

NACHTRAG

über die Betriebsergebnisse sämtlicher Localbahnen im Jahre 1889 auf Grund der Ende Juni 1889 abgehaltenen General-Versammlungen.

I. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów).

Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehres.

Infolge der im Jänner und Februar eingetretenen starken und lange andauernden Schneefälle musste der Verkehr durch 17 Tage eingestellt werden. Die Beseitigung der Schneeverwehungen erforderte den namhaften Betrag von ö. W. fl. 9.162¹⁸.

Personen-Verkehr		1889	
Anzahl der Reisenden	I. Classe	1.091	1 ⁶⁵
" " "	II. "	8.167	12 ³⁹
" " "	III. "	52.385	79 ⁴⁹
Militär		4.260	6 ⁴⁷
	Zusammen	65.903	100
Pro Tag		181	
Zurückgelegter Weg in Kilometern		2,577.222	
Von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilom.		39 ¹⁰⁰	
Gepäck-Verkehr:			
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen		213 ⁸⁰⁰	
Pro Tag		0 ⁵⁸⁶	
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen-Kilometern		7.126	
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen		0 ⁰⁰³	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern		33 ³³⁰	
Güter-Verkehr:			
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen		59.546 ⁹⁷⁰	
Pro Tag		163 ¹⁴⁰	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern		39 ⁰⁰⁰	

Güterverkehr		1889	
Befördert wurden in Tonnen:			%
Bau- und Brennholz, auch Eichenschwellen	42.304		71'04
Steine, Schiefer, Cement	8.682		14'59
Getreide und Hülsenfrüchte	2.047		3'44
Salz	1.771		2'97
Emballagen	809		1'36
Verschiedene andere Artikel	3.934		6'60
	Zusammen .	59.547	100
Beförderte Züge:			
Pro Tag Anzahl der Züge			3'16
„ „ beförderte Zugskilometer			256'15
„ „ Wagenachs-Kilometer			6.157'00
„ 1000 Kilometer Tonnen Brutto			28'22
„ 1000 „ „ Netto			10'68
Durchschnittliche Bruttolast:			
Durchschnittliche Belastung eines Zuges in Tonnen			110'19
Netto zu Brutto durchschnittlich in Percenten			37'83

Finanzielle Ergebnisse:

Capitel	Artikel	Einnahmen			Capitel			
		fl.	kr.	%	fl.	kr.		
I	Transport-Einnahmen:							
	1.	Personenbeförderung	56.190	04	38'83	} 100 %	144.963	33
	2.	Militärtransporte	2.259	63	1'56			
	3.	Gepäck	1.626	88	1'12			
	4.	Eilgüter	257	51	0'16			
	5.	Frachten	84.629	27	58'33			
II	Sonstige verschiedene Einnahmen:							
	1.	Mieth- und Pachtzinse	4.636	81	26'22	} 100 %	17.689	16
	2.	Miethe für Fahrbetriebsmittel	11.353	82	64'19			
	3.	Telegraphengebühren	659	18	3'72			
	4.	Verschiedenes	1.039	35	5'87			
		Gesamtsumme der Einnahmen .	162.642	49			162.642	49

Von den vorherigen Einnahmen entfallen:

Pro Tag	ö. W. fl.	445 ⁶²
„ Bahnkilometer	„ „ „	1.767 ⁹⁶
„ Nutzkilometer	„ „ „	1 ⁷⁰²
„ Wagenachs-Kilometer	„ „ „	0 ⁰⁷²
„ 1000 Tonnen- $\left. \begin{array}{l} \text{Brutto-} \\ \text{Netto-} \end{array} \right\}$ Kilometer	„ „ „	15 ⁹¹⁵
	„ „ „	41 ⁷¹⁶

Ausgaben:

A. Allgemeine Verwaltung	ö. W. fl.	11.509 ²⁰	oder	10 ⁵¹ %
B. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„ „ „	37.123 ⁴⁸	„	33 ⁹⁰ %
C. Verkehrs- und commercieller Dienst	„ „ „	28.291 ⁷⁹	„	25 ⁸⁴ %
D. Zugförderungs- und Werkstättendienst	„ „ „	32.578 ⁹⁴	„	29 ⁷⁵ %
Zusammen	ö. W. fl.	109.503 ⁵⁰	oder	100 %

Durchschnittlich betrug die Ausgabe:

Pro Tag	ö. W. fl.	300 ⁰¹
„ Bahnkilometer	„ „ „	1.190 ²⁴
„ Nutzkilometer	„ „ „	1 ¹⁴⁶
„ Wagenachs-Kilometer	„ „ „	0 ⁰⁴⁹
„ 1000 Tonnen- $\left. \begin{array}{l} \text{Brutto-} \\ \text{Netto-} \end{array} \right\}$ Kilometer	„ „ „	10 ⁶³¹
	„ „ „	28 ⁰⁸⁵

Betriebsergebnisse pro 1889:

Einnahmen nach Abschlag der Refactien, Rückersätze für Bahngebühren, Ersätze für Verluste und Beschädigungen	ö. W. fl.	162.652 ⁴⁹
Ausgaben	„ „ „	109.503 ⁵⁰
	daher Ertrag	ö. W. fl. 53.148 ⁹⁹
oder von den Einnahmen		67 ³² %.
Sonstige Auslagen:		
Grundsteuer sammt Zuschlägen	ö. W. fl.	381 ⁷¹
Gebäudesteuer	„ „ „	734 ⁵⁵
Stempel und Gebühren	„ „ „	2 ⁰⁶
Vergütung für Mitbenützung von fremden Bahnhöfen	„ „ „	10.050 ⁶⁸
Miethzinse und Erhaltung gemietheter Locale	„ „ „	247 [—]
Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes	„ „ „	150 [—]
Beiträge zu den Humanitäts-Instituten	„ „ „	385 ⁷⁴
Verschiedenes	„ „ „	4 ⁸⁰ ö. W. fl. 11.956 ⁵⁴
	Verbleibt Betriebsüberschuss	ö. W. fl. 41.192 ⁴⁵

Das gesammte Anlagecapital pro ö. W. fl. 4,140.000

hat sich somit verzinst mit 1⁰⁰⁵ %

Von diesem Betrage sind noch in Abzug zu bringen:

Verschiedene Zinsen	ö. W. fl.	793 ¹⁵
sowie Amortisation von verlostem 15 Stück Prioritäts-Actien	„ „ „	3.000 [—] fl. 3.793 ¹⁵
verbleiben	ö. W. fl.	37.399 ³⁰
hiezum Uebertrag vom Jahre 1888	„ „ „	370 ⁹¹
Zusammen	ö. W. fl.	37.770 ²¹

Die am 26. Juni 1890 abgehaltene General-Versammlung der Actionäre hat beschlossen, für jede Prioritäts-Actie eine $1\frac{1}{3}$ %ige Dividende, d. i. ö. W. fl. 2⁶⁷ pro Actie, auszubezahlen und den Rest von ö. W. fl. 961⁵⁹ auf neue Rechnung vorzutragen.

II. Kolomeaer Localbahnen.

Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehres.

Infolge der ungewöhnlich starken Regengüsse in den letzten Tagen des Monats August haben die Hochwässer bedeutende Beschädigungen der Bahnanlagen verursacht; besonders die Pruth-Brücke erlitt einen grösseren Schaden und wurden auch deren Dämme, sowie einzelne Objecte mehr oder weniger von den Fluthen angegriffen. Die durch diese Elementarereignisse, dann durch Schnee-Verwehungen entstandenen ausserordentlichen Auslagen haben fl. 7421⁴⁶ in Anspruch genommen und sind auf Rechnung des Betriebes verausgabt worden. Ferner war infolge von Schnee-Verwehungen in den Monaten Jänner, Februar und März der Verkehr durch 11 Tage unterbrochen. Für das Beseitigen der Schneemassen wurde der Betrag von fl. 706⁹⁰ verausgabt.

Personen-Verkehr	1889	
Anzahl der Reisenden II. Classe	10.984	% 11 ⁸²
„ „ „ III. „	81.901	88 ¹⁴
Militär	41	0 ¹⁴
Zusammen	92.926	100
Pro Tag	254	
Zurückgelegter Weg in Kilometern	743.908	
Von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegter Weg in Kilom.	8	
Gepäck-Verkehr:		
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen	22 ⁶⁰	
Pro Tag	0 ⁶²	
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen-Kilometern	316 ⁰⁰	
Auf einen Reisenden entfallendes Gewicht in Tonnen	0 ⁰⁰⁰²	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	0 ⁰⁷¹⁰	
Güter-Verkehr:		
Zusammen beförderte Mengen in Tonnen	52.966	
Pro Tag	145 ¹⁰	
Von einer Tonne zurückgelegter Weg in Kilometern	17 ⁵²	
Befördert wurden in Tonnen:		
Petroleum	26.487	50 ⁰¹
Getreide, Malz, Mais	9.704	18 ³²
Mahlproducte	8.798	16 ⁶¹
Fettwaaren	2.221	4 ¹⁹
Kartoffel	1.410	2 ⁶⁶
Verschiedene andere Artikel	4.346	8 ²¹
Zusammen	52.966	100

Beförderte Züge		1889
Pro Tag Anzahl der Züge		11 ⁶
„ „ beförderte Zugskilometer		149 ⁸
„ Wagenachskilometer		1.351 ¹
„ 1000 Tonnen- $\left\{ \begin{array}{l} \text{Brutto-} \\ \text{Netto-} \end{array} \right\}$ Kilometer		8 ²⁸ 2 ²³
Durchschnittliche Bruttolast:		
Durchschnittliche Belastung eines Zuges in Tonnen		55 ²⁵¹
Netto zu Brutto durchschnittlich in Procenten		26 ⁹⁹⁶

Finanzielle Ergebnisse.

Capitel	Artikel	Einnahmen	Artikel		Capitel
			fl.	%	fl.
I.		Transport-Einnahmen.			
	1.	Personenbeförderung	11.910 ⁵⁶	} 13 ⁷⁶	84.846 ⁸⁸
	2.	Militär-Transporte	5 ²⁷		
	3.	Gepäck	64 ⁹¹	0 ⁰⁷	
	4.	Eilgüter	18 ⁷⁷	0 ⁰²	
	5.	Frachten	72.847 ¹⁷	83 ⁵¹	
II.		Sonstige verschiedene Einnahmen.			
	1.	Mieth- und Pachtzinse	56 ⁰⁷	} 2 ⁷³	2.380 ³³
	2.	Miethe für Fahrbetriebsmittel	250 ¹⁸		
	3.	Telegraphengebühren	1.360 ²²		
	4.	Verschiedenes	713 ⁸⁶		
				100	87.227 ⁰¹

Von den obigen Einnahmen entfallen:

Pro Tag	ö. W. fl.	238 ⁹⁷
„ Bahnkilometer	„ „ „	2.643 ²⁴
„ Nutzkilometer	„ „ „	1 ⁵⁹²
„ Wagenachskilometer	„ „ „	0 ¹⁷⁶
„ 1000 Tonnen- $\left\{ \begin{array}{l} \text{Brutto-} \\ \text{Netto-} \end{array} \right\}$ Kilometer	„ „ „	28 ⁸⁶ 106 ⁸⁶

Ausgaben.

A. Für die allgemeine Verwaltung	ö. W. fl.	7.319 ²⁷	11 ⁹² %
B. „ „ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„ „ „	15.804 ⁷²	25 ⁷⁴ %
C. „ „ den Verkehrs- und commerciellen Dienst	„ „ „	18.489 ³³	30 ¹¹ %
D. „ „ Zugförderungs- und Werkstättendienst	„ „ „	19.791 ⁴⁶	32 ²³ %
Zusammen ö. W. fl.		61.404 ⁷⁸	100 %

Durchschnittliche Ausgabe:		
Pro Tag	ö. W. fl.	168 ²³
„ Bahnkilometer	„ „ „	1.860 ⁷⁵
„ Nutzkilometer	„ „ „	1 ¹²¹
„ Wagenachs-Kilometer	„ „ „	0 ¹²⁵
„ 1000 Tonnen- { Brutto- } { Netto- } Kilometer	„ „ „	20 ³¹⁸ 74 ²⁵¹

Betriebsergebnisse pro 1889.

Einnahmen nach Abschlag der Refactien, Rückersätze für Bahngebühren, Ersatz für Verluste, Abgänge und Beschädigungen	ö. W. fl.	87.227 ⁰¹
Ausgaben	„ „ „	61.404 ⁷⁸
		daher Ertrag ö. W. fl. 25.822 ²³

oder von den Einnahmen 70³⁹%.

Das gesammte Anlage-Capital pro ö. W. fl. 960.000

hat sich somit verzinst mit „ „ „ 2⁶⁹

Hievon kommen noch die sonstigen Auslagen in Abzug, als: Grund- und Gebäudesteuern, Vergütung für Mitbenützung des Bahnhofes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Kolomea, Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes etc.

ö. W. fl. 3.401¹⁹

daher ein Betriebs-Ueberschuss für das Jahr 1889 von resultirt.

ö. W. fl. 22.421⁰⁴

Hiezu Zinsenerträgnis

„ „ „ 914⁶⁷

Hievon sind noch in Abzug zu bringen:

23.335⁷¹

Zinsen für schwebende Schuld

ö. W. fl. 971²⁰

Amortisation dreier Prioritäts-Actien

„ „ „ 600[—] 1.571²⁰

verbleibt ö. W. fl. 21.764⁵¹

Hievon ab 2% für den Reservefond

„ „ „ 435²⁹

resultirt ö. W. fl. 21.329²²

Hiezu Uebertrag vom Jahre 1888

„ „ „ 5.467⁶¹

Zusammen ö. W. fl. 26.796⁸³

Die am 26. Juni 1890 abgehaltene General-Versammlung hat beschlossen, eine 4% ige Dividende, d. i. ö. W. fl. 8 für jede Prioritäts-Actie am 1. Juli 1890 auszubezahlen und den noch verfügbaren Rest pro ö. W. fl. 1268⁸³ auf neue Rechnung vorzutragen.

III. Bukowinaer Localbahnen.

Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehres.

Einen ungünstigen Einfluss auf den Betrieb und dessen Ergebnisse haben, nebst mehrtägigen Verkehrsstörungen durch Schneeverwehungen im Jänner und Februar, die Ende August 1889 eingetretenen aussergewöhnlichen Hochwässer hervorgerufen, durch welche der Verkehr auf der Linie Czernowitz-Nowosielitza vom 31. August bis 24. September, auf den Linien Hliboka-Berhometh a. S., Karapcziu a. S.-Czudin und Berhometh a. S.-Mezebrody bis 7. September und auf der Linie Hatna-Kimpolung bis 5. September unterbrochen war und auch nach Wiederaufnahme desselben durch die noch länger andauernde Betriebseinstellung auf der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wesentlich beeinträchtigt wurde.

Die Erhöhung der Betriebsausgaben steht einerseits in naturgemäsem Zusammenhange mit der Steigerung des Verkehrs, andererseits wurde dieselbe aber auch durch die anlässlich der Wiederherstellung der durch Hochwasser beschädigten Bahnanlagen erwachsenen Kosten herbeigeführt. Diese betragen bei der Linie Czernowitz-Nowosielitza fl. 14.491, bei der Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Zweigbahn nach Czudin fl. 2765 und bei der Schlepfbahn nach Mezebrody fl. 1621.

Die Linie Hatna-Kimpolung, sowie die Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza wurden durch die erwähnten Hochwässer weniger berührt; hingegen verursachte ein im October des Vorjahres auf der letztgenannten Schlepfbahn niedergegangener Wolkenbruch Wasserschäden in der Höhe von fl. 1.203.

Ferner ergab sich die Nothwendigkeit, auf der Linie Hliboka-Berhometh a. S. sammt Flügel nach Czudin 19.259, auf der Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody 1.991 und auf der Linie Hatna-Kimpolung 906 Stück unbrauchbar gewordene weiche Schwellen gegen Eichenschwellen mit einem Kostenaufwande von ö. W. fl. 24.828 auszuwechseln.

Die Linie Hadikfalva-Radantz wurde am 17. November 1889 und die Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza, von Wama nach Dragosza am 1. August und von da nach Russ Moldawitza am 15. August 1889 dem Verkehre übergeben.

Verkehr	Czernowitz- Nowosielitza		Hliboka- Berhometh a. S. samt Flügel		Hatna- Kimpolung		Hadikfalva- Radantz vom 17./11. bis 31./12. 1889		Berhometh a. S.- Mezebrody		Wama-Russ- Moldawitza vom 15./8. bis 31./12. 1889	
		%		%		%		%		%		%
Personen-Verkehr:												
Anzahl der Reisenden I. Cl.	98	0.79	320	1.12	335	0.60	31	0.87	6	1.72		
" " " II. "	1.274	7.86	2.048	7.15	4.431	7.99	438	12.28	89	25.50		
" " " III. "	14.118	87.07	25.847	90.21	49.859	89.30	2.966	80.37	254	72.78		
Militär	694	4.28	435	1.52	839	1.51	131	6.48				
Zusammen..	16.214	100	28.650	100	55.464	100	*) 3.566	100	**) 349	100		
Pro Tag	43		79		152		79		2			
Zurückgelegter Weg in Kilo- metern	382.878		610.622		1,681.852		29.944		3.211			
Von einem Reisenden durch- schnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern	23		21		30		8		9			

*) 45 Tage. — **) 139 Tage.

Verkehr	Czernowitz- Nowosielitza		Hliboka- Berhometh a. S. samt Flügel		Hatna- Kimpolung		Hadikfalva- Radantz vom 17./11. bis 31./12. 1889		Berhometh a. S.- Mezebrody		Wama-Russ Moldawitza vom 15./8. bis 31./12. 1889	
		%		%		%		%		%		%
Gepäck-Verkehr:												
Zusammen beförderte Menge in Tonnen.....	34'902		54'945		161'485		10'450		3'480		—	
Pro Tag.....	0'098		0'150		0'442		0'232		0'025		—	
Von einer Tonne durch- schnittlich zurückgelegter Weg in Kilometern ...	0'046		0'029		0'022		0'124		0'145		—	
Auf einen Reisenden ent- fallendes Gewicht in Tonnen	0'0002		0'0002		0'0003		0'0003		0'0009		—	
Güter-Verkehr:												
Zusammen beförderte Menge in Tonnen:												
Eilgut.....	9'11		64'00		17'61		18'00		—		—	
Frachtgut.....	64.241		84.543		58.749		363		32.205		7.252	
Von einer Tonne zurück- gelegter Weg in Kilometern:												
Eilgut.....	0'129		0'054		0'013		0'125		—		—	
Frachtgut.....	0'039		0'023		0'020		0'125		0'004		0'074	
Beförderte Tonnen - Kilo- meter:												
Eilgut.....	79		1.180		1.375		144		—		—	
Frachtgut.....	1.620.504		3.257.219		2.880.554		2.904		341.815		97.436	
Befördert wurden in Tonnen:												
Getreide.....	49.490	77'04	2.102	2'49	4.190	7'13	26	7'16	—	—	—	—
Bau- und Brennholz.....	9.923	15'45	79.379	93'88	43.920	74'77	2	0'55	31.773	98'6e	35.131	98'87
Hornvieh.....	146	0'23	1.147	1'36	67	0'12	—	—	—	—	—	—
Eisen und Eisenwaren....	81	0'13	27	0'03	908	1'55	8	2'2	—	—	—	—
Häute, Felle Leder.....	20	0'03	13	0'02	18	0'03	37	10'20	—	—	—	—
Steine, Erde, Cement.....	137	0'21	86	0'10	5.734	9'75	30	8'26	390	1'21	360	1.01
Emballagen.....	130	0'20	357	0'42	738	1'20	—	—	—	—	—	—
Zucker.....	1.179	1'84	—	—	34	6'06	6	1'65	—	—	—	—
Eier.....	216	0'34	1	—	21	3'03	6	1'65	—	—	—	—
Früchte, trockene u. frische	1.648	2'56	4	0'01	31	5'05	3	0'83	—	—	—	—
Wein.....	11	0'02	27	0'03	124	0'21	6	1'65	—	—	—	—
Maschinen.....	39	0'06	57	0'07	124	0'21	18	4'96	—	—	—	—
Verschiedene andere Artikel	1.221	1'89	1.343	1'59	2.840	4'83	221	71'07	42	0'13	41	0'12
Zusammen..	64.241	100	84.543	100	58.749	100	363	100	32.305	100	35.532	100
Beförderte Züge:												
Pro Tag Anzahl der Züge.	2'29		7'85		5'02		6'6					
" " beförderte Zugs- kilometer.....	71'1		235'4		303'2		50'6					
" " Wagenachs - Kilo- meter.....	2.170'0		4.556'0		6.029'0		371'0					
" 1000 Ton. Km. Brutto	123'3		247'1		329'2		1'3					
" 1000 " " Netto.	50'8		91'5		107'7		0'5					
Durchschnittliche Bruttolast:												
Durchschnitts-Belastung der Züge in Brutto-Tonnen.	167'09		105'09		180'58		26'61					
Netto zu Brutto bei ge- mischten Zügen.....	42'79		32'24		32'27		34'42					

Finanzielle Ergebnisse.

Capitel und Artikel	Einnahmen (Ausgabe fett.)	Localbahnen								Schleppbahnen			
		Czernowitz- Nowosielitza		Hliboka- Berhometh a. S. samt Flügel		Hatna- Kimpolung		Hadikfalva- Radantz vom 17. Nov. bis 31. Dec. 1889		Berhometh a. S.- Mezebrody		Wama-Russ Moldawitta vom 15. Aug. bis 31. Dec. 1889	
		fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%
I.	Transport-Einnahmen.												
1.	Personenbeförderung	9.709'42	7'36	13.463'44	10'47	37.459'31	17'92	1.772'64	84'35	90'61	0'52	—	—
2.	Militärtransporte	130'67	0'10	91'23	0'07	279'48	0'13	29'38	1'38	—	—	—	—
3.	Gepäck	170'03	0'13	331'51	0'26	1.121'47	0'54	29'48	1'38	2'52	0'01	—	—
4.	Eilgüter	22'88	0'02	258'76	0'20	274'43	0'13	11'75	0'57	—	—	—	—
5.	Frachten	121.912'06	92'39	114.398'08	89'00	169.912'28	81'28	258'48	12'32	17.536'82	99'47	9.573'41	—
	Zusammen	131.945'—	100	128.544'02	100	209.046'97	100	2.101'73	100	17.629'95	100	9.573'41	—
II.	Sonstige verschiedene Ein- nahmen.												
1.	Mieth- und Pachtzinse	1.455'15		1.915'19		828'79		—		—		—	
2.	Miethe für Fahrbetriebs- mittel	3.252'53		8.545'20		16.578'87		315'08		276'37		106'73	
3.	Telegraphengebühren	130'50		—		555'24		—		—		—	
4.	Verschiedenes	933'74		307'55		271'13		0'22		—		—	
	Zusammen	733'14		6.322'46		14.923'71		314'86		276'37		106'73	
	Summa der Einnahmen	131.211'92		122.221'56		194.123'26		1.786'87		17.353'58		9.466'68	
	Von den obigen Ein- nahmen entfallen:												
	Pro Tag	359'48		334'85		531'85		39'71		47'54		68'11	
	„ Bahnkilometer	4.232'64		1.697'52		2.897'36		198'54		1.928'17		450'79	
	„ Nutzkilometer	5'05		1'41		1'64		0'78		1'79		2'15	
	„ Wagenachskilom.	0'166		0'074		0'088		0'106		0'146		0'18	
	„ 1000 Ton. $\left\{ \begin{array}{l} \text{Brutto-} \\ \text{Netto-} \end{array} \right\}$ Km.	30'25 70'66		13'54 36'59		16'15 49'36		29'48 85'90		24'82 50'74		27'92 94'66	
	Ausgaben.												
A	Allgemeine Verwaltung	5.521'66	10'70	9.402'74	10'72	8.439'23	9'30	106'—	3'95	462'80	4'44	313'07	8'50
B	Bahnaufsicht und Bahn- erhaltung	25.741'17	49'88	44.932'21	51'20	31.496'88	35'04	254'99	9'50	5.400'31	51'82	1.187'22	32'27
C	Verkehrs- und commer- cieller Dienst	13.714'97	26'57	19.639'78	22'38	27.053'92	30'09	914'41	34'07	1.842'89	17'69	1.098'51	29'85
D	Zugförderungs- und Werkstättendienst	6.631'25	12'85	13.778'42	15'70	22.899'16	25'48	1.408'15	52'48	2.715'15	26'05	1.080'84	29'38
	Summa der Ausgaben	51.609'05	100	87.753'15	100	89.889'19	100	2.683'55	100	10.421'15	100	3.679'64	100

Durchschnittliche Betriebs-Ausgabe im Jahre 1889:

	Localbahnlilien				Schleppbahnen	
	Czernowitz- Nowosielitza	Hliboka- Berhometh s. Flügel	Hatna- Kimpolung	Hadikfalva- Radautz	Berhometh- Mezebrody	Wama-Russ Moldawitza
	1889	1889	1889	vom 17. Nov. bis 31. Dec. 1889	1889	vom 15. Aug. bis 31. Dec. 1889
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Pro Tag	141'39	240'42	246'27	59'63	28'55	26'47
„ Bahnkilometer	1.664'81	1.218'79	1.341'63	298'17	1.157'90	175'22
„ Nutzkilometer	1'937	1'012	0'762	1'178	1'073	0'835
„ Wagenachskilometer . .	0'065	0'053	0'041	0'161	0'087	0'070
„ 1.000 Ton.-Klm. Brutto	11'897	9'721	7'479	44'28	14'91	10'854
„ 1.000 „ „ Netto	27'794	26'273	22'861	129'01	30'47	36'79

Betriebsergebnisse

nach Abschlag der Refactien für Bahngebühren, Ersätze für Verluste, Abgänge und Beschädigungen:

Einnahmen	131.211'92	122.221'56	194.123'26	1.786'87	17.353'58	9.466'68
Ausgaben	51.609'05	87.753'15	89.889'19	2.683'55	10.421'15	3.679'64
Verbleibt Mehrertrag . . .	79.602'87	34.468'41	104.234'07	—	6.932'43	5.787'04
„ Abgang	—	—	—	896'83	—	—
oder von den Einnahmen in %	39'34	21'80	46'31	150'20	60'05	38'87

Das gesammte Actien-Capital der Linien Czernowitz-Nowosielitza, Hliboka-Berhometh, Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz mit zusammen fl. 6,650.000, hat sich mit 3'00% verzinst.

Das Anlage-Capital der Schleppbahn Berhometh-Mezebrody pro ö. W. fl. 82.638'79 hat sich mit 8'12% und jenes der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza pro ö. W. fl. 274.062'96 mit 4'31% verzinst.

Von diesem Ertrage sind aber noch die sonstigen Auslagen in Abzug zu bringen, als:

Steuern, Stempel, Vergütung für die Mitbenützung fremder Bahnhöfe, Beitrag für den Pensionsfond und Verschie- denes mit zusammen ö. W. fl.	5.229'26	3.561'47	2.967'33	178'02	218'21	859'51
in Abzug, daher ein Betriebs- überschuss für das Jahr 1889 von ö. W. fl.	74.373'61	30.906'94	101.266'74	—	6.714'22	4.927'53
respective ein Betriebsabgang von ö. W. fl.	—	—	—	1.074'70	—	—
resultirt.						

Von diesem Betriebsüberschusse der Linien Czernowitz-Nowosielitza-Hliboka-Berhometh s. Flügel, Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz von ö. W. fl. 205.476'22 und zuzüglich des Zinsenertragnisses von „ „ „ 6.674'48

Zusammen ö. W. „ 212.150'70

sind noch in Abzug zu bringen:

Der Antheil für den entstandenen Ausfall an Wagenmiete . per fl.	9.405'06					
Bankprovisionen, Spesen und Zinsen schwebender Schulden „ „	1.709'66					
verloste 18 Stück Prioritäts-Actien „ „	5.600'—					16.714'72
Verbleibt Reinertragnis						ö. W. fl. 195.435'98

was einer 4'33% igen Verzinsung der Prioritäts-Actien im Nominale von fl. 4,514.800 entspricht.

Die am 30. Juni a. e. stattgefundene General-Versammlung hat folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Coupon Nr. 2 der Prioritäts-Actien wird vom 1. Juli 1890 an mit 6 fl. eingelöst und zu diesem Zwecke aus dem Gewinnsaldo ein Betrag von fl. 135.444 verwendet.

2. Von dem verbleibenden Reste des Gewinnsaldos pro fl. 59.991⁹⁸ ist der Betrag von fl. 14.225 zur Verzinsung und theilweisen Tilgung der aus Anlass der Behebung der Wasserschäden vom Jahre 1888 aufgenommenen schwebenden Schuld zu verwenden.

3. Der noch verbleibende Betrag pro fl. 45.766⁹⁸ hat zur Bildung einer Schwellenauswechslungs-Reserve zu dienen, welche zur Deckung der im Jahre 1890 oder in den folgenden Jahren zur Verrechnung gelangenden Ausgaben für die Anschaffung von Eichenschwellen wieder zu verwenden sein wird.

Bezüglich der Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody wurde bei dieser General-Versammlung beschlossen, den Betriebsüberschuss	per ö. W. fl.	6.714 ²²
zuzüglich des Zinsenerträgnisses	" " " "	156 ⁰²
Zusammen	ö. W. fl.	6.870 ²⁴

in der Weise zu verwenden, dass vorerst der Betrag für

Wagenmiete	per ö. W. fl.	1.206 ⁶⁶
in Abzug gebracht werde und da zur Verzinsung und Amortisation der Bauanlagekosten der Betrag von	" " "	5.956 ²⁵
daher zusammen	ö. W. fl.	7.162 ⁹¹
erforderlich sind, den fehlenden Betrag von	ö. W. fl.	292 ⁶⁷
auf das Gewinn- und Verlustconto pro 1890 vorzutragen.		

Die Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza hat einen Betriebsüberschuss per " " "	4.927 ⁵³
ergeben; hiezu die Ergänzung auf die garantirten Pauschal-Brutto-Einnahmen durch Louis Ortlieb für die Periode vom 15. August bis 31. December 1889 " " " "	7.569 ⁴⁰
und Zinsenerträgnis	104 ⁸³
Zusammen	ö. W. fl. 12.601 ⁷⁶

Hievon ab:

für Wagenmiete und schwebende Schulden	" " "	5.861 ³⁹
verbleibt Ueberschuss	ö. W. fl.	6.740 ³⁷

welcher Betrag zufolge Beschlusses der General-Versammlung vom 30. Juni 1890 zur theilweisen Tilgung der für die Anlage der Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza vorhandenen schwebenden Schuld zu verwenden ist.

Übersicht der Betriebs-Ergebnisse pro 1889 sämtlicher Localbahnen
auf das Tarifkilometer reduziert.

Firma der Bahn	Tariflänge in Kilometern		Befördert				Betriebs-			Ausgaben-Coefficient in % ^{***}		Einnahmen in Kreuzern		Ausgaben in Kreuzern pro Tonne		Durchschnittsbelastung der Züge in Tonnen		Zurückgelegte		Netto zu Brutto %	Hauptstichlichste Frachtkategorie in Procenten		
	Anzahl	Kilometer	Personen-	Güter-	Ein-	Aus-	Ueber-	pro Person	pro Tonne	Ausgaben in Kreuzern pro Tonne	Durchschnittsbelastung der Züge in Tonnen	Zugs-	Achs-										
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	92	716	28,013	6,472	25,538	1,768	1,190	578	67.35	2.35	3.65	2.808	110.10	1,039	24,430	37.38	Bau- und Brennholz . . .	71.04					
Kolomeer Localbahnen	33	2,816	2,154	1,605	28,135	2,643	1,861	782	70.85	1.00	7.55	7.325	55.25	1,659	14,951	26.000	Petroleum	50.01					
Czernowitz-Nowosieliza	31	523	12,351	2,075	52,301	4,233	1,665	2,568	39.94	2.57	7.52	2.779	167.00	837	25,552	42.79	Getreide und Hülsenfrüchte	77.04					
Hilboka-Berhometh sammt Flügel nach Czudin	72	398	8,481	1,176	45,314	1,698	1,219	479	71.80	2.22	3.35	2.627	105.00	1,204	23,948	32.24	Bau- und Brennholz . . .	93.88					
Hatna-Kimpolung	67	828	25,102	884	43,122	2,897	1,342	1,555	46.31	2.25	5.02	2.236	108.55	1,761	32,848	32.77	Bau- und Brennholz . . .	74.77					
Hadikfalva-Radantz*)	9	396	3,380	43	348	199	298	99	150.20	4.36	8.60	12.001	26.61	248	1,834	34.42	Kohle	23.42					
Berhometh-Mezehrodly**)	9	39	357	3,581	37,982	1,928	1,158	770	60.06	2.22	5.90	3.017	—	—	—	—	Häute, Felle, Leder . . .	10.20					
Wama-Russ Moldawiza	21	—	—	346	4,639	450	175	275	38.87	—	9.50	3.679	—	—	—	—	—	Getreide und Hülsenfrüchte	7.16				
																					Bau- und Brennholz . . .	98.50	
																						Bau- und Brennholz . . .	99.49

*) Die Bahnhöfe Hadikfalva-Radantz war nur vom 17. November bis 31. December 1889 im Betriebe.
 **) Die Schlepfbahn von Wama nach Russ Moldawiza war nur in der Zeit vom 15. August bis 31. December 1889 im Betriebe.
 ***) Betrifft das Procentalverhältnis der Betriebsausgaben von den Einnahmen.

SCHLUSSWORT.

Am Ende meiner Beschreibung angelangt, welche die Entstehung, den Bau und Betrieb und die Ergebnisse des letzteren, der unter meiner Oberleitung in dem verhältnismässig kurzen Zeitraume von sechs Jahren in den Kronländern Galizien und Bukowina zur Ausführung gekommenen, aus acht verschiedenen Linien bestehenden Localbahnen in der Gesamtausdehnung von 330 km umfasst, drängt es mich, auf die hierbei gewonnenen Erfahrungen einen Rückblick zu werfen, dieselben auf ihren Inhalt zu prüfen und hieraus Schlussfolgerungen zu ziehen.

Vor Allem sei darauf hingewiesen, dass diese Eisenbahnen durch das Zusammenwirken der Interessenten und drei dieser Linien ohne jede staatliche Unterstützung zu Stande gekommen sind, dass ferner die Gesamtbetheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung nur fl. 2,350.000 von dem Nominal-Anlagecapitale pro fl. 10,790.000, daher 21 $\frac{78}{100}$ % betrug. Das gesammte Anlagecapital beziffert sich auf rund 12 $\frac{1}{2}$ Millionen*), so dass sich die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer auf rund fl. 37.900*) stellen.

Beachtenswerth ist ferner, dass der Bau der einzelnen Linien nicht nach einer Schablone, sondern je nach ihrer Eigenart und den Zwecken, denen sie vornehmlich zu dienen haben, hergestellt und eingerichtet wurde und dass die Betriebsführung dieser Linien auch demgemäss gehandhabt wird.

So wurde die Eisenbahn Lemberg-Belzec und die Localbahn von Czernowitz nach Nowosielitza, welche beiden Linien bis an die russische Reichsgrenze führen und einen baldigen Anschluss an das russische Eisenbahnnetz hoffen lassen, in viel günstigeren Neigungs- und Richtungsverhältnissen und überhaupt in ganz anderer Weise ausgeführt, als dies bei den anderen Bahnen der Fall ist. Bei den vorgenannten zwei Linien wurden ausschliesslich eiserne Brückenconstructions angewendet, der Oberbau aus Flussstahlschienen und eichenen Schwellen hergestellt, die Stationen mit einer grösseren Anzahl von Nebengeleisen versehen und an den Endpunkten für die seinerzeitige Erweiterung der Bahnhöfe ein genügendes Areale an Grund und Boden eingelöst. Diese Bahnen besitzen ferner besser ausgestattete und geräumigere Hochbauten in den Stationen, Wächterhäuser und eine Telegraphenleitung, die Linie Lemberg-Belzec noch überdies eine Glockenleitung, Stationsdeckungssignale, Wegabsperrschranken, Schneeschutzanlagen etc., kurz es ist Alles vorgekehrt, was die Etablierung eines regen Anschlussverkehrs in der kürzesten Zeit und mit dem geringsten Kostenaufwande zulassen würde. Auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec wurden sogar Personenwagen, nach den neuesten Constructions und mit allen Bequemlichkeiten für die Reisenden versehen, angeschafft, welche dormalen der betrieblühenden Verwaltung gegen eine fixe Miethe zur Benützung überlassen wurden und bei den Eilzügen der Linie Lemberg-Suczawa im Verkehre stehen.

Dagegen haben die Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Zweigbahn von Karapcziu a. S. nach Czudin, sowie die Linie Hadikfalva-Radautz nur hölzerne Brückenconstructions erhalten; der

*) Die Baurechnungen sind noch nicht abgeschlossen, daher eine genaue Ziffer dormalen noch nicht angegeben werden kann.

Oberbau besteht aus altbrauchbaren Eisenschienen und weichen Schwellen im Systeme des festen Stosses. Die Stationshochbauten sind einfacher gehalten und die Stationsanlagen auf das Nothwendigste beschränkt. Es wurden weder Wächterhäuser noch Einfriedungen hergestellt und besitzen diese Bahnen, welche lediglich einem beschränkten Localverkehre zu dienen haben, keine Telegraphenlinien.

Die Linie Hatna-Kimpolung hat einen regeren Personen- und Güterverkehr zu bewältigen und wurde daher der Oberbau, insbesondere mit Rücksichtnahme auf die ungünstigeren Neigungs- (27%) und Richtungs- (200 m R) Verhältnisse mit Flusstahlschienen von 26 kg Gewicht pro Currentmeter und in den starken Neigungen und scharfen Bögen auch mit Eichenschwellen ausgeführt. Die grosse Anzahl von Brücken haben starke tragfähige Holzconstructions erhalten, deren Erhaltung bei dem geringen Holzwerthe und der guten Qualität desselben keine besonderen Kosten erfordern wird. Die Stationen, insbesondere Kimpolung, wurden grösser als dies bei den früher besprochenen Linien der Fall ist, ausgeführt und hat die Bahn eine Telegraphenleitung, welche nicht nur für den Betrieb dient, sondern auch die Privat-Telegraphencorrespondenz vermittelt.

Die Kolomeaer Localbahnen gelangten grösstentheils unter Benützung des Strassenkörpers der Reichs- und Bezirksstrasse zur Ausführung und wurden auch die hölzernen Brücken und Durchlässe derselben, welche eine angemessene Verstärkung erhielten, mitbenützt. Die Widerlager der neuen Brücken und anderen Objecte derjenigen Bahnstrecken, welche auf einem eigenen Bahnkörper hergestellt wurden, sind aus Bruchsteinmauerwerk in Cementmörtel ausgeführt worden, die Oeffnungen derselben sind mit Holzconstructions überspannt. Der Oberbau wurde wegen der sehr bedeutenden Steigung von 33% und der scharfen Krümmungen von 110 m Halbmesser, dann wegen der schwierigeren Erhaltung der im Strassenniveau liegenden Geleise in Flusstahlschienen von 23 kg Gewicht pro Currentmeter und mit Eichenschwellen im Systeme des schwebenden Stosses ausgeführt. Die Hochbauten der Stationen wurden auf das Nothwendigste beschränkt und höchst einfach gehalten. Die Länge der Stationen wurde, da wegen der grossen Steigungen nur kurze Züge verkehren können, diesen entsprechend bemessen. Der Betrieb der Bahn erforderte daher eine grössere Anzahl verkehrender Züge und mussten deshalb die Linien mit einer Telegraphenleitung und wegen des regeren Personen-Verkehres im Stadtgebiete, dieser Bahntheil auch mit einer Telephonleitung ausgestattet werden.

Die beiden Linien von Berhometh a. S. nach Mezebrody und von Wama nach Russ Moldawitza, welche einem ganz beschränkten Güterverkehre zu entsprechen haben und hauptsächlich nur für die Zwecke einiger Säge-Etablissements mit Benützung der Bezirksstrassen und Gemeindewege errichtet sind, erhielten demgemäss Maximalsteigungen von 25% und Krümmungen von 150 m Halbmesser. Die Brücken und Durchlässe in und ausserhalb der Bahn, dann die Hochbauten in den Stationen wurden ganz aus weichem Holze hergestellt, nur zu den Widerlagern und Jochen der Objecte und zu der Fundirung der Gebäude sind Piloten aus Eichenholz verwendet worden. Der Oberbau ist aus ausgemusterten Eisenschienen im Gewichte von 36.38 kg pro Currentmeter im festen Stosse unter Verwendung von weichen halbrunden Schwellen ausgeführt und besitzen diese Linien weder eine Telegraphenleitung noch Einfriedungen.

Die Organisation des gesammten Betriebsdienstes ist bei allen Bahnen gleichartig durchgeführt, wenn auch der Zugsverkehr auf jeder der einzelnen Linien, je nach den vorhandenen Bedürfnissen anders gestaltet ist; denn während auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec, auf den Kolomeaer Localbahnen und auf den Linien Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz der Bukowinaer Localbahnen täglich regelmässig ein oder mehrere gemischte Züge und Güterzüge nach Erfordernis verkehren, ist auf der Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit der Zweigbahn nach Czudin ein Wechselverkehr mit gemischten Zügen und auf den Schleppbahnen von Berhometh a. S. nach Mezebrody und von Wama nach Russ Moldawitza bloss ein beschränkter Güterverkehr eingerichtet.

Bei der Bauvergebung wurde nicht bei allen Linien gleichmässig verfahren. Die gesammte Bauausführung, incl. der Grundeinlösung der Linien Czernowitz-Nowosielitza, Hliboka-Berhometh a. S., Karapcziu-Czudin und Hatna-Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen, dann der Linien der Kolomeaer Localbahnen wurde gegen eine fixe Baupauschalsumme vergeben, wobei die Unternehmung der Bukowinaer Localbahnen 21.21% des Pauschalbetrages in Prioritäts-Actien an Zahlungsstatt zu über-

nehmen hatte. Der Bauunternehmer der Kolomeaer Localbahnen hat als Vergütung für den hergestellten Bau 80% der Prioritäts-Actien und 34³⁷% der Stamm-Actien, somit 64³% des gesammten Anlagecapitals in Titres in Zahlung genommen.

Die Bauarbeiten und die Grundeinlösung, erstere jedoch ohne Beistellung der eisernen Brückenconstructions, der Oberbaumaterialien, der Bahnausrüstung und mechanischen Einrichtungen und der Fahrbetriebsmittel der Linie Lemberg-Belzec wurden gegen einen fixen Pauschalbetrag in Barem vergeben; dagegen sind die Bauherstellungen der Linie Berhometh a. S.-Mezebrody, Hadikfalva-Radautz und Wama-Russ Moldawitza auf Grund von Einheitspreisen gegen Nachmass durch Unternehmer ausgeführt worden. Die Oberbau-, dann die Holzmaterialien, sowie die Fahrbetriebsmittel wurden von den Bukowinaer Localbahnen selbst beigestellt und auf den beiden ersteren Linien auch die Grundeinlösung in eigener Regie besorgt, während jene der Linie Wama-Russ Moldawitza im Pauschalaccorde durchgeführt wurde.

Diese verschiedenen Arten der Bauvergebung waren in den mannigfachen Verhältnissen, welche der Concessionirung vorangingen, begründet, da im ersten Falle die Titres des restlichen Baucaapitals nicht anderweitig begeben werden konnten und die Concessionäre, welche concessionsgemäss für das Auslangen mit dem von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitale die Haftung zu übernehmen hatten, begreiflicherweise gedeckt sein, keinerlei weitere Verantwortung übernehmen und auch grössere Opfer nicht bringen wollten.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec war die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft Concessionärin, welcher ebenfalls die Haftung für das Auslangen mit dem von der Staatsverwaltung genehmigten Baucaapitale oblag, und daher rücksichtlich der Bauherstellung mit einer bestimmten Ziffer rechnen wollte. Die Beschaffung der Oberbaumaterialien, der eisernen Brückenconstructions und der Fahrbetriebsmittel, sowie die Bahneinrichtung und mechanische Ausrüstung hat die Verwaltung selbst besorgt.

Auf denjenigen Linien der Bukowinaer Localbahnen, deren Baudurchführung dieser Verwaltung allein obgelegen war, hat dieselbe die Bauarbeiten auf Grund von Einheitspreisen gegen Nachmass vergeben und sich alle Materialbeistellungen, sowie die Fahrbetriebsmittel-Anschaffung und die Bahneinrichtung und Ausrüstung selbst vorbehalten.

Die Art der Bauvergebung war in den verschiedenen Verhältnissen des Zustandekommens der Unternehmungen begründet und kann daher weder dem einen noch dem anderen Vorgange der Vorzug eingeräumt werden.

Wenn aber das zum Baue erforderliche Capital in Barem vorhanden ist, d. h. auf eine andere Weise und nicht auch zum Theile durch den Bauunternehmer aufgebracht werden muss, wenn ferner ein gut durchgearbeitetes Detailproject für die Bauausführung vorliegt und die Deckung für die jedenfalls grösseren Kosten der Bauleitung, welche sich nebst der Bauüberwachung auch noch mit den Detailaufnahmen der geleisteten Arbeiten und mit der complicirten Abrechnung derselben zu befassen hat, zur Verfügung ist, empfiehlt es sich, die Durchführung der gesammten Bahnherstellung in der Hand zu behalten. Ob aber dabei immer ökonomische Vortheile zu erzielen sind, lässt sich im Vorhinein nicht mit Gewissheit angeben, denn es sind wohl auch genügende Erfahrungen darüber vorhanden, dass manche Eisenbahn, die auf Grund eines Pauschalbetrages durch Unternehmer hergestellt wurde, bei der Durchführung des Baues zu Einheitspreisen und gegen Nachmass einen grösseren Kostenbetrag als die Baupauschalsumme in Anspruch genommen hat.

Es ist sowohl in den vorbeschriebenen Anlage- und Constructionsverhältnissen, als auch in der Eigenthümlichkeit jeder dieser Linien rücksichtlich ihrer zukünftigen Bestimmung und ihrer Verkehrsbedeutung gelegen, dass sich die kilometrischen Herstellungskosten zwischen fl. 9.023^{*)} und fl. 46.822^{**)} bewegen.

*) In diesen effectiven Baukosten sind die von den Interessenten unentgeltlich beigestellten Oberbau- und Brückenhölzer im beiläufigen Werthe von fl. 23.000 oder fl. 2.530 pro Kilometer nicht inbegriffen. Für das Geleise wurden Altschienen verwendet. Dagegen sind die Anschaffungskosten einer Locomotive in den Baukosten enthalten.

***) Von diesen Nominal-Anlagekosten wird ein namhafter Betrag in Ersparung gebracht werden, so dass sich die kilometrischen Herstellungskosten, welche auch die Anschaffung der Fahrbetriebsmittel im Betrage von fl. 354.260⁴³ enthalten, wesentlich geringer stellen werden. Die Baukosten pro Kilometer können aber erst nach Abschluss der Baurechnung ermittelt werden; dieselben betragen mit Ende des Jahres 1889 fl. 41.202⁹¹.

Die gesammten Betriebskosten pro Kilometer variiren in den bisherigen Betriebsperioden und bei den einzelnen hier in Betracht kommenden Linien überhaupt zwischen fl. 790 und fl. 1.712, obwohl der Betrieb aller Localbahnen von derselben betriebführenden Verwaltung geleitet und für jede dieser Linien die gleiche Sorgfalt verwendet wurde.

Hieraus geht unzweifelhaft hervor, dass die Höhe der kilometrischen Betriebskosten nicht allein von der Bahnanlage und deren Constructionsverhältnissen, sondern auch von der Leistungsfähigkeit der Fahrbetriebsmittel, von den Kosten der Materialbeschaffung für den Betrieb und von der Verkehrsintensität im Allgemeinen und der Art des Verkehrs abhängig ist, ferner hat auch die Organisation des Betriebsdienstes auf die Betriebskosten einen wesentlichen Einfluss. Es kann somit eine höhere kilometrische Betriebsausgabe relativ geringer sein, als eine kleinere Ausgabe. Richtige Vergleiche lassen sich eben nur unter ganz gleichen Verhältnissen anstellen und jeder andere Vergleich ist daher ganz unzulässig.

Die Betriebseinnahmen pro Kilometer betragen bei den verschiedenen Linien fl. 1.525 bis fl. 3.596. Das Procentualverhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, welches in der Regel als Betriebscoefficient bezeichnet wird, bewegt sich bei den von derselben Verwaltung betriebenen Localbahnlilien zwischen 32[·]₆₇% und 73[·]₅%.

Hiemit kann aber nicht gesagt werden, dass eine Bahn, deren Ausgaben einen geringeren Procentsatz von den Einnahmen beanspruchen, auch besser administrirt sei oder gar, dass sich die Betriebskosten niedriger stellen; denn nicht nur, dass die Ausgaben, wie schon vorher erwähnt, von den verschiedenen Bau- und Betriebsverhältnissen abhängen, so ist noch überdies das Ausgabenprocent der Einnahmen eine Function derselben und diese nicht allein von der Verkehrsintensität, sondern hauptsächlich von der Höhe der Tarifsätze abhängig.

Auch hier ist eine Vergleichung der vorbesprochenen Localbahnlilien unter einander oder mit anderen Bahnen, wenn bei diesen nicht die gleichen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse vorhanden sind und die Einheitssätze der Fahr- und Frachtpreise nicht in gleicher Höhe zur Einhebung gelangen, unstatthaft und würde eine solche unzweifelhaft zu Trugschlüssen führen müssen.

So ergibt sich beispielsweise nach der vorliegenden Tabelle über die Betriebsergebnisse pro 1888 bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) die durchschnittliche Einnahme pro Tonnenkilometer mit 3[·]₀₃ kr. als die niedrigste und bei den Kolomeaer Localbahnen mit 7[·]₉ kr. als die höchste Einnahme. Wenn daher auf ersterer Linie der gleiche Frachtsatz wie auf der letzteren eingehoben worden wäre, so würden sich die Einnahmen auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) 2[·]₆mal gesteigert haben und die Belzecer Einnahmen hätten eine Steigerung von fl. 1.525 auf fl. 3.965 erfahren. In diesem Falle würden sie höher als auf der Linie Czernowitz-Nowosielitza gewesen sein, wodurch auch das Ausgabenprocent von 73[·]₅% selbst bei Berücksichtigung der grösseren Zugförderungskosten sich wesentlich niedriger gestellt hätte und vielleicht noch unter der günstigsten Ziffer, d. i. 32[·]₇% bei der Linie Czernowitz-Nowosielitza, geblieben wäre.

Die Tarifffrage und die damit im Zusammenhange stehenden zu treffenden Massnahmen spielen daher eine ganz hervorragende Rolle beim Eisenbahnbetriebe. Durch die früheren Localbahngesetze als auch durch das neueste diesbezügliche Gesetz vom 17. Juni 1887 (R. G. Bl. Nr. 81) für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb wurde die Regierung ermächtigt, den Eisenbahunternehmungen Erleichterungen zu gewähren, welche sich jedoch rücksichtlich des Tarifes nur darauf beschränken, bei Festsetzung der Tarife für die Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 64), betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarifwesen zu gestatten. Während die den Localbahnen beim Baue und Betriebe, dann bei der Einrichtung gewährten Begünstigungen und Erleichterungen bereits in den Concessionsbedingungen enthalten und für dieselben noch überdies in den mit der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1887, Nr. 24.932 erlassenen einheitlichen Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc.), dann in den Grundzügen für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen und der Localeisenbahnen, welche von der technischen Commissio

des Vereines der deutschen Eisenbahnverwaltungen nach den Beschlüssen der im Juli 1886 in Salzburg abgehaltenen Technikerversammlung des Vereines festgestellt worden sind, präzise Normen vorhanden sind, hat in den Concessionsbedingungen rücksichtlich der Personen- und Gütertarife nur die Bestimmung Aufnahme gefunden, dass diese Tarife, die Warenclassification und alle auf den Frachttransport bezüglichen Nebenbestimmungen der Genehmigung bezw. der Anordnung des Handelsministeriums unterliegen, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens und auf bereits abgeschlossene Frachtverträge Bedacht genommen werden soll.

Den Localbahnen werden in Ansehung ihrer tarifarischen Aufgabe gegenüber den praktischen Bedürfnissen des Verkehrslebens nicht nur nicht die gleichen Begünstigungen, wie dies beim Baue und Betriebe der Hauptbahnen der Fall ist, zutheil, sondern es muss vielmehr der gleiche im Verordnungswege oder besser gesagt, der bereits durch eine Sammlung von Verordnungen vorgeschriebene Vorgang, den die Hauptbahnen bei allen ihren Tarifmassnahmen zu befolgen haben, auch von den unbedeutendsten Localbahnen, welche keinem Weltverkehre dienen, beobachtet werden.

Es liesse sich darüber streiten, ob die lediglich dem Artikel 15 des Handelsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 16. December 1878 (R. G. Bl. Nr. 1 ex 1879) ihre Entstehung verdankende Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Refactien oder sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf den Eisenbahnen (R. G. Bl. Nr. 38) und alle dieser Verordnung später gefolgt, den gleichen Gegenstand behandelnden allgemeinen und speciellen Verfügungen dem Handel bezw. dem Kaufmannsstande jene Vortheile geboten haben und noch bieten, welche von deren Wirksamkeit erhofft wurden. Zweifellos ist es aber, dass die Anwendung der gleichen Bestimmungen auf die doch zumeist nur örtlichen Bedürfnissen dienenden Nebenbahnen, welche ihre Tarif- und commerciellen Massnahmen hiernach einrichten müssen, einer Beschränkung ihrer Entwicklung und Prosperität gleichkommt und darunter auch die weitere Aufgabe der Localbahnen, die volkswirtschaftliche Bedeutung der von ihnen durchzogenen Landestheile und die Rentabilität der an sie anschliessenden bestehenden Hauptbahnen zu erhöhen, naturgemäss beeinträchtigt wird. Wie soll eine Localbahn der ihr innewohnenden Nutzbarkeit entsprechen, wenn jede von ihrer Verwaltung nach gewiss reiflicher Erwägung und in richtiger Würdigung der ihr bekannten örtlichen Verhältnisse beschlossene commerciale und Tarifmassnahme gleich jenen auf Hauptbahnen, einer speciellen wohlmotivirten Vorlage an die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde bedarf, die der Genehmigung derselben unterliegt und erst nach der Genehmigung zur Anwendung gelangen kann? Wer da erfahren hat, welche langwierige Procedur die allseitige Durchführung so einer Eisenbahn-Tarifmassnahme im Refactie- oder im Cartirungswege auch dann erfordert, wenn sie selbst keinem Widerspruche begegnet, der weiss auch, dass sie wohl am dritten Tage nach ihrer Kundmachung, aber oft zu einem Zeitpunkte in Geltung tritt, wo sie vielleicht schon für den Kaufmann und die Localbahnunternehmung jeglichen Werth eingebüsst hat.

Entweder haben dann zwischenweilig die Waren, welche mit Hilfe einer Tarifmassnahme erst absatzfähig gemacht werden sollten, eine derartige Preiswandlung erfahren, dass sie fernerhin unverwerthet bleiben müssen, oder sie sind oft durch die auf ausländischem Gebiete befindliche Concurrrenz zu Wasser und zu Lande dem Eisenbahnverkehre entzogen worden, oder endlich hat eine in der Zwischenzeit eingetretene neue Saison oder Ernte, die noch für die Heranziehung der Producte aus der früheren Saison oder Campagne berechnete Tarifierleichterung vollständig illusorisch gemacht. Es ist daher eine geschäftsmännische Leitung des Tarifwesens und des Verkehrs mit Rücksicht auf die stetig und rasch wechselnden Bedürfnisse der Handelswelt eine dringende Nothwendigkeit. Insbesondere sollen den bestehenden Verkehr der Localbahnen schädigende Vorschriften rücksichtlich der Festsetzung eines Pflichtquantums (Minimal- und auch Maximal-Frachtquantitäten) mit Beibehaltung des Refactieweges geregelt werden, welche Bestimmungen namentlich dort gerechtfertigt erscheinen, wo die Benützung zweier oder mehrerer Transportwege möglich wäre und es sich nachgewiesenermassen um die Beseitigung von Land- und Wasser-Concurrenzen jeder Art auf in- und ausländischem Gebiete handelt; ferner wo für die Gewinnung eines Transportverkehrs über österreichisches Staatsgebiet

einzutreten ist und der Export aus neuen industriellen Etablissements im Inlande zu schützen oder inländische Transporte von Getreide und Mahlproducten im Wege der Reexpedition zu begünstigen sind, dann dort, wo die Förderung der Anlage von Industriebahnen in Frage kommt oder die Abstockung grösserer Waldcomplexe erleichtert werden, und endlich, wo Umgehungen von Frachtbegünstigungen durch Umcarrirungen und Neuaufgaben zu verhüten sind.

Wenn die Hauptbahnen in Bezug auf ihr Frachtgeschäft häufig mit einem Grossfuhrmanne verglichen werden, dann sind die Localbahnen eben kleine Fuhrleute, die, gleich diesen auf die rechtzeitige Sicherung ihrer Frachten emsiger bedacht, ihr Vorgehen den jeweiligen Erfordernissen des Handels rasch anpassen, mit einem Worte kaufmännisch betrieben sein müssen.

Man unterstütze sie hierin, indem den Localbahnen die gleichen Erleichterungen wie in Bezug auf die Bauherstellung und den Betrieb auch in tarifarischer Hinsicht eingeräumt werden, d. h. indem man, ohne den Charakter der gleichmässigen Behandlung aller Verfrächter zu ändern, im Vorgange bei Gewährung von Tarif- und anderen Begünstigungen im Güterlocalverkehre auf den Localbahnstrecken allein und im Zusammenhange mit den anschliessenden Hauptbahnen die weitgehendste Erleichterung und Vereinfachung eintreten lässt. Es werden dabei nicht nur die Localbahnunternehmungen selbst, sondern es werden auch Handel und Verkehr aus ihrem Bestande grössere Vortheile als bisher schöpfen, und voraussichtlich zur lebhaften Befriedigung des gesammten Handelsstandes, der auf eine allzu strenge Controle seitens der Aufsichtsbehörde gerne verzichten dürfte.

Ganz ähnlich verhält es sich mit den vielfachen Ausweisen und statistischen Nachweisungen, welche die Localbahnen gleich den Hauptbahnen zu liefern verpflichtet sind und die nicht nur viel Zeit, sondern auch viel Geld kosten und die Verwendung eines grösseren und besser geschulten Personales erheischen.

Die gesammten executiven Dienstzweige müssen, wenn der Betrieb rationell und ökonomisch gestaltet sein soll, in einer einzigen starken Hand vereinigt werden. Der Vorstand derselben soll ein in allen Branchen geschulter, praktisch erprobter Beamter und frei von allem bureaukratischen Beigeschmacke sein. Er muss auch die volle Verantwortung tragen und für jeden durch ihn zugefügten Schaden ersatzpflichtig, andererseits aber an der ökonomischen Gebahrung durch angemessene Ersparnisprämien persönlich interessirt sein.

Man muss sich daher endlich zu der Erkenntnis aufschwingen, dass der gesammte Eisenbahndienst der Localbahnen, wenn sich deren Anlagecapital angemessen verzinsen soll, nicht in bureaukratischer Weise erledigt werden kann, sondern dass er dieselben leichten Formen annehmen muss, wie jeder andere Geschäftszweig, der einem täglichen Bedürfnisse des Publicums zu entsprechen hat.

Es mag wohl sein, dass sich die Staatsraison nach anderen Gesichtspunkten zu richten, und dass insbesondere mehr der volkswirtschaftliche, als der staatsfinanzielle Standpunkt in den Vordergrund zu treten hat; aber eine Actiengesellschaft, die in Bezug auf ihre Gründung und ihre ganze Organisation eine Erwerbsgesellschaft ist, darf sich nicht ohne äusserste Noth zu einer Massregel entschliessen, welche die den Actionären zukommende Dividende für längere oder kürzere Dauer einschränkt oder etwa gar aufhebt.

Die Localbahnen dürfen daher nicht von Begünstigungen oder Erleichterungen, die das Handelsministerium auch in Bezug auf die Tarifmassnahmen zu gewähren, gesetzlich ermächtigt ist, abhängen, sondern es muss die Tarifffrage geregelt und für dieselbe Principien, nach welchen die Verwaltungen unter ihrer eigenen Verantwortung selbstständig vorzugehen berechtigt sind, aufgestellt werden. Ebenso ist es dringend geboten, dass bei den commissionellen Amtshandlungen, betreffend die Bauanlage und den Betrieb, bei welchen das ökonomische Interesse nicht immer in gebührender Weise gewahrt wird, auch dieses bei der Entscheidung der zu behandelnden Fragen angemessen berücksichtigt werde.

Aus den vorhergehenden Darstellungen über die Kosten des Baues und des Betriebes der verschiedenartig gestalteten Localbahnen kann der Schluss gezogen werden, dass die Anlage von Secundärbahnen mit Benützung bestehender Strassen und Wege, als Bahnkörper, dort wo es die örtlichen Verhältnisse (Steigung, Krümmung und Breite) der Strassen zulassen, die geringsten Bau-

kosten erfordert, und wenn beim Baue und bei der Führung des Betriebes derselben auf die jeweiligen wirklichen Verkehrsbedürfnisse Rücksicht genommen wird, dieselben auch geeignet erscheinen, selbst unter bescheidenen Verhältnissen zu prosperiren, besonders dann, wenn an die Spitze der Verwaltung erprobte, gewissenhafte Techniker gestellt werden, welche es vermögen, sich von den bisherigen eingewurzelten Gewohnheiten der Bau- und Betriebsführung loszusagen und das Verständnis besitzen, mit dem geringsten Kostenaufwande den grössten Nutzeffect zu erzielen. Je mehr sich daher eine Localbahn in ihrer Bauanlage, in ihren Einrichtungen, ihrer Tarifpolitik und rücksichtlich der zur Anwendung kommenden Betriebsformen den localen Bedürfnissen anpassen lässt, desto ertragnisreicher wird sich dieselbe gestalten und desto mehr wird sich auch ihr segensreicher Einfluss in dem gesammten Verkehrsgebiete geltend machen.

In Fällen, wo wegen zu grosser Höhe der Anlagekosten und wegen unzureichender Rentabilität die Herstellung einer Localbahn mit eigenem Bahnkörper ausgeschlossen erscheint, wird eine Localbahn (Dampftrambahn) mit Benützung von öffentlichen Strassen noch die einzige Möglichkeit bieten, auch ungünstig gelegene Verkehrsgebiete und in ihrer wirthschaftlichen Entwicklung zurückgebliebene Landestheile in das Eisenbahnnetz einzubeziehen.

Die Kronländer Oesterreichs haben ein stark entwickeltes und gut erhaltenes Strassennetz (die kilometrischen Längen der Eisenbahnen zu jenen der Landstrassen stehen im Verhältnisse von 1:7) und auch die nicht ärarischen Strassen sind in der Regel in einer solchen Breite hergestellt und befinden sich in einem so guten Bauzustande, dass sich dieselben, wenn es ihre örtlichen Verhältnisse und ihr Verkehr überhaupt zulassen, zur Benützung durch Local- und Strassenbahnen vollkommen eignen.

Von diesem Gesichtspunkte dürfte auch die Gesetzgebung ausgegangen sein, nachdem im Artikel X des Localbahn-Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R. G. Bl. Nr. 81) die Benützung von Reichsstrassen und anderen öffentlichen Strassen zur Anlage von Localbahnen gestattet wird, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet erscheint.

Solche Localbahnen (Dampftrambahnen), welche bisher grösstentheils nur für die Zwecke des Personenverkehrs errichtet wurden, werden aber auch dort, wo es sich vornehmlich um die Güterbeförderung handelt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob dieselben normal- oder schmalspurig angelegt werden, ganz ausgezeichnete Dienste leisten, sobald dieselben den Bedürfnissen angemessen eingerichtet und ausgestattet werden, durch richtige Lage und Construction der Geleise der Strassenverkehr nicht behindert wird und die einfachsten Betriebsformen zur Durchführung gelangen.

Diese, auf bereits bestehenden öffentlichen Strassen und Fahrwegen geführten Localbahnen werden ohne Zweifel die Localbahnen der nächsten Zukunft sein, insbesondere aber dann, wenn die Strassenverwaltungen den Bahnunternehmungen gegenüber eine grössere Willfährigkeit, als dies bisher der Fall war, an den Tag legen, für die Strassenbenützung, wenn sie diese nicht ganz ohne Entgelt gestatten, doch wenigstens nicht zu weitgehende Forderungen stellen, ferner, wenn von den massgebenden Factoren mit den schablonenmässigen Bau- und Betriebssystemen ernstlich gebrochen und einer freieren Auffassung Raum gegeben wird. Bei Anwendung dieser Grundsätze wird es möglich gemacht werden, das bestehende Eisenbahnnetz zu vervollständigen und auch weniger wichtigen Gegenden und Ortschaften, die einen ungehinderten Verkehr mit der Aussenwelt herbeiwünschen, die Wohlthaten und Segnungen einer Bahnverbindung zu sichern, wie sie durch eine Hauptbahn auch nicht besser, respective entsprechender geboten werden könnte.

Die Zeit wird diese Nothwendigkeit heranreifen lassen und man wird zu der Erkenntnis gelangen, dass die Localbahnen, welche auf den öffentlichen Strassen und Fahrwegen geführt werden, eine wirthschaftlich und verkehrspolitisch werthvolle Ergänzung und Vervollständigung des gegenwärtigen Eisenbahnnetzes bilden, durch welche nur allein an eine gedeihliche und ausgiebige Fortentwicklung des Localbahnwesens gedacht werden kann.

Wien, im Juni 1890.

E. A. Ziffer.