IV. Bukowinaer Localbahnen.

1. Geschichtliches.

a) Localbahn Czernowitz-Nowosielitza.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Hatna-Kimpolung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Hadikfalva-Radautz.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e) Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

f. Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

2. Verkehrsbedeutung.

a) Localbahn Czernowitz-Nowosielitza.

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

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

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

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

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

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

c) Hatna-Kimpolung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Hadikfalva-Radautz.

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

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

e) Berhometh a. S.-Meżebrody.

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

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

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

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

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

3. Bauanlage, Constructions- und Betriebs-Verhältnisse.

a) Linie Czernowitz- (Zuczka-) Nowosielitza.

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

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

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

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

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

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

Unterbau.

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

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

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

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

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

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

Oberbau.

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

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

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

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

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

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

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

Hochbau.

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

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

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

Stationsanlagen.

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

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

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

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

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

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschlussstation Zuczka erhielt Deckungssignale.

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

Das Bahneigenthum wurde mit Eichenpflöcken vermarkt.

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

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

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

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

Fahrbetriebsmittel.

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

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

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

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

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

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

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

Die mittlere virtuelle Länge der Linie Hliboka-Berhometh a. S. beträgt $66\cdot_{1375}$ *km*, jene des Flügels nach Czudin $27\cdot_{3555}$ *km*. Der virtuelle Coëfficient $1._{2423}$, resp. $1\cdot_{201}$, der Maximal-Coëfficient $3\cdot_{3425}$, resp. $8\cdot_{2817}$.

Situation und Längenprofil sind auf Taf. 52 und 56 ersichtlicht.

Unterbau.

Derselbe hat eine Kronenbreite von 4 *m*, sowohl bei Dämmen als Einschnitten. Aufdämmungen von mehr als 5 *m* haben eine entsprechende Erbreiterung des Bahnkörpers erhalten. Die grösste Anschüttung betrug 6 *m*, die tiefste Abgrabung $2\cdot_8$ *m*.

Alle Brücken und Durchlässe wurden mit aus Bruchsteinmauerwerk in Cementmörtel hergestellten Widerlagern mit einer benützbaren Breite des Brückenplanums von $4\cdot_3$ *m* ausgeführt. Objecte bis 6 *m* Spannweite wurden bei ausreichender Höhe des Bahnkörpers mit Ziegeln eingewölbt. Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Objecten, sowie bei den Brücken von grösserer Spannweite wurden Holzconstructionen, welche durch Joche aus Eichenholz unterstützt werden, in Ausführung gebracht. Die beiden Brücken über den Sereth-Fluss haben überdies Eisbrecher aus Eichenholz erhalten. Bei den Holzconstructionen wurde eine Inanspruchnahme bis zu 80 *kg* pro cm^2 zugelassen und sind die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen in der Regel 1 *m* über dem bekannten höchsten Wasserstande ausgeführt worden. Objecte, welche innerhalb einer Distanz von 700 *m* von der Spitze des äussersten Wechsels einer durch ein Distanzsignal gedeckten Station liegen, wurden mit Geländern versehen, desgleichen solche Objecte, welche innerhalb einer Distanz von 400 *m* vom Endpunkte einer Station gelegen sind, vor welchen Distanzsignale nicht bestehen, und endlich alle Objecte, welche 100 *m* von der Mitte solcher Haltestellen, in welchen Zugskreuzungen nicht vorkommen, entfernt liegen.

Im Ganzen kamen 119 Durchlässe und Brücken zur Ausführung mit einer Gesammtspannweite von $352\cdot_2$ *m*. Die grössten Objecte sind:

1. Die Brücke über den grossen Sereth-Fluss, 104 *m* lang mit 8 Oeffnungen à 12 *m* Lichtweite.
2. die Brücke über den kleinen Sereth-Fluss, 52 *m* lang mit 4 Oeffnungen à 12 *m* Lichtweite;

Ausserdem wurden 114 Objecte ausserhalb der Bahn, Rampencanäle und Rampenschläuche ausgeführt. Die Rampen wurden mit Absperungen nicht versehen, und auch die currente Bahn nicht eingefriedet.

Die Normaltypen der zur Ausführung gelangten Unterbauobjecte sind auf Taf. 58, 63 bis 66, 68, 72 und 77 ersichtlich.

Es wurden 150 *ha* Grund eingelöst, 332.920 m^3 Erdmateriale bewegt und bei den Durchlässen und Brücken 4567 m^3 Fundamentaushub, 6.334 m^3 Mauerwerk, 443 m^3 Pflasterungen ausgeführt, 1.130 m^3 eichene und 700 m^3 weiche Brückenhölzer nebst 25.269 *kg* Brückenschrauben verwendet Endlich gelangten 1.800 m^3 Faschinenbauwerke und 4.885 *m* Flechtzäune zur Ausführung.

Oberbau.

Der Oberbau ist in der currenten Bahn und in den Stationen aus altbrauchbaren Eisenschienen nach dem Profile der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn im Gewichte von $36\cdot_{38}$ *kg* pro laufendem Meter und mit altbrauchbarem Kleineisenzeug unter Anwendung des festen Stosses und trapezförmig behauenen Schwellen aus Tannen- und Fichtenholz von $2\cdot_3$ *m* Länge, 15 *cm* oberer und 20 *cm* unterer Breite und 14 *cm* Höhe hergestellt worden.

In Bögen von incl. und unter 800 *m* Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Hakennägel und Unterlagsplatten erfolgt; in Curvenstrecken mit dem Radius von 250 *m* sind Eichenschwellen von den vorher bezeichneten Dimensionen verwendet worden. Die Weichen und Kreuzungen sind aus Flussstahl hergestellt und liegen auf eichenen Extrahölzern.

Auf der ganzen Strecke ist Schotter aus dem Sereth-Flusse verwendet und der Schotterkörper mit einer Kronenbreite von 3 *m* und einer Stärke von 25 *cm* ausgeführt worden. Im Ganzen kamen 36 Stahlwechsel und 36 Gussstahlkreuzungen, welche auf eichenen Querschwellen befestigt sind, zur Verwendung.

Die Länge der Nebengeleise beträgt rücksichtlich der Linie Hliboka-Berhometh a. S. $7\cdot_5$ % und der Zweigbahn nach Czudin $6\cdot_{75}$ % der Bahnlänge.

Das Schienenprofil, sowie die Befestigungsmittel sind aus der Taf. 10 bis 12 zu entnehmen.

Hochbau.

Die Hochbauten in den Stationen und Haltestellen, mit Ausnahme der Locomotivremisen und Warenmagazine, sind definitiv in Ziegelmauerwerk ausgeführt und mit Schindeln eingedeckt. Die verbaute Fläche der Aufnahmsgebäude, welche einfach gehalten sind, in ihren Dimensionen den vorhandenen Bedürfnissen entsprechen und erforderlichenfalls mit Leichtigkeit vergrössert werden können, beträgt zusammen $1.564\cdot_{69}$ m^2.

Die Locomotivremisen in Hliboka-Berhometh a. S. und Czudin sind auf einem Bruchstein-Mauerwerk in Riegelwänden, aussen mit einer mit Oelfarbe gestrichenen Bretterverschalung und inwendig verputzt hergestellt. Die verbaute Fläche derselben beträgt $602\cdot_7$ m^2.

Die Wasserthürme sind definitiv hergestellt. Ihre verbaute Fläche beträgt $139._{24}$ m^2. Die Brunnen haben eine Lichtweite von 3 *m*; die runden eisernen Reservoire ein Fassungsvermögen von 45 m^3 Wasser. Die Wasserhebung erfolgt mittelst Pulsometer-Apparaten, die Wasserentnahme für die Locomotiven von den Krahnen in den Stationen, woselbst auch das Feuerungsmateriale zur Abfassung gelangt.

Die Warenmagazine, Passagieraborte und Signalhütten sind in Holz ausgeführt und beträgt deren verbaute Fläche 831 m^2, jene der Nebengebäude $529\cdot_4$ m^2. Die Länge der hölzernen Verladerampen aus Eichenholz beträgt zusammen 273 *m* mit einer Ladefläche von $1.215\cdot_5$ m^2.

Die ausgeführten Hochbauten sind auf Taf. 84 bis 86.

Stationsanlagen.

Ausser der Anschlussstation Hliboka der k. k priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, in welcher eine Locomotivremise auf zwei Maschinenstände und ein Wohngebäude ausgeführt wurde, haben diese Linien 6 Stationen und 2 Haltestellen, u. zw.:

Die Stationen Karapcziu a. S., Wasserstation und Abzweigung nach Czudin; Storożynetz, Wasserstation; Komarestie-Slobodzia;

Zadowa; Lukawetz a. S.; Endstation Berhometh a. S. mit Locomotivremise auf zwei Maschinenstände und Wasserstation und die Haltestellen Ropce und Panka.

Auf der Zweigbahn sind zwei Stationen und eine Haltestelle hergestellt, u. zw.:

Die Stationen: Petroutz a. S.; Endstation Czudin mit einer Locomotivremise auf einen Maschinenstand und einem Wasserthurm, und die Haltestelle Kupka.

Die hervorragenderen Stationen, ihre Länge, Anzahl der Geleise, sowie die weiteren Anlagen, Plateau-Anschüttungen und Zufahrtsstrassen sind aus der Taf. 80 und 81 zu entnehmen. Der Abstand der Geleise in den Stationen beträgt von Mitte zu Mitte $4\cdot_5$ *m*.

Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen auf der Linie Hliboka - Berhometh a. S. beträgt $5\cdot_{866}$ *km*, jene der Wasserstationen $13\cdot_2$ *km*. Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen auf der Zweigbahn nach Czudin $4\cdot_{711}$ *km*, die Entfernung der Wasserstationen $18\cdot_{844}$ *km*.

Auf der Bahn wurden keine Wächterhäuser hergestellt, dieselbe besitzt auch keine Einfriedung.

Die Weichenverbindungen sind aus Taf. 12 zu entnehmen.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschlussstation Hliboka besitzt ein Distanzdeckungssignal. Diese Bahn hat weder eine Telegraphen- noch eine Telephonlinie, ist aber mit den sonstigen, durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalen ausgestattet und mit Abtheilungszeichen, Warnungs- und Niveaubruchtafeln versehen. Die Hektometerpflöcke sind aus Eichenholz hergestellt und erstere auch mit Oelfarbe gestrichen, letztere an den in den Erdboden reichenden Theilen angekohlt. Die Gradientenzeiger und die freistehenden Warnungstafeln haben Säulen aus gehobeltem Eichenholz mit Oelfarbe satt gestrichen und der in die Erde reichende Theil ist angekohlt. Die Aufschriften der Gradientenzeiger und Warnungstafeln sind aus Blech, welche auf Holztafeln befestiget sind. In den Stationen Storożynetz, Czudin und Berhometh befinden sich Centesimalwagen ohne Geleise-Unterbrechung mit 20 Tonnen Tragkraft.

Die Stationen sind mit Feuerlöschrequisiten, die Wartelocalitäten und Bureaux mit den nothwendigen Inventarstücken ausgerüstet und die Bahn mit eichenen Grenzpflöcken vermarkt.

Ein genaues Bild der Bahnanlage, welche mit ihren Einrichtungen als Secundärbahn ausgeführt und auch als solche betrieben wird, gibt die am Schlusse befindliche tabellarische Bahnbeschreibung. (Tabelle IV.)

c) Linie Hatna-Kimpolung.

Die Baulänge beträgt . . . . . $67\cdot_{382}$ *km*
„ Betriebslänge beträgt . . . . . $67\cdot_{080}$ „
„ Tariflänge beträgt . . . . . $67\cdot_{000}$ „

Die Bahn ist normalspurig für den Personen- und Güterverkehr angelegt; dieselbe beginnt am nordwestlichen Ende der Station Hatna der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, führt nach Uebersetzung des Suczawa-Flusses unter Berührung der Orte Parhoutz, Solonetz und Ludihumora im Solonetz-Thale aufwärts bis nach Kaczyka, sodann in südlicher Richtung nach Ueberschreitung der Höhe Strigoja nach Gurahumora und von diesem Orte im Moldawa-Thale aufwärts über Frassin, Wama, Eisenau nach der Endstation Kimpolung.

Die Bahn hat vorläufig nur dem Tagverkehre mit einer Maximalgeschwindigkeit von 25 *km* pro Stunde zu dienen und ist eingeleisig hergestellt. Die grösste durchschnittliche Steigung ist $27^0/_{00}$, wobei die Steigungen in den Geraden grösser (bis zu $28\cdot_{82}{}^0/_{00}$), in den Bögen aber, mit dem Krümmungshalbmesser abnehmend, kleiner sind, so dass der Gesammtwiderstand der Züge beim Befahren der Geraden und Krümmungen möglichst gleich bleibt. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 200 *m*. Die Anordnung der Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen, sowie die Bestimmung der Bahnnivellette in Maximalsteigungen ist nach den im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt (Jahrgang 1882, Blatt Nr. 20) veröffentlichten Vorschriften durchgeführt.

Die mittlere virtuelle Länge der Bahn beträgt $158._{186}$ *km*, der virtuelle Coëfficient $2\cdot_{71}$.

Situation und Längenprofil sind auf Taf. 54 und 56.

Unterbau.

Die Unterbaukrone hat eine Breite von 4 *m*, sowohl bei Dämmen als bei Einschnitten, deren Böschungen in der Regel im Verhältnisse von $1 : 1^1/_2$ angelegt sind. Die Einschnittsböschungen in festem oder steinigem Boden wurden gewöhnlich steiler gehalten als die Dammböschungen; doch sind Böschungen unter 1 : 1 meist vermieden worden. Bei Aufdämmungen von mehr als 5 *m* Höhe wurde die Unterbaukrone um $^1/_{10}$ der Dammhöhe verbreitert und die Anschüttung um $^1/_{15}$ der Dammhöhe überhöht; siehe Tafel 58. Die grösste Anschüttung beträgt $16\cdot_{49}$ *m*, die grösste Abgrabung $14\cdot_{31}$ *m*.

Die Herstellung des Unterbaues in der Strecke von Kaczyka bis nach Illischestie in der Länge von 10 *km* stiess auf manche Schwierigkeiten; da zu den Dammanschüttungen in der Regel ein besseres Materiale, als das aus den Einschnitten gewonnene verwendet wurde, so musste dasselbe auf grössere Entfernungen mittelst einer Rollbahn auf Schüttgerüsten zugeführt werden. Aber auch die im Rutschterraine gelegenen Einschnitte in gelbem Thon, blauen Letten, Gyps oder Sandstein, welcher mit Lettenschichten durchzogen war, mussten Versicherungs- und Entwässerungsanlagen in grösserem Massstabe erhalten, deren Typen aus Taf. 59 zu ersehen sind. Ebenso war es nothwendig, den Bahnuntergrund durch Anlage von Gräben, Rigolen, hölzernen Gerinnen ausserhalb und durch kräftige Sickerschlitzen unterhalb der Anschüttungen zu entwässern und trocken zu legen. Die Absetzungen und Abschälungen der Dammanschüttungen wurden durch Verkleidung der Böschungen mit Fruchterde und Herstellung sanfterer Böschungen, sowie durch Anlage von Rigolen, Sickerschlitzen und Steinspornen wieder beseitigt. In ähnlicher Weise sind auch die Einschnitte behandelt und das abgerutschte Materiale aus denselben entfernt worden.

Alle Brücken und Durchlässe wurden mit gemauerten Widerlagern mit einem Brückenplanum von $4\cdot_3$ *m* benützbarer Minimalbreite hergestellt. Zur Mörtelerzeugung ist Cementkalk, dann Portland-Cement aus Oppeln und Szczakowa verwendet worden. Zur Betonherstellung gelangte ausschliesslich Portland-Cement aus den genannten Erzeugungsorten zur Verwendung, u. zw. im Verhältnisse von 1 Theil Cement, 4 Theilen Sand und 8 Theilen geschlögeltem Flussschotter. Wo es die Terrain- und Niederschlags-Verhältnisse gestatteten, wurde die Tiefe und Länge der Durchlässe dadurch verringert, dass das Object thunlichst nahe zum Einschnitte, respective zum Nullpunkte gerückt wurde.

Die innerhalb einer Distanz von $0\cdot_7$ *km* von der Spitze des äussersten Wechsels einer durch Distanzsignale gedeckten Station oder Abzweigungsstelle gelegenen Objecte sind mit Geländern versehen. Desgleichen wurden solche Objecte, welche innerhalb einer Entfernung von $0\cdot_4$ *km* von dem obbezeichneten Endpunkte einer Station oder Abzweigungsstelle liegen, vor welchen Distanzsignale nicht bestehen, ferner alle Objecte, welche in einer Distanz von $0\cdot_1$ *km* von der Mitte solcher Haltestellen vorkommen, in welchen keine Zugskreuzungen stattfinden können, mit Geländern versichert.

Objecte bis zu 6 *m* Spannweite wurden bei ausreichender Höhe des Bahnkörpers eingewölbt. Alle anderen Brücken und Durchlässe erhielten Tragconstructionen aus Holz, u. zw. bis zu einer lichten Spannweite von 5 *m* aus Eichenholz. Die Tragconstructionen bei den Brücken von $5\cdot_0$ *m* Spannweite aufwärts wurden aus Fichtenholz, u. zw. aus verzahnten und verschraubten Rösten hergestellt und bei längeren Brücken durch Zwischenjoche aus Eichenholz, welche mit Wasserruthen versehen und durch Steinwürfe versichert sind, unterstützt. Bei den Berechnungen der ausgeführten Brückenconstructionen ist die durch § 2 der Handelsministerial-Verordnung vom 30. August 1870 vorgeschriebene zufällige Belastung und durch § 3 normirte Inanspruchnahme der einzelnen Constructionstheile bis zu 80 *kg* pro Quadrat-Centimeter zugrunde gelegt. Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen sind bei Flüssen und Wildbächen 1 *m* über dem bekannten höchsten Wasserstande angelegt worden.

Die Uferschutzbauten an den Flüssen und Bächen wurden nach Massgabe der Beschaffenheit des Terrains und des Flusslaufes, dann der Menge und Geschwindigkeit der abfliessenden Gewässer, sowie mit Rücksichtnahme auf das vorhandene Baumateriale theils in Stein, theils mittelst Faschinen-

werken, Flechtwerken und Pflanzungen ausgeführt. Im Ganzen wurden 181 Brücken und Durchlässe mit einer gesammten Spannweite von 1.678·$_5$ *m*, ferner 115 Objecte, wie Feldwegbrückel, Rampen-Canäle und hölzerne Schläuche hergestellt. (Siehe Taf. 60—66, 68, 69, 73—77).

Die Bahnlinie zeichnet sich ganz besonders durch die grosse Anzahl der Flussübersetzungen aus. Im Ganzen wurden 12 grosse Brücken mit einer gesammten Länge von 1.321 *m* ausgeführt, u. zw.:

1. Die Brücke über den Suczawa-Fluss mit 23 Oeffnungen à 12 *m* Lichtweite, mit 22 Eisbrechern aus Eichenholz versehen.

2. Zwei Brücken über den Solonetz-Bach, u. zw. bei *km* 3·$_{61}$ mit 5 Oeffnungen à 10 *m* lichter Spannweite und bei *km* 22·$_{04}$ mit 3 Oeffnungen à 10 *m* Lichtweite.

3. Die Brücke über den Humora-Bach mit 6 Oeffnungen à 10 *m* lichter Weite.

4. Fünf Brücken über den Moldawa-Fluss, u. zw.:

bei *km* 41·$_{85}$	mit 11	Oeffnungen	. . . . .		à 12 *m* lichter Spannweite.
„ „ 49·$_{97}$	„ 8	„	. . . . .		
„ „ 57·$_{53}$	„ 7	„	. . . . .		
„ „ 58·$_{99}$	„ 7	„	schief 45°	. . . . .	
„ „ 63·$_{71}$	„ 7	„	. . . . .		

5. Die Brücke über den Sucha-Bach mit 9 Oeffnungen à 12 *m* Lichtweite.

6. Die Brücke über den Dobra-Bach mit drei Oeffnungen à 10 *m* lichter Weite.

7. Die Brücke über den Moldawitza-Fluss mit 15 Oeffnungen à 12 *m* lichter Weite.

Besonders zu erwähnen ist noch, dass folgende Objecte entweder ganz oder theilweise in Beton hergestellt wurden, u. zw. die gewölbten Objecte von 1·$_0$ *m* Spannweite bei *km* 13·$_7$, 23·$_{73}$ und 24·$_3$, ferner von 1·$_2$ *m* Spannweite bei *km* 23·$_0$, von 2·$_0$ *m* Spannweite bei *km* 15·$_8$ und 28·$_5$; die gedeckten Objecte von 0·$_6$ *m* Spannweite bei *km* 23·$_3$, 23·$_5$ und 24·$_1$, dann die offenen Objecte von 1·$_0$ *m* Spannweite bei *km* 28·$_9$ und mit drei Oeffnungen à 10 *m* Spannweite bei *km* 22·$_0$, endlich von 12·$_0$ *m* Spannweite bei *km* 22·$_{20}$. Die so ausgeführten Brücken und Durchlässe haben sich bis jetzt vollkommen bewährt.

Besondere Schwierigkeiten ergaben sich bei der Entwässerung und Trockenlegung des Bahnuntergrundes unter den hohen Anschüttungen, sowie des zu Rutschungen geneigten Terrains, welches durch Ausführung von tiefen Einschnitten entwässert und gegen Absetzungen und Rutschungen durch Steinrigole und Talus gesichert werden musste. Insbesondere gilt dies von der Strecke Kaczyka-Strigoja in der Länge von 6·$_5$ *km*.

Bei den Brücken über den Suczawa-, Moldawa- und Moldawitza-Fluss, dann über den Solonetz-, Blendez-, Ihnata-, Humora-, Dobra-, Kurdisch- und Isworu-alb-Bach mussten Uferversicherungen, theils aus Faschinenwerken, theils aus Steindämmen in grossem Umfange hergestellt werden, um einerseits den sicheren Bestand der Brücken und des sich an dieselben anschliessenden Bahnkörpers nicht zu gefährden, andererseits aber diese ungeregelten Flussläufe einzuengen und ihnen eine unschädliche Richtung zu geben.

Obwohl diese Versicherungen durch die Hochwasser im August 1888 arg beschädigt wurden und theilweise neu hergestellt werden mussten, so haben dieselben doch die Wirkung gehabt, dass die grossen Brücken ganz intact geblieben sind und sich die Beschädigungen lediglich auf die Steinwürfe bei den Jochen, welche ergänzt oder erneuert werden mussten, beschränkt haben.

Im Ganzen gelangten zur Ausführung: 944.500 m^3 Erd- und Felsenarbeiten, 14.610 m^3 Faschinenwerke, 11.428 m^2 Böschungsversicherungen, 22.912 *m* Flechtzäune, 10.194 *m* Entwässerungsschlitze, 20.329 m^2 Rasenbeleg, 32.509 m^2 Steinpflasterungen, 49.462 m^3 Steinwürfe und Steinsätze, 1.031 *m* Stollen und Schächte, 4.168 *m* Sickergräben, 4.112 m^3 Schlitzausbeugung, 708 *m* hölzerne Gerinne, 10.794 m^2 Chaussirungen, ferner bei den Brückenobjecten und Durchlässen 18.122 m^3 Fundamentaushub, 7.952 m^3 Beton und 18.282 m^3 Mauerwerk, 3.266 m^2 Pflasterungen, 1.715 m^3 eichene, 4.776 m^3 weiche Brückenhölzer, 883 m^3 Eichenpiloten, 5.636 *m* Spundwände, 162.609 *kg* Eisenmateriale.

Oberbau.

Der Oberbau der currenten Strecke wurde im Systeme des schwebenden Stosses aus 9 *m* langen Bessemerstahl-Schienen von 26 *kg* pro laufendem Meter, dann die Platten und Laschen aus Flusseisen, die anderen Befestigungsmittel aus Schweisseisen hergestellt. Der Oberbau der Nebengeleise in den Stationen von $7\cdot_{277}$ *km* Länge ist mit festem Stoss aus altbrauchbaren Eisenschienen im Gewichte von $36\cdot_{38}$ *kg* pro Currentmeter und altbrauchbaren Befestigungsmitteln ausgeführt. Zur Fixirung der Laschenbolzen des Stahloberbaues wurden Gussstahl-Federringe verwendet.

Es wurden trapezförmige Schwellen aus weichem Holze (Tannen- und Fichten-) von $2\cdot_3$ *m* Länge, 15 *cm* oberer und 20 *cm* unterer Breite und 14 *cm* Höhe verwendet. Bei Steigungen von 25‰ und darüber, dann in Curvenstrecken mit 250 *m* Radius und darunter wurden Eichenschwellen mit den vorstehenden Minimal - Dimensionen eingezogen; ferner bei den Nebengeleisen in den Stationen weiche Schwellen gleicher Dimensionen, nur bei den Stössen Schwellen von 20 *cm* oberer und 25 *cm* unterer Breite. Es gelangten 41 Stahlwechsel und 41 Gussstahlkreuzungen, welche auf Eichen-Extrahölzern von rechteckigem Querschnitte befestigt wurden, zur Ausführung.

In Bögen von incl. und unter 800 *m* Radius wurde die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Hakennägel und Unterlagsplatten nach den Vorschriften des Handelsministerial-Erlasses vom 30. Mai 1882, Z. 14.581 verstärkt.

Als Bettungsmateriale wurde Schotter aus dem Suczawa- und Moldawa-Flusse verwendet. Der Schotterkörper hat eine Kronenbreite von 3 *m* und eine Höhe von 25 *cm* erhalten.

In den Stationen Hatna und Kimpolung wurden Locomotiv-Drehscheiben von $11\cdot_{379}$ *m* Durchmesser ausgeführt. Die Oberbau-Construction siehe Taf. 9—12 und 78.

Hochbau.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen haben definitiv hergestellte Aufnahmsgebäude, welche eine den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen angemessene Ausdehnung erhalten haben, und deren etwa nothwendig werdende Vergrösserung leicht zu bewerkstelligen ist. Die verbaute Fläche derselben beträgt $1543\cdot_3$ m^2.

Die Locomotivremisen in Hatna und Kimpolung für je zwei Stände und in Kaczyka und Illischestie für je einen Stand, sind aus Riegelwänden auf einer Untermauerung, dagegen die Wasserthürme mit einer verbauten Fläche von 834 m^2 definitiv hergestellt worden. Die Wasserstationsbrunnen sind 3 *m* im Durchmesser aus Bruchsteinen ausgeführt Die runden, eisernen Blechreservoirs haben einen Fassungsraum von 45 m^3. Zu den Brunnen in Kaczyka, Illischestie und Kimpolung sind aus den zunächst gelegenen Bächen Wasserzuleitungen hergestellt worden. Die Wasserhebung erfolgt mittelst Pulsometer-Apparaten und die Wasser-Entnahme bei den Krahnen in den Stationen, woselbst auch die Abfassung des Holzes für die Locomotiven vorgenommen wird.

Die Warenmagazine mit einem Lagerraume von zusammen $962\cdot_7$ m^2 sind aus Holz ausgeführt, ebenso die Signalhütten und Passagieraborte. Die verbaute Fläche der Nebengebäude beträgt $299\cdot_4 m^2$.

Die Verladerampen haben eine Länge von zusammen 369 *m* mit einer Lagerfläche von 2808 m^2; dieselben sind aus Eichenholz hergestellt und beschottert.

Alle Gebäude sind mit Schindeln eingedeckt und die Eindeckung derselben zu ihrer Conservirung mit Carbolineum getränkt. In gleicher Weise wurden auch alle Verschalungen der Warenmagazine angestrichen.

Die ausgeführten Hochbauten sind auf Taf. 18, 22, 84 und 86 ersichtlich.

Stationsanlagen.

Ausser der Anschlussstation Hatna wurden folgende Stationen, welche für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtet sind, ausgeführt, u zw.: Theodorestie, Kaczyka, Illischestie, Gurahumora, Frassin a M., Wama und Kimpolung, dann die Haltestellen für

den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in vollen Wagenladungen Parhoutz, Komarestie a. S., Pertestie, Strigoia, Molit und Eisenau.

Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen beträgt $5\cdot_{178}$ *km*, jene der Wasserstationen $11\cdot_{216}$ *km* und der Abstand der Geleise in den Stationen von Mitte zu Mitte $4\cdot_{5}$ *m*.

Auf der Bahn wurden weder Wächterhäuser hergestellt, noch ist eine Einfriedung der Bahn oder der Stationen zur Ausführung gekommen.

Die Länge der wichtigsten Stationen, sowie die Anzahl der Geleise in denselben ist aus der Taf. 82 zu entnehmen.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschluss-Station Hatna ist mit einem Deckungssignale ausgestattet.

Die ganze Linie hat eine Telegraphenleitung (Sprechlinie) und sind die Stationen zu einem beschränkten Privat-Telegraphendienste ermächtigt.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalen, dann mit Abtheilungszeichen, Niveaubruch- und Warnungstafeln versehen und das Grundeigenthum mit eichenen Grenzpflöcken vermarkt. Die Säulen für die in Zinkguss erzeugten und auf Holz befestigten Warnungstafeln und Gradientenzeiger sind aus Eichenholz in Oelfarbe gestrichen und der in die Erde reichende Theil der Säulen angekohlt.

Die Stationen sind mit den erforderlichen Feuerlöschrequisiten, die Wartelocalitäten, Bureaux und Gütermagazine mit den nothwendigen Inventarstücken ausgerüstet. In den Stationen Hatna, Gurahumora, Frassin, Wama und Kimpolung wurden Centesimalwagen ohne Geleise-Unterbrechung mit 20 Tonnen Tragkraft und Registrirapparat hergestellt.

Die Bahn ist als Secundärbahn ausgeführt und wird der Betrieb auch demgemäss gehandhabt. Die tabellarische Beschreibung derselben befindet sich am Schlusse. (Tabelle V.)

d) Linie Hadikfalva-Radautz.

Die Baulänge beträgt . . . . . $8\cdot_{436}$ *m*
„ Betriebslänge beträgt . . . . . $8\cdot_{377}$ „
„ Tariflänge beträgt . . . . . $9\cdot_{000}$ „

Diese Bahnlinie ist eingeleisig, normalspurig ausgeführt und sowohl für den Personen- als Güterverkehr mit blossem Tagverkehre für folgende Maximalgeschwindigkeiten eingerichtet, u. zw. bei Benützung ausserhalb der Ortschaften gelegener Strassen für die Bahnführung 18 *km* und in Strecken mit eigenem Bahnkörper 25 *km* pro Stunde.

Die $8\cdot_{377}$ *km* lange Linie Hadikfalva-Radautz zweigt südlich von der Station Hadikfalva der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn ab, wendet sich nach Westen, übersetzt den Suczawa-Fluss und führt sodann in südwestlicher Richtung unter Benützung der bestehenden, von Hadikfalva nach Radautz führenden Mardzianer Bezirksstrasse bis zu dem am Marktplatze Radautz gelegenen Volksgarten, woselbst eine Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr errichtet wurde; von da fährt die Bahn in südlicher Richtung durch die Hausgärten von Radautz bis zum Spitale, woselbst die Endstation Radautz ihren Anfang nimmt und sich bis gegen den Friedhof zu hinzieht und für den gesammten Verkehr eingerichtet ist.

Die vorbezeichnete Bezirksstrasse wird von der Bahn in der Länge von $5\cdot_{359}$ *km* benützt.

Dort wo die Bahn auf eigenem Bahnkörper hergestellt ist, wurde die Grundeinlösung nur für ein Geleise durchgeführt.

Die grösste Neigung ist $10\,^0/_{00} = 1 : 100$. Damit der Widerstand der Züge gleich bleibt, sind die Steigungen in den Geraden grösser, u. zw. bis zu $11\cdot_{557}\,^0/_{00}$, dagegen nehmen dieselben in den Bahnkrümmungen ab. Der kleinste Curvenhalbmesser 1 : 150. Bei Bestimmung der Neigungs- und Richtungsverhältnisse der Bahn wurden die vom Handelsministerium genehmigten Vorschriften für die Bestimmung der Nivelette in Maximalneigungen und für die Anordnung der Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen genau durchgeführt.

Die mittlere virtuelle Länge der Bahn beträgt $12\cdot_{275}$ *km*, der virtuelle Coëfficient $1\cdot_{477}$.

In der Anschlussstation Hadikfalva war aus Anlass der Ausrüstung der Localbahn die Vornahme von Erweiterungsbauten nicht erforderlich.

Situation und Längenprofil der Bahn sind auf Taf. 53 und 57 ersichtlich.

Unterbau.

Der Unterbau hat eine Kronenbreite von 4 *m* sowohl bei Dämmen als in den Einschnitten. Bei der Benützung der Strasse hat der Bahnkörper dieselbe Breite.

Die Normalprofile des Bahnkörpers sind auf Taf. 58 ersichtlich.

Alle Brücken und Durchlässe wurden mit gemauerten Widerlagern derart hergestellt, dass das Brückenplanum eine benützbare Minimalbreite von $4\cdot_3$ *m* hat.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden Objecten wurden Tragconstructionen aus Holz, u. zw. bei den Spannweiten bis incl. $4\cdot_5$ *m* aus Eichenholz, bei den grösseren Spannweiten gezahnte und verschraubte Röste aus Fichtenholz hergestellt und den Berechnungen über die Inanspruchnahme derselben die Bestimmungen der Verordnung vom 30. August 1870 zugrunde gelegt. Die zulässige Inanspruchnahme ist bis zu 80 *kg* pro Quadrat-Centimeter festgesetzt.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction sind bei dem Suczawa-Flusse und den Bächen mit 1 *m* über dem höchsten Hochwasserstande ausgeführt worden.

Objecte, welche innerhalb einer Entfernung von $0\cdot_7$ *km* von der Spitze des äussersten Wechsels der durch das Distanzsignal gedeckten Station Hadikfalva entfernt liegen, wurden mit Geländern versehen, ebenso solche Objecte, welche innerhalb einer Entfernung von $0\cdot_4$ *km* von dem Endpunkte einer Station gelegen sind, vor welcher Distanzsignale nicht vorkommen, ferner alle Objecte, welche in einer Distanz von $0\cdot_1$ *km* von der Mitte der Haltestelle Plob vorkommen.

Die Holzobjecte des Strassenkörpers wurden für Bahnzwecke nicht benützt, sondern ganz neue Brücken und Durchlässe für die Bahn hergestellt; dagegen wurden erstere gemäss des Uebereinkommens über die Strassenbenützung verstärkt und reconstruirt oder neu hergestellt. (Siehe Anhang.)

An grösseren Objecten sind zu nennen: die Brücke über den Suczawa-Fluss mit 22 Oeffnungen à $11\cdot_{08}$ *m* Lichtweite, auf eichenen Jochen ruhend, ferner die Brücke über den Posen-Bach mit 2 Oeffnungen à 4 *m* Spannweite und 2 Objecte über den Temnik-Bach mit $4\cdot_5$ *m* Spannweite.

Im Ganzen wurden 16 Objecte mit einer gesammten lichten Spannung von $300\cdot_2$ *m* ausgeführt.

Die Typen der Objecte sind aus Taf. 63, 64, 66, 68, 70, 71 und 77 zu entnehmen.

Eingelöst wurden $8\cdot_{515}$ *ha*; die Erdbewegung betrug 27.027 m^3. Ferner wurden an Steinwürfen 1.207 m^3 und an Mauerwerken zusammen 1.204 m^3, Beton 590 m^3, Pflasterungen 140 m^2, Eichen- und weiche Brückenhölzer $1.754\cdot_4$ m^3, Faschinenwerke 2.970 m^3, Flechtzäune 300 *m*, Senkfaschinen 540 *m*, Kopfrasen 460 m^2 ausgeführt und 33.662 *kg* Brückenschrauben, Pilotenschuhe, Klammern etc. verwendet.

Oberbau.

Derselbe ist sowohl in der currenten Bahn als in den Stationen aus altbrauchbaren Schienen und Befestigungsmitteln nach dem Profile der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn im Gewichte von $36\cdot_{38}$ *kg* pro laufendem Meter unter Anwendung des festen Stosses und trapezförmig behauener Eichenschwellen hergestellt worden. Ferner wurden 13 altbrauchbare Stahlwechsel und Schalengusskreuzungen verwendet.

Die Länge der Stoss- und Mittelschwellen beträgt $2\cdot_3$ *m*. Die Stoss-Schwellen haben eine obere Breite von 21 *cm* und eine untere Breite von 42 *cm*, die Mittelschwellen eine obere Breite von 15 *cm* und eine untere Breite von 20 *cm*, beide Schwellengattungen eine Höhe von 14 *cm*.

Die Anordnung der Schwellenentfernung, sowie der Unterlagsplatten und Nägel ist aus Taf. 79 zu entnehmen.

Als Bettungsmaterial ist Schotter aus dem Suczawa-Flusse verwendet worden, der Schotterkörper hat im Niveau der Schienenunterkante eine Kronenbreite von 3 *m* und eine Stärke von 25 *cm*.

Der Abstand der Geleise in der Station Radautz beträgt von Mitte zu Mitte $4\cdot_5$ *m* und die Länge der Nebengeleise $1\cdot_{708}$ *km*.

Das Schienenprofil und die Befestigungsmittel sind aus Taf. 10 ersichtlich.

Hochbauten.

Das Aufnahmsgebäude in der Station Radautz ist definitiv aus Stein und Ziegel hergestellt; dagegen ist das Aufnahmsgebäude, resp. der Wartepavillon in der Haltestelle Radautz-Ringplatz, sowie die Locomotivremise in Radautz aus Riegelwänden und alle anderen Nebengebäude aus Holz ausgeführt. Sämmtliche Gebäude sind mit Ausnahme des Wartepavillons in der Haltestelle Ringplatz, welcher mit Hilgher'schen verzinkten Dachpfannen eingedeckt ist, mit einer Schindeleindeckung versehen.

Die verbaute Fläche der Aufnahmsgebäude beträgt 275 m^2, jene der Wasserförderungsanlage und der sonstigen Nebengebäude zusammen 126 m^2. Die hölzerne Verladerampe ist 120 *m* lang und hat eine Lagerfläche von 960 m^2, das hölzerne Warenmagazin einen Lagerraum von $177\cdot_5$ m^2.

Die Pläne sind aus den Taf. 16, 85 und 86 zu entnehmen.

Stationsanlagen.

Die Anschlussstation Hadikfalva, sowie die Endstation Radautz sind aus der Taf. 81 ersichtlich

Die Haltestellen Plob und Radautz-Ringplatz haben keine Ausweichgeleise

Die mittlere Entfernung der Stationen und Haltestellen ist $2\cdot_{812}$ *km*.

Auf der Bahn wurden weder Wächterhäuser noch Einfriedungen der Station Radautz hergestellt.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Anschlussstation Hadikfalva hat ein von dieser Station zu handhabendes combinirtes Deckungssignal erhalten.

Die Bahn besitzt weder eine Telegraphen- noch eine Telephonlinie, ebenso bestehen keine Einfriedungen und Absperrungen bei den Wegübergängen.

Die Station Radautz ist mit den erforderlichen Signalvorrichtungen ausgestattet und die Bureaux, sowie die Wasserförderungs-Anlagen sind entsprechend eingerichtet und ausgerüstet.

In Radautz ist auch eine Centesimal-Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung, u. zw. mit 20 *t* Tragkraft und einem Waghäuschen aufgestellt.

Hinsichtlich der Bauanlage im Allgemeinen, als auch der Betriebseinrichtung und Fahrbetriebsmittel wurde die Bahn als Secundärbahn ausgeführt; demgemäss ist auch die Betriebsführung eingerichtet.

Die Beschreibung der Bauanlage ist aus der am Schlusse befindlichen Tabelle VI zu entnehmen.

e) Schleppbahn Berhometh a. S.-Mezebrody.

Diese $9\cdot_{087}$ *km* lange Linie beginnt am Ende des Auszugsgeleises der Station Berhometh a. S., wendet sich in einem Bogen nach rechts, überschreitet die nach Wisnitz führende Bezirksstrasse und benützt dieselbe bis *km* 4, von wo aus die Bahn grösstentheils mit Benützung des Gemeindeweges und entlang desselben, den Suchy- und Stebnik-Bach, sowie den Sereth-Fluss übersetzend, bis zu dem Säge-Etablissement der Actiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägebetrieb geführt wird.

Die Bahn ist eingeleisig, normalspurig ausgeführt und dort, wo dieselbe auf eigenem Bahnkörper hergestellt wurde, erfolgte die Grundeinlösung nur für ein Geleise. Die Maximalfahrgeschwindig-

keit ist wie folgt festgesetzt: Bei Benützung der ausserhalb der Ortschaften gelegenen Strassen 18 *km*, innerhalb der Ortschaften 10 *km* und auf Strecken mit eigenem Bahnkörper 25 *km*. Die grösste Neigung ist 20‰ = 1 : 50 und der kleinste Krümmungshalbmesser 140 *m*. Die Ausgleichung der Nivelette zur Erzielung eines gleichen Gesammtwiderstandes der Züge beim Befahren der Geraden und Krümmungen wurde nicht durchgeführt, da sich die Bahn-Nivelette den Neigungsverhältnissen des Strassenkörpers, der an vielen Stellen die Maximalneigung auch in Bögen besitzt, anschmiegen musste und eine Aenderung der Nivelette mit Rücksicht auf den Zugwiderstand und die vorkommenden scharfen Bögen grössere Arbeiten nöthig gemacht hätte..

Situation und Längenprofil ist aus Taf. 52 und 56 zu entnehmen.

Unterbau.

Der Unterbau hat eine Kronenbreite von 4 *m* und sind die Normalprofile des Bahnkörpers aus Taf. 58 zu ersehen. Alle Durchlässe und Brücken wurden aus weichem Holze mit einem Brückenplanum von $4\cdot_3$ *m* benützbarer Breite und die grösseren Brücken mit gedübbelten und verschraubten Trägern, auf hölzernen Zwischenjochen ruhend, hergestellt. Die zulässige Inanspruchnahme wurde mit 80 *kg* pro Quadrat-Centimeter festgesetzt. Bei der Berechnung der Brückenconstructionen ist die, durch die auf dieser Linie verkehrenden Locomotiven (siehe Taf. 87) erzeugte zufällige Belastung zugrunde gelegt worden. Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen sind sowohl bei dem Sereth-Flusse als bei dem Suchy- und Stebnik-Bach mit 1 *m* über dem bekannten höchsten Wasserstand angeordnet worden. Die Brücken sind im Sinne der bestehenden Verordnungen mit Geländern versehen.

Im Ganzen wurden 40 Objecte mit einer Spannweite von zusammen 91 *m* hergestellt. An grösseren Objecten sind zu bezeichnen: die Brücke über den Suchy-Bach mit 2 Oeffnungen à 10 *m* Stützweite, mit einer $3\cdot_5$ *m* breiten, besonderen Strassenfahrbahn, ferner die Brücke über den Stebnik-Bach mit 3 Oeffnungen à 10 *m* Stützweite und schief unter einem Winkel von 70°, endlich die Brücke über den Sereth-Fluss mit 6 Oeffnungen à 10 *m* Stützweite mit einer besonderen Strassenfahrbahn von $3\cdot_5$ *m* Breite.

Die Typen der Unterbauobjecte, als auch der Constructionen der grossen Brücken, sowie die Versicherungen der Bahn gegen den Anprall der Wässer des Sereth-Flusses, dann der ausgeführten Schutzbauten sind aus den Taf. 59, 67, 74 und 77 zu entnehmen.

Eingelöst wurden $1\cdot_{382}$ *ha*. An Arbeiten wurden ausgeführt: 21.721 m^3 Erdbewegung, 836 Stück Piloten, $631\cdot_2$ m^3 Faschinenwerke, 15 Stück Kastensporne, 244 *m* doppelte Flechtzäune, 349 m^2 Bruckstreu, 692 m^2 Brückenbelag, $311\cdot_2$ m^3 Constructionshölzer, 602 m^2 Verschalungen der Joche und Widerlager und 21.010 *kg* Schraubeneisen.

Oberbau.

Der Oberbau ist nach den auf Blatt 10 enthaltenen Typen aus altbrauchbaren Schienen und Befestigungsmitteln unter Anwendung des festen Stosses mit halbrunden, weichen Schwellen ausgeführt. Desgleichen wurden altbrauchbare Wechsel und Kreuzungen verwendet.

Die Dimensionen der Schwellen, sowie die Anwendung der Entfernung derselben und die Befestigungsmittel sind gleich jenen der Linie Hliboka-Berhometh. Ebenso ist der Schotterkörper nach den für vorgenannte Linie bestehenden Typen gestaltet. Als Bettungsmateriale wurde der Schotter aus dem Sereth-Flusse verwendet. Im Ganzen wurden 5 altbrauchbare Wechsel und Kreuzungen ausgeführt.

Die Länge der Nebengeleise beträgt $1\cdot_{192}$ *km*.

Hochbauten.

Mit Ausnahme einer offenen Wartehalle in Meżebrody für die Unterkunft der Reisenden bei Regenwetter wurden keine Hochbauten ausgeführt.

Stationsanlagen.

Es wurden die Ladestellen in Suchy und Stebnik, dann die Endstation in Mežebrody hergestellt, wie aus Taf. 83 ersichtlich. Die mittlere Entfernung der Ladestellen beträgt 3 *km*. Die Entfernung der Nebengeleise beträgt $4\cdot_5$ *m*.

Bemerkenswerth ist die bis zur Ladestelle Suchy in das gleichnamige Thal führende Wasserriese, mittelst welcher das Brennholz bis zur Ladestelle gebracht wird. Die Riese hat eine Länge von circa 8 *km* und sehr bedeutende Steigungen. Das Riesen geht mit Ausnahme der Winterperiode sehr gut von Statten und beschränken sich die Kosten dieses Transportes lediglich auf die Herbeischaffung der Holzscheite zur Riese. (Tafel 83.)

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Bahn ist mit Warnungstafeln, Gradientenzeiger, Hektometer- und Kilometerpflöcken ausgerüstet. Andere Einrichtungen befinden sich auf derselben nicht.

Ebenso besitzt die Bahn weder Einfriedungen noch Absperrungen bei Wegübergängen.

Die Beschreibung der Bahn ist aus der am Schlusse befindlichen Tabelle IV zu entnehmen.

Fahrbetriebsmittel.

Für die Besorgung des gesammten Dienstes wird nur eine Locomotive verwendet, welche mit Coacs gefeuert wird und deren Mechanismus mit einer Verkleidung versehen ist. Siehe Tafel 87.

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Diese Linie ist eingeleisig, normalspurig für den Güterverkehr zur Tageszeit mit folgender Maximalfahrgeschwindigkeit eingerichtet, u. zw.: Bei Benützung der ausserhalb der Ortschaften gelegenen Strassen 18 *km*, innerhalb der Ortschaften 10 *km* und in Strecken mit eigenem Bahnkörper 25 *km* pro Stunde.

Diese $20\cdot_{04}$ *km* lange Schleppbahn zweigt aus dem Magazinsgeleise der Station Wama, in welcher ein viertes Geleise hergestellt wurde, ab, wendet sich in einem Bogen von 150 *m* Halbmesser nach rechts, übersetzt die Reichsstrasse und führt sodann auf dem Gemeindewege von Wama in das Moldawitza-Thal. Die Bahn berührt weiter im Moldawitza-Thale die Ortschaften Frumosa, Freudenthal, Watra-Moldawitza und geht bis zum Säge-Etablissement des Louis Ortlieb in Russ Moldawitza, grösstentheils die Strassen der vorgenannten Gemeinden benützend. Von der Bahn wurden $9\cdot_{733}$ *km* auf eigenem Unterbau hergestellt, während $10\cdot_{307}$ *km* über den Strassengrund gehen. Die Bedingungen für die Strassenbenützung sind im Anhange enthalten.

Für jene Bahntheile, welche auf eigenem Bahnkörper geführt werden, wurde die Grundeinlösung nur für ein Geleise bewirkt. Die Maximalneigung ist $25^0/_{00} = 1:40$, der kleinste Krümmungshalbmesser 150 *m*.

Eine Ausgleichung der Nivellette behufs Erzielung eines gleichen Gesammtwiderstandes der Züge beim Befahren der Bahnkrümmungen hat aus den bei der Schleppbahn Berhometh-Mežebrody angegebenen Gründen nicht stattgefunden. Bei Bestimmung der Neigungs- und Richtungsverhältnisse wurde nach den diesbezüglichen Vorschriften des Handelsministeriums vorgegangen.

Die mittlere virtuelle Länge der Bahn ist $49\cdot_{019}$ *km*; der virtuelle Coëfficient $2\cdot_{33}$.

Situation und Längenprofil sind auf Taf. 54 und 57.

Unterbau.

Die Typen desselben, sowohl mit eigenem Bahnkörper, als auch mit der Strassenbenützung sind aus Taf. 58 zu entnehmen, desgleichen die Typenpläne für die hergestellten Durchlässe und Brücken aus Taf. 63 bis 65 und 77.

Sämmtliche Objecte, 56 an der Zahl, mit einer gesammten Spannweite von 342 *m* sind ganz aus weichem Holze mit eichenen Piloten ausgeführt. Die grossen Brücken haben verzahnte und verschraubte Träger, welche auf Eichenjochen ruhen.

Bei Berechnung der Brückenconstructionen wurde nach den Bestimmungen der diesbezüglichen Handelsministerial-Verordnung mit Berücksichtigung der auf dieser Linie verkehrenden Tenderlocomotiven (Taf. 87) vorgegangen und die Brücken nach den bestehenden Vorschriften mit Geländern versehen. Die Versicherungen bei den Brücken, sowie die Schutzbauten bei denselben gegen Hochwässer wurden nach dem Typenblatt 59 ausgeführt

Die hauptsächlichsten Objecte sind folgende:

1. Zwei Brücken bei *km* $0\cdot_{191}$ und *km* $1\cdot_{64}$ über den Flori-Bach mit je 2 Oeffnungen à 8 *m* lichter Spannweite, erstere schief unter einem Winkel von 60°.

2. Eine Brücke bei *km* $4\cdot_{193}$ über den Moldawitza-Fluss mit 6 Oeffnungen à 10 *m* lichter Spannung, schief unter einem Winkel von 60°.

3. Eine Brücke bei *km* $6\cdot_{297}$ über den Frumosa-Bach mit 2 Oeffnungen à 10 *m* Lichtweite.

4. Eine Brücke bei *km* $9\cdot_{639}$ über den Dragosza-Bach mit 4 Oeffnungen à 8 *m* Spannweite, schief unter 60°.

5. Eine Brücke bei *km* $12\cdot_{166}$ mit 1 Oeffnung à 10 *m* lichter Spannung über den Palamania-Bach.

6. Eine Brücke bei *km* $14\cdot_{706}$ über den Czumora-Bach mit 5 Oeffnungen à 8 *m* weit, schief 70°.

Für diese Bahnlinie wurden $15\cdot_{738}$ *ha* Grund eingelöst, wovon $9\cdot_{33}$ *ha* gegen Entgelt, $5\cdot_{496}$ *ha* gegen Entrichtung eines Recognitionszinses und $0\cdot_{912}$ *ha* unentgeltlich. An Bauarbeiten wurden hergestellt: 44.211 m^3 Erdarbeiten, 793 m^3 Mauerwerke, 25 m^3 Beton, 820 m^3 Constructionshölzer, 1.187 m^2 Jochverschalungen, 1.200 m^2 Bedielungen, 25.165 *kg* Schmiedeisen, 3.986 m^3 Faschinenwerke, 2.036 *m* Flechtzäune, 1.699 m^2 Kopfrasen, 384 *m* Sickerschlitze, 770 *m* Bachcorrectionen und 28.709 *kg* Schraubeneisen, Pilotenschuhe und Klammern.

Oberbau.

Zu demselben wurden die alten Eisenschienen und Befestigungsmittel der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn nach den Typen auf Blatt 10 und 78, dann weiche halbrunde Schwellen, in gleicher Weise wie auf der Schleppbahn nach Meżebrody, verwendet Das Bettungsmateriale wurde dem Moldawitza-Flusse entnommen. Ferner gelangten 19 altbrauchbare Stahlwechsel und ebensoviele Schalenguss-Kreuzungen zur Verwendung.

Die Länge der Nebengeleise in den Stationen beträgt $1\cdot_{942}$ *km*.

Hochbauten.

Dieselben wurden höchst einfach ganz in Blockwänden aus weichem Holze, auf Eichenpiloten ruhend, ausgeführt, u. zw. in der Anschluss-Station Wama, dann in der Endstation Russ Moldawitza-Säge, je eine Locomotivremise für einen Stand mit Wasserförderungs-Anlage, Coacs-Schupfen und

Kaserne für das Zugbegleitungspersonale. In den Stationen Watra- und Russ Moldawitza gelangten kleine Aufnahmsgebäude mit Warenmagazinen aus Blockwänden und hölzernen Verladerampen zur Ausführung. In Dragosza wurde ein kleines Wohngebäude mit Warteraum und Bureau aus Blockwänden hergestellt. Die gesammte verbaute Fläche aller Gebäude beträgt 589 m^2.

Die Typen der Hochbauten sind auf Blatt 85 und 86 ersichtlich.

Stationsanlagen.

Es wurden folgende Stationen, Lade- und Haltestellen ausgeführt, u. zw.:

Die Ladestelle Deia, die Personen-Haltestellen Frumosa und Freudenthal, dann die Stationen Dragosza, Watra- und Russ Moldawitza, dann die Endstation Russ Moldawitza-Säge.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen beträgt $2\cdot_{857}$ *km*. Der Abstand der Geleise beträgt Mitte zu Mitte $4\cdot_5$ *m*.

Die Stationsanlagen sind auf Taf. 83 verzeichnet.

Ausrüstung und Einrichtung der Bahn.

Die Bahn besitzt weder Einfriedungen noch Absperrungen bei Wegübergängen und ist nur mit den Warnungstafeln bei den Wegübergängen, Gradientenzeigern, Kilometer- und Hektometerpflöcken ausgestattet; das Grundeigenthum ist mit hölzernen Pflöcken vermarkt. Ferner sind die Stationen mit den erforderlichen Signalmitteln und Einrichtungsgegenständen versehen. In Dragosza und Russ Moldawitza befinden sich Centesimalwagen ohne Geleiseunterbrechung mit 20 *t* Tragkraft.

Die Bauanlage ist als Secundärbahn ausgeführt, ebenso deren Einrichtungen und wird demgemäss auch der Betrieb geführt.

Die Beschreibung der Bauanlage enthält die am Schlusse befindliche Tabelle VI.

Fahrbetriebsmittel.

Der Dienst wird nur mit einer Tenderlocomotive (siehe Taf. Nr. 87) versehen.

Der Mechanismus der Locomotive ist mit einer Blechverkleidung gedeckt und dieselbe derart eingerichtet, dass bei deren Verwendung eine Feuersgefahr für die im Feuerrayon der Bahn gelegenen Privatgebäude ausgeschlossen ist und eine Belästigung durch Geräusch und Rauch möglichst vermieden wird. Als Feuerungsmateriale wird ausschliesslich Coaks verwendet.

4. Bau- und Anlagecapital.

a) Linie Czernowitz-Nowosielitza.

Das effective Baucapital auf Grund der abgeschlossenen Bau- und Lieferverträge mit Ausschluss der Fahrbetriebsmittel, deren Beistellung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft nach dem Betriebsvertrage zufällt, einschliesslich der Kosten für die Vorauslagen und die Intercalarzinsen ist, aus nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Post-Nr.	Nähere Benennung der Leistungen	Baukosten i. Gulden ö.W. der Linie Czernowitz-Nowosielitza 31.21 *km* lang		Procente der gesammten Baukosten
		Zusammen	pro km.	
1	Vorauslagen	33.963·39	1.088·22	3·27
2	Allgemeine Verwaltung	7.350·39	235·50	0·71
3	Bauaufsicht	17.305·37	554·48	1·67
4	Detailproject	9.360·—	299·91	0·90
5	Grund- und Gebäude-Einlösung	65.000·—	2.082·67	6·25
6	Erd- und Felsarbeiten	191.000·—	6.119·83	18·37
7	Nebenarbeiten	112.863·—	3.616·25	10·85
8	Durchlässe und Brücken	96.723·—	3.099·10	9·30
9	Beschotterung und Oberbaulegen	81.706·—	2.617·94	7·86
10	Oberbaumaterialien und mechanische Einrichtung	295.308·—	9.461·97	28·40
11	Hochbau und Wasserversorgung	88.040·—	2.820·89	8·47
12	Bahnausrüstung und Einrichtung	15.000·—	480·62	1·44
13	Bahnbetriebs-Vorauslagen	2.887·69	92·52	0·28
14	Einrichtung des Centralbureau	1.341·35	42·98	0·13
15	Intercalarzinsen abzüglich sonstiger Zinsenerträgnisse	22.109·12	708·40	2·10
	Zusammen	1,039.957·31	33.321·28	100

Das Anlagecapital setzt sich aus der vorstehenden Baukostensumme und aus dem aus dem Anlagecapitale zu hinterlegenden Reservefonde per fl. 10.042·69 zusammen.

Es beträgt somit das Anlagecapital der Linie Czernowitz-Nowosielitza, da sämmtliche Titres al pari übernommen wurden, fl. 1,050.000.

Dasselbe war wie folgt eingetheilt, u. zw.:

	Prioritäts-Actien fl. 600.000	Stamm-Actien fl. 450.000	Zusammen fl. 1,050.000
Hievon wurden übernommen:			
Vom Staate	—	350.000	350.000
Von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft	450.000	50.000	500.000
Von den Interessenten	150.000	50.000	200.000
Zusammen obige	600.000	450.000	1,050.000

Sowohl Prioritäts- als Stamm-Actien lauten auf den Ueberbringer und sind auf je fl. 200 ausgestellt.

In Gemässheit der Gesellschaftsstatuten haben die Prioritäts-Actien den Anspruch auf eine Dividende bis zu 5%, bevor für die Stamm-Actien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt. Nach erfolgter Vertheilung einer Dividende von 5% an die Stamm-Actien werden eventuelle weitere Ueberschüsse des Reinerträgnisses gleichmässig zwischen Stamm- und Prioritäts-Actien vertheilt.

Eine Nachzahlung auf die Dividende der Prioritäts-Actien aus dem Reinerträgnisse eines späteren Jahres findet nicht statt.

Die Tilgung dieses Anlagecapitales, als auch jenes der beiden nachfolgenden Linien *b* und *c* erfolgt innerhalb der Concessionsdauer nach einem behördlich genehmigten Amortisationsplane, und zwar wird das Actiencapital, bestehend aus 22.600 Prioritäts-Actien á fl. 200 = fl. 4,520.000 und 10.650 Stück Stamm-Actien à fl. 200 = fl. 2,130.000, zusammen fl. 6,650.000, in 85 Jahren getilgt. Die jährliche Annuität bei 5% Verzinsung und Amortisation beträgt fl. 337.841·01. Die Prioritäts-Actien werden bis Ende 1965, die Stamm-Actien bis Ende 1972 getilgt.

b) Linie Hliboka-Berhometh a. S. sammt Zweigbahn nach Czudin.

c) Linie Hatna-Kimpolung.

Das Baucapital beziffert sich nach den abgeschlossenen Bau- und Lieferverträgen und nach den auf Grund derselben aufgestellten Bordereaus wie folgt:

Post-Nr.	Benennung der Leistung	Kosten der Linie			
		Hliboka-Berhometh und Zweigbahn		Hatna-Kimpolung	
		Bar fl.	%	Bar fl.	%
1	Detailproject	50.400	4·07	105.000	3·95
2	Bauaufsicht	21.576	1·74	54.000	2·03
3	Grundeinlösung	126.144	10·17	211.000	7·93
4	Erd- und Felsarbeiten	166.460	13·42	517.696	19·46
5	Nebenarbeiten	45.397	3·66	321·541	12·09
6	Durchlässe und Brücken	240.761	19·42	690.093	25·94
7	Beschotterung und Oberbaulegen	160.924	12·98	188.100	7·09
8	Oberbaumateriale *)	14.547	1·17	25.000	0·94
9	Schwellen und Wechsel	86.256	6·96	92.000	3·46
10	Hochbauten	190.192	15·34	316.900	11·91
11	Bahnausrüstung und Betriebsvorauslagen	38.160	3·08	52.600	1·98
12	Bauleitung und allgemeine Verwaltung	41.400	3·34	86.070	3·24
13	Unvorhergesehenes	57.783	4·65		
	Zusammen bar	1,240.000	100	2,660.000	100
	*) Hiezu für Oberbau, Eisen- und Stahlmateriale in Prioritäts-Actien zum Paricurse	410.000	—	40.000	—
	zum Curse von 90%	—	—	600.000	—
	Kosten zusammen	1,650.000	—	3,300.000	—
		4,950.000			
	oder bei 71·761 und 67·382 *km* Baulänge pro Kilometer bar	17.280	75·1	39.476	80·6
	und in Prioritäts-Actien zum Paricurse	5.713	24·9	594	1·2
	und zum Curse von 90%	—	—	8.905	18·2
	Zusammen pro Kilometer	22·993	100	48·975	100
		35.574			

Das Nominal-Anlagecapital, welches sich aus der vorstehenden Baukostensumme und aus den Kosten für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, dann aus den Cursverlusten bei Begebung der Titres, mit Berücksichtigung der Bauersparnisse, und den Betriebsüberschüssen vom Tage der Betriebseröffnung bis 1. Mai 1888 zusammensetzt, kann insolange nicht festgestellt werden, als nicht die Beitragsleistung des Staates in der ganzen Höhe zur Zahlung erfolgte und die Escomptezinsen, sowie die aus dem

Reservefonde bestrittenen Ausgaben für Bauherstellungen, sich berechnen lassen. Die ganze Abrechnung kann daher erst mit der am 3. Juli 1892 fälligen Rate des Staatsbeitrages vorgenommen werden.

Die kilometrischen Baukosten stellen sich daher bis jetzt bei den einzelnen Leistungen, wie folgt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Arbeitsleistungen	Kosten der Linie pro Kilometer: Hliboka-Berhometh mit Zweigbahn 71·716 *km* lang		Hatna-Kimpolung 67·382 *km* lang		Kilometrische Kosten beider Linien zusammen 139·098 *km* lang	
		fl.	%	fl.	%	fl.	%
1	Detailproject	703	3·06	1.560	3·18	1.131	8·14
2	Bauaufsicht	302	1·32	801	1·66	552	1·53
3	Grundeinlösung	1.759	7·66	3.131	3·38	2.445	6·82
4	Erd- und Felsarbeiten	2.320	10·09	7.683	15·68	5.002	13·82
5	Nebenarbeiten	633	2·76	4.772	9·78	2.702	7·41
6	Durchlässe und Brücken	3.356	14·52	10.242	20·89	6.799	18·80
7	Beschotterung u. Oberbaulegen	2.229	9·70	2.792	5·69	2.511	7·05
8	Oberbaumateriale *)	5 917	25·74	9.869	20·13	7.893	22·02
9	Schwellen und Wechsel	1.203	5·24	1.365	2·89	1.284	3·61
10	Hochbauten	2.654	11·55	4.703	9·59	3.678	10·24
11	Bahnausrüstung und Betriebsvorauslagen	533	2·32	780	1·59	656	1·82
12	Bauleitung u. allg. Verwaltung	578	2·52	1.277	2·59	1.331	3·74
13	Unvorhergesehenes	806	3·52				
	Zusammen	22.993	100	48.975	100	35.984	100

*) Die Prioritäts-Actien im Gesammtbetrage von zusammen fl. 1,050.000 sind al pari eingerechnet.

d) Linie Hadikfalva-Radautz.

Das effective Baucapital war nach dem Voranschlage mit dem Betrage von fl. 349.571 präliminirt und setzt sich wie folgt zusammen, u. zw.:

Post-Nr.	Bezeichnung der Arbeitsleistungen	Kosten in Gulden ö. W.: Zusammen für 8·565 *km*	pro Km	%
1	Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	18.403	2.200	5·27
2	Grundeinlösung und sonstige Entschädigungen	28.400	3.395	8·10
3	Erdarbeiten	13.200	1.578	3·78
4	Nebenarbeiten	29.838	3.567	8·54
5	Kleine Kunstbauten unter 20 *m* Lichtweite	26·420	3.158	7·56
6	Grössere Kunstbauten	67.000	8.009	19·17
7	Beschotterung und Oberbaulegen	12.710	1.520	3·64
8	Oberbau-Materialien und mechanische Einrichtung	71.000	8.488	20·31
9	Hochbauten und Wasserversorgung	39.100	4.674	11·19
10	Bahnausrüstung, Einrichtung etc.	5.900	705	1·69
11	Fahrpark (ad Punkt 8 der Concessions-Bedingungen)	30.000	3.587	8·58
	Zusammen	341.971	40.881	—
	Intercalarzinsen bis Ende October 1889	7.600	906	2·17
	Veranschlagte Baukosten zusammen	349.571	41.787	100

Nach der Abrechnung mit der Bau-Unternehmung betragen die Verdienstbeträge über die von ihr geleisteten Arbeiten:

Post-Nr.	Gegenstand	Gesammtkosten in fl. ö. W.	pro *km* in fl. ö.W.	%	Anmerkung
1	Erd- und Felsarbeiten	11.825·42	1.401·78	7·38	In diesen Kosten sind die Ausgaben für die Anschaffung des eisernen Oberbaues, der Wasserstations-Ausrüstungen, der mechanischen Einrichtung, die Grundeinlösung u. die Bahnausrüstung- u. Gebäude-Einrichtung nicht enthalten.
2	Nebenarbeiten	12.791·71	1.516·33	7·98	
3	Kunstbauten } Arbeit	55.546·69	6.584·48	34·66	
4	Kunstbauten } Lieferung	24.243·53	2.873·82	15·13	
5	Beschotterung und Oberbaulegen . . .	11.698·36	1.386·72	7·30	
6	Oberbaumateriale (Holzlieferung)	12.109·63	1.435·47	7·56	
7	Transportkosten der mechanischen Einrichtungen und für die Hilfsarbeiter . . .	100·00	11·85	0·01	
8	Hochbauten	31.194·30	3.697·76	19·47	
9	Bahnzeichen	800·05	94·83	0·51	
		160.309·69	19.003·04	100·00	

Da bisher weder die Baurechnung gelegt, noch die Geldbeschaffung durch eine neue Emission von Titres erfolgt ist, so konnten dermalen weder das Nominal-Anlagecapital, noch ein Tilgungsplan aufgestellt werden. Die Ausgaben bis Ende 1889 betrugen fl. 267.174·17.

e) Schleppbahn Berhometh-Meżebrody.

Das effective Baucapital hat nach der abgeschlossenen Baurechnung mit Ende September 1889 fl. 81.992·32 betragen und setzt sich wie folgt zusammen:

Post-Nr.	Gegenstand	Gesammtkosten in fl. ö. W.	pro *km* in fl. ö. W.	%	Anmerkung
1	Vorauslagen, Projectskosten, Bauaufsicht und allgemeine Verwaltung	4.661·28	512.96	5·69	Die für den Bau erforderlichen Brücken- und Oberbauhölzer wurden von den Interessenten unentgeltlich beigestellt, ebenso der im Gutsgebiete Berhometh a. S. gelegene, von der Bahn in Anspruch genommene Grund. Diese Materialleistungen repräsentiren einen Werth von ca. fl. 23.000 oder pro Kilometer fl. 2.530.
2	Grund- und Gebäude-Einlösung	2.119·14	233·21	2·28	
3	Erd- und Felsarbeiten	9.230·33	1.014·74	11·26	
4	Bahnarbeiten, als Ufer- und Damm-Versicherungen, Chaussirungen etc. . . .	3.489·04	383·96	4·26	
5	Kleine Kunstbauten bis 20 *m* lichte Oeffnung	3.358·55	369·60	4·09	
6	Brücken über den Suchy-, Stebnik-Bach und Sereth-Fluss	11.036·36	1.214·52	13·46	
7	Oberbaulegung und Beschotterung . . .	9.794·11	1.077·82	11·94	
8	Oberbaumateriale	30.129·90	3.315·72	36·75	
9	Hochbau	26·52	2·92	0·03	
10	Bahnausrüstung und Einrichtung	356·71	39·26	0·44	
11	Fahrbetriebsmittel	7.420.38	816·60	9·05	
12	Intercalarzinsen während des Baues . . .	370·00	40·72	0·45	
		81.992·32	9.023·03	100.00	

f) Linie Wama-Russ Moldawitza.

Die effectiven Kosten dieser Schleppbahnanlage wurden einschliesslich der Beistellung einer Tenderlocomotive wie folgt veranschlagt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Arbeitsleistungen	Kosten in fl. ö. W.			Bemerkung
		Zusammen $20\cdot_{050}$ *km*	pro *km*	%	
1	Vorarbeiten und Bauaufsicht	20.751	1.035	$6\cdot_{74}$	Das für die Kunstbauten und den Oberbau, dann für die Hochbauten erforderliche weiche Holzmateriale wurde von der Firma Louis Ortlieb unentgeltlich beigestellt und ist in dem Voranschlage nicht enthalten. Diese Materialleistungen repräsentiren einen Werth von ca. fl. 31.400 oder pro Kilometer fl. 1.566.
2	Grundeinlösung und sonstige Entschädigungen	49.804	2.484	$16\cdot_{18}$	
3	Erd- und Felsarbeiten	33.158	1.654	$10\cdot_{78}$	
4	Nebenarbeiten	12.252	611	$3\cdot_{98}$	
5	Kleine Kunstbauten unter 20 *m* Lichtweite	19.488	971	$6\cdot_{33}$	
6	Grössere Kunstbauten	17.546	875	$5\cdot_{70}$	
7	Beschotterung und Oberbaulegen	38.000	1.895	$12\cdot_{35}$	
8	Oberbaumaterialien und mechanische Ausrüstung	74.140	3.698	$24\cdot_{09}$	
9	Hochbau und Wasserversorgung	12.892	643	$4\cdot_{19}$	
10	Bahnausrüstung und Einrichtung	3.957	198	$1\cdot_{29}$	
11	Fahrpark	18.250	911	$5\cdot_{93}$	
	Zusammen . . .	300.238	14.975	—	
	Intercalarzinsen für eine sechsmonatliche Bauzeit	7.506	374	$2\cdot_{44}$	
	Veranschlagte Baukosten zusammen . .	307.744	15.349	100 %	

Nach der mit der Bau-Unternehmung gepflogenen Abrechnung stellten sich die Kosten für die von derselben bewirkten Arbeiten wie folgt:

Post-Nr.	Gegenstand	Gesammtkosten in fl. ö. W.	pro *km* in fl. ö. W.	%	Anmerkung
1	Vorarbeiten	$400\cdot_{82}$	$20\cdot_{00}$	$0\cdot_{34}$	In den nebenstehenden Kosten sind die Ausgaben für die Grundeinlösung, dann für die Beschaffung d. Oberbau-Eisenmaterialen, der mech. Ausrüstung, der Bahneinrichtung und der Locomotive nicht enthalten. Das gesammte Holzmateriale für die Brücken, Gebäude und den Oberbau mit Ausnahme der Eichen-Piloten wurde von den Interessenten unentgeltlich beigestellt.
2	Pachtung von Lagerplätzen	$601\cdot_{32}$	$30\cdot_{01}$	$0\cdot_{51}$	
3	Erd- und Felsenarbeiten	$23.119\cdot_{44}$	$1.153\cdot_{66}$	$19\cdot_{54}$	
4	Nebenarbeiten	$15.878\cdot_{70}$	$792\cdot_{35}$	$13\cdot_{42}$	
5	Kunstbauten	$33.555\cdot_{53}$	$1.674\cdot_{43}$	$28\cdot_{35}$	
6	Beschotterung und Oberbaulegen	$31.533\cdot_{64}$	$1.573\cdot_{54}$	$26\cdot_{65}$	
7	Transportkosten der mechanischen Einrichtungen und für die Hilfsarbeiter . .	$617\cdot_{44}$	$30\cdot_{81}$	$0\cdot_{52}$	
8	Hochbauten	$11.395\cdot_{46}$	$568\cdot_{64}$	$9\cdot_{64}$	
9	Bahnzeichen	$1.224\cdot_{81}$	$61\cdot_{11}$	$1\cdot_{03}$	
		$118.327\cdot_{16}$	$5.904\cdot_{55}$	$100\cdot_{00}$	

Nachdem aber die Baurechnung bis jetzt noch nicht abgeschlossen ist, kann dermalen auch das Anlagecapital noch nicht festgestellt werden. Die Ausgaben betrugen mit Ende 1889 fl. $274.062\cdot_{96}$.

5. Organisation des Betriebes.

a) Linie Czernowitz-Nowosielitza.

Betriebsführung.

Den Betrieb hat die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Tage der Betriebseröffnung auf Grund des am 27. Juli 1883 abgeschlossenen Betriebsvertrages und seines Anhanges vom 5. Juni 1884 für die Dauer von 20 Jahren gegen Vergütung ihrer Selbstkosten übernommen, so dass derselben aus der Betriebsführung weder ein Gewinn zufallen, noch dass dieselbe einen Verlust erleiden kann. Dieser Betriebsvertrag, in welchen die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen mit 1. Juli 1889 eintrat, ist mit jenem der Eisenbahn Lemberg-Belzec in seinen hauptsächlichsten Bestimmungen gleich, u. zw.:

a) Die Localbahn zahlt zu der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitung einen jährlichen Pauschalbetrag als Beitrag in der Höhe von fl. 6.000;

b) die Kosten der Bahnaufsicht, Bahnerhaltung, des Stationsdienstes, dann des Fahr- und Zugförderungsdienstes werden localisirt verrechnet;

c) für die von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft beigestellten Fahrbetriebsmittel werden pro Zugskilometer: für die Locomotiven mit Schlepptender 14 kr., für Tenderlocomotiven 10 kr., für Wagen aller Art pro Achskilometer $0\cdot_{42}$ kr. vergütet;

d) die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft verfasst alljährlich ein Ausgaben-Präliminare, sammt einem Personal-Budget, welches der Approbation der Localbahn unterliegt und innerhalb dessen Grenzen sich die betriebführende Verwaltung zu bewegen hat;

e) die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft hat täglich einen nach Verkehrsrichtungen detaillierten und am Schlusse eines jeden Monates einen summarischen Verkehrs- und Einnahmenrapport der Eigenthums-Verwaltung vorzulegen, welcher als Grundlage der provisorischen monatlichen Geldausgleichung zu dienen hat. Die definitiven Abrechnungen erfolgen halbjährig;

f) die ad *a*) und *c*) enthaltenen Bestimmungen haben nur insoferne Anwendung, als sich ein Reinerträgnis ergeben sollte, welches zur 5%igen Verzinsung des gesammten von der Staatsverwaltung genehmigten Nominal-Anlagecapitales ausreichen würde. Ist dies nicht der Fall, so hat eine entsprechende Herabminderung der im Punkte *a*) für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitungen der drei Dienstzweige festgesetzten jährlichen Pauschal-Entschädigungssumme, jedoch nicht unter dem Betrage von fl. 3.000 einzutreten und ist ferner die im Punkte *c*) für Locomotive und für Wagen aller Art vereinbarte Vergütung auf 10 kr. pro Zugskilometer, resp. auf $0\cdot_{3}$ kr. pro Achskilometer herabzusetzen;

g) Tarifermässigungen, Refactien oder andere Bonificationen und Begünstigungen können nur im Einverständnisse mit der Eigenthums-Verwaltung erfolgen, doch darf im directen Cartirungsverbande die Localbahn nicht ungünstiger als die betriebführende Verwaltung behandelt werden;

h) die Localbahn hat ihr eigenes Centralbureau am Sitze der Gesellschaft in Czernowitz und vertritt sich selbst nach aussen;

i) Streitigkeiten werden durch ein Schiedsgericht ausgetragen.

Anschluss-Vertrag.

Die Vergütungen für die von den beiden Verwaltungen gemeinschaftlich benützten Bahnhoftheile erfolgen nach Massgabe der Verkehrsintensitäten, welche durch die ein- und auslaufenden Wagenachsen ermittelt werden, wobei die Anlagen und Bauherstellungen mit einer 5%igen Verzinsung und Amortisation in Rechnung gestellt werden.

Dienstesorganisation.

Die Führung sämmtlicher Dienstesgeschäfte der Localbahn wurde einem Betriebsvorstande, der gleichzeitig Stationsvorstand in Nowosielitza war und der der Betriebs-Direction der betriebführenden Verwaltung direct unterstand, übertragen. Es waren ihm daher sämmtliche Beamten und Bediensteten der Localbahn untergeordnet und die Correspondenz wurde von diesen Organen nur mit dem Betriebsvorstande geführt. Demselben war als Ingenieur, sowohl der Bahnerhaltungs- als auch der Zugförderungsdienst unterstellt.

Der Betriebsdienst war mit dem Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienste in einer Hand vereinigt, so dass der Stationsleiter auf den kleinen Stationen auch gleichzeitig den Bahnaufseherdienst versah.

Dem Betriebsvorstande wurden für die Ueberwachung der Bahnerhaltung und für die Bahnaufsicht Bahnaufseher und ambulante Wächter zugewiesen, welch' Letztere sich auch in den Stationen zu den Magazins- und anderen Arbeiten verwenden lassen mussten. Vom Tage der staatlichen Betriebsübernahme, d. i. 1. Juli 1889, ist ein exponirtes Organ des k. k. Bahnbetriebsamtes Czernowitz in Nowosielitza stationirt, dem die Functionen des Betriebsvorstandes unter thunlichster Aufrechthaltung der bestandenen Organisation übertragen sind.

Die Erhaltung des Oberbaues, sowie der Dammanschüttungen und Einschnitte ist in gleicher Weise, wie dies bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) der Fall ist, gegen ein Jahrespauschale von fl. 100 pro Kilometer im Accorde vergeben. Diese Einrichtung bewährt sich vollkommen und sind die Kosten geringer, als sie bei Besorgung der Erhaltung in eigener Regie waren.

Es verkehrt täglich nur ein gemischter Zug in jeder Richtung und einmal in der Woche ein Marktzug, sonst Güterzüge nach Erfordernis.

Ein gemischter Zug besteht in der Regel nur aus einem Personenwagen I./II. Classe, einem Personenwagen III. Classe und einem combinirten Post- und Gepäckswagen, dann nach Massgabe der vorhandenen zu befördernden Güter aus einer Anzahl von Güterwagen.

b) Hliboka-Berhometh a. S. mit Zweigbahn nach Czudin.

c) Hatna-Kimpolung.

d) Hadikfalva-Radautz.

e) Berhometh a. S.-Meżebrody.

f) Wama-Russ Moldawitza.

Betriebsführung.

Der für die Linie Czernowitz-Nowosielitza abgeschlossene Betriebsvertrag vom 27. Juli 1883 mit seinem Anhange vom 5. Juni 1884, in dessen Rechte und Pflichten die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen mit 1. Juli 1889 eingetreten ist, hat auch für die vorgenannten Linien nach § 9 der Concessionsurkunde vom 29. August 1885 (R. G. Bl. Nr. 141) sinngemässe Anwendung; derselbe ist in dem Anhange II vom 16. Jänner 1888 und Anhang III vom 4. April 1889 enthalten und hat die Genehmigung des Handelsministeriums erhalten.

Der Termin für den Ablauf des Betriebsvertrages für alle Linien wurde bis 31. December 1907 festgesetzt, welcher auch für die Linie Czernowitz-Nowosielitza zu gelten hat.

Nach dem Anhange II beträgt die zu leistende jährliche Pauschalentschädigung für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitungen, für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und commerciellen Dienst, Zugförderungs- und Werkstättendienst:

bei der Linie *b*	fl. 14.000
„ „ „ *c*	„ 12.000
„ „ „ *d*	„ 1.350
daher zusammen	fl. 27.350

Sollte sich jedoch für diese Linien, für welche eine gemeinschaftliche Betriebsrechnung zu führen ist, nicht ein Reinerträgnis ergeben, welches zur 5%igen Verzinsung des gesammten von der Staatsverwaltung genehmigten Nominal-Anlagecapitales dieser Linien ausreichen würde, so hat eine entsprechende Ermässigung der vorstehend festgesetzten Pauschalentschädigung von zusammen fl. 27.350, jedoch nicht unter die Hälfte dieses Betrages einzutreten.

Für die Linie *e*, für welche eine eigene Bau- und Betriebsrechnung zu führen ist, beträgt ohne Rücksicht auf die Erträgnisse derselben die zu leistende jährliche Pauschalentschädigung für die allgemeine Verwaltung und die Centralleitungen fl. 300 fix. Ferner finden die Bestimmungen des Betriebsvertrages rücksichtlich der reducirten Sätze für die Locomotiv- und Wagenbenützung keine Anwendung.

Der Betriebsvertrag vom 23. Juli 1883 und dessen Anhänge vom 5. Juni 1884 und 16. Jänner 1888 wurde auch auf die Linie *f* ausgedehnt und in dem Anhange III vom 4. April 1889 zu dem Betriebsvertrage bestimmt, dass für diese Linie als Vergütung für die allgemeine Verwaltung und die Kosten der Centralleitungen eine fixe Pauschalentschädigung von fl. 600 jährlich zu leisten sei, dass ferner für diese Linie eine eigene Betriebsrechnung zu führen und die für die Benützung der Fahrbetriebsmittel im Betriebsvertrage normirten Sätze ohne Rücksicht auf das Erträgnis dieser Bahnlinie zur Gänze aufrecht erhalten bleiben. Endlich wurde die Dauer des Betriebsvertrages auf 10 Jahre festgesetzt.

Anschlussverträge.

Mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft sind auf denselben Grundlagen, wie dies rücksichtlich der Linie Czernowitz-Nowosielitza der Fall ist, für die Mitbenützung der ihr gehörigen Anschlussstationen Hliboka, Hadikfalva und Hatna Uebereinkommen abgeschlossen worden, auf Grund deren die auf diesen Stationen hergestellten Erweiterungsbauten, welche auf dem der betriebführenden Bahn eigenthümlichen Grunde aufgeführt sind, in das sofortige Eigenthum derselben übergegangen sind, während den Bukowinaer Localbahnen auf die Dauer ihrer Concession die Mitbenützung dieser Anlagen zugesichert ist.

Sämmtliche Anschlussverträge sind ebenfalls auf die Dauer von 20 Jahren abgeschlossen.

Dienstesorganisation.

Für die eingangs erwähnten Linien wurde die gleiche Organisation des Dienstes eingeführt und unterstand dem Betriebsvorstande in Berhometh a. S. auch die von dieser Station ausgehende, nach Meżebrody führende Schleppbahn.

Dem Betriebsvorstande in Gurahumora oblag ebenfalls die Ueberwachung des gesammten Dienstes auf der von der Station Wama abzweigenden und nach Russ Moldawitza zur Dampfsäge führenden Schleppbahn

Auf der Linie *b* und *c* waren den Betriebsvorständen für den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst 12 Bahnaufseher und 21 ambulante Wächter zugewiesen, welch' Letztere auch die Dienstesverrichtungen in ihren Domicil-Stationen zu besorgen hatten.

Auf den Linien *e* und *f* waren für die Besorgung desselben Dienstes 2 Bahnaufseher und 4 ambulante Wächter aufgestellt und auf der Linie *d* 1 Bahnaufseher und 1 ambulanter Wächter. Seit 1. Juli 1889, als dem Tage der staatlichen Betriebsübernahme, wurde je ein Organ des k. k. Bahnbetriebsamtes Czernowitz in Berhometh a. S. und Gurahumora stationirt, welche bei thunlichster Einhaltung der bestandenen Organisation, die Functionen der Betriebsvorstände zu versehen haben.

Die Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues ist auf diesen Linien auf Grund derselben Bedingnisse wie bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec an einen Contrahenten auf die Dauer von drei Jahren vertragsmässig übergeben, und wird für die Linie *b*, *d* und *f* ein Pauschalpreis von fl. 210 pro Kilometer und Jahr, für die Linie *c* ein Jahrespauschale von fl. 130 und für die Linie *e* fl. 100 bezahlt. Diese Einrichtung hat sich bisher nicht nur vollkommen bewährt, sondern auch als ökonomisch erwiesen.

Auf der Linie *b* verkehrt täglich ein gemischter Zug von Hliboka nach Berhometh a. S. im Anschlusse an den von Czernowitz nach Suczawa verkehrenden Eilzug, ferner ist ein Wechselverkehr derart eingerichtet, dass jeden Montag, Mittwoch und Donnerstag zwei gemischte Züge von Berhometh a. S. nach Hliboka zum Anschlusse an den von Czernowitz nach Suczawa verkehrenden Eilzug und Personenzug, ferner ein gemischter Zug von Hliboka nach Berhometh a. S. im Anschlusse an den von Czernowitz nach Suczawa verkehrenden Personenzug eingeleitet sind.

An den anderen Tagen der Woche, d. i. am Sonntag, Dienstag, Freitag und Samstag verkehrt ein Zug von Berhometh a. S. nach Hliboka zum Anschlusse an den von Suczawa nach Czernowitz verkehrenden Eilzug.

Während der Sommersaison verkehrt zur Erleichterung des Verkehres in das Bad Lopuszna noch ein gemischter Zug dreimal in der Woche von und nach Meżebrody.

Jeder gemischte Zug besteht in der Regel nur aus einem Personenwagen I./II. Classe, einem Personenwagen III. Classe, einem combinirten Post- und Gepäckswagen und der zur Zugsbelastung erforderlichen Anzahl beladener und leerer Güterwagen.

Der gleiche Wechselverkehr der gemischten Züge ist auf der Zweigbahn von Karapcziu a. S. nach Czudin eingerichtet, u. zw. verkehren am Montag, Mittwoch und Donnerstag je zwei gemischte Züge von Czudin nach Karapcziu a. S. und ein gemischter Zug von Karapcziu a. S. nach Czudin zum Anschlusse an den von und nach Berhometh a. S. gehenden gemischten Zug, ferner am Sonntag, Dienstag, Freitag und Samstag ein gemischter Zug von Czudin nach Karapcziu a. S.

Diese gemischten Züge bestehen in der Regel nur aus einem Personenwagen I., II. und III. Classe, dann einem combinirten Post- und Gepäckswagen und den zur vollen Zugsbelastung noch gehörenden leeren und beladenen Güterwagen.

Durch diese Einrichtung wird erreicht, dass man täglich von Berhometh a. S. nach Czernowitz und zurück mit angemessenen Aufenthalten in der Landeshauptstadt und auch dreimal in der Woche von Czernowitz nach Berhometh a. S. und zurück mit einem genügenden Aufenthalte in Berhometh a. S. gelangen kann. Dasselbe gilt auch von der Zweigbahn nach Czudin. Ausserdem werden noch Güterzüge nach Erfordernis eingeleitet.

Auf der Linie *c* verkehren täglich in jeder Richtung zwei gemischte Züge, ferner Güterzüge nach Erfordernis. In der Strecke Kaczyka-Illischestie ist ein Nachschiebedienst organisirt.

Die gemischten Züge bestehen in der Regel aus einem Personenwagen I./II. Classe, zwei Personenwagen III. Classe und einem combinirten Post- und Gepäckswagen. Diesen Zügen werden so viele beladene und leere Güterwagen beigegeben, als es die Leistungsfähigkeit der Locomotiven zulässt.

Auf der Linie *d* verkehren täglich drei gemischte Züge in jeder Richtung zum Anschlusse an die personenführenden Züge der Linie Lemberg-Suczawa und am Donnerstag ein Marktzug von und nach Radautz, ausserdem Güterzüge nach Erfordernis.

Jeder gemischte Zug besteht in der Regel nur aus einem combinirten Personenwagen I., II. und III. Classe, dann einem combinirten Post- und Gepäckswagen und der zur Vollbelastung zulässigen Anzahl leerer und beladener Güterwagen.

In den Sommermonaten vom 1. Juni bis 15. September verkehrt auf der Linie *e* Montag, Mittwoch und Donnerstag ein gemischter Zug in jeder Richtung zum Anschlusse nach und von Berhometh a. S., ausserdem Güterzüge nach Erfordernis. Die gemischten Züge sind so wie bei der Linie *b* zusammengesetzt.

Auf der Linie *f* wurden nur Güterzüge nach Erfordernis eingeleitet, doch wird geplant, auf dieser Schleppbahn einen regelmässigen Personenverkehr einzurichten.

Das Graphikon des Fahrplanes, sowie die Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit, die Zugsbelastungen und die Maximalanzahl der Wagenachsen, dann die Erleichterungen im Betriebe sind im Anhange enthalten.

6. Personen- und Gütertarife.

a) Czernowitz-Nowosielitza.

b) Hliboka-Berhometh a. S mit Zweigbahn nach Czudin.

c) Hatna-Kimpolung.

d) Hadikfalva-Radautz.

Bei der Tarifbildung für diese Linien wurden folgende Grundsätze aufgestellt:

Die Tarife wurden möglichst einfach gehalten, leicht verständlich und anwendbar gemacht und die Warenclassification beseitiget. Ebenso wurde der directe Personen- und Güterverkehr mit den Anschlussbahnen, sowie ein Verbandverkehr mit fremden Bahnen ausgeschlossen, um ein weniger intelligentes, daher billigeres Personale verwenden und die grossen Kosten der Abrechnung vermeiden zu können. Es müssen daher alle Güter in den Anschlussstationen umcartirt werden.

Nur rücksichtlich des Personenverkehres wurde von den Localbahnen eine directe Gepäcksabfertigung eingeführt; ebenso findet die Ausgabe directer Fahrkarten für die Hauptstationen der Anschlussbahnen statt.

Auch werden bei diesen Localbahnen, welche vornehmlich dem Güterverkehre dienen und einen geringen Personenverkehr ausweisen, und daher auf denselben ausschliesslich nur gemischte Züge und Güterzüge nach Erfordernis verkehren, in der Regel weder Tour- und Retourkarten, noch Abonnement-Billets ausgegeben, da hiedurch die Einnahmen leicht beeinträchtigt werden könnten.

Eine Ausnahme wurde nur bei Marktzügen oder solchen Verkehren zugelassen, wo es sich hauptsächlich um die Hebung des Personenverkehres oder um die Erleichterung für die schnelle Abwickelung der Handelsgeschäfte handelt.

Nach dem für sämmtliche Linien der Bukowinaer Localbahnen giltigen Gebührentarife vom 1. Mai 1888 erfolgt der Verkehr auf Grund der Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom 1. Juli 1874 sammt Nachträgen.

Wenn die Transportstrecke weniger als 4 *km* beträgt, wird die Gebühr von 4 *km* eingehoben.

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

Personentarif

pro Person und Kilometer in Kreuzern:	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	$5\cdot_0$	$3\cdot_6$	$2\cdot_4$

Kinder unter zwei Jahren sind gebührenfrei, von zwei bis zehn Jahren ist für sie halber Fahrpreis zu bezahlen.

Separat-Personenzüge.

Gebühr pro Kilometer für die Locomotive fl. 1, für jeden benützten Wagen 50 kr., für jede $^1/_2$ Stunde Wartefrist über die bei der Bestellung festgesetzte Abfahrtszeit wird der Betrag von fl. 25 eingehoben.

Reisegepäck.

25 *kg* Freigewicht für ein ganzes Billet, 12 *kg* für ein halbes Billet. Für Reisegepäck-Uebergewicht wird eine Transportgebühr von $0\cdot_2$ kr. für je 10 *kg* und 1 *km* eingehoben, ausserdem eine Manipulationsgebühr von 7 kr. pro Fahrbillet.

Für Werthdeclaration wird eine Prämie von 2‰ der ganzen declarirten Summe für je, wenn auch nur angefangene, 150 *km* eingehoben. Der Minimalzuschlag wird mit 10 kr. berechnet.

Für Lieferzeit-Interesse-Declaration wird die gleiche Prämie wie oben und als Minimalfrachtzuschlag 50 kr. berechnet.

Hunde.

Für jeden Hund wird eine Gebühr von 0·7 kr. pro Kilometer und 7 kr. Manipulationsgebühr pro Stück eingehoben. Die geringste Gebühr beträgt 18 kr., nebst 7 kr. Manipulationsgebühr.

Eilgüter.

Die Transportgebühr pro 100 *kg* und Kilometer beträgt 2 kr.

Die geringste Transportgebühr einschliesslich Manipulationsgebühr beträgt 20 kr.

Frachtgüter.

Transportgebühr pro 100 *kg* und Kilometer in Kreuzern:

Sperrige Güter	1·8 kr.
Stückgüter	1·0 „
Wagenladungsgüter von 5.000 *kg*	0·9 „
„ „ 10.000 *kg*	0·8 „

Eine Warenclassification besteht nicht.

Leichen.

Die Gebühr für eine Leiche wird nach dem Normalgewichte von 4.000 *kg* berechnet und bei Beförderung als Eilgut, auf Grund der bei Eilgütern giltigen Gebühren und als Frachtgut auf Grund der Stückgutclasse berechnet.

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

Equipagen und sonstige Strassenfuhrwerke.

Als Transportgebühr werden 20 kr. pro Stück und Kilometer, nebst 7 kr. Manipulationsgebühr pro Stück berechnet.

Lebende Thiere (Pferde, Fohlen und Maulthiere).

Die Transportgebühr pro Kilometer beträgt in Kreuzern:

Für 1 Stück	12 kr.	desselben
„ 2 „	17 „	Eigen-
„ 3 „ und mehr pro Stück	7 „	thümers.

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

Die Gebühren für alle anderen Thiere werden nach dem festgesetzten Normalgewichte zur Stückgutclasse berechnet.

Nach Ablauf der reglementarischen Bezugsfrist wird pro Stück und angefangene Stunde ein Standgeld eingehoben, u. zw.:

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

Nebengebühren (Manipulationsgebühr).

Dieselbe wird der Transportgebühr in allen Fällen zugeschlagen und beträgt:

Für Eilgüter			10 kr.	pro 100 *kg*
„ Stückgüter und sperrige Güter			4 „	„ 100 „
„ Wagenladungsgüter	5.000 *kg*	pro Frachtbrief und Wagen	4 „	„ 100 „
	10.000 „		3 „	„ 100 „

Für Güter der Specialtarife wird die in denselben festgesetzte Manipulationsgebühr eingehoben.

Auf- und Ablegegebühr

der gewöhnlichen Güter auf und von den Streifwagen.

Die Gebühr beträgt 1 kr. pro 100 *kg*, in minimo 2 kr.

Auf- und Abladegebühr,

wenn die Leistung über Ansuchen der Partei durch Eisenbahnorgane geschieht.

Die Gebühr beträgt 1 kr. pro 100 *kg*.

Waggebühr.

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

Für Kohle, Coacs, Getreide, Mahlproducte, Erze, Eisen etc. $1\cdot_5$ kr. für je angefangene 100 *kg*, für Bau-, Schnitt- und Brennholz 1 kr. für je angefangene 100 *kg*, in minimo aber 2 kr.

Lagergeld.

Für Eilgüter bei der Aufgabe, resp. Auflieferung, welche innerhalb 24 Stunden erfolgen muss, beträgt das Lagergeld für jedes Collo und jeden angefangenen Tag 6 kr.

Bei der Abgabe wird nach Ablauf von 48 Stunden, ein Lagergeld von 6 kr. pro Collo und angefangenen Tag berechnet.

Frachten.

Lagergebühren bei der Aufgabe, welche binnen 24 Stunden erfolgen muss, und bei der Abgabe zum Bezuge innerhalb drei Tagen:

Für gewöhnliche Güter $1\cdot_6$ kr. für angefangene 100 *kg* und Tag;

für begünstigte Güter $0\cdot_2$ kr. für angefangene 100 *kg* und Tag;

für Brennholz $0\cdot_5$ kr. für angefangene 100 *kg* und Tag, bei der Aufgabe nach Ablauf von drei Tagen bei der Abgabe vom sechsten Tage angefangen.

Desinfectionsgebühr.

Für einen vierrädrigen gewöhnlichen Wagen oder für Benützung nur einer Etage eines Etagewagens fl. $1\cdot_{50}$.

Zuschläge für Werth- und Lieferzeit-Interesse-Declaration.

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

Nachnahme-Provision.

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

Für Nachnahmen „Spesen nach Eingang“ und „Spesen im Vorhinein“ in Beträgen bis fl. 2 wird eine Provision von ½% des Nachnahmebetrages, in minimo jedoch 2 kr. eingehoben.

Zählgebühr.

Für die bahnämtliche Feststellung der Stückzahl bei Holzsendungen wird für je 10 Stück eine Gebühr von 5 kr., in minimo werden jedoch pro Wagen 50 kr. eingehoben.

Specialtarif Nr. 1.

a) Für Schnitt-, Bau- und Nutzholz (mit Ausschluss von Resonanzholz, Claviaturholz, sowie Fichtenbrettchen zur Tonholzfabrikation) bei Aufgabe von 10.000 *kg* pro Frachtbrief und Wagen;

b) für Brennholz bei Frachtzahlung und Verladung von höchstens 20 Raummetern lufttrockenen, harten oder höchstens 24 Raummetern lufttrockenen weichen Brennholzes pro gedeckten Güterwagen;

c) für Abfallholz (Kopfholz, Scheitholz, Säumlinge von Sägeerzeugnissen herrührend) bei Frachtzahlung und Verladung von höchstens 28 Raummetern lufttrockenen weichen Kopfholzes oder 32 Raummetern lufttrockenen weichen Scheitholzes oder ebensolchen Säumlingen pro Wagen.

a) Für Schnitt-, Bau- und Unterholz		b) und c) Für Brenn- und Abfallholz	
Für die Entfernung	Gebühr pro 100 *km* und *kg* in Kreuzern	Für die Entfernung	Gebühr pro Wagen und *km* in Kreuzern
von 1 bis 20 *km*	0·70	von 1 bis 10 *km*	70
„ 25 „	0·69	„ 20 „	60
„ 30 „	0·68	„ 25 „	55
„ 35 „	0·67	„ 30 „	50
„ 40 „	0·66	„ 35 „	40
„ 45 „	0·65	„ 40 „	48
„ 50 „	0·64	„ 45 „	47
„ 55 „	0·63	„ 50 „	46
„ 60 „	0·62	„ 55 „	45
„ 65 „	0·61	„ 60 „	44
über 65 „	0·60	„ 65 „	43
		über 65 „	40

unter Auflassung der Manipulationsgebühr.

Nachlass-Scala
für Schnitt-, Bau-, Nutzholz- und Brennholzsendungen.

1. Für Schnitt-, Bau- und Nutzholz		2. Brennholz	
bei Auflieferung eines jährlichen Maximalquantums von einer und derselben Station			
	ein Nachlass von %		ein Nachlass von %
100 Wagenladungen	5	100 Wagenladungen	$2^1/_2$
200 „	$7^1/_2$	200 „	5
300 „	10	300 „	10
400 „	$12^1/_2$	500 „	$12^1/_2$
500 „	15	750 „	15
750 „	$17^1/_2$	1.000 „	20
1.000 „	20	1.250 „	25
über 1.000 „	25	1.500 „	30
		über 1.500 „	$33^1/_3$

Specialtarif Nr. 2.

Für Kohlen und Coacs, Roheisen aller Art, Eisen, Stahl, Erze, Cement, Kalk, Bier und Emballagen bei Ausnützung der vollen Tragkraft, bezw. Frachtzahlung der Tragkraftziffer des verwendeten Wagens.

Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* $0\cdot_6$ kr. plus 1 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Specialtarif Nr. 3.

Für Bruch- und Bausteine, Ziegel, Schotter, Sand und Holzkohlen bei Ausnützung der vollen Tragfähigkeit, bezw. Frachtzahlung für die Tragkraftziffer des verwendeten Wagens.

Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* $0\cdot_4$ kr. plus 1 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Specialtarif Nr. 4.

Stein-, Sudsalz, Petroleum, Naphta, Berg- oder Erdöl, Blau- und Grünöl bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten:

Transportgebühr $0\cdot_6$ kr. pro 100 *kg* und 1 *km* plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*;

bei Aufgabe von mindestens 5000 *kg* pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Quantum:

Transportgebühr $0\cdot_4$ kr. pro 100 *kg* plus 1 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Specialtarif Nr. 5.

Für Hornvieh, Borstenvieh und Schaftransporte in Wagenladungen bei Frachtzahlung für den Gesammtinhalt der Quadratur der Bodenfläche des verwendeten Wagens:

Transportgebühr pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens und 1 *km*, 1 kr. plus Manipulationsgebühr pro Quadratmeter Bodenfläche $6\cdot_5$ kr.;

für die Mitbenützung der Trommel:

Transportgebühr pro Kilometer 2 kr. plus 13 kr. Manipulationsgebühr.

Specialtarif Nr. 6.

Für Frachtgüter aller Art im Verkehre von Zuczka nach Sadagóra, sowie umgekehrt unter Auflassung der Manipulationsgebühr:

bei Aufgabe als Stückgut Transportgebühr pro 100 *kg* 6 kr., in Wagenladungen von mindestens 5000 *kg* pro Frachtbrief 4 kr.

Specialtarif Nr. 7.

Für Frachtgüter aller Art (Sammelladungen) im Verkehre von Hatna loco und transito nach Kimpolung, sowie umgekehrt.

Bei Aufgabe als Stückgut Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km* $0\cdot_6$ kr. plus 4 kr. Manipulationsgebühr;

bei Aufgabe in Wagenladungen (Sammelladungen) von mindestens 5.000 *kg* pro Frachtbrief, Transportgebühr $0\cdot_4$ kr., plus 3 kr. Manipulationsgebühr pro 100 *kg*.

Specialtarif Nr. 8.

Für ärarische Telegraphenmaterialen; Transportgebühr pro 100 *kg* und 1 *km*:

Bei Aufgabe für Personen- und gemischte Züge . . . . . $0\cdot_8$ kr.

„ Lastzügen . . . . . $0\cdot_{32}$ „

und bei Lastzügen bei Frachtzahlung nach der Tragkraftziffer des verwendeten Wagens . . . . . $0\cdot_{25}$ „

Die sonstigen Nebengebühren incl. Manipulationsgebühr, welche einen integrirenden Theil der Frachtgebühr bildet, werden nach dem allgemeinen Tarife berechnet.

Gepäcksträgertarif.

Für das Uebertragen des Reisegepäckes vom Zufahrtsplatze des Bahnhofes bis zur Gepäcks-Expedition oder des Handgepäckes in den Wartesaal und zum Waggon oder blos vom Wartesaal in den Waggon oder umgekehrt pro Stück 5 kr., für das Uebertragen vom Zufahrtsplatze des Bahnhofes bis zur Gepäcks-Expedition oder vom Platze der Ausfolgung bis zu den Fahrgelegenheiten bei Collo über 25 *kg* pro Stück 10 kr.

Die Details sind aus dem Gebührentarife vom Jahre 1888 zu entnehmen; derselbe hat Geltung für die Linien *a*, *b*, *c* und *d*, während für die Schleppbahnen von Berhometh a. S. nach Meżebrody und von Wama nach Russ Moldawitza feste Abmachungen mit den industriellen Etablissements bestehen und erst dann zur Aufstellung eines Tarifes geschritten werden wird, wenn diese Linien dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

A.

Tarif-Kilometerzeiger für die Linie Czernowitz-Nowosielitza.

Von und nach	Zuczka	Sadagóra	Mahala *)	Bojan	Lehuczeny *)	Nowosielitza
	Kilometer					
Czernowitz	2	6	14	23	28	33
Zuczka		4	12	21	26	31
Sadagóra			8	18	23	28
Mahala *)				10	15	20
Bojan					6	11
Lehuczeny *)						5

*) Haltestelle für den Personen- und Gepäcks-Verkehr.

B.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin.

Von und nach	Karapcziu a. S.	Ropcze ***)	Storożynetz	Panka *)	Komarestie-Slobodzia	Żadowa	Lukawetz a. S.	Berhometh a. S.	Kupka ***)	Petroutz a. S.	Czudin
	Kilometer										
Hliboka	9	13	20	26	32	39	47	53	15	20	28
Karapcziu a. S.		5	12	18	24	31	39	45	6	11	19
Ropcze ***)			8	14	20	27	35	41	11	16	24
Storożynetz				7	13	20	28	34	18	23	31
Panka *)					7	14	22	27	24	29	37
Komarestie-Slobodzia						8	16	21	30	35	43
Żadowa							9	14	37	42	50
Lukawetz a. S.								6	45	50	58
Berhometh a. S.									51	56	64
Kupka **)										6	13
Petroutz a. S.											8

*) Haltestelle für Personen- und Gepäcks-Verkehr, dann für Eilgut und für Frachtgüter in Wagenladungen.
**) " " " " " Aufnahme von Eilgut und Wagenladungsgütern nur nach vorausgehender Uebereinkunft mit der Bahnverwaltung.
***) " " " " " sowie für Frachtgüter in Wagenladungen.

C.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Hatna-Kimpolung.

Von und nach	Parhoutz *)	Theodorestie	Komanestie a. Sol. **)	Pertestie *)	Kaczyka	Strigoia *)	Illischestie	Paltinossa **)	Gurahumora	Frassin a. M.	Molit *)	Wama	Eisenau *)	Kimpolung
	Kilometer													
Hatna	5	10	14	18	22	28	32	35	40	46	52	56	60	67
Parhoutz *)		6	10	13	17	24	27	30	35	42	48	51	55	63
Theodorestie			5	8	12	19	22	25	30	37	43	46	50	58
Komanestie a. Sol **)				4	8	14	18	21	26	33	38	42	46	54
Pertestie *)					5	11	15	17	22	29	35	38	42	50
Kaczyka						7	11	13	18	25	31	34	38	46
Strigoia *)							4	7	12	19	24	28	32	40
Illischestie								3	8	15	21	24	28	36
Paltinossa **)									5	12	18	21	26	33
Gurahumora										7	13	17	21	28
Frassin a. M.											6	10	14	21
Molit *)												4	8	16
Wama													5	12
Eisenau *)														8

*) Haltestelle für Personen- und Gepäcks-Verkehr, dann für Eilgut und für Frachtgüter in Wagenladungen.
**) " " " " " sowie für Frachtgüter in Wagenladungen.

D.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Hadikfalva-Radautz.

Von und nach	Plob	Radautz-Ringplatz	Radautz
	Kilometer		
Hadikfalva	6	8	9
Plob *)		2	3
Radautz-Ringplatz			1

*) Haltestellen blos für den Personen- und Gepäcks-Verkehr.

E.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Berhometh a. S. — Meżebrody.

Von und nach	Suchy	Teplica	Meżebrody
	Kilometer		
Berhometh a. S.	4	6	10
Suchy*)		6	7
Teplica*)			1

*) Haltestelle Suchy und Teplica blos für Wagenladungsgüter.

F.

Tarif-Kilometerzeiger

für die Linie Wama-Russ Moldawitza.

Von und nach	Deia	Frumosa	Dragosza	Freudenthal	Watra Moldawitza	Russ Moldawitza
	Kilometer					
Wama	5	7	10	13	16	21
Deia		2	6	9	11	16
Frumosa*)			4	7	10	14
Dragosza				4	7	11
Freudenthal*)					3	8
Watra Moldawitza . . .						5

*) Haltestelle Frumosa und Freudenthal werden seinerzeit blos für die Aufnahme von Personen und Gepäck eingerichtet.

Bis jetzt dient diese Bahn nur den industriellen Anlagen für ihren Güterverkehr in Wagenladungen.

7. Ergebnisse des Personen- und Güterverkehres.

a) Czernowitz-(Zuczka)-Nowosielitza, 31 Tarifkilometer.

Diese Localbahn, welche am 12. Juli 1884 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben wurde, hat ihre erste Geschäftsperiode mit 31. December 1885 abgeschlossen, welche daher einen Zeitraum von 538 Tagen umfasst.

Die folgenden Geschäftsperioden werden stets durch das Kalenderjahr gebildet.

Verkehr	1884/85	1886	1887	1888
Personen-Verkehr:				
Anzahl der Reisenden I. Classe	400	160	119	105
„ „ „ II. „	2.913	1.592	1.327	1.951
„ „ „ III. „	29.033	15.900	14.669	13.392
„ „ „ mit Ermässigung	574	937	—	—
„ „ „ Militär	1.208	1.151	1.290	751
Zusammen	34.128	19.330	17.405	16.199
pro Tag	63	53	48	44
Zusammen von den Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	866.872	478.127	422.403	385.614
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	$25\cdot_{4}$	$24\cdot_{73}$	$24\cdot_{269}$	$23\cdot_{8}$
Gepäcks-Verkehr:				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	$79\cdot_{264}$	$47\cdot_{593}$	$43\cdot_{15}$	$44\cdot_{441}$
pro Tag „ „ „ „	$0\cdot_{147}$	$0\cdot_{130}$	$0\cdot_{120}$	$0\cdot_{121}$
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	$30\cdot_{000}$	$27\cdot_{830}$	$26\cdot_{535}$	$22\cdot_{007}$
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	$0\cdot_{0020}$	$0\cdot_{0024}$	$0\cdot_{0025}$	$0\cdot_{0027}$
Güter-Verkehr:				
Zusammen beförderte Frachtenmenge in Tonnen	$34.709\cdot_{98}$	$24.108\cdot_{26}$	$30.687\cdot_{23}$	$46.003\cdot_{68}$
pro Tag „ „ „ „	$64\cdot_{520}$	$66\cdot_{500}$	$84\cdot_{075}$	$125\cdot_{693}$
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilom.	$28\cdot_{010}$	$26\cdot_{260}$	$26\cdot_{631}$	$29\cdot_{567}$
Beförderte sperrige Güter in Tonnen	$40\cdot_{35}$	$31\cdot_{46}$	$13\cdot_{24}$	$12\cdot_{83}$
Stückgut-Classe „ „	$1\cdot431\cdot_{82}$	$750\cdot_{89}$	$1.148\cdot_{92}$	$1.000\cdot_{44}$
Wagenladungs-Classe à 5.000 Kilogr. in Tonnen	$710\cdot_{14}$	$505\cdot_{04}$	$26.080\cdot_{69}$	$41.241\cdot_{44}$
„ à 10.000 „ „ „	$30.031\cdot_{13}$	$21.872\cdot_{76}$		
Specialtarife in Tonnen	$2.496\cdot_{54}$	$947\cdot_{11}$	$3.444\cdot_{38}$	$3.748\cdot_{97}$
Zusammen	$34.709\cdot_{98}$	$24.108\cdot_{26}$	$30.687\cdot_{23}$	$46.003\cdot_{68}$
Beförderte sperrige Güter in Tonnenkilometern	1.032	795	323	316
Stückgut-Classe „ „	20.433	18.091	26.631	22.216
Wagenladungs-Classe à 5.000 Kgr. in Tonnenklm.	15.619	12.651	806.633	1,245.032
„ à 10.000 „ „ „	880.377	586.590		
Specialtarife in Tonnenkilometern	54.703	15.057	70.364	92.638
Zusammen	972.164	633.184	903.951	1,360.202

Befördert wurden:		1884/85	1886	1887	1888
Getreide und Hülsenfrüchte	Tonnen	21.692·46	17.475·03	21.519·65	34.379·78
Bau- und Brennholz	„	470·04	332·66	3.769·30	3.053·05
Hornvieh	„	222·40	620·90	261·86	389·86
Borstenvieh	„	2.464·78	326·73	1·25	—
Eisen und Eisenwaaren	„	443·87	163·16	218·20	309·33
Wolle, thierische	„	266·46	222·18	286·00	348·08
Petroleum	„	344·40	20·24	0·29	—
Sämereien	„	1.034·39	131·49	442·36	865·70
Zucker	„	1.390·61	382·50	290·96	1.574·05
Eier	„	541·76	538·39	839·94	904·22
Salz	„	502·49	297·07	—	210·00
Früchte, trocken und frisch	„	1.810·13	1.212·31	1·496·64	1.487·36
Landwirthschaftliche Maschinen	„	143·05	22·27	35·24	25·10
Oelkuchen	„	310·73	50·00	50·37	—
Oelfrüchte	„	1.800·78	1.457·77	—	—
Verschiedene andere Artikel	„	1.271·67	855·56	7.478·17	
Zusammen	Tonnen	34.709·98	24.108·26	30.687·23	4.600·68
Hornvieh	Stück	654	1.826	770	1.146
Borstenvieh	„	71.860	9.527	34	—
Beförderte Züge:					
Pro Tag, Anzahl der Züge		2·000	2·441	2·400	2·500
„ „ Zugskilometer		78·000	75·271	73·000	77·000
„ „ Wagenachskilometer		1.387·000	1.416·125	1.546·00	1.872·000
„ „ beförderte 1000 Tonnen-Kilometer	(Brutto)	7·267	7·212	8·130	10·54
„ „ „ „	(Netto)	2·290	2·448	2·850	3·76
„ „ bewegte Sitzplätze		173·740	168·601	165·000	137·000
„ „ besetzte „		56·493	52·314	42·000	39·000
Durchschnittliche Bruttolast					
eines Separat-Personenzuges in Tonnen		30·34	105·26	—	27·906
„ gemischten Zuges „ „		102·36	100·45	120·29	142·775
„ Marktzuges „ „		52·06	44·66	57·81	52·549
„ Arbeitszuges „ „		81·10	130·85	94·75	64·235
Im Allgemeinen durchschnittlich in Tonnen		93·74	95·81	111·23	136·956

b) Hliboka-Berhometh a. S. mit Zweigbahn nach Czudin, 72 Tarifkilometer.

Diese Linie wurde am 30. November 1886 dem öffentlichen Verkehre übergeben und läuft die erste Betriebsperiode bis 31. December 1887, sie umfasst daher einen Zeitraum von zusammen 397 Tagen.

Die folgenden Geschäftsperioden wurden stets mit dem Kalenderjahre abgeschlossen.

Im Betriebsjahre 1888 war der Verkehr wegen Schneeverwehungen an 2 Tagen theilweise und an 8 Tagen in der ganzen Strecke behindert.

Verkehr	1886/7	%	1888	%
Personen-Verkehr:				
Anzahl der Reisenden I. Classe	715	4·43	448	2·37
„ „ „ II. „	2,201	13·62	1.901	10·08
„ „ „ III. „	12.914	79·93	16.074	85·21
Militär	327	2·02	441	2·34
Zusammen	16.157	100	18.864	100
Pro Tag	41		34·212	
Zurückgelegter Weg in Kilometern	410.142		491.931	
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilom.	25·38		26·078	
Gepäcks-Verkehr:				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	35·84		34·212	
Pro Tag „ „ „ „	0·09		0·0934	
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	63·50		43·259	
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	0·002		0·002	
Güter-Verkehr:				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	74.636·14		74.484·06	
Pro Tag „ „ „ „	188·00		203·508	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	39·94		39·202	
Beförderte sperrige Güter in Tonnen	19·93		9·26	
Stückgut-Classe „ „	733·61		537·46	
Wagenladungs-Classe à 5.000 Kilogramm	143·72		4.290·22	
„ à 10.000 „	8.018·09			
Specialtarif	65.720·79		69.647·12	
Zusammen	74.636·14		74.484·06	
Beförderte sperrige Güter in Tonnen-Kilometer	604		236	
Stückgut-Classe „ „ „	24.728		14.852	
Wagenladungs-Classe à 5.000 Kilogr. in Tonn.-Klm.	4.565		107.109	
„ à 10.000 „ „ „ „	264.663			
Specialtarif in Tonnen-Kilometer	2,685.816		2,797.793	
Zusammen	2,980.376		2,919.992	
Befördert wurden: Getreide und Hülsenfrüchte	5.195·80	6·968	2.687·85	3·61
Mahlproducte	390·39	0·53	662·99	0·90
Bau- und Brennholz, dann Schwellen	65.919·78	88·53	66.228·11	88·914
Hornvieh	1.147·58	1·53	1.645·01	2·21
Borstenvieh	—	—	17·53	2·02
Eisen und Eisenwaaren	85·18	0·11	71·02	0·09
Kartoffel und Stärke	299·76	0·40	585·02	0·80
Petroleum	23·56	0·03	—	—
Spiritus und Rum	54·67	0·07	106·29	0·20
Sämereien	11·82	0·02	15·02	0·02
Steine, Erde, Cement	793·85	1·06	1.192·89	1·60
Früchte (trockene und frische)	1·75	0·002	4·51	0·006
Landwirthschaftliche Maschinen	22·80	0·03	134·73	0·20
Verschiedene andere Artikel	689·20	0·92	1.063·09	1·43
Zusammen	74.636·14	100	74.484·06	100

Verkehr	1886/7	1888
Hornvieh . . . . . Stück	3.375	4.838
Borstenvieh . . . . . „	—	292
Beförderte Züge:		
Pro Tag Anzahl der Züge Hliboka—Berhometh a./S. . . .	3·6	7·2
„ „ „ „ „ Karapcziu—Czudin	2·5	
„ „ beförderte Zugskilometer Hliboka—Berhometh a./S.	152·0	221
„ „ „ „ Karapcziu—Czudin . . .	48·0	
„ „ „ Wagenachskilometer Hliboka—Berhometh a./S.	3.865	4.437
„ „ „ „ Karapcziu—Czudin . .	525	
„ „ „ 1.000 Tonnen-Kilometer Brutto Hliboka—Berhometh a./S.	20·81	23·28
Karapcziu—Czudin	2·64	
„ „ „ 1.000 Tonnen-Kilometer Netto Hliboka—Berhometh a./S.	7·55	8·38
Karapcziu—Czudin	0·83	
„ „ „ bewegte Sitzplätze Hliboka—Berhometh . .	—	169
„ „ „ besetzte „	—	25
Durchschnittliche Bruttolast eines Sep.-Personen-Zuges in Tonnen	93·039	60·701
„ „ „ gemischten Zuges „ „	119·686	110·667
„ „ „ Lastzuges . . . „ „	128·171	109·276
„ „ „ Materialzuges . . „ „	60·394	58·837
„ Belastung des Zuges. . . . . „ „	117·351	107·124

c) Hatna-Kimpolung, 67 Tarifkilometer.

Diese Bahnlinie wurde am 1. Mai 1888 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben und wurden von diesem Zeitpunkte an bis 31. December 1888, also in 245 Tagen befördert:

Personen-Anzahl	28.180	%
I. Classe	304	1·08
II. Classe	3.436	12·19
III. Classe	23.600	83·75
Mititär	840	2·98
Zusammen . . fl.	28.180	100

Anzahl der Reisenden pro Tag	115 Personen
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	32·291
Durchschnittliche Einnahme für einen Reisenden . . . . . fl.	0·76
„ „ pro Person und Kilometer . . . . . „	0·02·36
„ „ „ Tag . . . . . „	87·94

Durchschnittliche Einnahme pro Bahnkilometer	fl.	321·59
„ „ „ Zugskilometer	„	0·35479
„ „ „ Achskilometer	„	0·0608
Berfördertes Gepäck in Tonnen		91·476
Beförderte Menge pro Tag in Tonnen		0·373
Zurückgelegter Weg des Gepäckes in Tonnenkilometern		3.634
Von einer Tonne durchnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern		39·726
Auf einen Reisenden entfallen als Gewicht in Tonnen		0·003
Durchschnittliche Einnahme für eine Tonne Gepäck	fl.	0·1566
„ „ pro Tag	„	2·32
„ „ „ Bahnkilometer	„	8·49
„ „ „ Zugskilometer	„	0·00937
„ „ „ Achskilometer	„	0·00543
Befördertes Eilgut in Tonnen		16·24
Befördere Menge pro Tag in Tonnen		0·066
Zurückgelegter Weg in Tonnen-Kilometern		741
Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern		45·628
Durchschnittliche Einnahme pro Tag	fl.	0·61
„ „ „ Bahnkilometer	„	2·22
„ „ „ Zugskilometer	„	0·0024
„ „ „ Achskilometer	„	0·020205
Beförderte Gütermengen in Tonnen		23·455·98
„ Menge pro Tag in Tonnen		95·698

Beförderte Güter:

	Tonnen	Tonnen-Kilometer
Sperrige Güter	26·98	1.376
Stückgutclasse	988·06	48.745
Wagenladungsclasse	4.635·06	241.532
Specialtarif	17.795·28	869.926
Zusammen	23.445·98	1,161.579

Von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern		49·542
Durchschnittliche Einnahme pro Tonne	fl.	2.90
„ „ „ Tonnen-Kilometer	„	0.05
„ „ „ Tag	„	277.60
„ „ „ Bahnkilometer	„	1.015.11
„ „ „ Zugskilometer	„	1.11
„ „ „ Wagenachskilometer	„	0.09

Die hauptsächlichsten Artikel, die zur Beförderung gelangten, waren:

	Tonnen	Procent
Getreide und Hülsenfrüchte	2.549·96	10·88
Bau- und Brennholz und Schwellen	14.828·15	63·24
Hornvieh, 765 Stück	260·32	1·11
Mahlproducte	564·32	2·41
Kartoffeln	204·36	0·87
Eisen und Eisenwaren	1.373·41	5·87
Steine, Erde, Cement etc.	674·47	2·88
Erze und Mineralien	1.122·04	4·78
Maschinen	287·29	1·22
Verschiedene andere Artikel	1.581·66	6·74
Zusammen	23.445·98	100

Anzahl der beförderten Züge	1.244
„ „ „ „ pro Tag	5·1
Zurückgelegte Zugskilometer „ „	264
„ Wagenachskilometer pro Tag	4.407
Beförderte 1.000 Kilometer-Tonnen-Brutto pro Tag	23·08
„ 1.000 „ „ Netto „ „	6·89
Zurückgelegte Zugskilometer pro Zug	52
„ Wagenachskilometer pro Zug	868
Beförderte 1.000 Kilometer-Tonnen-Brutto pro Zug	4·55
„ 1.000 „ „ Netto „ „	1·36
„ Wagenachskilometer pro Zugskilometer	17
„ 1.000 Kilometer-Tonnen-Brutto pro Zugskilometer	0·087
„ 1.000 „ „ Netto „ „	0·026
Anzahl der bewegten Sitzplätze pro Bahnkilometer	75·44
„ „ besetzten „ „ „	12·87
Beförderte 1.000 Kilometer-Tonnen-Brutto pro Wagenachskilometer	0·0052
„ 1.000 „ „ Netto „ „	0·0016

Diese verhältnismässig ungünstigen Resultate wurden infolge der durch das Hochwasser vom 9. August 1888 an dem Bahnkörper verursachten Beschädigungen, durch welche der Gesammt-Verkehr theilweise auf der ganzen Bahnstrecke eingestellt werden musste, hervorgerufen. Diese Verkehrsstörung hat vom 8. August bis 22. September 1888, also 45 Tage, angedauert.

d) Hadikfalva-Radautz, 9 Tarifkilometer.

Diese Linie wurde am 17. November 1889 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

In der Zeit vom 17. November 1889 bis 31. December 1889 wurden nach den im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt veröffentlichten Ausweisen befördert 3.002 Personen und 149 Tonnen Güter.

e) Berhometh a. S.-Meżebrody, 10 Tarifkilometer.

Obige Linie wurde am 21. December 1886 eröffnet, somit umfasst das erste Betriebsjahr bis 31. December 1887 einen Zeitraum von 376 Tagen.

Die nachfolgenden Geschäftsperioden werden stets mit dem Kalenderjahre abgeschlossen.

Im zweiten Betriebsjahre 1888 war infolge der am 11. August 1888 eingetretenen Hochwässer des Sereth-Flusses, welche an dem Bahnkörper, der Sereth-Brücke und den Uferversicherungen nicht unbedeutende Beschädigungen verursachten, der gesammte Verkehr durch 17 Tage unterbrochen, ausserdem wurde infolge von Schneeverwehungen der Bahnverkehr durch 10 Tage gestört. Erstere Unterbrechung hatte auf den Personenverkehr, letztere auf den Brennholzverkehr ungünstig eingewirkt.

Personen-Verkehr	1886/87		1888	
		%		%
Anzahl der Reisenden I. Classe	17	4·09	15	5·49
„ „ „ II. „	150	36·15	47	17·22
„ „ „ III. „	248	59·76	211	77·29
Zusammen	415	100	273	100

Verkehr	1886/87		1888	
Pro Tag (46 Tage 1886/87 und 92 Tage 1888)	9		3	
Zurückgelegter Weg in Kilometern	3.835		2.456	
Von einem Reisenden zurückgelegter Weg in Kilometern	9		9	
Durchschnittliche Einnahmen pro Person . . . . . kr.	38		27	
„ „ „ „ und Kilometer . „	4·1		2·98	
„ „ „ Tag . . . . . „	3·42		79·64	
„ „ „ Bahnkilometer . . . . „	17·47		8·14	
Güterverkehr:				
Zusammen beförderte Menge in Tonnen	37.275·96		35.531·91	
„ „ „ pro Tag	99·14		97·80	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	7·3		6·88	
Beförderte Stückgüter in Tonnen	5·96		40·91	
„ Wagenladungsgüter in Tonnen	37.270		35.491·00	
Zusammen	37.275·96		35.531·91	
Beförderte Stückgüter in Tonnenkilometern	60		368	
„ Wagenladungsgüter in Tonnenkilometern	272.830		243.950	
Zusammen	272.890		244.318	
Durchschnittliche Einnahme pro Tonne	kr. 48·00		kr. 46·6	
„ „ „ Tonnenkilometer	„ 6·50		„ 6·77	
„ „ „ Tag (376 und 366)	fl. 47·40		fl. 45·21	
„ „ „ Bahnkilometer	„ 1.980·43		„ 1.838·55	
„ „ „ Zugskilometer	—		„ 2·09	
„ „ „ Achskilometer	—		„ 15·01	
Befördert wurden:	Tonnen	%	Tonnen	%
Brennholz	23.600·00	63·31	15.300·00	43·06
Schnittmaterial	12.000·00	32·19	12.070·00	33·97
Abfallholz	1.430·00	3·84	3.920·00	11·03
Bauholz	20·00	0·05	3.841·00	10·81
Holzkohle	30·00	0·08	—	—
Bruchsteine	190·00	0·51	360·00	1·01
Stückgüter, diverse	5·96	0·02	40·91	0·12
Zusammen	37.275·96	100	35.531·91	100
Beförderte gemischte Züge, Anzahl	67		70	
„ Lastzüge	1.058		842	
„ Material- und Regiezüge	100		213	

Verkehr	1886/87	1888
Zurückgelegte Zugskilometer	10.666	9.647
„ Wagenachskilometer	123.156	112.806
„ 1.000 Kilometer-Tonnen Brutto	687·72	652·97
„ 1.000 „ „ Netto	293·44	246·05
Anzahl der bewegten Sitzplätze	5.443	5.461
„ „ besetzten „	1.271	339
„ „ bewegten „ pro Tag	15	15
„ „ besetzten „ „ „	3	1
Durchschnittlich entfallen:		
Pro Tag Anzahl der Züge	3	3
„ „ Bahnkilometer	136	122
Zurückgelegte Zugskilometer pro Zug	8·9	9
„ Wagenachskilometer „ „	101	100
Beförderte 1.000 Kilometer Tonnen pro Zug Brutto	0·56	0·580
„ 1.000 „ „ „ „ Netto	0·24	0·220
„ 1.000 „ „ „ Zugskilometer Brutto	0·063	0·068
„ 1.000 „ „ „ „ Netto	0·027	0·026
„ 1.000 „ „ „ Wagenachskilometer Brutto	0·0056	0·006
„ 1.000 „ „ „ „ Netto	0·0024	0·002

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Diese Bahn wurde am 1. August 1889 für den Güterverkehr der Säge-Etablissements in Deia, Dragosza und am 15. August von da zur Dampfbrettsäge des Herrn Louis Ortlieb nach Russ Moldawitza eröffnet.

Befördert wurden in der Zeit vom 1. August bis 31. December 1889: 3.936·8 Tonnen.

8. Finanzielle Ergebnisse.

Die Ertragsfähigkeit der Bahnen hängt nicht allein von dem Umfange und der Bedeutung des Verkehres ab, sie steht vielmehr mit den Tarifsätzen und mit der Vereinfachung des Betriebes und den hiedurch zu erzielenden geringeren Ausgaben im ursächlichen Zusammenhange.

Um ein angemessenes Erträgnis zu erlangen, müssen alle Ausgaben auf das zulässig geringste Mass beschränkt werden. Die verkehrenden Züge müssen vollständig ausgenützt, d. h. vollbelastet verkehren, jede unnütze Fahrt muss vermieden werden und das beförderte Brutto zum Netto in einem entsprechenden Verhältnisse stehen.

Es darf in Bezug auf die Organisation des Betriebes und den Verkehr überhaupt, dann auf die Erhaltung der Bahn und ihres Zugehöres, sowie auf die Anzahl der Züge und deren Fahrgeschwindigkeit, niemals der Massstab einer Hauptbahn angewendet werden. Diesen Bedingungen suchte man bei den in Rede stehenden Localbahnen thunlichst Rechnung zu tragen; inwieferne dies jedoch gelungen ist, muss der Beurtheilung der hiezu berufenen Kreise überlassen werden.

a) Czernowitz-Nowosielitza.

Capitel	Artikel	Ergebnisse	1884/85 fl.	1884/85 %	1886 fl.	1886 %	1887 fl.	1887 %	1888 fl.	1888 %
		Einnahmen:								
I		Transport-Einnahmen:								
	1	Personenbeförderung	*) 22·203·93	19·38	12.152·34	16·53	10.054·35	11·40	9.171·99	8·24
	2	Militärtransporte	252·76	0·22	120·18	0·16	133·01	0·17	126·03	0·11
	3	Gepäck und Equipagen . . .	349·76	0·36	192·26	0·26	179·36	0·20	234·73	0·21
	4	Eilgüter	110·83	0·10	—	—	—	—	11·98	0·01
	5	Frachten, Vieh, Militärgut. .	83.064·31	72·52	54.945·66	74·74	72.725·42	82·46	96.829·90	86·86
	6	Nebengebühren	7.804·98	6·82	5.586·98	7·60	4.348·95	4·93	4.517·19	4·05
		Verschiedene Einnahmen . .	795·97	0·66	524·83	0·71	738·02	0·84	585·—	0·52
		Zusammen . .		100	73.522·25	100	88.191·11	100	111.476·78	100
		Von den obigen Einnahmen entfallen:								
		Pro Tag	**) 212·91		201·43		241·64		304·58	
		„ Bahnkilometer	2.506·86		2.371·69		2.845·13		3.596·02	
		„ Nutzkilometer	2·74		2·67		3·31		3·94	
		„ Wagenachskilometer . .	0·15		0·14		0·156		0·1627	
		„ 1.000Ton. Brutto- Km. .	29·30		27·93		29·74		28·89	
		„ 1.000Ton. Netto- Km. .	92·61		82·26		84·69		81·07	
		Ausgaben:								
III	A	Allgemeine Verwaltung . . .	8.613·97	16·70	3.266·19	9·29	4.885·90	12·67	5.177·24	14·22
IV/X	B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	11.242·77	21·80	10.402·25	29·56	10.174·81	26·33	8.581·—	23·56
XI/XIII	C	Verkehrs- und commercieller Dienst	15.176·80	29·43	11 084·79	31·50	13.380·96	34·71	14.170·40	38·91
XIV/XVI	D	Zugförderungs- und Werkstättendienst	16.537·07	32·07	10.432·28	29·65	10 135·26	26·29	8.847·58	23·31
		Zusammen . .	51.570·61	100	35.185·51	100	38.549·93	100	36.416·22	100
		Durchschnittliche Ausgabe:								
		Pro Tag	**) 95·85		96·40		105·62		99·50	
		„ Bahnkilometer	1.128·63		1.135·02		1.243·54		1.174·72	
		„ Nutzkilometer	1·23		1·28		1·446		1·2884	
		„ Wagenachskilometer . .	0·069		0·0681		0·0683		0·0532	
		„ 1 000Ton. Brutto- Km. .	13·19		13·366		12·997		9·438	
		„ 1 000Ton. Netto- Km. .	41·70		39·366		37·017		26·483	

*) Diese Ziffern beziehen sich auf die erste Geschäftsperiode von 538 Tagen.

**) Die zum Zwecke des Vergleiches angeführten Ziffern beziehen sich auf das Kalenderjahr 1885 und nicht auf die erste Geschäftsperiode von 538 Tagen.

Betriebsergebnisse.

Ergebnisse	1884/5	1886	1887	1888
Einnahmen	*) 114.546·54	73.522·25	88.199·11	111.476·78
Ausgaben	51.570·07	35.185·51	38.549·93	36.416·22
Daher Netto-Ertrag	62.976·47	**) 38.336·74	49.649·18	75.060·56
Oder von den Einnahmen	45·02%	47·86%	43·7%	32·67%
Das gesammte Anlage-Capital per fl. 1,050.000 hat sich verzinst mit	4·143%	3·714%	4·728%	7·148%
Auf die Prioritäts-Actien wurde eine Dividende bezahlt von	5%	5%	5%	***) 5%
und auf die Stamm-Actien eine Dividende von	3%	2%	3%	***) 4·5%

*) Umfasst die erste Geschäftsperiode für die Zeit von 538 Tagen.
**) „ das zweite Geschäftsjahr 1886.
***) Verzinsung für die Zeit vom 1. Jänner 1888 bis 30. April 1888.

Das Erträgnis der Periode vom 1. Mai bis 31. December 1888 wurde gemeinschaftlich mit den Linien Hliboka-Berhometh a. S. mit Zweigbahn und Hatna-Kimpolung zur Verwendung gebracht. Dasselbe betrug für diese Zeitperiode rücksichtlich dieser Linie fl. 58.109·77.

b) Hliboka-Berhometh a. S. mit Zweigbahn nach Czudin.

Capitel	Artikel	Transport-Einnahmen	1886/87 fl.	1886/87 %	1888 fl.	1888 %
	1	Personenbeförderung	11.030·99	7·62	10.707·08	9·67
	2	Militärtransport	73·55	0·05	95·79	0·08
	3	Gepäck und Equipagen	283·40	0·20	268	0·24
	4	Eilgüter			81·11	0·07
	5	Frachten, Vieh und Miltärgüter	131.705·59	90·98	99.417·46	87·96
	6	Nebengebühren	1.139·10	9·79	1.865·64	1·68
	7	Verschiedene Einnahmen	527·66	0·36	331·11	0·30
		Zusammen	144.760·29	100	110.766·19	100
		Von obigen Einnahmen entfallen:				
		Pro Tag	364·64		302·64	
		„ Bahnkilometer	2.010·56		1.538·42	
		„ Nutzkilometer	1·803		1·34	
		„ Wagenachskilometer	0·08368		0·0682	
		„ 1.000 Tonnen Brutto- Kilometer	15·794		12·83	
		„ 1.000 Tonnen Netto- Kilometer	44·886		36·13	

Capitel	Artikel	Ausgaben	1886/87 fl.	1886/87 %	1888 fl.	1888 %
III	A	Allgemeine Verwaltung	9.753·32	11·92	8.548·85	15·01
IV/X	B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	22.148·86	27·06	16.381·65	28·77
XI/XIII	C	Verkehrs- und commercieller Dienst.	22.515·32	27·51	17.475·56	30·69
XIV/XVI	D	Zugförderungs- und Werkstättendienst	27.430·29	33·51	14.538·02	25·53
		Zusammen . .	81.847·79	100	56.944·08	100
		*) Durchschnittliche Ausgaben:				
		Pro Tag.	206·17		155·58	
		„ Bahnkilometer	1.136·77		790·89	
		„ Nutzkilometer	1·020		0·0914	
		„ Wagenachskilometer.	0·0473		0·0351	
		„ 1.000 Ton. Brutto- Kilometer .	8·9302		6·597	
		„ 1.000 Ton. Netto- Kilometer .	25·378		18·573	

*) Als Durchschnittszahlen gelten 397 Tage der ersten Betriebsperiode.

Betriebsergebnisse.

Einnahmen

	1886/7	1888
nach Abschlag der Refactien, Porto und Transportschaden-Rückvergütungen	fl. 144.760·29	fl. 110.766·19
Ausgaben	„ 81.847·79	„ 60.717·59
daher Netto-Ertrag	fl. 62.912·50	fl. 56.944·08
oder von den Einnahmen.	56·3 %	51·41 %

Das gesammte Nominal-Anlagecapital der Bukowinaer Localbahnen beträgt . fl. 5,600.000
von welchen bei Annahme der Bestimmungen des Bauvertrages auf die Linie Hliboka-Berhometh a. S. sammt der Zweigbahn nach Czudin ein Drittel, d. i. . . . . „ 1,866.666·67
entfallen, wovon an Prioritäts-Actien . . . . . „ 1,306.666·66
an Stamm-Actien . . . . . „ 560.000

Es hat sich somit das gesammte Nominal-Anlagecapital im ersten Betriebsjahre mit 3·013 %
im Jahre 1888 mit . . . . . 3·050 %
verzinst.

Die Verzinsung der Prioritäts-Actien berechnet sich demnach für das erste Betriebsjahr mit . . . . . 4·305 %
für das Jahr 1888 mit . . . . . 4·358 %
in welchem Falle für die Stamm-Actien eine Verzinsung nicht entfallen würde.

Nach den im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt veröffentlichten Ausweisen hat sich der Verkehr im Jahre 1889 folgend gestellt:

Befördert wurden 17.963 Personen und 74.875 Tonnen Güter.

Die Einnahmen haben betragen:

aus dem Personenverkehr	fl.	12.390
aus dem Güterverkehr	„	100.830
Zusammen	fl.	113.220

Es hat sich somit der Verkehr um 2·5 % gesteigert.

Die auf das Bahnkilometer berechneten Jahreseinnahmen betrugen . . . . . fl. 1.534

c. Hatna-Kimpolung.

Capitel	Artikel	Betriebs-Ergebnisse	1888 durch 245 Tage fl.	kr.	%
I		Transport-Einnahmen:			
	1	Personenbeförderung	21.164	21	23.44
	2	Militärtransport	382	56	0.42
	3	Gepäck, Equipagen	567	74	0.63
	4	Eilgüter	148	93	0.17
	5	Frachten, Vieh, Militärgüter	65.856	43	72.95
	6	Nebengebühren (Weg-, Lagerzins und besondere Versicherungsgebühren etc.)	2.157	51	2.39
		Zusammen	90.277	38	100
		Von obigen Einnahmen entfallen:			
		Pro Tag	278	21	
		„ Bahnkilometer	1.017	33	
		„ Zugskilometer	1	11.54	
		„ Wagenachskilometer	—	09.40	
		„ Tonne netto	2	90.5	
		„ Tonnenkilometer	1	05.86	
		Ausgaben:			
III	A	Allgemeine Verwaltung	4.883	86	8
IV/X	B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	18.132	62	29.66
XI/XIII	C	Verkehrs- und commercieller Dienst	17.685	17	28.92
XIV/XVI	D	Zugsförderungs- und Werkstättendienst	20.434	71	33.42
		Zusammen	61.136	36	100
		Von diesen Ausgaben entfallen:			
		pro Tag	249	54	
		„ Bahnkilometer	912	48	
		„ Nutzkilometer	—	87.10	
		„ Wagenachskilometer	—	0.05 66	
		1000 Tonnen Brutto Kilometer	10	81.1	
		1000 Tonnen Netto Kilometer	36	20.6	

Würden die Einnahmen und Ausgaben, welche vorstehend die Betriebsperiode von acht Monaten betreffen, auf ein volles Jahr unter der Annahme der gleichen Einnahmen und Ausgaben berechnet werden, so würden sich ergeben:

Die Einnahmen pro Betriebs-Kilometer mit . . . . fl. 1.523·99
„ Ausgaben „ „ „ . . . . . „ 1.368·72

Dieses ungünstige Ergebnis ist, wie schon früher erwähnt, den Bahnbeschädigungen und den hiedurch eingetretenen Verkehrseinstellungen, dann aber auch dem Umstande zuzuschreiben, dass die Sägewerke noch nicht ganz vollendet und in der Entwickelung begriffen sind.

Im Jahre 1889 war nach den im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt veröffentlichten Ausweisen der Verkehr wie folgt:

Befördert wurden . . . . . 43.337 Personen
und 54.062 Tonnen Güter

Die Einnahmen betrugen:

Aus dem Personenverkehre	fl.	36.500
„ „ Güterverkehre	„	155.207
Zusammen . .	fl.	191.707

oder um 45·7% mehr als im Jahre 1888.

Die Einnahme pro Bahnkilometer stellt sich somit im Jahre 1889 auf fl. 1963.

Betriebsergebnisse.

Einnahmen

nach Abschlag der Refactien, Porto und Transportschaden-Rückvergütungen . . .	fl.	90.277·38
Ausgaben	„	61.136·36
Betriebs-Ueberschuss . .	fl.	28.845·78

Die Betriebsausgaben betragen somit 66·23% der Einnahmen.

Nach dem Bauvertrage, der mit der Bauunternehmung Carl Metzger und Carl Dietrich abgeschlossen wurde, sind die Baukosten der Linie Hliboka-Berhometh a. S. und der Zweigbahn nach Czudin mit $^1/_3$, jene der Linie Hatna-Kimpolung mit $^2/_3$ des Gesammtbetrages berechnet.

Unter gleicher Annahme würde das Nominal-Anlagecapital für erstere Linie

sich auf	fl.	1,866.666·66
und für die Linie Hatna-Kimpolung auf	„	3,733.333·34
stellen. Zusammen gesammtes Nominal-Anlagecapital . .	fl.	5,600.000

Für die Linie Hatna-Kimpolung entfielen sodann:

An Prioritäts-Actien	„	2,613.333·43
und an Stamm-Actien	„	1,120.000
Zusammen . .	fl.	3,733.333·34

Es hat sich somit das Nominal-Anlagecapital in der Zeit vom 1. Mai 1888 bis 31. December 1888 mit 1·037% oder die Prioritäts-Actien haben sich mit 1·417% verzinst, während für die Stamm-Actien eine Verzinsung nicht entfällt.

d) Hadikfalva-Radautz.

Die Einnahmen für die obige Zeitperiode betrugen:

Aus dem Personenverkehre	fl.	646
„ „ Güterverkehre	„	216
Zusammen . .	fl.	862

so dass sich, pro Jahr berechnet, eine kilometrische Einnahme von fl. 862 ergeben würde.

Dieses höchst ungünstige Resultat ist dem Umstande zuzuschreiben, dass die Tarifsätze für die Frachtbeförderung mit Rücksicht auf die kurze Strecke und die Achsconcurrenz zu hoch sind und einer Herabsetzung bedürfen, welche von der Verwaltung bereits beantragt wurde und deren Genehmigung auch zu erwarten steht.

Betriebsergebnisse.

Dieselben können, nachdem die Baurechnung noch nicht abgeschlossen, daher das Anlagecapital noch nicht festgestellt werden konnte und überdies die Betriebsausgaben dermalen noch unbekannt sind, nicht ermittelt werden.

e) Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody.

Capitel	Artikel	Betriebs-Ergebnisse	1886/87 376 Tage			1888		
			fl.	kr.	%	fl.	kr.	%
I		Transport-Einnahmen:						
	1	Personenbeförderung	157	21	0.865	73	29	0.441
	2	Gepäck und Equipagen	—	92	0.001	3	30	0.002
		Frachten, Vieh und Militärgüter	17.823	89	97.995	16.546	99	98.702
II		Verschiedene Einnahmen:						
	1	Wagenmiethe	177	99	0.980	1	—	0.001
	2	Verschiedene Erträgnisse	28	55	0.160	141	72	0.854
		Zusammen . .	*18.188	56	100	**16.766	30	100
		Ausgaben:						
III	A	Allgemeine Verwaltung	770	39	7.930	425	07	4.49
IV/X	B	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	3.485	75	35 881	4.938	24	52.19
XI/XIII	C	Verkehrs- und commercieller Dienst . . .	1.205	95	12.414	1.187	60	12.55
XIV/XVI	D	Zugförderungs- und Werkstättendienst . .	3 947	76	40.638	2.749	38	29.06
	E	Besondere Ausgaben	304	78	3.137	161	35	1.71
		Zusammen . .	9.714	63	100	9.461	64	100
		Bleibt Ueberschuss . .	8.473	93	—	7.304	66	
		Einnahmen pro Kilometer . .	2.020	95		1.862	92	
		„ „ Tag	48	37		45	81	
		Ausgaben „ Kilometer . .	1.079	41		1.051	29	
		„ „ Tag	25	84		25	85	

* Hievon wurden bereits in Abzug gebracht für Rückersätze an Bahngebühren . . fl. 1.156.14
** „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ . . „ 112.00

Nach den von der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg aufgestellten Ausweisen betrugen im Jahre 1889:

	Gulden	per Kilometer	%
Die Einnahmen aus dem Personenverkehre	5	0.56	0.03
„ „ „ „ Güterverkehre	15.970	1.774.44	99.97
Zusammen . .	15.975	1.775.00	100.00

Betriebsergebnisse.

		1886/87		1888
Einnahmen				
nach Abschlag der Refactien, Porto und Transportschaden-Rückvergütungen	fl.	18.188·56	fl.	16.766·30
Ausgaben	„	9.714·03	„	9.461·64
daher Betriebs-Ueberschuss	fl.	8.437·93	fl.	7.304·66
oder von den Einnahmen		53·1 %		56·4 %
Das Anlagecapital betrug nach der Hauptbilanz	fl.	81.047·73	fl.	81.728·60
Zu dem obigen Betriebs-Ueberschusse pro	„	8.473·93	„	7.304·66
kommt noch hinzu die Ergänzung auf die durch die Interessenten garantirten Brutto-Einnahmen aus der Abrechnung 1887/88	„	—	„	2.436
und Zinseneträgnisse	„	177·11	„	281
Zusammen	fl.	8.651·04	fl.	10.022·24
so dass sich das Anlagecapital mit		10·67 %		12·26 %
verzinst hat.				

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Nach dem von der Bahnverwaltung aufgestellten Ausweise beziffern sich die Einnahmen vom 1. August bis 31. December 1889 auf fl. 14.709.

Aus diesem Ergebnisse kann aber dermalen auf die Rentabilität dieser Schleppbahn kein Schluss gezogen werden, weil die Firma Louis Ortlieb eine jährliche Pauschalvergütung von fl. 37.500 zu leisten hat und die anderen Säge-Etablissements erst kürzlich errichtet wurden und ihre volle Thätigkeit noch nicht entfalten konnten.

Betriebsergebnisse.

Da die Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist, konnte bisher auch das Anlagecapital nicht festgestellt werden, und da ferner die Betriebsausgaben noch unbekannt sind, so kann an eine ziffermässige Aufstellung der Betriebsergebnisse nicht geschritten werden.

Betriebs-Ergebnisse

sämmtlicher Linien der Bukowinaer Localbahnen pro 1889 mit dem Vergleiche des Jahres 1888 nach den Ausweisen des Verordnungsblattes des k. k. Handelsministeriums.

Post Nr.	Bezeichnung der Bahnlinien	Betriebslänge in Kilometern	Befördert wurden pro 1889		Die Einnahme betrug im Jahre 1889 in Gulden				Die Einnahme betrug im Jahre 1888 in Gulden				Differenz pro Kilometer in Percent
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilometer	
			Anzahl	Tonnen									
1	Czernowitz-Nowosielitza . . .	31	14.564	43.290	9.580	116.860	126.440	4.079	9.536	101.355	110.891	3.577	+14·0
2	Hliboka-Berhometh a. S. mit Abzweigung nach Czudin . . .	72	17.963	74.875	11.390	100.830	113.220	1.573	11.071	99.364	110.435	1.534	+ 2·5
3	Hatna-Kimpolung*)	67	43.337	54.062	36.500	155.207	191.707	2.861	*)22.116	*)68.161	**)90.277	**)1.963	+45·7
4	Hadikfalva-Radautz**)	8	3.002	149	646	216	862	862	—	—	—	—	—
5	Berhometh a. S.-Meżebrody . .	9	19	32.568	5	15.960	15.965	1.774	77	16.546	16.623	1.847	— 4·0
6	Wama-Russ Moldawitza***). .	20	—	3.936	—	14.709	14.709	735	—	—	—	—	—
	Zusammen . . .	207	78.885	208.880	59.121	403.782	462.903	—	42.800	285.426	328.226	—	—

*) Die Linie Hatna-Kimpolung war im Jahre 1888 nur vom 1. Mai 1888, d. i. 8 Monate im Betriebe.

**) „ „ Hadikfalva-Radautz wurde erst am 17. November 1889 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

***) „ „ Wama-Russ Moldawitza wurde am 1., respective 15. August 1889 dem Güterverkehr übergeben.

Die Ziffern der Linie Berhometh a. S.-Meżebrody und Wama-Russ Moldawitza sind den Ausweisen der Eigenthumsverwaltung entnommen.

Uebersicht

der auf einen Meter Bahn entfallenden hauptsächlichsten Arbeitsmengen beim Unterbaue.

Post Nr.	Beschreibung der Arbeitsgattungen	Masseinheit	*a* Czernowitz-Nowosielitza	*b* Hliboka-Berhometh a. S. u. Karapcziu a. S. Czudin	*c* Hatna-Kimpolung	*d* Hadikfalva-Radautz	*e* Berhometh a. S. Mežebrody	*f* Wama-Russ Moldawitza	Zusammen durchschnittlich	Bemerkung
			$30._{768}$ *km* lang	$71._{664}$ *km* lang	$67._{382}$ *km* lang	$8._{436}$ *km* lang	$9._{087}$ *km* lang	$20._{04}$ *km* lang	Zusammen $207._{377}$ *km* lang	
1	Erd- und Felsarbeiten . .	m^3	7.747	4.229	14.071	3.378	2.413	2.211	7.635	
2	Trockene Steinbauten (Steinwürfe, Steinsätze, Trockenmauern, Trockenpflaster) .	„	5	8	737	163	—	4	249	
3	Mörtelmauerwerk (Fundament-, aufgehendes Gewölb- und Quadermauerwerk)	„	78	88	273	85	—	—	134	
4	Beton	„	1	2	119	74	—	—	42	
5	Faschinenwerke (inclusive Bürstenwehren)	„	649	25	218	216	156*)	199*)	211	*) Bürstenwehre aus Tannenholz, Reisig und Klaubsteinen.
6	Flechtzäune	„	782	68	342	38	27	87	262	
7	Eichene Brückenhölzer (incl. Jochpiloten)	„	1	16	39	123	—	14	24	
8	Weiche Brückenhölzer (incl. Jochpiloten)	„	—	10	71	80	95	71	41	
9	Brückenschrauben (inclusive Pilotenschuhe, Klammern etc. etc.	*kg.*	1.139*)	351	2.427	4.208	1.334	1.435	1.438	*) Eiserne Brückenconstructionen.

TABELLE III.

Bahnbeschreibung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza.

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	bis	Länge in Kilometern	Entfernung von der wahre Nachbarstation	Entfernung von der wahre Station Czernowitz	Entfernung von der tarifmässige Nachbarstation	Entfernung von der tarifmässige Station Czernowitz	Neigungs-Richtungs-Längen (Kilometer): horizontal	in Neigung über 2·5%	in Neigung bis inclus. 2·5%	Maximum der Neigung per ‰	in gerader Linie	in Bögen über 600 m. k.	in Bögen bis inclus. 600 m. k.	kleinster Radius (Meter)	Unterbau Erdarbeit (Kilometer): im Niveau der Bahn	in der Anschüttung über 1 Meter	in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter	in der Abgrabung über 1 Meter	in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter	grösste Anschüttung (Meter)	grösste Abgrabung (Meter)	Bauobjecte Brücken (4 m. Spannweite): gewölbt und gedeckt über	offen und mit Eisenconstruction über	gewölbt und gedeckt bis inclus.	offen und mit Eisenconstruction bis inclus.	ausserhalb der Bahn: hölzerne	ausserhalb der Bahn: gemauerte	Rampen: Canale und Schlüsche	Rampen: im Niveau der Bahn	Oberbau Länge (Geleise Kilometer): im currenten	im Neben-	Zusammen	Anzahl der Wechsel
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
Czernowitz	Currente Bahn von Czernowitz	265·42013	264·03444	1·38569	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zuczka	Station	0·00000	0·58146	0·58146	1·68914	1·68914	1·69	1·69	—	—	0·58146	2‰	0·39476	—	0·18670	200·0	—	—	0·50146	—	0·08000	1·00	0·35	—	—	—	—	—	—	—	—	0·58146	0·73426	1·31572	5 *1)
	Currente Bahn von Zuczka	0·58146	3·48162	2·90016	—	—	—	—	1·14200	—	1·75816	2·5‰	1·89206	—	1·00810	300·0	—	0·80000	2·00016	—	0·10000	5·49	0·40	—	2	3	1	—	—	6	8	2·90016	—	2·90016	—
Sadagóra	Station	3·48162	3·94040	0·45878	3·59510	5·28424	3·59	5·28	0·33240	—	0·12638	2·5‰	0·37671	—	0·08207	600·0	—	—	0·45878	—	—	0·76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·45878	0·45878	0·91756	2
	Currente Bahn von Sadagóra	3·94040	11·37500	7·43460	—	—	—	—	3·03160	—	4·40300	2·5‰	6·51365	0·92095	—	800·0	—	1·37460	5·36000	—	0·70000	3·67	0·91	—	1	5	8	—	—	14	17	7·43460	—	7·43460	—
Mahala	Haltestelle	11·37500	11·67500	0·30000	7·84551	13·12975	7·85	13·13	—	—	0·30000	1·5‰	0·30000	—	—	∞	—	—	0·28500	—	0·01500	0·64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·30000	—	0·30000	—
	Currente Bahn von Mahala	11·67500	20·47435	8·79935	—	—	—	—	3·68000	—	5·11935	2·5‰	6·18071	1·46114	1·15750	300·0	0·32000	1·22935	5·10000	0·03000	2·12000	3·63	1·54	—	2	5	3	—	—	24	26	8·79935	—	8·79935	—
Bojan	Station	20·47435	20·95403	0·47968	9·29454	22·42429	9·29	22·42	—	—	0·47968	2·5‰	0·40550	—	0·07418	170·0 *4)	0·05000	0·01000	0·29000	—	0·12968	1·82	0·58	—	—	—	—	1	—	—	—	0·47968	0·47968	0·95936	2
	Currente Bahn von Bojan	20·95403	30·50389	9·54986	—	—	—	—	1·26389	—	8·28597	2·5‰	7·82064	0·83910	0·89012	300·0	0·05986	3·76000	4·64000	0·17000	0·92000	6·50	4·49	—	—	6	4	1	—	12	18	9·54986		9·54986	—
Nowosielitza	Station	30·50389	31·11010	0·60621	10·09564	32·51993	10·10	32·52	0·60621	—	—	0·5‰	0·60621	—	—	∞	—	0·03000	0·49621	—	0·08000	2·00	0·53	—	—	—	—	—	—	—	—	0·60621	1·49901	2·10522	8
	Auszuggeleise bis Bahnende	31·11010	31·20984	0·09974	—	—	—	—	0·09974	—	—	0·5‰	0·09974	—	—	∞	—	0·01100	0·08874	—	—	1·04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·09974	—	0·09974	—
	Totale	—	—	31·20984	32·51993	—	33·52	—	10·15584	—	21·05400	—	24·58998	3·22119	3·39867	—	0·42986	7·21495	19·22955	0·20000	4·14468	—	—	—	5 *7)	19	16 *7)	2	—	56	69	31·20984	3·17173	34·38157	17

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Hochbau Gebäude (Anzahl): Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waaren-Magazine hölzerne	Waaren-Magazine Lagerraum in Quadratmetern	Diverse	Wächterhäuser	Signalhütten	Brückenwagen	Verladerampen	Bahnhöfe: Stationen	Bahnhöfe: Haltestellen	Telegrafen: electro-magnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung	Anmerkung
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Czernowitz	Currente Bahn von Czernowitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn von Czernowitz	**Czernowitz**	12. Juli 1884	*1) Ausserdem 2 Wechsel im Hauptgeleise der k. k. priv. L.-Cz.-J. Bahn.
Zuczka	Station	*2)	—	—	1	178·2	—	—	1	—	1	1	—	1 *3)	Station Currente Bahn von Zuczka	**Zuczka**		*2) Ein Aufnahmsgebäude der k. k. priv. L.-Cz.-J. Bahn.
	Currente Bahn von Zuczka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				*3) Ausserdem ein Apparat der k. k. priv. L.-Cz.-J. Bahn.
Sadagóra	Station	1	—	—	1	176·0	—	—	—	—	1	1	—	1	Station Currente Bahn von Sadagóra	**Sadagóra**		
	Currente Bahn von Sadagóra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Mahala	Haltestelle	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Haltestelle Currente Bahn von Mahala	**Mahala**		
	Currente Bahn von Mahala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Bojan	Station	1	—	—	1	176·0	—	—	—	—	1	1	—	1	Station Currente Bahn von Bojan	**Bojan**		*4) Im Ausweichgeleise.
	Currente Bahn von Bojan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				*5) Ein gemauerter Magazinsmittelbau.
Nowosielitza	Station	1	1	1	2	240·0 240·0	1 *5)	1	—	1	1	1	—	1	Station Auszuggeleise bis Bahnende	**Nowosielitza**		*6) Ausserdem in jeder Station und Haltestelle ein zweisitziger Passagierabort.
	Auszuggeleise bis Bahnende	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Totale	4	1	1	5	1010·2	1	1	1	1	4	4	1	5				*7) Offene Brückenobjecte bis incl. 2 m. Spannweite haben eichene Langschwellen als Träger.

TABELLE IV.

Bahnbeschreibung.

a) der Localbahn Hliboka-Berhometh a/S.

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	Kilometer bis	Länge in Kilometer	Entfernung von der wahre: Nachbar-station	wahre: Station Hliboka	tarifmässige: Nachbar-station	tarifmässige: Station Hliboka	Neigungs-Verhältnisse, Längen: horizontal	in Neigung über 2·5‰	in Neigung bis inclus. 2·5‰	Maximum der Neigung per ‰	Richtungs-Verhältnisse: in gerader Linie	in Bögen über 600 m. R.	in Bögen bis inclus. 600 m. R.	kleinster Radius (Meter)	Unterbau, Erdarbeit: im Niveau der Bahn	in der Anschüttung über 1 Meter	in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter	in der Abgrabung über 1 Meter	in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter	grösste Anschüttung (Meter)	grösste Abgrabung (Meter)	Bauobjecte, Brücken: gewölbt oder gedeckt, über 4 m. Spannweite	offen und mit Holzconstruction, über 4 m. Spannweite	gewölbt oder gedeckt, bis inclus. 4 m. Spannweite	offen und mit Holzconstruction, bis inclus. 4 m. Spannweite	ausserhalb der Bahn: hölzerne	ausserhalb der Bahn: gemauerte	Canäle und Schläuche	Rampen im Niveau der Bahn	Oberbau, Länge: Geleise im currenten (Kilometer)	Geleise im Neben-	Zusammen	Anzahl der Wechsel	Hochbau, Gebäude, Anzahl: Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waaren-Magazine: hölzerne	Lagerraum in m^2	Diverse	Wächterhäuser	Signalhütten	Brückenwaagen	Verladerampen	Bahnhöfe: Stationen	Haltestellen	Telegrafen: electro-magnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung	Anmerkung
1	2	3	4	5	6	7 *10)	8	9 *10)	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26 *8)	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Hliboka	Station	299.47227	300.15093	0.67866																																													Station von Mitte Aufnahmsgebäude	Hliboka	30. November 1886	*1) Ausserdem noch 2538.51 m Stationsgeleise und 8 Wechsel in den Geleisen der k. k. priv. L.-C.-J.-E *2) Aufnahmsgebäude, Wasserstationsgebäude, hölz. Waarenmagazin, Bahnaufsehermagazin, Blockhäusel als Betriebszimmer, 2 gemauerte Wächterhäuser, Brückenwaage, Verladerampe, teleg. Apparat der k. k. priv. L.-C.-J.-E. *3) Nicht eingerechnet: 1 Wechsel zur Abzweigung nach Czudin. *4) Lagerboden.
	von Mitte Aufnahmsgebäude	0	0.34973	0.34973	—	—	—	—	0.31560	—	0.03413	10.16	0.24973	—		—	0.27816	0.02000	0.05157	—	—	1.34	—	—	—	—	1	—	—	—	—	0.34973	0.49758	0.84731 *1)	6 *1)	— *2)	— *2)	1	— *2)	147.00	— *2)	— *2)	1	— *2)	— *2)	1	—	2*)				
Hliboka-Karapeziu a/S.	Currente Bahn	0.34973	8.19597	7.84624	—	—	—	—	2.57320	4.23917	1.01387	10.16	5.00876	2.08557	0.75191	300	0.30000	2.30000	4.74624	0.05000	0.45000	2.50	2.80	—	—	2	13	—	—	7	16	7.84624	—	7.84624	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Hliboka-Karapeziu a/S.		
Karapeziu a/S.	Station	8.19597	8.58423	0.38826	8.39027	8.39027	8.39	8.39	—	—	0.38826	1.90	0.38826	—	—	∞	-	0.01000	0.35826	—	0.02000	1.08	0.05	—		—	—	—	—	—	—	0.38842	0.78006	1.16848	5 *3)	1	1	1	1	60.18	—	—	2	—	1	1	—	—	Station	Karapeziu a/S.		
Karapeziu a/S.-Storożynetz	Currente Bahn	8.58423	19.46733	10.88310	—	--	—	—	3.23040	6.62730	1.02540	9.60	8.62447	1.46668	0.79195	275	0.70000	0.90420	8.22290	0.03000	1.02600	5.73	1.43	—	2	5	17	2	—	13	22	10.88310	—	10.88310	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Karapeziu a/S.-Storożynetz		
Storożynetz	Station	19.46733	19.84365	0.37632	11.26049	19.65076	11.26	19.65	—		0.37632	0.98	0.37632	—	—	∞	—	0.00300	0.37332	—	—	1.31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.37655	0.69743	1.07398	4	1	1	—	1	161.25	—	—	2	—	1	1	—	—	Station	Storożynetz		
Storożynetz-Panka	Currente Bahn	19.84365	25.76304	5.91939	—	—	—	—	1.87210	2.11540	1.93189	8.57	5.06789	—	0.85150	250	0.09000	2.02000	3.47939	0.08000	0.25000	6.00	1.23	—	3	9	4	1	—	12	14	5.91939	—	5.91939	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Storożynetz-Panka		
Panka	Haltestelle	25.76304	25.96304	0.20000	6.21980	25.87056	6.22	25.87	—	—	0.20000	2.50	0.20000	—	—	∞	—	0.03000	0.17000	—	—	1.05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.20000	0.08968	0.28968	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1 *4)	—	1	—	Haltestelle	Panka		
Panka-Komarestie-Slobodzia	Currente Bahn	25.96304	31.90403	5.94099	—	—	—	—	—	0.47860	5.46239	4.00	4.30547	1.32820	0.30732	500	0.02000	0.25000	5.67099	—	—	1.33	—	—	—	5	3	—	—	6	11	5.94099	—	5.94099	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Panka-Komarestie-Slobodzia		
Komarestie-Slobodzia	Station	31.90403	32.10414	0.20011	6.13392	32.00448	6.13	32.00	—	—	0.20011	2.49	0.20011	—	—	∞	—	—	0.20011	—	—	0.74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.20011	0.20055	0.40066	2	1	—	—	1	60.18	—	—	—	—	1	1	—	—	Station	Komarestie-Slobodzia		
Komarestie-Slobodzia-Żadowa	Currente Bahn	32.10414	38.91300	6.80886	—	—	—	—	0.60950	2.63520	3.56416	7.79	4.92682	1.88204	—	1200	0.03000	1.60000	5.17886	—	—	5.57	—	—	2	4	4	—	—	8	11	6.80886	—	6.80886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Komarestie-Slobodzia-Żadowa		
Żadowa	Station	38.91300	39.21770	0.30470	7.06222	39.06670	7.06	39.07	—	—	0.30470	2.50	0.30470	—	—	∞	0.05000	—	0.19470	—	0.06000	0.27	0.27	—	—	—	—	—	—	—	—	0.30493	0.30528	0.61021	2	1	—	—	1	60.18	—	—	—	—	1	1	—	—	Station	Żadowa		
Żadowa-Lukawetz a/S.	Currente Bahn	39.21770	47.00970	7.79200	—	—	—	—	0.43590	5.98710	1.36900	8.51	6.27817	0.88802	0.63581	350	0.07000	0.31000	6.98200	—	0.43000	2.26	0.87	—	—	—	6	1	—	13	13	7.79200	—	7.79200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Żadowa-Lukawetz a/S.		
Lukawetz a/S.	Station	47.00970	47.25630	0.24660	8.06655	47.13325	8.07	47.13	—	—	0.24660	2.49	0.12938	0.11722	—	1500	—	—	0.24660	—	—	0.74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.24683	0.24718	0.49401	2	1	—	—	1	60.18	—	—	—	—	1	1	—	—	Station	Lukawetz a/S.		
Lukawetz a/S.-Berhometh a/S.	Currente Bahn	47.25630	52.72700	5.47070	—	—	—	—	—	5.12650	0.34420	10.20	5.11496	0.35574	—	1200	0.06000	0.15000	5.24070	—	0.04000	1.60	0.13	—	—	1	3	—	—	1	7	5.47070	—	5.47070	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Lukawetz a/S.-Berhometh a/S.		
Berhometh a/S.	Station	52.72.00	53.12950	0.40250	5.79345	52.92670	5.79	52.93	—	-	0.40250	2.50	0.40250	—	—	∞	—	0.10000	0.20250	—	0.10000	2.06	0.90	—	—	—	—	—	—	—	—	0.40250	0.93112	1.33362	6	1	1	1	1	221.25	—	1	1	1	1	1	—	—	Station	Berhometh a/S.		
	Auszugsgeleise bis Bahnende	53.12950	53.23300	0.10350	—	—	—	—	—	—	0.10350	2.50	0.10350	—	—	∞	—	—	—	0.05650	0.05300	—	1.63	—	—	—	—	—	—	—	—	0.10350	—	0.10350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Auszugsgeleise bis Bahnende			
	Totale	—	—	53.23300	52.92670	—	52.92	—	9.0	27.22927	16.96703		41.78104	8.12347	3.32849	—	1.59816	7.69720	41.31814	0.21050	2.40900	6.00	2.80	--	7	26	51	4	-	60	94	53.23385	3.74888	56.98273	28	7	3	3	6	784.97	8	1	6	1	7	7	1	—				

b) der Localbahn Karapcziu a/S.-Czudin.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Karapeziu a/S.	Station	8.19597	8.58423	0.38826		v.Karpez.		v.Karpez.			0.38826	—	0.38826																																				Station	Karapeziu a/S.	30. November 1886	*5) Sämmtliche Geleise ad a) ausgewiesen. *6) Die weiteren 5 Wechsel in der Station ad a) ausgewiesen, ebenso sämmtliche Hochbauten. *7) Lagerboden. *8) Offene Brückenobjecte bis incl. 2 m Spannweite haben einfache Langschwellen als Träger; bei 3 m Spannweite und darüber sind verdübelte Träger in Verwendung. Eisenconstructionen kommen nirgends vor.
	von Mitte Aufnahmsgebäude	0	0.13123	0.13123	—	—	—	—	—	—	0.13123	1.90	0.13123	—	—	∞	—	0.01000	0.35826	—	0.02000	1.08	0.05	—	—	—	—	—	—	—	—	0.13123	—	0.13123 *5)	1 *6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Karapeziu a/S.-Kupka	Currente Bahn	0.13123	5.78500	5.65377	—	—	—	--	2.51710	2.68800	0.44867	11.00	3.96985	0.39793	1.28599	300	0.05000	1.65200	3.88177	—	0.07000	4.53	0.68	—	2	2	4	—	—	11	12	5.65377	—	5.65377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Karapeziu a/S.-Kupka		
Kupka	Haltestelle	5.78500	5.98500	0.20000	5.88893	5.88893	5.89	5.89	0.18180	0.01820	—	2.51	0.20000	—	—	∞	—	0.01000	0.16000	—	0.03000	1.01	0.45	—	—	—	—	2	—	—	—	0.20000	—	0.20000	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1 *7)	—	1	—	Haltestelle	Kupka		
Kupka-Petroutz a/S.	Currente Bahn	5.98500	10.78275	4.79775	—	--	—	—	0.94805	0.80920	3.04050	9.75	3.48400	0.79122	0.52253	500	0.14000	0.93000	3.29775	0.11032	0.32000	5.00	1.53	—	1	6	7	—	—	9	15	4.79775	—	4.79775	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Kupka-Petroutz a/S.		
Petroutz a/S.	Station	10.78275	11.08918	0.30643	5.07203	10.96098	5.07	10.96	0.07025	0.23618	—	2.50	0.39643	—	—	∞	—	0.03000	0.27643	—	—	1.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.30643	0.30698	0.61341	2	1	—	—	1	60.18	—	—	—	—	1	—	—	—	Station	Petroutz a/S.		
Petroutz a/S.-Czudin	Currente Bahn	11.08918	18.50955	7.42037	—		—	—	1.59530	0.01402	5.81105	9.64	5.91839	0.62802	0.87396	300	0.15000	2.60000	4.23037	0.02000	0.42000	4.80	1.26	—	5	3	5	3	—	15	17	7.42037	—	7.42037	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Petroutz a/S.-Czudin		
Czudin	Station	18.50955	18.91025	0.40070	7.74934	18.71030	7.75	18.71	—	0.40005	0.00065	2.40	0.40070	—	—	∞	—	0.03000	0.24070	0.01000	0.12000	1.2	1.02	—	—	—	—	—	—	—	—	0.40070	0.89681	1.29751	5	1	1	1	1	221.25	—	1	1	1	1	1	—	—	Station	Czudin		
	Auszugsgeleise bis Bahnende	18.91025	18.97535	0.06510	—	—	—	—	—	0.06510	—	2.40	0.06510	—	—	∞	—	—	—	0.03600	0.03510	—	1.14	—	—	—	—	—	—	—	—	0.06510	—	0.06510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Auszugsgeleise bis Bahnende			
	Totale	—	—	18.97535	18.71030	—	18.71		5.31250	4.28075	9.43210		14.47570	1.81717	2.68248	—	0.34000	3.26200	12.44528	0.17000	1.01510	5.00	1.53	—	8	11	16	5	—	35	44	18.97535	1.20379	20.17914	8	3	1	1	2	281.43	1	1	1	1	3	2	1					

c) der Industrie-Schleppbahn Berhometh a/S.-Meżebrody.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Berhometh a./S	Station	52.72700	53.12950	0.40250		v.Berh.		v.Berh.																																									Station	Berhometh a/S.	21. December 1886	*9) Der Abzweigungswechsel wurde schon in der Hauptlinie gerechnet. *10) Ladegeleise Suchy, bei km 3.0875, lang 139.7 m; Ladegeleise Teplica, bei km 8.602397 lang 135.0 m.
	von Mitte Aufnahmsgebäude	0	0.10715	0.10715	—	—	—	—	—	—	0.10715	2.56	0.10715	—	—	∞	—	—	—	—	0.10715	—	0.90	—	—	—	—	—	—	--	—	0.10715	—	0.10715	— *9)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—				
Berhometh a. S.-Mezebrody	Currente Bahn	0.10715	8.9740	8.86692	—	—	—	—	1.38130	6.99800	0.48762	25.00	5.99141	0.06749	2.80802	150	2.25000	0.60000	4.71692	0.04000	1.26000	3.70	2.00	—	4	—	35	—	—	7	81	8.86692	0.27470 *10)	9.14162	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Bahn	Berhometh a/S. Meżebrody		
Meżebrody	Ladegeleise	8.97407	9.08647	0.11240	9.03027	9.03027	9.03	9.03	—	—	0.11240	2.50	0.03415	—	0.07825	250	0.02000	—	0.02000	—	0.07240	0.74	0.07	—	—	—	1	—	—	—	—	0.11240	0.76367	0.87607	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	Ladegeleise	Meżebrody		
	Totale . . .	—	—	9.05647	9.03027	9.03027	9.03	9.03	1.38130	6.99800	0.77717	—	6.13271	0.06749	2.88627	—	2.27000	0.60000	4.73002	0.04000	1.43985	—	—	--	4	—	36	—	—	7	81	9.05647	1.03837	10.12484	5	---	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	---	—				

TABELLE V.

Bahnbeschreibung der Localbahn Hatna-Kimpolung.

Benennung der Stationsplätze und Strecken.		Längen-Verhältnisse. Kilometer von	bis	Länge in Kilometer	wahre Entfernung von der Nachbar-Station	Station Hatna	tarifmässige Entfernung von der Nachbar-Station	Station Hatna	Neigungs-Richtungs-Längen. Kilometer. horizontal	in Neigung über 2.5‰	bis inclus.	Maximum der Neigung per ‰	in gerader Linie	in Bögen über 600 m. R.	bis inclus.	kleinster Radius Meter	Unterbau. Erdarbeit. im Niveau der Bahn	in der Anschüttung über 1 Meter Kilometer	bis inclus.	in der Abgrabung über	bis inclus.	grösste Anschüttung Meter	grösste Abgrabung	Bauobjecte. Brücken. gewölbt oder gedeckt über 4m. Spannweite	offen und mit Holzconstruction über	gewölbt oder gedeckt über	offen und mit Holzconstruction bis inclus.	ausserhalb der Bahn hölzerne	gemauerte	Rampen. Canäle und Schlüsche	im Niveau der Bahn	Oberbau. Länge. im currenten Geleise Kilometer	im Neben-	Zusammen	Anzahl der Wechsel	Hochbau. Gebäude. Anzahl. Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waaren-Magazine hölzerne	Lagerraum in m³	Diverse	Wächterhäuser	Signalhütten	Brückenwaagen	Verladerampen	Bahnhöfe Stationen	Haltestellen	Telegrafen electro-magnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken.		Zeit der Eröffnung	Anmerkung.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Hatna	Station	347.65245	347.01840	0.62405																												0.62405	1.01898	1.65213	7																Station	Hatna	1. Mai 1896.	1) Das bestehende Aufnahmsgebäude der k. k. priv. L.-C.-J.-E. wurde erweitert.
	von Mitte des Aufnahmsgebäudes	0	0.26578	0.26578	—	—	—	—	0.26578	—	—	∞	0.26578	—	—	—	0.04078	—	0.19500	—	0.02000	0.84	0.20	—	—	—	—	—	—	—	—	0.59641	0.86258	1.45899	4	1¹)	1	1²)	1	157.46	1³)	2⁴)	2⁵)	—	1	1	—	2⁶)	von Mitte des Aufnahmsgebäudes			
Hatna-Parhoutz	Currente Strecke	0.26578	4.20740	4.04162	—	—	—	—	1.70362	2.06100	0.27760	9.00	2.75267	0.05029	1.20866	400	0.17162	1.75000	1.61000	0.26128	0.27872	3.72	10.15	—	2	3	2	—	—	2	8	4.04162	—	4.04162	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Hatna-Parhoutz		2) Für zwei Maschinen.
Parhoutz	Haltestelle	4.20740	4.50740	0.20000	4.40857	4.40857	5	5	—	—	0.20000	2.01	0.08822	0.11178	—	1000	—	0.20000	—	—	—	2.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.20000	—	0.20000	—	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1⁸)	—	1	1	Haltestelle	Parhoutz		3) Der k. k. priv. L.-C.-J.-E.
Parhoutz-Theodorestie	Currente Strecke	4.50740	9.58116	4.87376	—	—	—	—	0.63036	3.02740	1.21600	16.00	2.11409	0.15755	2.60209	200	—	1.03500	1.67876	0.96000	1.20000	8.40	2.93	1	—	6	4	—	—	13	17	4.87376	—	4.87376	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Parhoutz-Theodorestie		4) Hievon ein Wächterhaus der k. k. priv. L.-C.-J.-E., und das doppelte Wächterhaus mit freistehendem Aborte der Localbahn.
Theodorestie	Station	9.58116	9.77712	0.39596	5.17703	9.58560	6	10	0.39596	—	—	∞	0.39596	—	—	∞	—	—	0.11515	—	0.28081	0.99	0.77	—	—	—	—	—	—	—	—	0.39616	0.39676	0.79292	2	1	—	—	1	42.04	1⁷)	—	—	—	1	1	—	1	Station	Theodorestie		
Theodorestie-Komanestie a/Sol.	Currente Strecke	9.77712	13.64945	3.87233	—	—	—	—	1.69188	2.16200	0.01845	16.47	1.10776	0.21782	2.54675	200	—	1.17300	1.10032	1.27200	0.32700	7.47	2.83	—	1	6	3	2	—	8	11	3.87233	—	3.87233	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Theodorestie-Komanestie a Sol.		5) Der k. k. priv. L.-C.-J.-E.
Komanestie a/Sol.	Haltestelle	13.64945	13.82058	0.17113	4.18060	13.76620	5	14	—	—	0.17113	2.00	0.16937	—	0.00176	300	—	—	0.17113	—	—	0.62	—	—	—	—	—	1	—	—	—	0.17113	0.17153	0.34266	2	1⁹)	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1	—	1	—	Haltestelle	Komanestie a/Sol.		6) Hievon ein Stück der k. k. priv. L.-C.-J.-E.
Komanestie a Sol.-Pertestie	Currente Strecke	13.82058	17.14820	3.32362	—	—	—	—	0.52390	2.68920	0.14042	16.44	1.56082	0.88630	1.67650	300	—	1.16255	0.88535	1.00115	0.27457	14.21	4.98	—	1	6	1	1	—	6	10	3.32362	—	3.32362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Komanestie a/Sol.-Pertestie		7) Freistehender Passagierabort.
Pertestie	Haltestelle	17.14820	17.34820	0.20000	3.47470	17.24090	4	18	0.20000	—	—	∞	0.15700	0.04300	—	1000	—	—	0.12200	—	0.07800	0.15	0.77	—	—	—	—	—	—	—	—	0.20000	—	0.20000	—	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1⁸)	—	1	1	Haltestelle	Pertestie		8) Lagerboden.
Pertestie-Kaczyka	Currente Strecke	17.34820	21.05241	3.70421	—	—	—	—	0.94055	1.88000	0.88766	16.32	2.29268	0.44417	0.87036	300	—	1.04316	0.61022	0.61510	1.25973	7.08	4.36	1	1	7	2	1	—	8	10	3.70821	—	3.70821	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Pertestie-Kaczyka		9) Wartehalle.
Kaczyka	Station	21.05241	21.47178	0.41937	4.04115	21.28211	5	22	—	—	0.41937	2.50	0.23182	0.12355	0.05410	200	—	0.21524	0.08213	0.06836	0.05364	2.91	2.68	—	—	—	—	1	—	—	—	0.41855	0.89166	1.31021	5	1	1	1¹⁰)	1	78.08	1⁷)	—	2	—	1	1	—	1	Station	Kaczyka		10) Für eine Maschine.
Kaczyka-Strigoia	Currente Strecke	21.47178	27.49709	6.02531	—	—	—	—	—	5.97925	0.04596	23.92	1.85183	0.08308	4.09040	200	—	2.61715	0.23520	2.45569	0.61727	16.49	13.02	—	2	17	3	—	—	5	10	6.02531	—	6.02531	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Kaczyka-Strigoia		
Strigoia	Station	27.49709	27.86227	0.36518	6.36299	27.64510	7	28	0.02990	—	0.33528	2.5	0.11960	—	0.24558	250	—	0.02615	0.03690	0.16921	0.14192	1.15	5.14	—	—	1	—	—	—	—	—	0.36518	0.36518	0.73036	2	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1	1	—	1	Station	Strigoia		
Strigoia-Illischestie	Currente Strecke	27.86227	31.09996	3.23769	—	—	—	—	0.14530	3.09220	0.00049	23.02	2.10856	0.44907	0.68006	300	—	0.59632	2.10258	0.41520	0.12359	6.10	2.70	—	1	1	9	—	—	8	8	3.23769	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Strigoia-Illischestie		
Illischestie	Station	31.09996	31.52002	0.42006	3.70576	31.35086	4	32	—	0.00002	0.42004	2.50	0.20530	—	0.21476	300	—	0.23981	0.03625	—	—	4.16	—	—	—	—	—	1	—	—	—	0.42026	0.86056	1.28082	5	1	1	1¹⁰)	1	42.04	1⁷)	—	1	—	1	1	—	1	Station	Illischestie		
Illischestie-Gurahumora	Currente Strecke	31.52002	38.77882	7.25880	—	—	—	—	1.62042	4.53988	1.09850	17.06	4.67957	0.35400	2.22523	200	—	1.79057	3.42582	0.77526	1.26715	5.68	3.51	1	2	5	10	3	—	10	17	7.25880	—	7.25880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Illischestie-Gurahumora		
Gurahumora	Station	38.77882	39.17386	0.39504	7.64206	38.93392	8	39	0.39504	—	—	∞	0.39504	—	—	∞	—	0.21422	0.06071	—	—	2.03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.39524	0.72878	1.12402	4	1	—	—	1	218.90	1⁷)	—	2	1	1	1	—	1	Station	Gurahumora		
Gurahumora-Frassin a/M	Currente Strecke	39.17386	45.59356	6.42000	—	—	—	—	1.68570	4.73430	—	16.00	4.40937	0.52301	1.48762	200	—	2.09500	3.72047	0.12632	0.47821	4.52	3.28	—	2	7	12	3	—	7	14	6.42000	—	6.42000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Gurahumora-Frassin a/M.		
Frassin a/M.	Station	45.59356	46.01679	0.41693	6.76725	45.76127	7	46	0.41693	—	—	∞	0.41693	—	—	∞	—	0.20245	0.11568	—	0.09880	1.72	0.24	—	—	—	—	1	—	—	—	0.41713	0.41769	0.83482	2	1	1	—	1	42.04	1⁷)	—	—	—	1	1	—	1	Station	Frassin a/M.		
Frassin a/M.-Molit	Currente Strecke	46.01679	51.47720	5.46041	—	—	—	—	0.59561	4.33080	0.24000	12.50	3.96532	0.01209	1.48799	200	—	1.16035	3.42374	0.09152	0.79080	3.34	1.85	—	2	1	7	—	—	10	12	5.46041	—	5.46041	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Frassin a/M.-Molit		
Molit	Haltestelle	51.47720	51.67720	0.20000	5.81495	51.57619	6	52	—	0.00050	0.19950	2.50 (16.42)	0.20000	—	—	∞	—	0.06800	0.12200	—	—	1.92	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	0.20000	—	0.20000	—	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1⁸)	—	1	1	Haltestelle	Molit		
Molit-Wama	Currente Strecke	51.67720	54.81494	3.13774	—	—	—	—	0.87543	2.16250	0.09980	16.42	2.20522	0.07232	0.85979	250	—	1.70600	1.07262	—	0.35911	4.23	0.96	—	5	1	4	—	—	3	9	3.13774	—	3.13774	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Molit-Wama		
Wama	Station	54.81494	55.20859	0.39365	3.42571	55.00180	4	56	0.03386	—	0.35979	2.50	0.39365	—	—	∞	—	0.27842	0.11523	—	—	1.72	—	—	—	—	—	—	1	—	—	0.39391	0.39449	0.78840	2	1	—	—	1	42.04	1⁷)	—	—	—	1	1	—	1	Station	Wama		
Wama-Eisenau	Currente Strecke	55.20859	59.67107	3.86248	—	—	—	—	0.77020	2.98510	0.10718	16.00	2.73045	0.18122	0.95081	200	—	1.99636	1.29248	0.37804	0.19460	4.50	3.25	—	2	4	6	—	—	4	15	3.86248	—	3.86248	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Wama-Eisenau		11) Beim Heitzhause in Kimpolung ein freistehender Arbeiterabort.
Eisenau	Haltestelle	59.67107	59.91262	0.24155	4.18190	59.18280	5	60	—	—	0.24155	2.50	0.11857	—	0.12298	500	—	0.04955	0.16047	—	0.03153	2.03	0.38	—	—	2	—	1	—	—	—	0.24155	—	0.24155	—	1	—	—	—	—	1⁷)	—	—	—	1⁸)	—	1	1	Haltestelle	Eisenau		
Eisenau-Kimpolung	Currente Strecke	59.91262	66.53560	7.22298	—	—	—	—	1.24320	5.50650	0.47318	16.76	3.62366	0.50509	3.09482	200	—	3.18472	2.29168	0.88470	0.86188	8.81	3.71	—	6	13	6	1	—	12	17	7.22298	—	7.22298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Currente Strecke	Eisenau-Kimpolung		12) Doppeltes Wächterhaus mit freistehendem Aborte.
Kimpolung	Station	66.53560	66.88472	0.44912	7.53507	66.71887	8	67	—	—	0.44912	2.50	0.44912	—	—	∞	—	0.11246	0.10032	0.18374	0.05260	1.86	3.09	—	—	1	—	—	—	—	—	0.44912	1.16966	1.61878	6	1	1	1³)	1	280.84	1¹¹)	1¹²)	1	1	1	1	—	1	Station	Kimpolung		
	Auszugsgeleise bis Bahnende	66.88472	67.07966	0.09494	—	—	—	68	—	—	0.09494	2.50	0.09494	—	—	∞	—	—	0.01498	—	0.07996	0.10	1.00	—	—	—	—	—	—	—	1	0.09494	—	0.09494	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Auszugsgeleise bis Bahnende			
	Totale	—	—	67.44786	66.71887	—	74	—	14.46305	15.15095	7.46566	—	39.20382	3.45557	24.42027	—	0.21246	23.14659	25.27221	9.58857	8.85989	119.59	72.30	3	27	81	70	18	1	96	159	68.04459	7.27697	75.32155	41	14	5	4	8	902.94	14	3	8	2	14	9	5	14				

Bahnbeschreibung

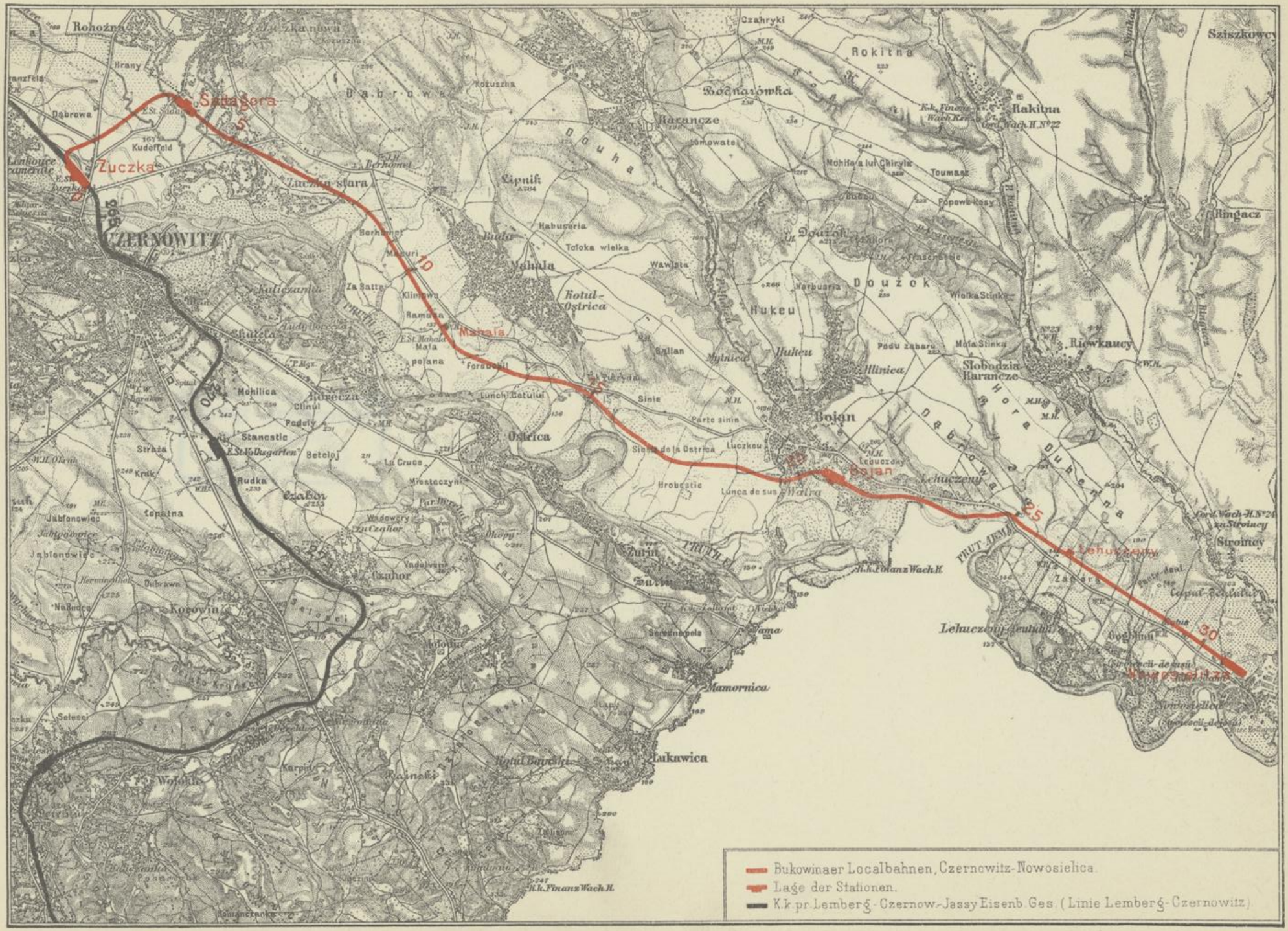
a) der Linie Hadikfalva-Radautz.

Benennung der Stationsplätze und Strecken		Längen-Verhältnisse: Kilometer von	Kilometer bis	Länge in Kilometer	Entfernung von der Nachbarstation (wahre)	Entfernung von der Station Czernowitz (wahre)	Nachbarstation (tarifmässige)	Station Czernowitz (tarifmässige)	Neigungs-Verhältnisse, Längen: horizontal	in Neigung über 2·5‰	in Neigung bis inclus. 2·5‰	Maximal der Neigung pro ‰	Richtungs-Verhältnisse: in gerader Linie	in Bögen über 600 m R.	in Bögen bis inclus. 600 m R.	kleinster Radius (Meter)	Unterbau, Erdarbeit: im Niveau der Bahn	in der Anschüttung über 1 Meter	in der Anschüttung bis inclus. 1 Meter	in der Abgrabung über 1 Meter	in der Abgrabung bis inclus. 1 Meter	grösste Anschüttung (Meter)	grösste Abgrabung (Meter)	Bauobjecte, Brücken, 4 m Spannweite über: offen und mit Holzconstruction	bis inclus.: gewölbt oder gedeckt	bis inclus.: offen und mit Holzconstruction	ausserhalb der Bahn: hölzerne	ausserhalb der Bahn: gemauerte	Canäle und Schläuche und Brücken	Rampen im Niveau der Bahn	Oberbau, Länge (Kilometer): auf eigenem Unterbau	auf der Strasse	im currenten Geleise	im Neben-Geleise	Zusammen	Anzahl der Wechsel	Hochbau, Gebäude, Anzahl: Aufnahms-	Wasserstations-	Heizhaus für Maschinen	Waaren-Magazine hölzerne	Lagerraum in m²	Diverse	Wächterhäuser	Signalhütten	Brückenwagen	Verladerampen	Bahnhöfe: Stationen	Haltestellen	Telegraphen: elektromagnetische Apparate	Benennung der Stationsplätze und Strecken		Zeit der Eröffnung	Anmerkung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
Hadikfalva	Station	324·979	325·744	0·764	—	—	—	—	—	—	0·764	1·66	0·764	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·764	2·394	3·159	12	1*	1*	1*	1*	222·0	2	2*	--	1*	1*	1*	—	3*	Station	Hadikfalva	17. November 1889	
	von Mitte des Aufnahmsgebäudes	0·000	0·144	0·144	—	—	—	—	0·004	—	0·140	1·66	0·144	—	—	—	0·144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	---	—	0·144	—	0·144	0·157	0·301	3	—	—	—	—	—	1 1)	—	1	—	—	1	—	—	von Mitte des Aufnahmsgebäudes			*) Der L. Cz. J. Eisenbahngesellschaft.
Hadikfalva-Plob	currente Strecke	0·144	5·969	5·825	—	—	—	—	1·196	3·466	1·161	11·54	4·143	0·401	1·280	150	0·588	0·599	1·555	—	3·082	4·48	0·53	5	2	4	7	—	12	25	1·683	4·142	5·825	—	5·825	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	Hadikfalva-Plob		1) Coacsschupfen.
Plob	Haltestelle	5·969	—	—	5·969	5·969	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 2)	--	Haltestelle	Plob		2) Durch eine Säule mit Aufschrift markirt.
Plob-Radautz Ringplatz	currente Strecke	5·969	7·308	1·338	—	—	—	—	0·050	1·054	0·234	11·50	1·238	0·009	0·091	150	0·129	—	0·036	—	1·172	0·24	0·20	—	—	1	—	1	23	26	—	1·338	1·338	—	1·338	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	Plob-Radautz Ringplatz		3) Freistehender Passagierabort.
Radautz Ringplatz	Haltestelle	7·308	—	—	1·338	7·308	2	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1 3)	—	—	—	—	—	1	—	Haltestelle	Radautz Ringplatz		4) Für 1 Maschine sammt Anbau und Reservoirraum.
Radautz Ringplatz-Radautz	currente Strecke	7·308	7·993	0·685	—	—	—	—	—	0·577	0·108	11·557	0·474	—	0·210	150	0·011	0·033	0·541	—	0·099	1·46	0·53	—	—	3	—	—	4	8	0·604	0·080	0·685	—	0·685	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	Radautz Ringplatz-Radautz		
Radautz	Station	7·993	8·321	0·327	0·830	8·138	1	9	—	—	0·327	2·5	0·327	—	—	—	—	0·025	0·081	0·028	0·191	1·13	1·48	—	—	—	1	—	2	—	0·327	—	0·327	1·495	1·822	10	1	—	1 4)	1	158·3	3 5)	—	1	1	1	1	—	—	Station	Radautz		5) Coacsschupfen, Bahnerhaltungs-Magazin, freistehender Passagierabort.
	Auszugsgeleise bis Bahnende	8·321	8·377	0·056	—	8·377	—	9	—	—	0·056	2·5	0·056	—	—	—	—	—	—	0·056	—	—	1·75	—	—	—	—	—	—	—	0·056	—	0·053	—	0·056	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Auszugsgeleise bis Bahnende			
Totale		—	—	8·377	8·138	—	—	9	1·251	5·097	2·082	—	6·384	0·410	1·582	—	0·874	0·657	2·215	0·084	4·545	—	—	5	2	8	8	1	41	59	2·816	5·561	8·377	1·652	10·029	13	2	—	1	1	158·3	5	—	2	1	1	2	2	—				

b) der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

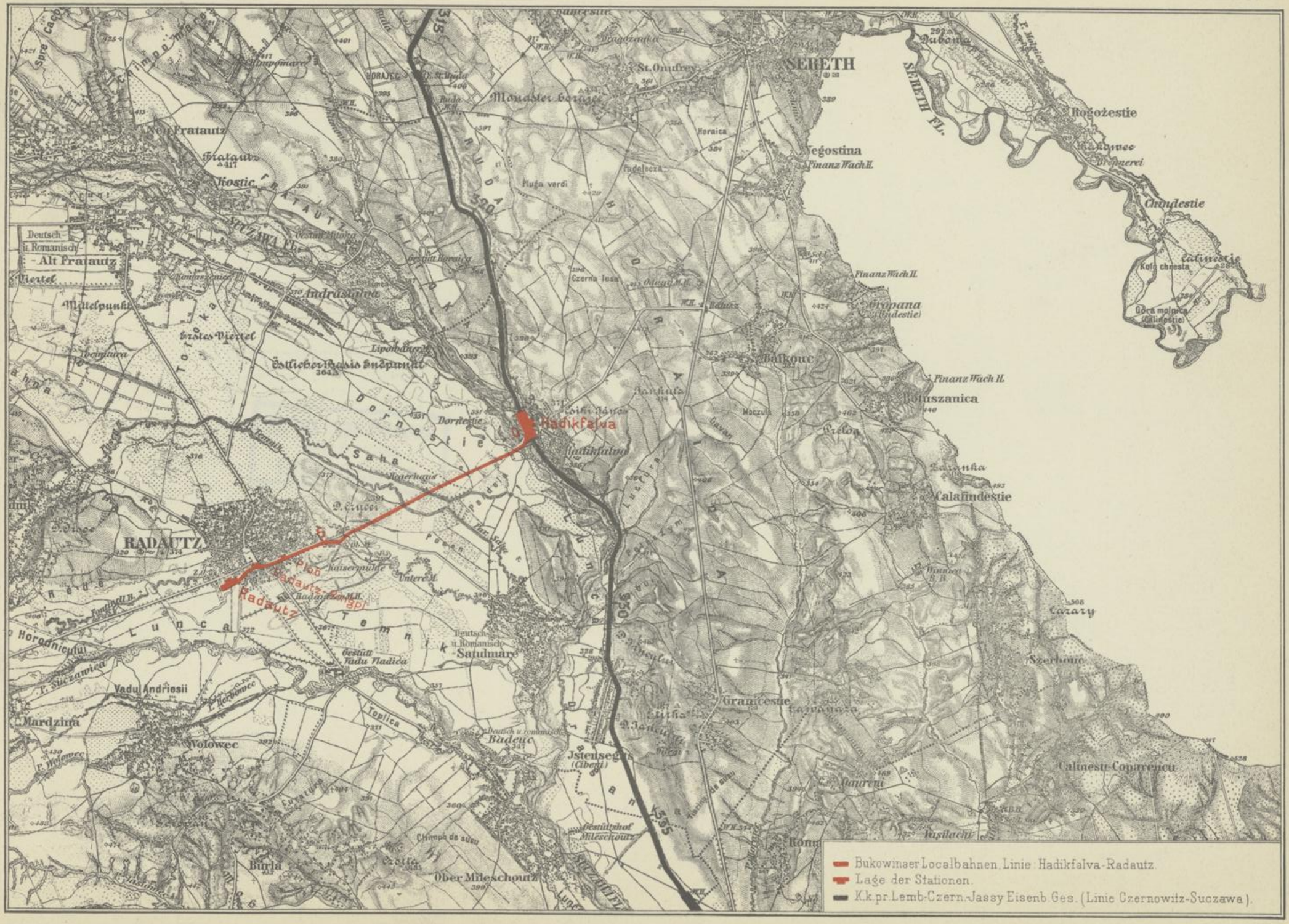
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
Wama	Station	54·814	55·208	0·393	—	von Wama —	—	von Wama —	—	—	0·053	2·5	0·053	—	—	—	0·053	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·053	—	0·393	0·727	1·120	4	1*)	—	—	1*)	42·04*)	1*)	—	—	—	1*)	1*)	—	1*)	Station	Wama	1. August 1889	*) Der Localbahn Hatna-Kimpolung.
	von Mitte des Aufnahmsgebäudes	—	0·053	0·053																													0·053	0·491	0·544	6	—	—	1 1)	—	—	1 4)	—	1	1	—	1	—	—	von Mitte des Aufnahmsgebäudes			1) Für 2 Maschinen sammt Anbau und Reservoirraum.
Wama-Deia	currente Strecke	0·053	4·241	4·188	—	—	—	—	0·820	2·769	0·598	25·0	2·475	0·046	0·666	150	0·191	0·392	0·857	0·017	2·729	3·05	1·03	4	—	1	—	—	13	23	1·368	2·820	4·188	—	4·188	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	Wama-Deia		
Deia	Ladestelle	4·241	--2)	—	4·241	4·241	5	5	—	—	—	—	—	—	—	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	--	--	—	—	—	0·236	0·236	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	Ladestelle	Deia		2) Sturzgeleise, von der currenten Strecke abzweigend.
Deia-Dragosza	currente Strecke	4·241	9·415	5·174	—	—	—	—	1·434	3·699	0·040	25·0	3·000	0·124	2·049	100	0·156	0·171	0·663	0·083	4·099	2·39	3·17	1	—	10	8	—	41	59	0·835	4·338	5·174	—	5·174	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	Deia-Dragosza		
Dragosza	Ladestelle	9·415	9·586	0·170	5·263	9·504	6	10	—	0·006	0·164	12·0	0·170	—	—	—	—	0·010	0·101	—	0·059	1·48	0·58	—	—	—	—	—	—	—	0·170	—	0·170	0·259	0·430	3	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	Ladestelle	Dragosza	15. August 1889	
Dragosza-Watra Moldawitza	currente Strecke	9·586	15·092	5·506	—	—	—	—	1·520	3·606	0·378	25·0	3·533	0·226	1·746	150	0·329	0·693	1·501	0·248	2·731	3·45	7·11	4	—	19	7	—	43	56	3·408	2·097	5·506	—	5·506	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	currente Strecke	Dragosza-Watra Moldawitza		
WatraMoldawitza	Ladestelle	15·092	15·265	0·172	5·674	15·179	6	16	0·172	—	—	—	0·102	—	0·069	150	—	—	0·172	—	—	0·31	—	—	—	—	—	—	—	—	0·172	—	0·172	0·309	0·482	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ladestelle	WatraMoldawitza		
Watra Moldawitza-Russ Moldawitza	currente Strecke	15·265	19·757	4·492	—	—	—	—	0·865	3·323	0·304	25·0	2·900	0·051	1·540	150	0·058	0·318	2·190	0·237	1·687	6·75	1·86	—	—	14	1	—	13	24	3·422	1·070	4·492	—	4·492	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	currente Strecke	Watra Moldawitza-Russ Moldawitza		3) Für 1 Maschine sammt Anbau und Reservoirraum.
Russ Moldawitza	Station	19·757	20·041	0·283	4·861	20·041	5	21	—	—	0·283	2·5	0·182	—	0·100	227·6	—	0·128	0·154	—	—	1·66	—	—	—	—	—	—	—	—	0·283	—	0·283	0·644	0·928	6	--	—	1 3)	—	—	1 4)	—	—	1	—	1	—	—	Station	RussMoldawitza		4) Coacsschupfen.
Totale				20·041	20·041	—	—	—	4·813	13·405	1·821	—	12·419	0·448	7·172	—	0·788	1·715	5·640	0·587	11·309	—	—	9	—	45	16	—	110	162	9·714	10·326	20·041	1·942	21·983	19	1	—	2	—	—	2	—	1	3	—	2	3	—				

TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000.



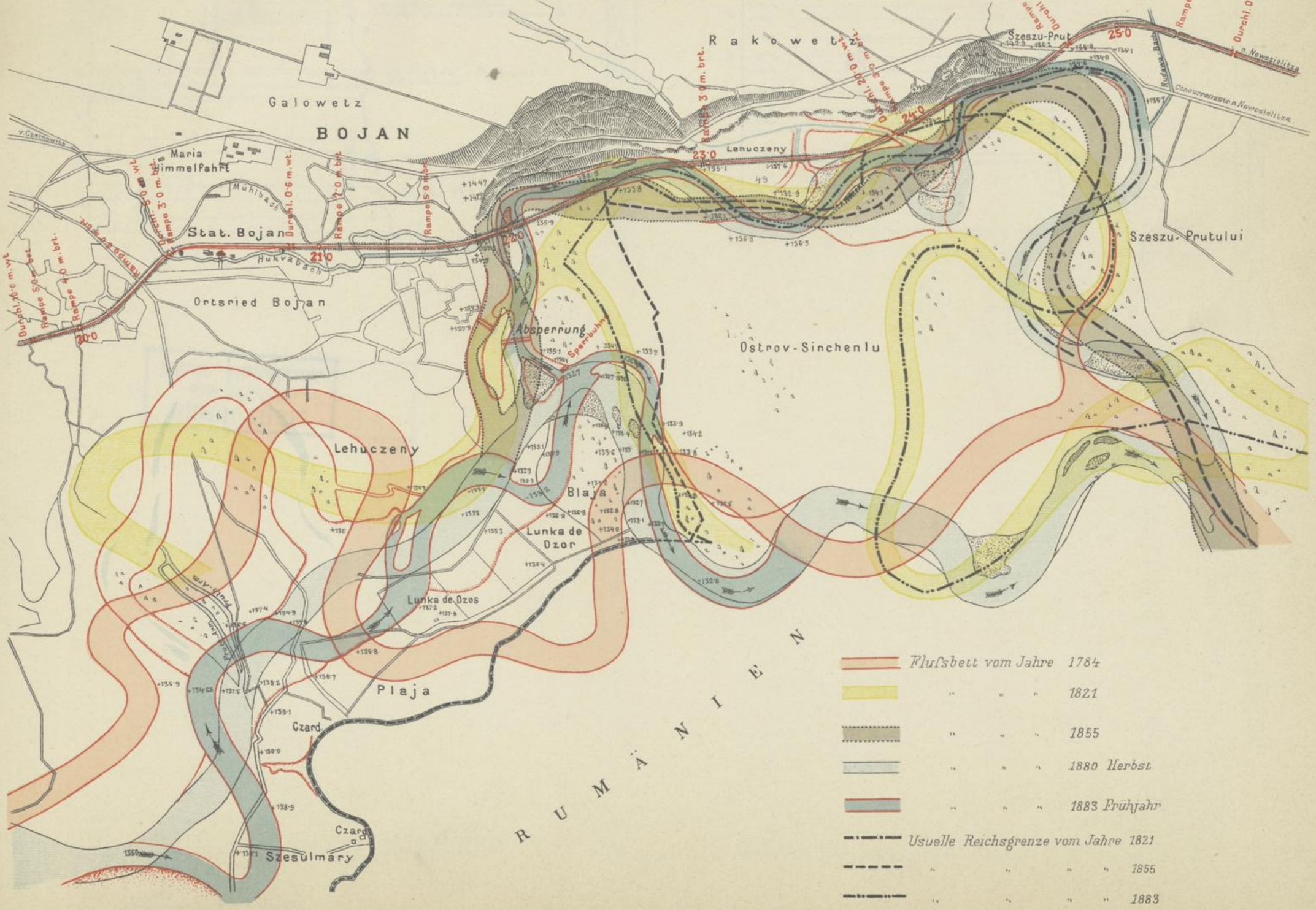
TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000.

TOPOGRAFISCHE DETAIL-KARTE 1:100.000.



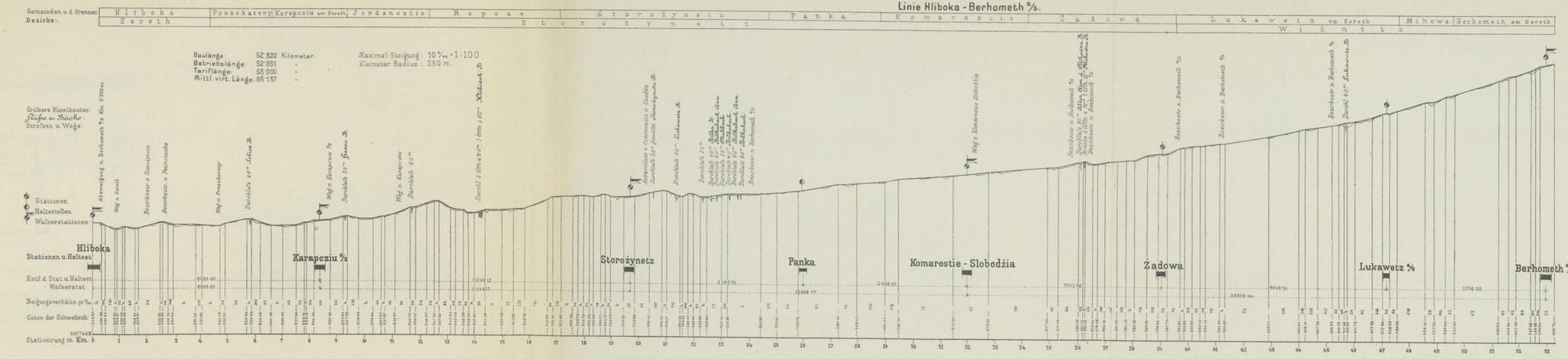
Russ. Moldawitza
Hatna
Neu Itzkany
Zollamt Expositur Neu Itzkany (Strasse)
Alt Itzkany
SUCZAWA
Theodorestie
Kaczyka
Wama
Eisenau
KIMPOLUNG
Kimpolung
Bukow. Localb. Linien: Hatna-Kimpolung und Wama-Russ. Moldawitza.
Lage der Stationen.
Kk. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenb. (Linie Czernowitz-Suczawa).

SITUATIONSPLAN
des Pruthflufses längs der Reichsgrenze gegen Rumänien nächst Bojan. 1:20000.



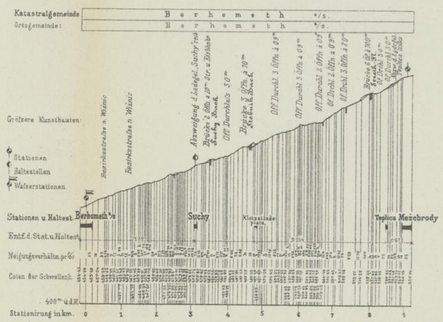
GENERAL - LÄNGENPROFIL.

Linie Hliboka - Berhometh ⁵/₈.

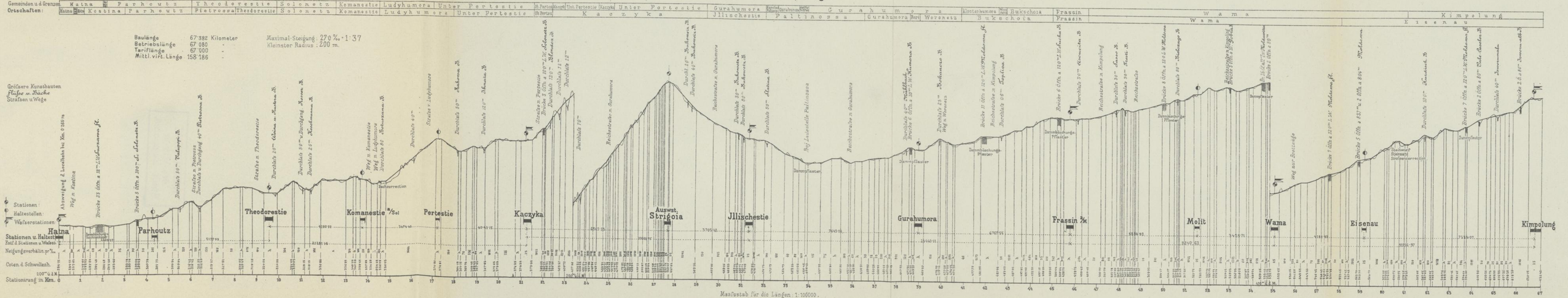


Schleppbahn Berhometh ⁵/₈ - Meżebrody.

Bahnlänge 9.222 Kilometer.
Tariflänge 9.000 -
Hievon liegen 0.86 Km. Bahn auf der Straßenkörper der Bezirksstraße n. Wiznitz und 3.95 Km. Bahn auf der Gemeindestraße von Berhometh n. Lopuszna.



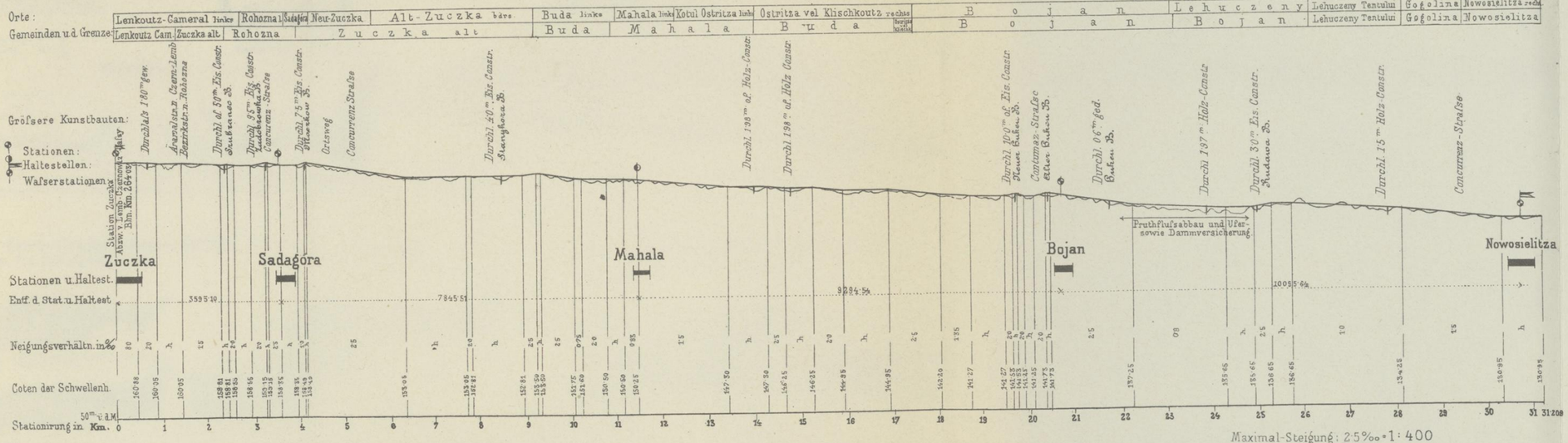
Linie Hatna - Kimpolung.



GENERAL - LÄNGENPROFIL.

Linie Czernowitz - Nowosielitza.

Baulänge von Zuczka nach Nowosielitza 30·768 Km.
Betriebslänge - - - - 30·831 -
Tariflänge - - - - 31·000 -
Mittl. virt. Länge - - - - 33·729 -



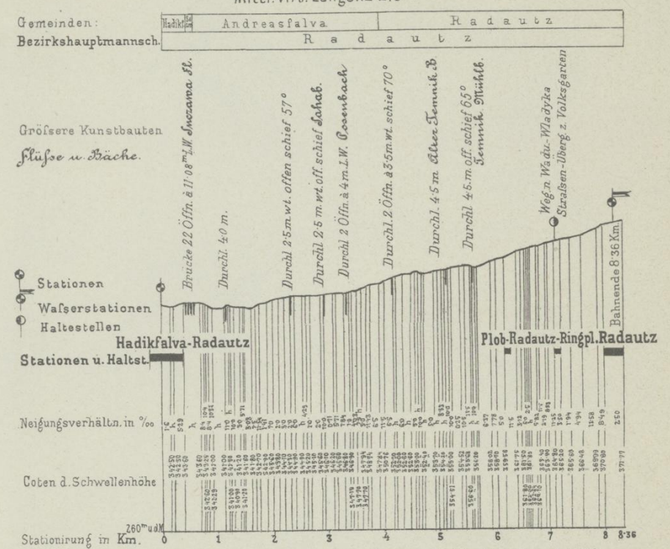
Maximal-Steigung: 2·5‰ = 1:400
Kleinster Radius: 500m

Die Peágestrecke Zuczka-Czernowitz 1·689 Km. lang ist Eigenthum der Lemberg-Czernowitz-Jafsy-Eisenbahn

Maafsstab für die Längen: 1:100000
- - Höhen: 1: 2000

Linie Hadikfalva - Radautz.

Baulänge ..... 8·436 Km.
Betriebslänge ..... 8·377 -
Tariflänge ..... 9·000 -
Mittl. virt. Länge 12·275 -

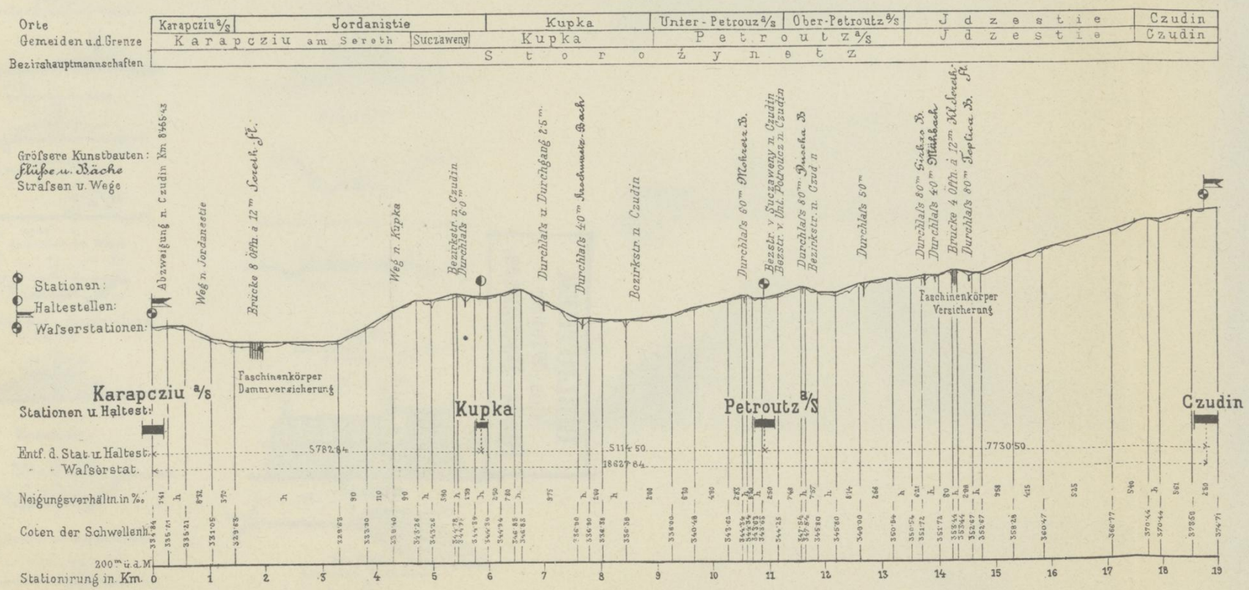


5·9 Km. mit Strafsenbenützung.

Maximal-Steigung: 10‰ = 1:100
Kleinster Radius: 150m

Linie Karapcziu ⅔ - Czudin.

Baulänge ..... 18·844 Km.
Betriebslänge ..... 18·710 -
Tariflänge ..... 19·000 -
Mittl. virt. Länge ... 27·355 -

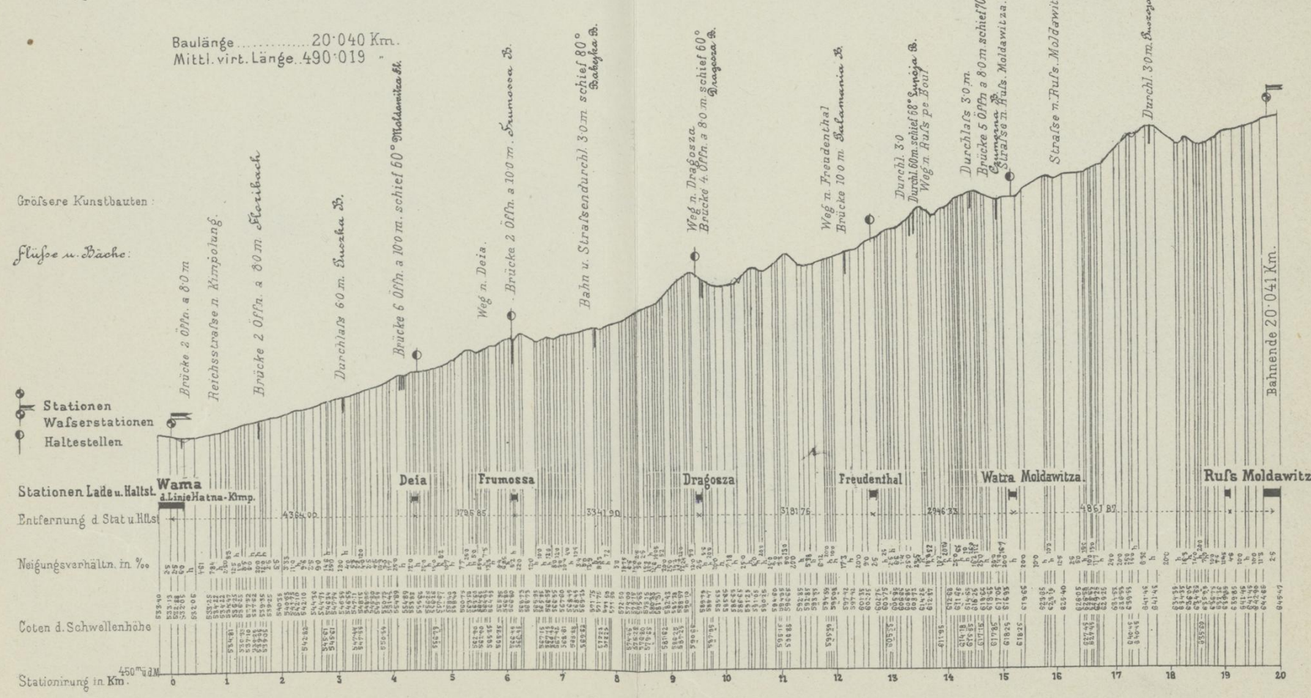


Maximal-Steigung: 10‰ = 1:100
Kleinster Radius: 300m

Maafsstab für die Längen: 1:100000
- - Höhen: 1: 2000

Linie Wama - Russ Moldawitza.

Baulänge ..... 20·040 Km.
Mittl. virt. Länge .. 490·019 -

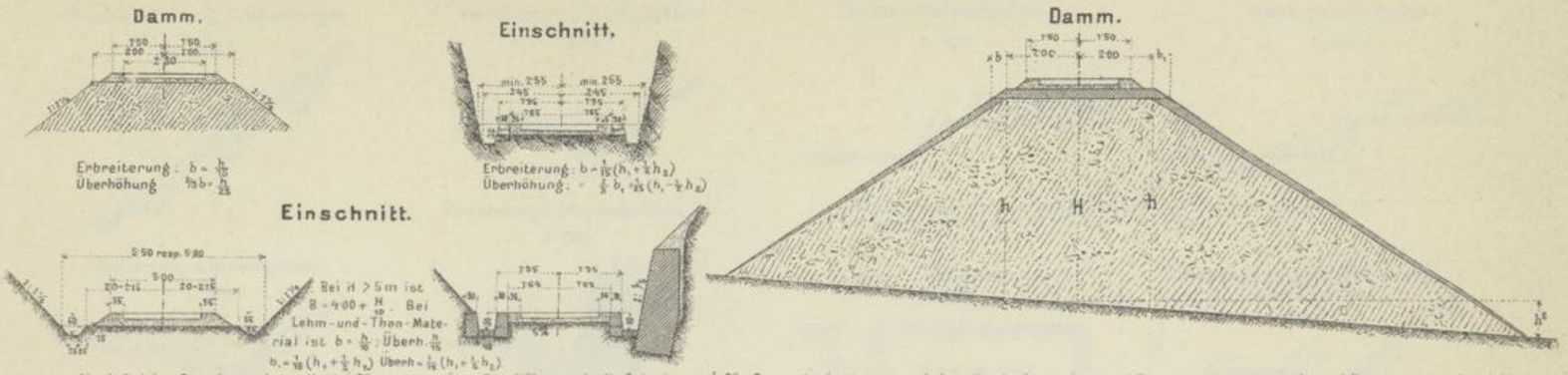


10 Km. mit Strafsenbenützung.

Maximal-Steigung: 25‰ = 1:40
Kleinster Radius: 150m.

UNTERBAU.

Typen für den Bahnkörper der Linie Hatna-Kimpolung. 1:200.

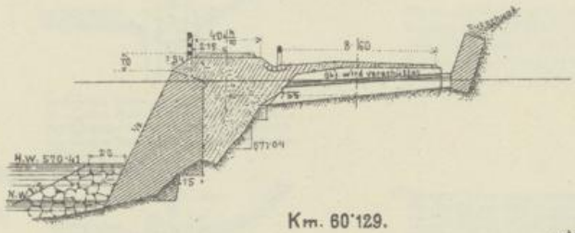


Die definitive Erbreiterung von H_{10} bei Dämmen von über 3 m Höhe, sowie die Erbreiterung für Setzung wird bestimmt, indem dieselbe in den einzelnen Terrainpunkten construirt und die aus der Verbindung der construirten Punkte resultirende gebrochene Dammkante durch eine flüssige, verglichene Linie ersetzt wird.

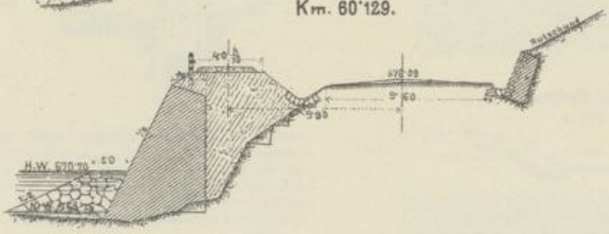
Querprofile des Eisenauer Defilé's, Linie Hatna-Kimpolung.

Typen f. d. Straßenkörper.

Km. 60'122.

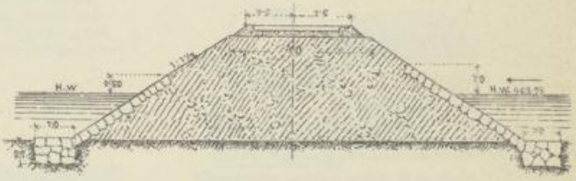


Km. 60'129.

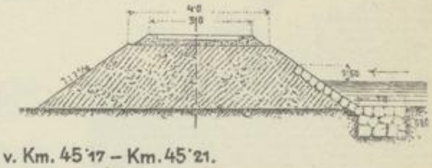


Dammversicherungen 1:200.

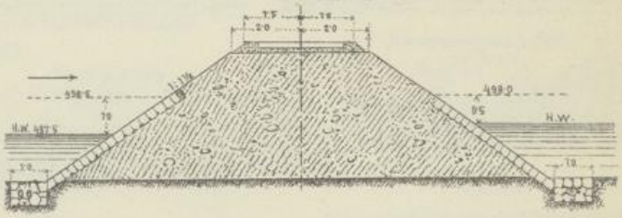
Km. 38'5.



Km. 37'3.

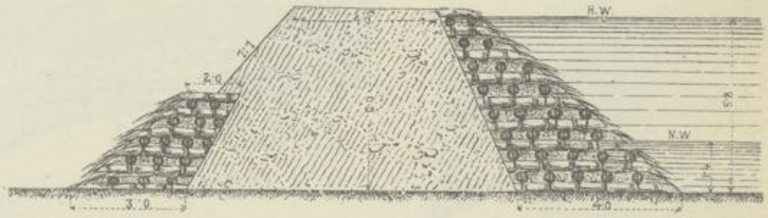


v. Km. 45'17 – Km. 45'21.

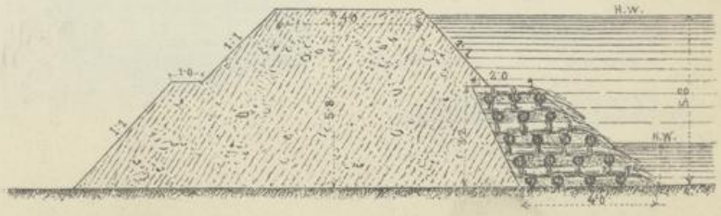


v. Km. 45'33 – Km. 45'36.

Km. 22'11. Czernowitz-Nowosielitza.



Km. 22'7. Czernowitz-Nowosielitza.



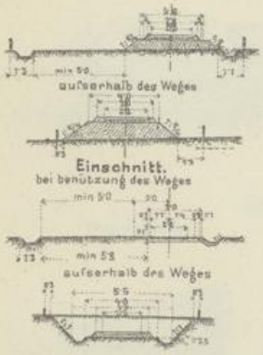
Geländertypen. 1:200

Für Holz.

Typen für den Bahnkörper. 1:400.

Linie: Berhometh ⁴/₈-Meżebrody

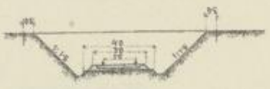
Damm.
bei Benützung des Weges.



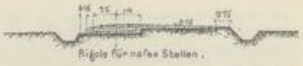
Linie: Hadikfalva-Radautz.

Damm.
außerhalb der Straße.

Einschnitt.



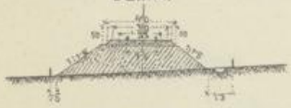
Auf den Straßenplanum der Bezirksstraße



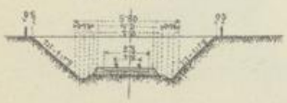
Riegel für nasse Stellen.

Linie: Wama-Rufs. Moldawitza.

Damm.



Einschnitt.



Auf den Straßenplanum der Gemeindestraße

Km. 0'5.
Straßenbrücke Bahnbrücke
ü. d. Suczawa-Fluß.

Km. 0'68653

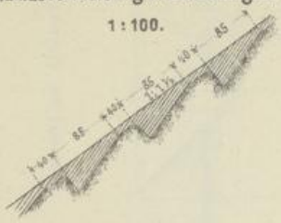
Km. 2'410
Bahnbrücke. Straßenbrücke

UNTERBAU.

Entwässerungs-Anlagen.

Humusverkleidung d. Böschungen.

1:100.



Versicherung d. Normalgräben.

1:100.

mit Rasenbelag.

Versicherung d. Böschungsfusses.

1:100.

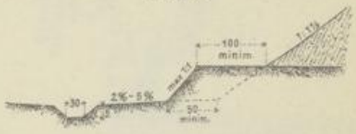
mit trockenen Stützmauern-ebst Grabenpflasterung.

Trockene Materialgräben.

1:100.

Nafse Materialgraben.

1:100.



Nafse Materialgräben erhalten ein Sohlengefälle von 2% bis 5% und je nach Umständen in der Mitte oder an den Seiten 15 cm. tiefe, 30 cm. breite Gräben.

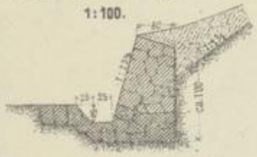
Versicherung d. Normalgräben.

1:100.

mit trockenem Sturzpflaster.

Versicherung d. Böschungsfufses

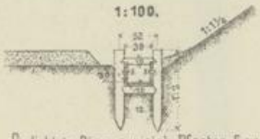
1:100.



Jn Mörtelpflaster u. Trockenmauer mit Untermauerung in Cementkalkmörtel. – Canäle in Entf. vom ca. 1m.

Hölz. Gerinne b. klein. Wafsermengen.

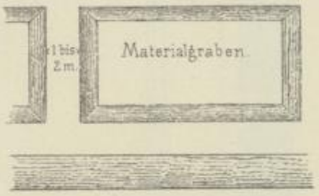
1:100.



Gedichtete Rinne aus eich. Pfosten 5 cm. st. – Lichte Weite 0·3 m. l. Höhe 0·25 m. – An d. Stöfsen u. sonst in Abständen von 2m. werden Rahmen aus eingeschlagenen Pfählen gebildet.

Draufsicht.

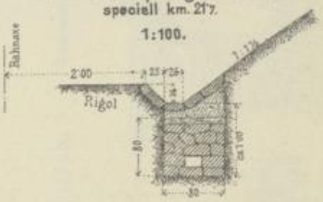
1:200.



Wo Jnund. Wafser vorhanden, sollen im Materialgr. Stöcke stehen gelafsen werden. Materialgräben in grofsem Gefälle werden durch Schlickzäune, Pflaster oder Faschinaden an den Abstürzen gesichert.

*) Einschnitt in quellig. Thonboden speciell km. 21·7.

1:100.



Einführung d. Schlitze in d. Norm. Gräben.

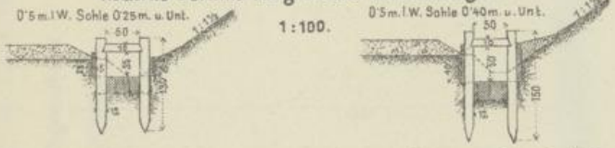
Einschnitt km. 28·4 (gelber Sand).

1:400.

Pflaster in Cementkalkmörtel. Die Steinrippen sind 1 m. brt. u. 1·5 m. tief in d. Böschung eingeschnitten. Dieselben erhalten einen in Mörtel gemauerten Fufs in welchen auch noch d. Seitenwände d. Canals in Mörtel gelegt sind. Darüber trockene Steinschichtung mit 30 cm. weitem Canal. – Steinrippen, welche nicht zur Ableitung d. Wafsers aus d. Schlitzen dienen, erhalten 80 cm. Breite u. min. 60 cm. Tiefe.

Hölzerne Gerinne für gröfsere Wafsermengen.

1:100.



Die Sohle aus Sturzpflaster dicht, in Moos gelegt. Fugen sorgfältig ausgefüllt. Die Seitenwände aus harten Pfosten. Rahmen aus harten Pfählen u. Spreizen in Abständen v. ca 2 m. Jn sandigem Materiale müfsen d. Fugen d. Pfostenverschalung ebenso wie d. Pflaster durch reichliche Moospeckung verschlofsen werden, um ein Auswaschen d. Materiales zu verhüten. Analog wie d. Einschnittsgräben werden im sandigen Teftain d. Norm. Gräben am Fufse d. Dämme gegen Auswaschen versichert.

*) Daselbst ist ein const. Wafserzufluſs von bedeutender Menge vorhanden u. senken sich die Wafseraustrittsstellen mit zunehmender Einschnittstiefe. Jn den unteren Partie des Einschnittes dürfte es genügen, den Schlitz bis auf die unter dem Thon befindliche Schotterschichte zu treiben u. dann mit Schotter auszufüllen, so dafs das Wafser ins Grundwafser abfliefsen kann.

Einschnitt km. 22·5.

1:400.

Der linksseitige Graben 0·4 m. tief, 0·4 m. Sohlenbreite mit Rasenziegeln abgelegt. Berme 0·5 m. brt. 0·25 m. über Planum, sodann Berme zwischen Sand u. Letten, min. 0·5 m. brt. – Der Humus ist durch in den Bösch. eingeschnittene Stufen, eventuell durch Bänder von Flachrasen zu befestigen.

Einschnitte im lehm. u. thon. Materiale.

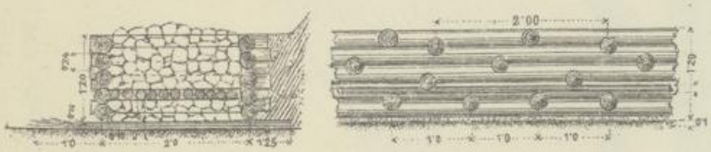
1:400.

Von geringer Cohäsion u. zum Abrutschen geneigt z. B. km. 22·4 m, 27·4, welden mit einer durchschnittlichen Böschung 1:1·2 angelegt. Der Norm. Graben wird auf 20 bis 40 cm. Sohlenbreite u. Tiefe erweitert u. der Böschungsfuſs durch Pflasterung gegen Erweichen u. Auflösen geschützt. – Die durchschnittl. Böschung 1:1·2 wird erreicht, indem die 1:1·5 fällig auszuführende Böschung in Abständen von 2 m. durch Teftafeln von 1 m. Breite abgestellt wird. (Nuſs Terrassen) erhalten ein Gefälle in der Längsrichtung des Einschnittes, um den Wafser von denselben zu den in Abständen von ca 10 m. in die Böschung einzulegenden, mit Rasenziegeln ausgelegten Böschungsmulden zu leiten. – Sollte das Terrain auch eine 1:1·5 fällige Böschung nicht gestatten, so ist dasselbe den localen Verhältnissen entsprechend auch flacher anzulegen, und in Bermen von ca 2 m. Höhe (Breite wechselt nach dem durchschnitl. Böschungsverhältniſs) anzuterrassiren. – Zur Erleichterung des Terraines in den Betrieb derart durchzuführen dafs mit dem Aushub der Terrassen v. der oberen einschnittskante aus gegen unten begonnen wird.

Typen für Versicherungswerke.

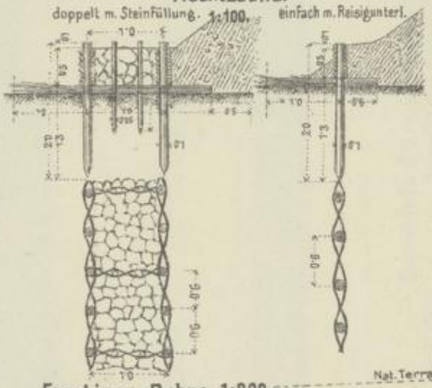
Schrottkästen.

Querschnitt. 1:100. Längenschnitt.



Flechtzäune.

doppelt m. Steinfüllung. 1:100. einfach m. Reisigunterl.



Bürstenwehre 1:200.

m. 4 Ringen.

Querschnitt.

Grundrifs.

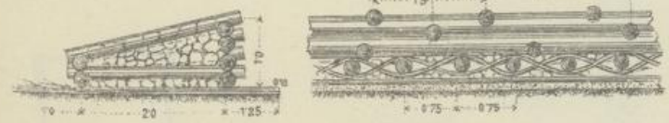
Doppelte Flechtzäune.

1:100.

Querschnitt 1:25. Grundrifs.

Schragenwehre.

Querschnitt. 1:100. Längenschnitt.



Faschinen-Buhne 1:200.

Längenschnitt.

Bürstenwehre 1:200.

m. 7 Ringen.

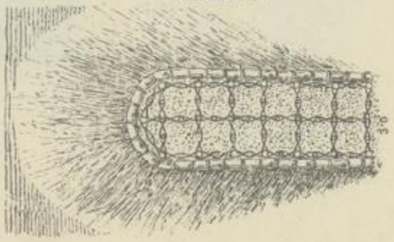
Querschnitt.

Bockwehre.

a. stärk. Constr. 1:100. b. schwäch. Constr.

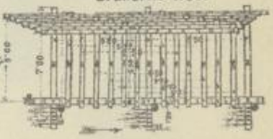
Querschnitte.

Draufsicht.



Detail α 1:25.

Grundrifs 1:50.

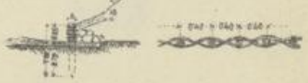


Querschnitt d. Faschinen Buhne.

Die Dimensionen d. Buhnen sind von den Wafser- u. Terrain-Verhältnifsen abhängig.

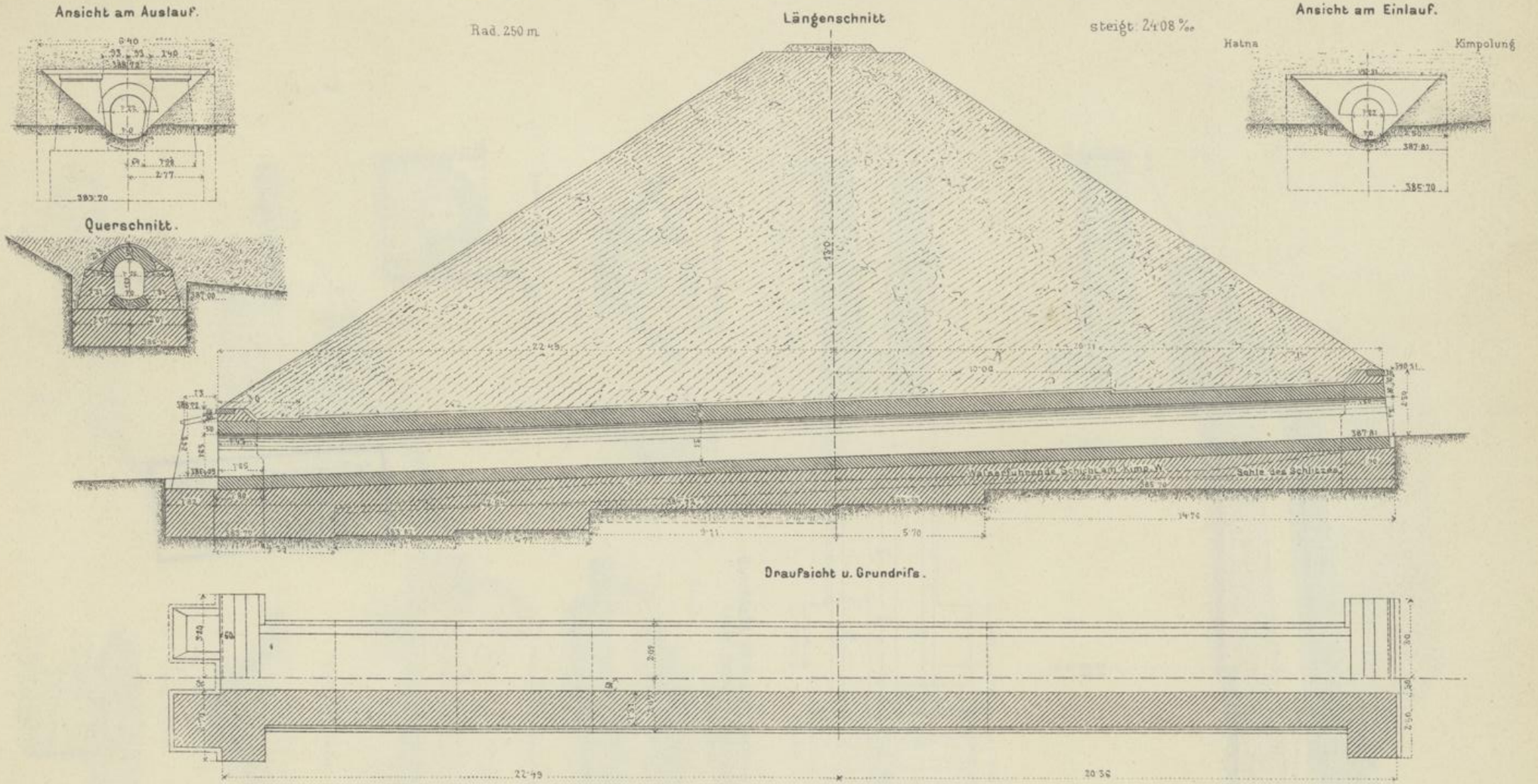
Einfache Flechtzäune. 1:100.

Querschnitt Grundrifs.

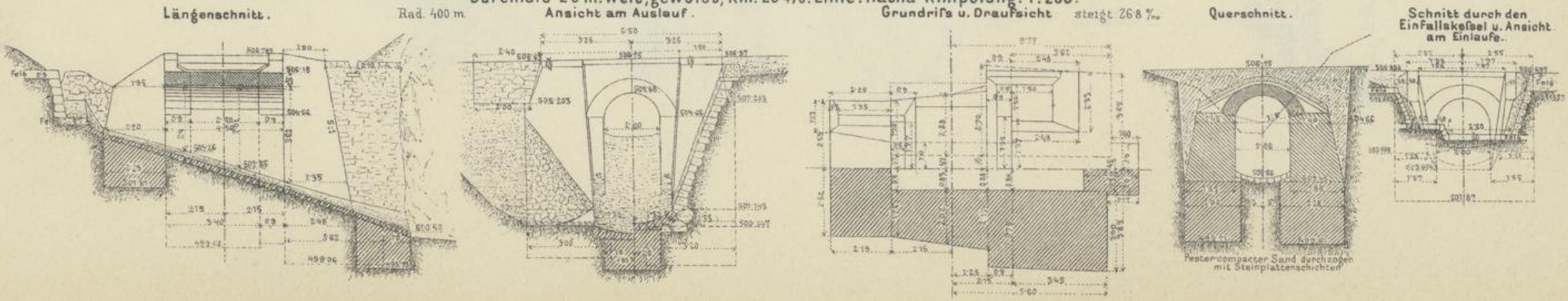


UNTERBAU.

Durchlafs 1·22 m. weit, gewölbt, Km. 22·749. Linie: Hatna Kimpolung. 1:200.

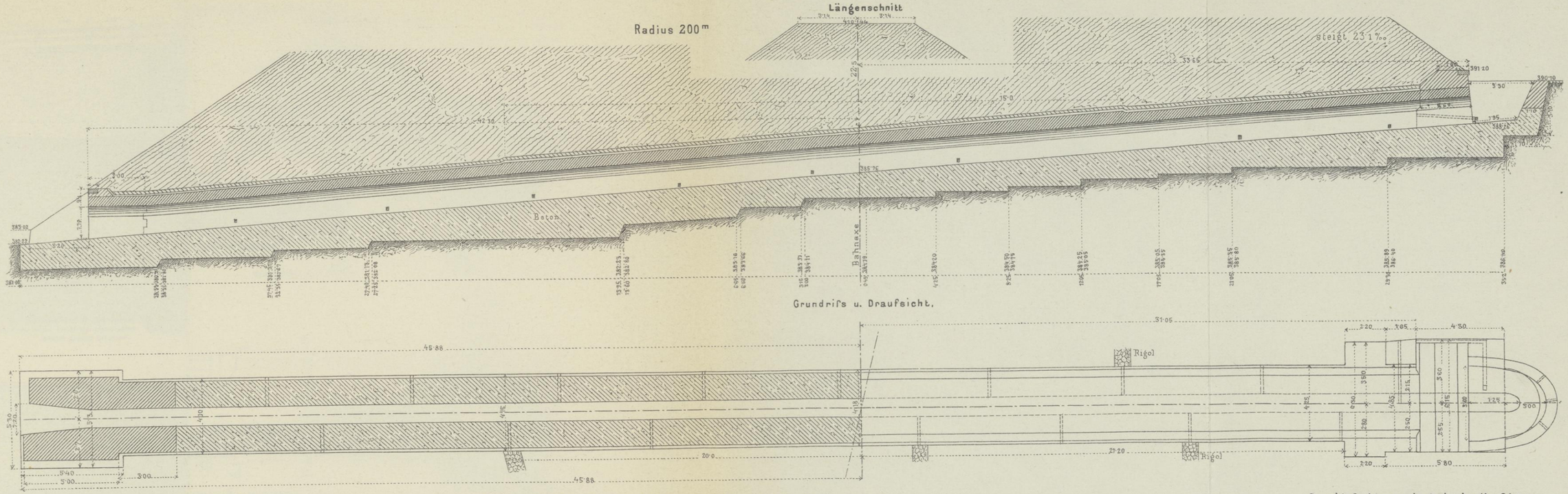


Durchlafs 2·0 m. weit, gewölbt, Km. 26·470. Linie: Hatna-Kimpolung. 1:200.

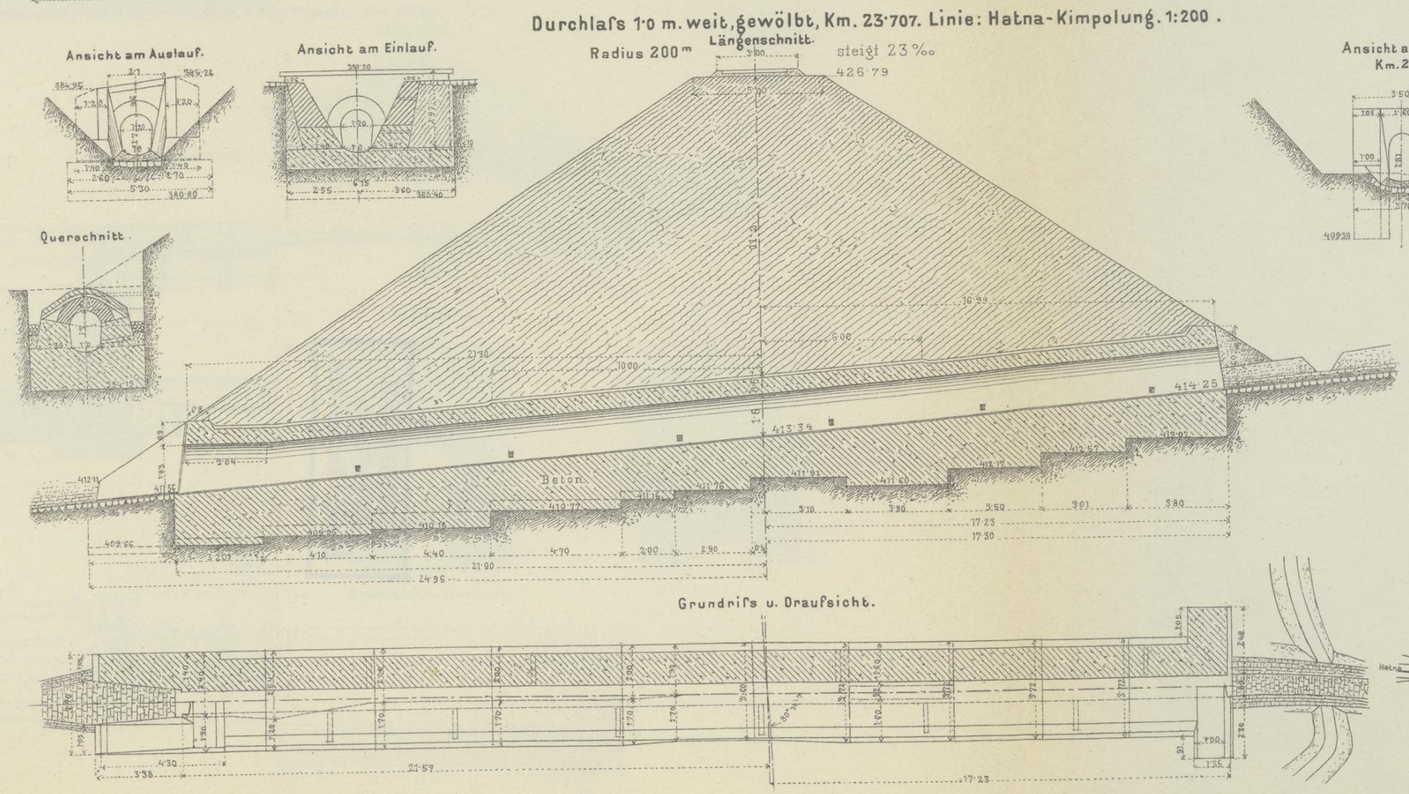


UNTERBAU.

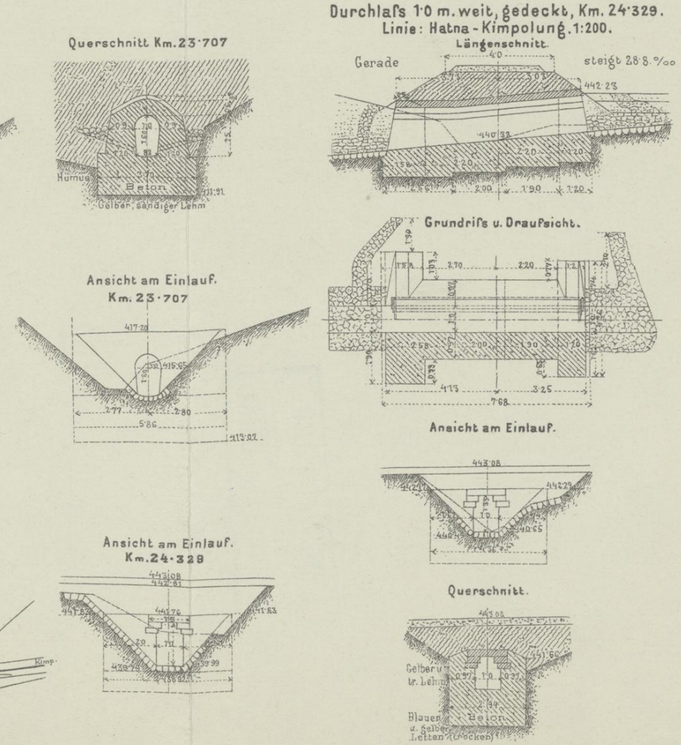
Durchlaſs 1·2 m. weit, am Kampfer, Km. 23·027. Linie: Hatna-Kimpolung. schief 77·0°. 1:200.



Durchlaſs 1·0 m. weit, gewölbt, Km. 23·707. Linie: Hatna-Kimpolung. 1:200.



Durchlaſs 1·0 m. weit, gedeckt, Km. 24·329. Linie: Hatna-Kimpolung. 1:200.



UNTERBAU.

Brücke über den Blendez-Bach, 12·0 m Lichtweite, Km. 22·2. 1:200.

Längenschnitt R=400·0 m steigt: 26·21 ‰ Längenansicht

Hatna Kimpolung

Beton

sehr fester harter schiefriger blauer Letten, darüber grober Schotter.

blauer Sand mit festen Letten wechselnd mit Steinen eingelagert

Grundriss u. Draufsicht.

Bahnachse

Flügelschnitt Hatnaer Widlg.

Querschnitt Kimpolunger Widlg.

Situation. 1:2000.

Hatna Kimpolung Strasse n. Kimpolung

Schnitt ab. 1:400.

Ansicht des Auslaufes.

Hatna Kimpolung

Schnitt cd.

Durchlass 2·0 m weit, Km. 60·36. 1:200.

R=200 m Längenschnitt. steigt 150 ‰

Fester Schotter

Draufsicht u. Grundriss.

Durchlass 2·0 m weit. Km. 60·86. 1:200.

Gerade Längenschnitt. fallt 100 ‰

Brücke über den Jsvoru-Alb-Bach, 2 Öffn. à 8·0 m Lichtweite. Km. 66·24. 1:200.

Gerade Längenschnitt Längenansicht steigt: 16·05 ‰

Hatna Kimpolung

Draufsicht.

Schnitt ab.

Grundriss d. Mittelpfeilers

Schnitt cd.

Auslauf der Strassenbrücke

Situation. 1:2000.

gepflasterten Bahngraben n. d. B. 16·780 m

Trockenmauerwerk 800 m. 16

Hatna Kimp.

Auslauf.

Querschnitt.

Einlauf.

festgelagerter Schotter, trocken

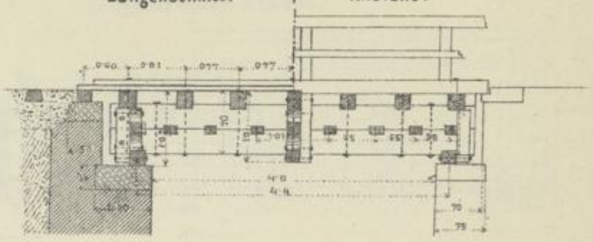
Draufsicht u. Grundriss.

UNTERBAU

Normalpläne für hölzerne Brücken-Constructionen. 1:100.

2 verdübelte Tragwände, 4·0m Spannwt. 4·4m Stützwt.

Längenschnitt. Ansicht.



2·0m Spannweite.

Längen-Schnitt Fig. 1. Ansicht.

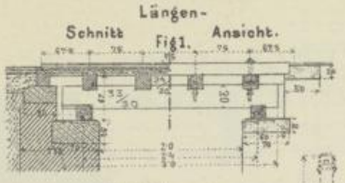
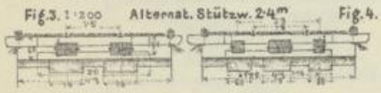
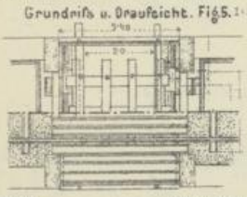


Fig. 2. Querschnitt.

Fig. 3. 1:200 Alternat. Stützw. 2·4m Fig. 4.



Grundriss u. Draufsicht. Fig. 5. 1:200



Stat. Berechn. Für Anordn. v. 3 Tragbalken. Fig 1. 2. u. 3

Stützweite l	2·40 m
Belast. l. Verordn. p. l. m. p	1·333 t
Eigengewicht q	1·000
Zusammen p. l. m. q	2·333
Moment p. Balken Mq	3686·00 tm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K	80 kg
Balkenquerschn. in cm²	46·1
Trägh. Mom. J	8960 cm⁴
Inanspruchn. K	82·4 kg
Schw. Querschn. in cm²	34·4
Durchbiegung in cm f	2·31
Druck auf d. Aufl. Quad. d	2·31

Stat. Berechn. Für Anordn. von je 2 gekup. Tragb. Fig. 3

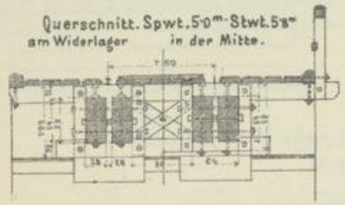
Nom. p. Balken Mq	2740·10 tcm
Balkenquerschn. in cm²	34·4
Trägh. Mom. J	65330 cm⁴
Inanspruchn. K	47·1 kg
Durchbiegung in cm f	0·72
Druck auf d. Aufl. Quad. p. cm² d	2·1 kg

Stat. Berechn. v. 2 gek. Mittelbalken u. 2 Seitenbalken Fig. 4

Nom. p. Balken Mq	2740·10 tcm
Balkenquerschn. in cm²	34·4
Trägh. Mom. J	60750 cm⁴
Inanspruchn. K	50·4 kg
Durchbiegung in cm f	0·78
Druck auf d. Aufl. Quad. d	2·1 kg

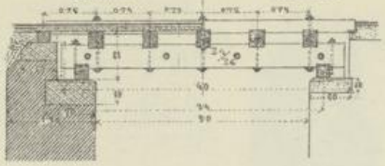
Querschnitt. Spwt. 5·0m Stwt. 5·8m

am Widerlager in der Mitte.



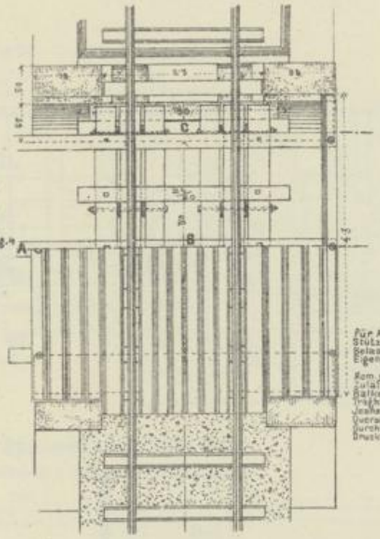
3 gekuppelte Tragbalken, 3·0m Spw. 3·4m Stw.

Längen-Schnitt. Ansicht.



Querschnitt ABCD.

Grundriss u. Draufsicht.

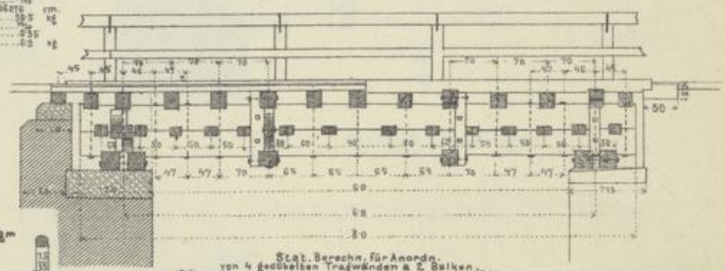


Stat. Berechn. Für Anordn. von je 3 gekup. Tragbalken

Stützweite l	3·40 m
Belast. l. Verordn. p. l. m. p	1·067 t
Eigengewicht q	1·000 t
Zusam. p. l. m. q	2·067 t
Moment p. Balken Mq	1320·72 tcm
Zulässig. Inanspr. p. cm² K	80·0 kg
Balkenquersch. in cm²	34·4
Trägh. Mom. J	36·076 cm⁴
Inanspruchn. p. cm² K	38·5 kg
Querschw. Querschn. in cm²	34·4
Durchbiegung in cm f	0·35
Druck a. d. Aufl. Quad. p. cm² d	2·0 kg

2 verdübelte Tragwände à 2 Balken. 6·0m Spannwt. 6·8m Stützweite.

Längen-Schnitt. ABCD Ansicht.

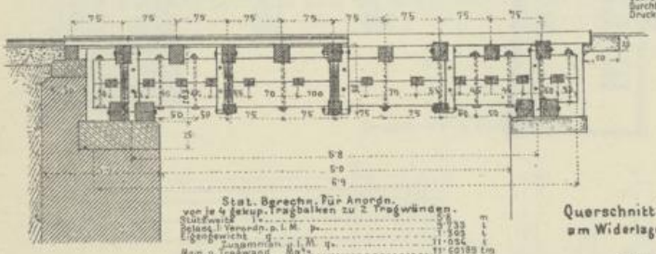


Stat. Berechn. für Anordn. von 4 gedübelten Tragwänden à 2 Balken.

Stützweite l	6·80 m
Belast. l. Verordn. p. l. m. p	3·400 t
Eigengewicht q	2·000 t
Zusammen p. l. M. q	10·742 t
Nom. p. Tragwand Mq	1527·21 tcm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K	80·0 kg
Balkenquerschn. in cm²	34·4
Trägheitsmoment J	83720 cm⁴
Inanspruchnahme K	45·5 kg
Schwellenquerschn. in cm²	34·4
Durchbiegung in cm f	0·73
Druck auf d. Aufl. Quadder p. cm² d	4·50 kg

4 gekuppelte Tragbalken, in 2 Tragwänden, 5·0m Spannwt. 5·8m Stützwt.

Längen-Schnitt. ABCD Ansicht.

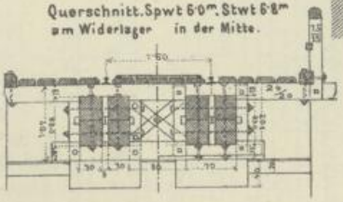


Stat. Berechn. Für Anordn. von je 4 gekup. Tragbalken zu 2 Tragwänden.

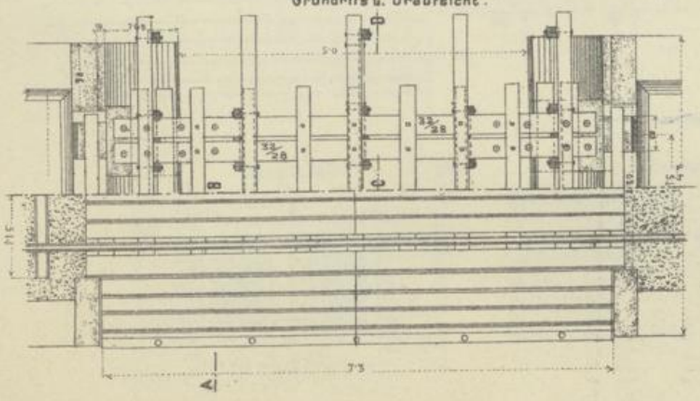
Stützweite l	5·80 m
Belast. l. Verordn. p. l. m. p	3·333 t
Eigengewicht q	1·000 t
Zusammen p. l. M. q	11·056 t
Nom. p. Tragwand Mq	11·60189 tm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K	80·00 kg
Balkenquerschn. in cm²	34·4
Trägh. Moment J	53091·0 cm⁴
Inanspruchnahme K	45·9 kg
Schwellenquerschn. in cm²	34·4
Druck auf d. Aufl. Quad. p. cm² d	3·9 kg

Querschnitt. Spwt 5·0m. Stwt 5·8m

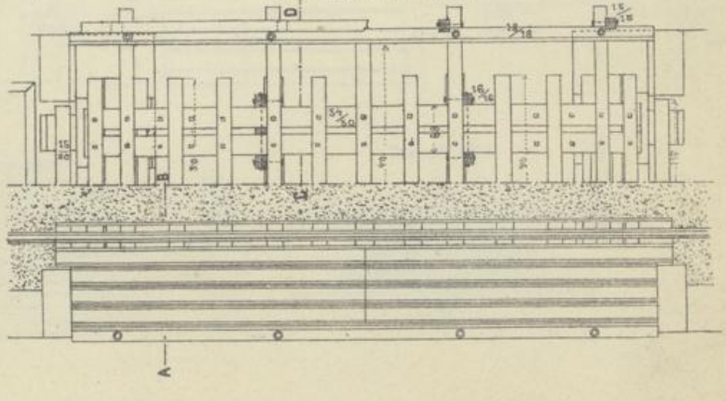
am Widerlager in der Mitte.



Grundriss u. Draufsicht.



Grundriss u. Draufsicht.



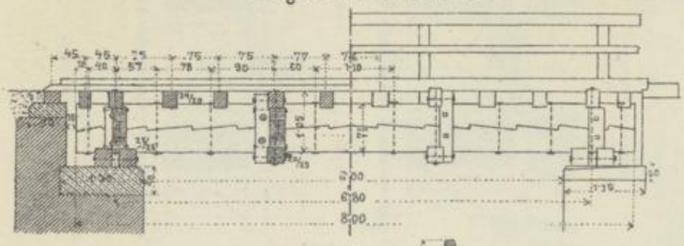
UNTERBAU.

Normalpläne für hölzerne Brückenconstructionen.

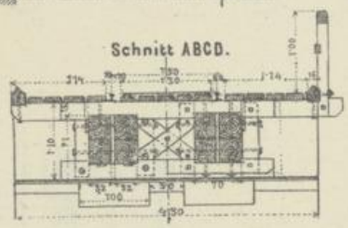
1:40.

Vier verzahnte Tragwände, 6·0m Spannwt, 6·8m Stützwt.

Längenschnitt u. Ansicht.



Schnitt ABCD.

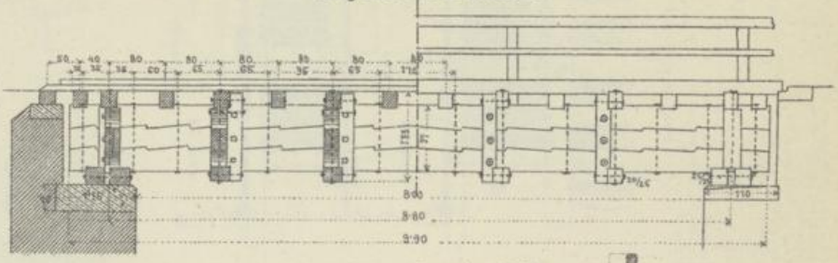


Statische Berechnungen.

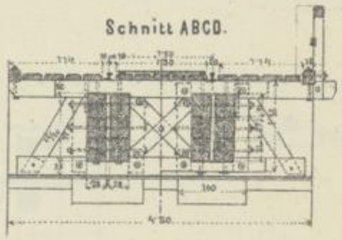
Stützweite l =	6·80 m
Belastung laut Verordn. p. l. m. l =	3·400 t
Eigengewicht g =	1·540 -
Zusammen p. l. m. q =	10·940 -
Mom. pro Tragwand Mq =	1581697 kg cm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K = 70	kg
Balkenquerschnitt in cm.	25/32
Trägh. Mom. pr. Tragwand J = 873557	cm⁴
Inanspruchnahme K =	63·8 kg
Querschwellenquerschn. in cm.	17/20
Durchbiegung in cm δ =	0·71
Druck auf d. Auflagerquader d =	4·38 kg

Vier verzahnte Tragwände, 8·0m Spannwt. 8·8m Stützwt.

Längenschnitt u. Ansicht.



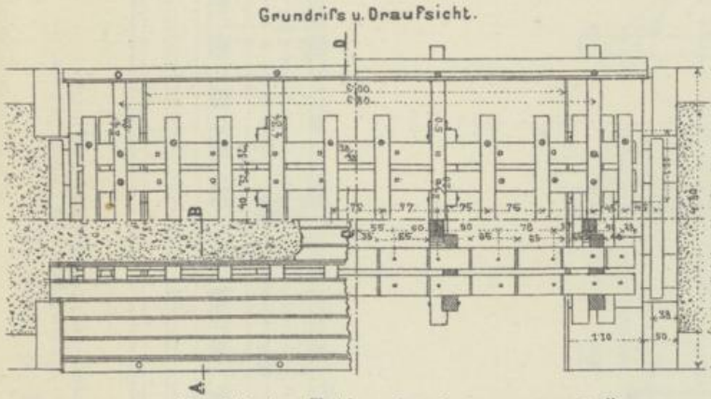
Schnitt ABCD.



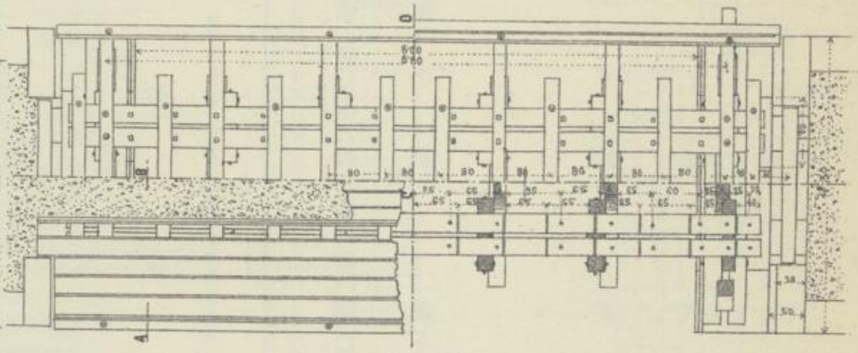
Statische Berechnungen.

Stützweite l =	8·80 m
Belast. laut Verordn. p. l. m. l =	8·733 t
Eigengewicht g =	1·740 -
Zusammen p. l. m.	10·473 -
Mom. pr. Tragwand Mq.	2534466 kg cm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² K = 71	kg
Balkenquerschnitt in cm.	25/32
Trägh. Mom. pr. Tragwand J = 1890147	cm⁴
Inanspruchnahme K =	65 kg
Schwellenquerschn.	17/20
Durchbiegung δ =	0·90 cm
Druck auf d. Auflager d =	5·18 kg

Grundriss u. Draufsicht.

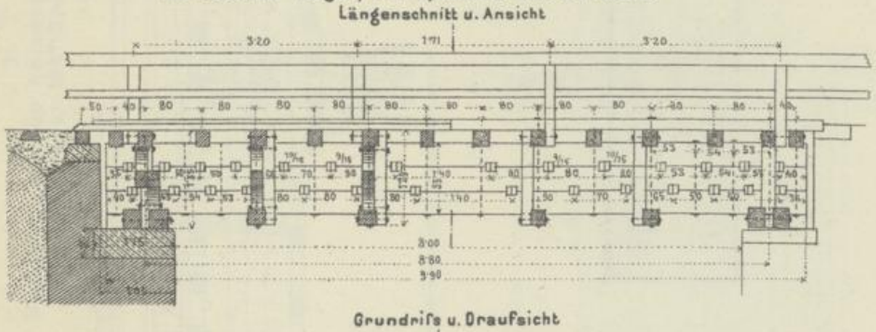


Grundriss u. Draufsicht.



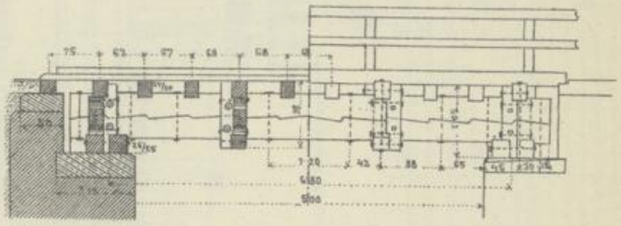
Verdübelte Träger, 8·0m Spannwt. 8·8m Stützwt.

Längenschnitt u. Ansicht

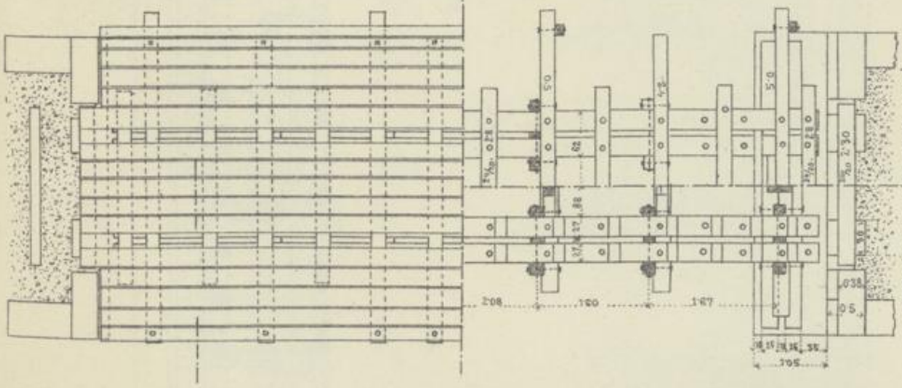


Vier verzahnte Röste, 5·0m Spannwt, 5·8m Stützwt.

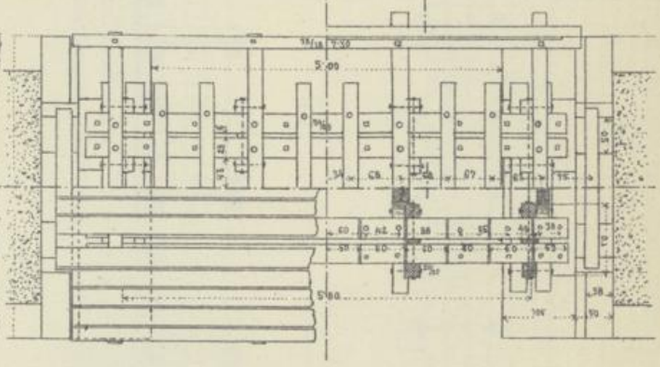
Längenschnitt u. Ansicht.



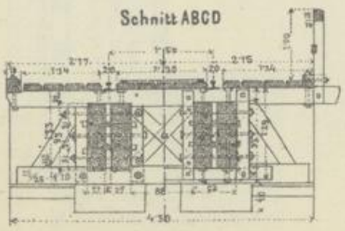
Grundriss u. Draufsicht



Grundriss u. Draufsicht



Schnitt ABCD

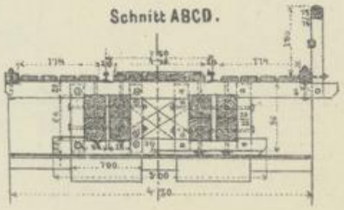


Statische Berechnungen.

Stützweite l =	8·8 m
Belast. laut Verordn. p. l. m. q =	8·733 t
Eigengewicht g =	1·579 -
Zusammen p. l. m. q =	10·312 -
Mom. pr. Tragwand Mq =	2495504 cm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² k =	70 kg
Balkenquerschnitt	25/32 cm
Trägh. Mom. pr. Tragwand J =	1538589 cm⁴
Inanspruchnahme K =	62·6 kg
Schwellenquerschn.	17/20 cm
Durchbiegung δ =	0·84
Druck auf d. Auflagerquad p. cm² d =	7·3 kg

Stützweite l =	5·80 m
Belast. laut Verordn. p. l. m. p =	9·733 t
Eigengewicht g =	1·438 -
Zusammen p. l. m. q =	11·185 -
Mom. pr. Tragwand Mq =	1175718 kg cm
Zulässig. Inanspruchn. p. cm² k =	69 kg
Balkenquerschnitt in cm	25/29
Trägh. Mom. pr. Tragwand J =	551464 cm⁴
Inanspruchnahme K =	68·2 kg
Querschwellenquerschn. in cm.	17/20
Durchbiegung in cm δ =	0·62
Druck auf den Auflaqad p. cm² d =	5·9 kg

Schnitt ABCD.



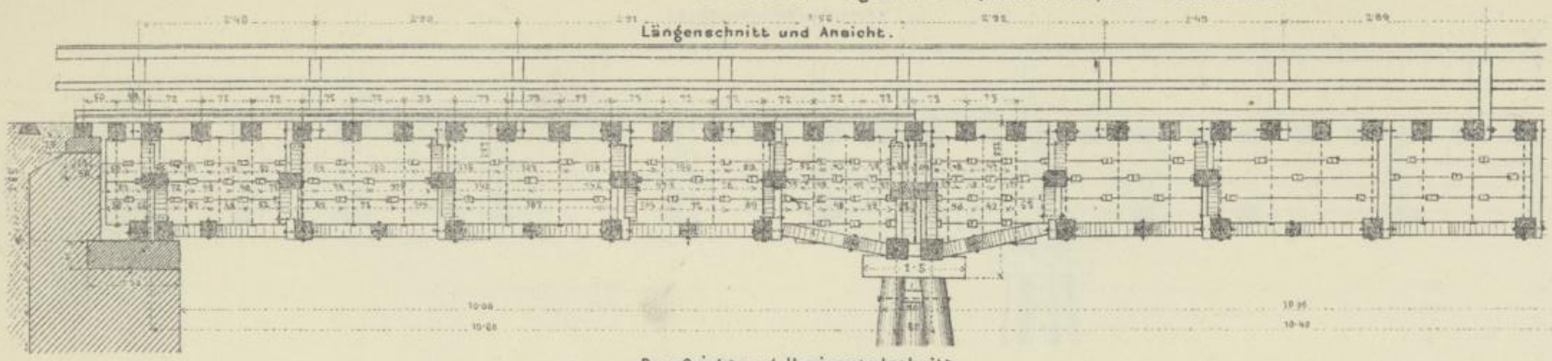
Die Mauerbänke, Querschwellen und Dübel sind aus Eichenholz, alle übrigen Constructionshölzer aus Fichtenholz

UNTERBAU.

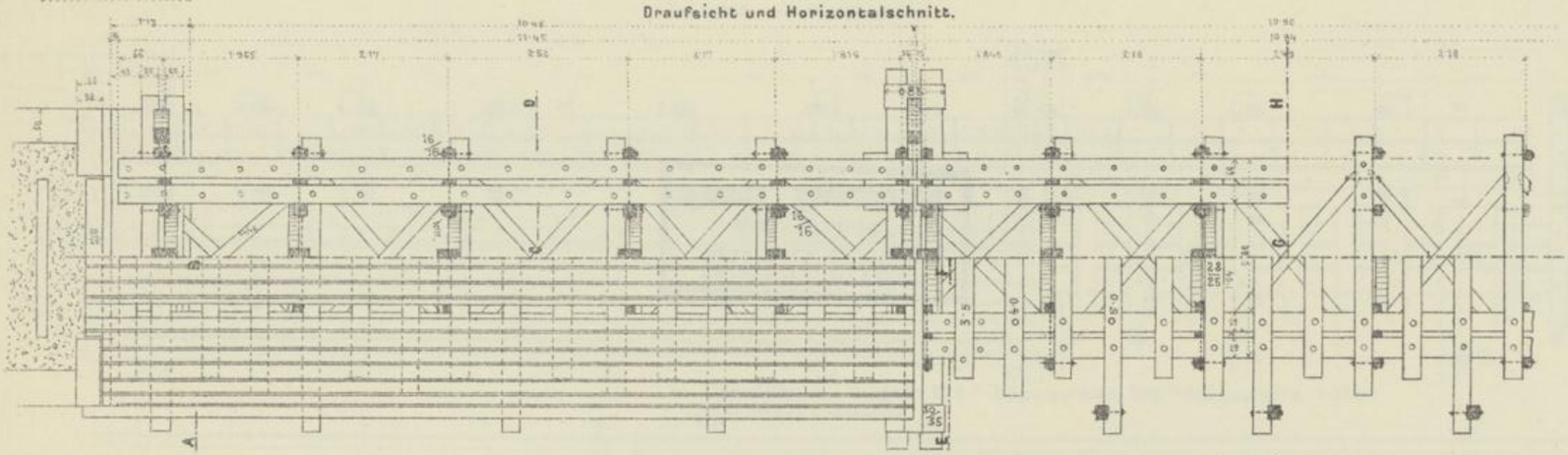
Normalpläne für hölzerne Brückenconstructionen.

Verdübelte Träger. 10·0m Spannweite, 12·0m Stützweite. 1:100.

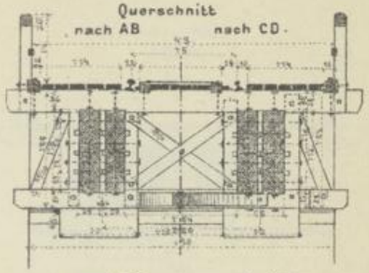
Längenschnitt und Ansicht.



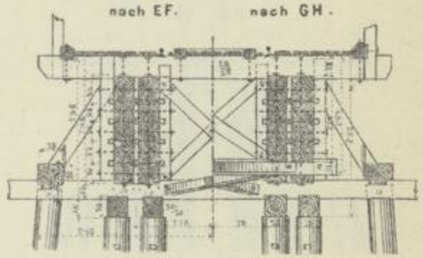
Draufsicht und Horizontalschnitt.



Querschnitt nach AB nach CD.



nach EF. nach GH.

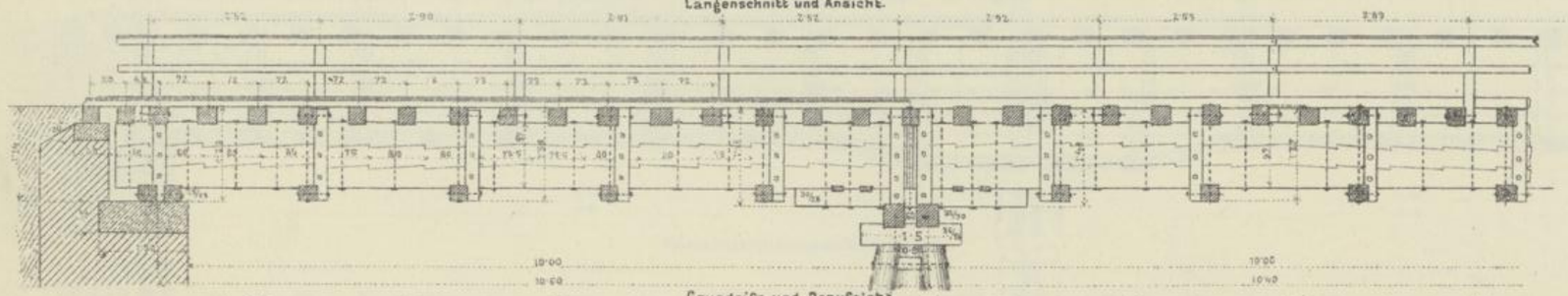


Statische Berechnung.

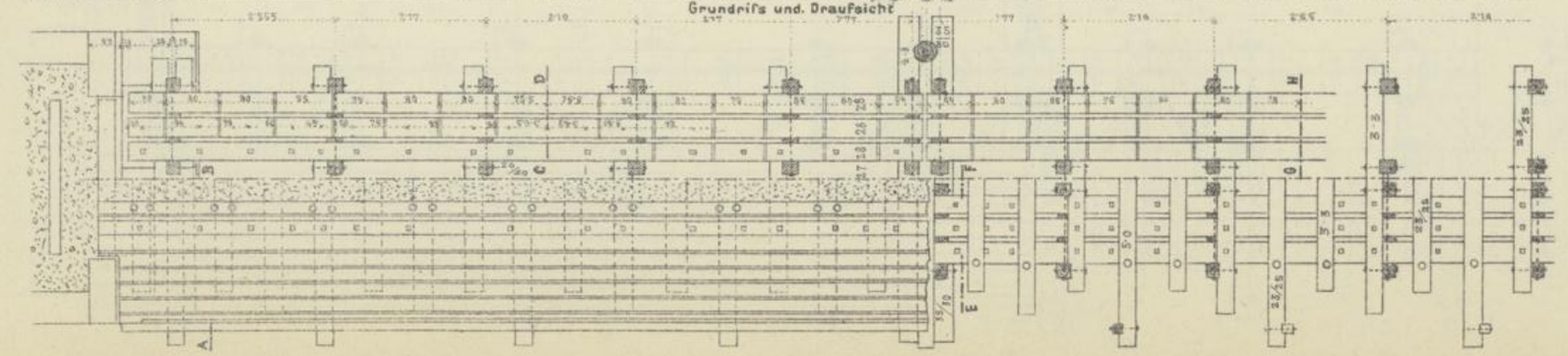
	Endfeld	Mittelfeld	
Stützweite l	10·60	10·40	m
Zulässig. Belastung laut Verordnung p	8·133	8·200	t
Eigengewicht p.l.m. g	2·015	2·015	-
Gesammtgewicht q	10·148	10·215	-
Max. Moment p. Tragwand M	35·63216	34·35690	cm.
Zulässig. Inanspruchnahme p cm²	72·1	72·1	kg.
Balkenquerschnitt in qcd. Tragwd.	15/15 15/15 15/15	15/15 15/15 15/15	cm
Trägerstomom. p. Tragwand J	3411363	3411363	cm⁴
Faktische Inanspruchn. p cm²	67·6	59·7	kg.
Schwellenquerschnitt	16/20	16/20	cm.
Druck auf den Auflagerquader p.cm²	0·93	-	kg.
Belastung der Jochpfeiler	-	32·5	
Durchbiegung	1·02	0·95	cm

6 Verzahnte Tragwände. 10·0m Spannweite, 10·6m Stützweite. 1:100.

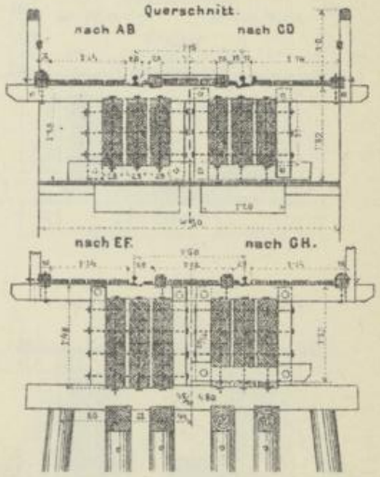
Längenschnitt und Ansicht.



Grundrifs und. Draufsicht



Querschnitt nach AB nach CD



nach EF. nach GH.

Statische Berechnung.

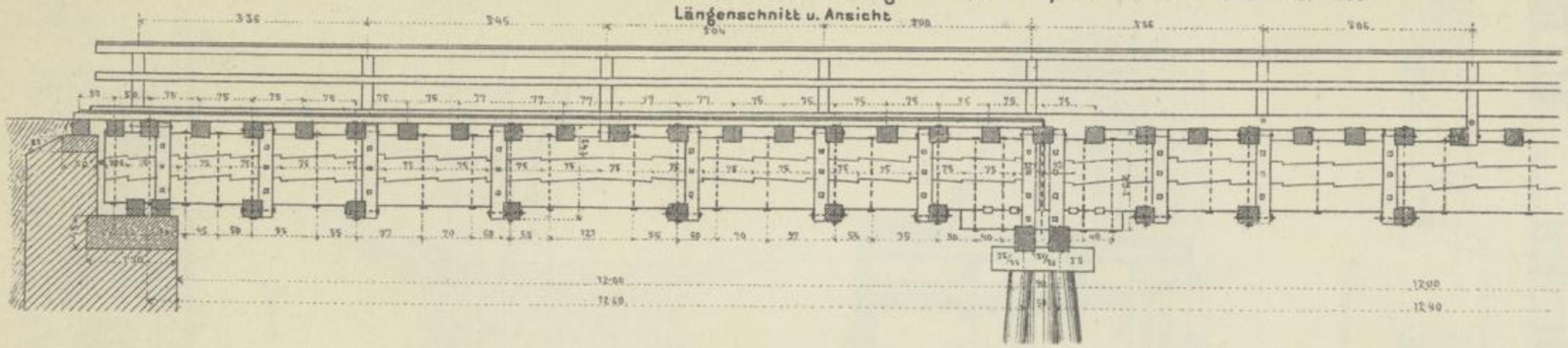
Stützweite l	10·60	m
Belastung laut Verordn. p.l.m. p	8·133	t
Eigengewicht p.l.m. g	2·343	-
Zusammen	10·456	
Moment p. Trangwand Mp	24422934	kgcm
Zulässig. Inanspruchn. p cm² k	73	kg
Balkenquerschnitt in cm	15/15	
Trägh.-Mom. p. Tragwand J	1778759	cm⁴
Inanspruchnahme K	65·2	kg
Querschwellenquerschn. in cm	16/20	
Durchbiegung in cm. D	1·25	
Druck auf den Auflager-Quad. d	5·19	kg
die Jochpfeiler	35	"

UNTERBAU.

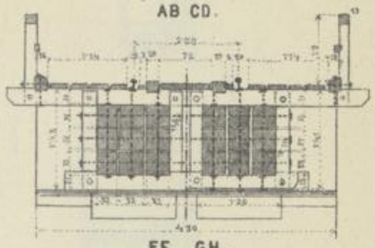
Normalpläne für hölzerne Brückenconstructionen.

6 Verzahnte Tragwände, 12·0 m Spannweite. 12·6 m Stützwt. 1:100.

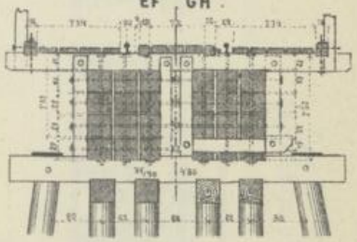
Längenschnitt u. Ansicht



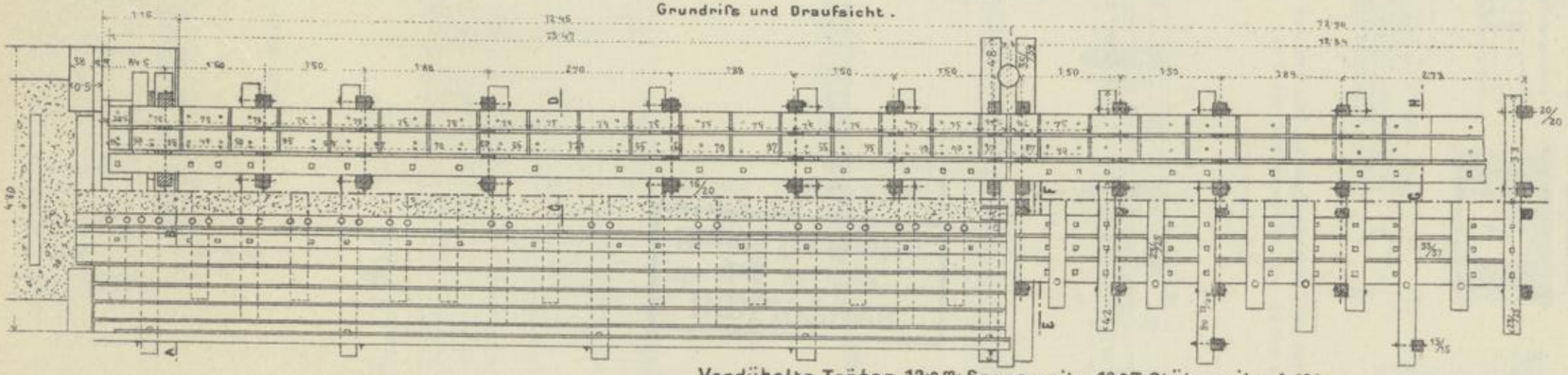
Querschnitt.
AB CD.



EF GH.



Grundriß und Draufsicht.

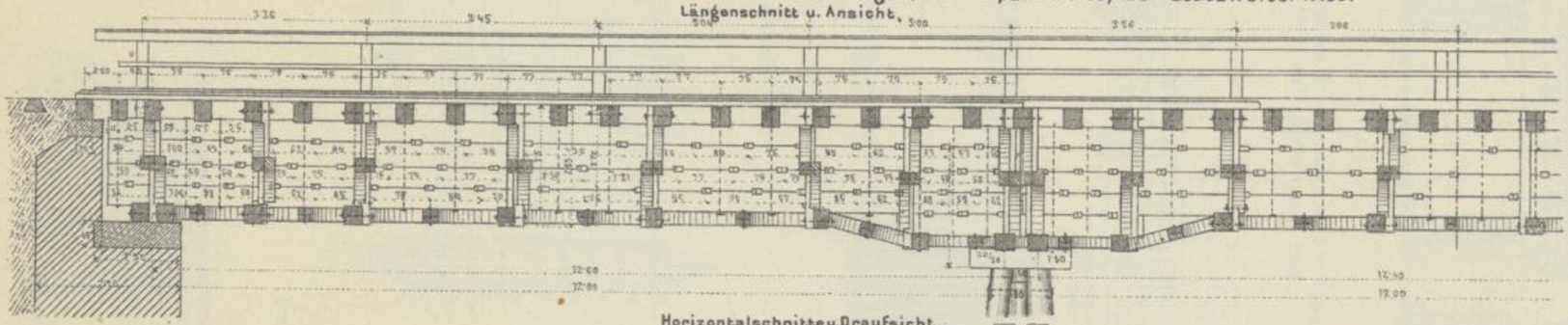


Statische Berechnung.

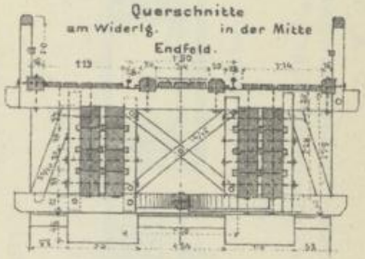
Stützweite L	12·00	m
Belastung laut Verordn. p. l. m. p.	7·487	t
Eigengewicht g	2·495	"
Zusammen p. l. m. q	9·982	"
Moment p. Tragwand · Mq	3294935	kgcm.
Zuläß. Inanspruchnahme p. cm² k	74	kg
Balkenquerschnitt in cm.	7/28	
Trägh. Mom. p. Tragwand J	2475310	cm⁴
Inanspruchnahme K	67·2	kg
Querschwellenquerschn. in cm	14/15	
Durchbiegung in cm δ	1·83	
Druck a. d. Auflagerquader d	5·78	kg
" " Jochpfosten. d	5·27	"

Verdübelte Träger, 12·0 m Spannweite, 12·6 m Stützweite. 1:100.

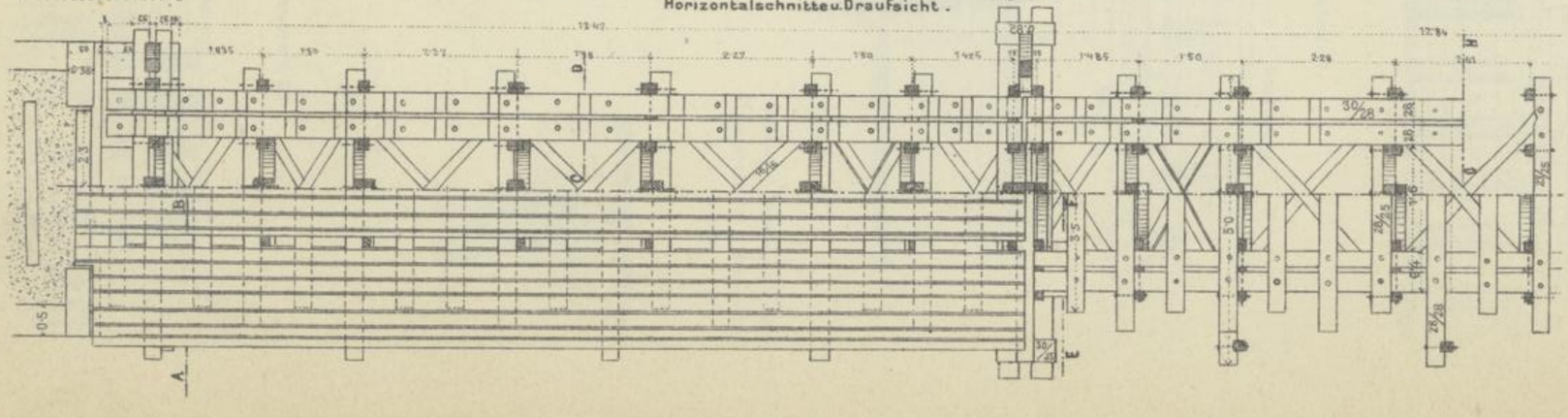
Längenschnitt u. Ansicht.



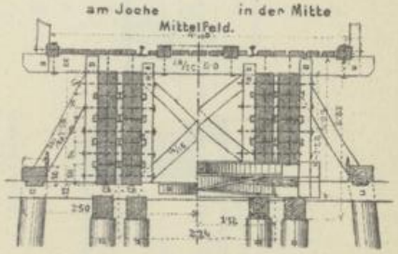
Querschnitte
am Widerlg. in der Mitte
Endfeld.



Horizontalschnitte u. Draufsicht.

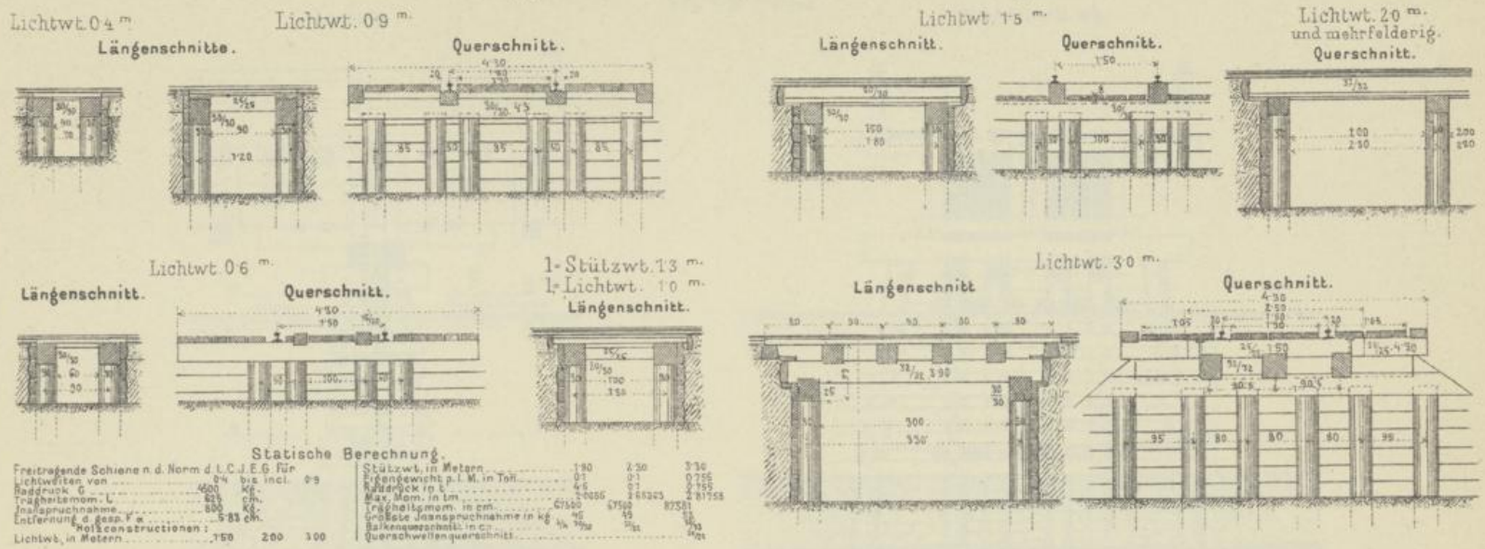


am Joche in der Mitte
Mittelfeld.



UNTERBAU.

Typen für hölzerne Brückenconstructionen der Schleppbahn von Berhometh a/s nach Meżebrody. 1:100.



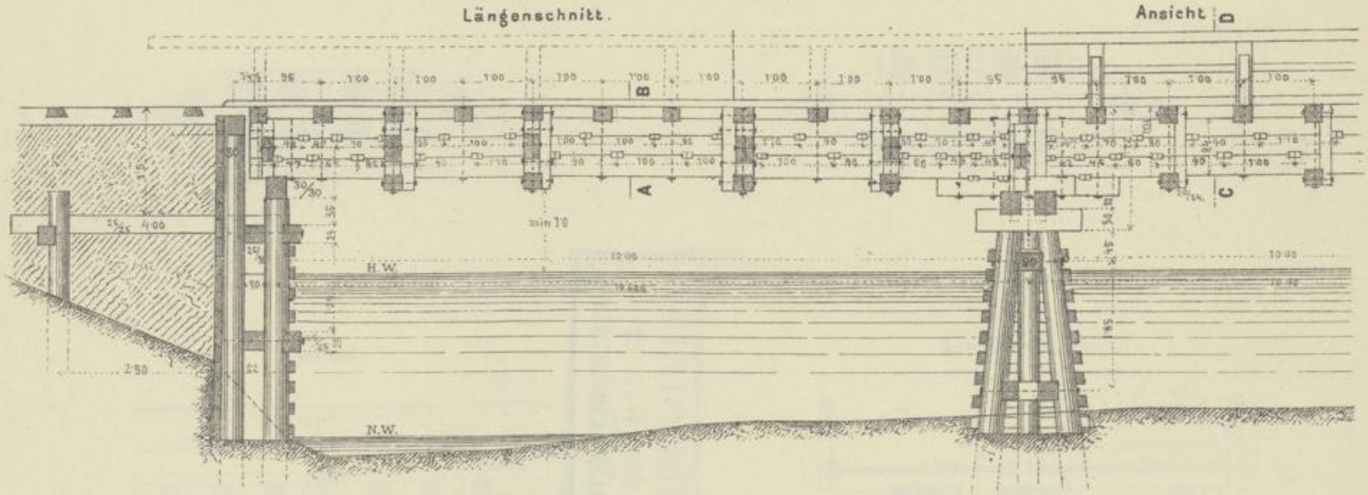
Statische Berechnung.

Freitragende Schiene n. d. Norm d. I.C.J.E.G. für Lichtweiten von	0·4 bis incl. 0·9		
Raddruck G	4000 Kg.		
Trägerlamom. L	63 Cm.		
Inanspruchnahme	800 Kg.		
Entfernung d. Gesp. r	5·83 cm.		
Holzconstructionen:			
Lichtwt. in Metern	1·50	2·00	3·00
Stützwt. in Metern	1·80	2·50	3·30
Eigengewicht p. l. M. in Tonn	0·1	0·1	0·1255
Raddruck in t	4·6	5·7	2·755
Max. Mom. in tm	2·04056	2·65325	2·817558
Trägheitsmom. in cm	67500	67500	107581
Grösste Inanspruchnahme in kg	45	45	45
Balkenquerschnitt in cc	1/24	1/32	1/43
Querschwellenquerschnitt			24/24

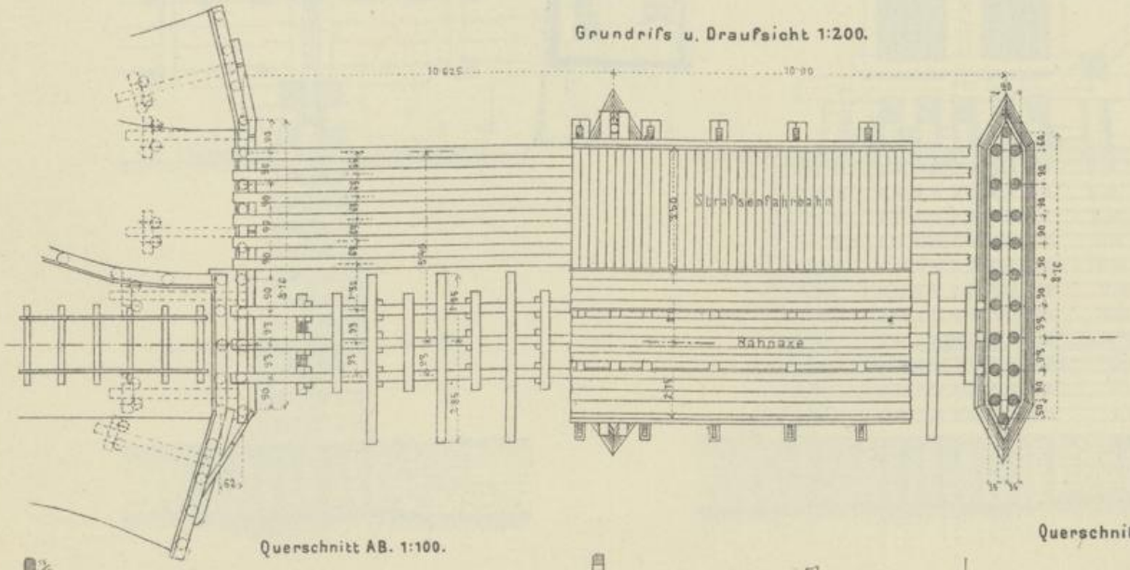
Hölzerne Strafsen und Eisenbahnbrücke über den Sereth. 6 Öffnungen á 10 m. Spannweite. auf der Schleppbahn von Berhometh a/s nach Meżebrody. 1:100.

Längenschnitt.

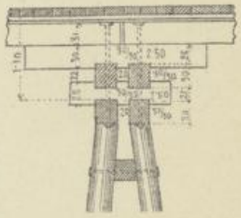
Ansicht D



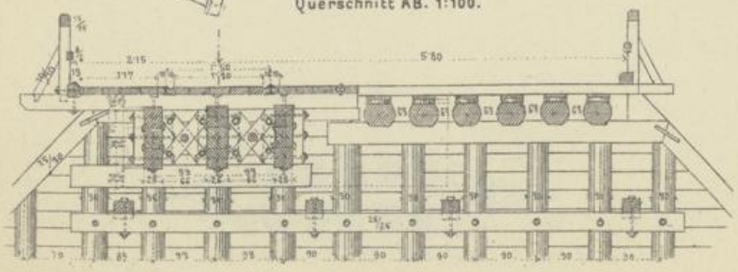
Grundrifs u. Draufsicht 1:200.



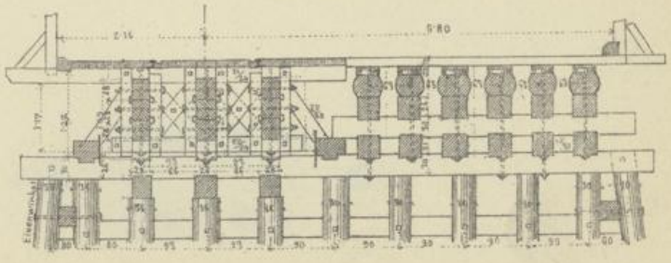
Hebung d. Strafsenfahrbahn. Längenschnitt d. Mitteljoch. 1:100.



Querschnitt AB. 1:100.



Querschnitt CD.



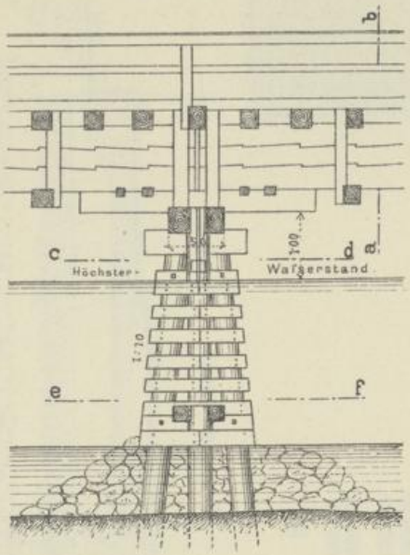
UNTERBAU.

Normaltypen der Brücken-Joche aus Eichenholz.

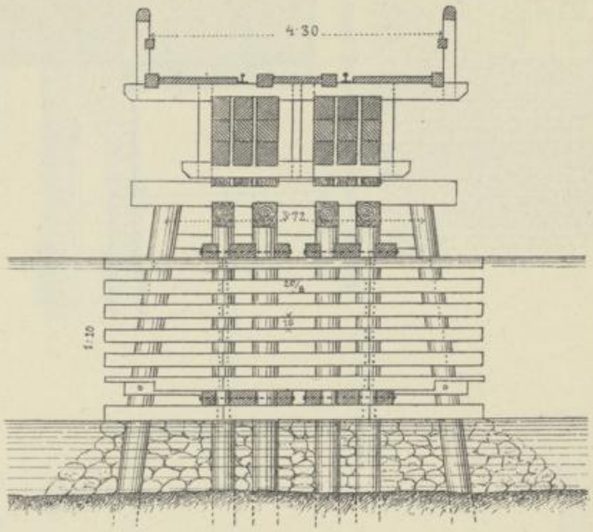
1:100.

bis 4·5m Höhe.

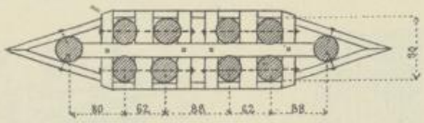
Ansicht.



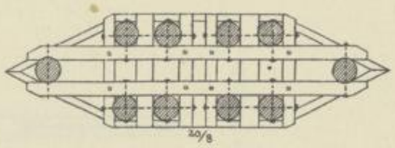
Querschnitt ab.



Schnitt cd.

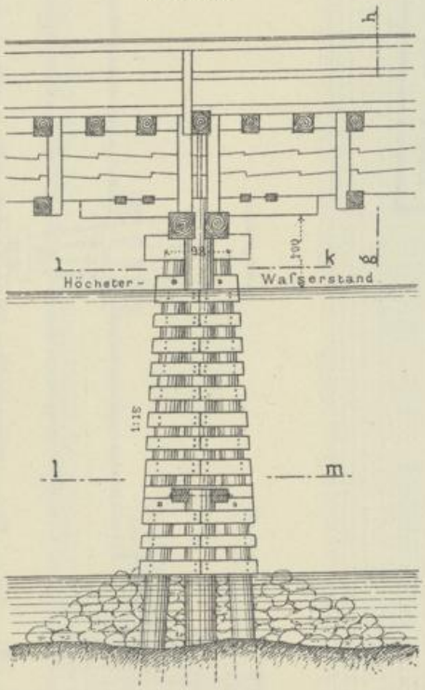


Schnitt ef.

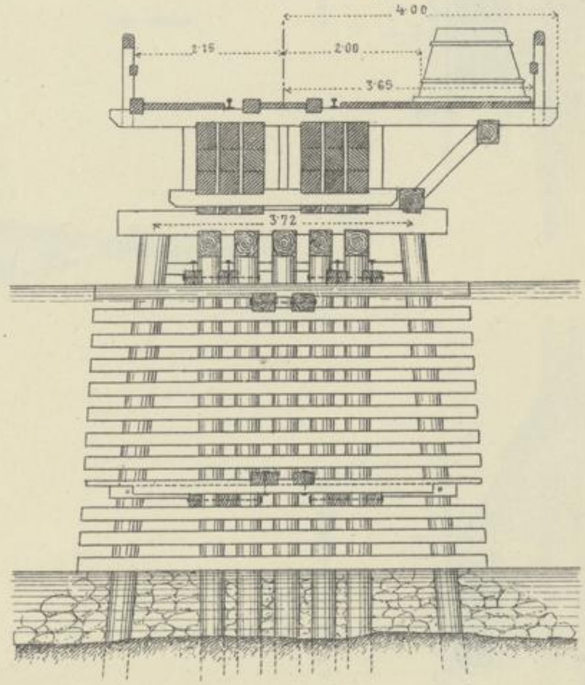


über 4·5m Höhe.

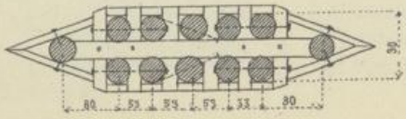
Ansicht.



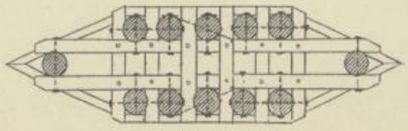
Querschnitt gh.



Schnitt ik.



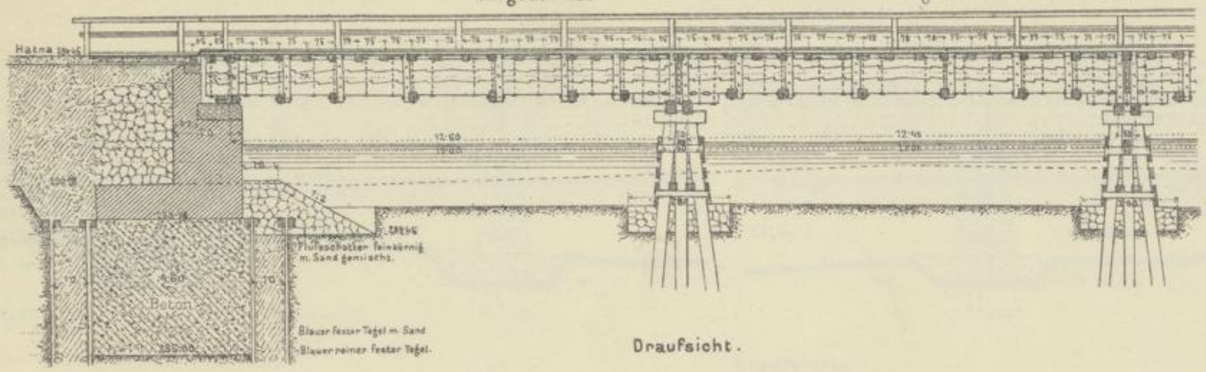
Schnitt lm.



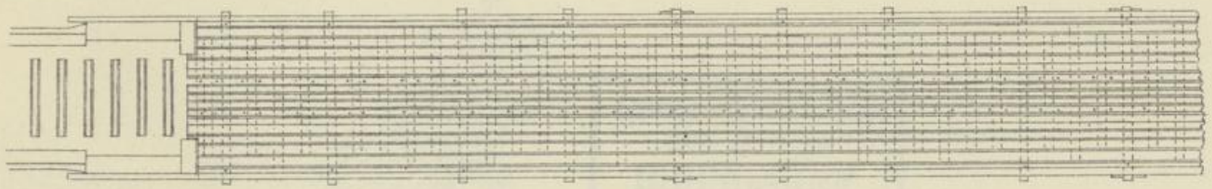
UNTERBAU

Brücke über den Suczawa-Fluſs, 23 Öffnungen à 12·0 m. Lichtweite. Km. 1·91. 1:200

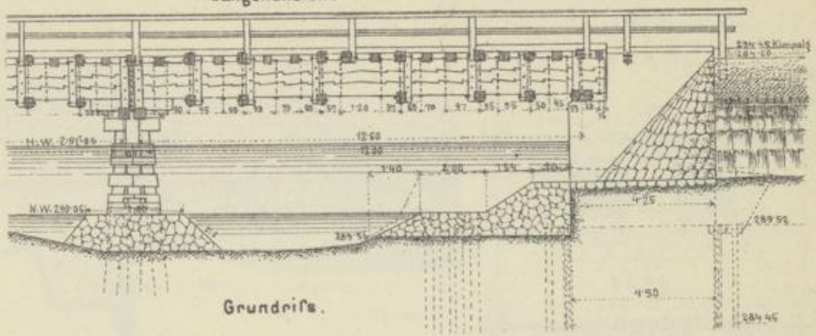
Längeschnitt. gerade und horizontal



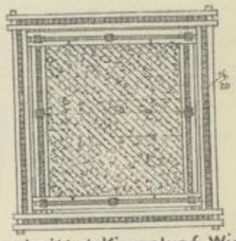
Draufsicht.



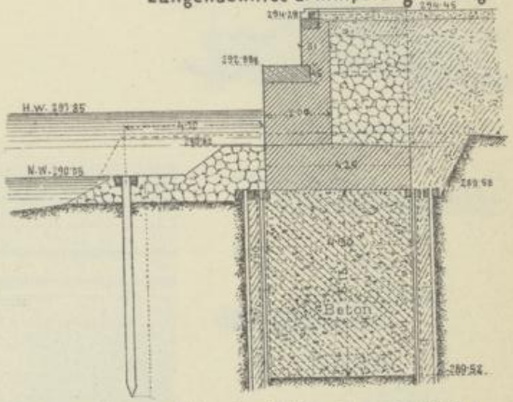
Längenansicht.

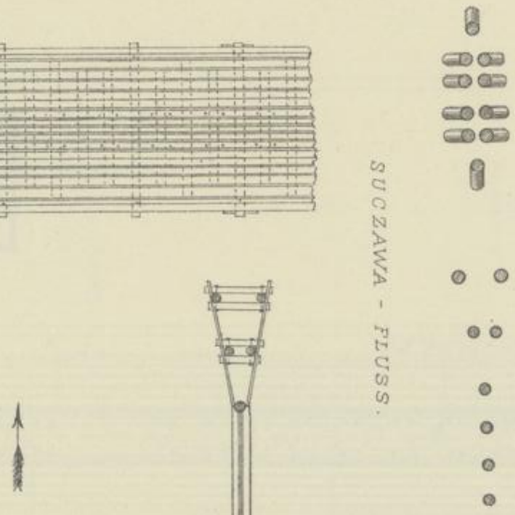


Grundriſs.



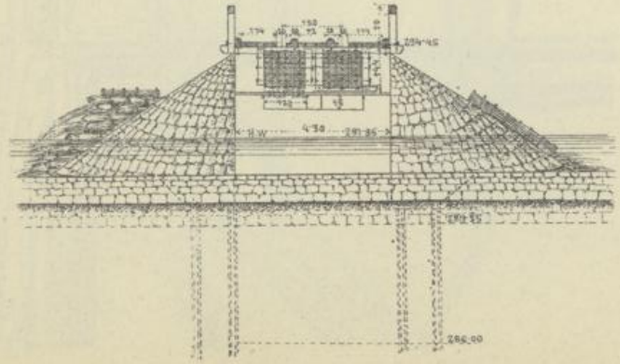
Längenschnitt d. Kimpolung. Widerlg.



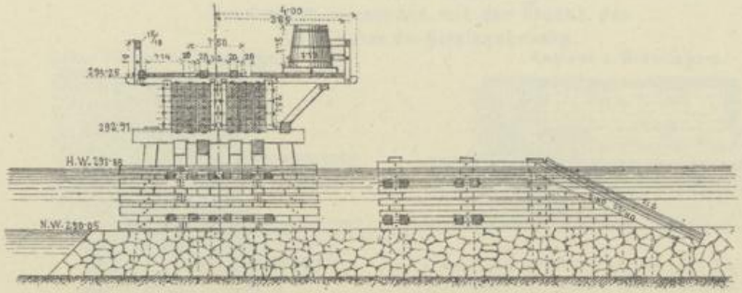


SUCZAWA - FLUSS.

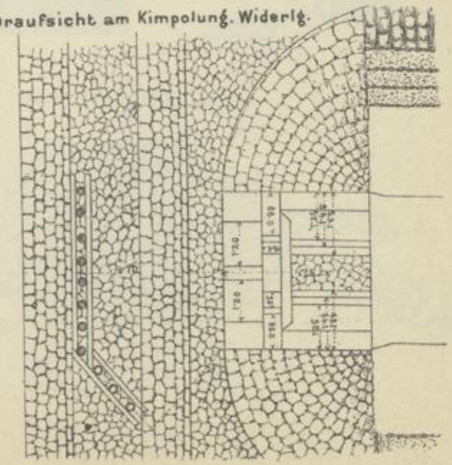
Ansicht d. Hatnaer Widerlagers.



Joch und Eisbrecher. Ansicht.



Draufsicht am Kimpolung. Widerlg.

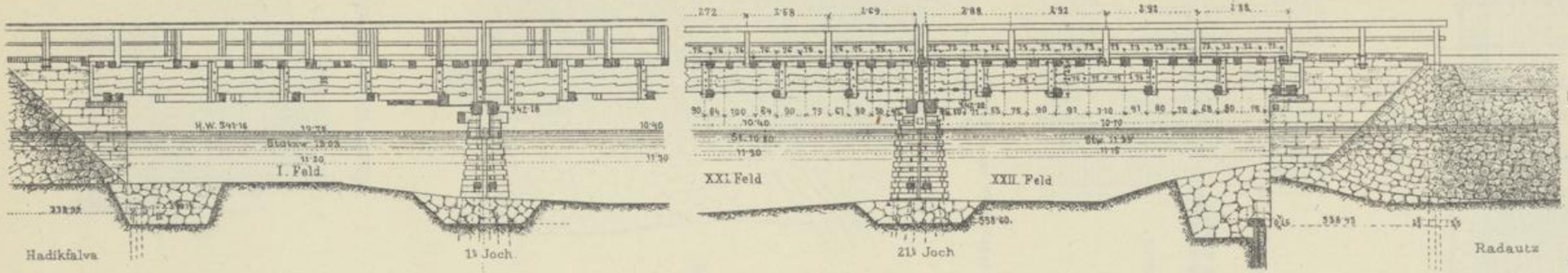


UNTERBAU.

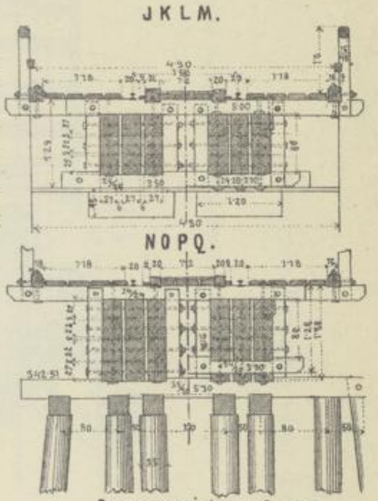
Hölzerne Brücke über Suczawa-Fluſs, 22 Öffn. à 11·08 m. Lichtw. Lichtw. zwischen den Widerlagern 251·24 m.

Km: 0·518. Linie: Hadikfalva-Radautz. 1:200.

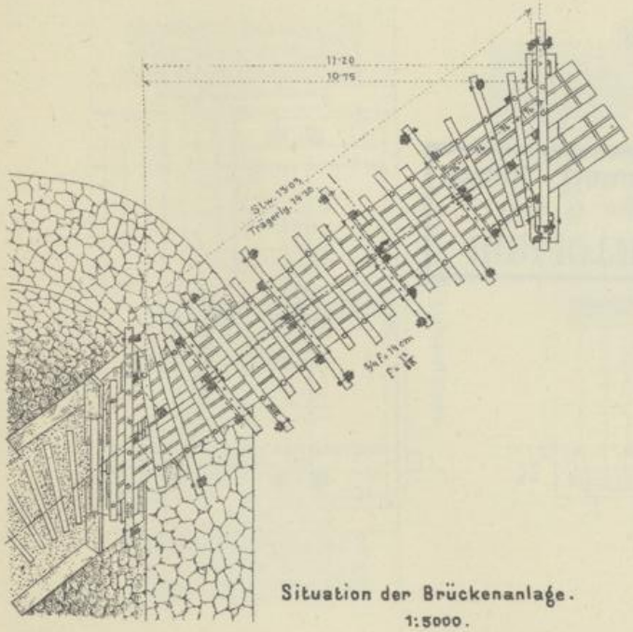
Längenansicht.



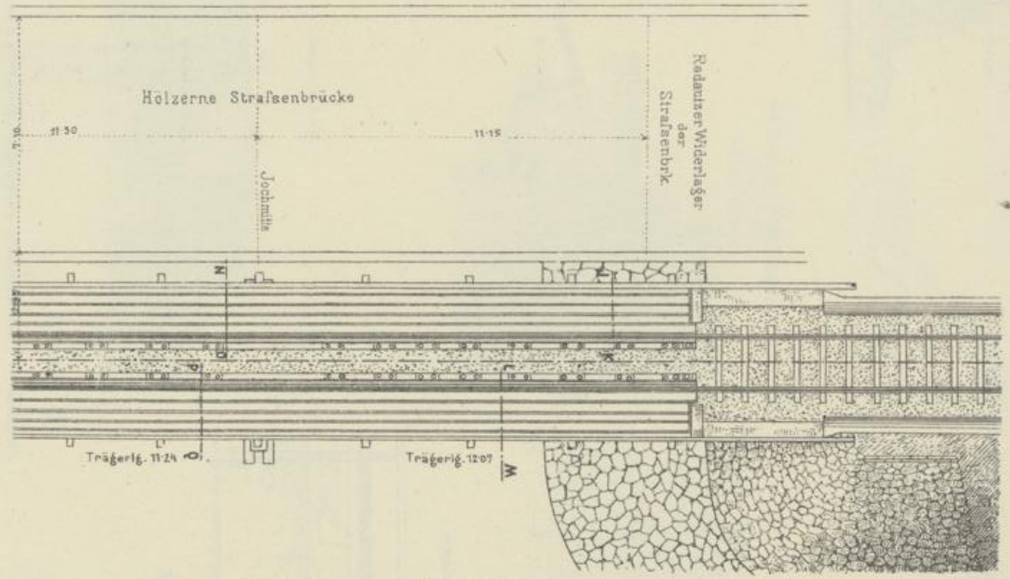
Querschnitte. 1:100.



Draufsicht.



Situation der Brückenanlage.
1:5000.

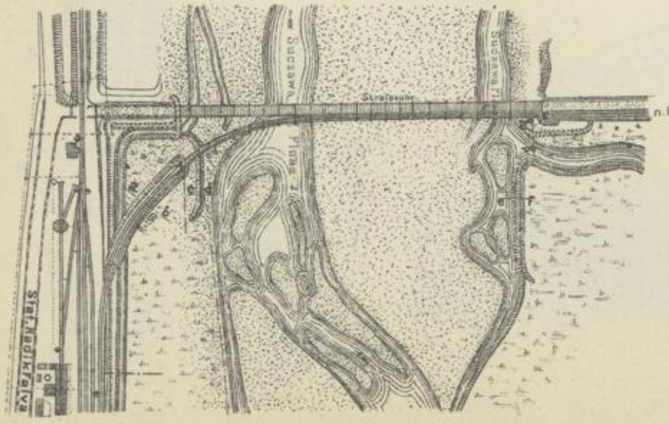


Dammversicherung. 1:400.
Schnitt ab.

Uferversicherungen. 1:400.
Schnitt cd.

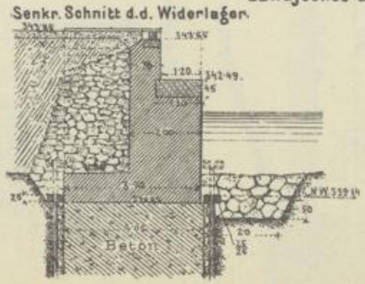
Schnitt ef.

Schnitt gh.

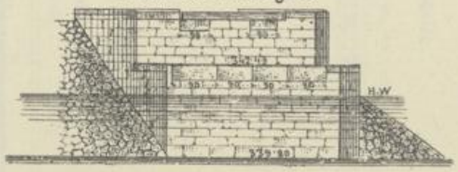


Hadikfalvaer Widerlager.
Km. 0·39087. correspond. mit der Flucht des Landjoches der Straſsenbrücke.

Senkr. Schnitt d. d. Widerlager.

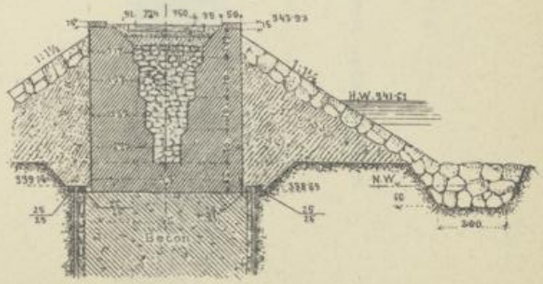


Ansicht d. Widerlagers.



Fundamentsohle 2·5^m unter dem tiefsten Kolke.
Spundwand 1·5^m tiefer als die Fundamentsohle.

Senkr. Schnitt d. d. Flügel.

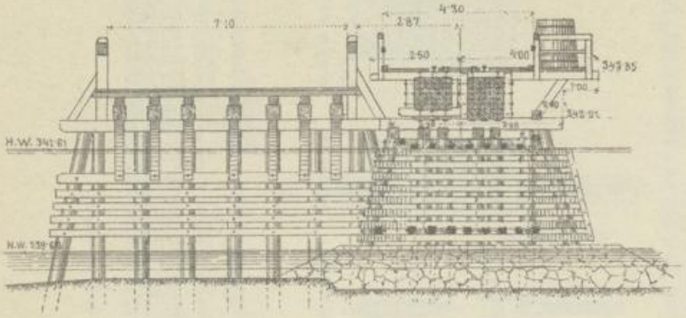


UNTERBAU.

Hölzerne Brücke über den Suczawafluſs Linie: Hadikfalva - Radautz

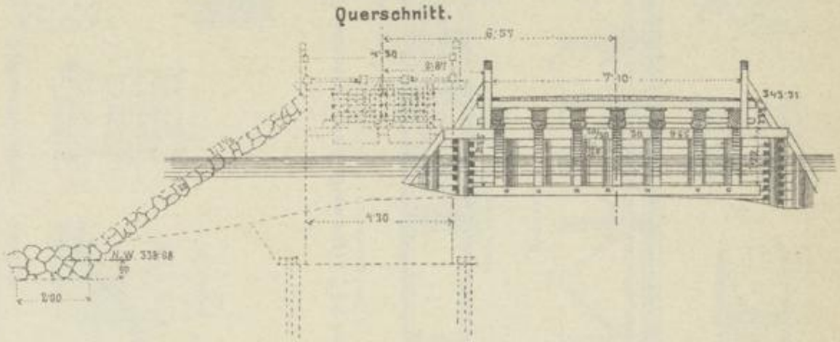
1:200.

Querschnitt bei einem Joche der Straſsenbrücke.

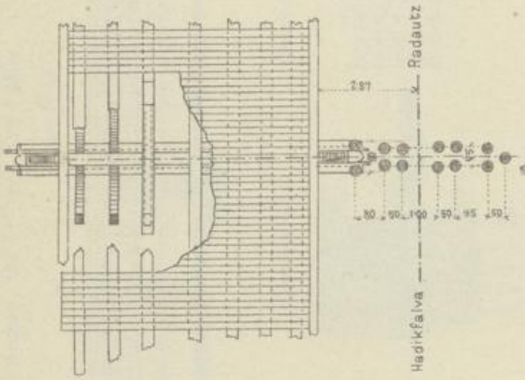


Letzte Öffnung der Straſsenbrücke gegen Radautz nebst Anschluſs an die Bahnbrücke.

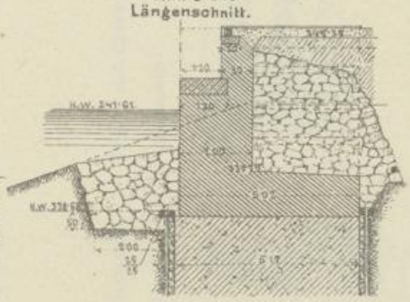
Querschnitt.



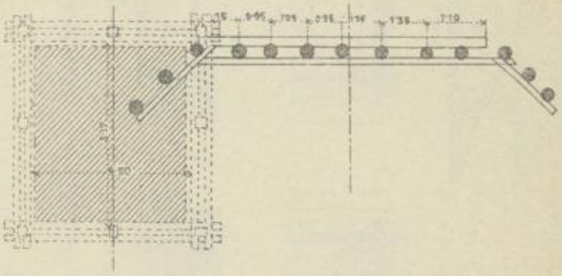
Draufsicht



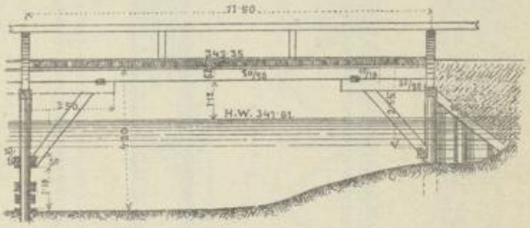
Radautzer Widerlager
Km. 0·646
Längenschnitt.



Grundriſs.

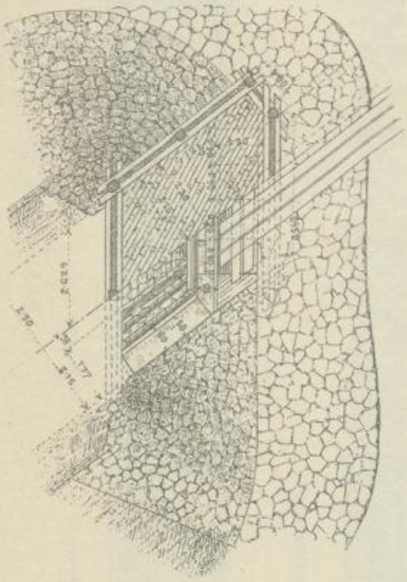


Ansicht der Straſsenbrücke.

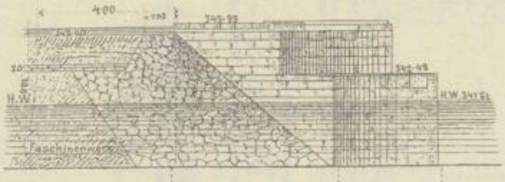


Hadikfalvaer Widerlager Km. 0·3908

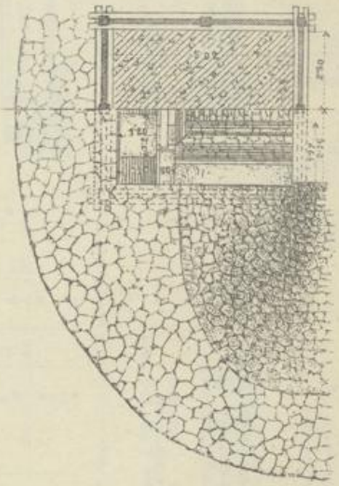
Fundamentplan und Draufsicht.



Längenschnitt.

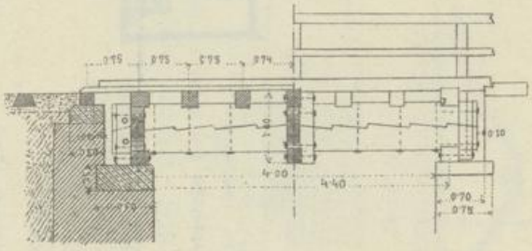


Radautzer Widerlg. Fundamentpl. u. Draufsicht.

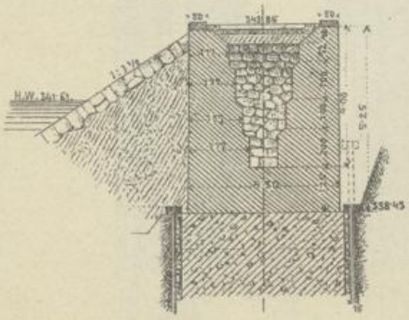


Balkenbrücke m. 2 verzahnt. Tragwänden 4 m. Spannwt. 4·4 m. Stützwt.

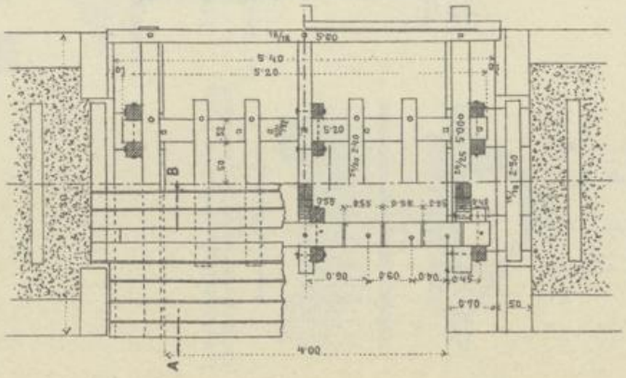
Längenschnitt u. Ansicht.



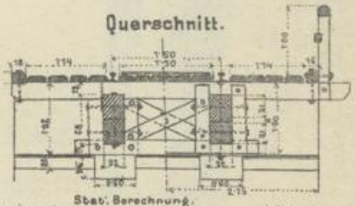
Radautzer Widerlager Schnitt d. d. Flügel.



Grundriſs u. Draufsicht.



Querschnitt.



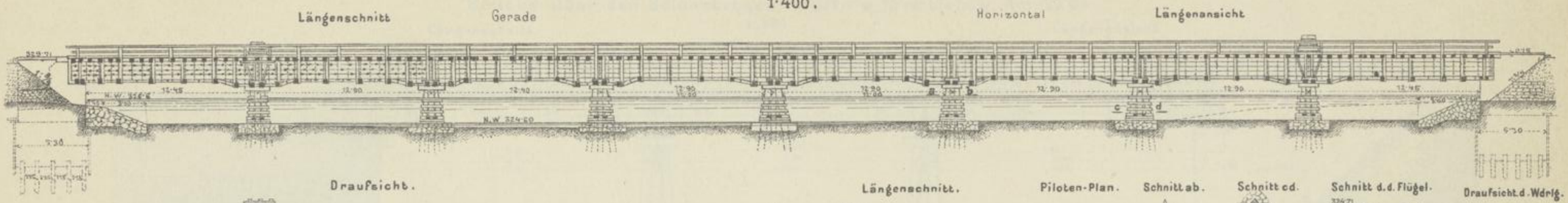
Stab. Berechnung.

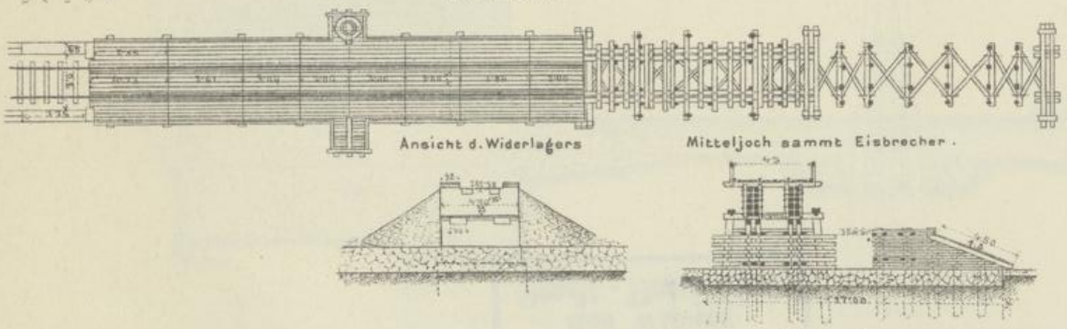
Stützweite l =	4·40 m
Belastung laut Verordnung p. l. m. p =	11 000 L
Eigengewicht g =	1 084 "
Zusammen p. l. m. q =	12 084 "
Mom. pr. Tragwand M =	14653 Mkm
Zulässiger Inanspruchnahme p. cm² k =	68 Kg
Balkenquerschnitt in cm.	W_{xx}
Trägheitsmom. p. Tragwand J =	754176 cm⁴
Inanspruchnahme p. cm² k =	68 Kg
Querschwellenquerschn. in cm.	W_{yy}
Durchbiegung in cm f =	0·30
Druck auf den Auflagerquader	10·47 kg

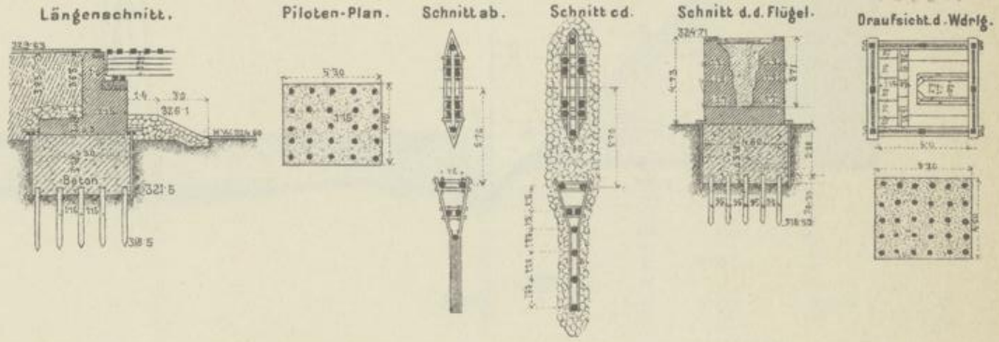
UNTERBAU.

Brücke über den Sereth, 8 Öffnungen, 102·31 m wt. Km. 1·8808.

1·400.

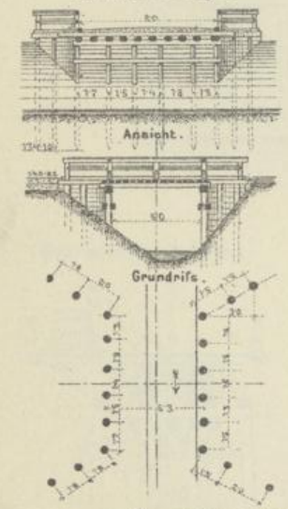






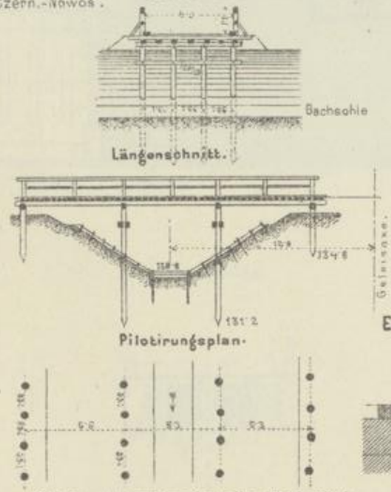
Zufahrtsstrafsenbrücke in Bojan.

Km. 20·730. 5·0 m wt. 8·0 m brt (Hukeubach)
1:200.



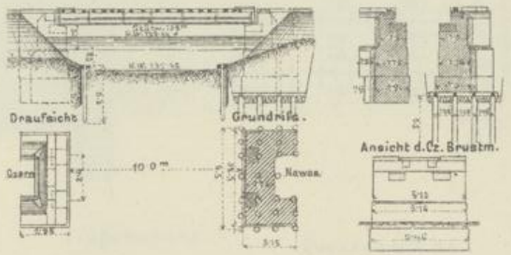
Strafsenbrücke. Km. 21·630. 5·0 m brt.

1:200.
Lin. Czern.-Nowos.



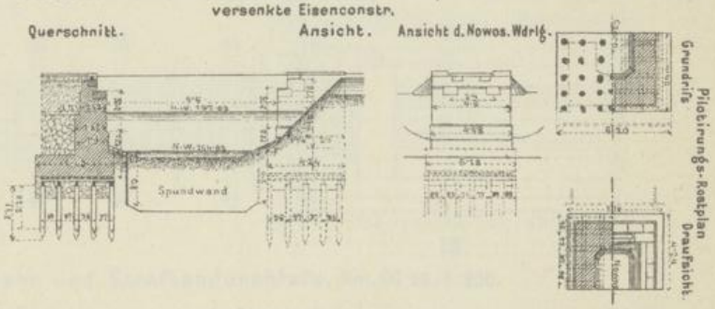
Brücke über den Hukeubach, Km. 19·685. 10·0 m Lichtwt.

versenkte Eisenconstr. 1:400.



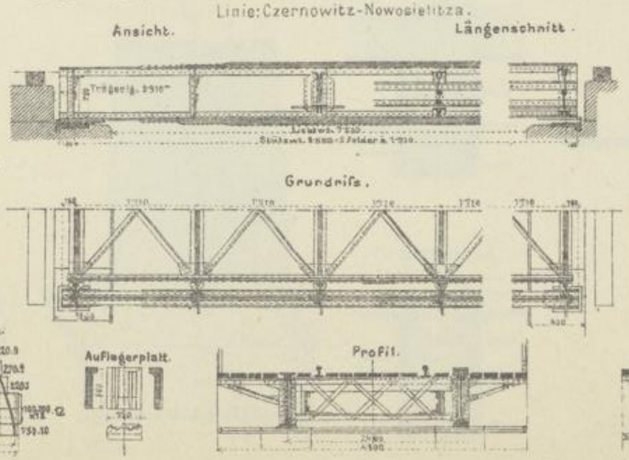
Brücke ü. d. Zadobrówka-Bach. Km. 3·273. 9·5 m Spannwt. 10·2 m Stützwt. 1:400.

versenkte Eisenconstr.



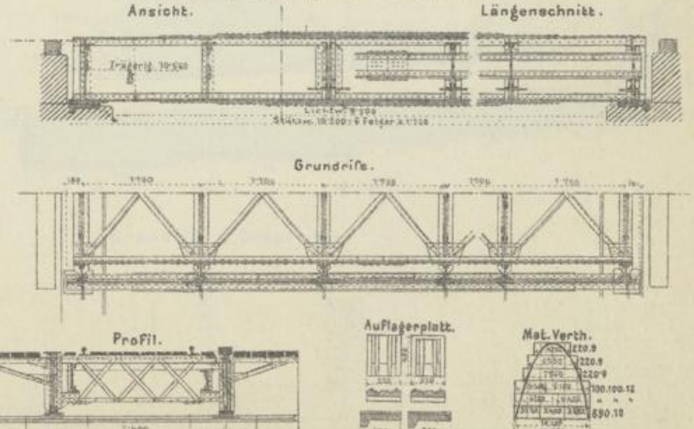
Eisenbrücke von 7·5 m Lichtweite. Bahn versenkt. Km. 4·2. 1:100.

Linie: Czernowitz-Nowosielitza.



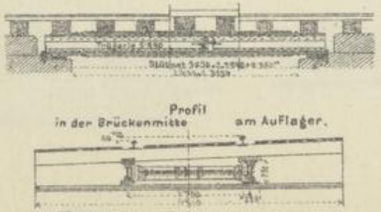
Eisenbrücke von 9·5 m Lichtweite. Bahn versenkt. Km. 3·3. 1:100.

Linie: Czernowitz-Nowosielitza.

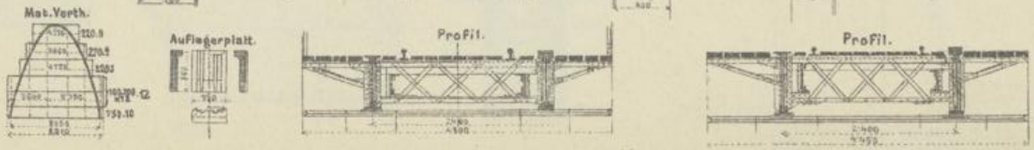


Eisenbrücke v. 3·154 m Lichtwt. ∠ 72° Km. 24·9.

Bahn oben. im Bogen. R. 300 m. 1:100



20 mm Nietbolzen-Durchmesser



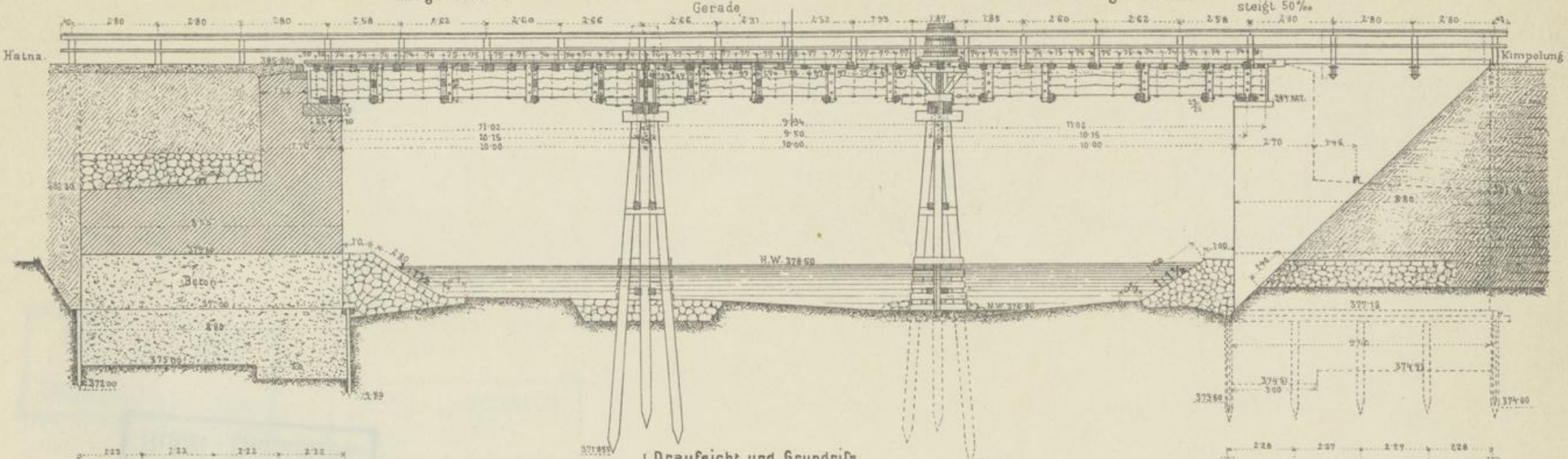
20 mm Nietbolzen-Durchmesser

UNTERBAU.

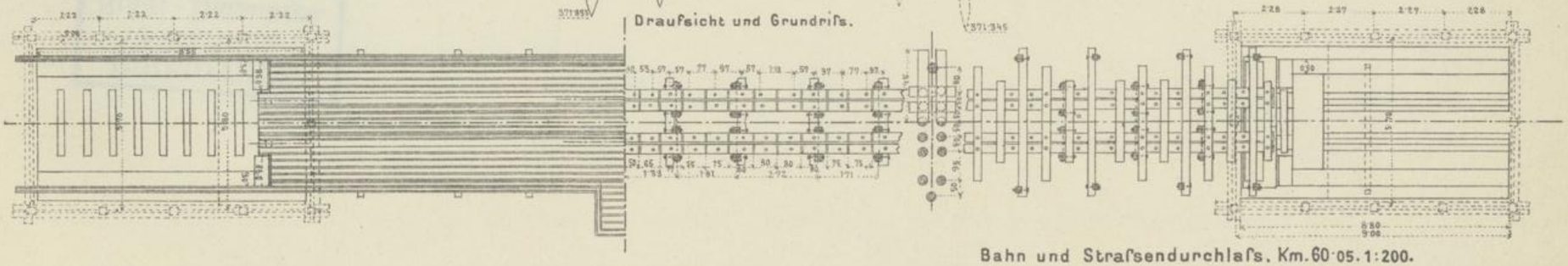
Brücke über den Solonetzbach 3 Öffn. à 10 m. Lichtw. Km.-22·04.

1:200.

Längenschnitt. Längenansicht

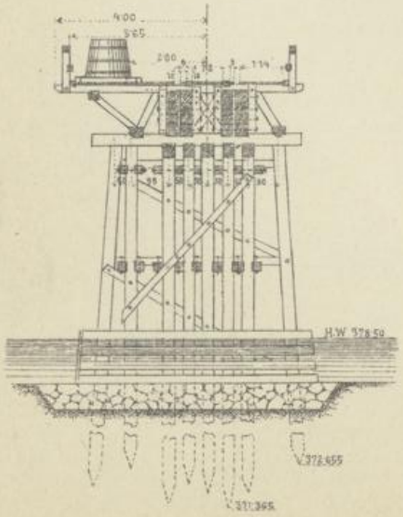


Draufsicht und Grundriss.

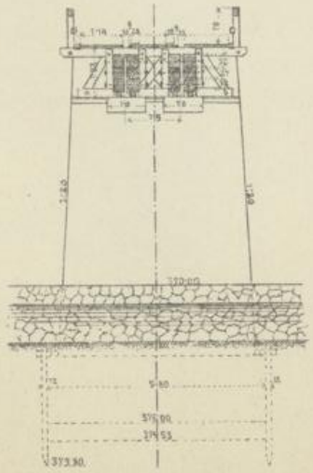


Bahn und Strassendurchlass. Km. 60·05. 1:200.

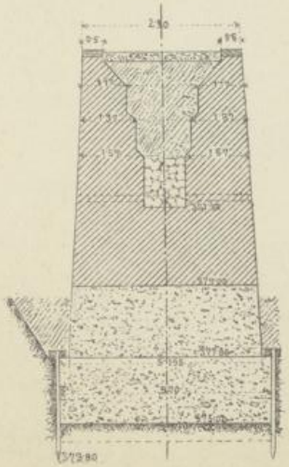
Querschnitt. 1. Joch.



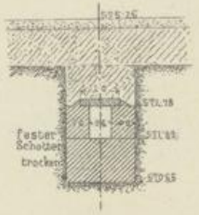
Querschnitt.



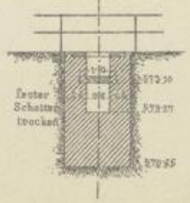
Flügelschnitt.



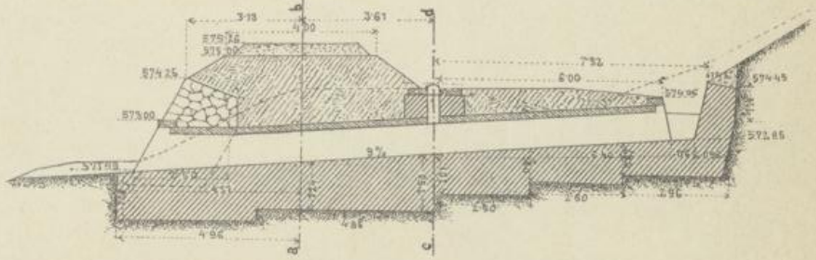
Querschnitt ab.



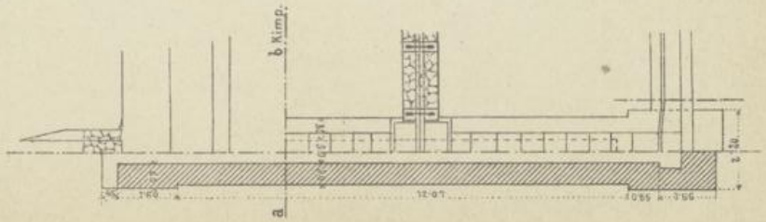
Schnitt cd.



Gerade Längenschnitt. horizontal.



Grundriss u. Draufsicht.



UNTERBAU

Brücke über den Moldawafluſs mit 7 Öffnungen in der Gesammtlichtweite von 89·55 m, schief 45°, Km. 58·898. 1:200.

Längenansicht

Längenschnitt

Querschnitt ab.

Draufsicht.

Grundriſs.

Grundriſs des Hatnaer Widerlagers.

Brücke über den Stebnikbach, auf der Schleppbahn Berhometh-Meżebrody, Km. 4·4, 3 Öffn. à 10·371 m schief 70°.

Längenschnitt. 1:200. Längenansicht.

Grundriſs u. Draufsicht

Querschn. am Widerlg. 1:100.

Querschn. am Joche. 1:100.

Situation. 1:2000.

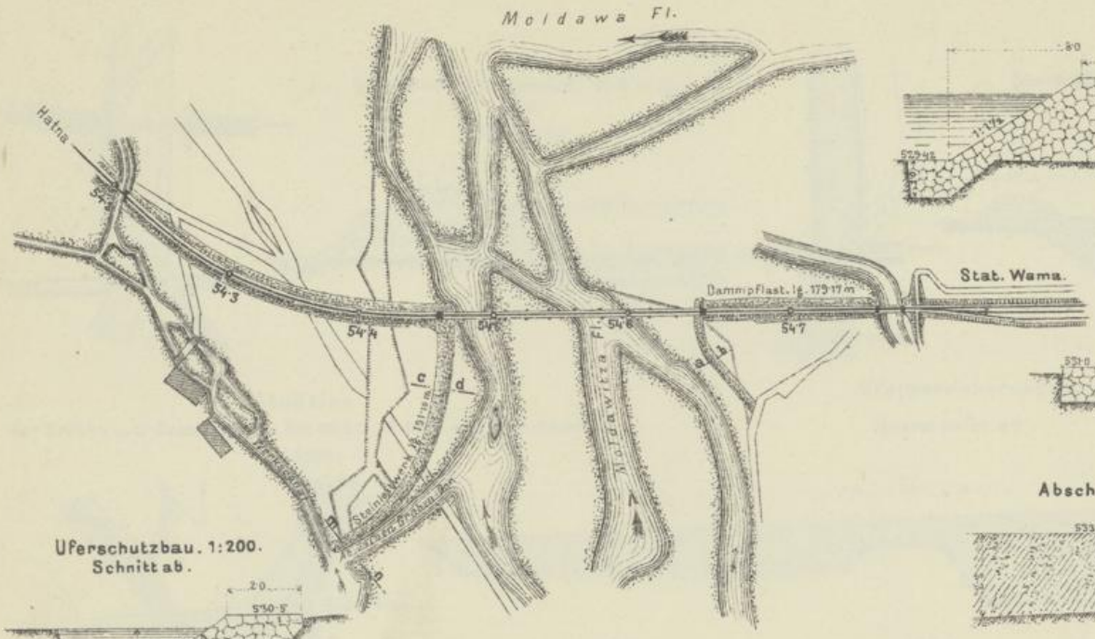
Schnitt cd.

Schnitt ef.

Thonschiefer

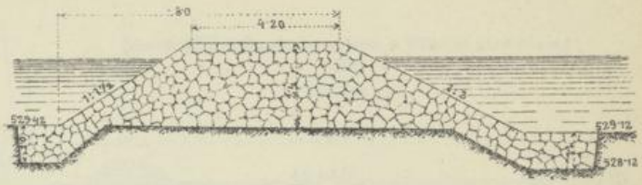
UNTERBAU

Situation
der Brücke über den Moldawitza-Fluſs.
Km. 54·567. mit 15 Öffnungen à 12·0 m. Lichtweite. 1:5000.



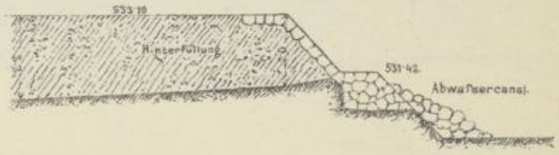
Querprofile der Uferschutzbauten. 1:200.

Schnitt cd.



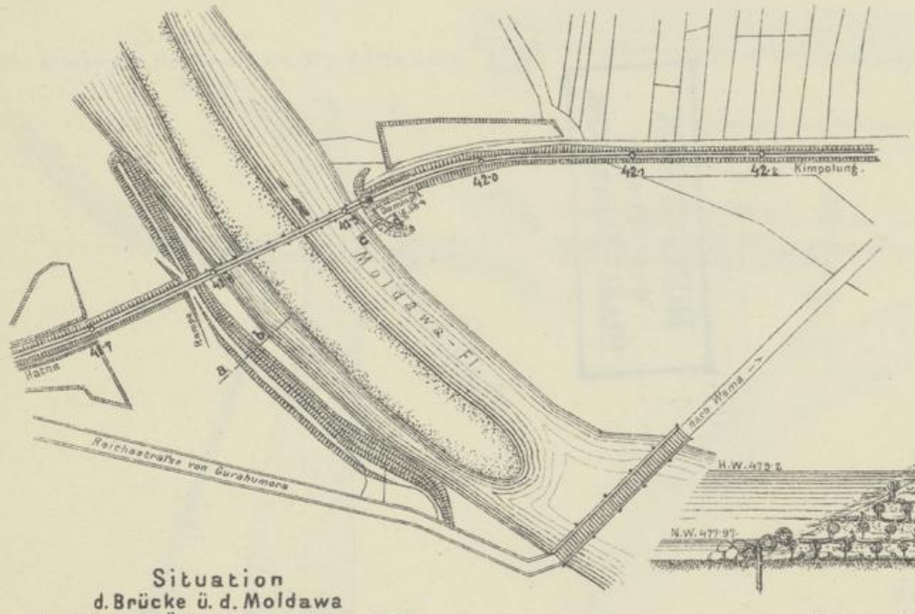
Schnitt mn.

Abschluſs des Leitwerkes. 1:200. 1:200.



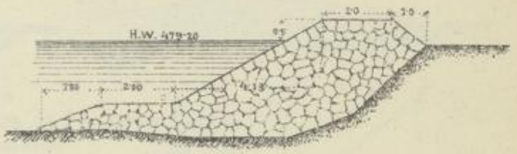
Uferschutzbau. 1:200.
Schnitt ab.

Situation
der Brücke über die Moldawa bei Woronetz.
Km. 41·850. mit 11 Öffnungen à 12·0 m. Lichtweite. 1:5000.



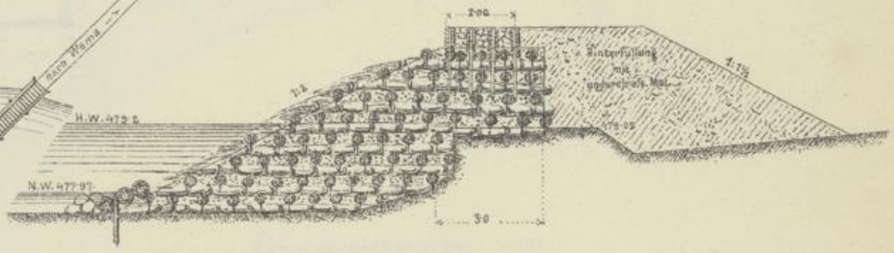
Querprofil der Versicherung des Widerlagers. 1:200.

Schnitt cd.

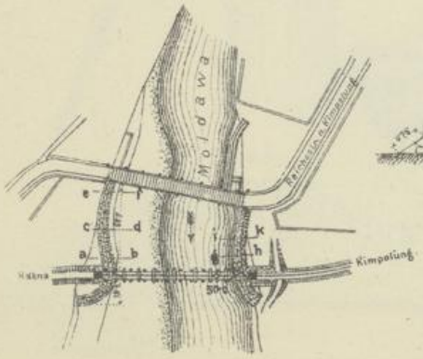


Querprofil des Uferschutzbaues. 1:200.

Schnitt ab.



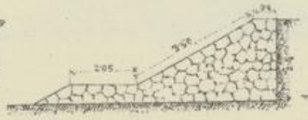
Situation
d. Brücke ü. d. Moldawa
Km. 49·970. m. 8 Öffn. à 12·0 m. Lichtwt. 1:5000.



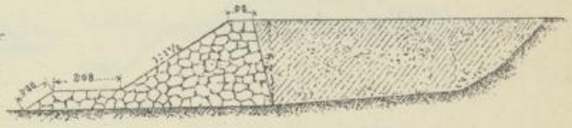
Querprofile der Leitwerke. 1:200.

Schnitt cd.

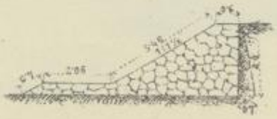
Schnitt ef.



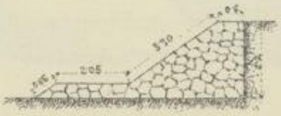
Schnitt ab.



Schnitt gh.

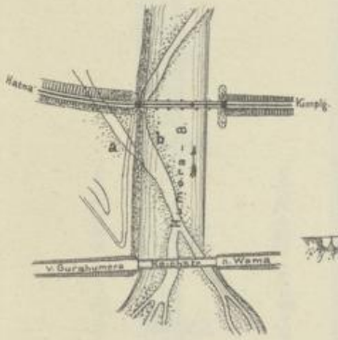


Schnitt ik.

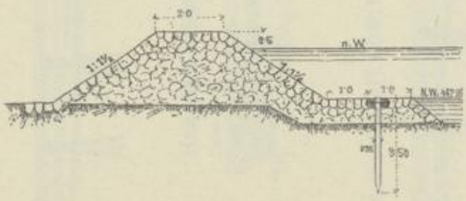


UNTERBAU.

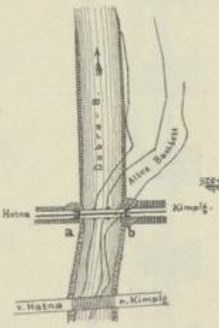
Situation
der Brücke u. d. Humorabach. Km. 38·5. 6 Öffn. a 10 m. Lichtweite.
1:5000.



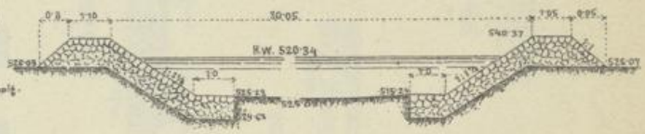
Querschnitt d. Leitwerkes. 173·9 m. lg.
1:200.
Schnitt ab



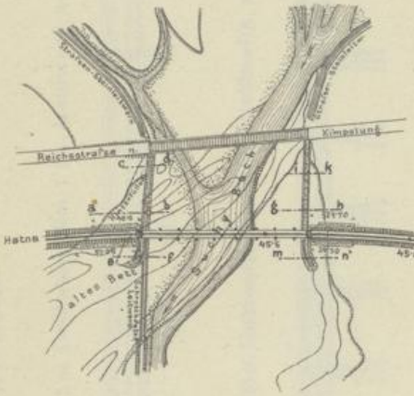
Situation
der Brücke u. d. Dobrabach 3 Öffn. a 7 m. Lichtwt.
1:5000.



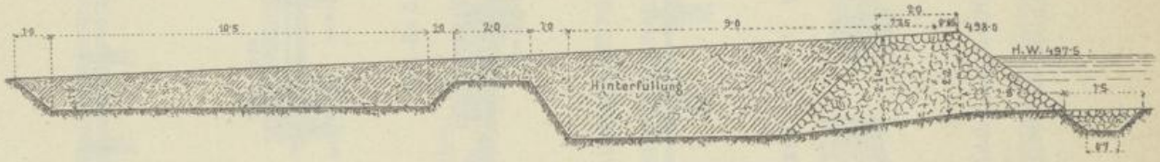
Querprofil d. Bachcorrection u. Uferversicherung.
1:200
Schnitt ab.



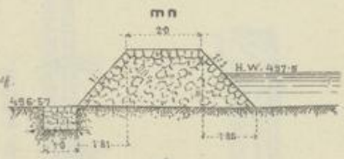
Situation
der Brücke u. d. Sucha-Bach. Km. 45·272. 9 Öffn. à 12 m. Lichtwt.
1:5000.



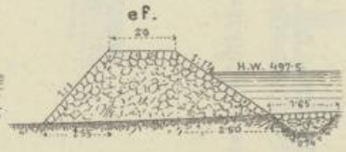
Uferversicherungen.
Querschnitt ab.



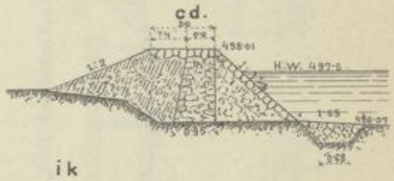
mn



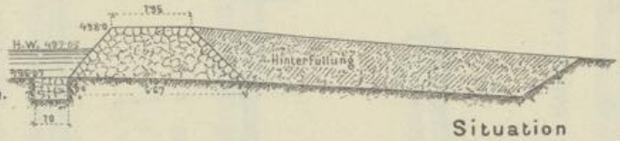
ef.



cd.

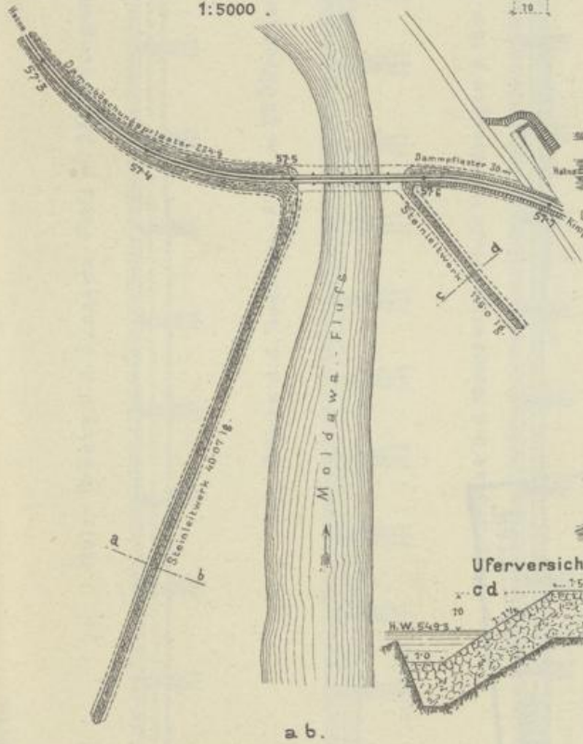


gh.

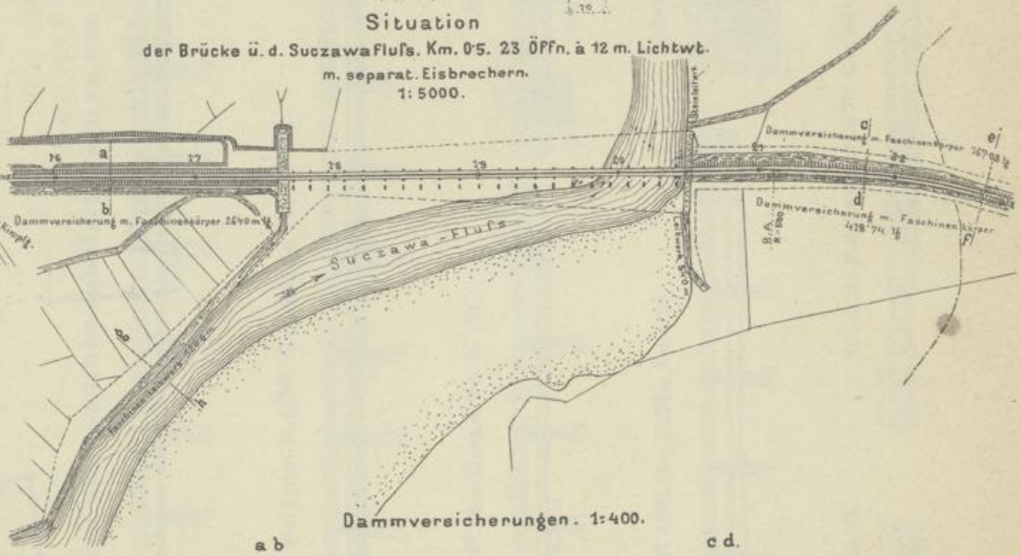


ik

Situation
der Brücke u. d. Moldawafl. Km. 57·3. 7 Öffn. a 10 m.
1:5000.



Situation
der Brücke ü. d. Suczawafluſs. Km. 0·5. 23 Öffn. à 12 m. Lichtwt.
m. separat. Eisbrechern.
1:5000.

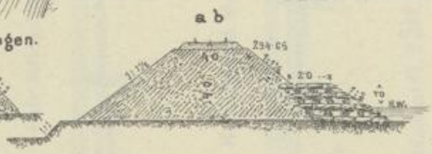


Dammversicherungen. 1:400.

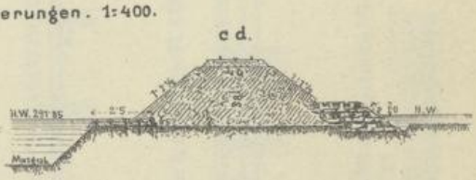
Uferversicherungen.

cd

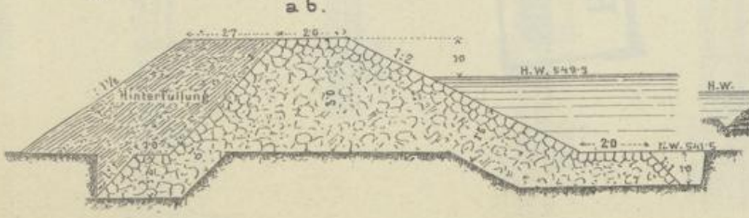
ab



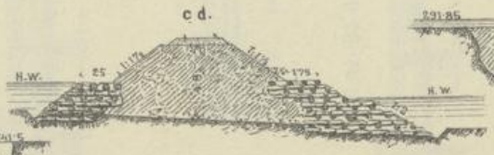
cd.



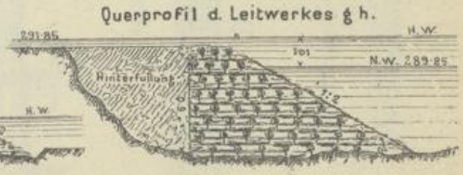
ab.



cd.

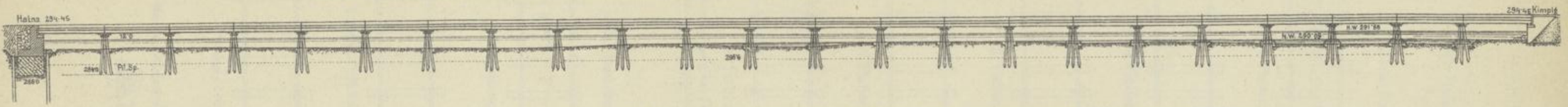


Querprofil d. Leitwerkes gh.

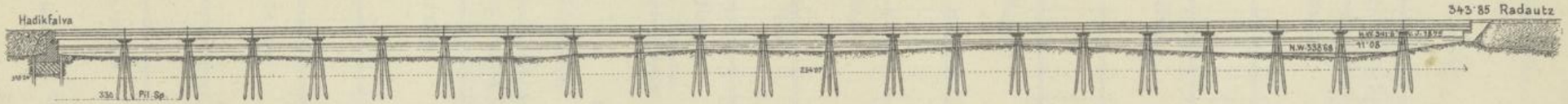


UNTERBAU.

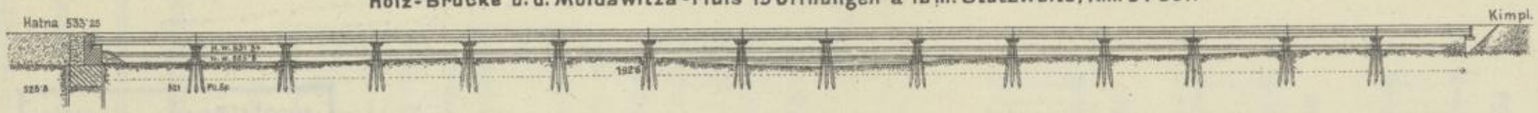
Holz-Brücke ü. d. Suczawa-Fluſs m. 23 Öffnungen à 12·0 m. Lichtweite, Km. 1·911. Lichtweite zw. d. Widerlagern 296·60 m.



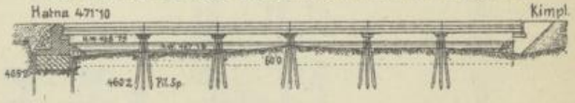
Holz-Brücke ü. d. Suczawa-Fluſs m. 22 Öffnungen à 11·08 m. Lichtweite, Km. 0·518. Lichtweite zw. d. Widerlagern 254·07 m.



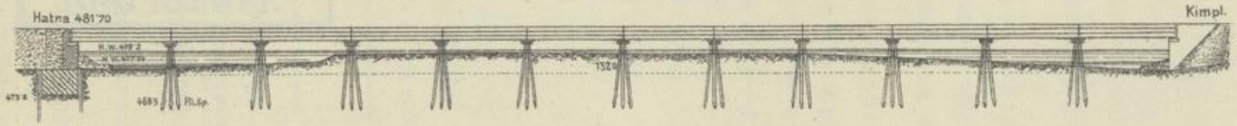
Holz-Brücke ü. d. Moldawitza-Fluſs 15 Öffnungen à 12 m. Stützweite, Km. 54·561.



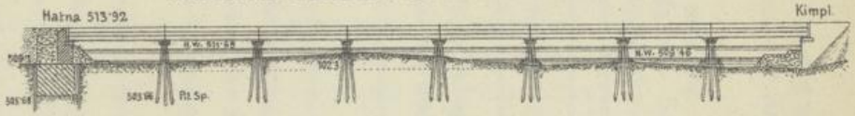
Holz-Br. ü. d. Humora-B. 6 Öff. 10 m. Lichtw. Km. 38·592.



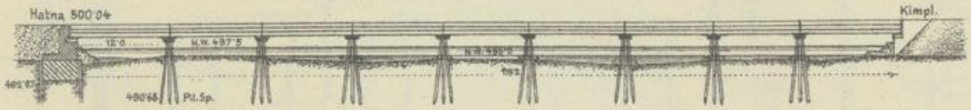
Holz-Brücke ü. d. Moldawa-Fluſs 11 Öffnungen 12 m. Stützweite Km. 41·85.



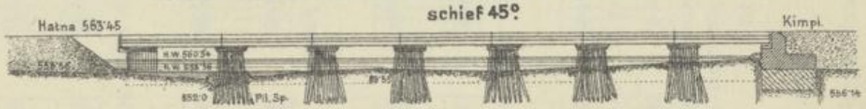
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 8 Öff. 12 m. Lichtw. Km. 49·972.



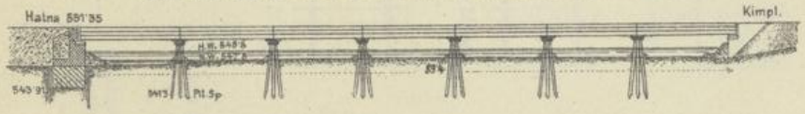
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 9 Öff. 12 m. Stützw. Km. 45·272.



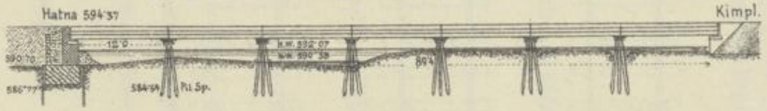
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 5 Öff. 8·37 u. 2 Öff. 8·04 Lichtw. Km. 58·898. schief 45°



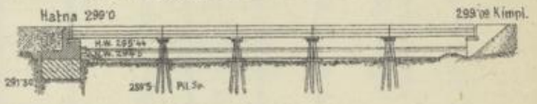
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 7 Öff. 12 m. Lichtw. Km. 57·53.



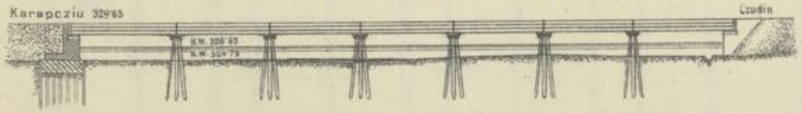
Holz-Br. ü. d. Moldawa-Fl. 7 Öff. 12 m. Lichtw. Km. 63·718.



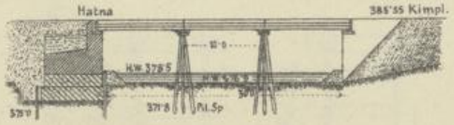
H. Br. ü. d. Solonetz-B. 5 Öff. 10 m. Lichtw. Km. 3·618.



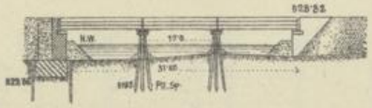
Holz-Br. ü. d. Sereth-Fl. 8 Öff. 12 m. Lichtw. Km. 1·85.



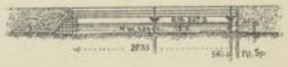
H.-Br. ü. d. Solonetz-B. 3 Öff. 10 m. Lichtw. Km. 22·09.



H. Br. ü. d. Dobra-B. Km. 53·0.

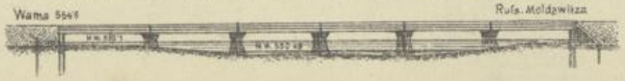


H. Br. ü. d. Frumoſa-B. Km. 6·29.



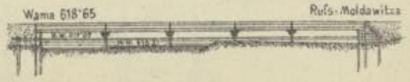
H.-Br. ü. d. Stebnik-B. 3 Öff. 10·371 m. Lw. Km. 4·4. schief 70°

Holz-Br. ü. d. Moldawitza-Fl. 6 Öff. 10 m. Lichtw. Km. 4·19.



H.-Br. ü. d. Dragosza-B. 4 Öff. 8 m. Lwt. Km. 9·63.

H.-Br. ü. d. Czumora-B. 5 Öff. 8 m. Lwt. Km. 14·7.

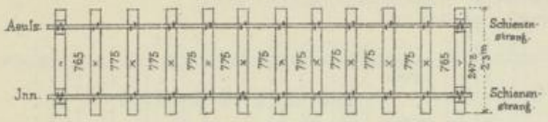


OBERBAU.

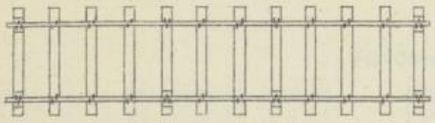
Austheilung der Querschwellen und Befestigungsmittel in Krümmungen 1:150.

Für Flufsstahlschienen. 9 m. lang.

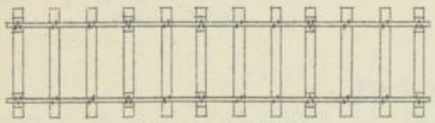
Linie: Hatna-Kimpolung



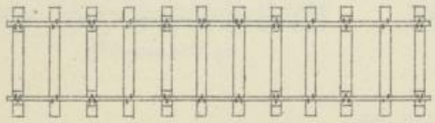
6 Platten, 54 Nägel.



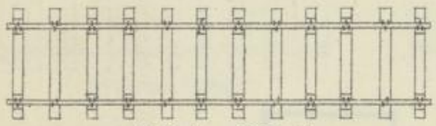
8 Platten, 56 Nägel.



10 Platten, 58 Nägel.



12 Platten, 64 Nägel.



16 Platten, 68 Nägel.

Die Austheilung bei Eichen-Schwellen wie bei der Eisenbahn: Lemberg-Belzec.

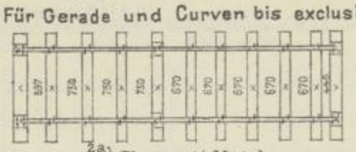
Für Eisenschienen.

6·638 m. lang. 5·689 m. lang. 4·689 m. lang.

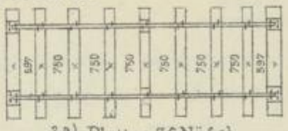
Weiche Schwellen.

Linie: Hliboka-Berhometh, Karapcziu-Czudin, Wama-Rufs Moldawitza, Hatna-Kimpolung.

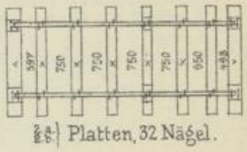
Für Gerade und Curven bis exclusive 2000 m R.



2a, 2b Platten, 44 Nägel.

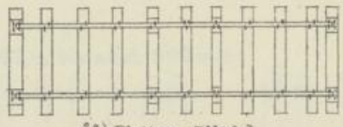


2a, 2b Platten 36 Nägel.

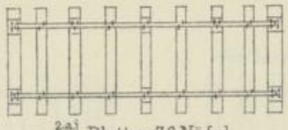


2a, 2b Platten, 32 Nägel.

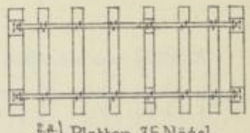
Für Curven von 2000 m. bis excl. 800 m. R.



2a, 2b, 2c Platten, 47 Nägel.

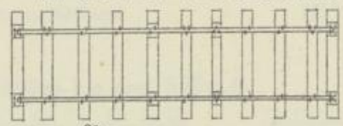


2a, 2b, 2c Platten 38 Nägel.

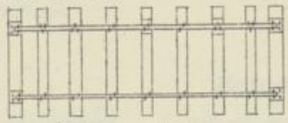


2a, 2b Platten, 35 Nägel.

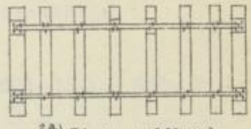
Für Curven von 800 m. bis excl. 500 m. R.



2a, 2b, 2c Platten 49 Nägel.

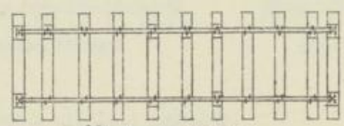


2a, 2b, 2c Platten 40 Nägel.

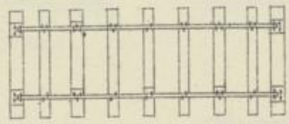


2a, 2b, 2c Platten, 36 Nägel.

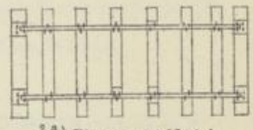
Für Curven von 500 m. bis excl. 300 m. R.



2a, 2b, 2c Platten 51 Nägel.

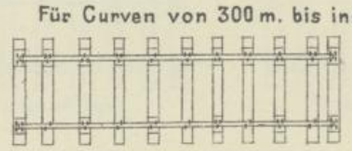


2a, 2b, 2c Platten 44 Nägel.

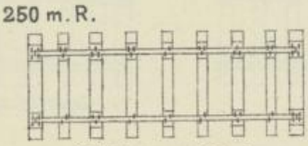


2a, 2b, 2c Platten, 38 Nägel.

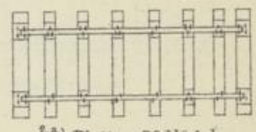
Für Curven von 300 m. bis incl. 250 m. R.



2a, 2b, 2c Platten 55 Nägel.



2a, 2b, 2c Platten 44 Nägel.



2a, 2b, 2c Platten 39 Nägel.

Für Bögen unter 250 m. Radius kommen nur Eichen-Schwellen in Anwendung.

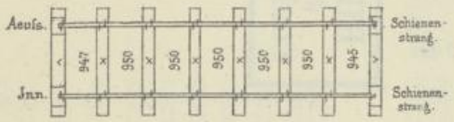
Eisenschienen.

5·689 m. lang. 4·741 m. lang 3·793 m. lang.

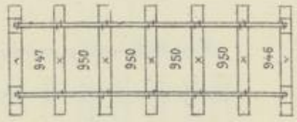
Weiche Schwellen.

Linie: Berhometh ⁄ Meżebrody.

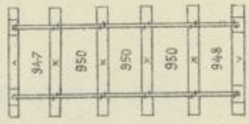
Für Gerade und Curven bis excl. 400 m R.



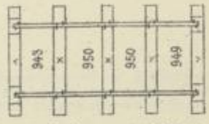
2 Stofsplatten a, 32 Nägel.



2 Stofsplatten a, 28 Nägel.

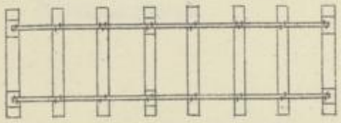


2 Stofsplatten a, 24 Nägel.

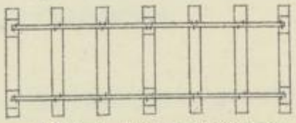


2 Stofsplatten a, 20 Nägel.

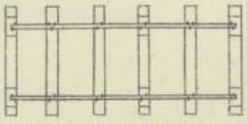
Für Curven von 400 m. bis excl. 200 m R.



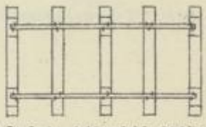
2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 34 Nägel.



2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 30 Nägel.

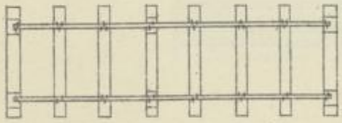


2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 28 Nägel.

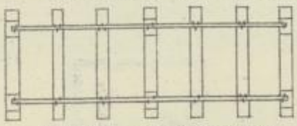


2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 22 Nägel

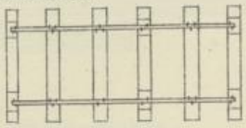
Für Curven von 200 m R. und darunter.



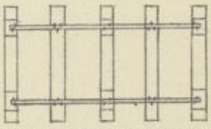
2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 39 Nägel.



2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 34 Nägel.

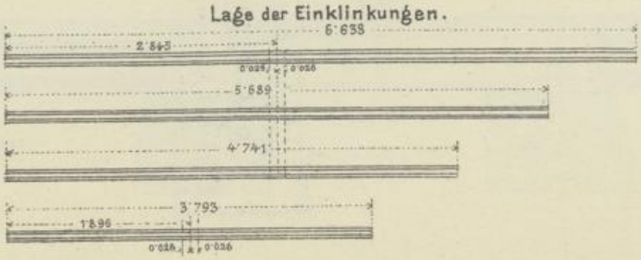


2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 26 Nägel



2 Stofspl. a, 2 Mittelpl. b, 22 Nägel.

Lage der Einklinkungen.



Weiche Mittelschwellen halbrund.

Weiche Stofsschwellen halbrund 2·3 m. lg.

Die Entfernungen der Schwellen sind in Millimeter cotirt.

OBERBAU.

Austheilung der Querschwellen und Befestigungsmittel in Krümmungen 1:150.

Für Eisenschienen.

Eichenschwellen.

Linie: Hliboka-Berhometh 8/8, Karapcziu 3/8-Czudin, Hadikfalva-Radautz.

Für Gerade u. Curven bis exclusive 2000 m. R.

6·638 m. lang. — äuſser / inner — Schienenstrang / Schienenstrang

2a/2b } Platten, 44 Nägel.

5·689 m. lang.

2a/2b } Platten, 36 Nägel.

4·741 m. lang.

2a/2b } Platten, 32 Nägel.

Für Fluſsstahlschienen.

7·5 m. lang.

Linie: Czernowitz-Nowosielitza.

Jn Geraden u. Curven v. mehr als 800 m. R.

äuſser / inner — Schienenstrang / Schienenstrang

4 Platten, 48 Nägel.

Für Curven v. 2000 m. bis excl. 800 m. R.

2a/2b } Platten, 45 Nägel.

2a/2b } Platten, 38 Nägel.

2a/2b } Platten, 32 Nägel.

Für Curven v. 800 m. bis excl. 500 m. R.

6 Platten, 50 Nägel.

Für Curven v. 800 m. bis excl. 500 m. R.

2a/2b/2c } Platten, 47 Nägel.

2a/2b/2c } Platten, 38 Nägel.

2a/2b } Platten, 35 Nägel.

Für Curven v. 500 m. bis excl. 300 m. R.

6 Platten, 54 Nägel.

Für Curven v. 500 m. bis excl. 300 m. R.

2a/2b/2c } Platten, 49 Nägel.

2a/2b/2c } Platten, 40 Nägel.

2a/2b/1c } Platten, 36 Nägel.

Für Curven v. 300 m. bis incl. 250 m. R.

10 Platten, 60 Nägel.

Für Curven v. 300 m. bis incl. 250 m. R.

2a/2b/3c } Platten, 51 Nägel.

2a/2b/4c } Platten, 44 Nägel.

2a/2b/4c } Platten, 38 Nägel.

Für Curven unter 250 m. R.

17 Platten, 61 Nägel.

Für Curven unter 250 m. R.

2a/2b/3c } Platten, 55 Nägel.

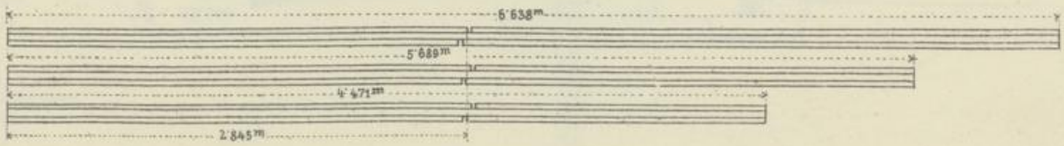
2a/2b/3c } Platten, 44 Nägel.

2a/2b/3c } Platten, 39 Nägel.

Länge der Bogenschienen 7·4 m. Die Vertheilung der Schwellen Unterlagsplatten und Nägel bei den Bogenschienen ist die gleiche wie bei Normalschwellen.

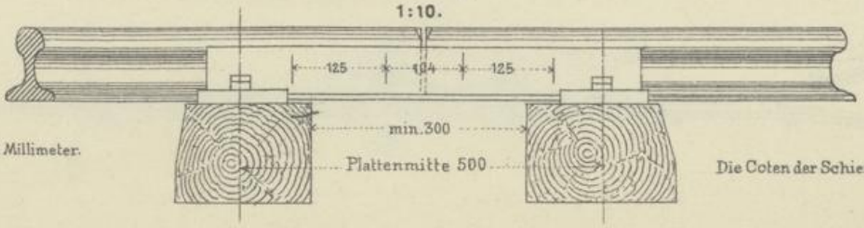
Schwellentype 2·3 m. lang.

Lage der Einklinkungen der Eisenschienen.



Schienenstoſsverbindung der Stahlschienen.

1:10.



Schienengewicht 23 Kg. pr. Meter.

Die Coten der Schwellenentfernungen sind in Millimeter.

Die Coten der Schienenstoſsverbindung sind in Millimeter.

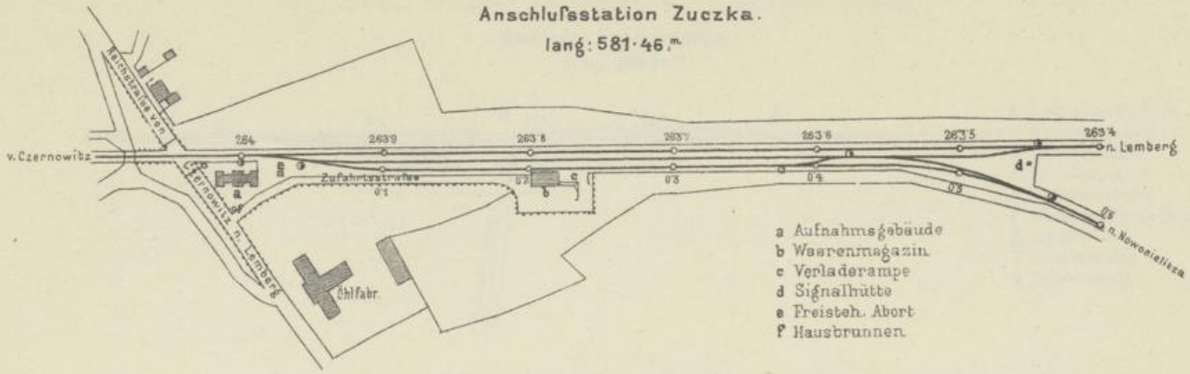
STATIONS-ANLAGEN.

Linie: Czernowitz-Nowosielitza

1:5000.

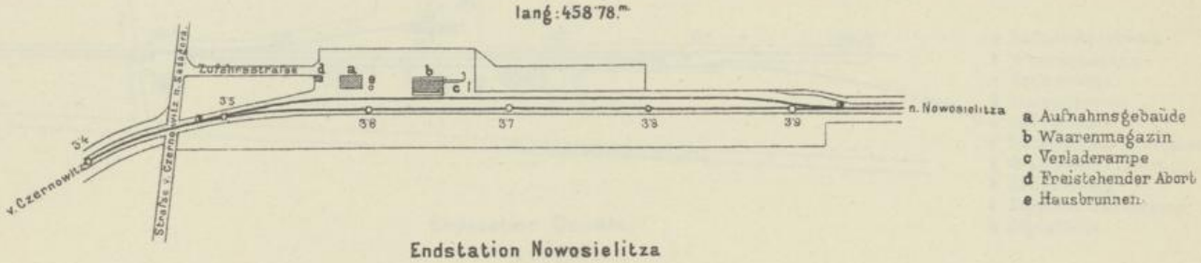
Anschlufsstation Zuczka.

lang: 581·46 m



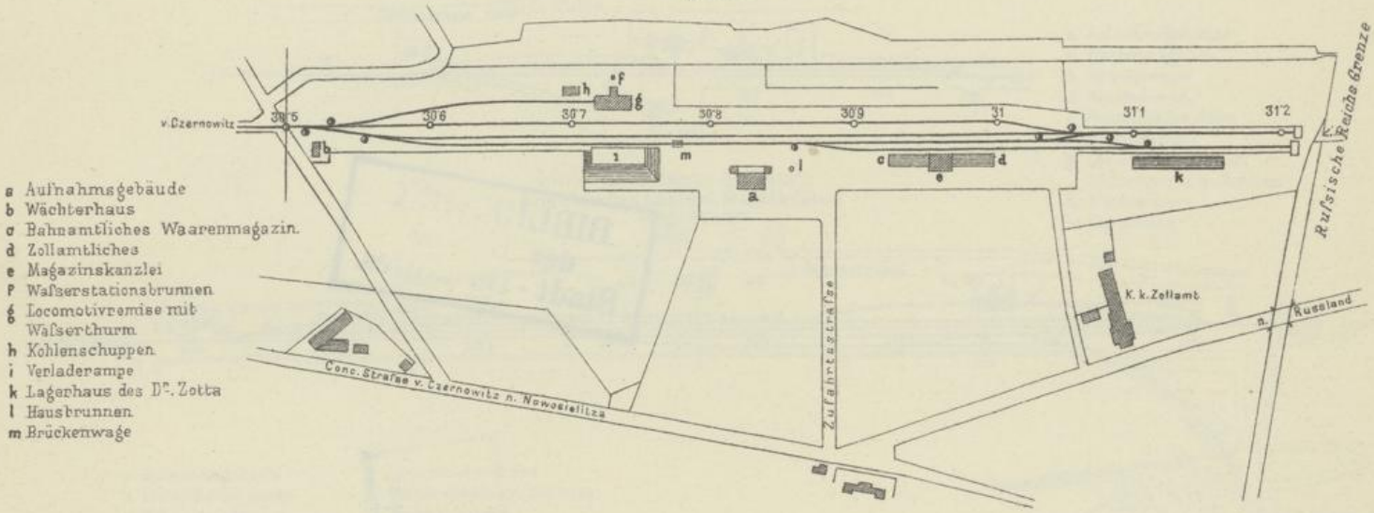
Station Sadagóra.

lang: 458·78 m



Endstation Nowosielitza

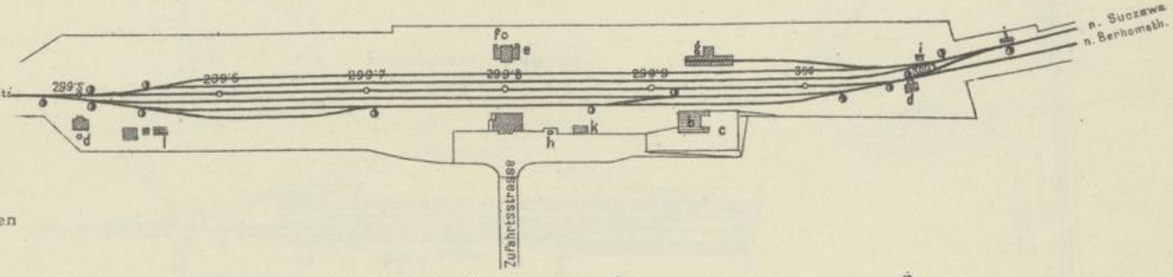
lang: 606·21 m



Linie: Hliboka-Berhometh a/s. und Karapcziu a/s-Czudin.

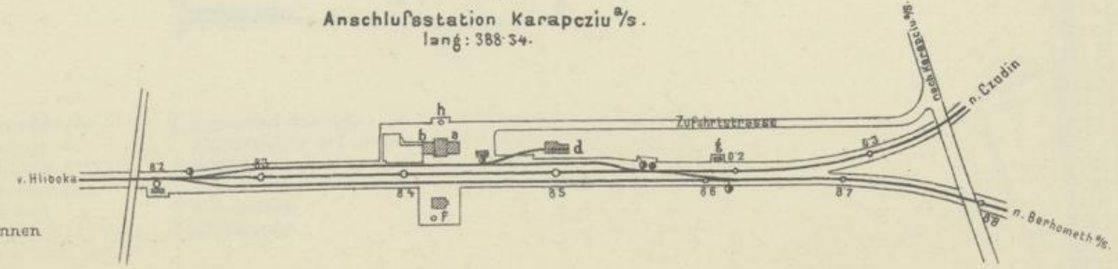
Anschlufsstation Hliboka.

lang: 661·23 m



Anschlufsstation Karapcziu a/s.

lang: 388·34.



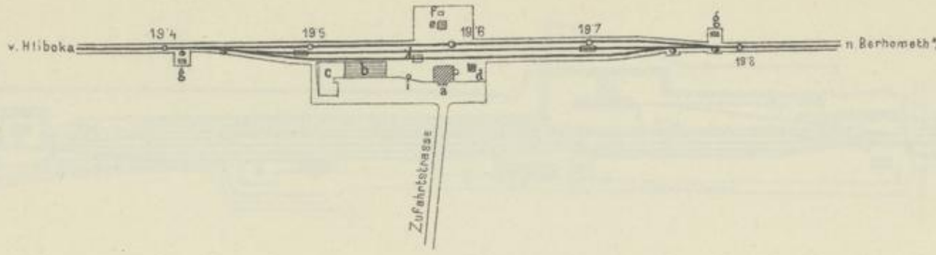
STATIONS-ANLAGEN.

1:5000.

Linie: Hliboka - Berhometh a/s. und Karapczin-Czudin

Station Storożynetz.

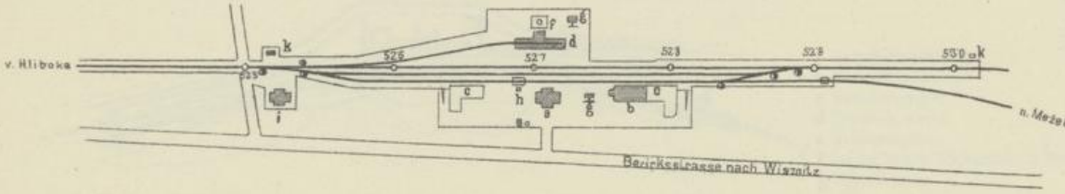
lang: 388·34.m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freisteh. Abort
e Wafserstation
f Wafserstations-Brunnen
g Signalhütte
i Hausbrunnen
k Brückenwage

Endstation Berhometh a/s.

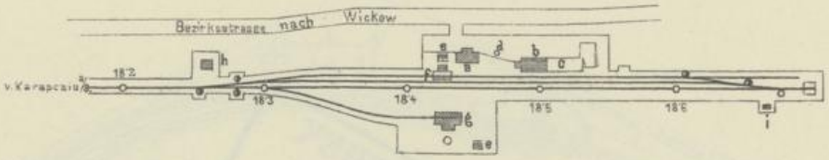
lang: 400·0m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Locomotivremise
e Hausbrunnen
f Wafserstation m Brunnen
g Freistehender Abort
h Brückenwage
i Doppeltes Wächterhaus
k Signalhütte

Endstation Czudin.

lang: 400·0m

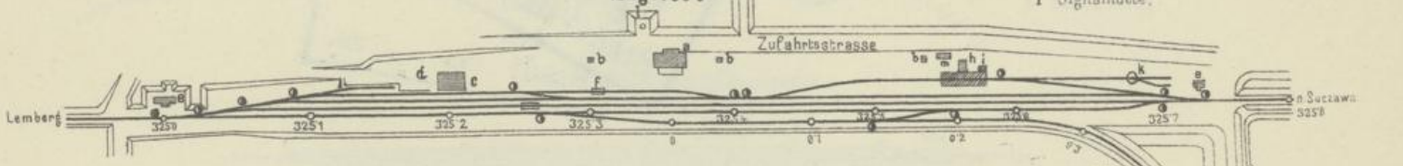


a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Hausbrunnen
e Freistehender Abort
f Brückenwage
g Locomotivremise mit Wafserthurm u. Brunnen
h Wächterhaus
i Signalhütte.

Linie: Hadikfalva-Radautz

Anschlufsstation Hadikfalva.

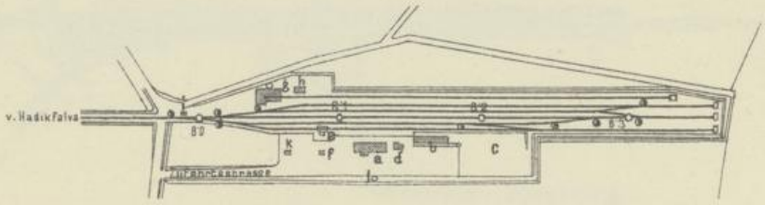
lang: 750·0m



a Aufnahmsgebäude
b Freistehende Aborte
c Waarenmagazin
d Verladerampe
e Wächterhäuser
f Brückenwage
g Locomotivremise
h Wafserstation m. Brunnen
i Coaksschuppen
k Drehscheiben
l Hausbrunnen
m Nebengebäude

Endstation Radautz.

lang: 400·0m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freistehender Abort
e Brückenwage
f Magazin
g Locomotivremise mit Wafserstation und Brunnen
h Coaksschuppen
i Signalhütte
k Nebengebäude
l Hausbrunnen

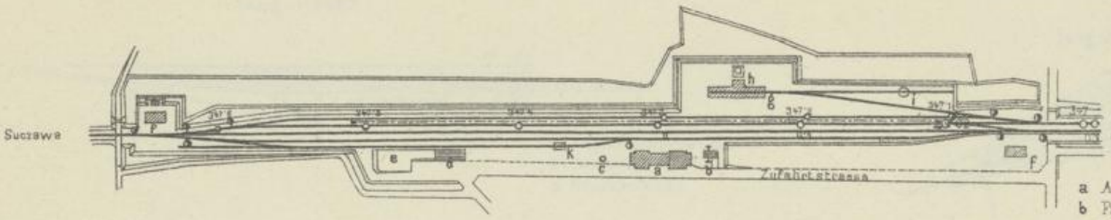
STATIONS-ANLAGEN

1:5000.

Linie: Hatna - Kimpolung.

Anschlufsstation Hatna.

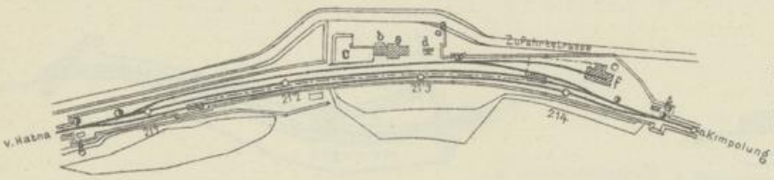
lang: 634·05 m.



a Aufnahmsgebäude
b Freistehender Abort
c Hausbrunnen
d Waarenmagazin
e Verladerampe
f Wächterhaus
g Locomotivrem. m. Wafserstat. und Brunnen
i Drehscheibe
k Brückenwage

Station Kaczyka.

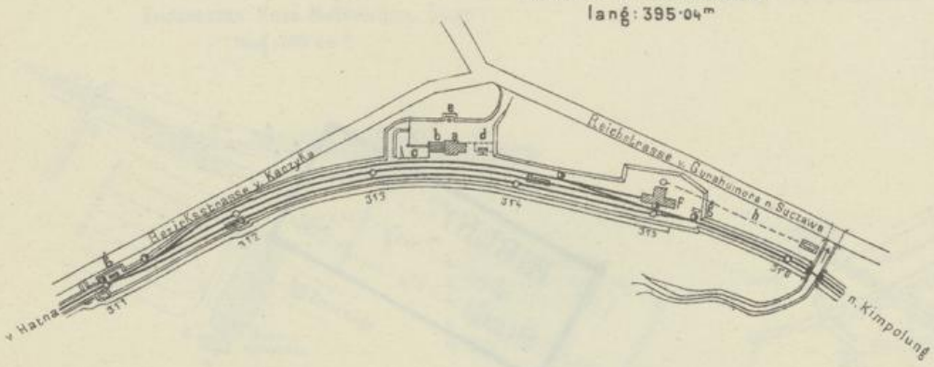
lang: 419·17 m.



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freisteh. Abort
e Hausbrunnen
f Locom. Rem. m. Wafserstat. u. Brunnen
g Signalhütten

Station Jllischestie.

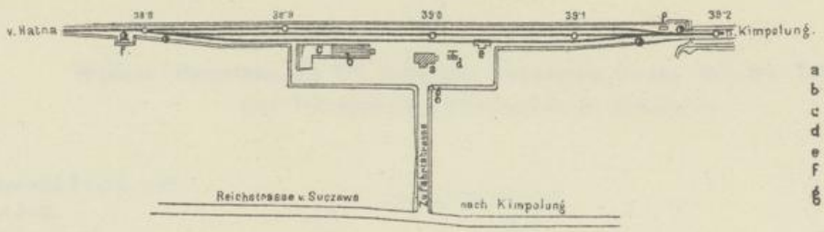
lang: 395·04 m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freistehend. Abort
e Hausbrunnen
f Locom. Rem. m. Wafserstat. u. Brunnen
g Signalhütte
h Wafserleitung

Station Gurahumora.

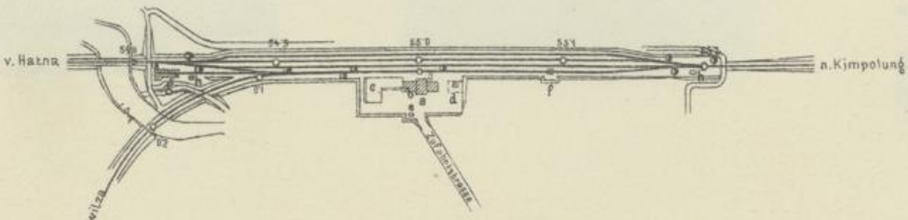
lang: 395·04 m.



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freistehend. Abort
e Brückenwage
f Signalhütten
g Hausbrunnen

Anschlufsstation Wama.

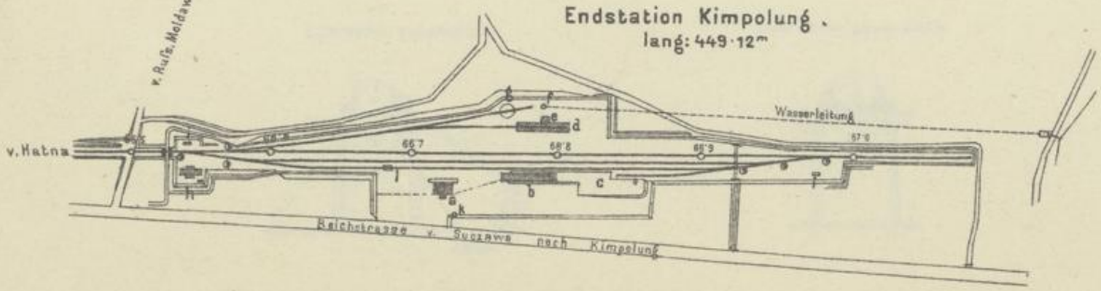
lang: 393·65



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Freistehend. Abort
e Hausbrunnen
f Brückenwage
g Locom. Rem. m. Wafserstat. u. Brunnen.
h Signalhütte

Endstation Kimpolung.

lang: 449·12 m



a Aufnahmsgebäude
b Waarenmagazin
c Verladerampe
d Locomotivremise
e Wafserstation
f Wafserstat. Brunnen
g Drehscheibe
h Doppelt. Wächterhaus
i Signalhütte
k Hausbrunnen
l Bruckenwage

STATIONS-ANLAGEN.

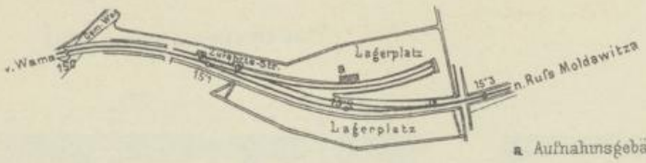
1:5000.

Linie: Wama-Rufs Moldawitza.

Ladestelle Dragosza.
lang: 170·88 m

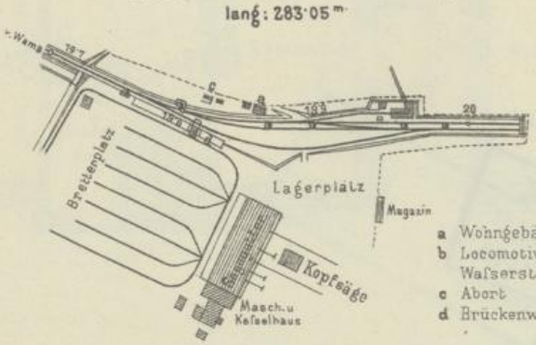
a Aufnahmsgebäude
b Freisteh. Abort
c Brückenwage.

Ladestelle Watra-Moldawitza.
lang: 172·30 m



a Aufnahmsgebäude

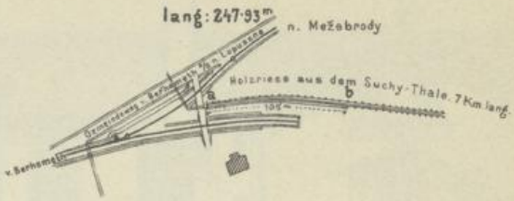
Endstation Russ Moldawitza. Säge
lang: 283·05 m



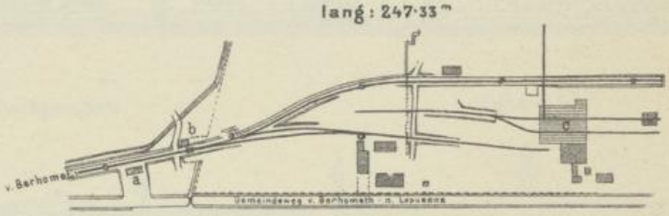
a Wohngebäude
b Locomotivremise mit Wafserstation
c Abort
d Brückenwage

Linie: Berhometh a/s.-Meżebrody.

Lade u. Haltestelle Suchy.

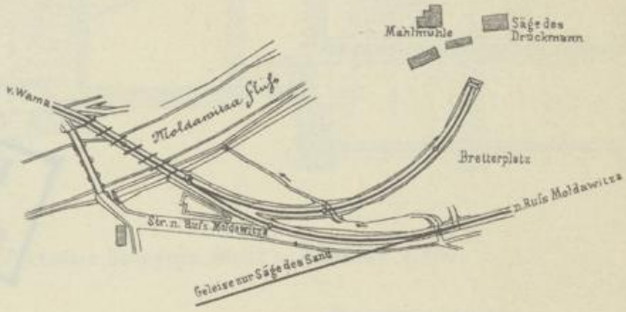


Endstation Meżebrody.
lang: 247·33 m



a Wartepavillon
b Brückenwage
c Dampfsäge-Etablissement

Linie: Wama-Rufs Moldawitza
Ladestelle Deia.
lang 236·70 m

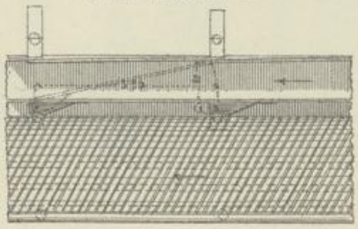


Wafser-Holzriese 7·0 Km. lang zur Ladestelle Suchy bei Km 3·088. 1:150.

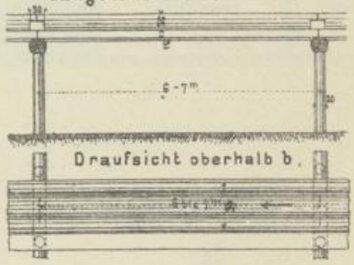
zum Transporte des Brennholzes in Scheitern.

Holzriese zur Ladestelle Suchy. 1:150.
Km. 3·088.
Längenansicht von ab

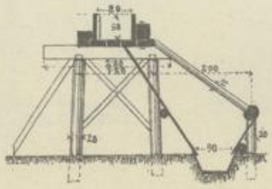
Draufsicht von ab.



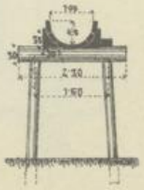
Längenansicht oberhalb b.



Querschn. unterhalb b.



Querschn. oberhalb b.



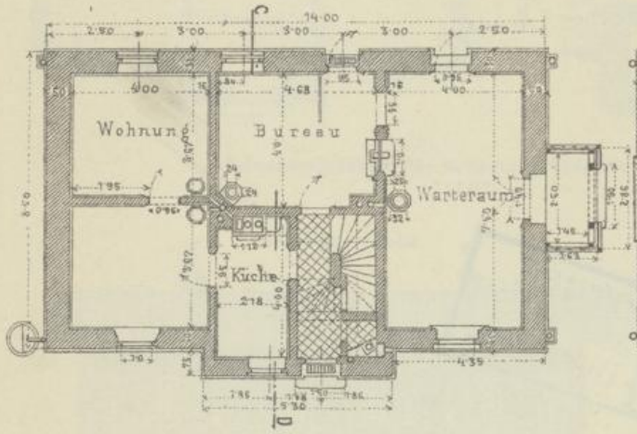
HOCHBAU.

Aufnahmsgebäude in Sadagóra, Bojan, Storożynetz, Berhometh a/s, Czudin und Gurahumora.

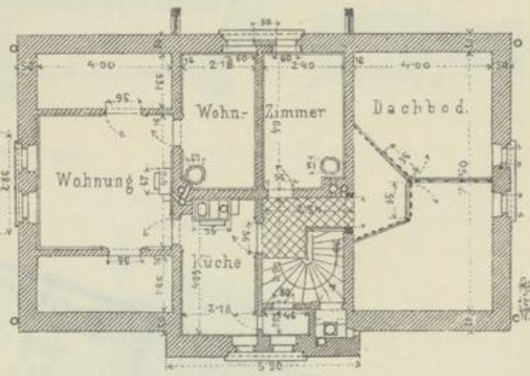
1:200.

Bahnseitige-Ansicht. Strafsenseitige-Ansicht. Giebel-Ansicht.

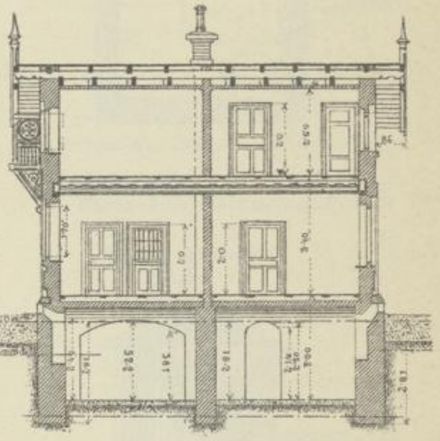
Erdgeschofs, verb. Fl. 117·64 m²



Dachgeschofs.

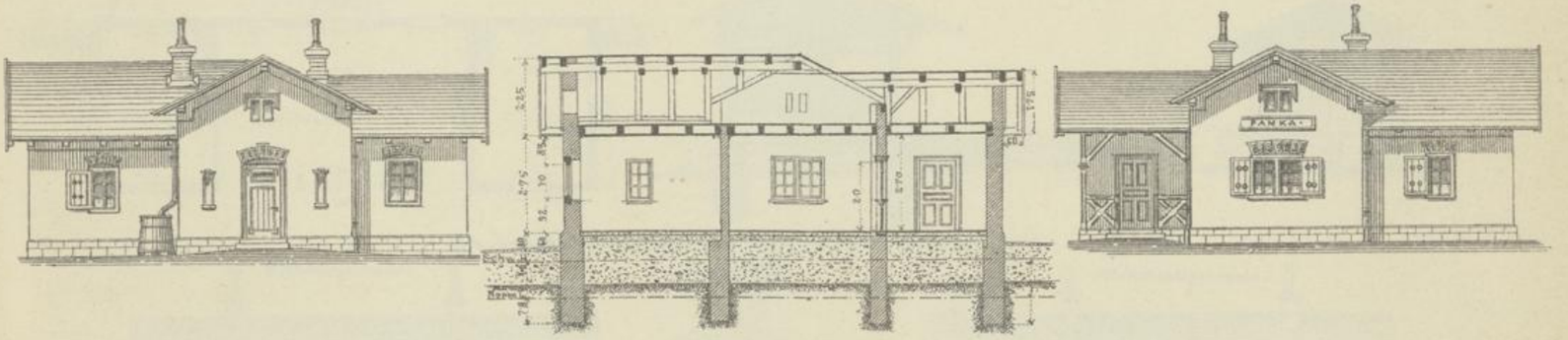


Schnitt CD.

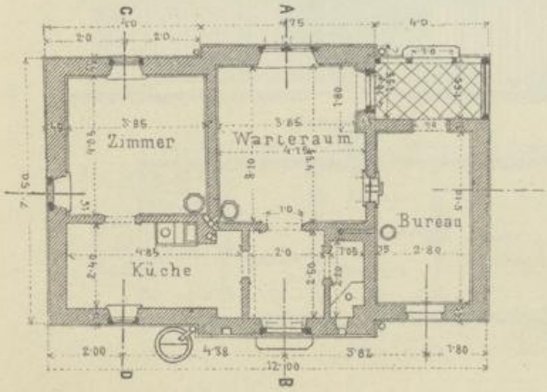


Aufnahmsgebäude in den Haltestellen: Panka, Kupka, Parhoutz, Pertestie, Strygoja, Molit u. Eisenau. 1:200.

Strafsenseitige Ansicht. Längenschnitt EF. Bahnseitige Ansicht.

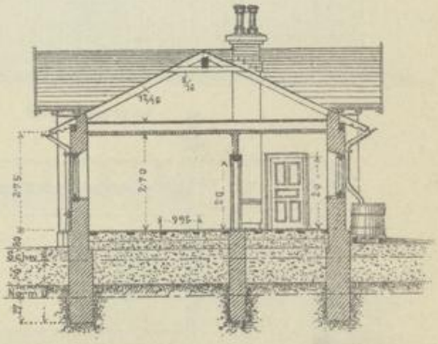


Grundrifs, v. Fl. 92·85 m²



Querschnitt AB.

Querschnitt CD.

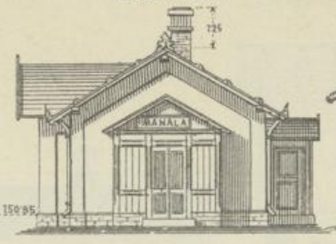


HOCHBAU.

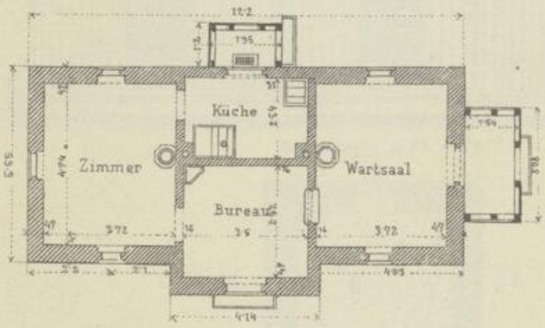
Aufnahmsgebäude, Haltestelle Mahala. 1:200.

Bahnseitige Ansicht.

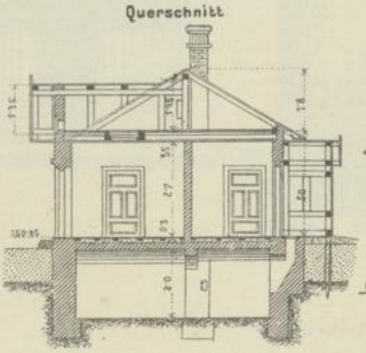
Giebel-Ansicht.



Grundriſs. v. Fl. 86·5 m²

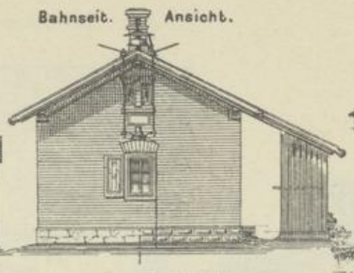


Querschnitt

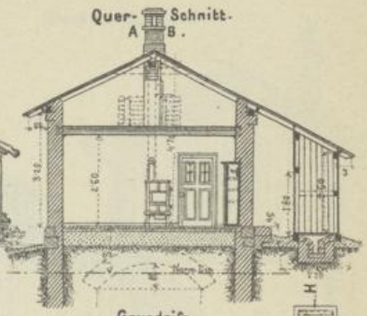


Einf. Wächterhaus sammt Nebengebäude in der Station Czudin. 1:200.

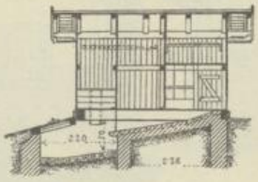
Bahnseit. Ansicht.



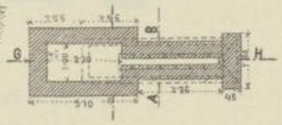
Quer-Schnitt. A B.



Schnitt GH.



Grundriſs. v. Fl. 5·7 m²



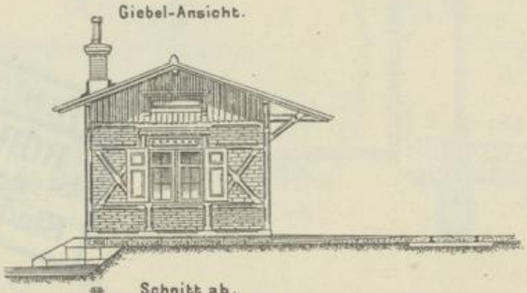
Grundriſs. v. Fl. 45·6 m²

Dasselbe Wächterhaus ist in Nowosielitza.

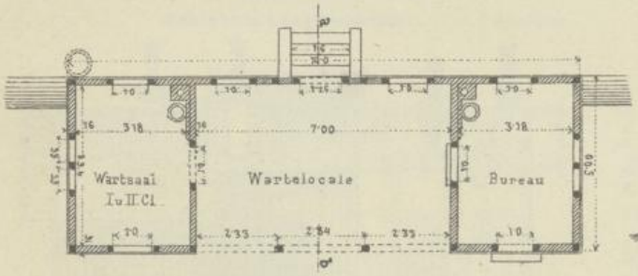
Aufnahmsgebäude der Haltestelle Radautz Ringpl. 1:200.

Bahnseitige Ansicht.

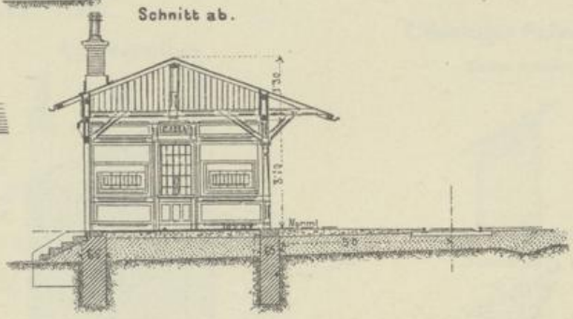
Giebel-Ansicht.



Grundriſs. v. Fl. 70·0 m²



Schnitt ab.



Aufnahmsgebäude auf der Linie: Wama-Ruſs Moldawitza. 1:200

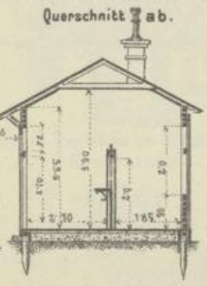
Stirn-Ansicht.

Stirn-Ansicht.

Aufnahmsgebäude auf der Linie: Wama-Ruſs Moldawitza. 1:200.

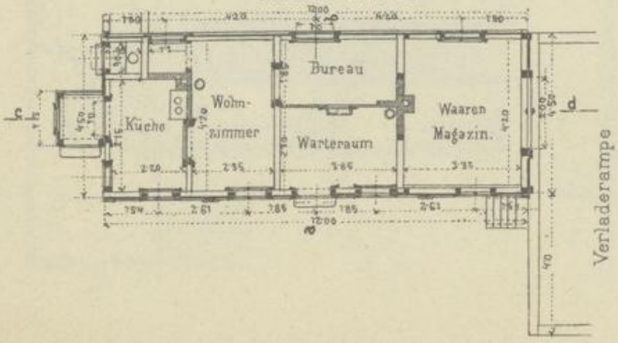
Bahnseitige-Ansicht

Querschnitt ab.

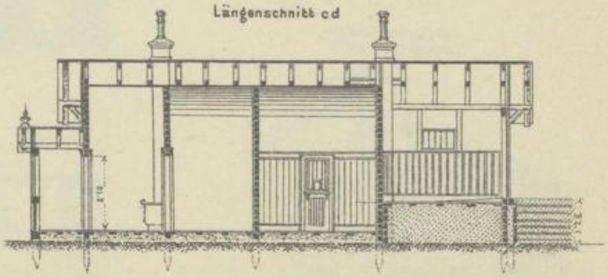


Straſsenseitige-Ansicht

Grundriſs. v. Fl. 54·0 m²



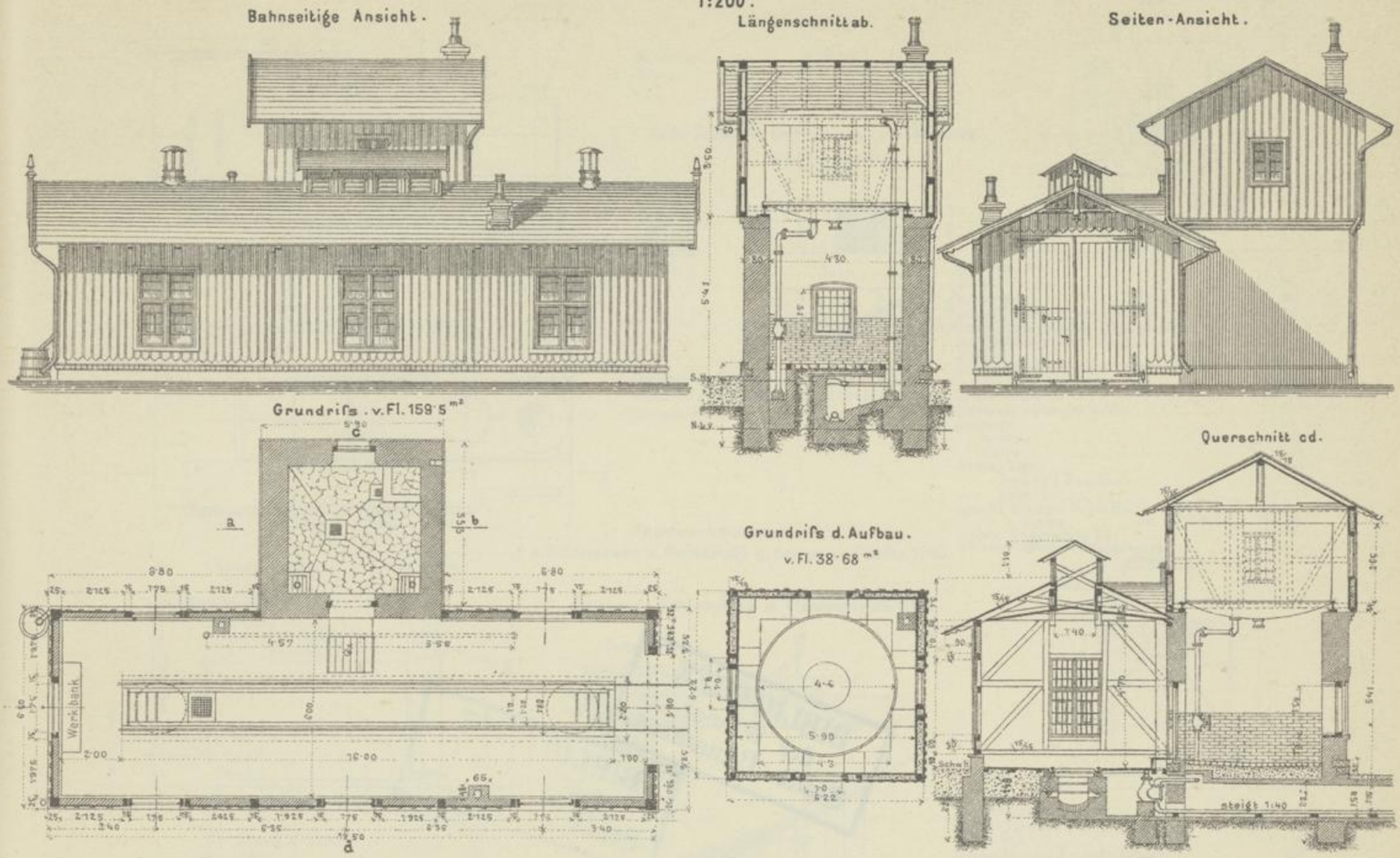
Längenschnitt cd



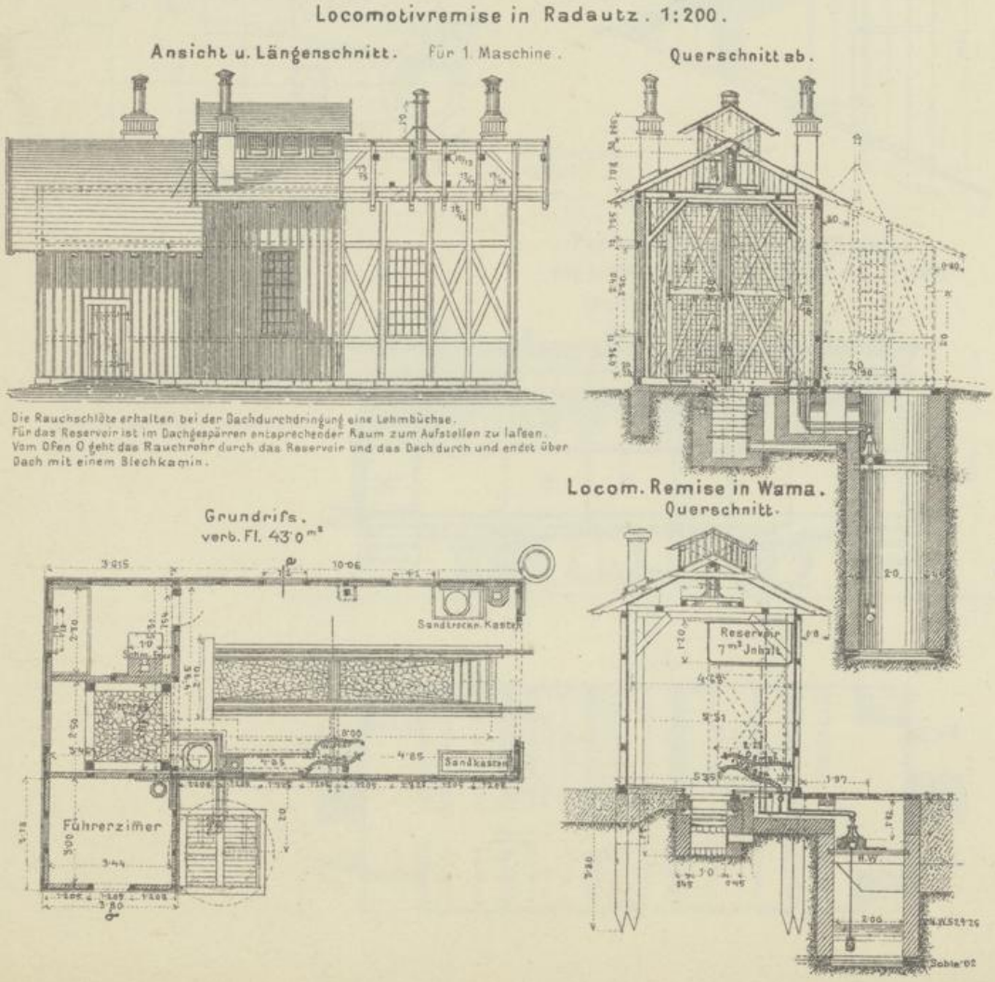
HOCHBAU

Locomotivremise mit Reservoirgebäude in Czudin, Kaczyka und Jllischestie.

1:200.

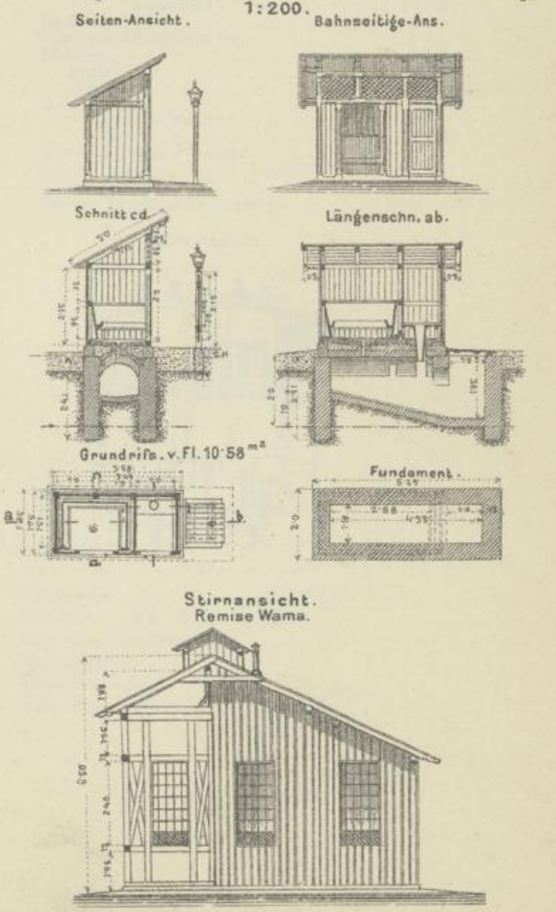


Locomotivremise in Radautz. 1:200.



Einseitiger Paſsagierabort m. Piſsoir in Radautz-Ringpl.

1:200.



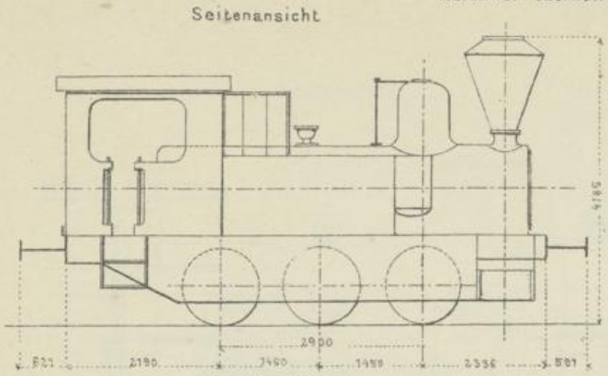
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Tender-Locomotive

P. d. Linien: Czernowitz-Nowosielitza und Hliboka-Berhometh 3/5.

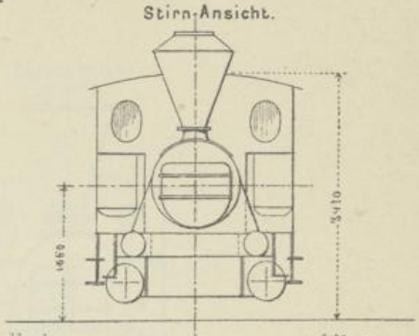
1:100.

Seitenansicht

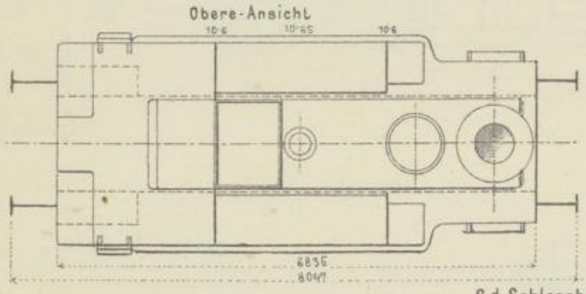


Wafserraum ..... 4·25 m³
Kohlen ..... 2·3 t
Holz ..... 4·6 m³

Stirn-Ansicht.

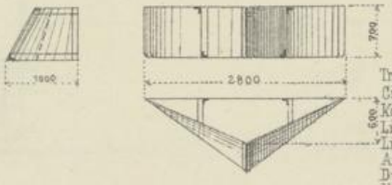


Obere-Ansicht



An die Brust der Locomotiven zu montirende Schneeräumer.

1:100.



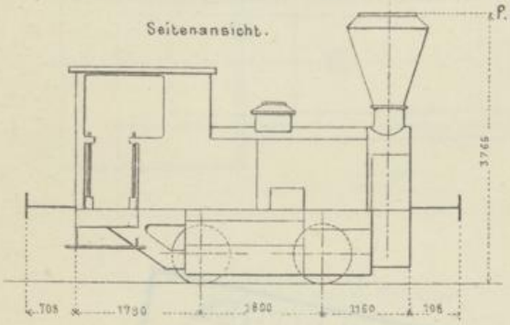
Die gleichen Schneeräumer sind an den Locomotiven der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) angebracht.

Triebraddurchm.	1·01 m
Cilinder Durchm.	0·335 -
Kolben-Hub	0·50 -
Lichter-Durchm. d. cilindr. Kessels	1·190 -
Lichte Länge zwischen d. Rohrwänden	3·00 -
Anzahl d. Siederohre	134 St.
Durchm.	52/47 mm
Heizfläche d. Feuerbüchse v. Feuer bespült	5·703 m²
- Siederohre - - -	59·567 -
Totale Heizfläche	65·270
Überdruck d. Dampfes in Atm.	12·00
Rostlänge	1·45 m
- breite	0·920 -
- Fläche	1·334 m²
Größte Länge d. Maschine	8·047 m
- Breite d. Maschine	3·094 -
- Höhe d. Maschine	4·185 -
Gewicht d. leeren Maschine	22·5 t
- - ausger. - bei 160 mm W. St.	31·85 -
Größte Zuekraft in Kg.	4737
Größter Effect in Pferdekräften	200

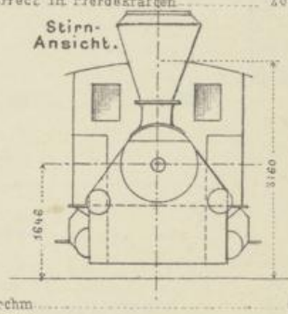
Tender-Locomotive

P. d. Schleppbahn n. Meżebrody u. Karapcziu-Czudin. 1:100

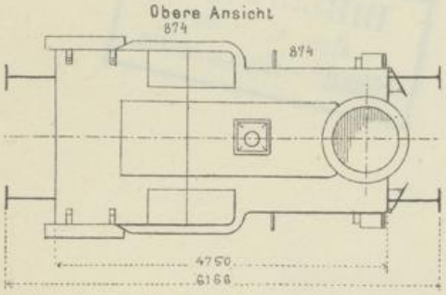
Seitenansicht.



Stirn-Ansicht.

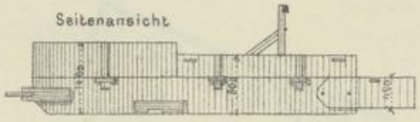


Obere Ansicht

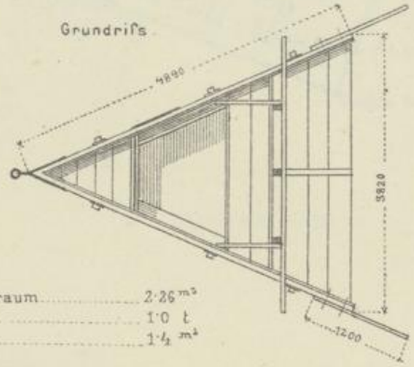


Hölzerner Schneepflug m. Pferdebetrieb. 1:100.

Seitenansicht



Grundriſs

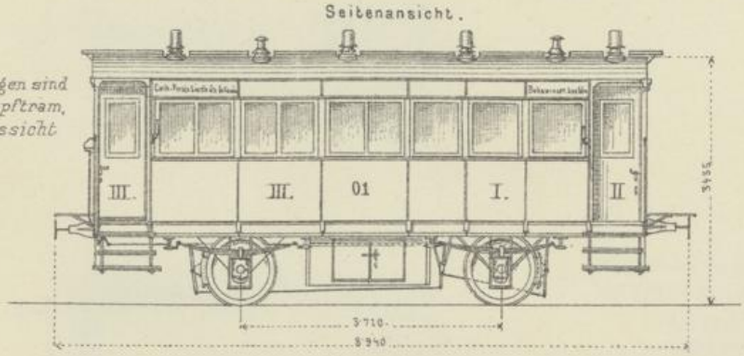


Wafserraum ..... 2·26 m³
Kohlen ..... 1·0 t
Holz ..... 1·½ m³

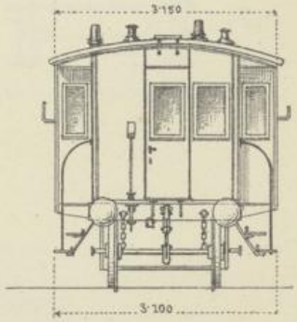
Triebraddurchm.	0·830 m
Cilinder-Durchm.	0·260 -
Kolben-Hub	0·400 -
Lichter Durchm. d. cilindr. Keſſels	1·000 -
Lichte Länge zwischen d. Rohrwänden	2·242 -
Anzahl der Siederohre	111 St.
Durchm. - -	44/40 mm
Heizfläche d. Feuerbüchse v. Feuer bespült	2·481 m²
- - Siederohre - - -	30·962 -
Totale Heizfläche	33·443 -
Überdruck d. Dampfes in Atm.	12·0 -
Rostlänge	0·822 m
- breite	0·876 -
- fläche	0·72 m²
Größte Länge d. Maschine	6·166 m
- Breite d. Maschine	2·800 -
- Höhe d. Maschine	3·765 -
Gewicht d. leeren Maschine	12·9 t
- - ausger. - bei 160 mm W. St.	17·48 -
Größte Zuekraft in Kg.	2642
Größter Effect in Pferdekräften	101

Personenwagen I II u. III. Claſse der Linie Hadikfalva-Radautz. 1:100.

Seitenansicht.

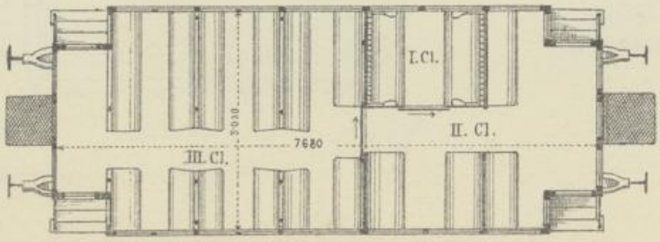


Stirn-Ansicht.



Die gleichen Personenwagen sind für die projectirte Dampftramwaybahn in Lemberg in Aussicht genommen

Grundriſs



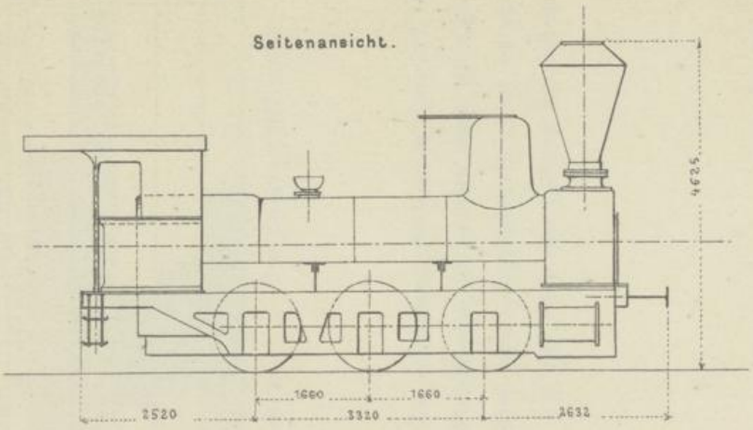
Eigengewicht ..... 9480 Kg.
Sitzplätze 4 I, 9 II, 35 III. Cl.
Haag'sche Dampfheizung
Spindel-Bremse
Anstrich: olivgrün.
Fabr. Simmering 1889

Coten sind in Millimeter.

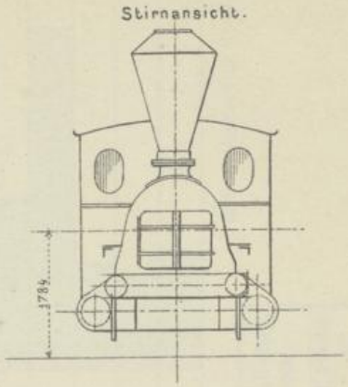
FAHRBETRIEBSMITTEL.

Dreiachsig gekuppelte Locomotiven f. d. Linie Hatna - Kimpolung. 1:100.

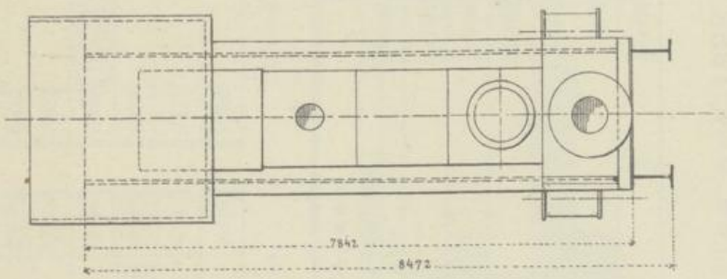
Seitenansicht.



Stirnansicht.



Obere Ansicht.



die Coten sind in Millimeter

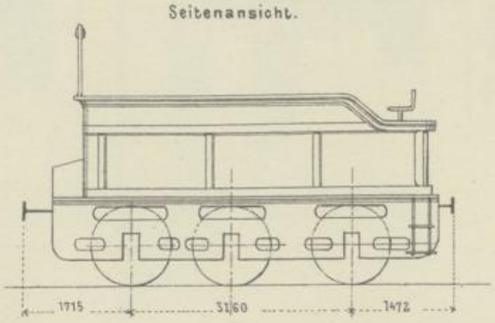
Raddurchmesser	1·274 m
Cilinder Durchmesser	0·435 "
Kolbenhub	0·632 "
Lichter Durchmesser des cilindr. Kessels	1·270 "
Lichte Länge zwischen den Rohrwänden	4·103 "
Anzahl der Siederohre	168 Stk.
Durchmesser derselben	52/47 mm.

	vom Feuer bespült m²	vom Wasser bespült m²
Heizfläche der Feuerbüchse	7·12	7·26
" " Siederohre	103·3	113
Totale Heizfläche	110·42	120·26

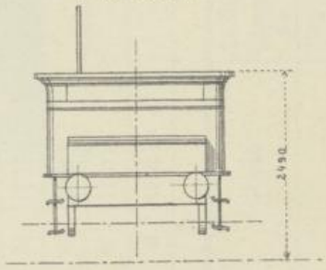
Überdruck des Dampfes in Atm.	10
Rost-Länge	1·369 m
" Breite	1·085 "
" fläche	1·4 m²
Größte Länge der Maschine	8·472 m
Breite der Maschine	2·946 "
Höhe der Maschine	4·625 "
Gewicht der leeren Maschine	34·87 t.
" " ausger. " bei 160 mm. W. St.	39·27 "
Größte Zugkraft in Kg.	7400

Tender. 1:100.

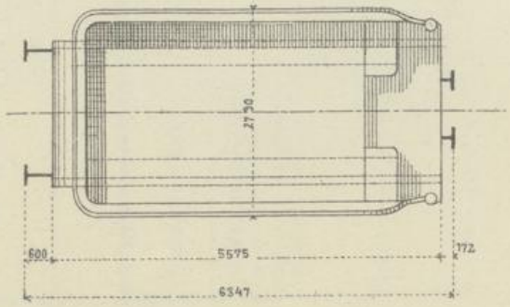
Seitenansicht.



Stirnansicht



Obere Ansicht.



äusserster Radstand	3·160 m
größte Länge des Tenders	6·347 "
Breite des Tenders	2·790 "
Höhe des Tenders	2·490 "
Wasserraum	10·595 m³
Kohlenraum	7·5 "
Gewicht des leeren Tenders	12·0 t
" " ausger.	28·0 "

die Coten sind in Millimeter.

Personen-und Güterbewegung pro 1888.

Firma der Bahn	Linie	Tarif-Länge km.	Personen pr. Km. Anzal	Personen pr. Km. Grafisch	Güterbewegung pr. Kilom. Grafisch	Güterbewegung pr. Kilom. Anzal Tonnen
Eisenb. Lemberg-Betzec		92	24309			19364
Kolomeaer-Localbahnen		33	20340			33454
Bukowinaer-Localbahn.	Czernowitz-Nowosielitza	31	12439			43911
	Hliboka-Berhometh m. Flügl.	72	6824			40581
	Hatna-Kimpolung.	67	13557			24680

1 Millimeter = 2000 Personen 1 Millim. = 2000 Tonnen.

Personenbewegung: von der Ausgangsstation Anzal	Grafisch	von der Endstation Anzal
24977		27585
41396		46521
8597		7602
7672		11192
21340		20632

1 Millimeter = 2000 Personen 1 Millimeter = 2000 Tonnen

Firma der Bahn.	Linie	Tarif-Länge km.	Güterbewegung in Tonnen: von d. Ausgangs-Stat. Anzal	von d. Ausgangs-Stat. Grafisch	von der Endstation Grafisch	von der Endstation Anzal
Eisenb. Lemberg-Betzec		92	4100			42039
Kolomeaer-Localbahn.		33	20165			47538
Bukowinaer-Localbahn.	Czernowitz-Nowosielitza	31	4956			41592
	Hliboka Berhometh m. Flügl.	72	3920			70601
	Hatna-Kimpolung.	67	8249			26840
	Berhometh-Meżebrody	9				25490

1 Millimeter = 2000 Tonnen

Da die Linie Hatna-Kimpolung nur 245 Tage im Betriebe war, so wurden die Ergebnifse derselben behufs Ermöglichung eines Vergleiches auf 365 Tage des Jahres berechnet.

Betriebs-Ergebnifse pro 1888.

Firma der Bahn	Linie	Tarif-Länge km.	Betriebs-Einahmen pr. Kilomet. Gulden	Betriebs-Einahmen pr. Kilomet. Grafisch	Betriebsausgabe pr. Km Grafisch	Betriebsausgabe pr. Km Gulden	Betriebsüberschufs pr. Kilomet. Grafisch	Betriebsüberschufs pr. Kilomet. Gulden
Eisenb. Lemberg-Betzec		92	1525			1221		304
Kolomeaer-Localbahnen		33	2929			1712		1217
Bukowinaer-Localbahn.	Czernowitz Nowosielitza	31	3596			1174		2422
	Hliboka-Berhometh m. Flügl.	72	1538			790		740
	Hatna-Kimpolung.	67	2051			1355		696
	Berhometh-Meżebrody	9	1862			1051		811

1 Millimeter = 100 Gulden.

Firma der Bahn	Linie	Tarif-Länge km.	Ausg. Coeffiz %	Einnahme in Kreuzern. pr. Person Kilomet.	Einnahme in Kreuzern. pr. Toñen Kilomet.	Ausgab. pr. Toñen Kilomet.	Durchschn. Belastung der Züge pr. Ton.	pr. Bahnkm. zurückgel. Zugs- Kilometer	pr. Bahnkm. zurückgel. Achs- Kilometer	Beförd. 1000 Ton. km pr. Bahnkilom. Brutto	Beförd. 1000 Ton. km pr. Bahnkilom. Netto	pr. Tag. Sitzplz. Anzahl. bewegt	pr. Tag. Sitzplz. Anzahl. besetzt.
Eisenb. Lemberg-Betzec.		92	73·5	2·400	3·03	4·094	112·3	1155	22600	123·4	32·73	261	82
Kolomeaer-Localbahnen.		33	58·46	2·370	7·90	5·093	55·4	2531	24191	140·1	38·38	305	73
Bukowinaer Localbahn.	Czernowitz-Nowosielitza	31	32·67	2·410	7·45	2·648	137·9	915	22238	125·3	44·65	137	25
	Hliboka-Berhometh m. Flügl	72	51·41	2·196	3·40	1·857	107·1	1121	22255	119·9	42·58	169	65
	Hatna-Kimpolung.	67	66·24	2·360	5·86	3·620	87·5	1484	24077	126·1	37·66	383	82
	Berhometh-Meżebrody.	9	56·40	—	—	—	—	—	—	—	—		