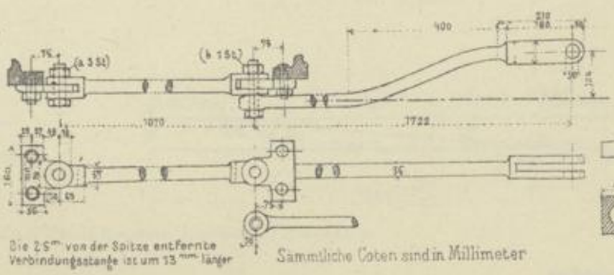
Verzeichniſs der
zu einem compl. Wechsel gehörigen Bestandtheile:

Pos. Nr.	Gegenstand	Gleiche Zahl	Symmetrische Zahl	Anmerk.	Pos. Nr.	Gegenstand	Gleiche Zahl	Symmetrische Zahl	Anmerk.
1	Wechselzunge aus Bessemer Stahl saſſt Angeschraubt Lappen f. d. Verbind.-Stange				5	Verb.-Stange e. Schraube	2		Eine Verbindungsstange ist um 13 mm. Die 2.5 m. von der Spitze entfernte Verbindungsstange ist um 13 mm. länger
2	Wechselstühle aus Sch. S.	12	1	1	6	Zugstange	2		
3	Drehzapf.-Pl. aus Schmiedeeisen Nacken u. Schraube				7	Drehzapfen v. Stahl	2		
4	Compl. Wechselständer	1	1	1	8	Hülsenschrauben saſſt Unterlegscheiben	2		
					9	Def.-Schraub. e. Muttern	4		
					10	Rostschraub. wie vor und m. Unterlegs-Scheiben	2		

Wechselständer. 1:20.

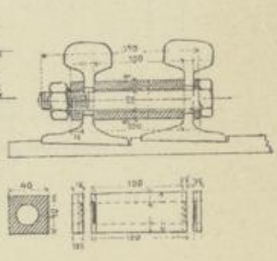


Zug-und Verbindungs-Stange. 1:8.
0.4 m von der Spitze



Die 2.5 m von der Spitze entfernte Verbindungsstange ist um 13 mm. länger

Hülsenschrauben. 1:8.

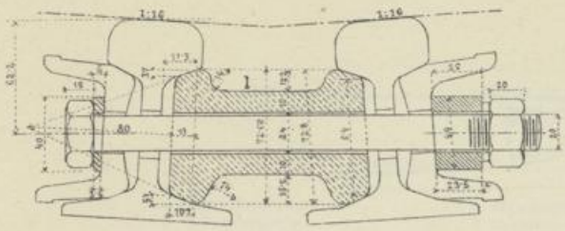


Sämmtliche Coten sind in Millimeter

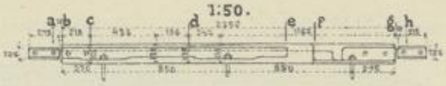
OBERBAU.

Gufsstahl-Kreuzungsstück für den Winkel 5°50'.

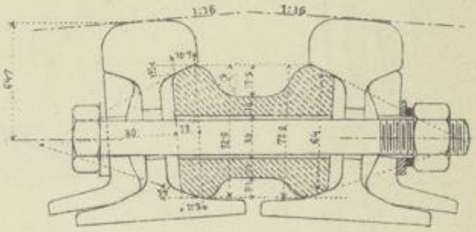
Schnitt AA. 1:4.



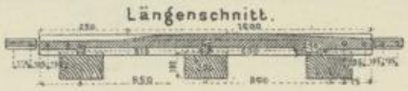
Ansicht. 1:50.



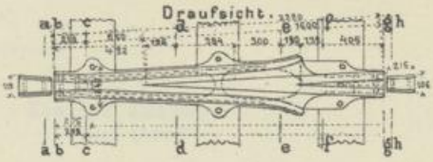
Schnitt hh. 1:4.



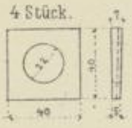
Längenschnitt.



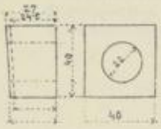
Draufsicht.



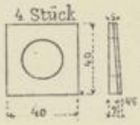
4 Stück.



Kupplungsschrauben, je 1 Stück, l = 220, 235, 245, 260 mm



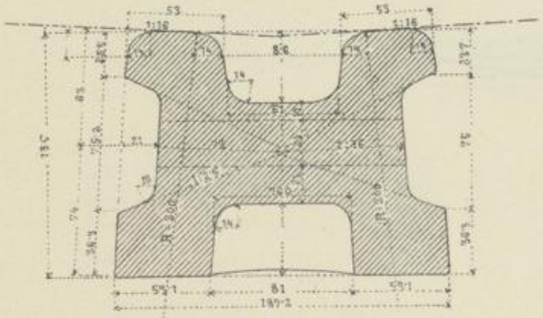
4 Stück



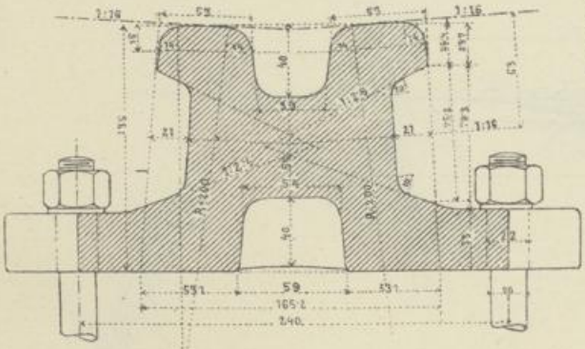
Kupplungsschrauben je 1 Stück, l = 175, 190, 200, 215 mm

4 Stück

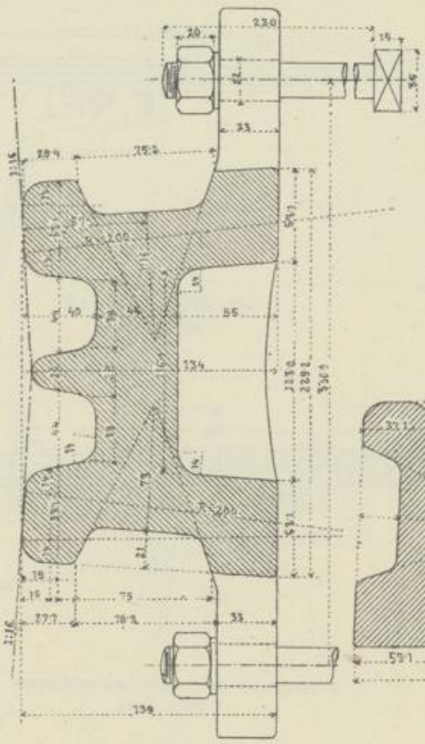
Schnitt bb. 1:4.



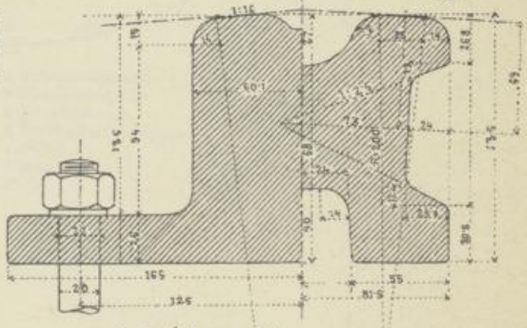
Schnitt cc. 1:4.



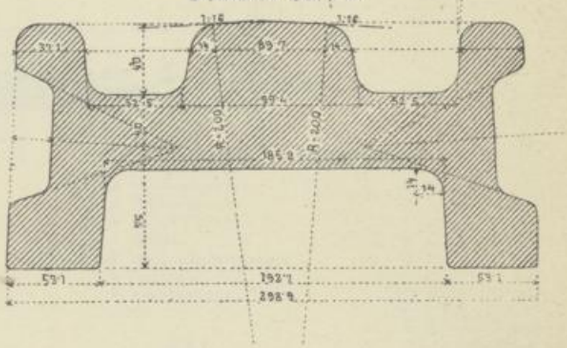
Schnitt dd. 1:4.



Schnitt ff. 1:4. Schnitt gg.

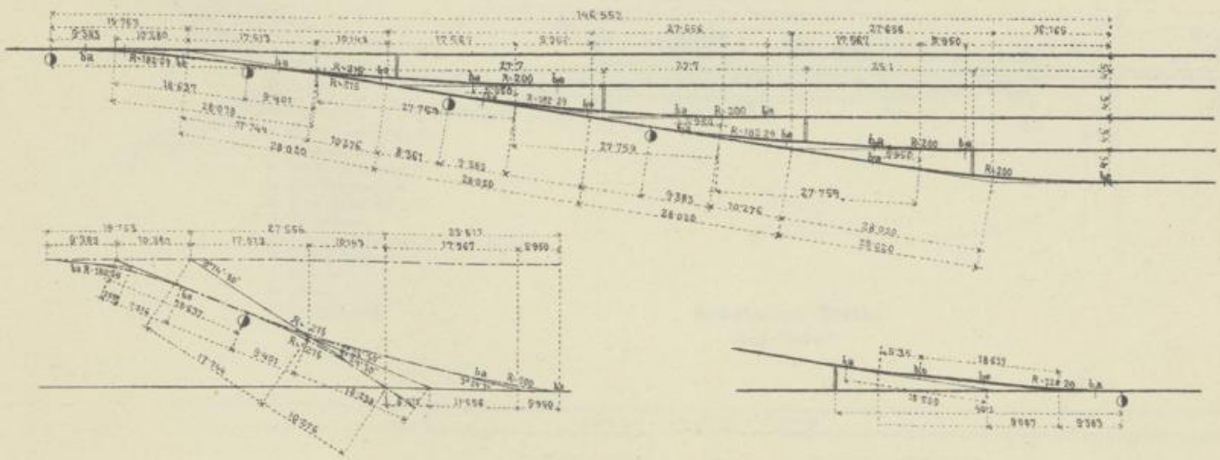


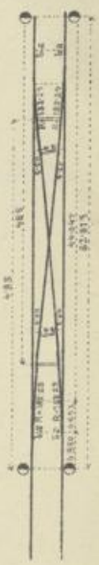
Schnitt ee. 1:4.

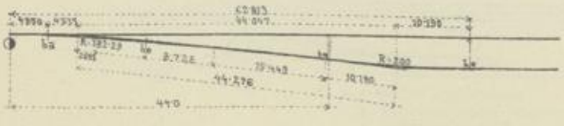


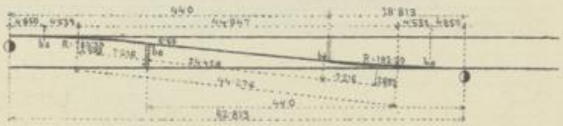
Die Coten sind in Millimeter

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









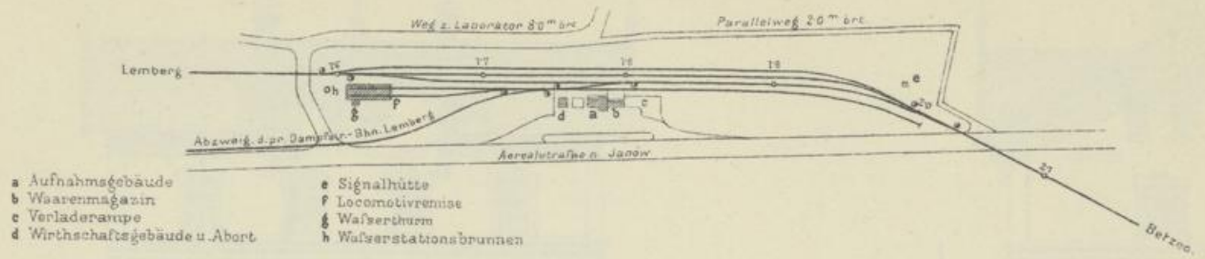
Die gleiche Construction der Leitschienen und der Geleiseverbindungen sind auf den Bukowinaer-Localbahnen ausgeführt.

STATIONS-ANLAGEN.

1:5000.

Anschlufsstation Lemberg-Kleparów.

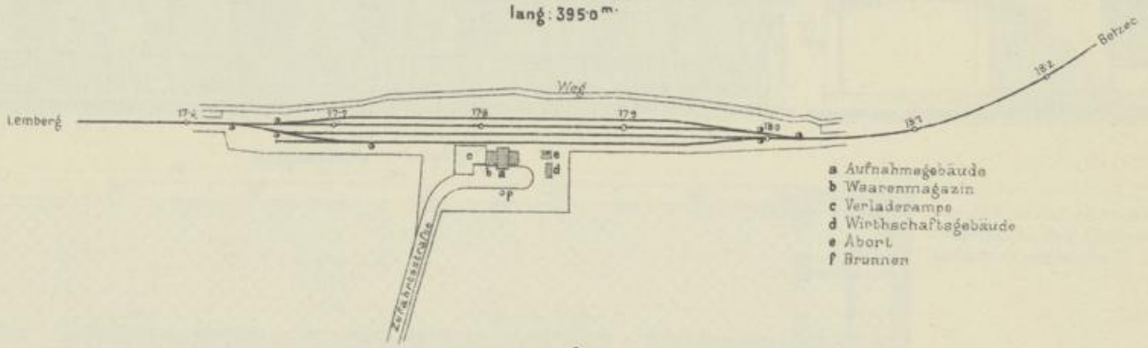
lang: 441·5 m.



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Wirthschaftsgebäude u. Abort
e Signalhütte
f Locomotivremise
g Wafserthurm
h Wafserstationsbrunnen

Station Zaszków.

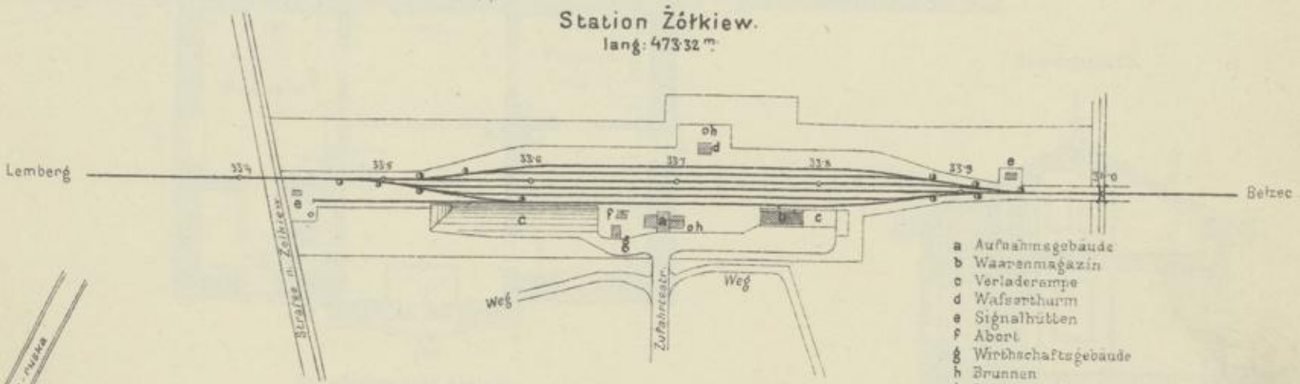
lang: 395·0 m.



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Wirthschaftsgebäude
e Abort
f Brunnen

Station Żółkiew.

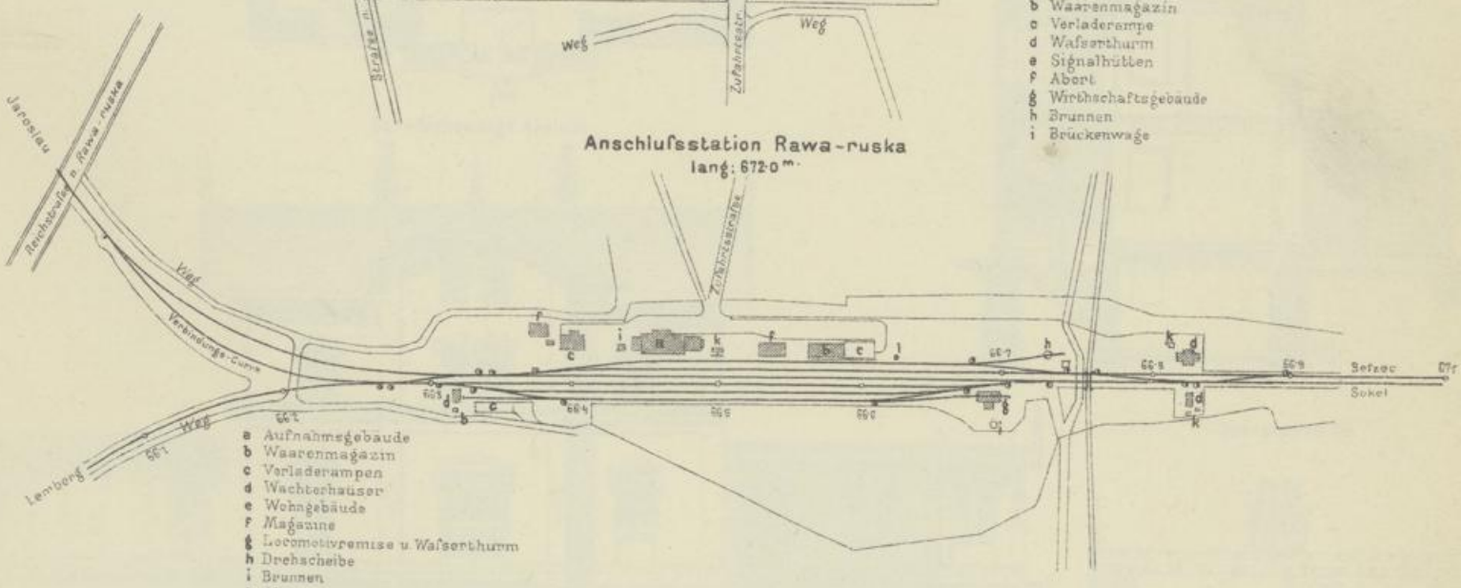
lang: 473·32 m.



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Wafserthurm
e Signalhütten
f Abort
g Wirthschaftsgebäude
h Brunnen
i Brückenwage

Anschlufsstation Rawa-ruska

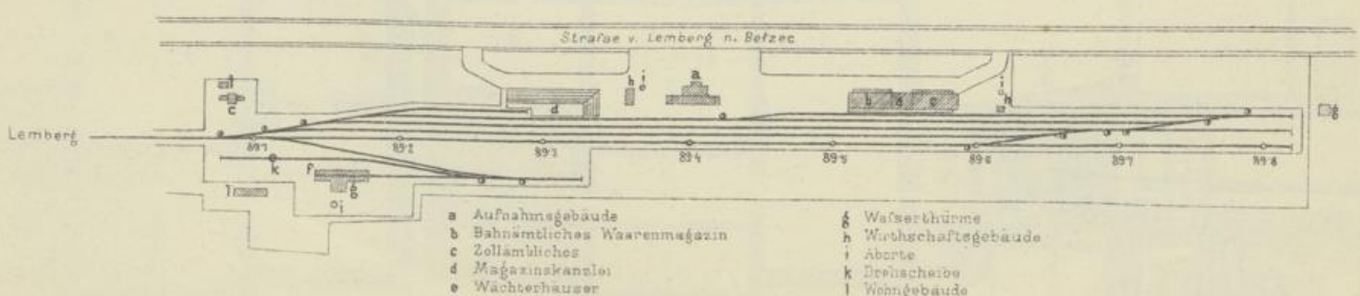
lang: 672·0 m.



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampen
d Wachterhäuser
e Wohngebäude
f Magazine
g Locomotivremise u. Wafserthurm
h Drehscheibe
i Brunnen
k Abort
l Brückenwage

Endstation Bełzec.

lang: 740·0 m.

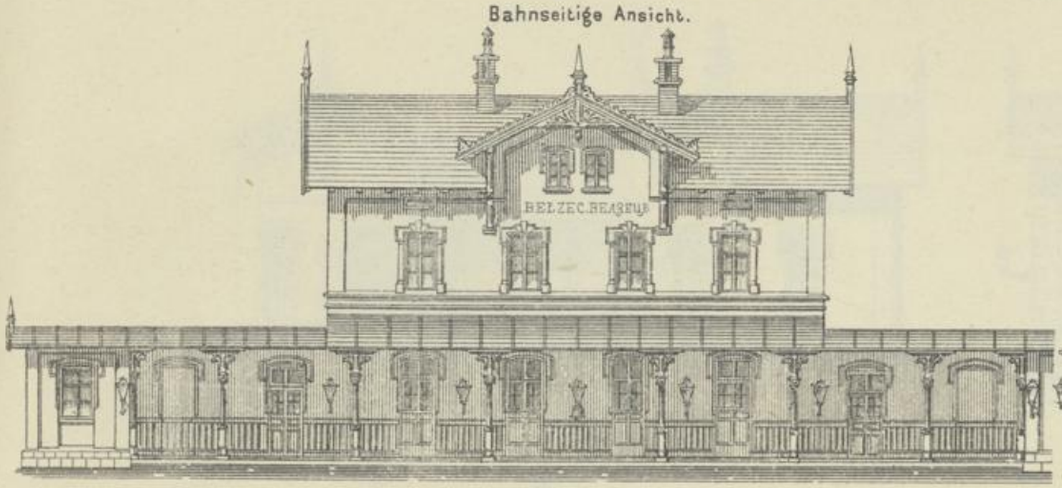


a Aufnahmsgebäude
b Bahnämtliches Waarenmagazin
c Zollämtliches
d Magazinskanzlei
e Wächterhäuser
f Locomotiv-Remise
g Wafserthürme
h Wirthschaftsgebäude
i Aborte
k Drehscheibe
l Wohngebäude
m Brückenwage

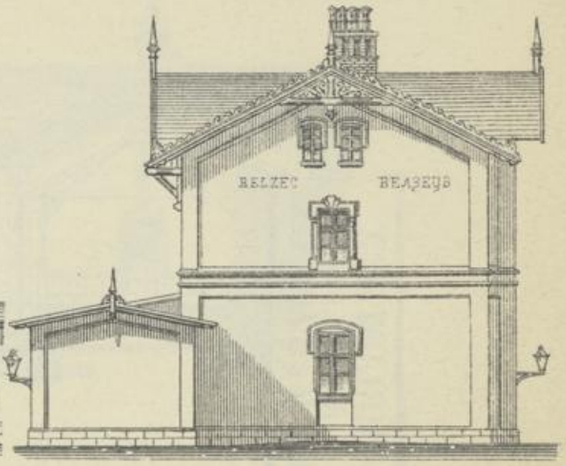
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude in der Station Bełzec. 1:200.

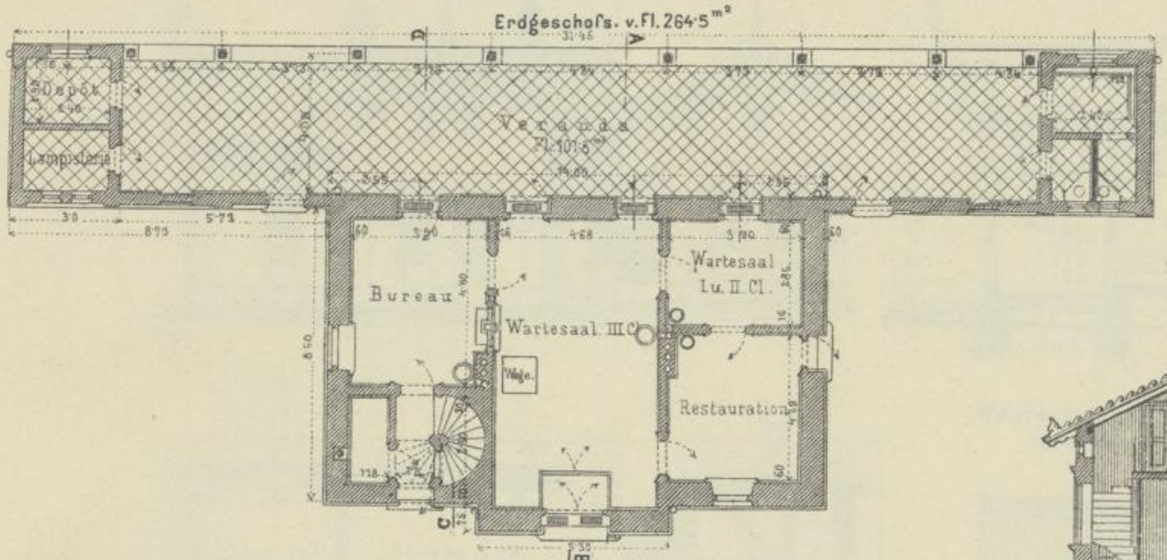
Bahnseitige Ansicht.



Giebel-Ansicht.

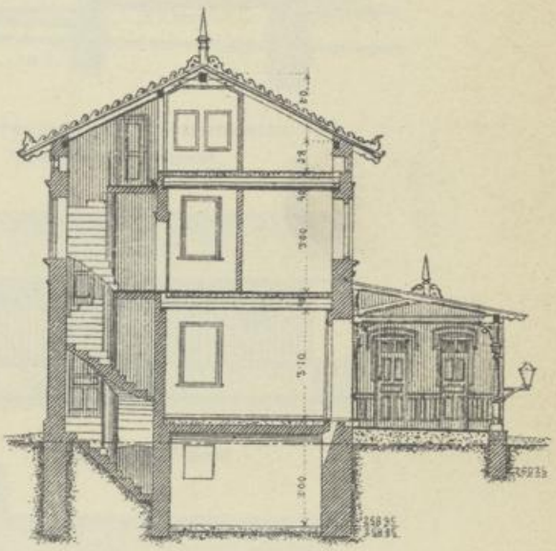


Erdgeschoss. v. Fl. 264·5 m²



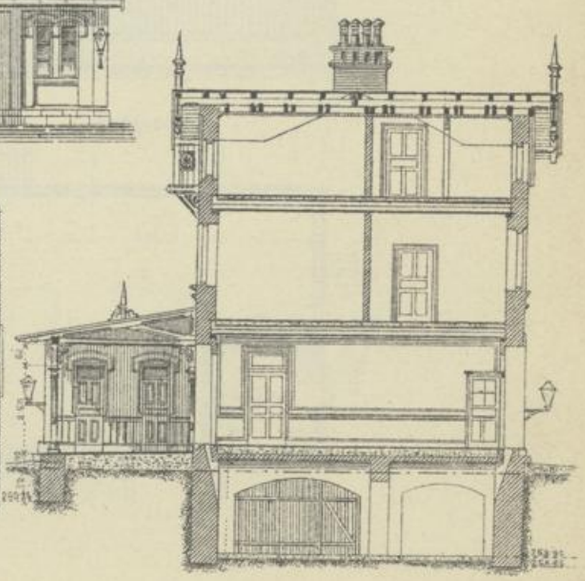
Das gleiche Aufnahmsgebäude ist in den Stationen Nowosielitza und Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen ausgeführt

Querschnitt CD.

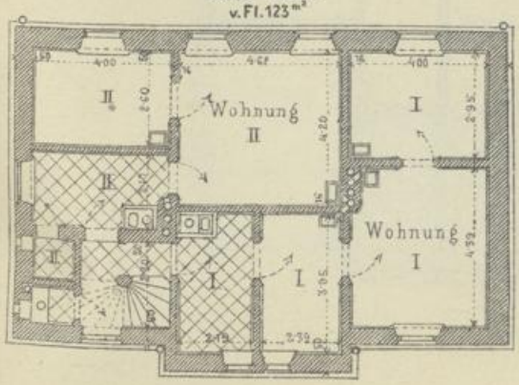


Strafsenseitige Ansicht.

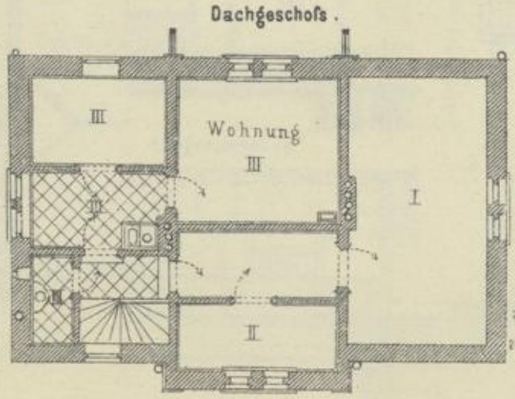
Querschnitt AB.



Erster Stock. v. Fl. 123 m²



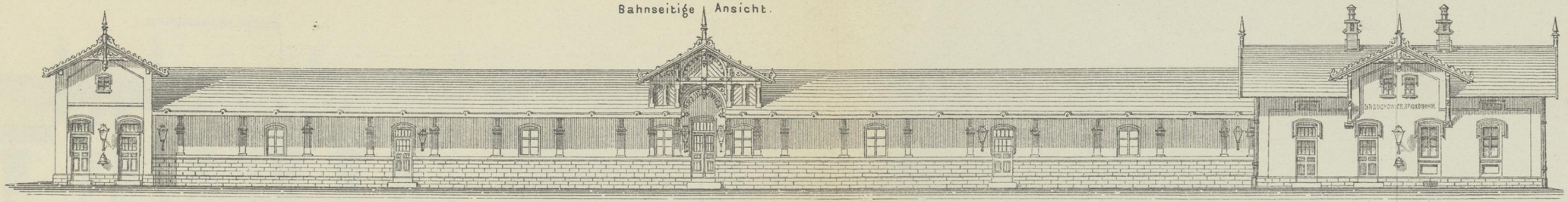
Dachgeschoss.



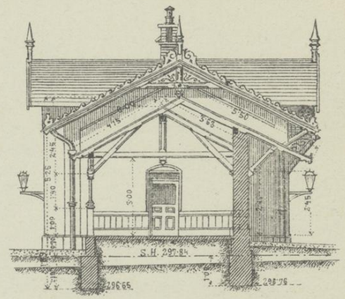
HOCHBAU.

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

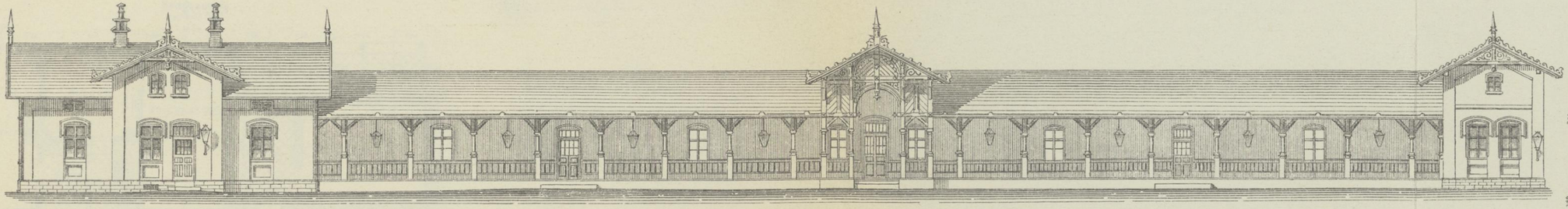
Bahnseitige Ansicht.



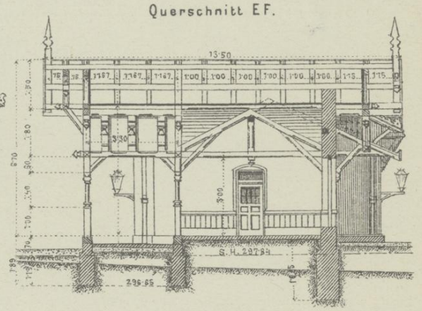
Querschnitt CD.



Straßenseitige Ansicht.

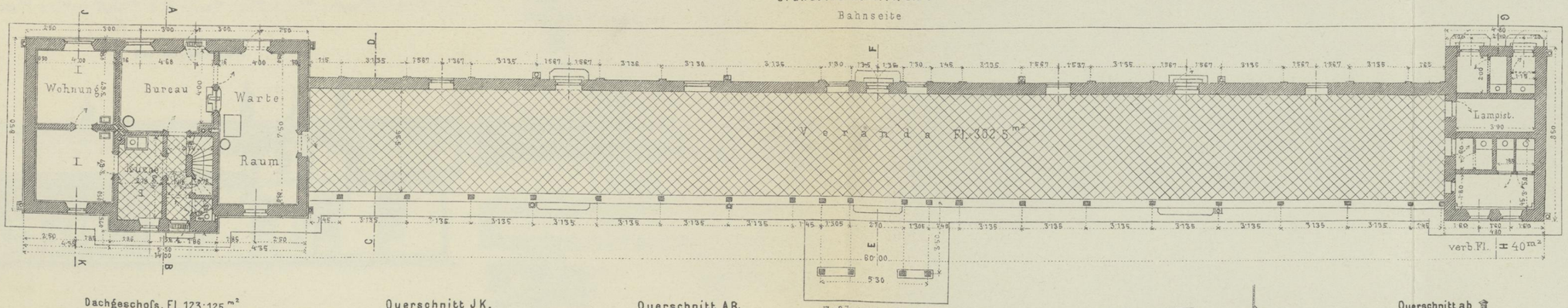


Querschnitt EF.



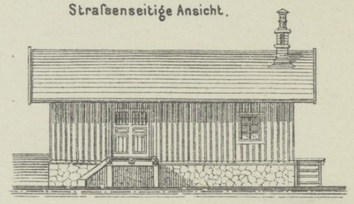
Grundriss. verb. Fl. 512·5 m²

Bahnseite

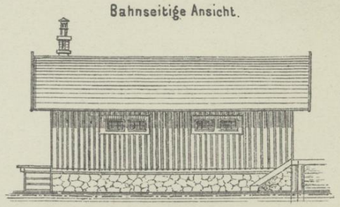


Waarenmagazin in Brzuchowice. 1:200.

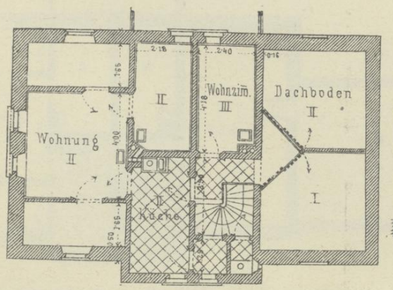
Straßenseitige Ansicht.



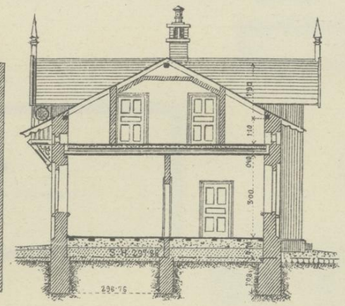
Bahnseitige Ansicht.



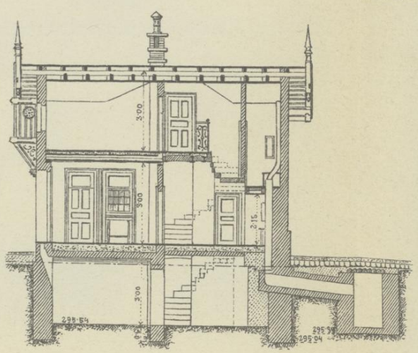
Dachgeschoss. Fl. 123·125 m²



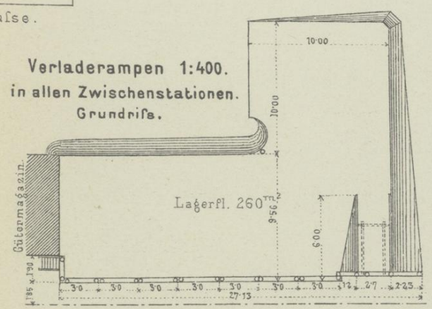
Querschnitt JK.



Querschnitt AB.

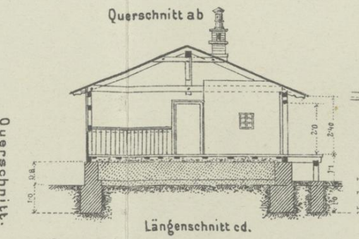


Verladerampen 1:400.
in allen Zwischenstationen.
Grundriss.

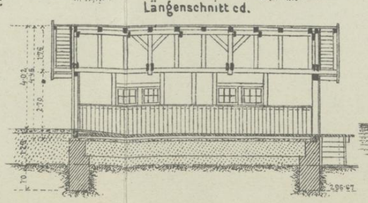


Ansicht.

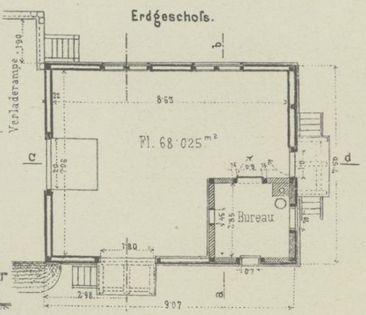
Querschnitt ab



Längenschnitt cd.



Erdgeschoss.

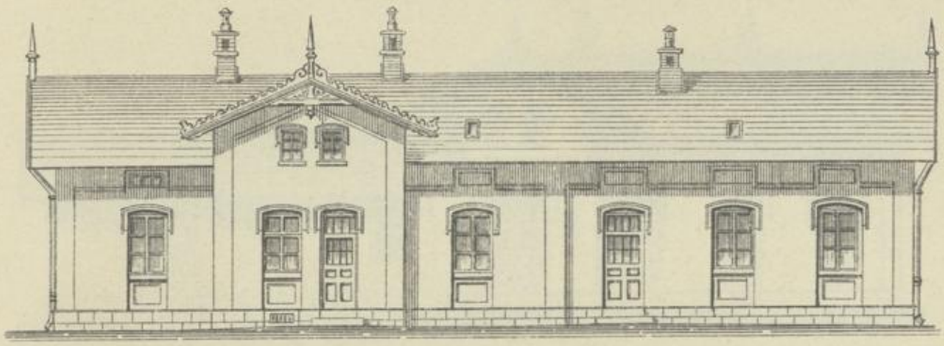


Die gleichen Verladerampen sind auch auf den Zwischenstationen der Bukowinaer Localbahnen.

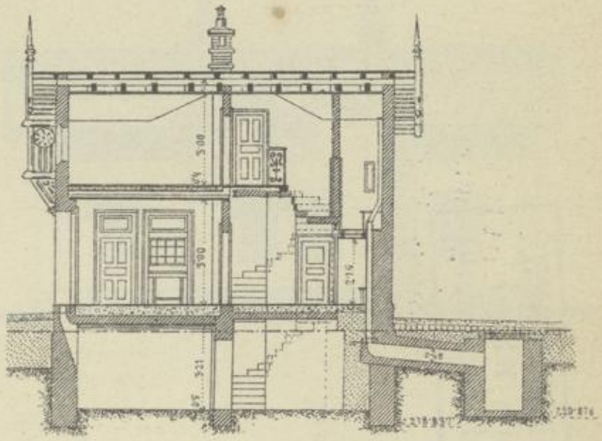
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude in Żólkiew. 1:200.

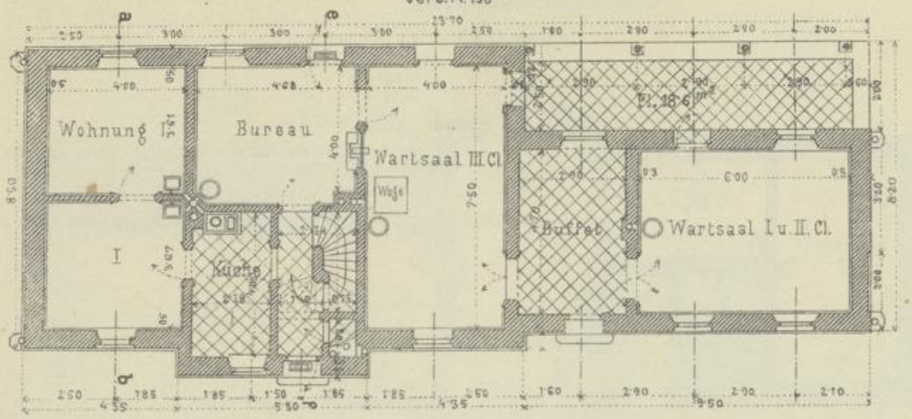
Straſsenseitige Ansicht.



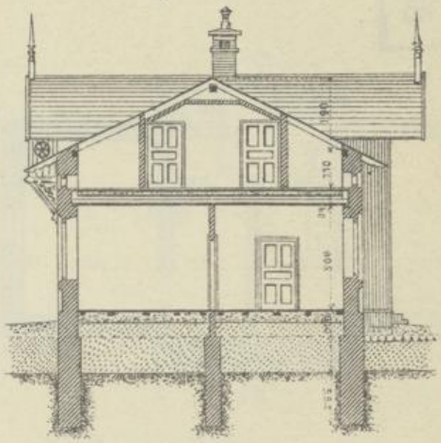
Querschnitt ef.



Erdgeschoſs.
verb. Fl. 198 m²



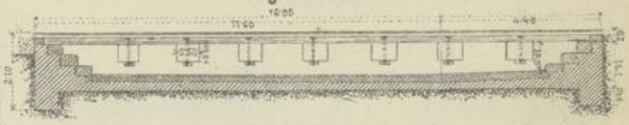
Querschnitt ab.



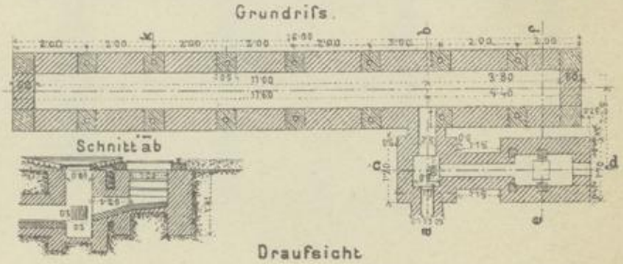
Bahnseitige Ansicht.

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

Längenschnitt.

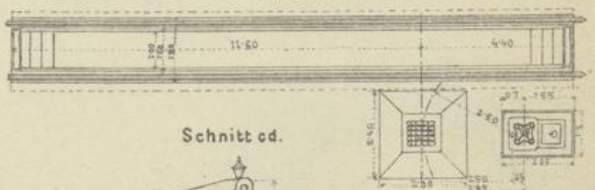


Grundriſs.

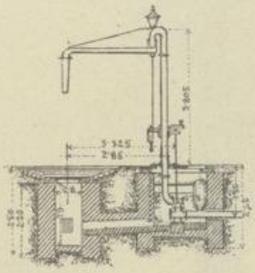


Schnitt ab

Draufsicht

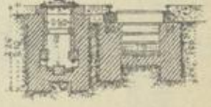


Schnitt cd.

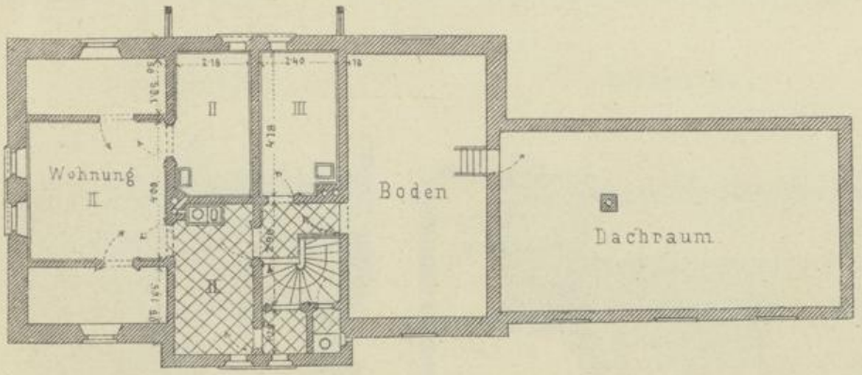


Schnitt ik.

Schnitt ef.



Dachgeschoſs.



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

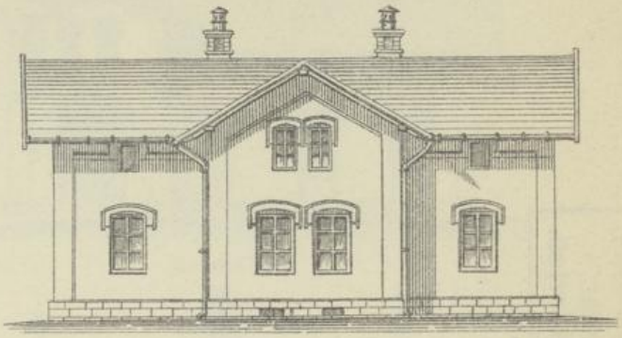
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude: Lemberg-Kleparów. 1:200.

Strafsenseitige Ansicht.

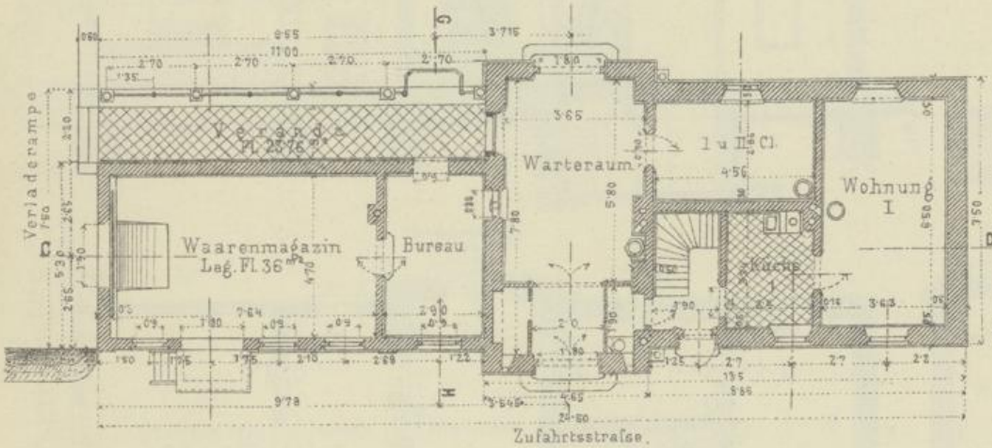
Doppeltes Wächterhaus Bełzec u. Rawa

Bahnseitige Ansicht.

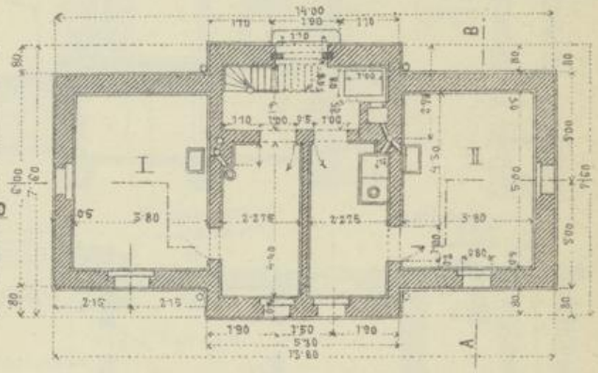


Erdgeschofs. verb. Fl. 189·5 m²

Bahnseite.

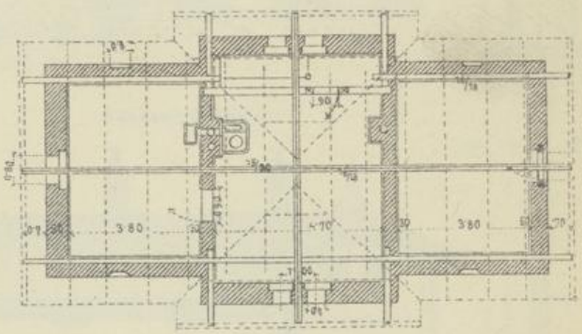


Grundrifs. verb. Fl. 91·3 m²

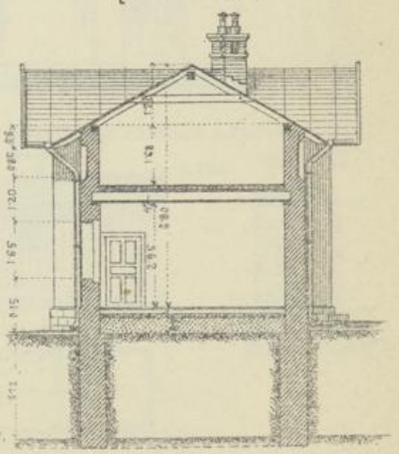


Bahnseitige Ansicht.

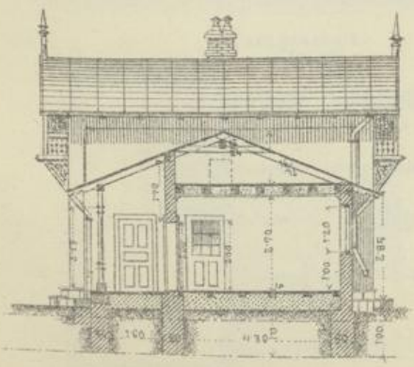
Dachboden.



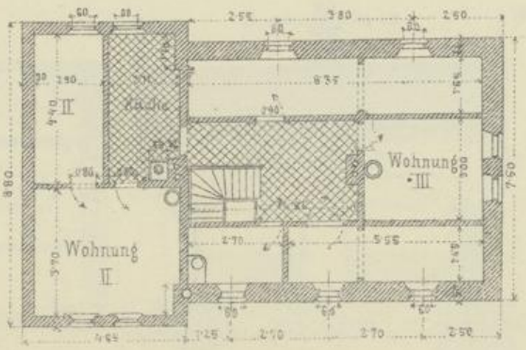
Querschnitt AB.



Querschnitt GH.



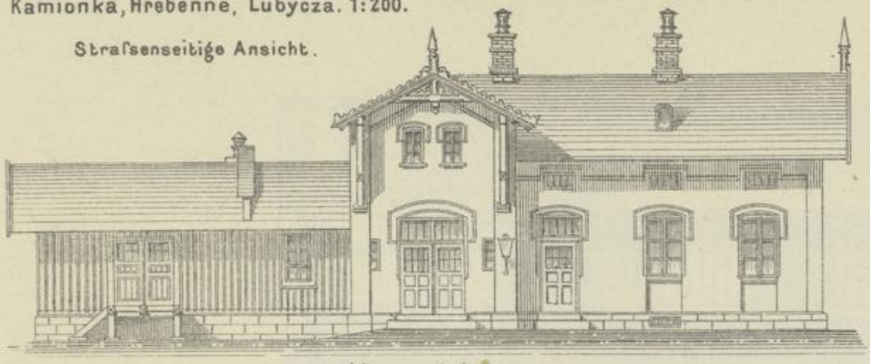
Dachgeschofs.



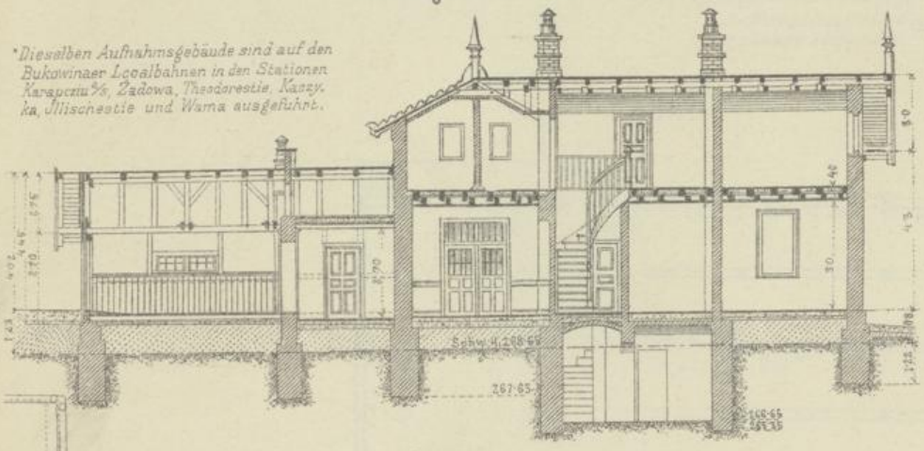
Dasselbe Wächterhaus ist auf den Bukowinger-Local Bahnen in den Stationen: Berhometh, Hatna u. Kimpolung ausgeführt.

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

Straßenseitige Ansicht.

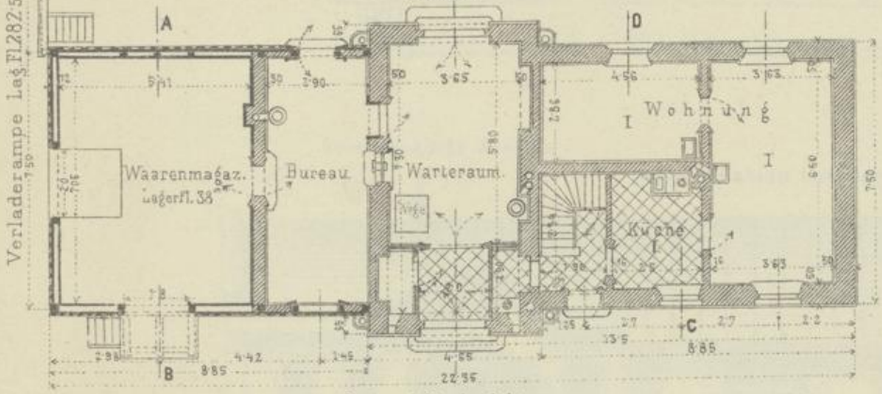


Längenschnitt.



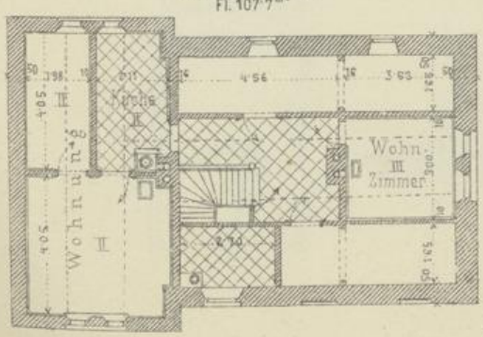
*Dieselben Aufnahmsgebäude sind auf den Bukowinaer Localbahnen in den Stationen Karapczu'ńs, Zadowa, Theodorestie, Kaszyka, Illischestie und Wama ausgeführt.

Erdgeschoss. verb. Fl. 174 m²

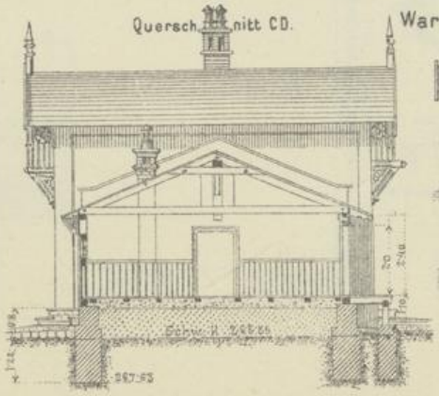


Bahnseitige Ansicht.

Dachgeschoss. Fl. 107·7 m²



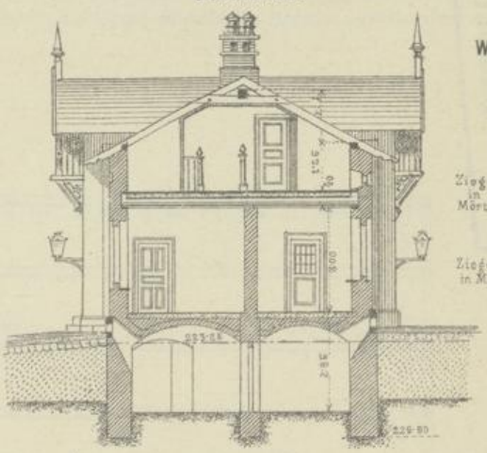
Querschnitt CD.



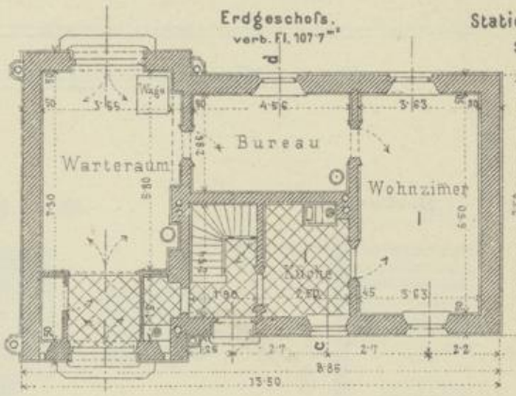
Aufnahmsgebäude Macoszyn. 1:200.

Straßenseitige Ansicht.

Schnitt CD.



Erdgeschoss. verb. Fl. 107·7 m²



Bahnseitige Ansicht.

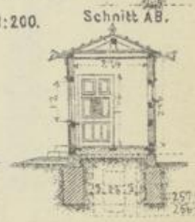
Wartepavillon in den Haltestellen Zawadów u. Zarudze

Bahnseitige Ansicht.

Grundriss. Fl. 22·5 m²

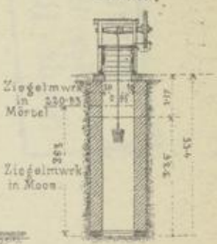
1:200.

Schnitt AB.



Wächterhausbrunnen 1:200.

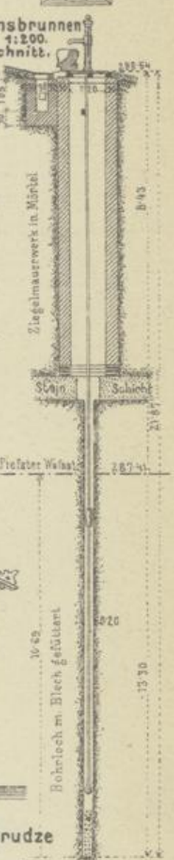
Schnitt.



Draufsicht.

Stationsbrunnen 1:200.

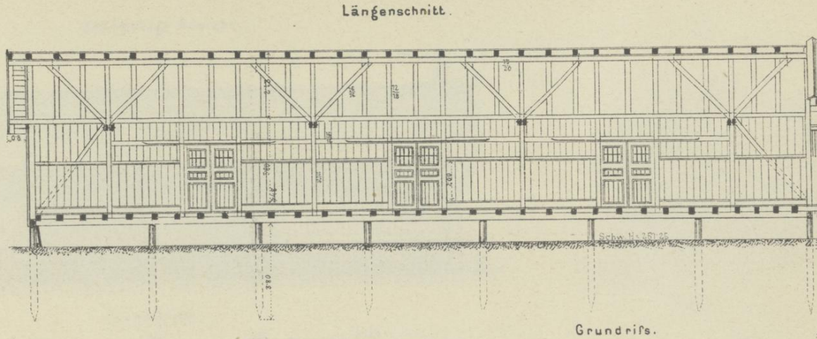
Schnitt.



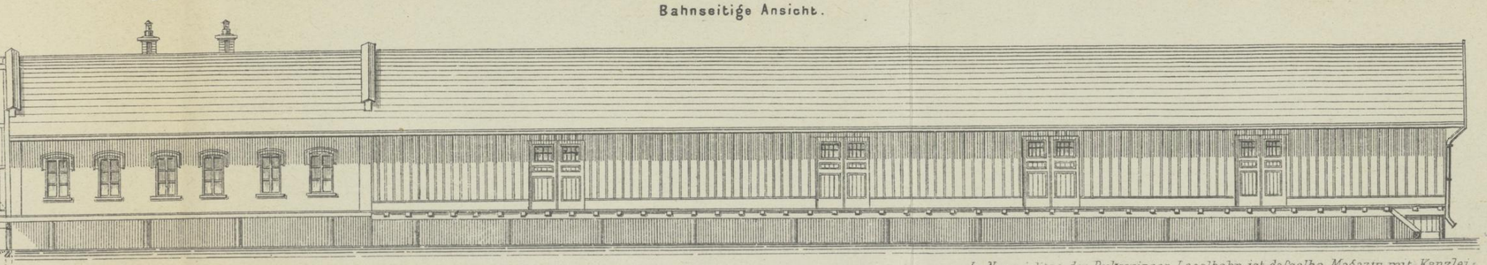
HOCHBAU.

Waarenmagazin mit Kanzlei-Mittelbau in Bełzec 1:200.

Längenschnitt.

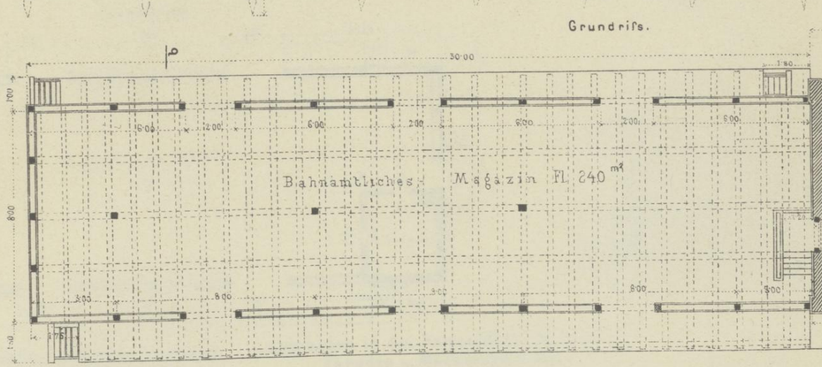


Bahnseitige Ansicht.



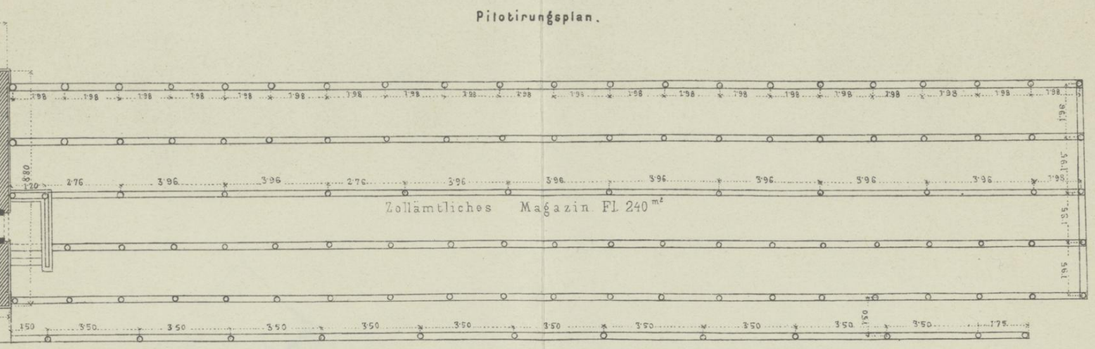
In Nowosielitza der Bukowinaer Localbahn ist dasselbe Magazin mit Kanzleigebäude hergestellt.

Grundriss.

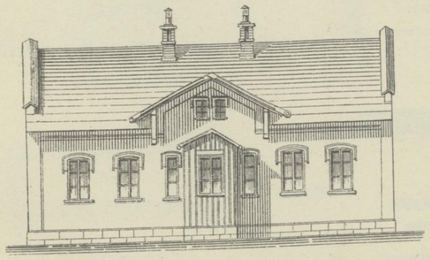


Zuffahrtsstrasse

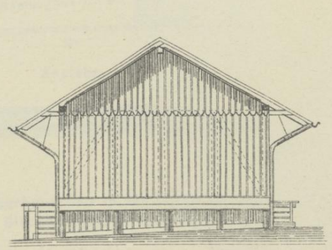
Pilotirungsplan.



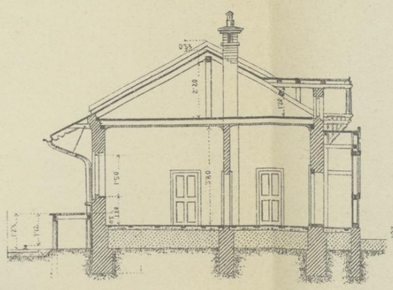
Strafsenseitige Ansicht.



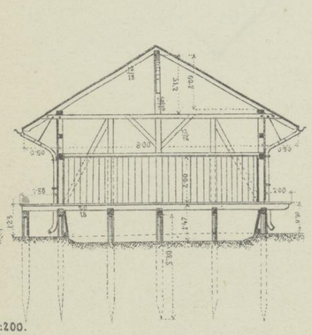
Giebelansicht.



Querschnitt cd.

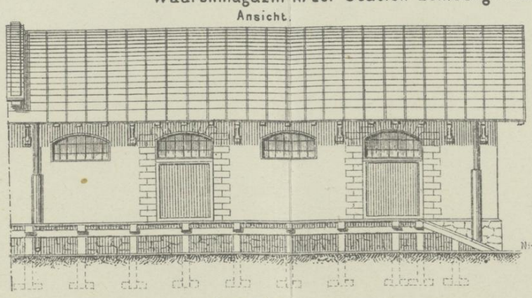


Querschnitt ab.

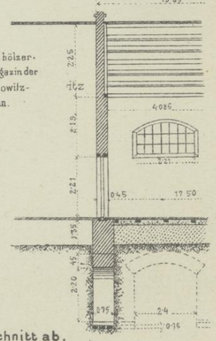


Waarenmagazin in der Station Lemberg. 1:200.

Ansicht.

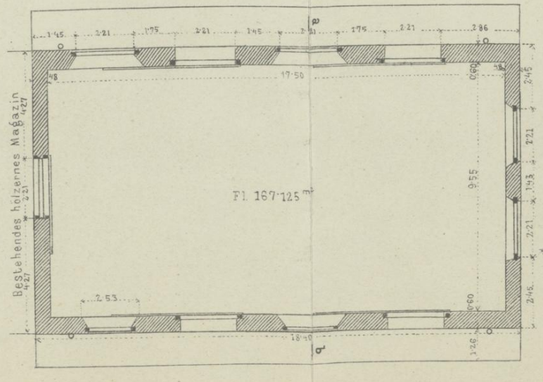


Längenschnitt.

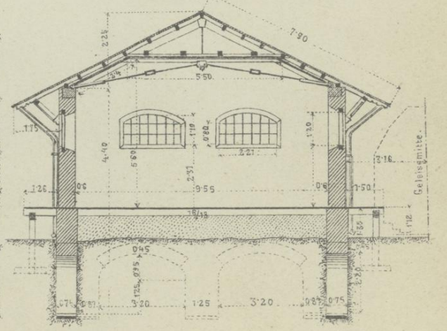


Anschliessendes hölzernes Waarenmagazin der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Grundriss.

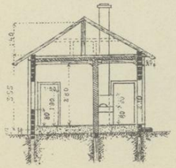


Querschnitt ab.

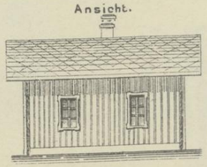


Wächterhaus aus Blockwänden in Rawa. 1:200.

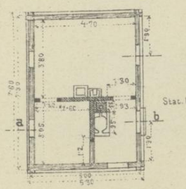
Schnitt ab.



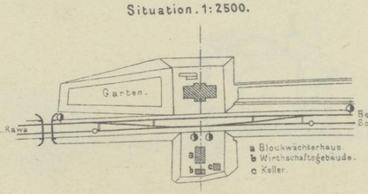
Ansicht.



Grundriss. Fl. 40·28 m²



Situation. 1:2500.

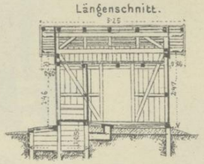


Nebengebäude für Bahnwächter. 1:200.

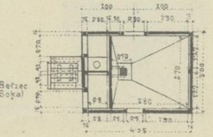
Stirnansicht.

Querschnitt cd.

Längenschnitt.



Grundriss. Fl. 12·15 m²

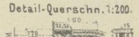


Verlade-Rampe in Rawa ruska. 1:800

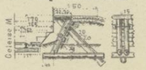
Schnitt.

Seiten-Ansicht.

Ansicht v. d. Geleise-Seite

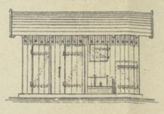


Detail-Querschn. 1:200.



Nebengebäude für ein dopp. Wächterh. 1:200.

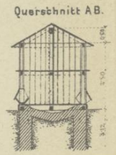
Ansicht.



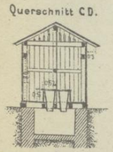
in Rawa.

Seitenansicht.

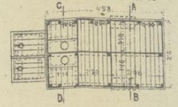
Querschnitt AB.



Querschnitt CD.

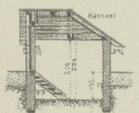


Grundriss. Fl. 11·45 m²



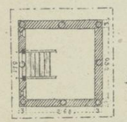
Freistehender Keller in Rawa. 1:200.

Längenschnitt.



Ansicht.

Grundriss. Fl. 6·75

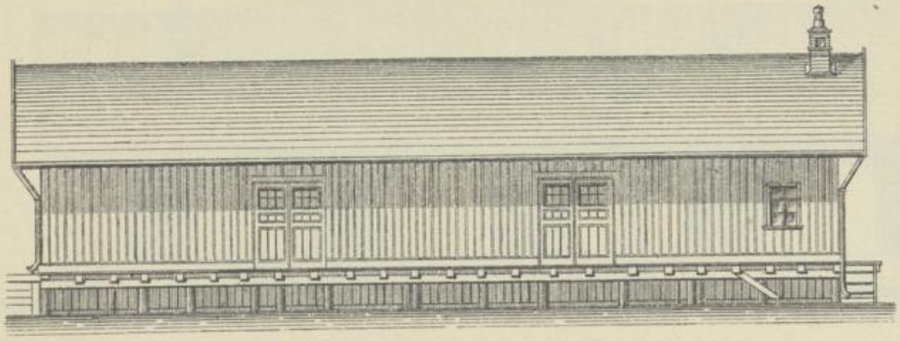


Querschnitt.

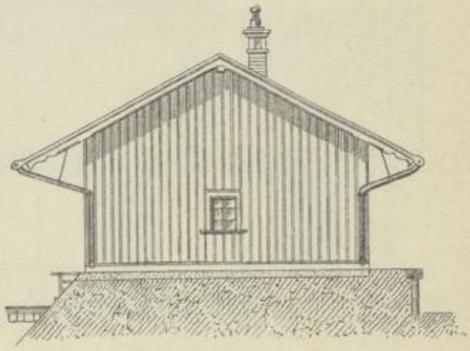
HOCHBAU.

Waarenmagazin in der Station Żółkiew. 1:200.*

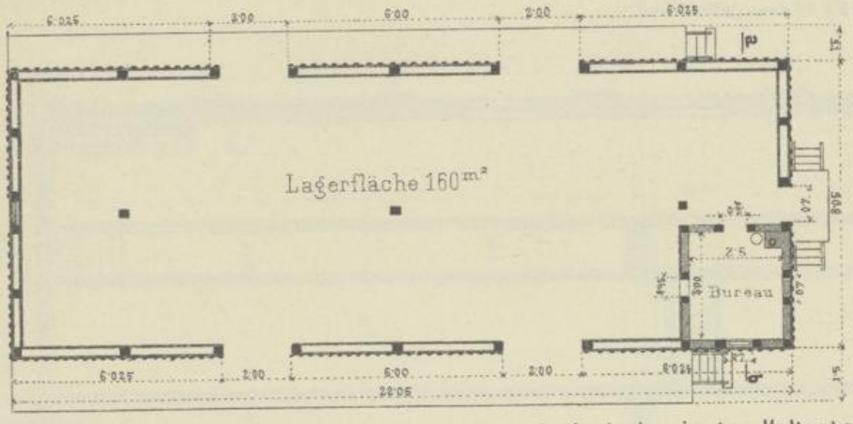
Bahnseitige Ansicht.



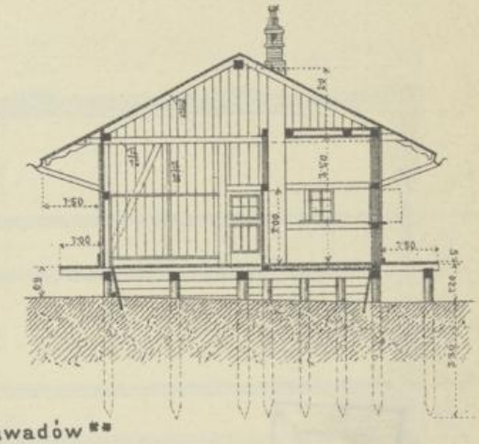
Giebelansicht.



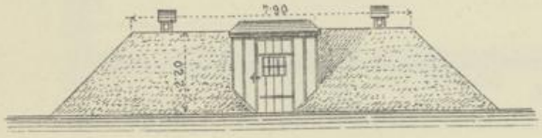
Grundrifs.



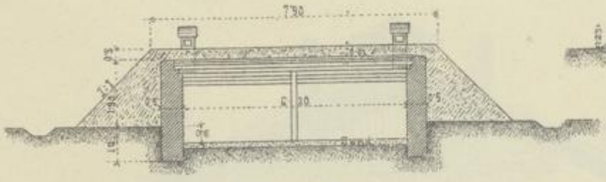
Schnitt ab.



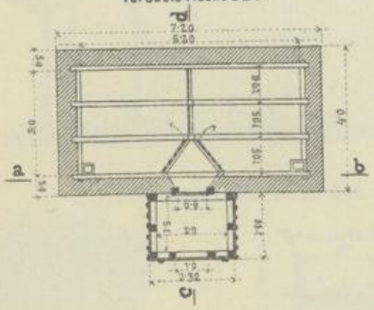
Freistehender Keller in Glińsko, Kamionka und Dobrosin. 1:200.
Ansicht.



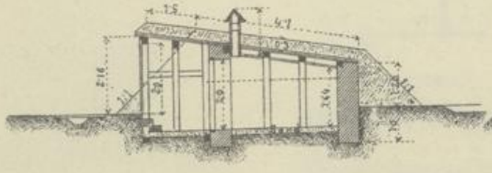
Schnitt ab.



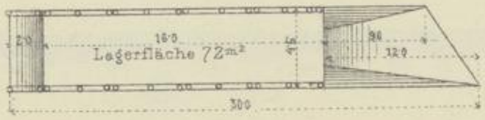
Grundrifs.
Verbaute Fläche 32·7 m²



Schnitt cd.

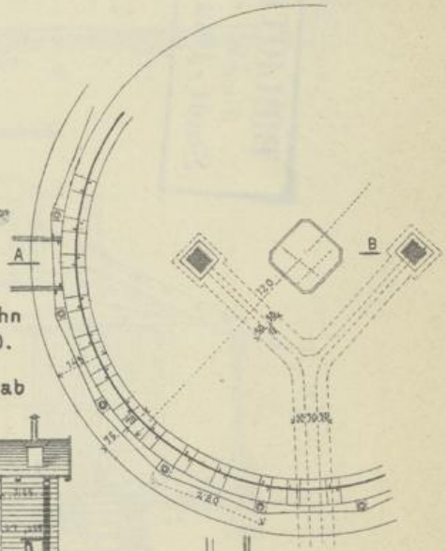


Lagerboden in den Haltestellen: Zawadów** Zarudze u. Maczoszyn. 1:400.
Grundrifs.



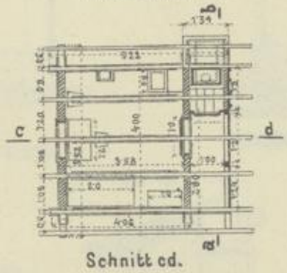
Ansicht.

Drehscheibe in Bełzec. 1:200.
Grundrifs.

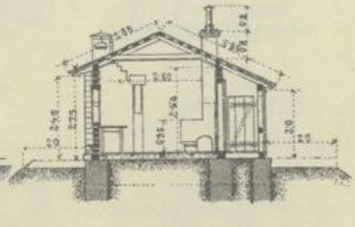


Wächterhaüschen in der currenten Bahn aus Blockwänden in Kieferholz. 1:200.

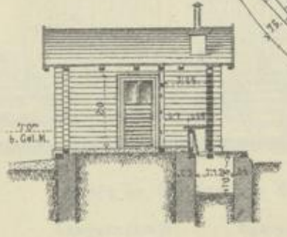
Grundrifs u. Werksatz.
Verbaute Fläche 18·12 m²



Schnitt cd.

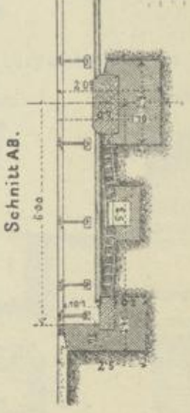


Schnitt ab



Seitenansicht.

Schnitt AB.

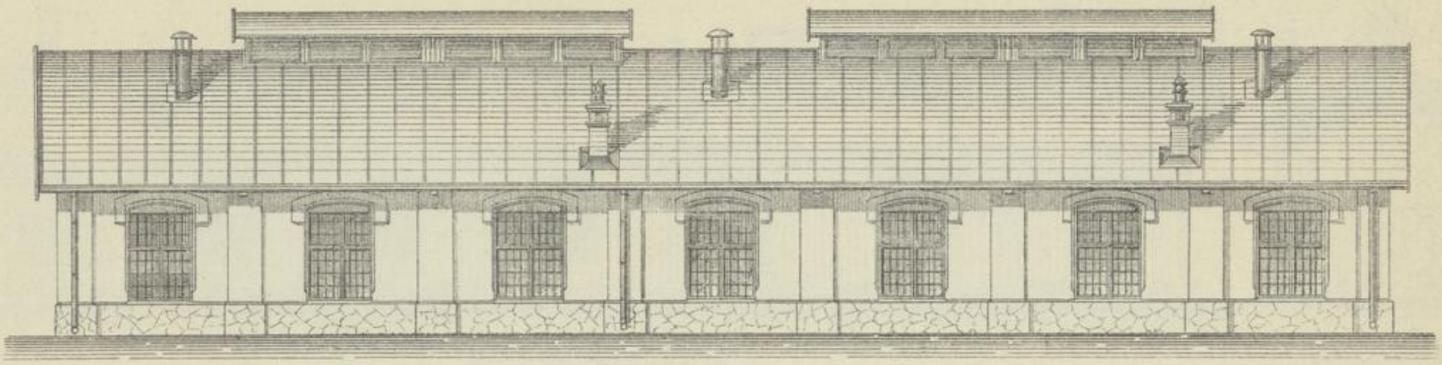


*Dieselben Magazine sind auf den Bukowinaer Localbahnen in Bojan, Sadagóra, Storożynetz, Berhometh, Czudin, Radautz, Gurahumora u. Kimpolung, ausgeführt.
** Die gleichen Lagerböden in den Haltestellen: Panka, Kupka, Parhoutz, Strigóia, Molit u. Eisenau d. Buk. Localbahnen.

HOCHBAU.

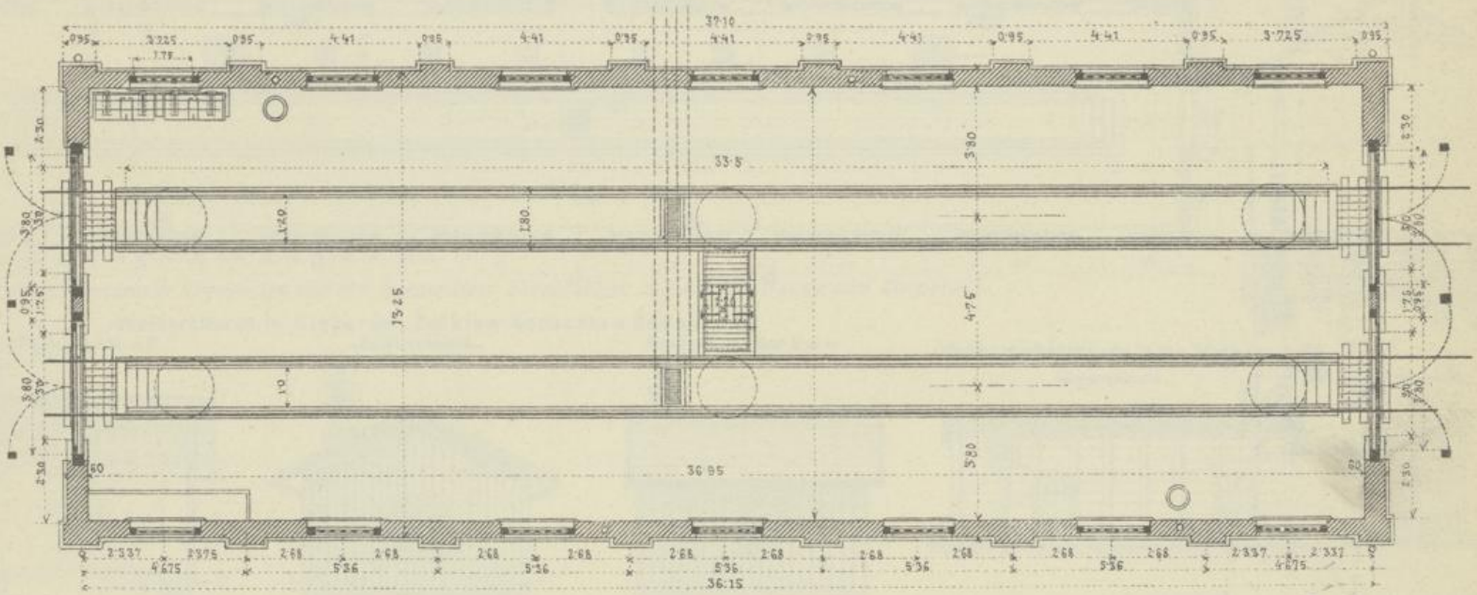
Locomotiv-Remise für vier Stände in Lemberg. 1:200.*

Längenansicht.

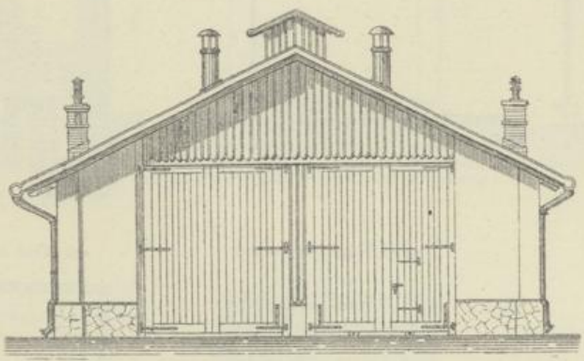


*Die gleiche Remise für zwei Stände ist in Lemberg-Kleparów.

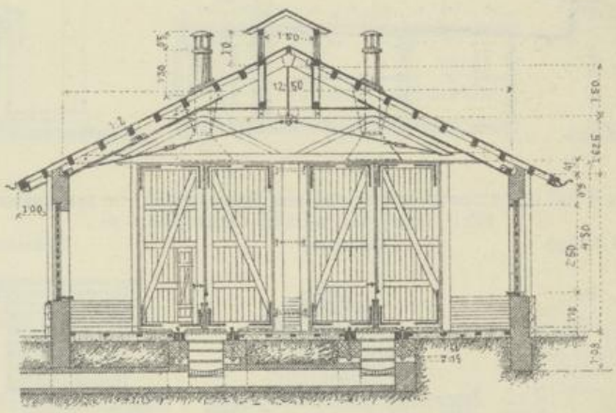
Grundriss, verb. Fl. 536 m²



Giebelansicht.



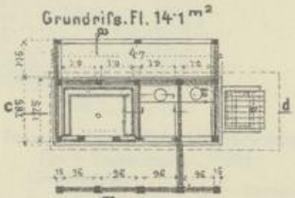
Querschnitt.



Freistehende Aborte in den Stationen. 1:200.

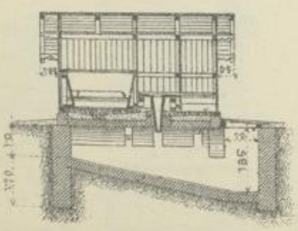
Längenansicht.

Grundriss. Fl. 14·1 m²



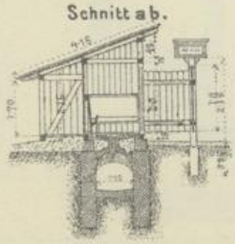
Stirnansicht.

Schnitt cd.



Fundirungsplan.

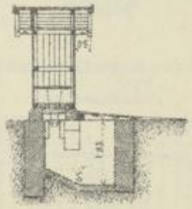
Schnitt ab.



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

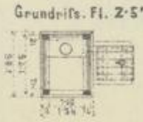
Längenschnitt

Querschnitt.



Seitenansicht.

Grundriss. Fl. 2·5 m²



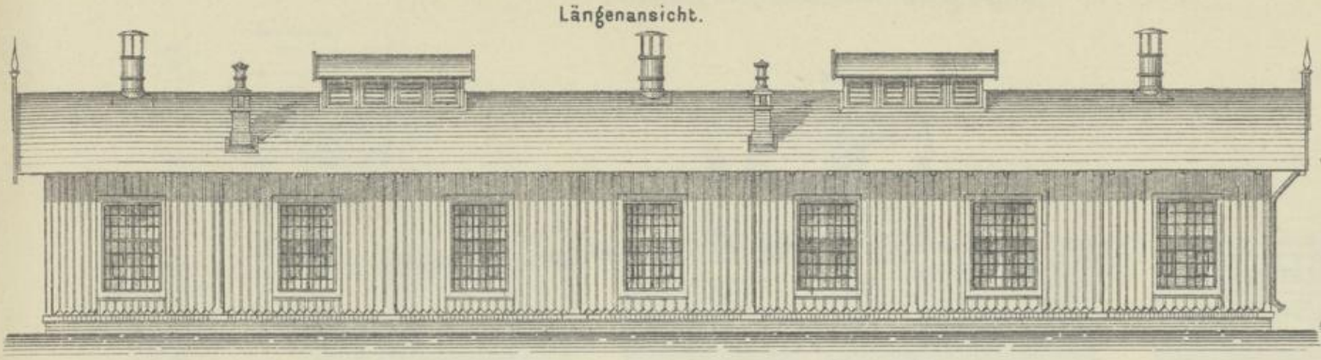
Fundamentspl.

Ansicht.

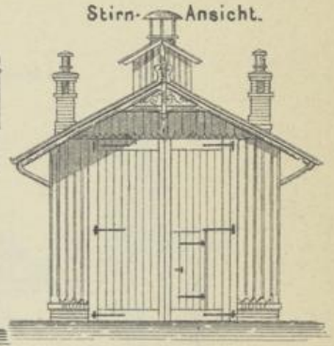
HOCHBAU.

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

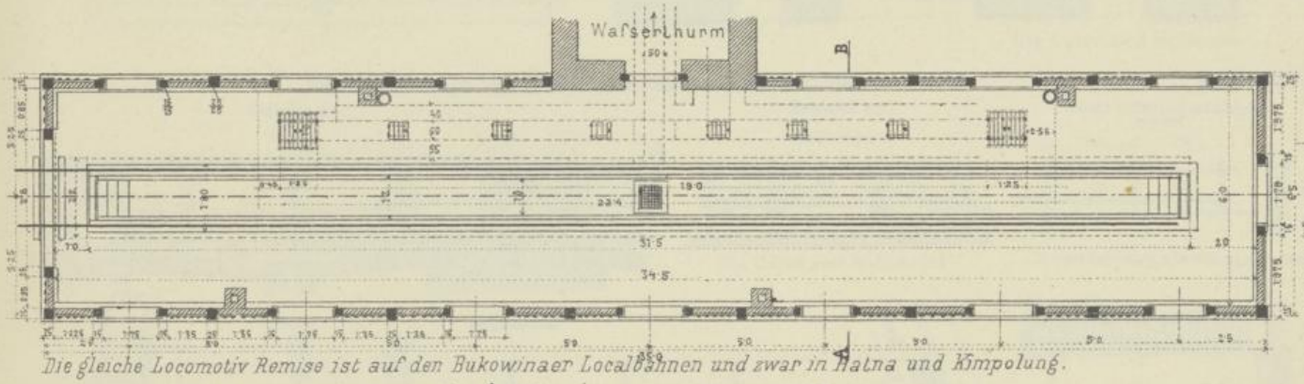
Längenansicht.



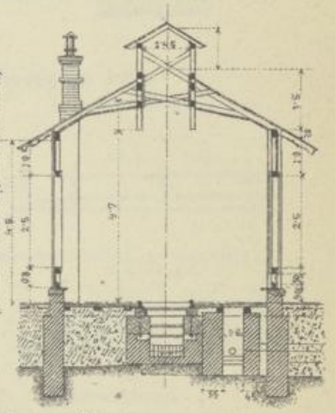
Stirn-Ansicht.



Grundriss. Verb. Fl. 227·5 m²



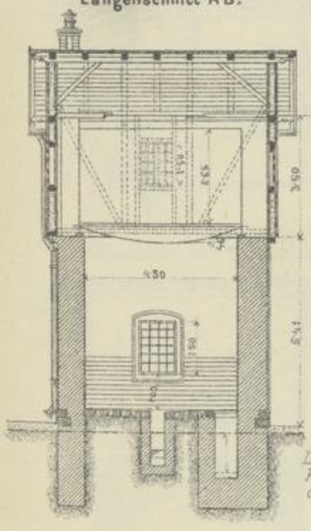
Querschnitt AB.



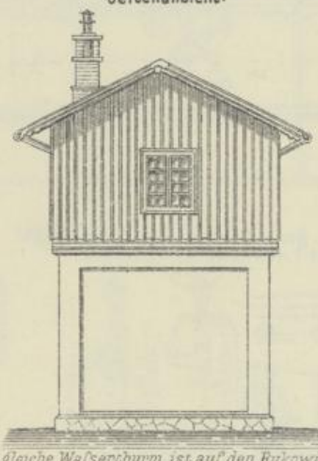
Die gleiche Locomotiv Remise ist auf den Bukowinaer Localbahnen und zwar in Hatna und Kimpolung.

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

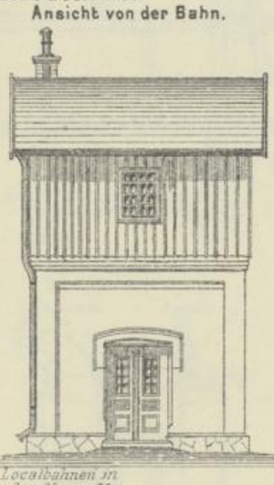
Längenschnitt AB.



Seitenansicht.



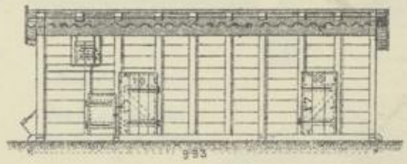
Ansicht von der Bahn.



Der gleiche Wasserthurm ist auf den Bukowinaer-Localbahnen in Hliboka, Karapczin, Storożynetz, Berhometh ⅔, Czudin, Hatna, Kaczyka, Jllischestie, Frassin und Kimpolung.

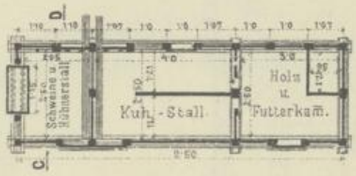
Wirthschaftsgebäude in den Stationen. 1:200.

Längenansicht.



Stirnansicht.

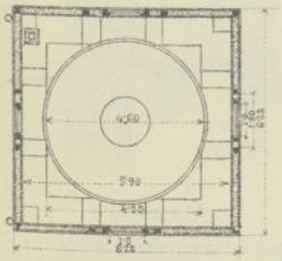
Grundriss, verb. Fl. 28·5 m²



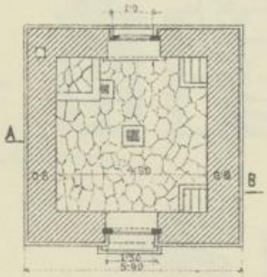
Querschnitt CD.

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

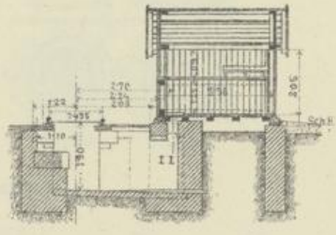
Grundriss des Aufbaues.



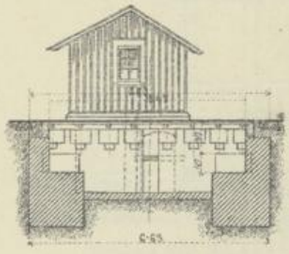
Grundriss, verb. Fl. 34·81 m²



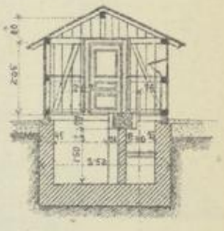
Querschnitt CD



Schnitt AB.

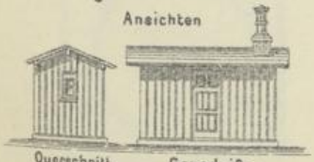


Schnitt GH.



Signalhütte. 1:200.

Ansichten



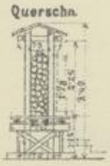
Querschnitt

Grundriss. Fl. 7·6 m²

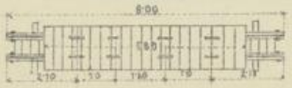
Transportable Holz-Abfahrrampe für 4 Raummeter. 1:200.

Längenansicht.

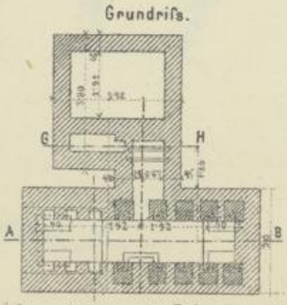
Querschn.



Draufsicht.



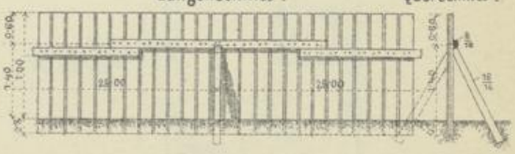
Grundriss.



Dieselbe Bruckenwage ist auf den Bukowinaer Localbahnen in den Stationen Nowosielitza, Storożynetz Berhometh ⅔ und Czudin, dann auf den Kolomeaer Localbahnen in Sleboda ausgeführt.

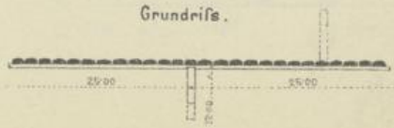
Schneeschutzwand aus Kieferschwarten. 1:75.

Längenschnitt.



Querschnitt.

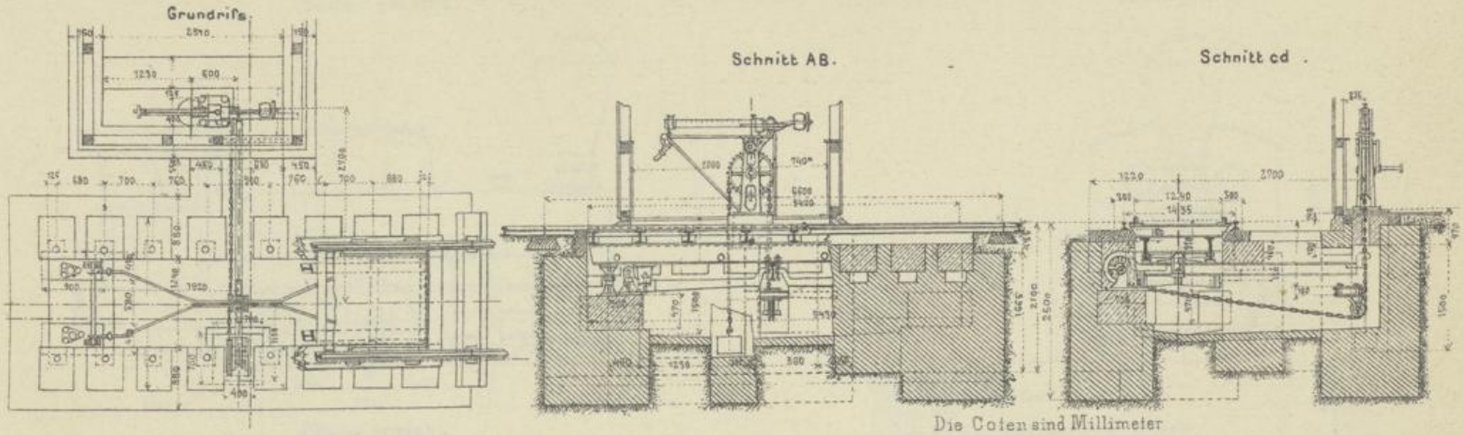
Grundriss.



MECHANISCHE AUSRÜSTUNG. EINFRIEDUNG.

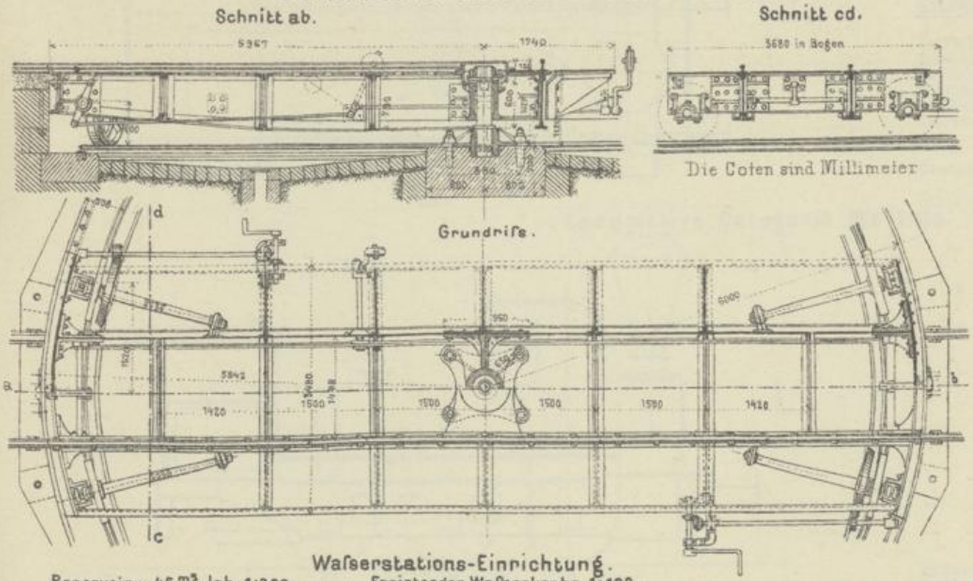
Patent-Waggon-Brückenwage ohne Geleisunterbrechung. Syst. Schember. m. Laufgewicht. 1:100.

Einrichtung u. Registrirapparat, 20000 Kg. Tragkraft.



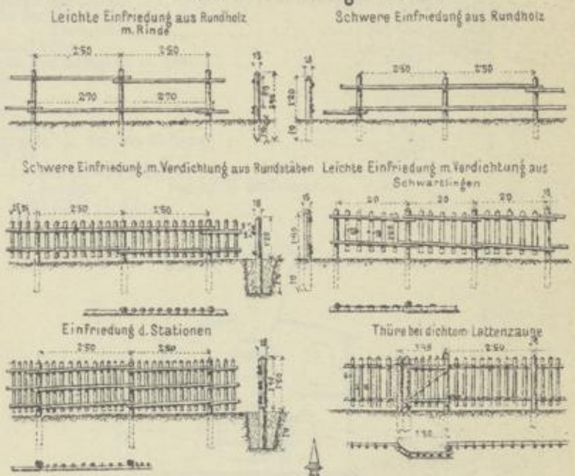
Die Coten sind Millimeter

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

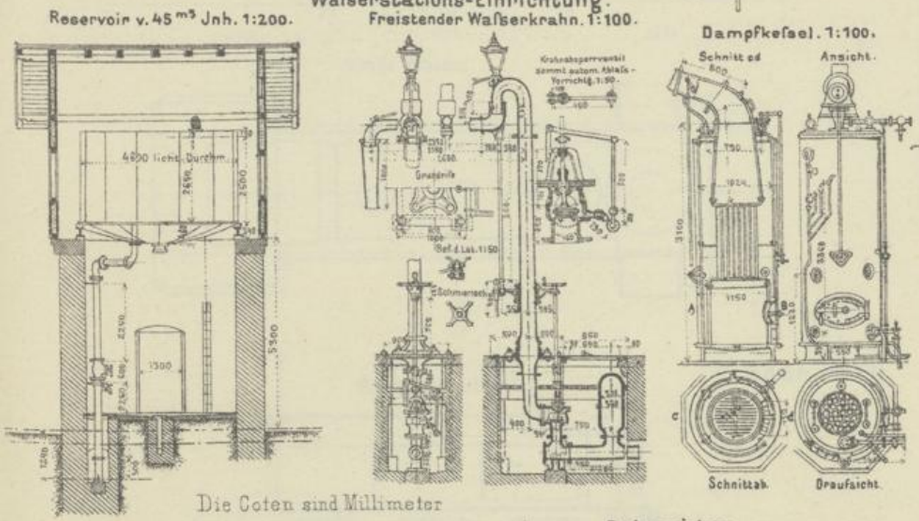


Die Coten sind Millimeter

Bahneinfriedungen. 1:200.

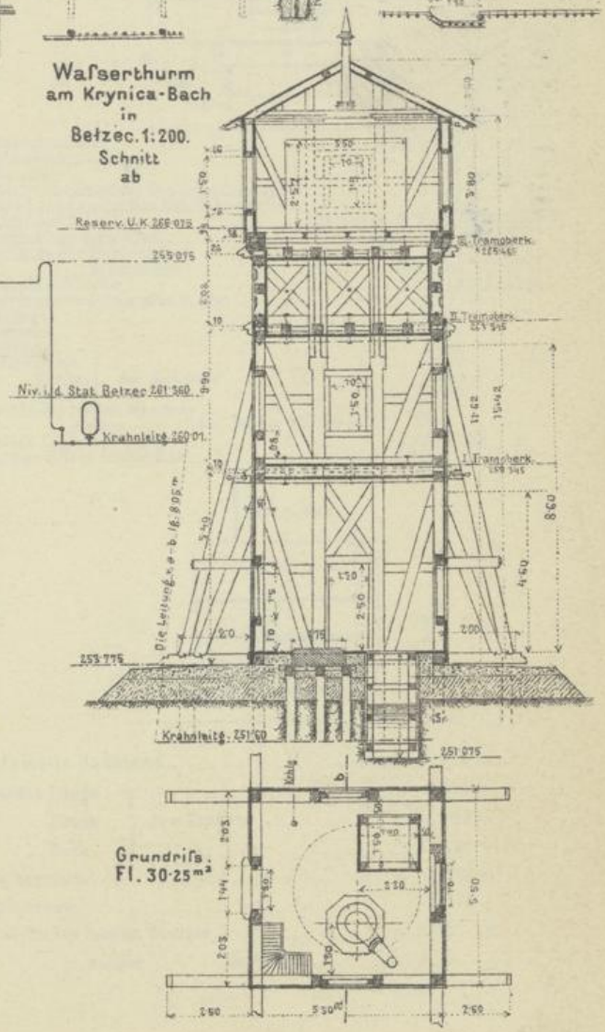


Wasserstations-Einrichtung.

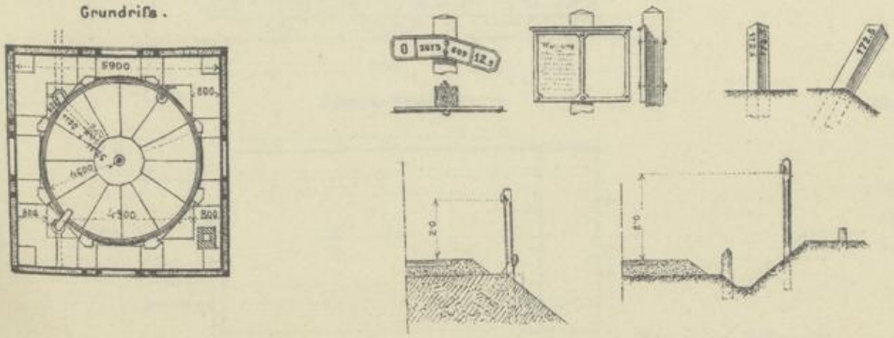


Die Coten sind Millimeter

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



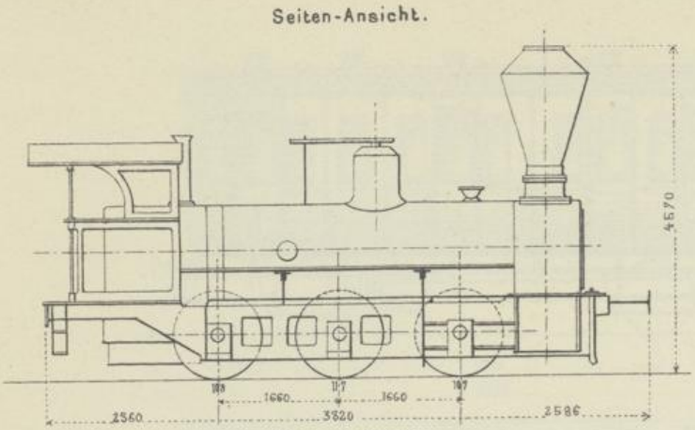
Bahnzeichen.



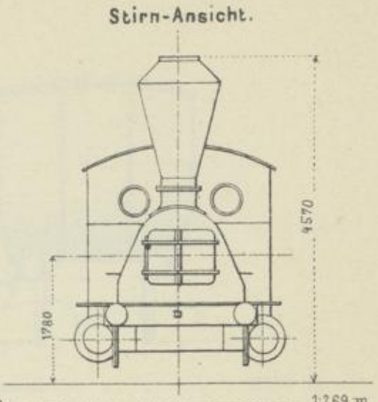
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Locomotive, Categorie III b. 1.100.

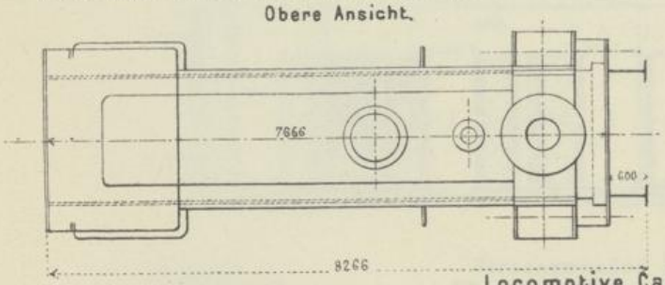
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



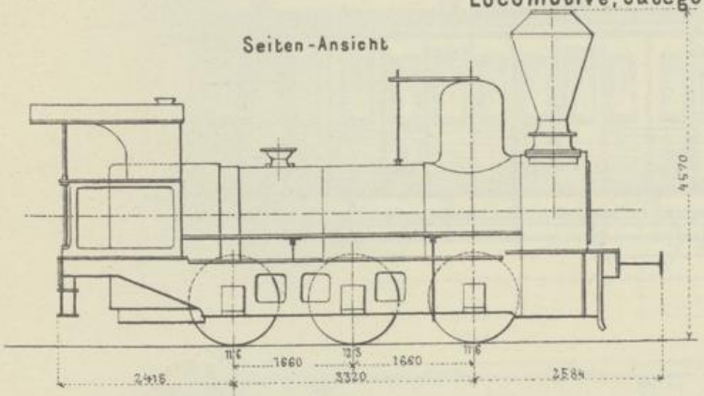
Obere Ansicht.



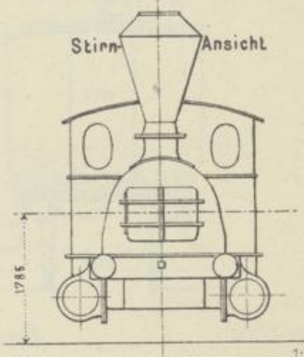
Raddurchmesser			1·269 m.
Cilinder-Durchmesser			0·421 (0·435) m.
Kolben-Hub			0·632 m.
Lichter Durchmesser des cilindr. Kefsels			1·264 "
Lichte Länge zwischen den Rohrwänden			4·217 "
Anzahl der Siederohre	160 Stück	v. Feuer	v. Walser
Durchmesser derselben	52 mm (47 mm)	bespult in m²	
Heizfläche der 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			8·266
" Breite } der Maschine			2·934
" Höhe			4·570
Gewicht der leeren Maschine			29·50 t
" " ausger.	bei 160% Walserst.		32·5 "
Gröfste Zugkraft in Kg.			54·16 Kg

Locomotive, Categorie III c. 1:100.

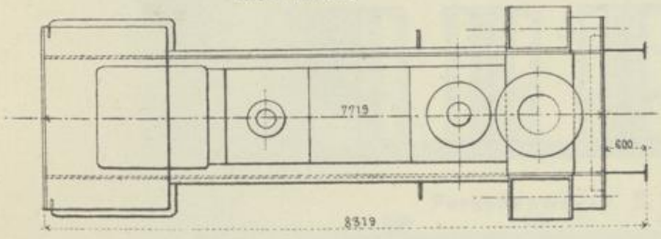
Seiten-Ansicht



Stirn-Ansicht



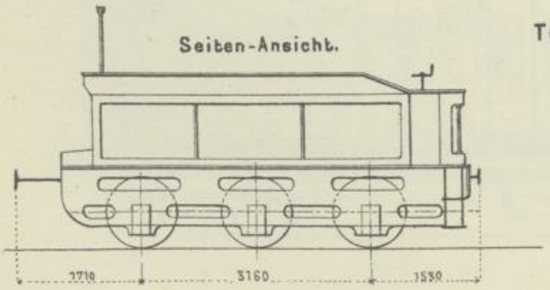
Obere Ansicht



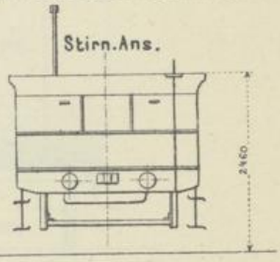
Raddurchmesser			1·269 m.
Cilinder-Durchmesser			0·435 "
Kolben-Hub			0·632 "
Lichter Durchmesser des cilindr. Kefsels			1·270 "
Lichte Länge zwischen den Rohrwänden			4·103 "
Anzahl der Siederohre	169 Stück	v. Feuer	v. Walser
Durchmesser derselben	52 mm (47 mm)	bespult in m²	
Heizfläche der Feuerbuchse		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			8·319 "
" Breite } der Maschine			2·950 "
" Höhe			4·570 "
Gewicht der leeren Maschine			32·2 t
" " ausger.	bei 160% Walserst.		35·5 "
Gröfste Zugkraft in Kg			58·16 Kg
Gröfster Effekt in Pferdekr.			321

Tender. 1:100.

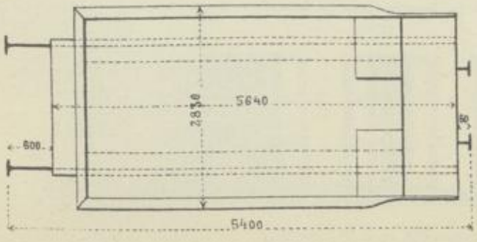
Seiten-Ansicht.



Stirn.Ans.



Obere Ansicht.

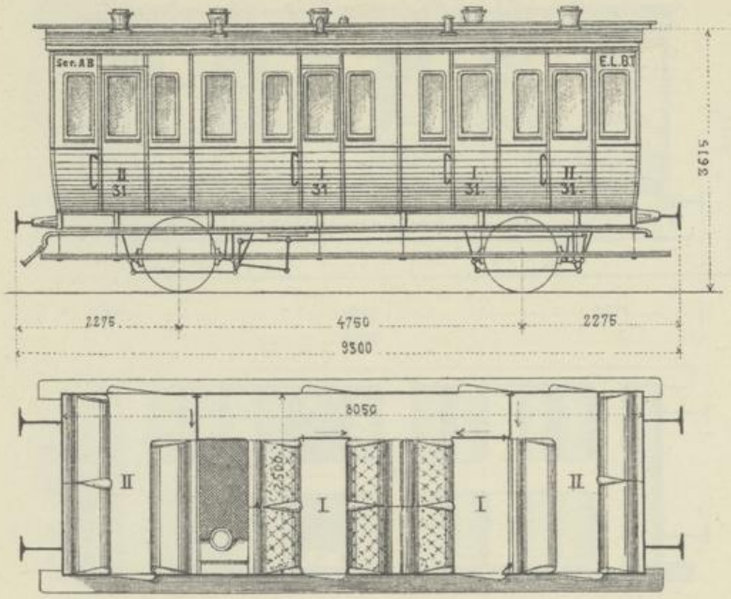


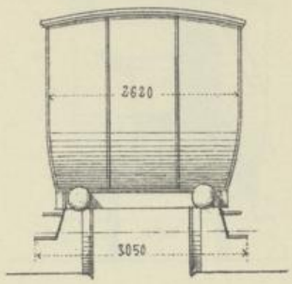
Aufserster Radstand		3·160 m.
Gröfste Länge		6·400 "
" Breite } des Tenders		2·793 "
" Höhe		2·460 "
Wafserraum		8·842 m³
Kohlenraum		7·578 "
Gewicht des leeren Tenders		10·0 t
" " ausger.	durchschn.	23·0 "

Maafse in Millimeter

FAHRBETRIEBSMITTEL.

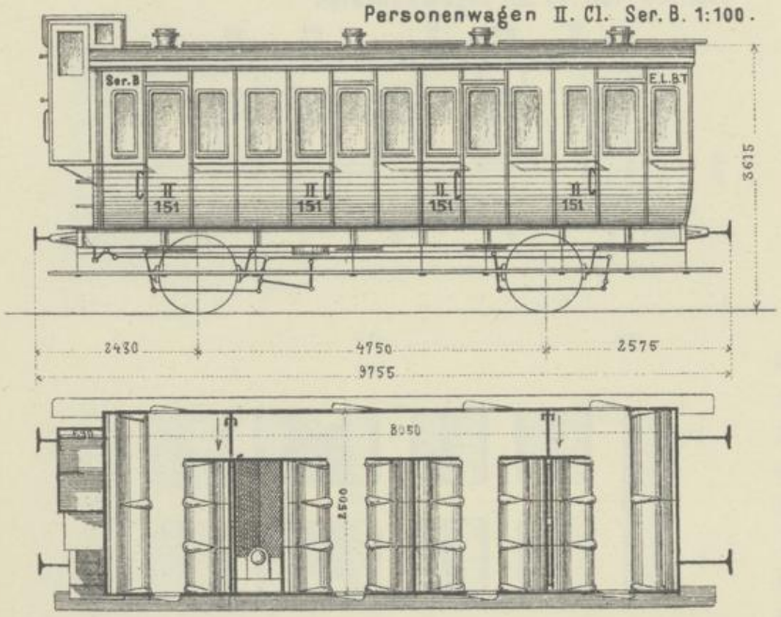
Personenwagen I/II. Cl. Ser. AB. 1:100.





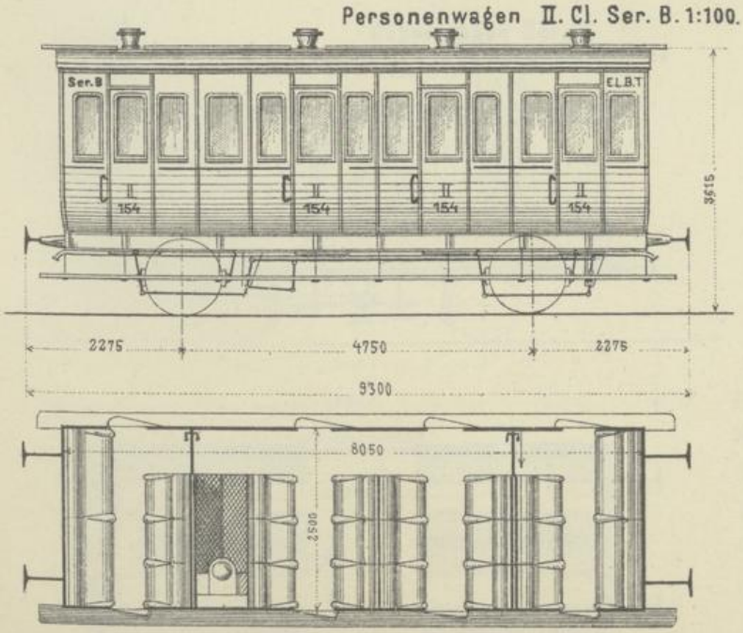
Eigengewicht ..... 12000 Kg.
Sitzplätze 6/I 14/II
Water Closet und Toilette.
Dampfheizung (Syst. Storkenfeld)
Vacuum Bremse
Elecir. Jntercomunications Signal
Anstrich ..... I. Cl. gelb / II Cl. grün
Fabrik ..... Simmering. 1887

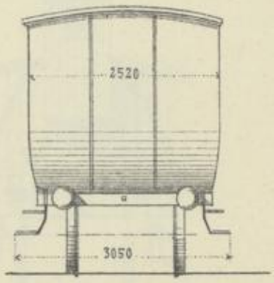
Personenwagen II. Cl. Ser. B. 1:100.



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

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



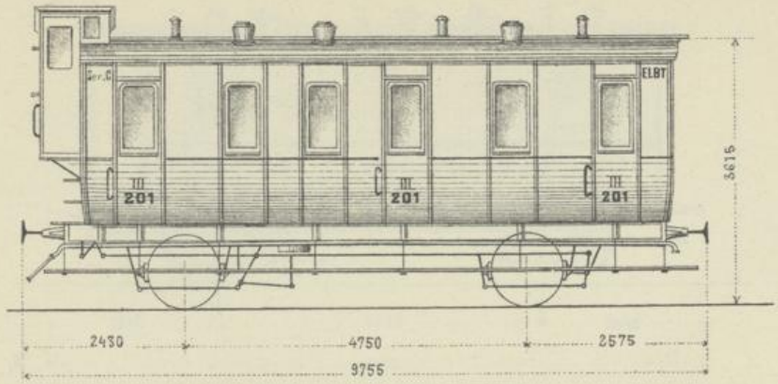


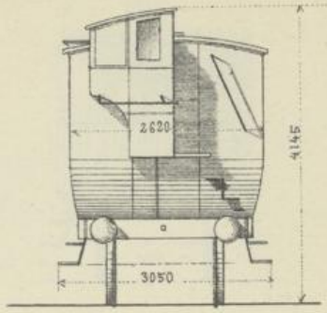
Eigengewicht ..... 11660 Kg.
Sitzplätze 26/II
Water Closet und Toilette
Dampfheizung. (Syst. Storkenfeld)
Vacuum Bremse
Elecir. Jntercomunications Signal
Anstrich ..... grün 1887.
Fabrik ..... Simmering 1887.

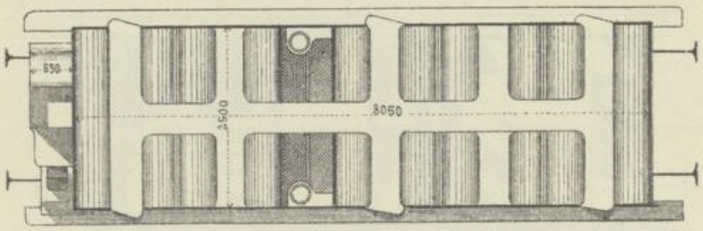
Maafse sind in Millimeter

FAHRBETRIEBSMITTEL.

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

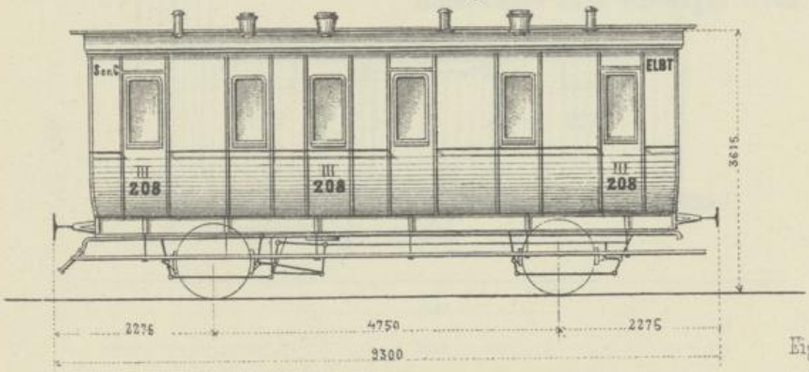


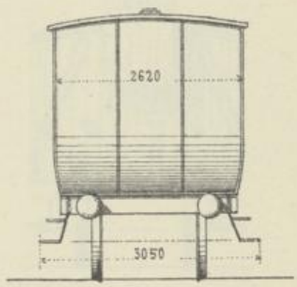


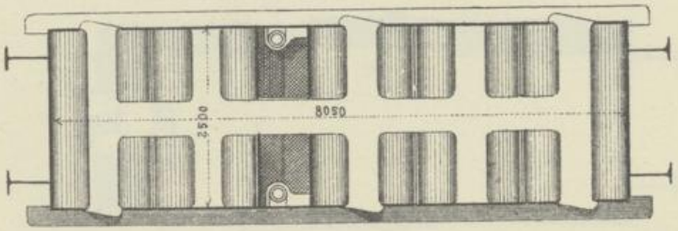


Eigengewicht ..... 11500 Kg
Sitzplätze 42/III
2 Water Closet
Dampfheizung (Syst. Storkenfeld)
Comb. Vacuum u. Spindel-Bremse
Elecir. Jntercomunications Signal
Anstrich ..... rothbraun
Fabrik ..... Simmering. 1887.

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

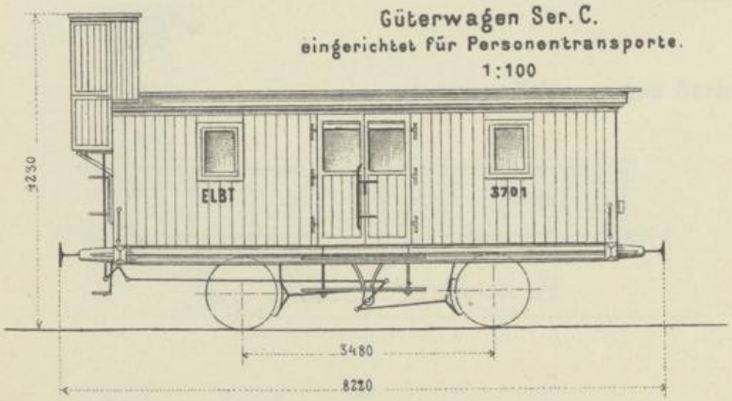


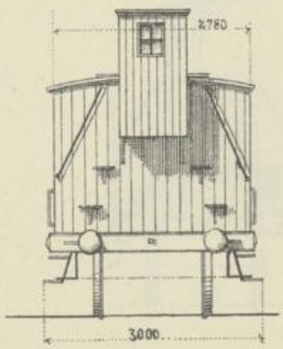


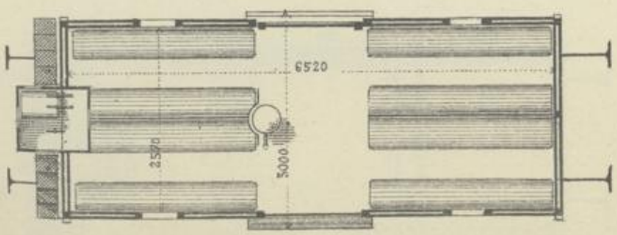


Eigengewicht ..... 11000 Kg
Sitzplätze 42/III
2 Water Closet
Dampfheizung (Syst. Storkenfeld)
Vacuum Bremse
Elecir. Jntercomunications Signal
Anstrich ..... rothbraun
Fabrik ..... Simmering. 1887

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





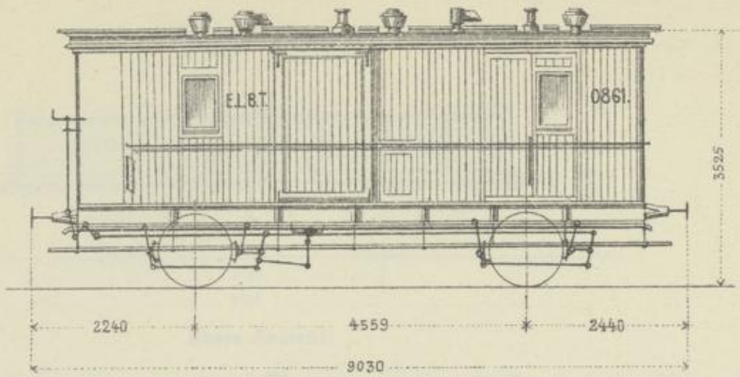


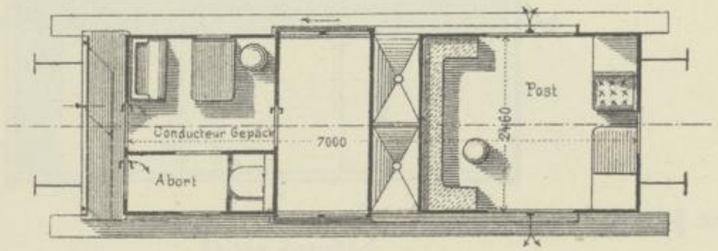
Eigengewicht ..... 6950 Kg
Tragfähigkeit ..... 10000 "
Sitzplätze 40
Bodenfläche m² ..... 16·6
Laderaum ..... 32·1
Ofenheizung .....
Anstrich ..... silbergrau

Masse sind in Millimeter

FAHRBETRIEBSMITTEL.

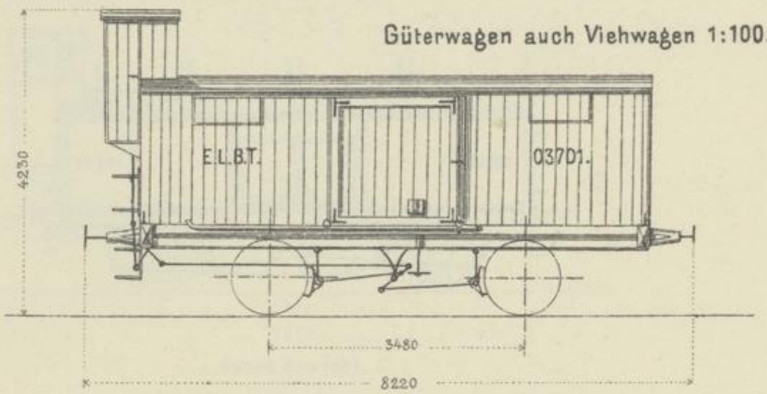
Post und Gepäcks-Wagen. 1:100.

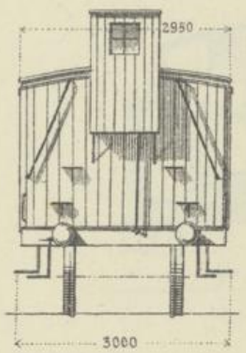


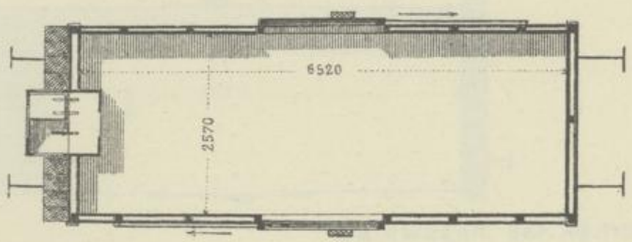


Eigengewicht 9850
Tragfähigkeit 10000
Comb. Vacuum u. Spindel-Bremse.
Anstrich . . . . . silbergrau
Dampfrohrleitung.
2 Füll-Oefen.
Fabrik: Simmering 1887

Güterwagen auch Viehwagen 1:100.

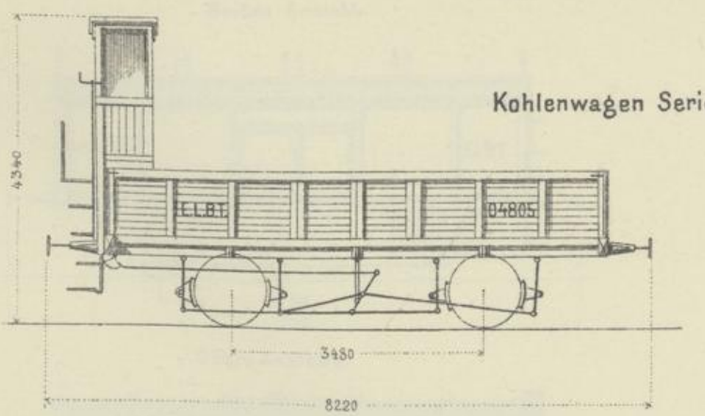


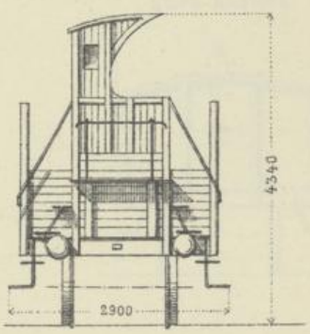


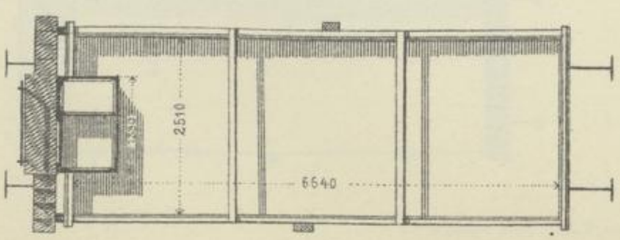


Eigengewicht 6700
Tragfähigkeit 12000
Bodenfläche m² . . . . . 16·6
Laderaum m³ . . . . . 32·1
Anstrich . . . . . silbergrau
Fabrik: Hernals 1873

Kohlenwagen Serie K.







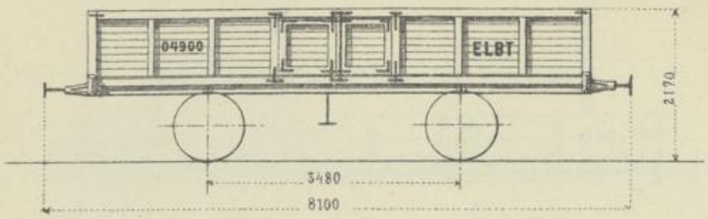
Eigengewicht 6200
Tragfähigkeit 11300
Bodenfläche m² . . . . . 15·8
Laderaum m³ . . . . . 16·0
Anstrich . . . . . silbergrau
Fabrik: Hernals 1885

Masse sind in Millimeter

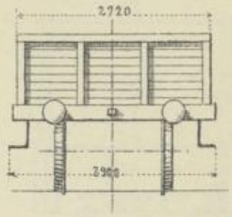
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Kohlenwagen Ser. K. 1:100.

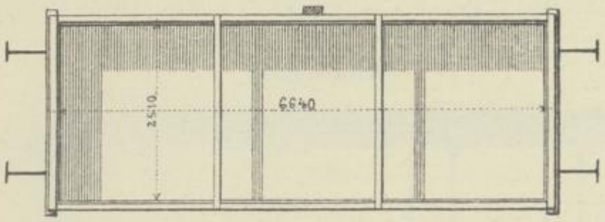
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



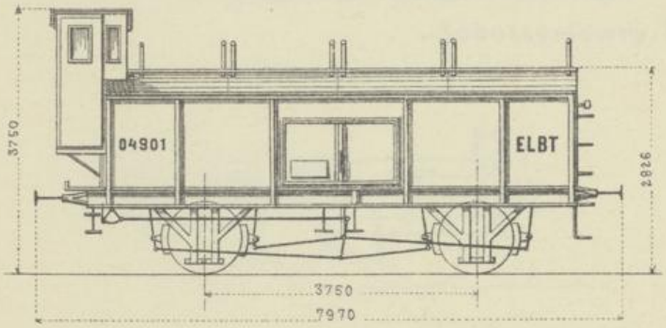
Obere Ansicht.



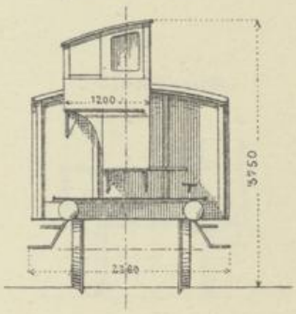
Eigengewicht	5100 Kg
Tragfähigkeit	11300 »
Bodenfläche m^2	16·8
Laderaum m^3	16·0
Anstrich	silbergrau
Fabrik	Hernals

Kalkwagen, Ser. Kg. 1:100.

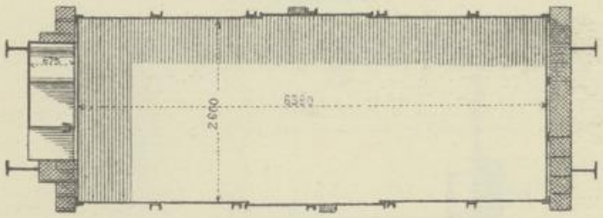
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



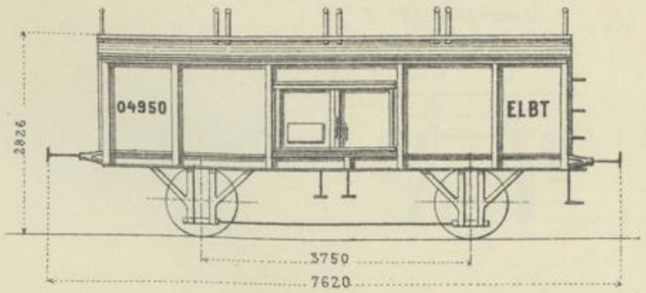
Obere Ansicht.



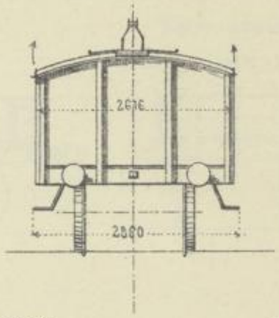
Eigengewicht	8800 Kg
Tragfähigkeit	10000 »
Bodenfläche m^2	16·5
Laderaum m^3	21·1
Anstrich	silbergrau
Fabrik	Hernals 1887.

Kalkwagen, Ser. Kg. 1:100.

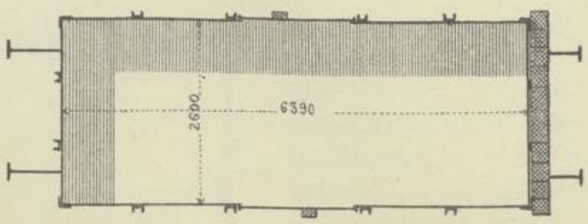
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



Obere Ansicht.



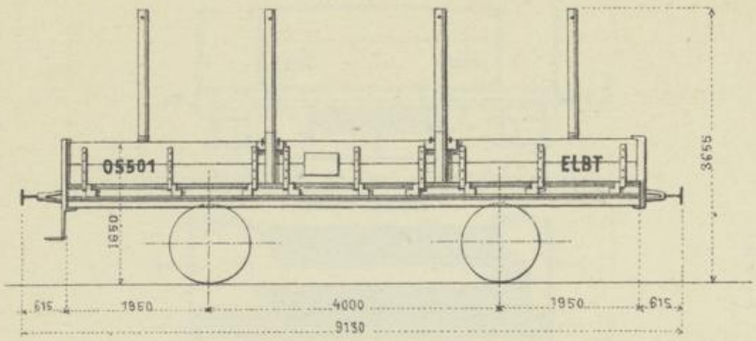
Eigengewicht	7650 Kg
Tragfähigkeit	10000 »
Bodenfläche m^2	16·5
Laderaum m^3	21·1
Anstrich	silbergrau
Fabrik	Hernals 1887.

Masse sind in Millimeter

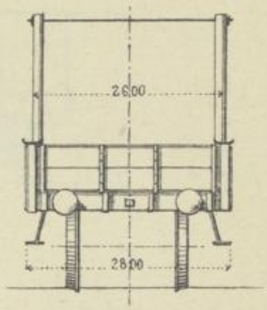
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Bretterwagen, Ser. Li. 1:100.

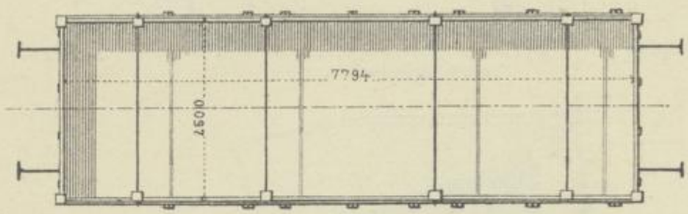
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



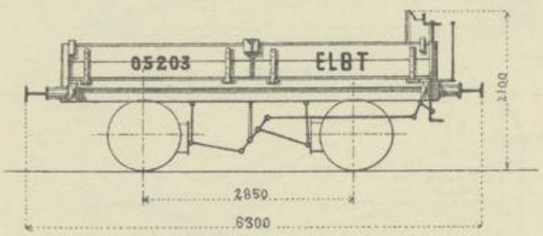
Obere Ansicht.



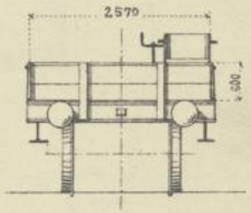
Eigengewicht	6850 Kg
Tragfähigkeit	10000 "
Bodenfläche m^2	20·9
Laderaum m^3	12·5
Anstrich	silbergrau
Fabrik. Schustala, Nefseldorf	1887

Schotterlowry, Ser. Lo. 1:100.

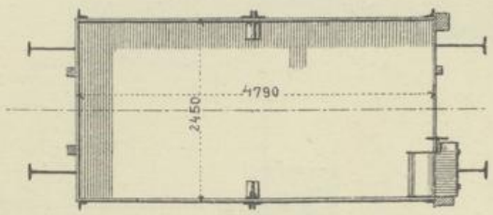
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



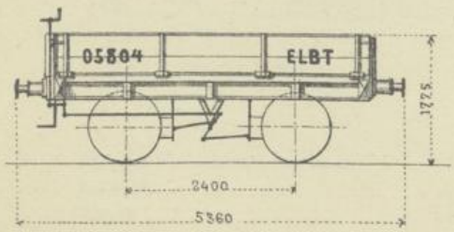
Obere Ansicht.



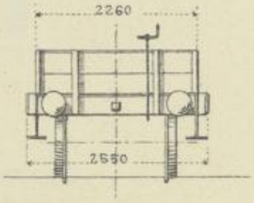
Eigengewicht	4400 Kg.
Tragfähigkeit	10000 "
Bodenfläche m^2	11·73
Laderaum m^3	5·4 "
Spindelbremse	
Anstrich	silbergrau

Schotterlowry, Ser. Lo. 1:100.

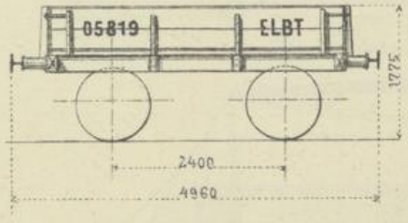
Seiten-Ansicht



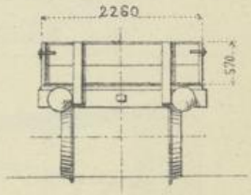
Stirn-Ansicht.



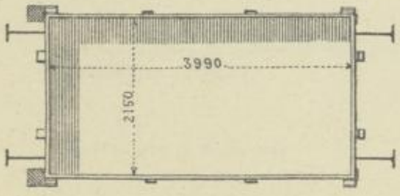
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.

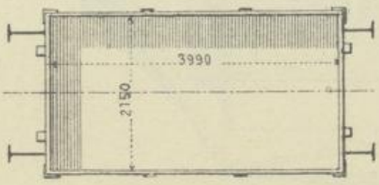


Obere Ansicht



Eigengewicht	3440 Kg
Tragfähigkeit	7500
Ladefläche m^2	8·57
Laderaum m^3	4·89
Spindelbremse.	
Anstrich	grau.

Obere Ansicht



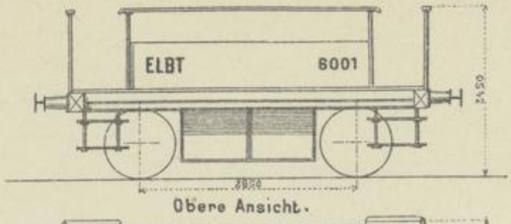
Eigengewicht	3240 Kg
Tragfähigkeit	7500 "
Bodenfläche m^2	8·57
Laderaum m^3	4·89
Anstrich	silbergrau

Maafse sind in Millimeter

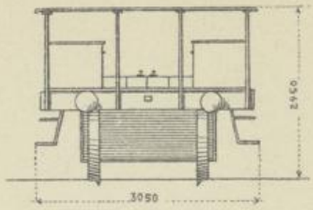
FAHRBETRIEBSMITTEL.

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

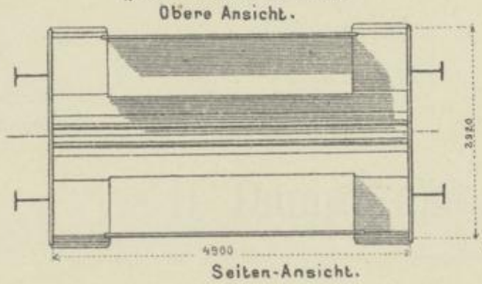
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht



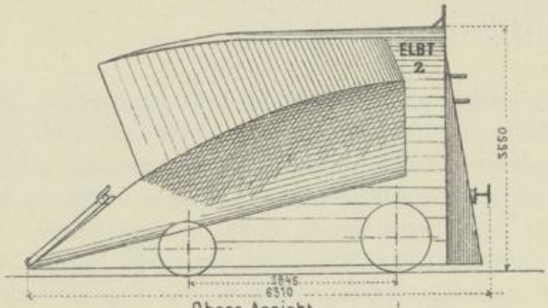
Obere Ansicht.



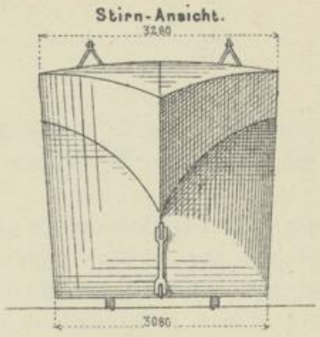
Eigengewicht	4000 Kg.
Tragfähigkeit	10000 "
Anstrich	silber grau.

Schneepflug. 1:50.

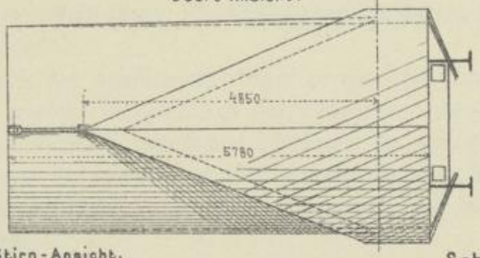
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



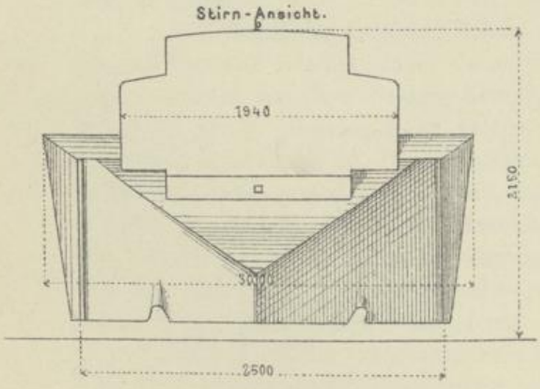
Obere Ansicht.



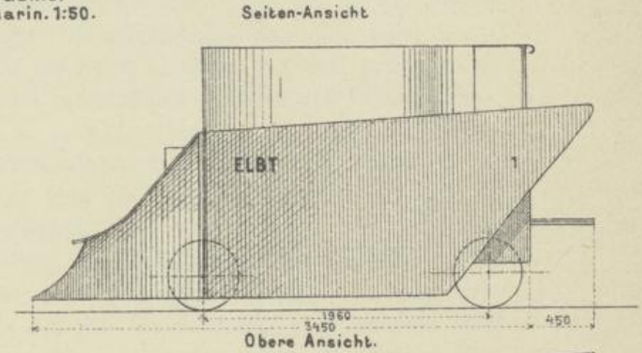
Eigengewicht	10150 Kg.
Anstrich	schwarz
Fabrik	Simmering. 1889

Schneeräumer Patent Marin. 1:50.

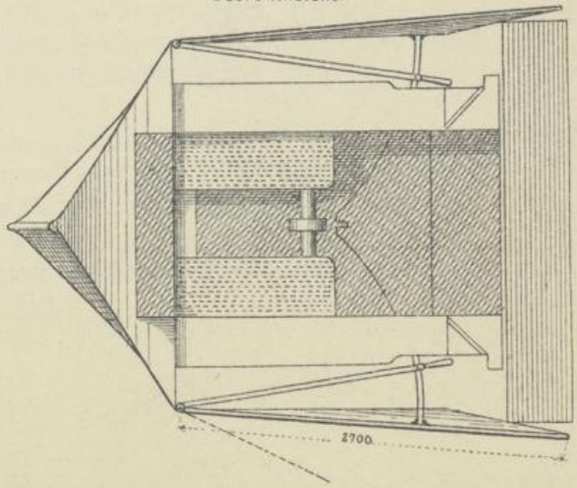
Stirn-Ansicht.



Seiten-Ansicht



Obere Ansicht.



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

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

Maafse sind in Millimeter