III. Kolomeaer Localbahnen.

1. Geschichtliches.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Verkehrsbedeutung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Bauanlage, Constructions- und Betriebs-Verhältnisse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unterbau.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rampenabsperrungen, sowie Einfriedungen wurden nicht hergestellt.

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

Es wurden im Ganzen 23·92 Hektare Grund eingelöst.

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

Oberbau.

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

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

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

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

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

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

Hochbau.

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

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

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

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

Die ausgeführten Hochbauten sind auf Tafel 47 und 48 ersichtlich.

Stationsanlagen.

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

Es wurden folgende Stationen ausgeführt:

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

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

Die Stationen sind nicht eingefriedet.

Die hervorragendsten Stationsanlagen sind auf Tafel 46 ersichtlich.

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

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

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschlussstation Kolomea erhielt ein combinirtes Deckungssignal.

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

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

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

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

Fahrbetriebsmittel.

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

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

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

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

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

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

4. Bau- und Anlagecapital.

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

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

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

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

Von dem Nominal-Anlagecapitale haben übernommen:

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

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

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

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

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

5. Organisation des Betriebes.

Betriebsführung.

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

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

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

Anschlussvertrag.

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

(Siehe Anhang.)

Dienstes-Organisation.

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

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

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

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

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

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

6. Personen- und Güter-Tarife.

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

Sämmtliche Gebühren werden in österr. Währung ohne Agiozuschlag eingehoben.

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

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

Personen-Tarif pro Person und Kilometer in Kreuzern

II. Cl.	III. Cl.
4 kr.	2·5 kr.

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

Separat-Personenzüge.

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

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

Reisegepäck.

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

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

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

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

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

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

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

Hunde.

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

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

Eilgüter.

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

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

Frachtgüter.

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

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

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

Die Frachtsätze für Stückgüter finden Anwendung bei Aufgabe beliebiger Quantitäten.

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

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

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

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

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

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

Leichen.

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

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

Equipagen und sonstige Strassenfuhrwerke.

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

Lebende Thiere.

a) Pferde, Fohlen und Maulthiere:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Angeld für zur Thierverladung bestellte Wagen.

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

Wagenmiethe für Verzögerung des Ein- und Ausladens.

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

Standgelder.

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

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

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

Nebengebühren.

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

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

Auf- und Ablegegebühren.

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

Hebekrahngebühr.

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

Auf- und Abladegebühr.

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

Waggebühr.

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

Lagergeld.

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

Desinfectionsgebühr.

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

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

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

Zuschläge für Werth- und Lieferzeit-Interesse-Declaration:

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

Nachnahmeprovision.

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

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

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

Zählgebühr.

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

In minimo werden jedoch pro Wagen 50 kr. erhoben.

Specialtarife.

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

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

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

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

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

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

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

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

Tarif-Kilometerzeiger

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

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

*) Haltestelle für Personen- und Gepäckverkehr.

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

7. Ergebnisse des Personen- und Güterverkehres.

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

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

Die nächsten Geschäftsperioden werden durch das Kalenderjahr gebildet.

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

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

*) Diese Daten gelten für das ganze Jahr 1887.

8. Finanzielle Ergebnisse.

Dieselben sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

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

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

Von den Einnahmen entfallen*):

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

Durchschnittliche Ausgaben:

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

Betriebs-Ergebnisse.

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

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

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

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

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

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

TABELLE II.

Bahnbeschreibung der Kolomeaer Localbahnen.

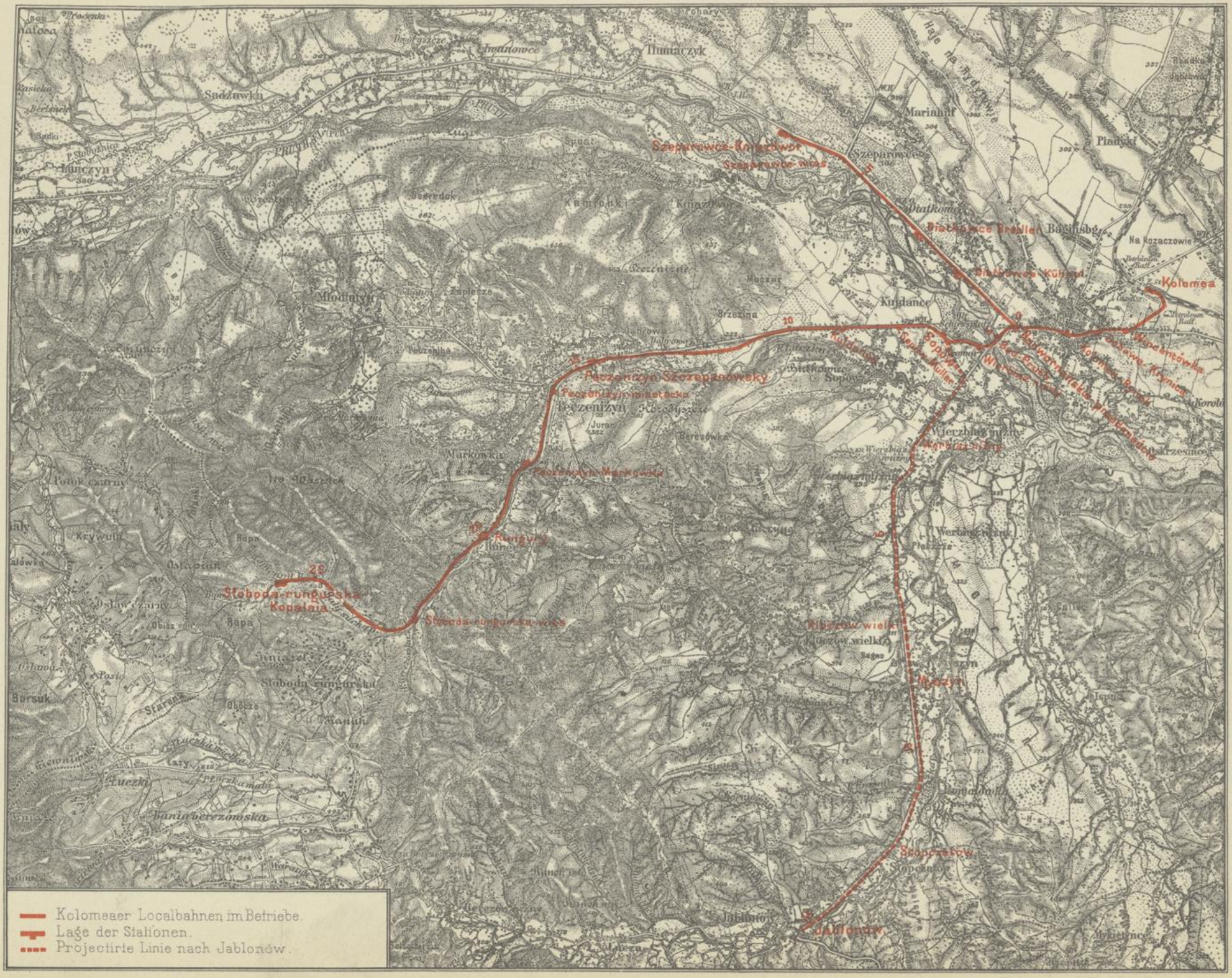
Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	bis	Länge in Kilometer	wahre Entfernung von der Nachbarstation	Station Kolomea	tarifmässige Entfernung von der Nachbarstation	Station Kolomea	Neigungs-Verhältnisse: Längen: horizontal	in Neigung über 2·5%	bis inclus.	Maximum der Neigung per ‰	Richtungs-Verhältnisse: Längen: in gerader Linie	in Bögen über 600 m. R.	bis inclus.	kleinster Radius	Unterbau: Erdarbeit: im Niveau der Bahn	in der Anschüttung über 1 Meter	bis inclus.	in der Abgrabung über 1 Meter	bis inclus.	grösste Anschüttung	grösste Abgrabung	Bauobjecte: Brücken: gewölbt und gedeckt über 4 m Spannweite	offen und mit Eisenconstruction über 4 m Spannweite	gewölbt und gedeckt bis incl. 4 m Spannweite	offen und mit Eisenconstruction bis incl. 4 m Spannweite	Objecte gemauerte ausserhalb der Bahn	Wegübersetzungen im Niveau der Bahn	Oberbau: Länge: im currenten Geleise	im Neben- Geleise	Zusammen	Anzahl der Wechsel	Hochbau: Gebäude: Anzahl: Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waarenmagazine: bölzerne	Lagerraum in Quadratmetern	Diverse	Signalhütten	Brückenwaagen	Verladerampen	Bahnhöfe: Stationen	Haltestellen	Telegraphen: elektro-magnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung	Anmerkung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
a) Linie: Kolomea-Sloboda rungurska Kopalnia.																																																	
		194·353	195·685	8·850																																									1**					
Kolomea	*Station*	0	0·574	0·574*	.	.	.	.	.	.	0·574	1·25	0·574	.	.	∞	.	.	0·574	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*	0·070	0·070	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	*Station*	**Kolomea**	1. October 1886	*) Die Anlagen der Station Kolomea der k. k. priv. Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft werden mitbenützt und gehören hiezu auch die hier angeführten 0·374 Kilometer Geleise.
	Currente Bahn	0·574	1·875	1·301	.	.	.	.	0·188	.	1·113	15	0·782	.	0·519	175	0·040	.	1·016	.	0·245	0·09	0·51	.	.	.	3	.	4	1·301	.	1·301	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Wincentówka	*Haltestelle*	1·875	.	.	1·875	1·875	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Wincentówka		
	Currente Bahn	1·875	2·628	0·753	.	.	.	.	0·055	.	0·698	13·6	0·625	.	0·128	125	0·120	.	.	.	0·633	0·36	0·11	.	1	.	.	1	.	0·753	.	0·753	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Dębowa Krynica	*Haltestelle*	2·628	.	.	0·753	2·628	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Dębowa Krynica		
	Currente Bahn	2·628	3·320	0·692	.	.	.	.	0·179	.	0·513	15	0·249	.	0·443	125	0·04	.	0·332	.	0·320	0·88	0·25	1	.	.	1	1	.	0·692	.	0·692	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Kolomea Rynek	*Haltestelle*	3·320	.	.	0·692	3·320	1	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Kolomea Rynek		
	Currente Bahn	3·320	4·230	0·910	.	.	.	.	0·259	0·195	0·456	28	0·710	0·017	0·183	400	0·038	.	0·504	.	0·368	0·21	0·05	.	1	.	2	2	.	0·910	.	0·910	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Nadworniańskie przedmieście	*Ausweiche*	4·230	4·366	0·136	0·978	4·298	1	5	0·136	.	.	0	0·136	.	.	∞	0·100	.	0·036	.	.	0·26	.	.	.	.	.	.	.	.	0·136	0·136	0·272	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	*Ausweiche*	Nadworniańskie przedmieście		
	Currente Bahn	4·366	5·026	0·660	.	.	.	.	0·395	.	0·265	14·5	0·519	.	0·141	125	0·060	0·070	0·300	.	0·230	0·40	0·12	.	.	.	2	1	.	0·660	.	0·660	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Bad Pruth	*Haltestelle*	5·026	.	.	0·728	5·026	1	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Bad Pruth		
	Currente Bahn	5·026	5·470	0·444	.	.	.	.	0·166	.	0·278	15	0·262	.	0·182	110	.	0·264	0·080	.	.	7·60	.	.	1	.	.	1	1	0·444	.	0·440	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Wierbiąż niżny	*Haltestelle*	5·470	.	.	0·444	5·470	1	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Wierbiąż niżny		
	Currente Bahn	5·470	6·272	0·802	.	.	.	.	.	.	0·802	4·7	0·512	.	0·290	150	.	.	0·602	.	0·200	0·63	0·13	.	.	.	1	.	.	0·802	.	0·802	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Sopów	*Station*	6·272	6·522	0·250	0·913	6·383	1	7	.	.	0·250	2·5	0·250	.	.	∞	.	.	0·170	.	0·080	0·63	0·13	.	.	.	.	.	.	0·250	0·704	0·954	7	1	1	1	1	39·04	1	1	.	1	1	.	1	*Station*	**Sopów**		
	Currente Bahn	6·522	7·422	0·900	.	.	.	.	0·190	.	0·710	5	0·598	.	0·302	400	0·040	.	0·860	.	.	0·83	0·11	.	.	.	.	.	2	0·900	.	0·900	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Sopów Müller	*Haltestelle*	7·422	.	.	1·039	7·422	2	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Sopów Müller		
	Currente Bahn	7·422	8·825	1·403	.	.	.	.	0·345	.	1·058	17·39	1·403	.	.	∞	0·120	.	1·203	.	0·080	0·02	0·16	.	.	.	1	1	3	1·403	.	1·403	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Kujdańce	*Haltestelle*	8·825	.	.	1·403	8·825	2	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Kujdańce		
	Currente Bahn	8·825	14·422	5·597	.	.	.	.	0·700	0·067	4·830	25	4·447	0·080	1·070	150	2·190	0·090	2·997	.	0·320	1·67	0·34	.	1	.	11	1	10	5·597	.	5·597	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Peczeniżyn Szczepanowski.	*Station*	14·422	14·722	0·300	5·767	14·592	6	15	.	.	0·300	2·5	0·235	.	0·065	400	.	0·090	0·210	.	.	1·13	.	.	.	.	.	.	.	0·300	0·405	0·705	3	1	.	1	1	39·04	.	.	.	1	1	.	1	*Station.*	**Peczeniżyn Szczepanowski**	1. December 1886	
	Currente Bahn	14·722	15·782	1·060	.	.	.	.	.	.	1·060	13·5	0·514	0·245	0·301	200	.	0·320	0·740	.	.	1·87	.	.	.	.	6	.	3	1·060	.	1·060	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Peczeniżyn miasteczko	*Haltestelle*	15·782	.	.	1·190	15·782	2	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Peczeniżyn miasteczko		
	Currente Bahn	15·782	17·753	1·971	.	.	.	.	.	.	1·971	12	0·162	0·323	1·486	150	.	0·650	1·321	.	.	1·58	.	.	1	.	8	.	11	1·971	.	1·971	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Peczeniżyn Markówka	*Haltestelle*	17·753	.	.	1·971	17·753	3	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Peczeniżyn Markówka		
	Currente Bahn	17·753	20·050	2·297	.	.	.	.	0·066	.	2·231	21·16	1·188	0·529	0·580	120	.	0·280	1·857	0·050	0·110	2·82	2·50	.	.	.	8	.	17	2·297	.	2·297	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Rungury	*Ausweiche*	20·050	20·250	0·200	2·382	20·135	2	20	.	.	0·200	2·5	0·200	.	.	∞	.	0·200	.	.	.	3·87	.	.	.	.	.	.	.	0·200	0·200	0·400	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	*Ausweiche*	Rungury		
	Currente Bahn	20·250	22·395	2·145	.	.	.	.	.	.	2·145	20	0·923	0·348	0·904	110	.	1·040	1·075	.	0·030	2·30	1·50	.	.	1	7	.	7	2·145	.	2·145	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Słoboda rungurska wieś	*Haltestelle*	22·395	.	.	2·260	22·395	2	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Słoboda rungurská wieś		
	Currente Bahn	22·395	25·473	3·078	.	.	.	.	0·100	0·537	2·441	30	1·125	0·539	1·414	110	.	0·738	2·018	0·180	0·142	2·21	7·40	.	5	.	7	.	11	3·078	.	3·078	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Słoboda rungurska Kopalnia	*Station*	25·473	25·653	0·180	3·198	25·593	4	26	.	.	0·180	2·5	0·180	.	.	∞	.	0·172	.	.	0·008	3·19	0·50	.	.	.	.	.	.	0·180	0·794	0·974	10	1	.	1	1	39·04	1	.	1	1	1	.	1	*Station*	**Słoboda rungurska Kopalnia**		
	Totale...	.	.	25·653	25·593	.	.	.	2·779	0·799	22·075	.	15·594	2·031	8·008	.	2·748	4·014	15·895	0·230	2·766	.	.	1	10	1	51	8	69	25·079	2·309	27·388	27	3	1	3	3	117·12	3	2	1	3	6	10	4				
b) Linie: Nadworniańskie-Szeparowce Kniażdwór.																																																	
Nadworniańskie przedmieście	*Ausweiche*	.	0	.	.	v. Nadwórn	.	c. Nadwórn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*Ausweiche*	Nadworniańskie przedmieście	1. October 1886	*) Die Linie zweigt im Kilometer 4·371 der Linie Kołomea-Słoboda ab. **) Zwischen den Stationen Kołomea der k. k. priv. Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Station Szeparowce Kniażdwor besteht eine telephonische Verbindung.
	Currente Bahn	0	1·979	1·979	.	.	.	.	0·100	.	1·879	7·6	1·872	.	0·107	150	0·500	.	1·379	.	0·100	0·16	0·02	.	1	.	2	. 3	1	1·979	.	1·979													Currente Bahn			
Diatkowce Kühnel	*Ausweiche*	1·979	2·109	0·130	2·044	2·044	2	2	.	.	0·130	1·5	0·130	.	.	∞	.	.	0·130	.	.	0·05	.	.	.	.	.	.	.	0·130	0·130	0·260	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	1	.	.	*Ausweiche*	Diatkowce Kühnel		
	Currente Bahn	2·109	2·901	0·792	.	.	.	.	.	.	0·792	6	0·792	.	.	∞	.	.	0·742	.	0·050	0·12	0·19	.	.	.	.	.	1	0·792	.	0·792	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Diatkowce Brettler	*Ausweiche*	2·901	3·031	0·130	0·922	2·966	1	3	.	.	0·130	2·0	0·130	.	.	.	.	.	0·130	.	.	0·05	.	.	.	.	.	.	.	0·130	0·130	0·260	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	1	.	.	*Ausweiche*	Diatkowce Brettler		
	Currente Bahn	3·031	5·620	2·589	.	.	.	.	0·226	.	2·363	20	2·308	.	0·081	200	0·610	0·100	1·269	0·060	0·550	1·02	1·67	.	.	.	3	3	.	2·589	.	2·589	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Szeparowce wieś	*Haltestelle*	5·620	.	.	2·654	5·620	3	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	*Haltestelle*	Szeparowce wieś		
	Currente Bahn	5·620	7·001	1·381	.	.	.	.	0·006	.	1·375	10	1·325	.	0·056	150	0·328	.	0·773	.	0·280	0·24	0·12	.	. 1	.	1	2	2	1·381	.	1·381	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Currente Bahn			
Szeparowce Kniażdwór	*Station*	7·001	7·143	0·142	1·492	7·112	2	7	0·142	.	.	.	0·142	.	.	∞	0·072	.	.	.	0·070	.	0·44	.	.	.	.	.	.	0·142	0·198	0·340	3	1	.	.	1	41·4	.	.	.	1	1	.	1**	*Station*	**Szeparowce Kniażdwór**		
	Totale...	.	.	7·143	7·112	.	.	.	0·474	.	6·669	.	6·899	.	0·244	.	1·510	0·100	4·422	0·060	1·050	.	.	.	2	.	6	8	4	7·143	0·458	7·601	8	1	.	.	1	41·4	2	.	.	3	3	1	1**				

c) Schleppbahnen.

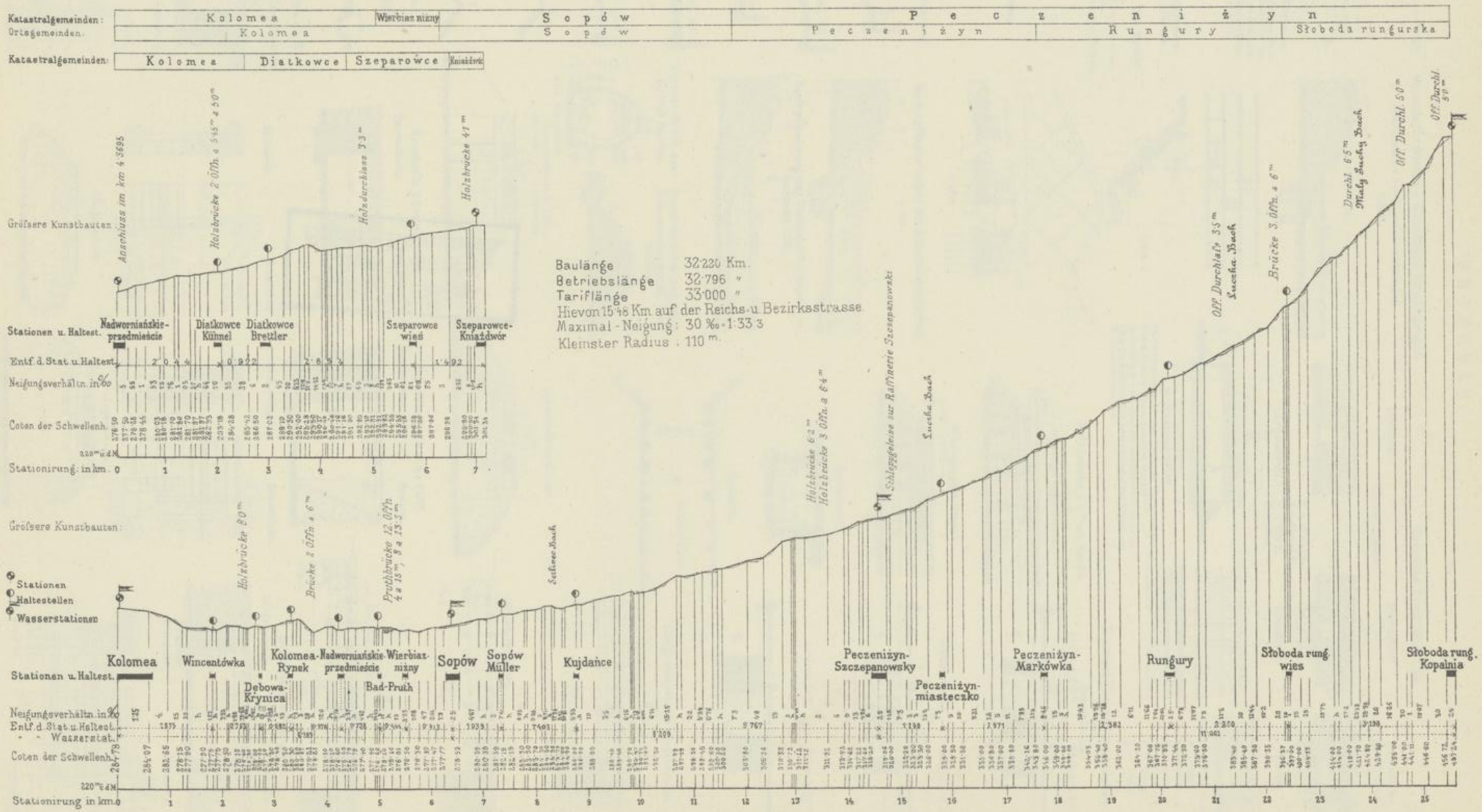
1. Von Kilometer 0·60 bei Station Kolomea zur Naphtharaffinerie von Fibich und Stawiarski, lang . . . . . 0·081 Kilometer
2. Vom Nebengeleise der Ausweiche Diatkowce Brettler (Flügelbahn) zur Mühle Brettler, lang . . . . . 0·350 „
3. Vom Nebengeleise der Station Szeparowce-Kniażdwór (Flügelbahn) zur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

Zusammen . . . 1.551 Kilometer

TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000



GENERAL - LÄNGENPROFIL.

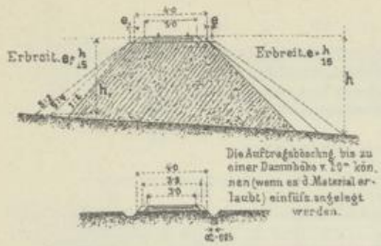


Maafsstab für die Längen: 1:100000.
" " " " Höhen: 1:2000.

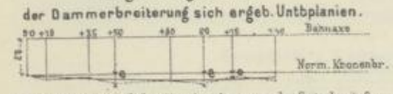
UNTERBAU.

Normalprofile des Bahnkörpers. 1:400.

Dämme.



Ausgleichung der aus der Dammerbreiterung sich ergeb. Untbplanien.

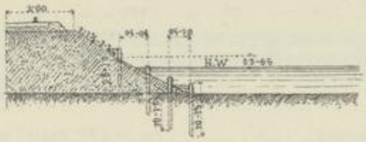


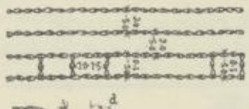
In den Curven wird das Unterbauplanum an der Seite des äufseren Schienenstranges um 10 - 15 cm. erbreitert. Dämme von mehr als 5m. Höhe erhalten eine entschpr. Verbreit.

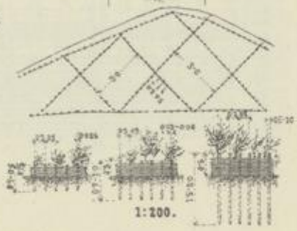
Erd - Einschnitt.

Normale für Dämme u. Einschnitts-Versicherngen

Flechtwerke bei Jnundationsterrain. 1:200.





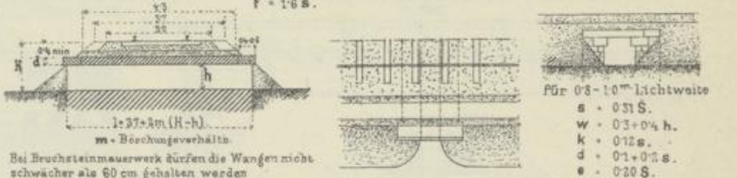


Gedeckte Durchläfse. 1:200.

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

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

Längenschnitt. Grundrifs. Ansicht.



m = Böschungsverhältn.

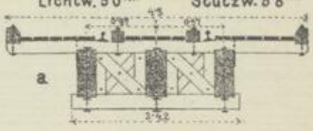
Bei Bruchsteinmauerwerk dürfen die Wangen nicht schwächer als 60 cm. gehalten werden. In den Bögen wird conform den Erdarbeiten an der Seite des äufseren Schienenstranges das Object um 10 - 15 cm. verbreitert.

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

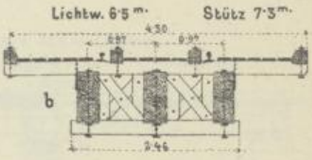
Normale für Balkenbrücken 1:100.

Querschnitte.

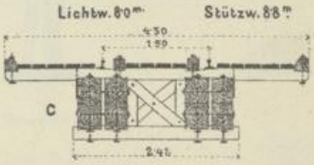
Lichtw. 5·0m. Stützw. 5·8m.



Lichtw. 6·5m. Stütz 7·3m.



Lichtw. 8·0m. Stützw. 8·8m.

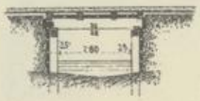


Holzbrücke 2·3m wt. Km 8·4. 1:200.

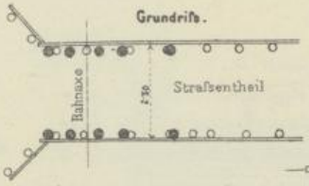
Widerlager gegen Sloboda.

Widerlager gegen Kolomea.

Querschnitt.

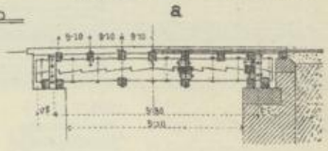


Grundrifs.

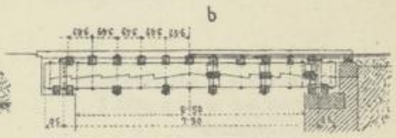


Längenansichten u. Längenschnitte.

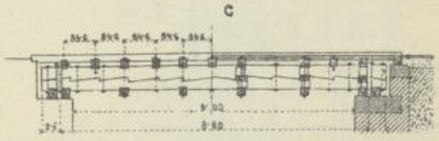
a



b

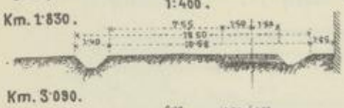


c



Querprofile der Bahn mit Strafsenbenützung. 1:400.

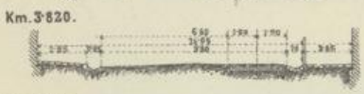
Km. 1·830.



Km. 3·090.

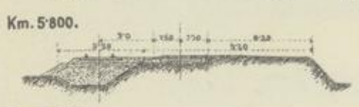
Km. 3·200.

Km. 3·820.

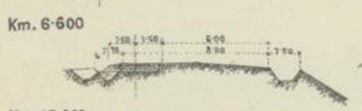


Km. 4·770.

Km. 5·800.



Km. 6·600



Km. 13·660.

Km. 14·220.

Dammpflasterungen bei Jnundationsterrain. 1.200.

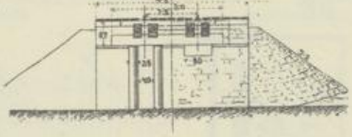
Dammpflasterung resp. Steinsätze b. Einbauten im Bachbette. 1:200.

Normal-Profil des lichten Raumes

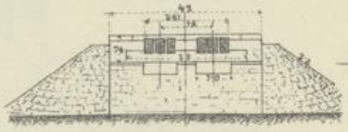
a b c Max Lichtprof.

Dammversicherung gegen Unterwaschungen bei fliefs. Wafser.

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

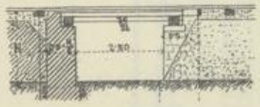


Querschnitt zu C. 1:200.



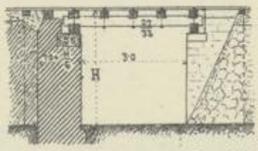
Durchlafs 2·5 m. wt. 1:200.

Querschnitt. Ansicht.



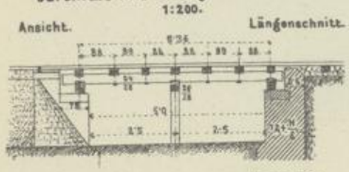
Durchlafs 3·0 m. wt. 1:200.

Querschnitt Ansicht.

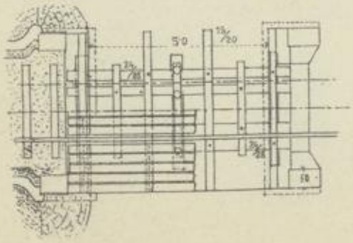


Durchlafs mit Mitteljoch 5·0 m. wt. D 1:200.

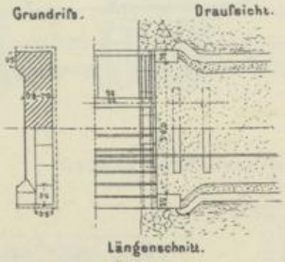
Ansicht. Längenschnitt.



Draufsicht Grundrifs.

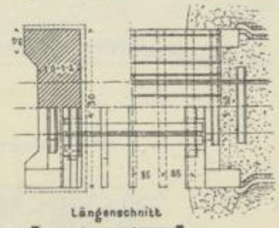


Grundrifs. Draufsicht.

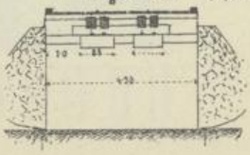


Längenschnitt.

Grundrifs Draufsicht.

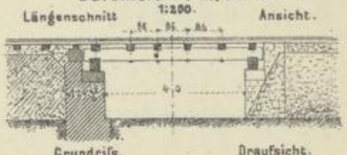


Längenschnitt

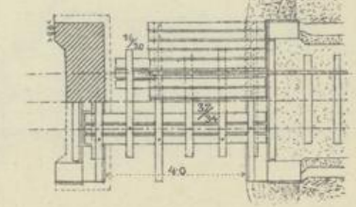


Durchlafs 4·0 m. wt. C 1:200.

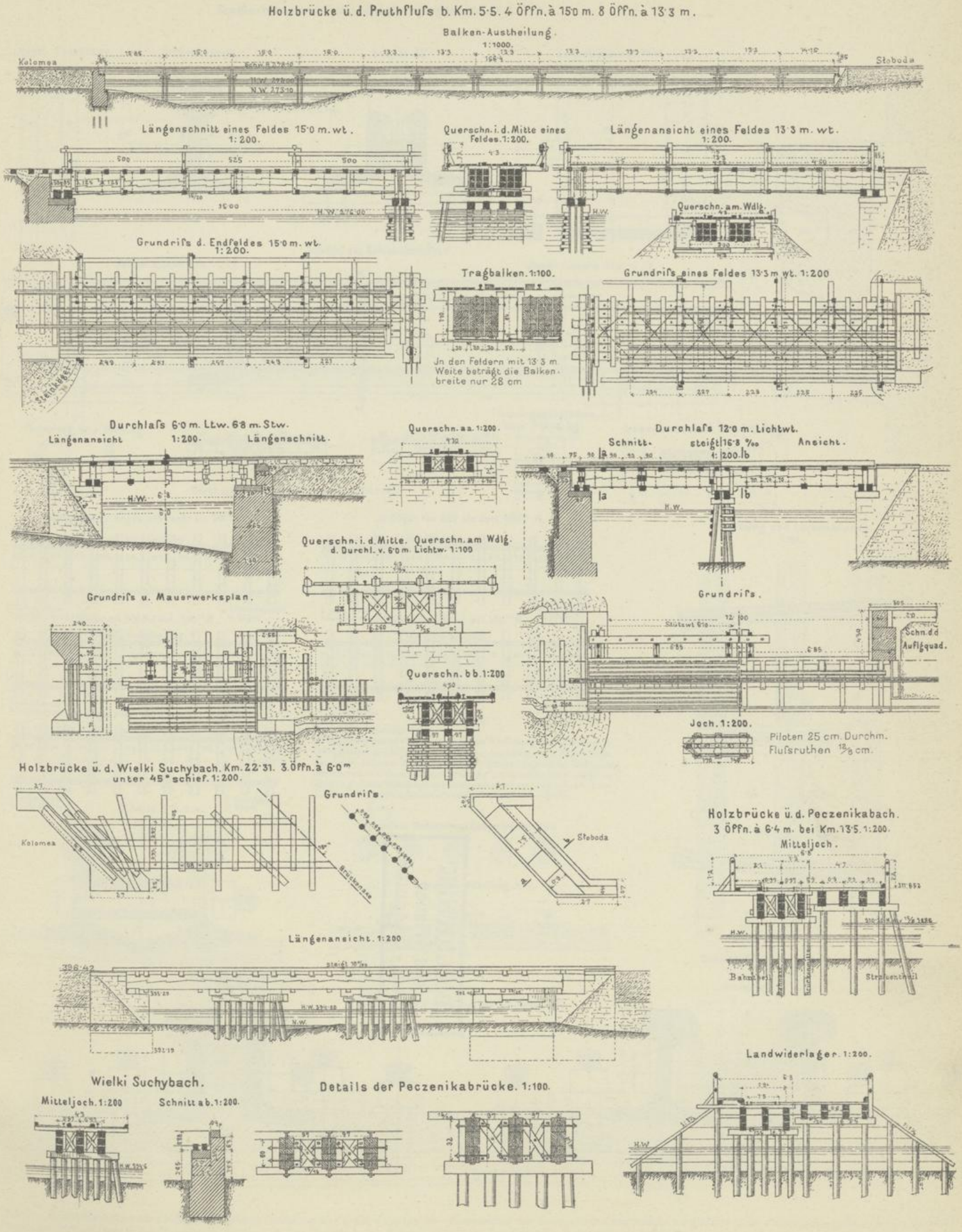
Längenschnitt Ansicht.



Grundrifs. Draufsicht.

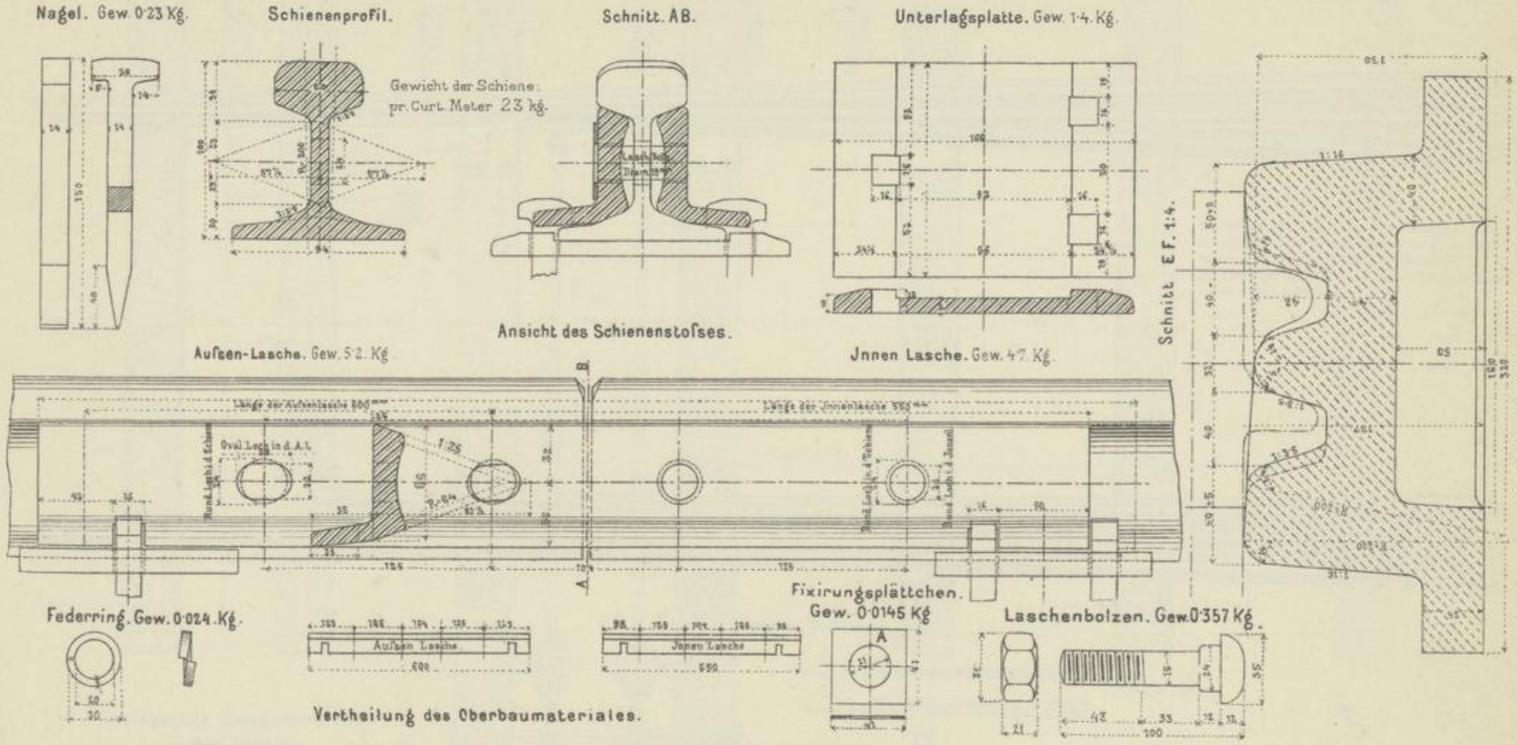


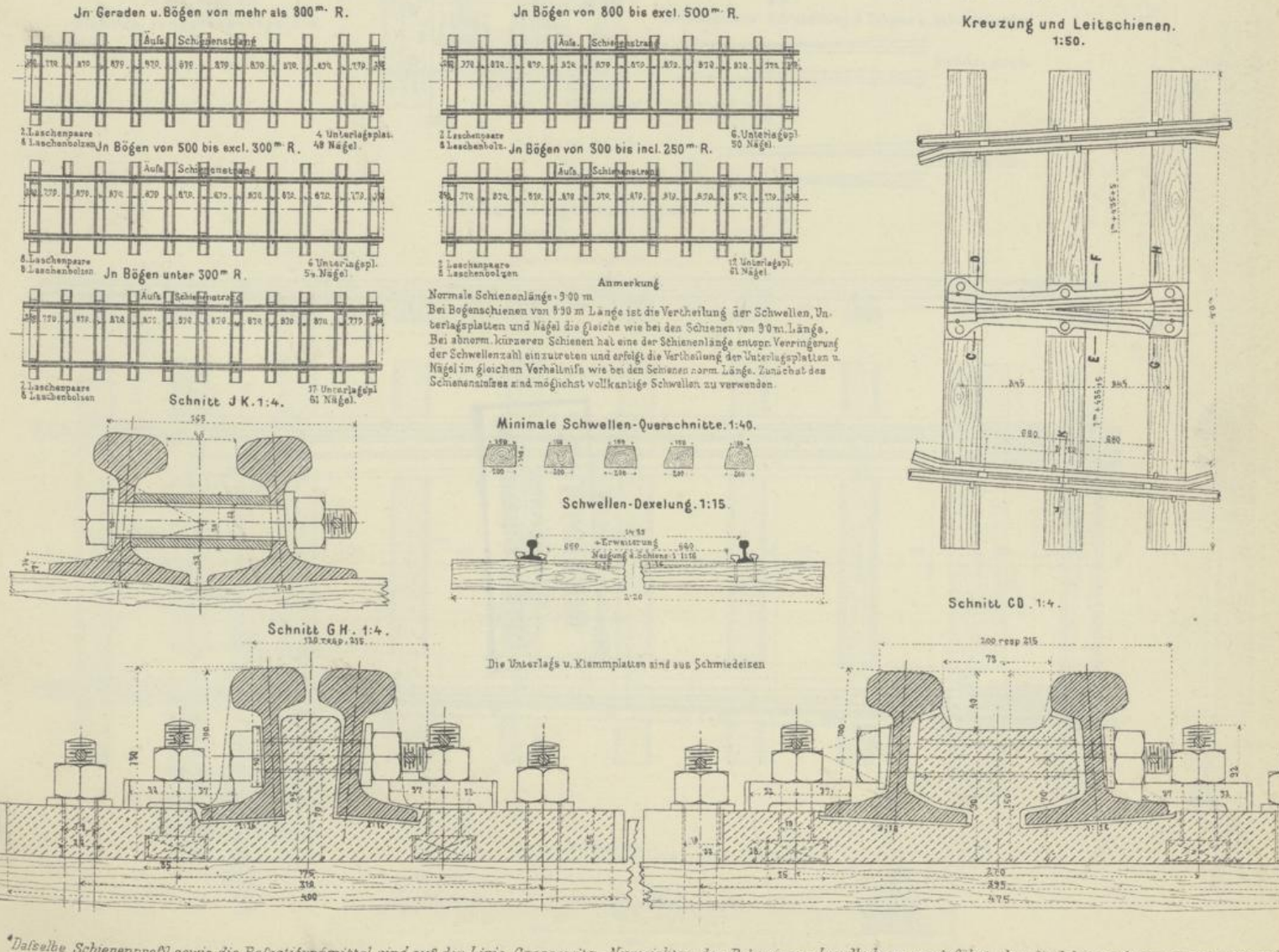
UNTERBAU.


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

OBERBAU.

Stahlschiene und Schienenbefestigungsmittel. 1:4.*

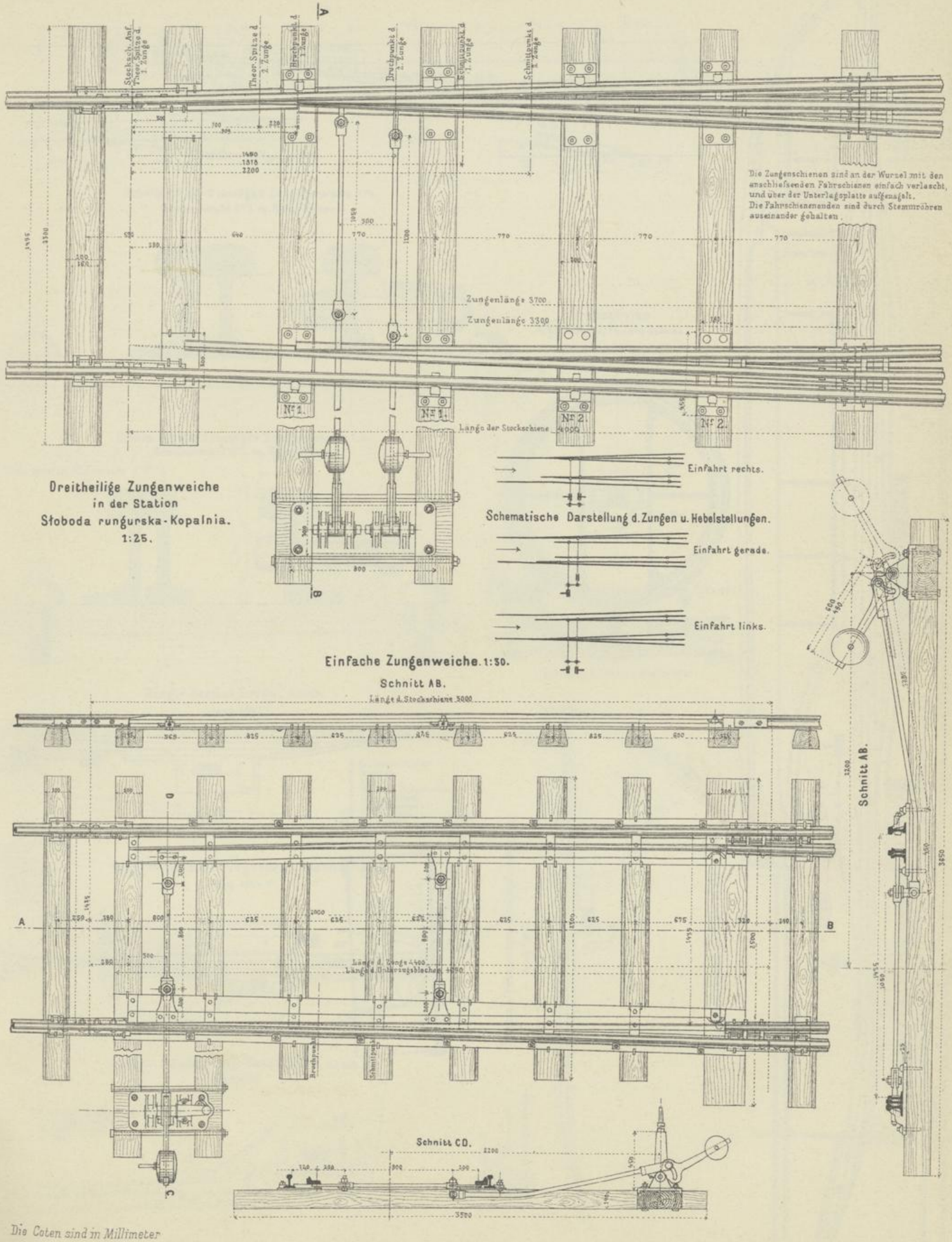




Dasselbe Schienenprofil sowie die Befestigungmittel sind auf der Linie Czernowitz-Nowosielitza der Bukowinaer-Localbahnen ausgeführt aber die Schienen haben nur eine normale Länge von 7·5m und statt des Unterlagsplättchen A zur Fixirung der Schraubenbolzen Groverische Federringe angewendet.

Die Coten sind in Millimeter.

OBERBAU.



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

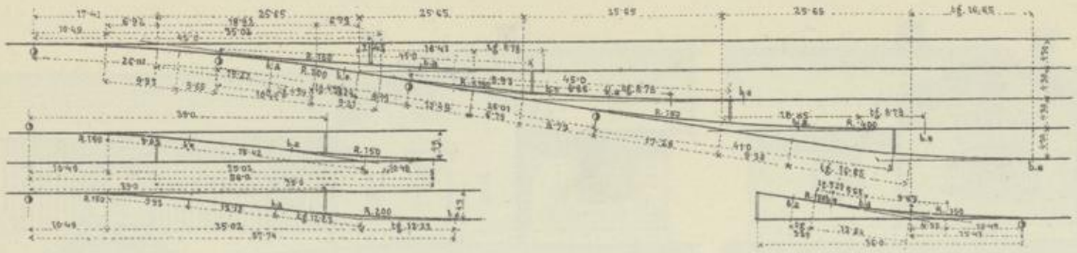
Schematische Darstellung d. Zungen u. Hebelstellungen.

Einfache Zungenweiche. 1:30.

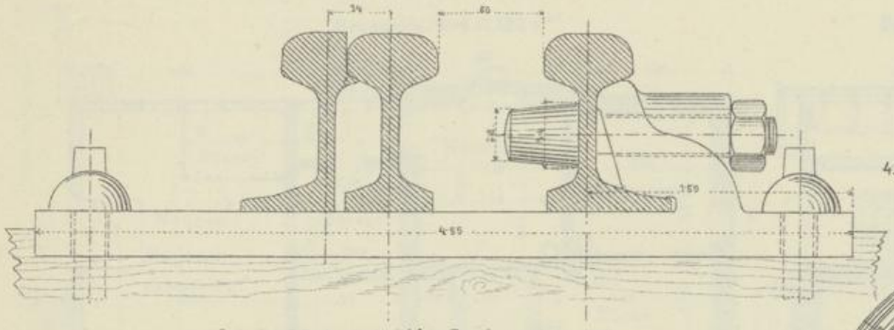
Die Coten sind in Millimeter

OBERBAU und STATIONS-ANLAGEN.

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

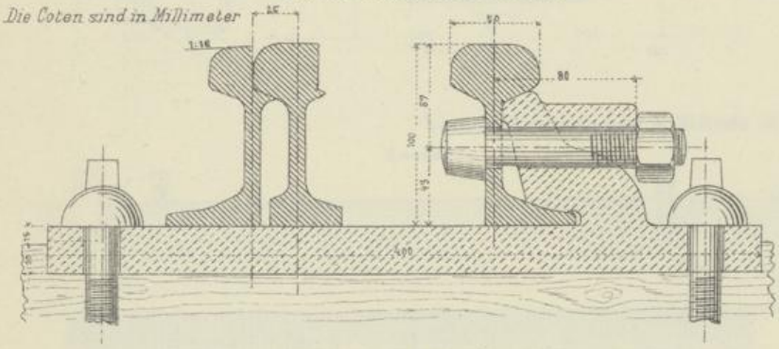


Schnitt EF der 3 theiligen Zungenweiche. 1:4.
Schienenstuhl N° 2. m. Stützbolzen.

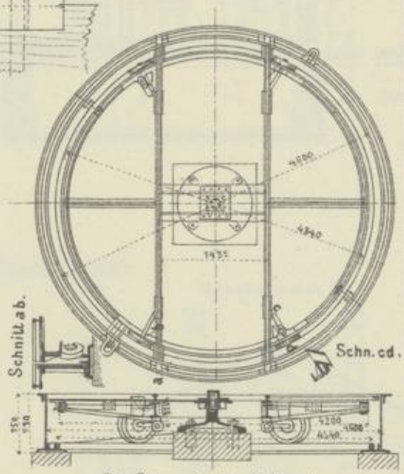


Schnitt CD der 3 theiligen Zungenweiche. 1:4.
Schienenstuhl N° 1. m. Stützbolzen

Die Coten sind in Millimeter

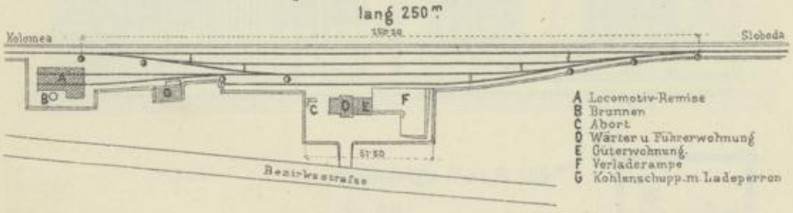


Drehscheibe.
4.6 m Durchm. für ein Geleise.
1:100.

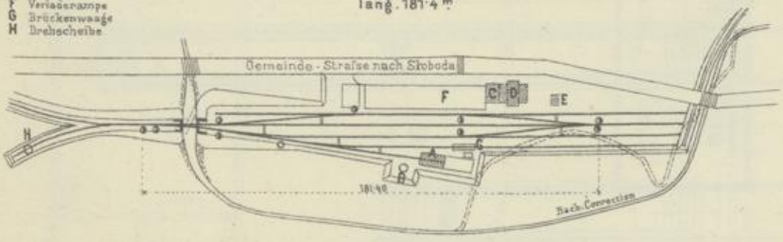


Die Coten sind in Millimeter

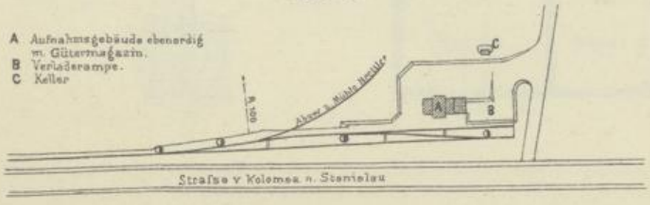
Rangir-Station „Sopów". 1:5000.
lang 250 m



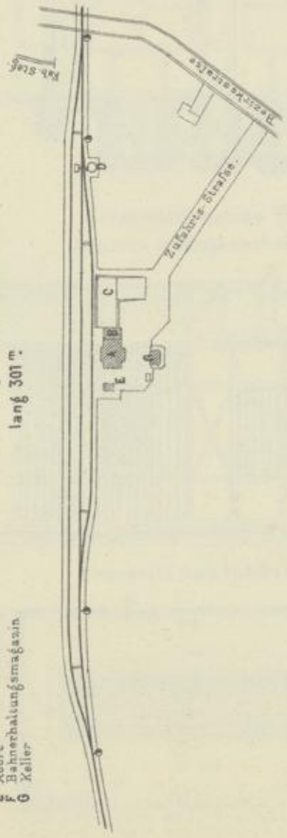
Station Sloboda rungurska-Kopalnia. 1:5000.
lang. 181·4 m



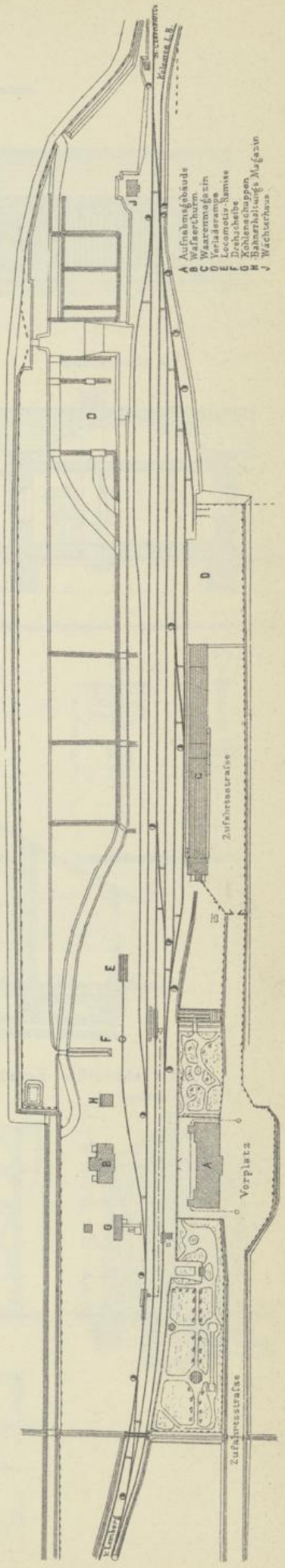
Station Szeparowce-Kniaźdwór. 1:5000.
lang. 130·9 m



Station Peczenizyn-Szczepanowski.
lang 301 m.



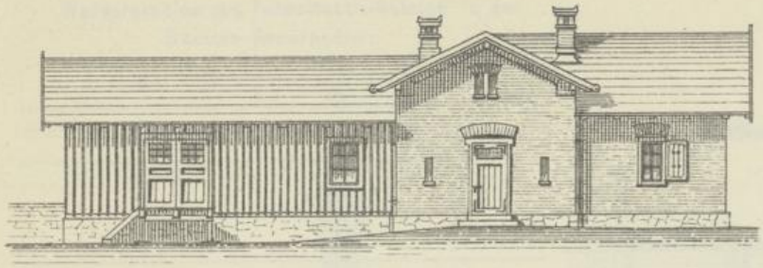
Anschlußstation Kolomea. 1:5000.



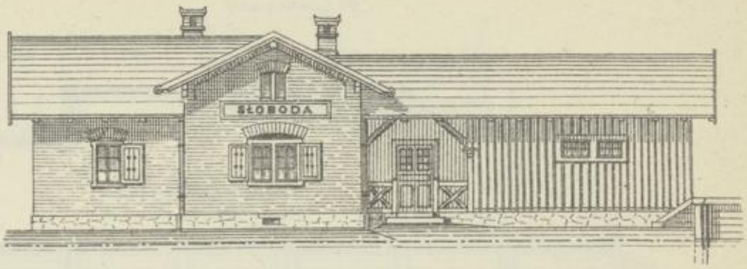
HOCHBAU.

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

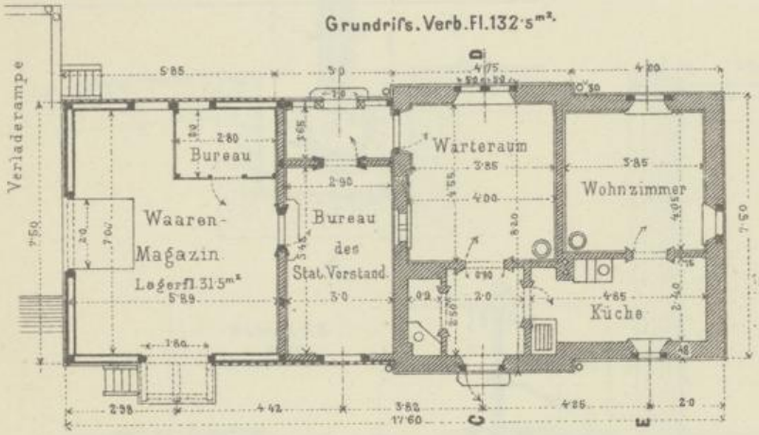
Strafsenseitige Ansicht.



Bahnseitige Ansicht.

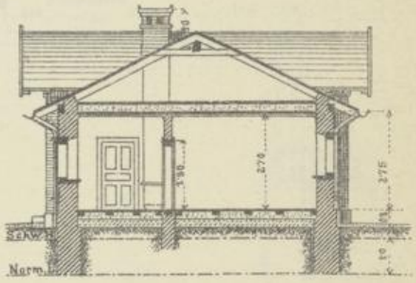


Grundrifs. Verb. Fl. 132·5 m².



Querschnitt C D.

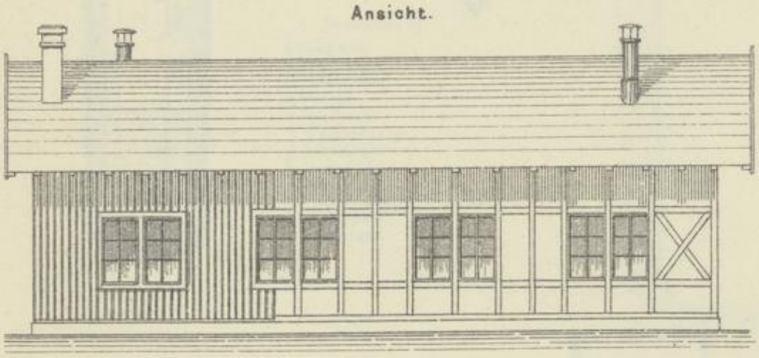
Querschnitt E F.



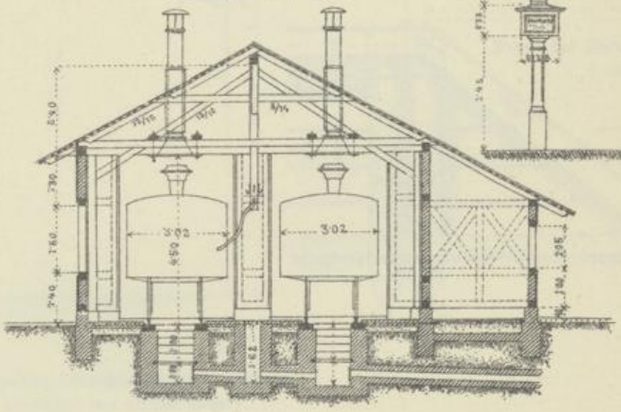
Für Personen-Haltestellen in der currenten Bahn. 1:100

Locomotivremise für 3 Stände in Sopów. 1:200.

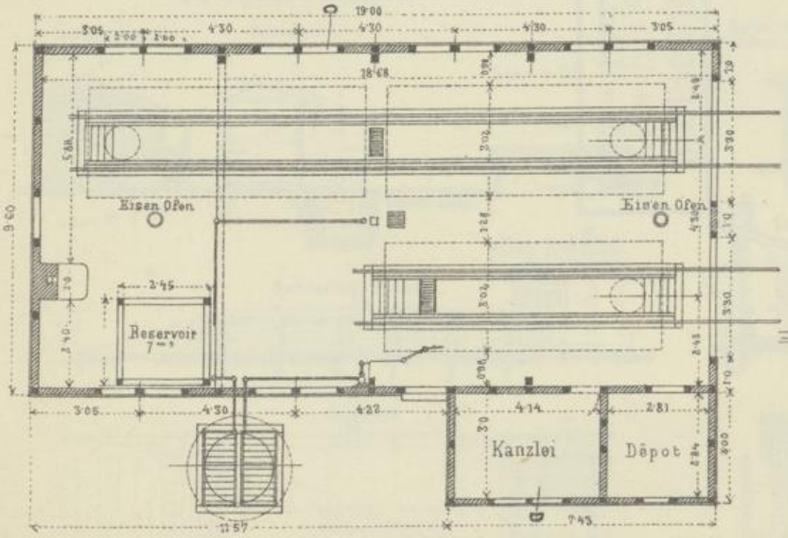
Ansicht.



Durchschnitt CD.

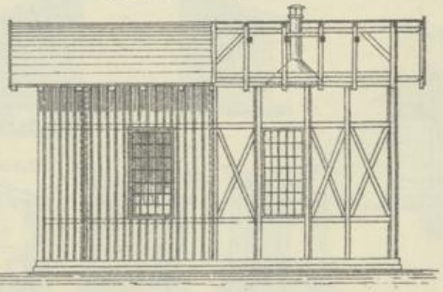


Grundrifs. Verb. Fl. 105·m².

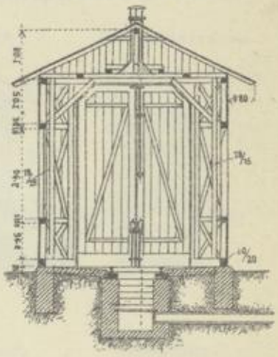


Locomotivremise für 1 Stand in Słoboda. 1:200.

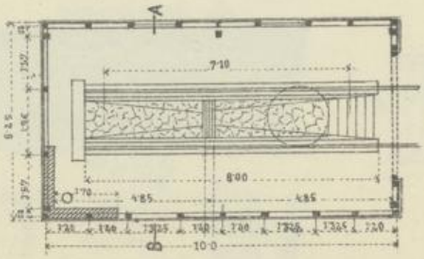
Ansicht u. Längenschnitt.



Querschnitt AB.



Grundrifs. Verb. Fl. 52·5 m².

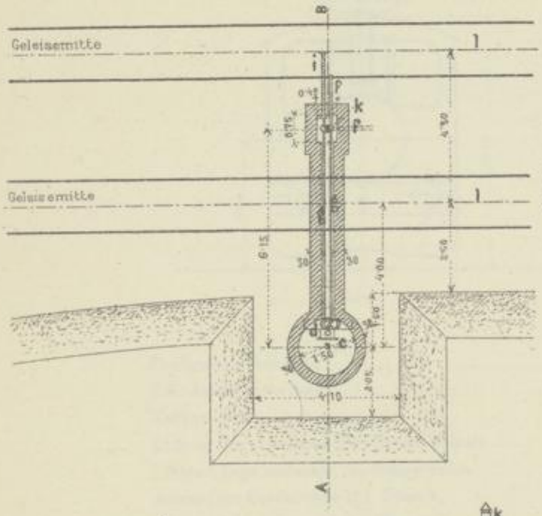


*) Dieselben Aufnahmsgebäude sind auf den Bukowinaer Localbahnen in den Stationen: Komaniestie, Zadowa, Lukawec V., Theodorestie, Frasin und in den Haltestellen: Panka Kupka, Parhoutz, Pertestie, Strigoia, Molit u. Eisenau, jedoch ohne Waarenmagazin ausgeführt.

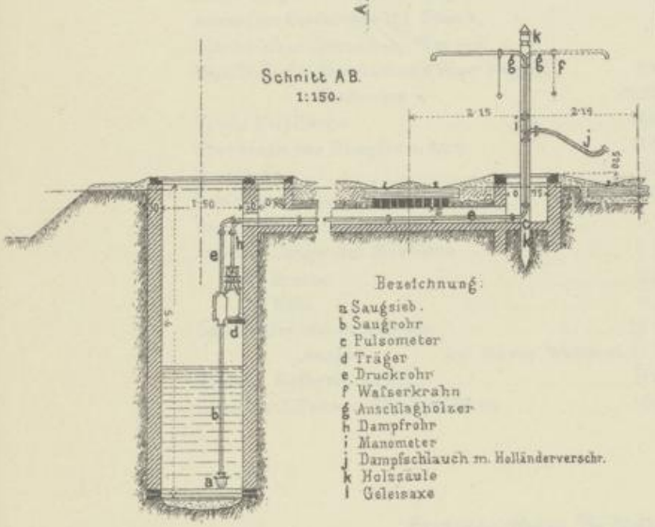
HOCHBAU.

1:200.

Wafserstation mit Pulsometer-Betrieb in der Station Peczenyżin.



Schnitt AB.
1:150.

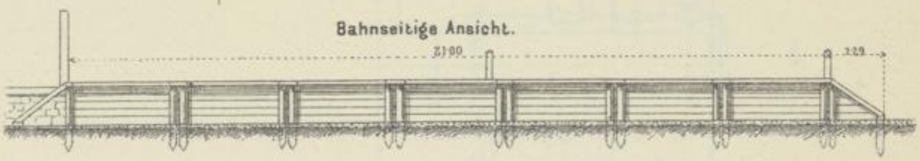


Bezeichnung:
a Saugsieb.
b Saugrohr
c Pulsometer
d Träger
e Druckrohr
f Wafserkrahn
g Anschlagholzer
h Dampfrohr
i Manometer
j Dampfschlauch m. Holländerverschr.
k Holzsäule
l Geleisaxe

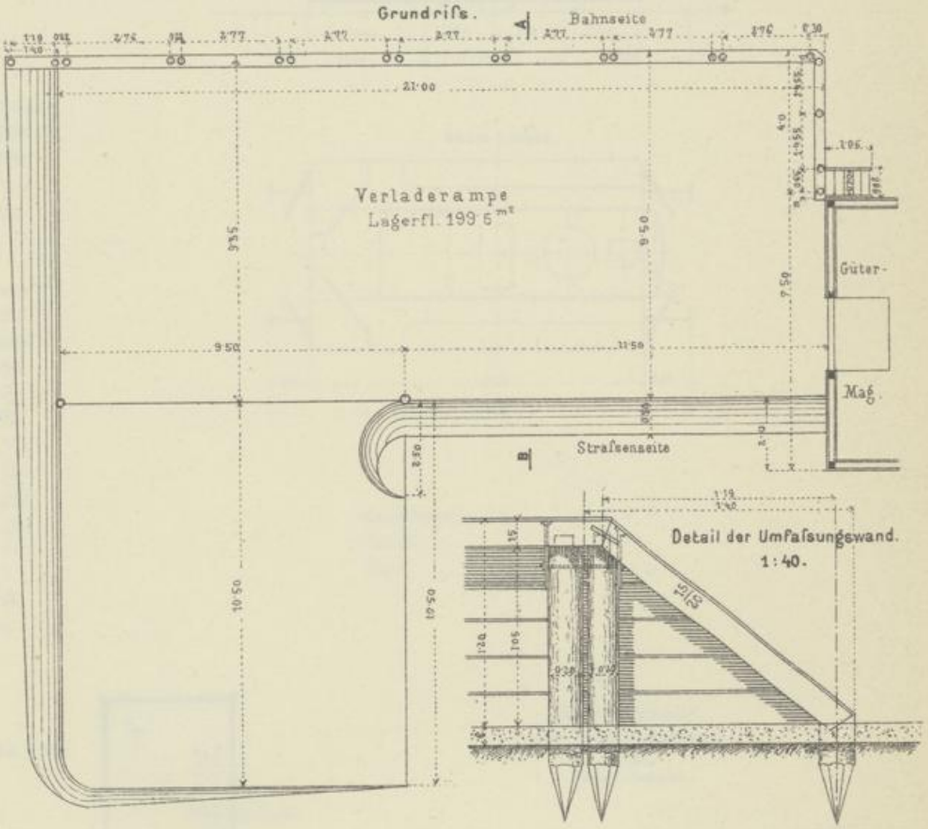
Verlade-Rampe in Sopów, Peczeniżyn u. Kniażdwór. mit 199·50 m² nutzb. Fläche.

Querschnitt AB.

Bahnseitige Ansicht.



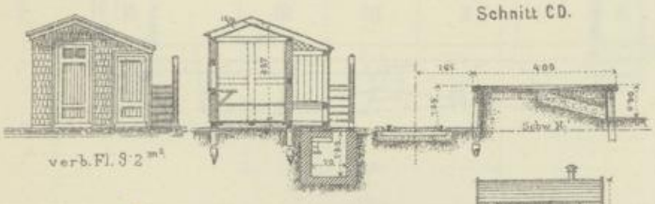
Grundrifs.



Detail der Umfafsungswand.
1:40.

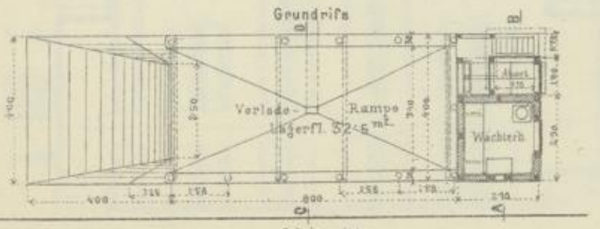
Wächterhaus mit Verladerampe, Abort und Pissoir. in Biatkowce u. Kniażdwór

Seiten-Ansicht. Schnitt AB. Schnitt CD.



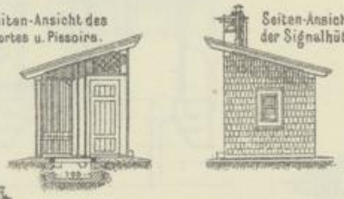
Bahnseitige Ansicht.

Grundrifs

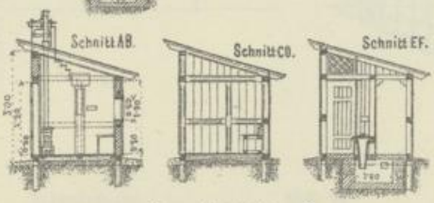


Warteraum mit angebauter Signalhütte, Abort und Pissoir, in d. Station Rungury.

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



Schnitt AB. Schnitt CD. Schnitt EF.

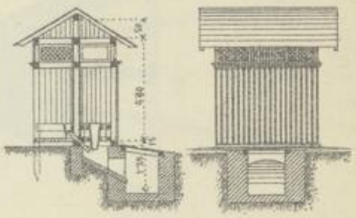


Bahnseitige-Ansicht.

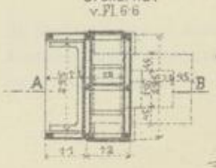
Grundrifs
v. Fl. 12·6

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

Schnitt AB. Bahnseitige Ansicht.



Grundrifs.
v. Fl. 6·6



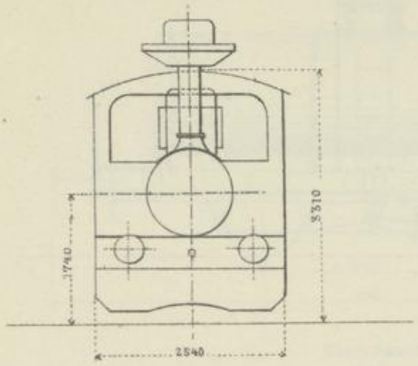
Seitenansicht.

FAHRBETRIEBSMITTEL.

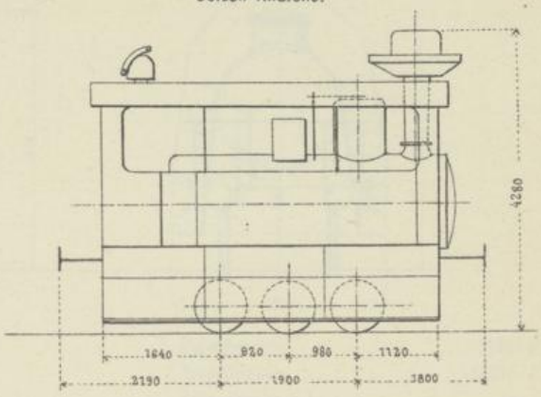
Tender-Locomotive. Cat. III a.

1:100.

Stirn-Ansicht.

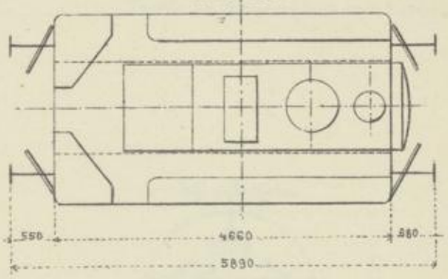


Seiten-Ansicht.



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

Obere Ansicht.

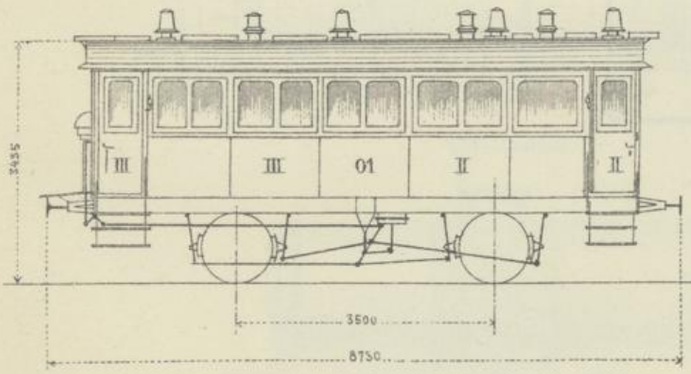


Wasserraum	2·3 m³
Kohlen	1·0 t
Coaks	0·4 t

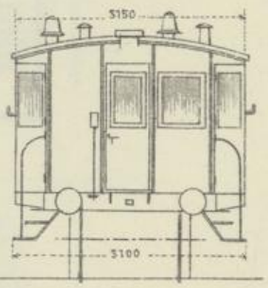
Personen-Wagen II/III. Classe. 1:100.

Serien-Zeichen BC.

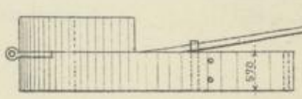
Seiten-Ansicht



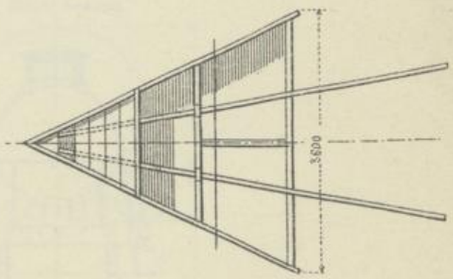
Stirn-Ansicht.



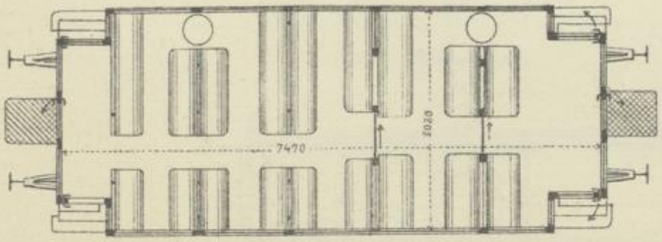
Schneeräumer für Pferde-Betrieb
1:100.
Seiten-Ansicht.



Grundriss



Grundriss.



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

An die Locomotive anzumontirende Schneepflüge wie bei den Bukowinaer Localbahnen

Die Coten sind in Millimeter

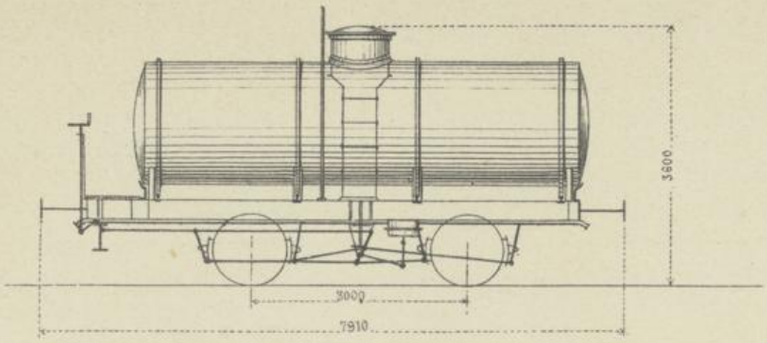
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Cisternen-Wagen.

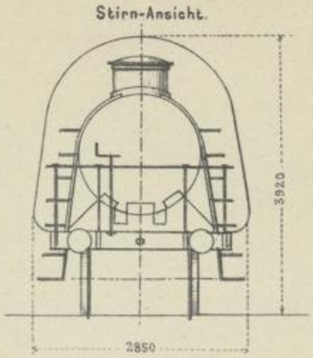
1:100.

Serien-Zeichen: L^n.

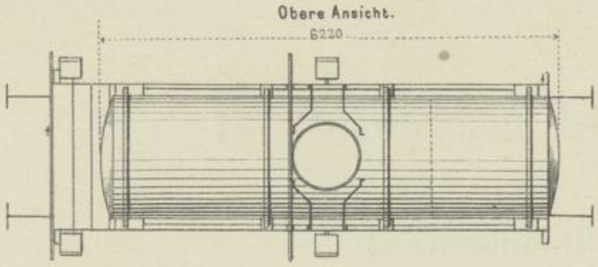
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.

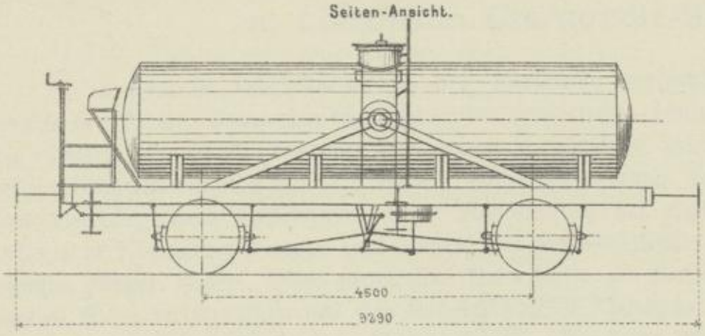


Obere Ansicht.

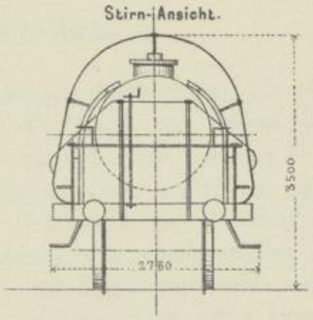


Eigengewicht ..... 9100 Kg
Tragfähigkeit 12000
Fafsungsraum m³ ..... 14·4
Comb. Vacuum u. Spind. Bremse.
Anstrich ..... silbergrau
Fabrik: La Metallurgique de la Sambre in Brufsel.

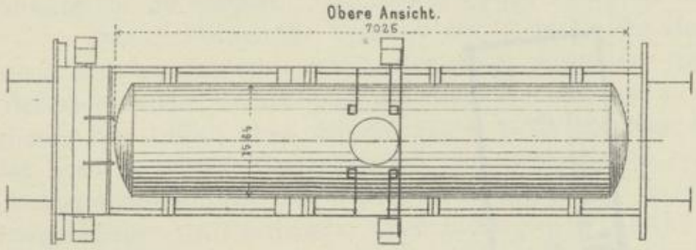
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.

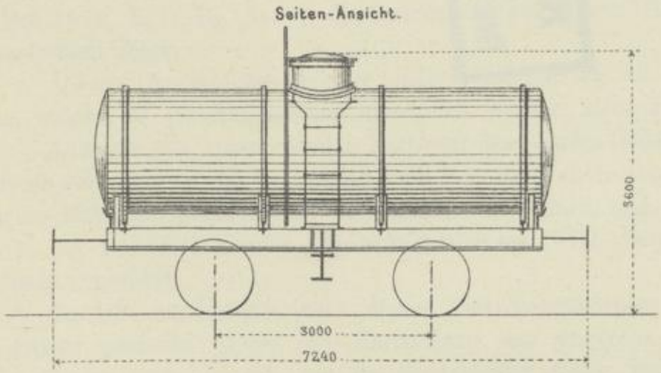


Obere Ansicht.

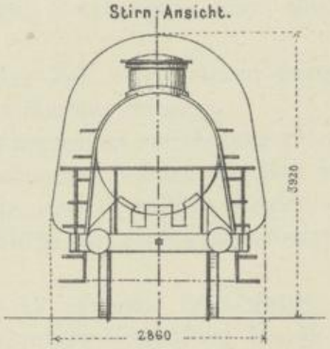


Eigengewicht ..... 8530 kg
Tragfähigkeit ..... 10000 "
Fafsungsraum m³ ..... 13·0
Comb. Vacuum u. Spind. Bremse
Anstrich ..... silbergrau
Fabrik: Budapest ..... Ganz u. Co.

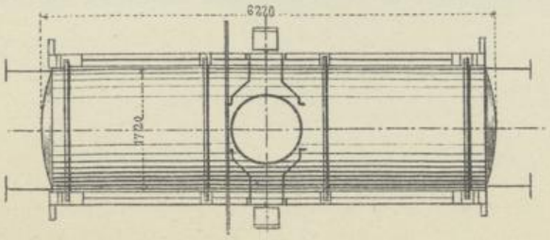
Seiten-Ansicht.



Stirn-Ansicht.



Obere-Ansicht.



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

Die Coten sind in Millimeter