ANHANG.

Vertrag

abgeschlossen am unten angesetzten Tage zwischen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft von einer und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec-(Tomaszów) von der anderen Seite, betreffend die Uebernahme des Betriebes der letzteren Bahn durch die erstere, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums.

Art. 1.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) sind übereingekommen, dass der Betrieb der Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft gegen Entgelt unter nachfolgend auseinandergesetzten Bestimmungen auf die Dauer von zwanzig Jahren vom Tage der Betriebs-Eröffnung der gedachten Eisenbahn übernommen und durchgeführt werden soll.

Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wird ein eigenes Centralbureau in Wien errichten, welches auf ihre Kosten die Geschäfte derselben zu besorgen hat, insoweit dieselben laut des gegenwärtigen Vertrages nicht der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn überwiesen sind.

Die letztere hat den gesammten executiven Betriebsdienst, die Rechnungsführung für denselben mit den der Centralleitung in dieser Beziehung obliegenden Ueberwachungs-, Rechnungs- und Control-Geschäften zu besorgen.

Die Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec wird ihre Bahn nach Aussen vertreten und ihre eigene Central-Buchhaltung und Central-Cassa führen.

Art. 2.

Die Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec wird in einem der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes vollständig entsprechenden Stand hergestellt und ausgerüstet.

Die Ausrüstung hat alle zum ordentlichen Betriebe einer Localbahn erforderlichen Mobilien, Utensilien, Requisiten und Werkzeuge, dann an rollendem Materiale 3 Locomotiven, 105 Frachtwagen, 1 Hilfswagen, 2 Schneepflüge, die nöthigen Bahnwagen und 1 Draisine zu umfassen. Die anderen erforderlichen Fahrbetriebsmittel werden von Seite der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn beigeschafft und die Reparaturen an dem gesammten Fahrparke durch die Werkstätten der letzteren und mittelst deren Werkzeugen ausgeführt werden.

In Bezug auf den Telegraphen für den Correspondenzdienst sind die Einrichtungen dem dermaligen bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn bestehenden Systeme neuester Construction anzupassen.

Rücksichtlich des Signalisirungs-Wesens ist sich der durch die Signalisirungs-Vorschrift vorgeschriebenen akustischen und optischen Signale zu bedienen, so dass die Herstellung einer Glockenlinie für Glocken-Signale entfallen kann.

Desgleichen werden seitens der Eisenbahn Lemberg-Bełzec alle zur Durchführung des executiven Personen-, Gepäcks- und Frachten-Dienstes erforderlichen Mobilien und Utensilien in vollkommen entsprechender Eigenschaft und Anzahl, und besonders für die Manipulation mit den Edmonson'schen Fahrbillets entsprechende Billetkasten, Composteure, Typen etc. und für den Cassendienst feuersichere Cassen und die erforderlichen Stampiglien beigestellt.

Art. 3.

Nach Herstellung der Bahn und nach von Seite der öffentlichen Behörden erfolgter Bewilligung zur Betriebseröffnung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec wird dieselbe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mittelst eines förmlichen, durch die Beilage aller Ausführungspläne und Inventarien instruirten Actes zur Betriebsübernahme übergeben.

Die zur Betriebs-Eröffnung und zu den aus diesem Anlasse vorzunehmenden Probefahrten und Belastungen erforderlichen Fahrbetriebsmittel, sowie das Zugbegleitungs-Personale werden von Seite der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft gegen Vergütung von Einem Gulden pro Locomotiv-Kilometer beigestellt, in welcher auch die Kosten der bei diesen Fahrten verwendeten Brenn-, Schmier-, Putz- und Beleuchtungsmaterialien mitenthalten sind.

Art. 4.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn übernimmt den gesammten Betrieb der Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec, nämlich den Personen- und Frachten-Verkehr und commerciellen Dienst, die Ueberwachung und Erhaltung der Bahn und der Baulichkeiten gegen die in dem Art. 8 enthaltenen Normen für die Vergütung der Leistungen; ferner besorgt die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn die Beistellung jener Fahrbetriebsmittel, welche ausser den von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec beigestellten erforderlich werden, ferner die Instandhaltung und Reparatur derselben, sowie der im Art. 2 bezeichneten Mobilien, Requisiten, Utensilien und Werkzeuge. Dementsprechend stellt sie auch alle für die verschiedenen Dienstzweige erforderlichen Beamten, Diener und Arbeiter, sowie alle nöthigen Verbrauchs- und anderen Betriebs-Materialien — insoweit dies seitens der Eisenbahn Lemberg-Bełzec gefordert werden sollte, bei und bestreitet auch alle aus diesen Ursachen erforderlichen Ausgaben. Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec hat jene Verbrauchs- und Betriebsmaterialien, welche dieselbe selbst beizustellen beabsichtiget, der betriebführenden Verwaltung rechtzeitig bekannt zu geben, damit diese bei der Materialbeschaffung hierauf entsprechend Rücksicht nehmen könne.

Bezüglich der Kosten des Personales participirt die Eisenbahn Lemberg-Bełzec an der Dotirung der Pensions-, Provisions- und Unterstützungs-Cassen im Verhältnisse der die beiden Bahnen betreffenden Gehalte und Löhnungen. Die von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn beigestellten Verbrauchs- und andere Betriebsmaterialien werden der Eisenbahn Lemberg-Bełzec nach den Preisen des Rubriken-Schemas der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn unter Anwendung der Preisregulirungen und des Material-Regiezuschlages im Sinne der Anmerkung zu Cap. XVIII des vom hohen k. k. Handels-Ministerium Z. 39026 vom 10. Februar 1876 genehmigten Contirungs-Schemas zu verrechnen sein.

Art. 5.

Der Dienst der verschiedenen Betriebs-Abtheilungen muss zunächst den Bestimmungen der im R. G. Bl. Nr. 20 vom Jahre 1886 publicirten Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 8. Jänner 1886 conform sein, allen Verkehrsbedürfnissen genügen und den für Localbahnen allgemein giltigen Betriebs-Vorschriften und den Reglements der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft entsprechen.

Die Aufstellung von Fahrordnungen erfolgt im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrathe der Eisenbahn Lemberg-Bełzec.

Art. 6.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, die Eisenbahn Lemberg-Bełzec bezüglich der Entschädigung aus Anlass von Unfällen, sowie bezüglich anderweitiger aus der Betriebsführung herzuleitender Ansprüche dritter Personen oder Behörden, zu Lasten des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Bełzec zu vertreten, und klag- und schadlos zu halten, so dass jede materielle Haftung der betriebführenden Verwaltung ausgeschlossen ist. Dagegen hat die Eisenbahn Lemberg-Bełzec etwaige Ansprüche oder Anforderungen, welche sich auf die Ausführung des Baues, resp. die Anlage der Bahn gründen, auf eigene Gefahr und Kosten auszutragen.

Soferne die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft es zweckmässig finden würde, dass sie bei Führung des Betriebes Behörden oder dritten Personen gegenüber formell nicht im eigenen Namen, sondern als Bevollmächtigte der Eisenbahn Lemberg-Bełzec auftrete, wird letztere unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 1 dieses Artikels die erforderliche Vollmacht ertheilen.

Art. 7.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn besorgt alle Einnahmen, welche der Betrieb der Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec abwirft, einschliesslich der Mieth- und Pachtzinse und der Telegraphen-Gebühren.

Im Betriebe der Eisenbahn Lemberg-Bełzec kommen jene Gebühren und Tarife in Anwendung, welche gemäss der Concessions-Bestimmungen seitens des hohen k. k. Handelsministeriums genehmigt werden.

Tarif-Ermässigungen, Refactien oder andere Bonificationen und Begünstigungen können nur im Einverständnisse mit der Eisenbahn Lemberg-Bełzec bewilligt werden.

Im directen Cartirungs-Verbande darf die Eisenbahn Lemberg-Bełzec nicht ungünstiger, als die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn behandelt werden.

Ebenso unterliegt die Ausstellung von Freikarten und die Gewährung von Fahrbegünstigungen auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec an ausserhalb des Dienstverbandes stehende Personen der Genehmigung dieser Eisenbahn.

Für die Beförderung von Regiegütern werden sich beide Bahnverwaltungen gegenseitig einen Nachlass von 50% an den bezüglichen, im öffentlichen Verkehre geltenden Tarifsätzen gewähren.

Die Verpachtung der zu Bahnzwecken nicht erforderlichen Grundstücke, Restaurationen und sonstigen Localitäten, sowie die Bestellung von Bahn-Spediteuren und Errichtung von Agenturen bleibt der Eisenbahn Lemberg-Bełzec vorbehalten.

Gegenseitigen Austausch von Permanenz-Freikarten für die Mitglieder des Verwaltungsrathes sichern sich die Vertragschliessenden zu.

Art. 8.

Für die Besorgung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Bełzec durch die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft erhält diese von der ersteren die volle Rückvergütung der hiefür aufgelaufenen Kosten, wobei für die Verrechnung derselben die nachstehend aufgestellten Normen zu gelten haben:

a) Für die Linie Lemberg-Bełzec führt die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn eine besondere Betriebs-Rechnung. Die Transporteinnahmen, sowie die verschiedenen Einnahmen werden localisirt zu verrechnen sein.

Die Berechnung der Transportgebühren erfolgt auf Grund der für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec festgestellten Tarife und Tarif-Ermässigungen aller Art.

Hinsichtlich aller zwischen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn durchzuführenden Vereinbarungen über Anschluss- und Verband-Verkehr bleibt die letztere Verwaltung an die Bestimmungen des letzten Alinea des § 9 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. Jänner 1864 (R. G. Bl. Nr. 5) resp. des vorletzten Alinea des § 11 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 15. Mai 1867 (R. G. Bl. Nr. 85) gebunden.

Die Transport-Nebengebühren als, Waggelder, Lagerzinse, Auf- und Abladegebühren etc. kommen jener Bahn zu Gute, auf der die Leistung erfolgt.

Die oben bezeichneten Nebengebühren, welche die Anschlussstation Lemberg treffen, sowie etwaige anderweitige Einnahmen dieser Station fallen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec zu.

b) Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec hat der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn für Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitung, für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und commerciellen Dienst und Zugförderungs- und Werkstättendienst eine jährliche Pauschal-Entschädigung von 14.000 fl. ö. W. zu leisten, wenn nicht die Bestimmungen des Punktes *g*) dieses Artikels in Kraft treten.

c) Die Kosten der Bahnaufsicht, Bahnerhaltung und des Stationsdienstes sind localisirt zu verrechnen. Insoferne der Wirkungskreis einzelner Organe des executiven Strecken- und Stationsdienstes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auch auf die Eisenbahn Lemberg-Bełzec erstreckt werden sollte, sind die Kosten dieser Beamten und ihrer Bureaux im Längenverhältnisse der ihnen zugewiesenen Strecken zu vertheilen.

d) Die Kosten des Fahr- und Zugförderungsdienstes für die Strecke Lemberg-Bełzec sind localisirt zu verrechnen.

e) Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec bezahlt für die von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn beigestellten Fahrbetriebsmittel folgende Sätze, u. zw. für Locomotive sammt Schlepptender 14 kr. pro Zugskilometer, für Tender-Locomotive 10 kr. pro Zugskilometer, für Wagen aller Art 0·42 kr. pro Achskilometer (siehe Art. 8, *g*).

Diese Sätze begreifen die Vergütung für Verzinsung und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel in sich, so dass die eigentlichen Kosten der letzteren stets die Eigenthümer belasten.

Nur die Kosten der ausserordentlichen Beschädigungen der Fahrbetriebsmittel werden der Unfallstrecke besonders angelastet.

Die der Eisenbahn Lemberg-Bełzec eigenthümlich gehörigen Fahrbetriebsmittel, sowie die Inventar-Gegenstände und anderes Betriebs-Materiale der Eisenbahn Lemberg-Bełzec können in den Werkstätten der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, insoweit dieselben hiezu ausreichen, gegen Bezahlung der Selbstkosten unter Anwendung des effectiven Werkstätten-Regiezuschlages und der Regiefracht reparirt werden.

Die Wagenmiethe-Abrechnung für die Benützung fremder Wagen zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, resp. der Eisenbahn Lemberg-Bełzec einerseits und dritten Bahnen oder Leih-Gesellschaften andererseits, geschieht durch die Organe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn für jede der beiden erstgenannten Bahnen je für sich direct auf Grund der bezüglichen Vereinbarungen.

f) Die Entschädigung für Feuer- und Transportschäden, sowie die besonderen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Auslagen, wie: Steuern, Stempel, Einquartirungskosten, Fondsbeiträge, Bezüge des Verwaltungsrathes, Ausgaben für den ärztlichen Dienst, Entschädigungen für Unfälle aus dem Haftgesetze, für Zinsen u. dgl. werden von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec direct getragen.

g) Insoferne bei Anwendung der in dem gegenwärtigen Art. 8*b* und *e* enthaltenen Bestimmungen sich nicht ein Reinerträgnis ergeben sollte, welches zur 5%igen Verzinsung des gesammten von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Nominal-Anlagecapitales ausreichen würde, hat eine entsprechende Herabminderung der im Punkte *b* für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Centralleitungen der drei Dienstzweige festgesetzten jährlichen Pauschal-Entschädigungssumme, jedoch nicht unter den Betrag von siebentausend Gulden einzutreten, und ist ferner die im Punkte *e* dieses Artikels für Locomotive und für Wagen aller Art vereinbarte Vergütung auf 10 Kreuzer pro Zugskilometer, resp. auf 0·3 Kreuzer pro Achskilometer herabzusetzen.

Art. 9.

Neuherstellungen, Vervollständigungen und Reconstructionen an dem Bahnkörper und an dessen einzelnen Objecten, dann den Stationen und deren Zugehör, die Verlegung bestehender und Legung neuer Geleise können nur mit Zustimmung der Eigenthums-Verwaltung erfolgen.

Dieselbe behält sich jedoch ausdrücklich vor, solche Herstellungen, welche stets auf ihre Kosten vorgenommen werden, selbst auszuführen, oder durch einen Unternehmer ausführen zu lassen, oder auch nur die zu diesen Herstellungen erforderlichen Materialien beizustellen.

Art. 10.

Der Abschluss von Verträgen wegen Anschluss an fremde Bahnen, oder wegen Einmündung von Seitengeleisen, dann wegen Beförderung der Post und wegen des Telegraphen, bleibt der Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec vorbehalten.

Die näheren Bestimmungen über die Benützung der Station Lemberg der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn werden durch ein der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehaltenes Uebereinkommen festgesetzt werden.

Art. 11.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn hat Ende October eines jeden Jahres ein Ausgaben-Jahres-Präliminare sammt einem detaillierten Personal-Budget vorzulegen, und ist die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gehalten, sich innerhalb der Grenzen des von der Eigenthums-Verwaltung genehmigten Präliminares zu bewegen.

Hiedurch soll jedoch die Durchführung von Massregeln, die zur Aufrechterhaltung des ungestörten Betriebes unbedingt nothwendig sind, nicht beschränkt werden.

Art. 12.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wird der Eisenbahn Lemberg-Bełzec täglich einen nach Verkehrsrichtungen detaillierten, und am Schlusse jeden Monates einen summarischen Verkehrs- und Einnahmen-Rapport übersenden, welcher zur Grundlage für die provisorische monatliche Geldausgleichung zu dienen hat.

Die für den Jahresbericht der Eisenbahn Lemberg-Bełzec erforderlichen statistischen, technischen und commerciellen Daten werden von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in den ersten Monaten des folgenden Jahres für das abgelaufene Jahr zu liefern sein.

Art. 13.

Die Abrechnungen zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec erfolgen provisorisch monatlich und definitiv halbjährlich. Die letztere behält sich das Recht vor, die Organe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in der Ausübung des Betriebsdienstes, eventuell durch Aufstellung eines besonderen Beamten und auf eigene Kosten zu controliren. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn hat den diesbezüglich vorgebrachten Bemerkungen in allen Fällen volle Rücksicht angedeihen zu lassen. Die allfällige Nichtanwendung des Rechtes der Controle hat in den gegenseitigen Rechten und Pflichten keine Aenderung zur Folge.

Art. 14.

Nach Erlöschen des gegenwärtigen Vertrages hat die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn den Eigenthümern der Eisenbahn Lemberg-Bełzec dieselbe sammt Zugehör und die Gegenstände der Betriebs-Ausrüstung in gutem Zustande zu übergeben, ohne dass jedoch die Verwaltung der letzteren zur Erhebung von Entschädigungs-Ansprüchen wegen Abnützung infolge regelmässiger Benützung und normalen Betriebes berechtigt wäre.

Art. 15.

Sollten aus was immer für Anlässen Differenzen zwischen beiden contrahirenden Theilen entstehen, deren Beseitigung im Verhandlungswege nicht gelingen würde, so soll die Austragung durch ein Schiedsgericht herbeigeführt werden.

Dieses Schiedsgericht wird auf folgende Art constituirt:

Jeder der beiden streitenden Theile hat das Recht, einen Schiedsrichter zu wählen, und ist verpflichtet, die Wahl dem anderen Theile anzuzeigen. Sollte ein Streittheil nach einer solchen Anzeige mit der Wahl des zweiten Schiedsrichters länger als 21 Tage zögern, so ist ihm nach Verlauf dieser Frist das Recht benommen, einen Schiedsrichter zu wählen, und dem zuerst gewählten Schiedsrichter wird das Recht eingeräumt, den zweiten Schiedsrichter zu bestellen.

Diese beiden, entweder von den Parteien oder auf vorstehende Art gewählten Schiedsrichter wählen sohin einen Dritten als Obmann. Kommt bezüglich der Wahl des Obmannes binnen 14 Tagen keine Einigung zu Stande, so entscheidet das Los zwischen den beiderseits vorgeschlagenen Obmännern.

Das auf diese Art constituirte Schiedsgericht hat im Wege des summarischen Verfahrens nach Stimmenmehrheit sowohl über den Streitgegenstand als über die Execution zu entscheiden.

Beide Theile erklären hiemit ausdrücklich, sich dieser schiedsgerichtlichen Entscheidung mit ausdrücklichem Verzicht auf jede Appellation oder die Betretung des Rechtsweges zu unterwerfen.

Art. 16.

Dieser Vertrag, welcher nach den Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde der Eisenbahn von Lemberg nach Bełzec stempelfrei ist, wird in zwei gleichlautenden Parien ausgefertigt und jedem der contrahirenden Theile je ein Exemplar eingehändigt.

Wien, am 23. Juni 1886.

Vertrag

abgeschlossen zwischen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Actien-Gesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)" andererseits, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums.

Art. 1.

Gegenstand des Vertrages und Eigenthums-Verhältnisse.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft räumt der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)" das Recht der Mitbenützung ihrer Station Lemberg in ähnlicher Weise ein, wie dies bei der Erzherzog Albrechtbahn, beziehungsweise den k. k. Staatsbahnen mit dem Vertrage vom 17. December 1882 erfolgt ist.

In dem beiliegenden, einen integrirenden Bestandtheil des gegenwärtigen Vertrages bildenden Situationsplane *F* sind:

1. Die von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gemeinschaftlich benützten Flächen weiss,
2. die von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft ausschliesslich und von den k. k. Staatsbahnen (Erzherzog Albrecht-Bahn) theilweise auch mitbenützten Flächen roth angelegt, und
3. die von den k. k. Staatsbahnen (Albrecht-Bahn) ausschliesslich benützten Flächen grün angelegt.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft räumt ferner der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)" das Recht ein, auf dem der ersteren gehörigen Grunde bei *b* ein gemauertes Heizhaus für vier Locomotiven zu erbauen und die Heizhausgeleise, sowie die Wasserleitung mit den analogen Anlagen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu verbinden, ferner bei *a* ein gemauertes Warenmagazin nebst den hiezu gehörigen Geleise-Verbindungen herzustellen. Die Kosten dieser Herstellungen und Geleise-Verbindungen hat die Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)" aus Eigenem zu bestreiten, und übergehen diese Bauten nach deren Vollendung sofort in das Eigenthum der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, doch wird der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)" das Benützungsrecht des Warenmagazines, des Heizhauses und der Wasserleitung, sowie der von dieser Eisenbahn hergestellten Geleiseanlagen auf die Dauer ihrer Concession eingeräumt.

Art. 2.

Tragung der Kosten von Unfällen und Schäden.

Für die materiellen Folgen von Unfällen und Schäden aller Art, welche sich auf den zur gemeinschaftlichen Benützung bestimmten Räumen und Anlagen ereignen sollten, hat grundsätzlich diejenige der Bahnverwaltungen aufzukommen, in deren Dienst die Verrichtung vollzogen wurde, welche den Unfall oder Schaden im Gefolge hatte, ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit der Personen, welche diese Dienstesverrichtung vorgenommen haben. Nur in den Fällen, in welchen die betreffende Dienstesverrichtung nicht ausschliesslich für eine der mitbenützenden Verwaltungen, sondern im Interesse Aller erfolgte (wie beispielsweise bei Rangirungen und solchen Verschiebungen, welche gleichzeitig für Zwecke aller Verwaltungen vorgenommen werden), bei denen daher nicht mit Sicherheit zu ermitteln ist, ob der Unfall oder Schaden durch den Dienst der einen oder der anderen Verwaltung verursacht wurde, haben die Verwaltungen den Schaden gemeinsam nach dem im Artikel 3 des gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Repartitions-Modus der Verkehrs-Intensitäten zu tragen.

Art. 3.

Vergütung für die Mitbenützung des Bahnhofes.

Für die Mitbenützung des Bahnhofes Lemberg der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft sowohl, als auch für die Auslagen, welche dieser Bahn durch den von ihr allein geführten Betrieb dieser Station erwachsen, einerseits, sowie für die Mitbenützung der von der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)" hergestellten Baulichkeiten und Anlagen haben die vertragschliessenden Theile einander eine Vergütung zu leisten, welche unter Zugrundelegung des investirten Anlage-Capitales, der Erhaltung und der Betriebs-Auslagen für diese Station nach den Verkehrs-Intensitäten, d. h. nach der Wagenachsen-Anzahl der in dieser Station ein- und ausfahrenden Züge der mitbenützenden drei Bahn-Verwaltungen, und zwar der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn, beziehungsweise der k. k. Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) mit Ausschluss der Material-Regiezüge (die transitirenden Achsen nur einmal gerechnet) am Schlusse eines jeden Jahres auf Grund der allmonatlich verfassten Aufschreibungen des Stations-Vorstandes ermittelt wird.

Hiebei wird bemerkt, dass dieses Verhältnis zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Erzherzog Albrecht-Bahn, beziehungsweise den k. k. Staatsbahnen in einem besonderen Vertrage geordnet ist.

Die Vergütung der Auslagen zerfällt:

I. In solche, welche nach dem vorstehend angeführten Theilungs-Modus zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) zu berechnen sind, und wovon die Letztere an die Erstere den im Verhältnisse ihrer Achsenanzahl zu den von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der von der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn zurückgelegten Achsen auf sie entfallenden Betrag zu entrichten hat, und zwar:

a) Die Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitales der gemeinschaftlich benützten Bahnhoftheile, welche laut Beilage *A* zu 5% mit dem Jahresbetrage von fl. 6.283 (Sechstausendzweihundertachtzigdrei Gulden ö. W.) ermittelt wurde.

b) Die Betriebsauslagen für die Dienstesverrichtungen, wie selbe in Beilage *B* mit dem Betrage von jährlich fl. 60.189 (Sechzigtausendeinhundertachtzigneun Gulden ö. W.) berechnet wurden.

c) Die Auslagen für die Erhaltung der gemeinschaftlich benützten Bahnhoftheile, nach Beilage *C* mit dem jährlichen Betrage von fl. 2.852 (Zweitausendachthundertfünfzigzwei Gulden ö. W.) pauschalirt.

II. In solche, welche nach dem vorstehend angeführten Theilungs-Modus zwischen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) zu berechnen sind und wovon die Letztere an die Erstere den im Verhältnisse ihrer Achsenzahl zu den von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zurückgelegten Achsen auf sie entfallenden Betrag zu entrichten hat.

a) Die Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitales des von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) zu erbauenden Heizhauses sammt Zugehör, welche laut Beilage *D* 5% des Anlage-Capitales, d. i. jährlich 1.000 fl. (Tausend Gulden ö. W.) betragen.

b) Die Erhaltungskosten dieses Heizhauses sammt Zugehör mit 2½% des Anlage-Capitales von fl. 20.000 (Beilage *D*), daher mit jährlich fl. 500 (Fünfhundert Gulden ö. W.) pauschalirt.

III. Die Vergütung der Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitales der von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten Anlagen auf dem Bahnhofe Lemberg durch die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft an die Erstere, welche laut Beilage *E* mit 5% des Anlage-Capitales, d. i. mit dem Jahresbetrage von fl. 1.470 (Tausendvierhundertsiebzig Gulden ö. W.) ermittelt wurde.

Art. 4.

Abrechnung aus dem Vertrage.

Die Abrechnung und Auszahlung aller im gegenwärtigen Vertrage bedungenen Zahlungen erfolgt vierteljährig.

Art. 5.

Dauer des Uebereinkommens.

Dieses Uebereinkommen gilt vom Tage der Betriebseröffnung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec und wird auf die Dauer von 20 (zwanzig) Jahren unkündbar abgeschlossen.

Sollte dasselbe nach Ablauf dieses Zeitraumes nicht mehr erneuert werden, so muss dasselbe wenigstens ein Jahr vorher von einem der contrahirenden Theile gekündigt werden. Erfolgt diese Kündigung nicht, so bleibt das Uebereinkommen stillschweigend weiter in Kraft, wobei jedoch festgesetzt wird, dass eine etwaige Kündigung des Uebereinkommens stets ein Jahr vorher geschehen muss.

Dagegen ist das im Art. 1 der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) eingeräumte Benützungsrecht der von ihr hergestellten Anlagen auf dem Bahnhofe in Lemberg auf die Dauer ihrer Concession seitens der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft unkündbar.

Es wird jedoch festgesetzt, dass vor Ablauf eines jeden fünften Jahres eine Revision sämmtlicher Artikel zu dem Zwecke vorgenommen werden muss, um die einzelnen Positionen derselben den thatsächlichen Verhältnissen anzupassen.

Art. 6.

Streitigkeiten aus dem Vertrage.

Streitigkeiten, welche aus diesem Vertrage entstehen sollten, unterliegen der Competenz des k. k. Handelsgerichtes in Wien und dem summarischen Verfahren.

Art. 7.

Verzichtleistung auf das Rechtsmittel der Verletzung über die Hälfte.

Beide Theile verzichten hiemit freiwillig auf das Rechtsmittel der Verletzung über die Hälfte.

Art. 8.

Ausfertigungen.

Dieses Uebereinkommen, welches auch für die Rechtsnachfolger der beiden contrahirenden Theile rechtsverbindlich ist, wird in zwei Exemplaren ausgefertigt, welche den contrahirenden Verwaltungen ausgehändigt werden.

Wien, am 24. September 1887.

AUSWEIS A.

über die

Herstellungskosten der, der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnhofsanlagen in Lemberg, dann des von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten Magazines sammt Geleise, welche Anlagen sowohl von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft als auch von den k. k. Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gemeinschaftlich benützt werden.

Post-Nr.	Bezeichnung der Objecte	Kosten in Gulden österr. Währ. Einzeln	Zusammen
1	**Grunderwerb.**		
	Kosten der Grundeinlösung für die Bahnhofsanlage und Zufahrtsstrasse $1{\cdot}_{67}$ *ha* à fl. 6.924	.	11.563
2	**Unterbau.**		
	Anschüttung des gemeinschaftlich benützten Plateaus	18.200	
	Zufahrtsstrasse und Beschotterung derselben	5.000	
	Brücke bei *km* $0{\cdot}_{381}$	9.750	32.950
3	**Oberbau.**		
	Gemeinschaftlich benützte Geleise 2.273 *m* sammt Beschotterung pro 1 *m* à fl. $10{\cdot}_{80}$	24 548	
	21 Stück Ausweichen und Kreuzungen	13.980	38.528
4	**Hochbau.**		
	Wasserthurm sammt Brunnen	7.440	
	Bahnämtliches Magazin	7.352	
	Magazinskanzleigebäude, Erdgeschoss	4.380	
	Platzinspection (W. H. Nr. 2)	4.259	
	Verladerampe	3.600	
	Signalhütten	480	27.511
5	**Wasserstations-Einrichtung und Mobilien.**	.	5.700
6	Hiezu die Kosten für den Neubau des Magazins und der Geleise, hergestellt von der Actiengesellschaft „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“ . .	.	9.407
	Gesammt-Summe . .	.	125.659

Hievon entfällt als die zu leistende Vergütung die 5%ige Verzinsung und Amortisation mit fl. 6.283.

AUSWEIS B.

über die

Betriebsauslagen der Station Lemberg der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, welche sowohl dieselbe als auch die k. k. Staatsbahnen und die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gemeinschaftlich zu tragen haben.

Post-Nr.	Auslagen für	Kosten in Gulden österr. Währ. Einzeln	Zusammen
1	**Besoldung sammt Quartiergeld, dann Löhne des Verkehrspersonales.**		
	1 Stations-Vorstand . . . . . fl. 2.000		
	3 Verkehrsbeamte . . . . . „ 3.700		
	3 Telegraphisten . . . . . „ 2.312		
	3 Wagenaufseher		
	2 à fl 1·50 täglich		
	1 à „ 1·60 „ . . . . . „ 1.685		
	Verschub-Zulage für 2 Wagenmeister à fl. 96 . . . . . „ 192		
	4 Wagenaufschreiber . . . . . „ 1.460		
	4 Weichenwächter à 70 kr. täglich . . . . . „ 1.022		
	2 Tagwächter, 1 à fl. 288 pro Jahr		
	1 à „ 350 „ „ . . . . . „ 638		
	2 Nachtwächter à 70 kr. täglich . . . . . „ 511		
	2 Stationsarbeiter à 70 kr. täglich . . . . . „ 511	14.031	
2	**Besoldung und Löhne des Personales für den Transport.**		
	1 Expedits-Vorstand . . . . . fl. 1.600		
	1 Frachten-Cassier . . . . . „ 1.300		
	5 Magazinsbeamte . . . . . „ 5.100		
	4 Magazinsaufseher . . . . . „ 2.400		
	2 Aviseure à 90 kr. täglich = fl. 1·80		
	1 Plombist à 1 fl. täglich = „ 1·00		
	20 Magazinsarbeiter à 80 kr. täglich = „ 16·00 . . . . „ 6.862	17.262	
3	**Bekleidung des Dienstpersonales.**		
	Pauschale	500	
4	**Beheizung, Beleuchtung, Reinigung und Signalisirung der Station.**		
	3 Lampisten, 1 à fl. 1·20		
	2 à „ 0·80 täglich, zusammen fl. 2·80		
	3 Waschweiber à 40 kr.		
	„ „ „ 1·20 . . . fl. 1.460·00		
	Materiale . . . . . „ 500·00		
	Leuchtgas . . . . . „ 350·00	2.310	
5	**Wagenverschieben durch Arbeiter.**		
	2 Oberschieber à 1 fl. pro Tag = 2·00		
	6 Schieber à 80 kr. „ „ = 4·80 . . . . . fl. 2.482·00	2.482	
6	**Verschieben mit Locomotiven sammt Reservedienst.**		
	Besoldung des Maschinenführers.		
	2½ Maschinenführer à fl. 760 pro Jahr = fl. 1920		
	2½ Heizer pro Tag 80 kr. „ „ = „ 730 . . . fl. 2.650·00		
	Verschubgelder.		
	Maschinenführer 26 Stunden pro Tag à fl. 0·08 = fl. 2·08		
	Heizer 26 Stunden pro Tag, à fl. 0·05 = fl. 1·30, pro Jahr . „ 1.232·70		
	Prämien für Führer und Heizer zusammen . . . . . „ 149·65		
	Reparatur und Abnützung der Maschinen . . . „ 5.162·56		
	Fürtrag . .	36.585	

Post-Nr.	Auslagen für	Kosten in Gulden österr. Währ. Einzeln	Zusammen
	Uebertrag . .	36.585	
	Brenn-, Schmier- und Putzmaterial . . . . . „ 8.135·85		
	Speise- und Auswaschwasser inclusive Lohn des Pumpenwärters . . . . . „ 863·24		
	Aufladekosten des Brennmateriales . . . . . „ 95·00	18.289	
7	**Telegraphen-Erhaltung.**		
	Materiale	450	
8	**Inventar-Erhaltung.**		
	Pauschalirt 10% des Werthes	1.500	56.824
9	**Heizhaus-Aufsicht etc.**		
	1 Heizhaus-Vorstand . . . . . fl. 2.200		
	1 technischer Diurnist pro Tag fl. 1·50 . . . . . „ 547		
	1 Locomotiv-Aufseher I. Cl. . . . . „ 1.280	4.027	
	1 Tag- und 2 Nachtwächter.		
10	Pro Tag fl. 1·90	693	
		4.720	
	Hievon 1/12	.	393
11	1½ Maschinenputzer pro Tag fl. 0·70	.	383
12	2 Stationsschmierer pro Tag fl. 0·90	.	657
13	Wäschepauschale	.	50
14	8 Arbeiter für Wasser- und Holzgeben, sowie Canäle reinigen, täglich à 60 kr. = fl. 4·80	.	1.752
15	Reinigung und Beleuchtung des neuen Localbahn-Heizhauses	.	130
	Summa der gemeinsamen Betriebs-Auslagen . .	.	60.189

AUSWEIS C.

über die

Erhaltungsauslagen der von der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und den k. k. Staatsbahnen (Albrecht-Bahn) mitbenützten Bahnhofsanlagen.

Anlagekosten der von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten Bahnhoftheile, abzüglich der Kosten für Grundeinlösung (laut Beilage *A*) . . . . . fl. 114.096

Hievon

werden als Erhaltungskosten 2½% festgesetzt, wonach dieselben angenommen werden mit . . . . . „ 2.852

AUSWEIS D.

über die

Vergütung des von der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten, von derselben und von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mitbenützten Heizhauses.

Veranschlagte Kosten des Heizhauses sammt den Geleiseanlagen und der zugehörigen Wasserleitung . fl. 20.000

Hievon

Vergütung die 5%ige Verzinsung und Amortisation mit . . . . . „ 1.000

AUSWEIS E.

über den

Miethzins der von der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) hergestellten und gemeinschaftlich mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft benützten Bahnhoftheile.

1. Kosten des Gütermagazins sammt Geleiseanlagen . . . . . fl. 9.407
2. Kosten des Heizhauses sammt Geleiseanlagen und der Wasserleitung . . . . . „ 20.000

Zusammen . fl. 29.407

Hievon

entfällt als Vergütung die 5%ige Verzinsung und Amortisation mit . . . . . fl. 1.470

Uebereinkommen

abgeschlossen am unten angesetzten Tag zwischen der Betriebs-Direction der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft als betriebführenden Bahnverwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und dem Bauunternehmer Herrn Mendel Glanz, betreffend die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), vorbehaltlich der Genehmigung des Verwaltungsrathes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und des Verwaltungsrathes der Eisenbahn Lemberg Bełzec (Tomaszów), sowie der Genehmigung des hohen k. k. Handels-Ministeriums.

Art. 1.

Der gefertigte Unternehmer Herr Mendel Glanz übernimmt die Erhaltung sämmtlicher Erdarbeiten und des gesammten Oberbaues auf der genannten Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), somit inbegriffen der currenten Strecke und aller bestehenden und noch innerhalb der Vertragsperiode herzustellenden Stationsanlagen und Schleppgeleise auf Grund der beiliegenden besonderen Bedingnisse für die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme, und zwar: vom 1. Juni 1889 an gerechnet auf die Dauer von drei auf einander folgenden Jahren.

Art. 2.

Die Grundlage des Uebereinkommens bilden die besonderen Bedingnisse für die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme.

Dieses Schriftstück, welches der Unternehmer Herr Mendel Glanz nach gehöriger Einsichtnahme in allen Einzelheiten anerkannt und unterzeichnet hat, sowie die allgemeinen Baubedingnisse, die besonderen Bedingnisse für die Unterbauarbeiten, dann für die Herstellung des Oberbaues, die Betriebsvorschriften, die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung und die Vorschriften über die Wahrung der persönlichen Sicherheit, welche zum Zeichen deren Annahme, respective deren Kenntnis, gleichfalls von dem Genannten unterfertigt sind, sind dem Uebereinkommen beigeschlossen und haben die gleiche Kraft, als ob die in denselben enthaltenen Bestimmungen in dem Uebereinkommen selbst schriftlich mitangeführt wären.

Art. 3.

Der Unternehmer Mendel Glanz erhält als Vergütung für die in den besonderen Bedingnissen für die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme angeführten und auch bewirkten Erhaltungsarbeiten von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft als betriebführenden Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) auf Grund des Art. 9 der obangeführten Bedingnisse, eine fixe Jahrespauschalsumme im Betrage von 11.495 fl. sage: Eilftausendvierhundertneunzigfünf Gulden pro Jahr.*)

Die Abschlagszahlungen erfolgen nach den im Art. 9 der vorerwähnten besonderen Bedingnisse angeführten Normen auf Grund der von den jeweiligen Betriebs-Vorständen der obgenannten Strecken ausgestellten und von der Betriebs-Direction geprüften Bestätigung über die bewirkte, anstandslose Erhaltung der Erdarbeiten und der Geleise bei der Betriebs-Directions-Cassa in Lemberg.

---

*) Es entfallen hiernach pro Kilometer Bahnlänge und pro Jahr . . . . . fl. 130
Bei den Kolomeaer Localbahnen für die Linie Kolomea-Stoboda pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 150
und für die Zweigbahn nach Kniazdwór pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 100
Bei den Bukowinaer Localbahnen für die Linie Czernowitz-Nowosielitza pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 100
Hliboka-Berhometh und Karapcziu-Czudin pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 127
Hatna-Kimpolung pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 150
Hadikfalva-Radautz pro Kilometer und Jahr . . . . . „ 130
Berhometh-Mežebrody „ „ „ „ . . . . . „ 110
Wama-Russ Moldawitza „ „ „ . . . . . „ 125

Art. 4.

Der Unternehmer Mendel Glanz erlegt sofort nach Genehmigung dieses Uebereinkommens bei der Sammlungs-Cassa der Betriebs-Direction in Lemberg eine Caution im Betrage von Zweitausendsiebzig Gulden ö. W. (2.070) entweder in Barem oder in börsenmässigen Effecten zum Tagescourse berechnet.

Die Caution gilt als Pfand für Berichtigung aller durch das Uebereinkommen zu Gunsten der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) stipulirten Forderungen, respective Ersätzen und Haftungen, sowie für das dem Unternehmer übergebene Inventar und sonstige Werkzeuge und wird, insoweit dieselben nicht von dem Unternehmer befriedigt, beziehungsweise das erhaltene Inventar und Werkzeug im Sinne des Art. 3 der besonderen Bedingnisse gar nicht oder mangelhaft rückgestellt werden, zu deren Berichtigung in der Weise herangezogen, dass die Forderungen der Eisenbahn-Gesellschaft von der baren Caution unmittelbar in Abzug gebracht werden, bei Cautions-Effecten dagegen die Eisenbahn-Gesellschaft berechtigt sein soll, dieselben zu einem beliebigen Zeitpunkte und ohne jedwede gerichtliche Procedur zu veräussern und den Erlös zur Befriedigung ihrer Forderung zu verwenden. Sollte der Unternehmer die zu seiner Verpflichtung gehörenden Herstellungen nicht rechtzeitig oder nicht in der angeordneten und als nothwendig erachteten Art und Weise durchführen, so steht der Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zu, die Arbeiten sofort auf Rechnung des Unternehmers zu veranlassen und sich sofort an der erlegten Caution schadlos zu halten.

Art. 5.

Der Unternehmer darf das getroffene Uebereinkommen innerhalb der dreijährigen Dauer desselben nicht lösen, resp. ohne Einwilligung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) an irgend Jemand Anderen nicht übertragen.

Hingegen behält sich die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) das Recht vor, das vorstehende Uebereinkommen jederzeit, ohne Angabe eines Grundes zu lösen.

Das Uebereinkommen ist auch dann als sofort gelöst zu betrachten, wenn seitens der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen die Erhaltung der Bahn als der Sicherheit nicht völlig entsprechend bezeichnet werden sollte.

Der Unternehmer darf in keinem Falle aus diesen Anlässen irgend welche, wie immer gearteten Ansprüche an die Bahnanstalt stellen.

Art. 6.

Alle aus Anlass dieses Uebereinkommens erwachsenden Stempelgebühren hat der Unternehmer Mendel Glanz aus Eigenem zu tragen.

Art. 7.

Die Uebergabe der Bahnstrecke, sowie auch der für die Erhaltung derselben nothwendigen Inventargegenstände, Werkzeuge und Materialien wird protocollarisch an Ort und Stelle durchgeführt werden.

Art. 8.

Dieses Uebereinkommen wird in einem Pare ausgefertigt, welches als Original bei der Eisenbahn-Gesellschaft verbleibt.

Der Unternehmer erhält über Verlangen eine vidimirte Abschrift desselben.

Urkund dessen die Fertigung beider Theile in Gegenwart erbetener Zeugen.

Lemberg, am 31. Mai 1889.

Besondere Bedingnisse

für die Uebernahme der Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme.

Art. 1.

Bedingnisse für die accordmässige Durchführung der Bahnerhaltungs-Arbeiten gegen eine fixe Pauschalsumme.

Gegenstand der Bedingnisse ist die Erhaltung der Damm- und Einschnittsböschungen des Bahnkörpers in der currenten Bahnstrecke und in den Stationen, die Reinigung und Erhaltung der Seitengräben in den Einschnitten, der Objects-Einläufe und Ausläufe und die Entwässerung der Materialgräben, die Erhaltung der Zufahrtsstrassen sammt Vorplätzen und Plateaux der Verladerampen, die Erhaltung der Wegübersetzungen und die Erhaltung der Einfriedungen in der currenten Bahn und in den Stationen, ferner die Erhaltung des Oberbaues in der currenten Bahnstrecke und in den Stationen sammt den Ausweiche-Vorrichtungen und Kreuzungen, inclusive der Vornahme der Beschotterung des gesammten Oberbaues.

Art. 2.

Dem Unternehmer obliegt:

Obliegenheiten des Unternehmers.

1. Rücksichtlich der Erhaltung der Erdarbeiten: dass die Böschungen der Dammanschüttungen und der Abgrabungen, sowohl in der currenten Bahn, als in den Stationen, dann bei den Rampen, Zufahrtsstrassen und Plateau-Anschüttungen in ihrer ursprünglichen Form erhalten werden und dass für die Begrünung derselben durch Besämungen oder Rasenbeleg gesorgt werde, ferner dass etwaige Absitzungen, d. i. Einsenkung der Dämme bis 30 *cm* und die Abschälungen der Damm- und Einschnittsböschungen bis auf eine Tiefe von 20 *cm*, regulirt und das überschüssig gewordene Materiale beseitigt, gesetzte Erdbanquette aufgeholt, und höhere Erdbanquette aufgeschlitzt und behufs Entwässerung der Unterbauplanie mit Abzugsrigolen versehen werden.

Dem Unternehmer obliegt es, für den ungehinderten Wasserabfluss in den Einschnittsgräben, dann in den Materialgewinnungsplätzen Sorge zu tragen und die bestehenden Seiten- und Abflussgräben zu erhalten, eventuell neue Abzugsgräben herzustellen. Weiters obliegt es dem Unternehmer, die Zufahrtsstrassen, die Vorplätze, die Plateaux der Verladerampen und die Wegübersetzungen (Wegrampen) von Koth zu reinigen, den Koth wegzuführen, sowie für die Entwässerung der genannten Objecte Sorge zu tragen und die Beschotterung derselben entsprechend vorzunehmen. Die nothwendigen Reparaturen bei den Einfriedungen in der currenten Bahn und in den Stationen gehören auch zu den Obliegenheiten des Unternehmers — jedoch ohne Beigabe des hiezu nothwendigen Materiales.

Die Beseitigung von Damm- und Einschnittsrutschungen, welche über die oben angeführten Grenzen der Dammeinsenkungen und Abschälung der Damm- und Einschnittsböschungen hinausgehen, sowie die Wiederherstellung unterwaschener Dammböschungen, dann die Erhaltung der Bahnböschungs-Versicherungen durch Faschinenwerke, Flechtzäune, Anpflanzungen, Pflasterungen oder Steinwürfe, gehören nicht zu den Verpflichtungen des Unternehmers.

Solche Damm- und Einschnittsrutschungen, sowie unterwaschene Dammböschungen, welche infolge mangelhafter Erhaltung, namentlich Nichtverdämmen gebildeter Risse in den Böschungen, ungenügenden Wasserabzuges aus den Seitengräben u. dgl. enstanden sind, hat der Unternehmer auf seine Kosten und ohne Anspruch auf eine separate Vergütung zu beseitigen, beziehungsweise wiederherzustellen.

2. Rücksichtlich der Erhaltung des Oberbaues obliegt dem Unternehmer die Erhaltung der Geleise in der currenten Bahn und in den Stationen inclusive der Ausweichvorrichtungen und Kreuzungen.

Der Unternehmer hat die Geleise in ihrem ursprünglichen Niveau, dann die Ausweichen und Kreuzungen in ihrer ursprünglichen Lage nach den im Längenprofile enthaltenen Coten in vollkommen gutem, betriebsfähigem und betriebssicherem Zustande zu erhalten, und für einen constanten Wasserabzug vom Oberbaue insbesondere bei den Weichenanlagen vorzusorgen. Es obliegt demselben ferner, angefaulte, morsche oder durch mechanische Zerstörungen unbrauchbar gewordene Schwellen und Wechselhölzer, Brückenbedielungen und Brückenschwellen, dann schadhaft gewordene Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen und deren Bestandtheile auszuwechseln, sowie

überhaupt fehlende Bestandtheile des Oberbaues durch Einziehung neuer zu ersetzen, Schrauben und Nägel anzuziehen und endlich die Beschotterung des Oberbaues in der currenten Bahn und in den Stationen, dann die Beschotterung der Plateauanschüttungen, Zufahrtsstrassen und Wegrampen in ihrem vollen Umfange zu erhalten und die Nachschotterung vorzunehmen, die Banquette zu reguliren, das Schotterbett vom Unkraute zu reinigen und im Winter den gewöhnlichen Schnee vom Schotterbette nach Massgabe der Nothwendigkeit abzuräumen und vom Brückenbelage stets abzukehren.

Die Beseitigung der Schneeverwehungen gehört nicht zur Verpflichtung des Unternehmers.

Art. 3.

Baumaterialien, Werkzeuge und Requisiten.

Das erforderliche Materiale für die Reparatur der Einfriedungen, die Eisen- und Stahl-Oberbaumaterialien, sowie die Oberbauhölzer und der Schotter werden dem Unternehmer nach Massgabe des Bedarfes gegen specielle Verrechnung in den Stationen und sonstigen Depôtplätzen unentgeltlich beigestellt.

Die Verführung dieser Materialien von den Depôtplätzen zu den Verwendungsorten obliegt ebenfalls dem Unternehmer.

Für die verwendeten Schienen und deren Befestigungsmittel, sowie die Oberbauhölzer und die eisernen und hölzernen Bestandtheile der Ausweichen hat der Unternehmer die gleiche Zahl der ausgewechselten Bestandtheile an die Bahnanstalt abzuführen. Etwaige Abgänge hat der Unternehmer zu den Preisen des Rubriken-Schemas zu ersetzen.

Desgleichen werden dem Unternehmer die für die Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues erforderlichen Werkzeuge und Requisiten gegen Verrechnung in gutem Zustande übergeben. — Derselbe hat jedoch die Werkzeuge und Requisiten auf eigene Kosten in gutem Stande zu erhalten, in eigene Verwahrung zu nehmen, die erforderlichen Aufbewahrungsräume selbst herzustellen und nach Ablauf der Vertragsdauer in gutem Zustande wieder zurückzuerstatten. Etwaige Abgänge hat der Unternehmer nach Ablauf der Vertragsdauer nach den Preisen des Rubriken-Schemas zu ersetzen.

Art. 4.

Arbeitszüge.

Die zur Verführung des Schotters oder der Erdmaterialien von den Depôt- oder Gewinnungsplätzen zum Verwendungsorte oder zur Deponirungsstelle erforderlichen Arbeitszüge, d. i. die Locomotiven und Wagen, sowie das Zugführungs- und Zugbegleitungspersonale werden dem Unternehmer unentgeltlich beigestellt; ebenso erfolgt die Verführung der Oberbaumaterialien bei entfernt gelegenen Depôtplätzen von einer Station zur anderen mittelst der regelmässigen Züge unentgeltlich; doch obliegt dem Unternehmer das Auf- und Abladen derselben. Der Unternehmer hat sich rücksichtlich des Verkehres nach den Anordnungen des verantwortlichen Zugführers zu benehmen. Hat infolge Verschuldens des Unternehmers, seiner Bevollmächtigten, Angestellten, Bediensteten etc. eine Verunglückung des bei den Arbeitszügen verwendeten Personales in der Ausübung ihrer Dienstleistungen oder die Verunglückung anderer dritter Personen stattgefunden, so hat derselbe alle Kosten zu tragen und alle Entschädigungen zu leisten und auch die Betreffenden oder andere Anspruchsberechtigte in vollem Umfange schadlos zu halten, so dass weder der Gesellschaft, noch dem Pensionsfonde, noch dem Kranken-Unterstützungsvereine der Bediensteten der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, denen die Bediensteten angehören, irgendwelche Ausgaben erwachsen.

Art. 5.

Besondere Verpflichtung des Unternehmers.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die Erhaltungsarbeiten nach den hiefür bestehenden oder noch zu erlassenden Vorschriften in kunstgerechter und solider Weise herzustellen und gelten insbesondere rücksichtlich der Ausführung der Herstellungen, die allgemeinen und speciellen Baubedingnisse, dann die besonderen Bedingnisse für die Herstellung der Unterbauarbeiten und für Herstellung des Oberbaues, sowie die von der k. k. General-Inspection erlassenen Vorschriften für die Bestimmung der Bahnnivelette in Maximalneigungen und für die Anordnung von Uebergangscurven zwischen Geraden und Bögen in den Bahnkrümmungen. Dort, wo die gegenwärtigen Bedingnisse von den vorgenannten allgemeinen und besonderen Baubedingnissen Abweichungen enthalten, haben die Bestimmungen vorliegender Bedingnisse volle Geltung.

Der Unternehmer hat die Verpflichtung, sämmtliche Arbeiten ohne Störung des Betriebes und nach den Weisungen der Bahnaufsichtsorgane durchzuführen und hat daher auch die diesfälligen Betriebs-Vorschriften, sowie die Bestimmungen der Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 genauestens zu beobachten.

Art. 6.

Ueberwachung und Controle der Erhaltungsarbeiten durch die gesellschaftlichen Organe.

Alle Erhaltungsarbeiten hat der Unternehmer nach den Weisungen der Betriebs-Direction und ihrer hiezu delegirten Organe, sowie des Betriebs-Vorstandes und der Bahnaufseher derart auszuführen, dass der Betriebssicherheit volle Rechnung getragen ist. Derselbe wird bei der Durchführung der Arbeiten von den Bahnaufsichtsorganen überwacht werden; doch entbindet ihn diese Controle nicht von der ihm obliegenden Haftung rücksichtlich der eingegangenen Verpflichtungen, der Qualität der Arbeiten und der Verantwortung. — Die Arbeiter zu Draisinen- oder Bahnwagenfahrten, welche aus Anlass der Controle oder Ueberwachung der Arbeiten, sowie zu Auszahlungen auf der Strecke und in den Stationen vorgenommen werden, hat der Unternehmer unentgeltlich beizustellen.

Die gesellschaftlichen ambulanten Wächter, zu deren Obliegenheiten auch das Anziehen der Schrauben und Nachschlagen der Nägel gehört, entbinden die Organe des Unternehmers von der Vornahme der gleichen Leistungen nicht.

Art. 7.

Verantwortlichkeit des Unternehmers.

Der Unternehmer ist nicht nur der Bahnanstalt, sondern auch den Behörden gegenüber für alle Betriebsstörungen, Entgleisungen oder sonstigen Unfälle, welche durch die mangelhafte Beschaffenheit des Oberbaues in der currenten Bahn oder in den Stationen entstehen könnten, verantwortlich. Er ist für alle der Bahnanstalt hieraus erwachsenden Kosten oder Ersatzansprüche dritter Personen, aus Anlass von Verletzungen und Tödtungen von Personen, sowie Beschädigungen an Fahrbetriebsmitteln und an Gütern oder am Bahnkörper und dessen Zugehör der Bahnanstalt gegenüber haftbar und ersatzpflichtig.

Der Unternehmer hat daher alle aus dem Titel der Haftpflicht der Eisenbahnen zu leistenden Entschädigungen aus Eigenem zu bestreiten und die Bahnanstalt wegen aller derlei Ansprüche klag- und schadlos zu halten, sowie ihr Vertretung zu leisten, so dass der Bahnanstalt aus diesem Titel keine wie immer gearteten Ausgaben erwachsen dürfen.

Art. 8.

Bestellte, Visirer, Aufseher und Arbeiter des Unternehmers.

Der Unternehmer hat einen fachkundigen Beamten als Geschäftsleiter zu bestellen, dessen Zulassung von der Bahnanstalt bestätigt werden muss. Der Gesellschaft bleibt aber das Recht vorbehalten, denselben ohne Angabe eines Grundes zurückzuweisen. Ebenso sind alle anderen Bestellten und Arbeiter des Unternehmers namhaft zu machen und sind die Ueberwachungsorgane berechtigt, dieselben ohne Angabe eines Grundes von der Verwendung bei Durchführung der Arbeiten auszuschliessen.

Sämmtliche Organe des Unternehmers unterstehen den gesellschaftlichen Organen und haben deren Anordnungen unweigerlich Folge zu leisten, jedoch steht ihnen immer das Berufungsrecht an den nächsthöheren Beamten zu.

Der Unternehmer, Geschäftsleiter, sowie die Bestellten, Visirer, Aufseher und Arbeiter erhalten auf der eigenen Bahnlinie die freie Fahrt und auf der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn eine 50percentige Ermässigung von den Normalgebühren.

Für die Unterkunft und Krankenpflege der Arbeiter hat der Unternehmer auf seine eigenen Kosten zu sorgen, doch kann rücksichtlich der Krankenpflege gegen die üblichen Abzüge auch der Kranken-Unterstützungsverein der gesellschaftlichen Organe, nach vorhergegangener Vereinbarung mit demselben in Anspruch genommen werden.

Art. 9.

Pauschalsumme, Abschlagszahlungen.

Als Vergütung der in den gegenwärtigen Bedingnissen enthaltenen Leistungen des Unternehmers erhält derselbe eine fixe Jahres-Pauschalsumme, auf Grund welcher allmonatlich nachhinein Abschlagszahlungen in der Höhe von 90 Percent eines Zwölftels gegen classenmässig gestempelte Quittungen geleistet werden

Die zurückgebliebenen 10 Percent werden am Schlusse eines jeden Jahres dann zurückerstattet, wenn der Unternehmer allen eingegangenen Verpflichtungen, zu welchen insbesondere auch der Nachweis über die erfolgte Klaglosstellung eventuell verletzter Arbeiter durch perfect gewordene Vergleiche gehört, pünktlich nachgekommen ist. Die Stempelgebühren der Rechnungen und Quittungen hat der Unternehmer selbst zu bestreiten. Die Erhaltung der Geleisevermehrungen in den Stationen, oder die Erhaltung neu hergestellter Geleise behufs Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen ist in der fixen Pauschalsumme mit enthalten.

Art. 10.

Caution.

Der Unternehmer hat eine Caution von 10 Percent der Pauschalsumme, vermehrt um den ganzen Werth der Werkzeuge und Requisiten, in Barem oder börsenmässigen Effecten zum Tagescurse berechnet zu erlegen, welche erst nach Ablauf des Vertrages und vollständiger Geschäfts-Abwicklung (§ 9) zurückerstattet wird.

Art. 11.

Mitwirkung bei aussergewöhnlichen Arbeiten, Elementarereignissen und Unfällen.

Der Unternehmer ist verpflichtet, der Gesellschaft bei eintretenden aussergewöhnlichen Arbeiten, Unglücksfällen, Elementar-Ereignissen oder starken Schneefällen, deren Beseitigung dem Unternehmer nicht obliegt, die erforderlichen Aufseher und Arbeiter beizustellen und bei der Durchführung hilfreich zur Seite zu stehen. — In derartigen Fällen werden die Lohnlisten von den gesellschaftlichen Organen aufgestellt und auch die Zahlungen aus Eigenem bestritten auf Grund der üblichen von ihm nachzuweisenden Taglöhnungen.

Art. 12.

Bevorzugung bei Bau- und anderen Erhaltungsarbeiten.

Dem Unternehmer wird für den Fall, als andere Erhaltungsarbeiten, Bauherstellungen oder Material-Lieferungen seitens der Gesellschaft im Concurrenzwege vergeben werden sollten, unter sonst gleichen Bedingungen der Vorzug eingeräumt.

Art. 13.

Streitigkeiten.

Streitigkeiten, welche aus Anlass herzustellender oder schlecht oder mangelhaft hergestellter Arbeiten entstehen sollten und die nur die Auslegung über die Qualität und den Umfang der Arbeiten betreffen, werden durch den Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft endgiltig geordnet. Alle anderen Rechtsstreitigkeiten werden bei dem zuständigen Gerichte in Wien ausgetragen.

Art. 14.

Stempel.

Die aus dem Abschlusse dieses Vertrages zu bezahlenden Stempelgebühren hat der Unternehmer aus Eigenem zu bestreiten.

Bedingnisse,

unter welchen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) die Bewilligung zur Benützung der „Krakauer" Reichsstrasse in einer Länge von 945 curr. m. für den Bau und Verkehr einer Dampf-Strassenbahn von der Station Lemberg-Kleparów bis zum Janower Stadtschranken und respective vom Km. 2·901 bis Km. 3·846 ertheilt werden kann; verfasst im Sinne der k. k. Statthalterei-Verordnung vom 27. Februar 1888, ad Z. 11855 und im Sinne der k. k. Statthalterei-Verordnung vom 5. April 1888, Z. 17024.

1. Durch die genannte Bahnanlage, wie auch durch deren Betrieb darf der bisherige freie und sichere Verkehr der Fuhrwerke und Fussgänger in keiner Beziehung gehindert werden. Es darf auch der weiteren Erhaltung der Strasse und der auf derselben sich befindenden Objecte nichts im Wege stehen.

2. Das Geleise soll auf eine Art gelegt werden, welche gemäss ihrer Construction den freien Verkehr auf der ganzen Breite der Strasse nicht hindert, darf daher von derselben auf keinen Fall abgegrenzt werden und soll die Schienenoberkante im Niveau des Strassenkörpers liegen.

3. Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) ist verpflichtet, diesen Theil der Strasse, auf welchem das Geleise angelegt wird, das ist in einer Breite von 4 *m* und in einer Länge von 945 *m*, wie auch alle auf dieser Strecke angelegten Objecte, Reichsstrassengraben, Rigole und Böschungen, in einem guten Zustande in gleicher Weise, und aus demselben Materiale wie dies das Strassenaerar auf dem übriggebliebenen, durch die Bahnanlage nicht benützten Theile der Reichsstrasse thut, auf eigenes Conto zu erhalten, in welcher Beziehung die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) sich mit der Strassenverwaltung (der k. k. Bezirkshauptmannschaft Lemberg) zu verständigen hat. Namentlich soll der Streifen zwischen beiden Schienensträngen selbstverständlich unter Freilassung der Spurkranzrinne und die anschliessenden Strassentheile längs den Schienen stets vollgeschottert sein und Vorsorge getroffen werden, damit durch Anlage des Schienenstranges der Wasserlauf vom Strassenkörper nicht gehemmt werde.

4. Alle auf der Reichsstrasse in dem durch die Bahn benützten Theile sich befindenden Objecte, somit die Canäle, Brücken und Durchlässe hat die Bahngesellschaft nach ihren eigenen Erfordernissen entsprechend zu verstärken, eventuell auch umzubauen.

5. Falls neue Objecte auf dem durch die Bahn beanspruchten Reichsstrassentheile von dem Strassenaerar als nothwendig erkannt zur Ausführung gelangen sollten, trägt die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) nur jene Mehrkosten, welche durch die Bahnanlage bedingt sind.

6. Die Reconstructionen der Wegübergänge und Einfahrten zu den rechts der Bahn liegenden Realitäten hat die Bahngesellschaft soweit herzustellen, als dies die politische Begehungs-Commission verlangen und bestimmen wird.

7. Die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) ist verpflichtet im Einvernehmen mit der Strassenbau-Verwaltung die Ausführung aller durch die betreffende politische Behörde genehmigten Arbeiten, wie: Canäle, Wasserleitungen, Gasröhren und dergleichen, welche quer durch die Bahn angelegt werden können, ohne jedwede Entschädigung zu bewilligen. Es gebührt dagegen der Bahngesellschaft seitens der Besitzer der genannten Bauten eine Entschädigung für die eventuellen Reconstructionen, Reparaturen oder Erhaltung dieser Arbeiten.

8. Falls die Reichsstrasse in Folge der Elementarereignisse oder aus irgend welchen Gründen beschädigt werden sollte, ist die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) verpflichtet, diesen Theil der Reichsstrasse, welchen sie benützt, auf eigene Kosten herzustellen.

9. Die k. k. Bezirkshauptmannschaft als Strassenverwaltung behält sich das Recht der Ueberwachung aller auf der Strecke sich befindenden Objecte vor, was jedoch die Bahngesellschaft bezüglich des guten Standes der Strasse und der im Bahnterritorium gelegenen Objecte vor Verantwortung nicht befreit.

10. Für Deponirung des, zur Erhaltung der durch die Bahn benützten Strassentheile nöthigen Schotters wird die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) rechts der Strasse — in der Richtung von Lemberg nach Janów gemeint —

und speciell im *km* 4 der Strasse eine Grundfläche von 300 m^2 einlösen und dem Strassenaerar nach vorheriger Herstellung einer Zufahrtsbrücke über den Reichsstrassengraben, welche sie zu erhalten verpflichtet sein wird, zur Benützung übergeben.

11. Als Entschädigung für die grössere Verführungsdistanz beim Schottertransporte von der obgenannten Deponie auf die ganze Länge der Strasse ist die Bahn verpflichtet, dem Strassenaerar 15 kr. pro Cubikmeter des jährlich für diesen Zweck verbrauchten Schotters zu zahlen.

12. Zur Schneebeseitigung von dem durch die Bahn beanspruchten Reichsstrassentheile ist die Bahn nur an jenen Tagen verpflichtet, an welchen dieselbe verkehren wird, jedoch nur insoweit, wie dies der Bahnbetrieb erfordern wird. Das Strassenaerar behält sich das Recht vor, den Schnee auch von der durch die Bahn benützten Strecke auf eigene Kosten zu beseitigen; dagegen ist die Bahn verpflichtet, im Sinne des Art. 2 bei Beseitigung des Schnees von ihrem Territorium auch im Bedarfsfalle von der ganzen Reichsstrasse den Schnee, soweit dies der freie Verkehr auf derselben erfordern wird, zu beseitigen. Der beseitigte Schnee soll ausserhalb der Strassenbanquette abgelagert werden.

13. Der auf der Reichsstrasse derzeit rechts der Bahn deponirte Strassenschotter soll auf Kosten der Bahn bis zum Depôtplatze abgeführt und dort in derselben Menge der Strassenverwaltung übergeben werden.

14. Alle Erd- und Schotterarbeiten, welche auf der Reichsstrasse oder auf den zu dieser gehörenden Gründen hergestellt werden, übergehen in das Eigenthum des Strasseraerars.

15. In allen Streitfällen, welche zwischen der Bahngesellschaft und dem Strassenaerar entstehen könnten, entscheidet die k. k. Statthalterei gemeinsam mit der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Wien.

Lemberg, am 20. April 1888.

Uebereinkommen

abgeschlossen am unten angesetzten Tage zwischen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und Herrn Stanislaus Prus Ritter von Szczepanowski, Concessionär der Kolomeaer Localbahnen, respective der an dessen Stelle tretenden Actien-Gesellschaft, betreffs der Mitbenützung des Bahnhofes in Kolomea durch Letzteren vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Handels-Ministeriums.

Art. 1.

Bezeichnung der gemeinschaftlich zu benützenden Bahnhoftheile.

Die im beiliegenden Situationsplane mit rother Farbe bezeichneten Bahnhoftheile werden von beiden Gesellschaften gemeinschaftlich benützt, und zwar:

1. der Grund und Boden in einer Ausdehnung von 90 Ar;
2. die auf diesem Grunde ausgeführten Anlagen und Baulichkeiten:
   a) der Oberbau in der Gesammtlänge von 1·557 *m* mit acht Wechseln und Kreuzungen,
   b) die für Abwicklung des gemeinschaftlichen Verkehrs- und Telegraphendienstes erforderlichen Ubicationen im Aufnahmsgebäude.

Art. 2.

Neue Anlagen.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft räumt dem Concessionär der Kolomeaer Localbahnen respective der an dessen Stelle tretenden Actiengesellschaft das Recht ein, bei der Einfahrt in die Stationen die beiderseitigen Hauptgeleise in der im beiliegenden Plane angedeuteten Weise mit einander zu verbinden.

Die hiebei nothwendigen Geleiseänderungen, Verlegung der Wegrampe und der Bahnhofseinfriedung geschehen nach den Normalplänen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auf Kosten des Concessionärs der Kolomeaer Localbahnen.

Die auf dem Grunde der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn hergestellten Geleiseanlagen und andere von dem Concessionär dieser Localbahnen für seine Bedürfnisse etwa später auszuführende Bauten und Herstellungen übergehen in das Eigenthum der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, welche jedoch das Mitbenützungsrecht diesen Localbahnen auf die Dauer dieses Uebereinkommens zusichert.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn kann auch etwaige ihr geeignet scheinende Aenderungen in den gemeinschaftlichen Anlagen unbehindert ausführen, wobei sie Sorge tragen wird, dass die Einfahrt dieser Localbahn nicht gestört werde.

Art. 3.

Tragung der Kosten von Unfällen und Schäden.

Die materiellen Folgen von Unfällen und Schäden, welche sich auf den zur gemeinschaftlichen Benützung bestimmten Räumen und Anlagen der Station Kolomea ereignen, fallen grundsätzlich derjenigen Bahn zur Last, in deren Dienst die Verrichtung vollzogen wurde, welche den Unfall oder Schaden im Gefolge hatte. Nur in jenen Fällen, in welchen die betreffende Dienstverrichtung nicht ausschliesslich für eine oder die andere der beiden Eisenbahnen, sondern im Interesse beider erfolgte (wie beispielsweise bei Rangirungen für Zwecke beider Eisenbahnen), bei denen daher nicht mit Sicherheit zu ermitteln ist, ob der Unfall oder Schaden durch den Dienst der einen oder der anderen Eisenbahn verursacht wurde, haben beide Eisenbahnen den Schaden gemeinsam nach dem im Art. 4 festgesetzten Modus der Verkehrs-Intensitäten zu tragen.

Art. 4.

Vergütung für die Mitbenützung des Bahnhofes.

Für die Mitbenützung des Bahnhofes, sowie für die Betriebs-Auslagen der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft hat der Concessionär der Kolomeaer Localbahnen respective die an dessen Stelle tretende Actiengesellschaft eine Vergütung zu leisten, welche unter Zugrundelegung des investirten Anlage-Capitals und der Betriebs-Auslagen für die Station Kolomea nach den Verkehrsintensitäten beider Bahnen, d. h. nach der Wagenachsenanzahl der in dieser Station ein- und ausfahrenden Züge (mit Ausschluss der Material-Regiezüge und die transitirenden Achsen nur einmal gerechnet) am Schlusse eines jeden Jahres auf Grund der allmonatlich verfassten Aufschreibungen des Stations-Vorstandes ermittelt wird.

Die Vergütung zerfällt daher:

1. in den Miethzins für die gemeinschaftlich benützten Bahnhoftheile und Bauobjecte. Als Grundlage für diese Berechnung wird eine 5 %ige Verzinsung der Kosten der gemeinschaftlich benützten Anlagen angenommen, welche laut Beilage A 1.756 fl. 90 kr. beträgt;

2. in die Vergütung der Betriebsauslagen für die durch die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn besorgten Dienstzweige, die laut Beilage B 14.416 fl. betragen;

3. endlich in die Vergütung der Erhaltungsauslagen für sämmtliche Unterbau-, Oberbau- und Hochbau-Objecte, welche laut Beilage C durchschnittlich 687 fl. 12 kr. pro Jahr betragen. Hienach hat der Concessionär der Kolomeaer Localbahnen respective die an dessen Stelle tretende Actiengesellschaft an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft jährlich von 1.756 fl. 90 kr. + 14.416 fl. + 687 fl. 12 kr. = 16.860 fl. 02 kr. jene Quote zu bezahlen, welche nach dem Verhältnisse der Verkehrsintensitäten auf sie entfällt.

Ausserdem zahlt der Concessionär dieser Localbahnen respective die an dessen Stelle tretende Actiengesellschaft für den Fall, als ihre Locomotiven in der Station Kolomea aus dem Wasservorrathe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gespeist werden sollten, eine Vergütung von 5 kr. pro Cubikmeter. Hierüber werden besondere Aufschreibungen vorgenommen und die entfallende Vergütung vierteljährig abgerechnet.

Die Bezahlung der Bahnhofmiethe geschieht am 1. eines jeden Quartals im Nachhinein für das vorhergehende Quartal in der Höhe des vierten Theiles des für das Vorjahr definitiv bestimmten Betrages, und werden diese so geleisteten a conto-Zahlungen nach Jahresschluss durch die Schlussabrechnung ohne Aufrechnung von Zinsen ausgeglichen.

Für das erste Betriebsjahr wird diese Zahlung seitens des Concessionärs der Kolomeaer Localbahnen respective der an dessen Stelle tretenden Actiengesellschaft an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in einer a conto-Zahlung von rund 3.000 fl. festgesetzt.

Art. 5.

Vergütung von Wagen-Verschiebungen.

Nachdem die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn die Locomotiven der Kolomeaer Localbahnen in der Station Kolomea für Zwecke der Wagen-Verschiebungen mitzubenützen beabsichtigt, so wird die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auf Grund der angestellten Berechnungen eine Vergütung von 2 fl. für eine Stunde Verschiebens und 50 kr. für eine Stunde Dampfhaltens an den Concessionär respective an die seinerzeitige Actiengesellschaft der Kolomeaer Localbahnen bezahlen. Letzteres dann, wenn dies seitens des Stations-Vorstandes in Kolomea früher speciell verlangt wird.

Art. 6.

Dauer des Uebereinkommens.

Dieses Uebereinkommen gilt vom Tage der Betriebseröffnung und wird auf die Dauer von zwanzig Jahren unkündbar abgeschlossen. Es wird jedoch festgesetzt, dass vor Ablauf eines jeden fünften Jahres eine Revision sämmtlicher Artikel des Uebereinkommens zu dem Zwecke vorgenommen werde, um die einzelnen Positionen derselben den etwa geänderten Verhältnissen anzupassen.

Art. 7.

Streitigkeiten.

Beide vertragschliessenden Theile erklären sich einverstanden, als Forum für alle Streitigkeiten, welche aus diesem Vertrage etwa entstehen sollten, das k. k. Handelsgericht in Wien anzuerkennen und dessen Entscheidungen als inappellabel anzunehmen.

Art 8.

Alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs aus diesem Vertrage haben auf die zum Bau und Betriebe zu errichtende Actiengesellschaft der Kolomeaer Localbahnen überzugehen.

Art. 9.

Ausfertigungen.

Dieses Uebereinkommen wird in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und jedem der contrahirenden Theile je ein Exemplar eingehändigt werden.

Wien, den 28. April 1886.

Vertrag,

welcher am heutigen unten angesetzten Tage zwischen der Kolomeaer Bezirkshauptmannschaft namens des Reichsstrassen-Aerars einerseits und Herrn Stanislaus Ritter v. Szczepanowski als Concessionär der Kolomeaer Localbahnen anderseits aus Anlass der Benützung der Reichsstrassen für den Bau und Betrieb der Localbahn von Kolomea nach Słoboda-rungurska und Kolomea-Kniażdwor laut Concessions-Urkunde vom 15. December 1885, abgeschlossen worden ist.

1. Die k. k. Bezirkshauptmannschaft ertheilt unter Vorbehalt der höheren Genehmigung, dem Herrn Stanislaus Ritter v. Szczepanowski, resp. dessen Rechtsnachfolger die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Reichsstrassen für den Bau und Betrieb der concessionirten Localbahnen von Kolomea nach Słoboda-rungurska, beziehungsweise Kolomea-Kniażdwór unter nachstehenden Bedingungen, wogegen sich Herr Stanislaus Ritter v. Szczepanowski, resp. dessen Rechtsnachfolger als Concessionär dieser Localbahnen verpflichtet, die in den nachfolgenden Paragraphen angeführten Bedingungen genau und unweigerlich zu erfüllen.

2. Durch die Anlage und den Betrieb der Bahn darf die stete Offenhaltung, Sicherheit und Regelmässigkeit des allgemeinen Verkehres auf den Reichsstrassen-Strecken keine Einbusse erleiden, der Bestand derselben und ihrer Objecte nicht gefährdet und die gute Erhaltung der Strasse und ihrer Objecte nicht gehindert werden.

3. Es muss den Strassenfuhrwerken und den Passanten die Möglichkeit gewahrt bleiben, das Geleise ungehindert zu befahren und zu betreten, weshalb diesfalls keinerlei Absperrungen der Geleise gegen die Strassenbahn durch Einfriedungen, Streifsteine etc. stattfinden dürfen, sondern die ganze Strassenbreite einschliesslich des Geleises stets ganz frei zu halten ist. Aus Anlass dieser Befahrung, resp. Begehung der Geleise, beziehungsweise der freien unentgeltlichen Benützung für den öffentlichen Verkehr hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger keinerlei Entschädigungsansprüche zu erheben.

4. Soweit die Geleiseanlage auf der Strasse stattfindet, ist der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger auf die Concessionsdauer verpflichtet, diese Strasse sammt den dazugehörigen Objecten und den allfälligen nebenlaufenden Abzugsgräben oder Rigolen und Böschungen in der ganzen durch die Bahnanlage benützten Zone, deren Breite durch die grösste Ausladung der Fahrbetriebsmittel gegen den in der Breite von mindestens 5 Metern intact bleibenden Strassentheil während der Bewegung des Zuges begrenzt wird, auf eigene Kosten im guten Stande zu erhalten und zu reinigen und darf hiefür keine wie immer geartete Entschädigungsansprüche erheben.

Bei Strassentraversirungen und Uebersetzungen erstreckt sich deren ganzen Länge nach diese Erhaltungspflicht auf die ganze Breite der Strasse inclusive ihrer Objecte, und auf die beiderseitigen Gräben.

5. Die dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger laut Punkt 4 obliegende Strassenerhaltung hat genau so und mit dem gleichen Materiale in entsprechender Weise zu geschehen, wie die Aerarialstrassen-Verwaltung die anderen Strassentheile jeweilig erhält, was sowohl für die beschotterten, als auch für die eventuell bepflasterten Strecken gilt.

6. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, die innerhalb der Bahnzone liegenden Theile der bestehenden Strassenobjecte auf seine Kosten geeignet und hinlänglich standhältig und traghältig umzugestalten und nach Erfordernis mit Rücksicht auf die Verkehrsinteressen neu herzustellen, und insbesondere das zur Legung des Bahngeleises eventuell zu erhöhende oder zu vertiefende Strassenplanum auf die ganze Strassenbreite auszudehnen. Der Concessionär hat ferner auf seine Kosten allfällige Schutz- und Parapetmauern, Schranken, Geländer, Barrièren, Telegraphensäulen, Beleuchtungsobjecte, Schleuderpflöcke, Markirungszeichen, Wegweiser, Aufsichtstafeln, Alleebäume und sonstige Objecte entsprechend zu versetzen.

7. Die bei der Geleiselegung oder Erhaltung aufgerissenen Strassentheile müssen vom Concessionär auf seine Kosten nach Ausführung des Geleises in fahrbaren festen Stand versetzt werden.

8. Alle Uebersetzungen, Kreuzungen des Geleises mit schon vorhandenen und noch entstehenden Querstrassen und Wegen, dann die Zufahrten und Uebergänge zu Häusern und sonstigen Gebäuden sind innerhalb der Bahnzone vom Concessionär auf seine Kosten stets in einem guten prakticablen Zustande zu erhalten.

9. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, bei jeder von der zuständigen Behörde genehmigten Durchquerung der Strasse mit irgend einer und von wem immer zur Ausführung gelangenden Canal-, Wasser-, Beleuchtungs- Luftdruck- und sonstiger Leitung nach Zulass des Bahnbetriebes, die Vornahme der jeweilig erforderlichen Arbeiten zur Herstellung, Reinigung, Erhaltung, Auswechslung und Auflassung einer solchen Leitung unter der Geleisezone unentgeltlich zu gestatten, falls das Project einer solchen Herstellung in der Bahnzone vom hohen Handelsministerium genehmigt ist, und hat derselbe hiebei nur den Ersatz jener Selbstkosten von der ausführenden Partei zu beanspruchen, welche dem Concessionär während der Leitungsherstellung und während der an der Leitung künftig für die entfallenden Reparaturen, Erhaltungs- und Reinigungsarbeiten, Auswechslungen oder Auflassungen zur Aufrechthaltung des Bahnbetriebes vorzukehrenden Massregeln erwachsen. Dies gilt auch rücksichtlich der Reinigung, der Instandhaltnng, der Reconstruction und etwaiger Verlegung aller bereits bestehenden die Strassenstrecke der Länge und der Quere nach durchziehenden Canal-, Wasser-, Beleuchtungs-, Luftdruck- oder sonstigen Leitungen.

10. Im Falle als die Strasse durch Elementarereignisse oder durch irgend eine andere Ursache beschädigt und hiedurch der Bahnbetrieb gehindert wird, hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger keinen Anspruch auf Entschädigung und ist derselbe vielmehr verpflichtet die ganzen Kosten für die innerhalb der ihm zur Erhaltung obliegenden Bahnzone nothwendigen Wiederherstellungen ohne Ersatzanspruch aus Eigenem zu tragen, wobei diese Wiederherstellungen, falls der Concessionär deren Ausführung verweigert, zwangsweise auf seine Kosten und Gefahr von der Reichsstrassen-Verwaltung veranlasst werden können.

11. Der k. k. Bezirkshauptmannschaft ist das Recht gewahrt, bei allen rücksichtlich dieser Bahnanlage stattfindenden commissionellen Verhandlungen zu interveniren, beziehungsweise hiezu einen Delegirten zu entsenden.

12. Der Bau dieser Bahn in Bezug auf die benützte Strasse hat nach dem von Einem hohen k. k. Handelsministerium genehmigten Detailprojecte zu geschehen. Die Bestimmung der Art und Weise, wie der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger die ihm obliegende Strassenerhaltung zu besorgen hat, steht der k. k. Rezirkshauptmannschaft zu, deren Auspruch sich der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger zu unterwerfen hat.

13. Der k. k. Bezirkshauptmannschaft steht das Recht der Beaufsichtigung aller in Betreff der Bahnanlage auf der Strasse vorzunehmenden Projectausführungen, sowie die Ueberwachung des Zustandes der Strasse und ihrer Objecte innerhalb der Bahnzone während des Bahnbetriebes zu und wird den Organen der Bezirkshauptmannschaft bei ihren diesfälligen dienstlichen Reisen die freie Fahrt vom Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger während der ganzen Zeit der Concessionsdauer zugesichert. Durch diese Ueberwachung ist aber der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger in keiner Weise von der ihm auflastenden Verantwortlichkeit für die solide Herstellung und Erhaltung des Strassenkörpers und der dazugehörigen Objecte innerhalb der Geleisezone entbunden.

14. Wird die Erhaltung der zur Bahnanlage benützten Aerarialstrasse während der Zeit der Concessionsdauer von der Strassenverwaltung pachtweise hintangegeben, so ändert dies nichts an den rücksichtlich der Mitbenützung von Strassen dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger auferlegten Bedingungen.

15. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, Schotterablagerungsplätze für den vom Aerar zur Conservirung der Reichsstrasse beizustellenden Schotter anzukaufen und der Baubehörde zur Benützung zu übergeben. Für jeden Kilometer der von der Bahn benützten Strassenstrecke sind rechts und links der Strasse womöglich in der Mitte des Kilometers je ein Schotterdepôtplatz in dem Ausmasse von 200 m^2 anzulegen. Sollten örtliche Schwierigkeiten die Anlage beiderseitiger Schotterplätze unmöglich machen, so kann ausnahmsweise auf einer Seite der Strecke ein Depôtplatz in doppeltem Ausmasse von 400 m^2 angelegt werden. Ausserdem ist der Concessionär verpflichtet, die allenfalls nöthigen Ueberbrückungen des Strassengrabens oder die Zufahrtswege zum Depôtplatze anzulegen und stets in gutem Zustande zu erhalten. Falls es nothwendig sein wird, die Depôtplätze mittelst Gräben oder Umzäunungen zu begrenzen, so hat diese der Concessionär auf eigene Kosten herzustellen und zu erhalten. Die Schotterplätze wurden bereits beigestellt und provisorisch vom Strassenpersonale übernommen, und weiset deren Lage, Ausmass und Bestimmung beiliegende Situationsskizze nach.

16. Für die grössere Verführung des Schotters von den Depôtplätzen während der Verbreitung desselben, hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger 10 kr. pro Kubikmeter Schotter dem Strassenärar zu vergüten, und den nach der alljährlichen Schottermenge ermittelten Gesammtbetrag 8 Tage nach Aufforderung von Seite der k. k. Bezirkshauptmannschaft bei sonstiger Einhebung im Wege der politischen Execution einzuzahlen.

17. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger wird zur Schneeabräumung nur für jene Wintertage verpflichtet, an denen Bahnbetrieb auch factisch geübt werden wird. Das Strassenärar behält sich das Recht vor, im Falle der Nothwendigkeit die Vornahme der Schneeabräumung auch innerhalb der Geleisezonen bewirken zu dürfen. Wird sodann vor der allfälligen Wiederinangriffnahme des Bahnverkehres vom Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger eine Schneeabräumung innerhalb der Geleisezonen vorgenommen, so wird derselbe verpflichtet, auch die übrigen Theile der Strasse derart von Schnee zu befreien, damit mit Bezug auf Absatz 3 dieses Vertrages die ganze Strassenbreite einschliesslich des Geleises von Strassenfuhrwerken ungehindert befahren werden könne. Selbstverständlich muss daher

der, sei es von der Strassenverwaltung, sei es von der Bahnverwaltung, abgeräumte Schnee ausserhalb der Strassenabgrenzung deponirt werden.

18. Das gegenwärtig auf der Strasse gelagerte Schotterquantum ist auf die betreffenden Schotterdepôtplätze durch den Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger auf eigene Kosten zu verführen und den k. k. Bauorganen in gleicher Masshaltigkeit zu übergeben.

19. Alle an der Strasse oder deren Zugehör bewirkten Herstellungen sind Eigenthum des Strassenärars, sowohl während des Bahnbetriebes, als auch nach Einstellung desselben.

Hievon sind der Oberbau und jene Ausrüstungen der Bahn ausgenommen, welche für den Betrieb der Bahn unerlässlich sind, für den Strassenverkehr hingegen auch im Falle des Aufhörens des Bahnbetriebes keinerlei Werth haben, wie: Neigungszeiger, Warnungstafeln, Bahnabtheilungszeichen u. dergl.

20. Streitigkeiten, welche zwischen der Baubehörde einer- und dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger andererseits aus diesem Vertrage entstehen, sind vor dem competenten k. k. Gerichte in Kolomea auszutragen.

Gegenwärtiger Vertrag wurde in drei gleichlautenden Parien ausgefertigt.

Kolomea, im October 1888.

Vertrag,

welcher am heutigen unten angesetzten Tage zwischen dem Bezirksausschusse namens der Bezirksvertretung in Kolomea einerseits und Herrn Stanislaus Ritter v. Szczepanowski als Concessionär der Kolomeaer Localbahnen anderseits aus Anlass der Benützung der Bezirksstrasse von Kolomea nach Peczeniżyn für den Bau und Betrieb der Localbahn von Kolomea nach Słoboda rungurska (Ropa) laut Concessionsurkunde vom 15. December 1885 abgeschlossen worden ist.

1. Der Bezirksausschuss ertheilt auf Grund des ihm zustehenden Rechtes dem Herrn Stanislaus Ritter von Szczepanowski, resp. dessen Rechtsnachfolger, die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Bezirksstrasse von Kolomea nach Peczeniżyn für den Bau und Betrieb der concessionirten Localbahn von Kolomea nach Słoboda rungurska, beziehungsweise Ropa unter nachstehenden Bedingungen, wogegen sich Herr Stanislaus Ritter v. Szczepanowski, resp. dessen Rechtsnachfolger, als Concessionär dieser Localbahn verpflichtet, die in den nachfolgenden Paragraphen angeführten Bedingungen genau und unweigerlich zu erfüllen.

2. Durch die Anlage und den Betrieb der Bahn darf die stete Offenhaltung, Sicherheit und Regelmässigkeit des allgemeinen Verkehrs auf der genannten Strasse keine Einbusse erleiden, der Gegenstand derselben und ihrer Objecte nicht gefährdet und die gute Erhaltung der Strasse und ihrer Objecte nicht gehindert werden.

3. Es muss den Strassenfuhrwerken und den Passanten die Möglichkeit gewahrt bleiben, das Geleise unbehindert zu befahren oder zu betreten, weshalb diesfalls keinerlei Absperrungen der Geleise gegen die Strassenbahn durch Einfriedungen, Streifsteine etc. stattfinden dürfen, sondern die ganze Strassenbreite einschliesslich des Geleises stets ganz frei zu halten ist.

Aus Anlass dieser Befahrung, respective Begehung der Geleise, beziehungsweise der freien unentgeltlichen Benützungen für den öffentlichen Verkehr, hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger keinerlei Entschädigungsansprüche zu erheben.

4. Soweit die Geleiseanlagen auf der Strasse stattfinden, ist der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger verpflichtet, diese Strasse bis zur Hälfte der Breite der ganzen Länge nach, als dieselbe zur Bahnanlage benützt wird, sammt den zu dieser Hälfte gehörigen Strassenobjectstheilen und den allfälligen nebenlaufenden Strassengräben oder Rigolen auf eigene Kosten ohne Entschädigungsanspruch während der Concessionsdauer in gutem Stande zu erhalten und zu reinigen; dieses gilt auch für Strassentraversirungen und Uebersetzungen.

5. Die dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger obliegende Verpflichtung der Erhaltung der halben Strassenbreite hat genau so und mit demselben Material in entsprechender Weise zu geschehen, wie die Bezirksstrassenverwaltung die andere Strassenhälfte jeweilig erhält, was sowohl für die beschotterten, als auch für die eventuell bepflasterten Strecken gilt.

6. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, die innerhalb der Bahnzone liegenden Theile der bestehenden Strassenobjecte geeignet und hinlänglich standhältig und tragfähig umzugestalten, und nach Erfordernis mit Rücksicht auf die Verkehrsinteressen neu herzustellen und insbesondere das zur Legung des Geleises eventuell zu erhöhende oder zu vertiefende Strassenplanum auf die ganze Strassenbreite auszudehnen, ferner die etwa beim Umbaue der bestehenden Brücken schadhaft werdenden Theile ganz zu entfernen und im letzteren Falle das Object auf die ganze Strassenbreite neu herzustellen. — Der Concessionär hat ferner auf seine Kosten allfällige Stütz- und Parapetmauern, Schranken, Geländer, Barrièren, Telegraphensäulen, Beleuchtungsobjecte, Schleuderpflöcke, Markirungszeichen, Wegweiser, Aufschrifttafeln, Alleebäume und sonstige Objecte entsprechend zu versetzen.

7. Die bei der Geleiselegung oder Erhaltung aufgerissenen Strassentheile müssen vom Concessionär auf seine Kosten nach Ausführung des Geleises in fahrbaren festen Stand versetzt werden.

8. Alle Uebersetzungen (Kreuzungen) des Geleises mit schon vorhandenen und noch entstehenden Querstrassen und Wegen, dann die Zufahrten und Uebergänge zu Häusern und sonstigen Gebäuden sind innerhalb der Bahnzone vom Concessionär auf seine Kosten in einem guten prakticablen Zustande zu erhalten.

9. Der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger ist verpflichtet, bei jeder von der zuständigen Behörde genehmigten Durchquerung der Strasse mit irgend einer und von wem immer zur Ausführung gelangenden Canal-, Wasser-,

Beleuchtungs-, Luftdruck- oder sonstigen Leitung, nach Zulass des Bahnbetriebes, die Vornahme der jeweilig erforderlichen Arbeiten zur Herstellung der Reinigung, Erhaltung, Auswechslung und Auflassung einer solchen Leitung unter der Geleisezone unentgeltlich zu gestatten, falls das Project einer solchen Herstellung in der Bahnzone vom hohen Handelsministerium genehmigt ist — und hat derselbe hiebei nur den Ersatz jener Selbstkosten von der ausführenden Partei zu beanspruchen, welche dem Concessionär während der Leitungsherstellung und während der an der Leitung künftig für die entfallenden Reparaturen, Erhaltung und Reinigungsarbeiten, Auswechslungen oder Auflassungen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes vorzukehrenden Massregeln erwachsen. Dies gilt auch rücksichtlich der Reinigung, der Instandhaltung, der Reconstruction und etwaigen Verlegung aller bereits bestehenden, die Strassenstrecke der Länge oder der Quere nach durchziehenden Canal-, Wasser-, Beleuchtungs-, Luftdruck- oder sonstigen Leitungen.

10. Im Falle als die Strasse durch Elementarereignisse oder durch irgend eine andere Ursache beschädigt und hiedurch der Bahnbetrieb gehindert wird, hat der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger keinen Anspruch auf Entschädigung und ist derselbe vielmehr verpflichtet, die ganzen Kosten für die innerhalb der ihm zur Erhaltung obliegenden Bahnzone nothwendigen Wiederherstellungen ohne Ersatzanspruch aus Eigenem zu tragen, wobei diese Wiederherstellungen, falls der Concessionär deren Ausführung verweigert, zwangsweise auf seine Kosten und Gefahr vom Bezirksausschusse veranlasst werden können.

11. Dem Bezirksausschusse ist das Recht gewahrt, bei allen rücksichtlich dieser Bahnanlage stattfindenden commissionellen Verhandlungen zu interveniren, beziehungsweise hiezu Delegirte zu entsenden.

12. Der Bau dieser Bahn in Bezug auf die benützte Strasse hat nach dem von Einem hohen k. k. Handelsministerium genehmigten Detailprojecte zu geschehen.

Die Bestimmung der Art und Weise, wie der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger die ihm obliegende Strassenerhaltung zu besorgen hat, steht dem Bezirksausschusse zu, dessen Ausspruch sich der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger unbedingt zu unterwerfen hat.

13. Dem Bezirksausschusse steht das Recht der Beaufsichtigung aller in Betreff der Bahnanlagen auf der Strasse vorzunehmenden Projectsausführungen, sowie die Ueberwachung des Zustandes der Strasse und ihrer Objecte innerhalb der Bahnzone während des Bahnbetriebes zu, und wird den Organen des Bezirksausschusses bei ihren diesfälligen dienstlichen Reisen die freie Fahrt vom Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger während der ganzen Zeit der Concessionsdauer zugesichert.

Durch diese Ueberwachung ist aber der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger in keiner Weise von der ihm auflastenden Verantwortlichkeit für die solide Herstellung oder Erhaltung des Strassenkörpers und der dazu gehörigen Objecte innerhalb der Geleisezone entbunden.

14. Wird die Erhaltung der zur Bahnanlage benützten Bezirksstrasse während der Concessionsdauer von der Strassenverwaltung pachtweise hintangegeben, so ändert dies nichts an den rücksichtlich der Mitbenützung der Strasse dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger auferlegten Bedingungen.

15. Im Uebrigen unterzieht sich der Concessionär, resp. dessen Rechtsnachfolger, bezüglich der Erhaltung der Bezirksstrasse und ihrer Objecte sowohl, als auch bezüglich sonstiger Entschädigungsansprüche allen jenen Verpflichtungen, welche derselbe gegenüber dem hohen k. k. Aerar bezüglich der zu Bahnzwecken occupirten Aerarialstrasse übernommen hat.

16. Alle an der Strasse oder deren Zugehör bewirkten Herstellungen sind Eigenthum der Bezirksvertretung, sowohl während des Bahnbetriebes, als auch nach Einstellung desselben. — Es verteht sich von selbst, dass im letzteren Falle der Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger verpflichtet bleibt, die von der Bahn eingenommene Hälfte der Strassenstrecke in gutem fahrbarem, dem Zwecke einer Fahrstrasse entsprechendem Zustande, sowie die längs dieser Strassenseite sich ziehenden Gräben in zweckentsprechendem Zustande der Bezirksvertretung zurückzustellen.

Hievon sind der Oberbau und jene Ausrüstungen der Bahn ausgenommen, welche für den Betrieb der Bahn unerlässlich sind, für den Strassenverkehr hingegen auch im Falle des Aufhörens des Bahnbetriebes keinerlei Werth haben, wie: Neigungszeiger, Warnungstafeln, Bahnabtheilungszeichen u. dgl.

17. Die Bahnverwaltung verpflichtet sich, die der Bezirksvertretung zu Schotterniederlagen nothwendigen Plätze, und zwar bei jedem Kilometer der in Rede stehenden, durch die Bahn benützten Fahrstrasse ein Flächenmass von 400 (sage vierhundert) Quadratmeter spätestens bis zum 15. October 1886 auf eigene Kosten zu kaufen und dieselben dem Bezirksausschusse in lastenfreien, physischen Besitz zu übergeben, sowie auch binnen Jahresfrist nach Uebergabe auf eigene Kosten tabularisch auszuscheiden.

Die Auswahl dieser Plätze hat nur mit dem Einverständnisse eines seitens des Bezirksausschusses beorduneten Delegaten zu geschehen.

18. Die Bahnbauleitung ist verpflichtet, die Banquette der Fahrstrasse entsprechend der Erhöhung oder Erniedrigung des durch die Bahn benützten Strassentheiles binnen 13 Tagen a dato zu erhöhen oder zu erniedrigen.

19. Streitigkeiten, welche zwischen dem Bezirksausschusse einer-, und dem Concessionär oder dessen Rechtsnachfolger andererseits aus diesem Vertrage entstehen, sind vor dem competenten k. k. Gerichte in Kolomea auszutragen.

20. An diesen Vertrag bleibt der Concessionär mit dem Augenblicke der Fertigung desselben, hingegen die Bezirksvertretung erst vom Tage der Bestätigung desselben seitens des hohen Landesausschusses gebunden.

Kolomea, am 24. September 1887.

Instruction

für die Telephon-Correspondenz auf den Kolomeaer Localbahnen.

Art. 1.

Telegraphen- und Telephonlinien.

Zur Durchführung der Correspondenz besteht eine Telegraphen- und eine Telephonverbindung.

a) Die Telegraphenverbindung hat längs der Linie Kolomea-Słoboda rungurska-Kopalnia folgende Stationen:

1. Kolomea (Bahnhof der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn).
2. Kolomea (Staats-Telegraphenamt).
3. Kolomea-Rynek.
4. Nadwornianskie przedmieście.
5. Sopów.
6. Peczeniżyn-Szczepanowski.
7. Rungury.
8. Słoboda rungurska-Kopalnia.

b) Die Telephonverbindung umfasst nachfolgende Sprechstellen:

1. Kolomea (Bahnhof der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn).
2. Kolomea (Staats-Telegraphenamt).
3. Nadwornianskie przedmieście.
4. Sopów.
5. Diatkowce-Kühnel.
6. Diatkowce-Brettler.
7. Kniżadwór, weiters zwei Mühlen in Diatkowce von Kühnel und Brettler und eine Mühle in Szeparowce.

Art. 2.

Allgemeine Erklärung des Telephons.

Das Telephon (elektrischer Fernsprechapparat) besitzt die Eigenschaft, das gesprochene Wort auf grosse Entfernungen zu tragen und selbes mit der ganzen Reinheit und Deutlichkeit, wie es gesprochen wurde, an einem eben solchen Apparate wieder vernehmbar zu machen.

Diese physikalische Erscheinung ist dahin zu erklären, dass eine, von einem künstlichen Magnete — auf dessen Pole ein Elektromagnet aufgesetzt ist — gespannte, dünne Eisenblechscheibe (Membrane) durch das auf sie gesprochene Wort in Schwingungen versetzt wird; dieselbe sich dadurch in rascher Aufeinanderfolge dem Elektromagnete nähert und wieder entfernt, wodurch die magnetische Gleichgewichtslage in den Eisenkernen des Elektromagnetes gestört und auf diese Art in den Drahtspiralen desselben Inductionsströme erzeugt werden.

Die Inductionsströme theilen sich durch die leitende Verbindung des Apparates in der Sprech- mit jenen in der Empfangsstation den letzteren mit und bewirken dadurch, dass sie die Drahtspiralen des Elektromagnetes der Empfangs-Station durchkreisen, ein Verstärken oder Schwächen des in den Eisenkernen desselben vorhandenen Magnetismus, wodurch die vor dem Elektromagnete gespannte Membrane ihrerseits in analoge Schwingungen versetzt wird, wie jene der Sprechstation durch das auf sie gesprochene Wort.

Durch das Schwingen der Membrane der Empfangsstation werden Luftwellen hervorgerufen, welche, wenn sie das Trommelfell des menschlichen Gehörorganes erreichen können, das gesprochene Wort genau reproduciren.

Es ist weniger nöthig, in der Sprechstation mit übermässig lauter Stimme, als vielmehr die einzelnen Worte mit möglichster Deutlichkeit und richtiger Betonung auf die Membrane des Telephons zu sprechen.

In der Empfangsstation ist während des Anhörens einer telephonischen Mittheilung thunlichste Ruhe nöthig, weil sonst durch anderweitiges Geräusch die durch die Membrane hervorgerufenen Luftwellen leicht vom Ohre abgedrängt werden könnten.

Art. 3.

Apparate und Schaltung der Telephonlinien.

Die zur Telephon-Correspondenz erforderlichen Apparate theilen sich in Haupt-, Hilfs- und Schutzapparate.

Hauptapparate sind die Sprech- und Hörtelephone (Telephonsender und Telephonempfänger); Hilfsapparate: die Ruftaster, Wecker, Umschalter (Wechsel), Boussolen und Batterien; Schutzapparate: die Blitzableiter.

Die Haupt- und Hilfsapparate sind unabhängig von einander je in eine separate Leitung geschaltet und wird dem entsprechend erstere Leitung mit Telephon-Sprech-, letztere mit Telephon-Ruflinie bezeichnet.

Im Zustande der Ruhe, das ist, wenn nicht telephonirt wird, sind die Hauptapparate aus der Linie ausgeschaltet; die Hilfsapparate hingegen bleiben in der Ruflinie continuirlich eingeschaltet.

Durch die Hilfsapparate kann von jeder der im Art. 2 angeführten Sprechstellen eine der übrigen Sprechstellen zur Correspondenz aufgerufen und sonach zwischen beiden direct telephonirt werden; es können im Bedarfsfalle auch von einer Sprechstelle alle anderen auf einmal aufgerufen und denselben eine Circular-Mittheilung gemacht werden.

Die Schutzapparate sind endlich in allen Sprechstellen sowohl in die Sprech-, als auch in die Ruflinie eingeschaltet und dienen zum Schutze der Apparate gegen die Einflüsse atmosphärischer Elektricität.

Art. 4.

Stationsruf und andere Zeichen auf der Telephon-Ruflinie.

Als Stations-Rufzeichen für die einzelnen Sprechstellen der Kolomeaer Localbahnen werden nachstehende Zeichen bestimmt:

1. Kolomea (Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn)	BK.	— ● ● ● — ● —
2. Kolomea k. k. Staats-Telegraphenamt	Ko.	— ● — — — —
3. Kolomea-Rynek	R.	● — ●
4. Nadwórnianskie przedmieście	N.	— ●
5. Sopów	So.	● ● ● — — —
6. Diatkowce-Kühnel	DK.	— ● ● — ● —
7. Diatkowce-Brettler	DB.	— ● ● — ● ● ●
8. Kniażdwór	Kd.	— ● — — ● ●
9. Mühle Kühnel's in Diatkowce	MK.	— — — ● —
„ Brettler's „ „	MB.	— — — ● ● ●
„ in Szeparowce	Sz.	● ● ● — — ● ●
Unterbrechungszeichen		———
Zeichen für den Schluss einer telephonischen Mittheilung		● — ● — ● — ●
Zeichen für dringende telephonische Mittheilung		— ● ● — ● ●
Zeichen für Circular-Mittheilungen		● ● ● — ● ● ● — ● ● ● —

durch den Zeitraum von wenigstens 1 Minute gegeben.

Diese Zeichen sind als akustische Signale am Wecker vernehmbar und werden durch längeres und kurzes Drücken am Knopfe des Ruftasters hervorgebracht.

Hiebei hat als Norm zu gelten, dass ein längeres Drücken durch mindestens $1\frac{1}{2}$ Sec., ein kurzes Drücken durch $\frac{1}{2}$ Sec., ein Intervall zwischen zwei Zeichen einer und derselben Gruppe gleichfalls durch $\frac{1}{2}$ Sec., schliesslich das Intervall zwischen je zwei Signalgruppen durch $1\frac{1}{2}$ Sec. währen muss.

Eine Ausnahme von dieser Norm macht das Unterbrechungszeichen, welches Zeichen durch 4 Sec. langes Drücken am Ruftaster zu geben ist.

Art. 5.

Einleitung der Telephon-Correspondenz.

Ergibt sich die Nothwendigkeit zur Abbeförderung einer telephonischen Mittheilung (eines Phonogrammes), so ist nachstehender Vorgang zu beobachten:

Die Station (Sprechstelle), von welcher die Mittheilung ausgehen soll, gibt vorerst am Ruftaster ihr Rufzeichen und nach einer Pause von $1\frac{1}{2}$ Sec. jenes der aufzurufenden Station. Die aufgerufene Station gibt zum Zeichen, dass sie den Anruf gehört hat, mittelst Ruftasters ihr eigenes Rufzeichen zurück, worauf der Aufnehmer des Phonogrammes den linksseitigen an einem Hebel aufgehängten Telephonempfänger an das linke Ohr führt und das andere Ohr an den zweiten am Tische aufgeschraubten fixen Telephonempfänger hält.

(Durch Befreiung des Hebels von dem an demselben hängenden linksseitigen Telephonempfänger werden gleichzeitig die Telephonapparate in die Sprechlinie automatisch (selbstwirkend) eingeschaltet, welche, wie im Art. 3 bereits gesagt wurde, in der Ruhezeit mit derselben ausser Verbindung stehen.)

Für den Fall, als die angerufene Station sich auf den ersten Ruf nicht melden sollte, hat die rufende Station den Anruf in kurzen Intervallen zu wiederholen.

Hiebei wird besonders aufmerksam gemacht, die einzelnen Rufzeichen mit möglichster Präcision zu geben und zwischen den Rufzeichen der eigenen und jenen der fremden Station das vorgeschriebene Intervall genau einzuhalten.

Art. 6.

Führung und Abwicklung der Telephon-Correspondenz.

Hat die angerufene Station sich gemeldet, so frägt der die Correspondenz Einleitende, indem er zur Membrane des Telephonsenders spricht: „Wer dort“, worauf der Angerufene mit der Nennung seines Namens oder des Namens der Station (Sprechstelle) antwortet.

Der die Correspondenz Einleitende beginnt nun in der vorangedeuteten Art die Mittheilung, indem er ohne Ueberhastung mit deutlicher Stimme spricht.

Während dieser Mittheilung hat der Angerufene nur dann zu sprechen, wenn er hiezu aufgefordert wird. Hat der die Correspondenz Führende die Mittheilung beendet, so fragt er „Verstanden? Antwort!“, welche Frage der Angerufene mit „Ja, verstanden“ beantwortet, worauf der Erstere als Aviso für die anderen Stationen, dass die Telephonlinie wieder frei ist, mittelst Ruftasters das Zeichen für den Schluss der telephonischen Mittheilung (● — ● — ● — ●) gibt.

Art. 7.

Vorgang bei nicht verstandener Telephon-Correspondenz.

Wird eine telephonische Mittheilung (ein Phonogramm) seitens der Empfangsstation nur theilweise verstanden, so ist von derselben sofort nach dem ersten nicht verstandenen Worte mittelst Ruftasters das Unterbrechungszeichen (————) zu geben und die sprechende Station durch die Worte: „Nicht verstanden, wiederholen!“ zur nochmaligen Mittheilung aufzufordern.

Art. 8.

Verbot, eine Telephon-Correspondenz zu stören.

In der Zeit, als zwei Stationen mit einander in telephonischer Correspondenz stehen, ist es dritten Personen unbedingt verboten, andere zur Correspondenz aufzurufen. Sollte ein Zweifel obwalten, ob die Telephonlinie frei ist oder nicht, so hat man sich hievon durch Anlegen des linksseitigen Telephonempfängers an's Ohr zu überzeugen.

Art. 9.

Circular-Phonogramme.

Circular-Phonogramme sind solche telephonische Mittheilungen, die von einer Station ausgehen und an mehrere oder alle anderen Stationen gerichtet sind.

Bei Circular-Phonogrammen ist es von besonderer Wichtigkeit, dass der Uebermittelnde in langsamem Tempo und mit ganz besonderer Deutlichkeit jedes einzelne Wort spricht.

Art. 10.

Vorgang bei Abbeförderung der Circular-Phonogramme.

Kommt eine Station in die Lage, ein Phonogramm an mehrere oder alle anderen Telephonstationen abzubefördern, so macht dieselbe mittelst Tasters mindestens durch eine Minute einen Circular-Anruf (● ● ● — ● ● ● — ● ● ● —) und ruft hernach gleichfalls mittelst des Ruftasters jede der betreffenden Stationen nacheinander auf, wobei zwischen dem Anrufen einzelner Stationen eine entsprechende Pause zu machen ist, damit jede gerufene Station sich mit ihrem Rufzeichen melden kann.

Sobald sich eine Station mittelst des Ruftasters gemeldet hat, soll dieselbe sofort die Telephonempfänger an die Ohren bringen, um zur Aufnahme des Circularphonogrammes von diesem Momente an bereit zu sein.

Nach erfolgter Meldung der Stationen beginnt die Abbeförderung des Circular-Phonogrammes, dessen Beendigung die übermittelnde Station mit dem Worte „Schluss“ zu bezeichnen hat.

Hiernach quittiren die Stationen in derselben Reihenfolge, wie sie aufgerufen wurden, telephonisch mit den Worten: „Station . . . . . (Name der Station) Circular-Phonogramm verstanden“, falls eine Station das Circular-Phonogramm nicht gut verstehen sollte, dann hat sie nach Schluss der Uebermittlung und in gleicher Reihenfolge, wie oben gesagt wurde, dies der Uebermittlungs-Station mit den Worten: „Station . . . . . (Name der Station) habe nicht verstanden“ zu melden, keinesfalls aber die Abgabe des Phonogrammes mitten in der Uebermittlung zu stören.

Stationen, welche die obbenannte Meldung über Nichtverstanden des Circular-Phonogrammes erstattet haben, werden von der übermittelnden Station separat mittelst Rufweckers aufgerufen und ihnen solches wiederholt.

Nach Quittirung der Uebermittlung und eventueller Wiederholung des Circular-Phonogrammes an einzelne Stationen hat die übermittelnde Station mittelst des Rufweckers das Zeichen: „Schluss der telephonischen Mittheilung“ (● — ● — ● — ●) zu geben. An Stationen, welche beim Circular-Phonogramme abwesend waren, ist dasselbe nachträglich zu übermitteln.

Art. 11.

Eintheilung der Telephon-Correspondenz (der Phonogramme) nach Wichtigkeit des mitgetheilten Gegenstandes.

Je nach der Natur des mitgetheilten Gegenstandes wird die Telephon-Correspondenz in wichtige und in solche, die weniger wichtig ist, eingetheilt.

Als wichtig sind alle jene Mittheilungen (Phonogramme) aufzufassen, welche, wenn sie nicht pünktlichst befolgt werden, schädlichen Einfluss auf den Dienst ausüben.

Hierher gehören alle auf den Verkehr der Züge, auf die Bestellung von Wagen, auf Gebrechen auf der Bahn und deren Ausrüstungsgegenständen, auf Reclamation abgängiger Güter etc. Bezug habenden Mittheilungen (Phonogramme).

Minder wichtige Mittheilungen (Phonogramme) sind solche, die, wenn sie eine Verzögerung in der Ausführung erfahren, oder mangelhaft ausgeführt werden, noch immer keine besonders schädliche Einwirkung auf den Dienst verursachen können.

Jeder Aufgeber eines Phonogrammes hat zu ermessen, ob dasselbe wichtig oder weniger wichtiger Natur ist und trägt hiefür die Verantwortung

Art. 12.

Protocollirung und Collationirung wichtiger telephonischer Mittheilungen (wichtiger Phonogramme).

Wichtige Phonogramme sind wörtlich zu protocolliren, das ist in ein eigenes zu diesem Zwecke aufliegendes Phonogramm-Protocoll Formular A einzutragen und vollinhaltlich zu collationiren.

Hiebei ist folgender Vorgang einzuhalten.

Die ein wichtiges Phonogrammm abbefördernde Station hat nach erfolgtem Aufrufe und unmittelbar vor Beginn der Abgabe des Phonogramms die Protocollirung durch das Wort: „protocolliren“ zu verlangen.

Die Abgabe des Phonogrammes selbst hat aus der bereits früher im Phonogramm-Protocolle erfolgten Niederschrift im langsamen Dictirtempo zu erfolgen.

Nach Beendigung der Abgabe des Phonogramms ist die empfangende Station gehalten, nach dem Anrufe: „Verstanden?“ das empfangene Phonogramm vollinhaltlich zurückzusagen, worauf die Uebermittlungsstation mit „Ja richtig“ quittirt und mittelst Ruftasters das Schlusszeichen (● — ● — ● — ●) gibt.

Bei Circular-Phonogrammen bestimmt der Uebermittelnde jene Station, die zu collationiren hat, durch die Weisung: „N. N. collationiren“.

Die bei der Collationirung von der Empfangsstation unrichtig rückgemeldeten Worte sind unter Voraussendung des Unterbrechungszeichens (————) sofort richtig zu stellen und die neuerliche Rückmeldung zu verlangen.

Die zu protocollirenden Phonogramme sind seitens der Empfangsstation unmittelbar bei der Aufnahme niederzuschreiben, und es ist unstatthaft, die Niederschrift erst später aus dem Gedächtnisse nachzutragen.

Das Phonogramm-Protocoll hat rücksichtlich eines jeden zu protocollirenden Phonogrammes in allen seinen Theilen gewissenhaft ausgefüllt zu sein.

Art. 13.

Controle für die Richtigkeit ganz besonders wichtiger Phonogramme.

Besonders wichtige Phonogramme sind an die Empfangsstation immer unter Controle einer dritten Station zu übermitteln.

Es ist bei solchen Mittheilungen der zuerst angerufenen Empfangsstation telephonisch die Weisung „warten“ zu geben und sodann die Controlsstation aufzurufen, welche die Weisung „controliren“ erhält.

Beide Stationen, sowohl die Empfangs-, als auch die Controlstation sind gehalten, das Phonogramm zu protocolliren.

Nach beendeter Abgabe des Phonogrammes hat derselbe Vorgang platzzugreifen, wie ein solcher für wichtige Phonogramme vorgeschrieben ist, mit der alleinigen Ausnahme, dass nach erfolgter Quittirung seitens der übermittelnden Station, die Controlstation durch die Worte „Richtigkeit bestätigt N. N. (Name der Controlstation)“ die gepflogene Correspondenz gewissermassen legalisirt.

Als Controlstation ist in der Regel Station Kolomea (L. C. J. E.) aufzurufen, den Fall ausgenommen, wenn das Phonogramm von Kolomea (L. C. J. E.) ausgeht oder letztere Station aus irgend welchen Ursachen nicht gleich zu bekommen wäre.

Art. 14.

Dringende Phonogramme.

Dringende Phonogramme können nur solche sein, welche besonders wichtig sind und keinen Aufschub erleiden.

Für derlei Phonogramme ist es gestattet, eine im Zuge befindliche Correspondenz zu unterbrechen.

Dringenden Phonogrammen hat die übermittelnde Station als Aviso zweimal das „Zeichen für dringende telephonische Mittheilung“ (— ● ● — ● ● — ● ●) dem Rufzeichen vorzusetzen, und haben Stationen, die eben in telephonischer Correspondenz stehen, sobald sie dieses Zeichen wahrnehmen, die Correspondenz sofort abzubrechen.

Etwaige Missbräuche mit den Zeichen für dringende Correspondenz werden unnachsichtlich strenge geahndet.

Art. 15.

Transitirung der Phonogramme auf die Telegraphenlinien und vice versa der Telegramme auf die Telephonlinie.

Phonogramme, welche in den Stationen der Flügelbahn Nadwornianskie przedmieście-Kniażdwór zur Aufgabe gelangen und für die Stationen der Strecke Peczeniżyn-Szczepanowski-Słoboda-Kopalnia, wie auch für die Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, eventuell auch über diese Bahn hinaus adressirt werden, sind an Kolomea (L. C. J. E.) zu übermitteln, welch' letztere Station die Transitirung solcher Phonogramme auf die Telegraphenlinien zu besorgen hat.

Phonogramme von benannter Flügelbahn mit Bestimmung für Peczeniżyn-Szczepanowski, Rungury und Słoboda-Kopalnia können auch durch die Station Sopów oder Kolomea-Rynek transitirt werden, falls Kolomea (L. C. J. E.) aus irgend welchen Ursachen nicht erreicht werden könnte.

Vice versa wird Kolomea (L. C. J. E.) verhalten, die für Stationen der in Rede stehenden Flügelbahn von Peczeniżyn-Szczepanowski, Rungury und Słoboda-Kopalnia, wie auch von den Anschlussbahnen herstammenden Telegramme auf die Stationen der Flügelbahn mittelst des Telephons zu transitiren.

Die Transitirung der Diensttelegramme von Peczeniżyn Szczepanowski, Rungury und Słoboda-Kopalnia an die Stationen der Flügelbahn hat gleichfalls in Sopów oder Kolomea-Rynek in dem Falle stattzufinden, wenn Kolomea (L. C. J. E.) nicht erreicht werden könnte.

Derlei abzubefördernde und einlangende Transit-Phonogramme sind immer zu protocolliren.

Art. 16.

Berechtigung zur Aufgabe der Phonogramme und Einsichtnahme in die Phonogramm-Protocolle.

Die Bestimmungen des Artikels 5 beziehen sich auch auf die Phonogramme.

Ausserdem sind die Besitzer der drei Mühlen in Diatkowce und Szeparowce als Interessenten der Kolomeaer Localbahnen auf Grund eines speciellen Uebereinkommens berechtigt, Phonogramme, welche sich unmittelbar auf den Verkehrs- und commerciellen Dienst dieser Localbahnen beziehen, zu befördern und zu empfangen.

Art. 17.

Zustellung der eingelangten Phonogramme an die Adressaten.

Einlangende Phonogramme sind an die in der Station anwesenden Adressaten mündlich mitzutheilen, wenn es solche weniger wichtiger Natur sind; anderen Falles sind solche Adressaten gehalten, protocollirte Phonogramme unter Ansetzung der Tageszeit im Phonogramm-Protocolle zur Kenntnis zu nehmen.

An ausserhalb des Bahnhof-Rayons wohnende Adressaten haben anlangende Phonogramme in allen Fällen auf der eigens hiezu bestimmten Drucksorte (Formulare B) schriftlich durch den Stationsdiener zugestellt zu werden, und ist seitens solcher Adressaten im Zustellungsbuche die Zeit der Empfangnahme der Mittheilung anzusetzen.

Art. 18.

Dienstzeit der Telephonstationen.

Station Kolomea (L. C. J. E.) hält den permanenten Telephondienst.

Telephonstationen Kolomea-Rynek, Nadwornianskie przedmieście, Sopów und Kniażdwór, wie auch die Telephon-Sprechstellen der im Art. 34 genannten drei Mühlen halten einen beschränkten Tagdienst, welcher mittelst besonderer Vorschrift näher geregelt wird.

In Diatkowce-Kühnel und Diatkowce-Brettler werden die Phonogramme nur zu den Zwecken des Zugsverkehres und in besonderen Bedarfsfällen genommen und abbefördert.

Art. 19.

Telegraphische und telephonische Abgabe des Uhrzeichens.

Das Uhrzeichen wird auf die Hauptbahn telegraphisch und auf die Flügelbahn telephonisch und in nachstehender Art gegeben: 5 Minuten vor 1 Uhr Nachmittags gibt Kolomea (L. C. J. E.) einen längeren Circular-Anruf mit drei Intervallen auf der Telegraphenlinie, zu welcher Zeit mit jeder anderweitigen Correspondenz innezuhalten ist.

In dem Momente, als diese Station das von Lemberg bis Suczawa abgegebene 1 Uhr-Zeichen wahrnimmt, pflanzt sie dasselbe mit den Worten „1 Uhr" und dem Schlusszeichen bis Słoboda-Kopalnia fort, worauf Słoboda-Kopalnia „1 Uhr" als Phrase mit dem „Verstanden"-Zeichen zurückgibt.

Sodann melden sich nach der Reihe die Stattionen Rungury, Peczeniżyn, Sopów, Nadwornianskie przedmieście und Kolomea-Rynek, und geben das Verstandenzeichen, was schliesslich Kolomea (L. C. J. E.) quittirt.

Sollte Kolomea (L. C. J. E.) aus irgend welcher Ursache nicht präcise um 1 Uhr das Uhrzeichen fortpflanzen können, so soll diese Station die factische Zeit mit den Worten: „1 Uhr . . . . Minuten" abtelegraphiren.

Sobald Nadwornianskie przedmieście das oberwähnte Uhrzeichen erhalten und seine Uhr regulirt hat, soll diese Station die Sprechstellen der drei im Art. 4 angeführten Mühlen wie auch Kniażdwór circularisch aufrufen und denselben die genaue Zeit telephonisch bekanntgeben.

Wenn infolge einer Telegraphen-Unterbrechung oder aus anderen Gründen von Lemberg das Uhrzeichen ausbleiben sollte, dann hat Kolomea (L. C. J. E.) nach der Uhr dieser Station das Uhrzeichen abzugeben.

Nach Erhalt des Uhrzeichens sind die Dienstuhren zu richten, wobei die Uhrdifferenz im Telegramm-, bezw. Phonogramm-Protocolle vorzumerken ist.

Art. 20.

Telegraphische und telephonische Wagendirigirung.

Bezüglich der telegraphischen und telephonischen Wagendirigirung gelten die Bestimmungen über die Wagengebahrung, welche im Abschnitte IV, Cap. C der Instruction für den Betriebsdienst der Kolomeaer Localbahnen enthalten sind.

Art. 21.

Verbot, die Telegraphen- und Telephon-Einrichtungen für Mittheilung privater Natur zu benützen.

Es ist ausnahmslos verboten, die Telegraphen- und Telephon-Einrichtungen der Kolomeaer Localbahnen für Mittheilungen privater Natur zu benützen.

Art. 22.

Ausschaltung der Apparate.

Nach jedem Schlusse der festgesetzten Dienststunden sind die Telegraphenapparate und die Wecker der Telephon-Rufleitung mittelst der zugehörigen Linienwechsel auszuschalten.

In Diatkowce-Kühnel und Diatkowce-Brettler sind die Rufwecker nur auf die Zeit, als dort die Telephon-Sprechstellen besetzt werden, einzuschalten, wonach die Ausschaltung dieser Wecker vorzunehmen ist.

Diese Ausschaltung hat auch auf die Zeit des Gewitters vorgenommen zu werden.

Jede Station, welche genöthigt ist, solche Ausschaltung wegen Gewitter vorzunehmen, hat unmittelbar, bevor sie hiezu schreitet, hievon die Mittheilung an die Station Kolomea (L. C. J. E.) telegraphisch bezw. telephonisch zu erstatten.

Die nach Aufhören des Gewitters bewirkte Einschaltung ist gleichfalls der benannten Station bekannt zu geben, wobei auch die Zeit, in welcher die Apparate ausgeschaltet waren, im Telegramm- bezw. Phonogramm-Protocolle genau vorgemerkt werden soll.

Art. 23.

Untersuchung der Blitzschutzvorrichtung nach jedem Gewitter.

Nach jedem Gewitter ist die betreffende Telegraphen- bezw. Telephonstation verpflichtet, die Blitzschutzvorrichtung genau zu untersuchen, ob nicht durch Luftelektricitäts-Entladungen Metallkügelchen von den Lamellen derselben abgeschmolzen sind und hiedurch eine metallische Verbindung zwischen der Luft- und Erdleitungs-Lamelle hergestellt wurde.

Solche Metallkügelchen sind mit einem scharfen Messer oder mit einer Feile zu entfernen.

Bei besonders intensiven Entladungen der Luftelektricität kommt es zuweilen auch vor, dass die Luft- und Erdleitungs-Lamellen zusammenschmelzen.

In einem solchen Falle sind die Lamellen gewaltsam von einander zu trennen und die durch den Schmelzprocess entstandenen Erhöhungen mit einer Feile so weit wegzunehmen, dass nach neuerdings aneinandergelegten Lamellen eine metallische Verbindung derselben nicht stattfindet.

Art. 24.

Vorgang bei Unterbrechung der Telegraphen- oder Telephonlinien.

Eine Unterbrechung kann wahrgenommen werden:

a) In der Telegraphen- oder Telephonlinie an der betreffenden Boussole, deren Zeiger auf dem Nullpunkte der Gradeintheilung zu stehen kommt; in der Telegraphenlinie überdies noch dadurch, dass der Relais-Anker von dessen Elektromagnete nicht angezogen wird;

b) in der Telephon-Ruflinie am Wecker, dessen Anker gleichfalls vom Elektromagnete abstehen wird.

Wenn eine Station von der Unterbrechung einer der obbenannten drei Linien Kenntnis erlangt, hat dieselbe durch Abschluss solcher Linie mittelst des Linienwechsels (Herstellung einer Verbindung mit der Erdleitung) die Richtung der Unterbrechung zu constatiren und sodann die Linie nach der Richtung der Unterbrechung auf die Dauer derselben abgeschlossen zu belassen, worüber die in entgegengesetzter Richtung gelegenen Stationen mittelst Circular-Telegramms oder Phonogramms: „Linie (Telegraphen-, Sprech- oder Ruflinie) gegen .... (Station) unterbrochen. Hier Erde“ zu verständigen sind.

Ueberdies hat die Station, in deren Nachbarstrecke die oberwähnte Unterbrechung constatirt wurde, ein hiezu geeignetes Individium, bezw. den Bahnwärter, falls derselbe zur Verfügung steht, zur eingehenden Besichtigung der schadhaften Leitung und Beseitigung des Fehlers unverzüglich auf benannte Strecke zu entsenden, wobei der Stationsaufseher selbst sich die Ueberzeugung zu verschaffen hat, ob der Fehler nicht im Rayon der eigenen Station liegt, zu welchem Zwecke derselbe die Leitung längs des Stationsplatzes genau besichtigen soll.

Sollte der vorgenommene Linienabschluss mittelst des Wechsels eine Unterbrechung nach beiden Richtungen andeuten, dann ist hieraus auf einen Fehler in dem eigenen Bureau zu schliessen.

In einem solchen Falle sind die Apparate betreffender Linie und die Apparat-Verbindungen genau zu prüfen um den Fehler im eigenen Locale ausfindig zu machen.

Art. 25.

Revision der Leitungen entlang der Strecke und den Stationen.

Die Bahnwärter sind verpflichtet, bei den täglichen Begehungen der ihnen zugewiesenen Strecken auch die Leitungen der currenten Bahn und längs der Stationen zu revidiren und alle wahrgenommenen Mängel an denselben als: zerschlagene Isolatoren, Berührung der Drähte, Drahtbruch und Anliegen der Drähte an fremde Gegenstände sofort zu beheben.

Ueber die Art und Weise der Behebung vorerwähnter Mängel werden die Bahnwärter näher unterrichtet und mit den nöthigen Werkzeugen betheilt werden.

Beim Eintreten einer Störung der Telegraphen- und Telephonleitungen sind die Bahnwärter überdies verpflichtet, über jedesmalige Aufforderung des Stationsaufsehers sich auch ausserhalb der vorgeschriebenen täglichen Tour behufs Instandsetzung der schadhaft gewordenen Leitung auf die Strecke zu begeben.

Bei heftigem Winde und sonstigen Elementar-Ereignissen, welche den guten Zustand der Telegraphen- und Telephonlinien bedrohen könnten, haben die Bahnwärter die Revision der Leitungen mit besonderer Aufmerksamkeit zu besorgen.

Dem Betriebsvorstande und den Beamten der Kolomeaer Localbahnen obliegt gleichfalls die Verpflichtung, bei jeder Streckenbereisung den Zustand der Telegraphen- und Telephonleitungen zu prüfen und bei umfangreicheren Leitungsgebrechen an deren Beseitigung persönlich mitzuwirken.

Art. 26.

Instandhaltung der Telegraphen- und Telephon-Einrichtung.

Ausser den in den Artikeln 23, 24 und 25 angeführten Gebrechen an den Telegraphen- und Telephon-Einrichtungen sind die Bediensteten der Kolomeaer Localbahnen verpflichtet, auch sonstige augenscheinliche Fehler dieser Einrichtungen zu beseitigen.

Im Uebrigen obliegt die Instandhaltung dieser gesammten Telegraphen- und Telephon-Einrichtung den Telegraphen-Ueberwachungsorganen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Ueber alle Angelegenheiten dieser Art, wie auch über vorgefallene Telegraphen- und Telephon-Störungen, welche durch die Bediensteten der erwähnten Localbahnen nicht beseitigt werden konnten, ist an den Betriebsvorstand im kürzesten Wege zu berichten, damit derselbe das Nöthige veranlasse, eventuell das betreffende Telegraphen-Ueberwachungsorgan der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn requirire.

Der Ersatz schadhafter Apparate ist vom Betriebsvorstande anzusprechen, welcher mit einem entsprechenden Reservevorrath dotirt wird.

Art. 27.

Controle des Telegraphen- und Telephondienstes.

Die Controle des Telegraphen- und Telephondienstes der Kolomeaer Localbahnen wird von der Station Kolomea (L. C. J. E.) ausgeübt.

Diese Station ist demnach gehalten, alle wahrgenommenen Anstände des benannten Dienstzweiges in den zugehörigen Protocollen genau vorzumerken und einen Auszug hierüber allwöchentlich, und zwar jeden Sonntag für die abgelaufene Woche, dem Betriebsvorstande vorzulegen. Ueberdies wird der Betriebsvorstand so oft als thunlich persönlich den Telegraphen- und Telephondienst controliren.

Die aus obiger Controle sich ergebenden Anstände hat der Betriebsvorstand näher zu untersuchen und sodann hierüber allwöchentlich an die Betriebs-Direction der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zu berichten.

Wien, im Mai 1886.

Vertrag

Die gefertigte Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen in Czernowitz und das gefertigte Bezirksstrassen-Comité haben in Folge Auftrages des hohen k. k. Handelsministeriums mit dem Erlasse 10745/87 und auf Grund des Ergebnisses der am 3. und 4. März 1887 stattgefundenen politischen Begehung der Localbahnlinie Hadikfalva-Radautz im gegenseitigen Einvernehmen die nachstehende Vereinbarung bezüglich der Mitbenützung der von Hadikfalva nach Radautz führenden Bezirksstrasse vorbehaltlich der Genehmigung durch das hohe k. k. Handelsministerium getroffen.

Art. 1.

Das gefertigte Bezirksstrassen-Comité ist damit einverstanden, dass die von Hadikfalva nach Radautz führende Bezirksstrasse für die Anlage der Localbahnlinie Hadikfalva-Radautz von *km* 1·0 bis *km* 3·8 und von *km* 4⅝ bis 7·2 des, der politischen Begehung vorgelegenen und seitens des hohen k. k. Handelsministeriums genehmigten Detailprojectes mitbenützt werde.

Art. 2.

Die Anlage der Bahn auf dem Bezirksstrassenkörper hat nach dem bezüglichen, der politischen Begehung vorgelegenen Detailprojecte und derart zu erfolgen, dass die Schiene dort, wo der Strassenkörper benützt wird, mit ihrer Oberkante in das Niveau des Strassenkörpers gelegt werde und dass zur Vermeidung von Niveauunterschieden zwischen Bahn und Strasse alle nothwendigen Abgrabungen und Anschüttungen auf der mitbenützten Strassenstrecke über die ganze Strassenbreite auf Kosten der Localbahn-Gesellschaft ausgeführt werden, wobei sich die Localbahn-Gesellschaft verpflichtet, an jenen Stellen, wo Abgrabungen oder Anschüttungen derart erfolgen, dass der aus dem Strassenkörper gewonnene Schotter für die Strassenconservirung nicht hinreicht, die erste Ueberschotterung mit reinem Flussschotter über die ganze Strassenbreite auszuführen.

Art. 3.

Die Localbahn-Gesellschaft übernimmt die Kosten der Erhaltung des zu Bahnzwecken benützten Strassentheiles sowie auch 1 *m* breiten Streifens der Strasse ausserhalb der nördlich gelegenen Schiene, von dieser an gemessen; ferner des linksseitigen (südlichen) Strassengrabens und sämmtlicher in der ad Art. 1 verzeichneten benützten Strassenstrecke gegenwärtig bestehenden Brücken und Durchlässe über die ganze Strassenbreite. Selbstverständlich sind alle zur Reconstruction und Erhaltung dieser Brücken, Durchlässe und Strassentheile nöthigen Arbeiten durch die Localbahn-Gesellschaft allein zu besorgen und auszuführen.

Art. 4.

Die Localbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die bei Schneeverwehungen in der benützten Strassenstrecke aus dem Bahngeleise auf den Strassenkörper geworfenen Schneemassen unverzüglich von der Strasse zu entfernen. Dieselbe Obliegenheit übernimmt das Strassencomité in Bezug auf die Schneemassen, welche etwa vom Strassenkörper auf das Bahngeleise geworfen werden würden und wird alle jene Anstalten vermeiden, welche dem ordentlichen Bahnbetriebe hinderlich oder beschwerlich oder Unglücksfälle oder Unfälle herbeiführen würden.

Art. 5.

Zur Wahrung des Eigenthumsrechtes des Strassenfondes für das Mitbenützungsrecht der Strasse entrichtet die Localbahn-Gesellschaft einen jährlichen Pachtzins von 50 fl., sage fünfzig Gulden öst. W. im Nachhinein vom Tage der Betriebseröffnung dieser Localbahn angefangen an den Bezirksstrassenfond.

Art. 6.

Dieser Vertrag hat die Geltung auf jene Zeit, innerhalb welcher der Strassenkörper zu Bahnzwecken verwendet wird, und ist vom Tage der Genehmigung desselben durch das hohe k. k. Handelsministerium für beide contrahirende Theile und deren Rechtsnachfolger rechtlich bindend.

Art. 7.

Das gefertigte Strassencomité ertheilt hiemit die Bewilligung, damit das Recht der Mitbenützung der Bezirksstrasse von Hadikfalva nach Radautz in dem ad Art. 1. bemerkten Ausmasse durch die Localbahn nach den Stipulationen dieses Vertrages grundbücherlich einverleibt werde.

Art. 8.

Alle aus diesem Vertragsabschlusse etwa resultirenden Kosten treffen die Localbahn-Gesellschaft. Hiermit geschlossen und gefertigt.

Radautz, am 29. October 1887.

Verträge

mit den Gemeinden Wama, Frumosa, Watra Moldawitza und Russ Moldawitza, betreffend die Benützung der Gemeindestrassen zum Zwecke der Anlage und des Betriebes der Schleppbahn von Wama bis zur Dampfsäge des Herrn Louis Ortlieb in Russ Moldawitza sammt Telegraphen oder Telephonanlage und sonstigem Zugehör für die ganze Dauer des Betriebes dieser Schleppbahn.

Diese Verträge enthalten noch folgende wesentliche Bestimmungen, und zwar:

1. Die Bukowinaer Localbahnen verpflichten sich, die Schleppbahn auf dem Strassenkörper nach dem behördlich genehmigten Projecte in der Art anzulegen, dass die Schienen für das Geleise mit ihrer Oberkante in das Niveau des Strassenkörpers auf einer Seite der Strasse eingelegt werden. Auch verpflichten sie sich, alle zur Vermeidung von Niveauunterschieden zwischen Bahn und Strasse nothwendigen Abgrabungen und Anschüttungen in der mitbenützten Strassenstrecke auf die ganze Strassenbreite auf ihre eigenen Kosten ausführen zu lassen.

2. Die Benützung der Gemeindestrassen, einschliesslich der für den Schleppbahnbetrieb bestimmten Theile derselben hat für Zwecke des öffentlichen Verkehres, nämlich für Wagen, Fussgänger und für den Viehtrieb unbehindert aufrecht zu verbleiben und es verpflichten sich die Gemeinden, alle jene Anstalten zu vermeiden, welche dem ordentlichen Bahnbetriebe hinderlich oder beschwerlich oder Unglücksfälle oder Unfälle herbeiführen würden.

3. Die Bukowinaer Localbahnen verpflichten sich, die Gemeindestrassen sammt den zugehörigen Strassenbrücken in allen jenen Strecken, welche für den Schleppbahnbetrieb nach den detaillierten Angaben des Protocolles der politischen Begehung mitbenützt werden, der ganzen Strassenbreite nach, ebenso auch die beiderseitigen Strassengräben auf eigene Kosten in der Weise in Stand zu erhalten, wie es für die Gemeindewege gesetzlich vorgeschrieben ist.

4. Die Bukowinaer Localbahnen versprechen, als Entgelt für die ihr von der Gemeinde Frumosa hier zugestandene Strassenbenützung bei der Verwaltung der Bukowinaer gr. or. Religionsfondsgüter die Verpachtung der dem gr. or. Religionsfonde gehörigen, in dem Gemeindeterritorium gelegenen, verpachteten Waldweiden an die Gemeinde, unter den bei derlei Pachtungen beim gr. or. Religionsfonde üblichen Bedingungen auf die Dauer von zehn Jahren vom 1. Mai 1889 ab, und für den Fall des längeren Bestandes der Schleppbahn auf die weitere Dauer von zehn Jahren zu erwirken und den hiefür von den Bukowinaer Localbahnen mit der Religionsfonds-Güterverwaltung zu vereinbarenden Pachtzins aus eigenen Mitteln für die Gemeinden directe an den gr. or. Religionsfond zu bezahlen, wogegen die Gemeinden auf die ihnen für die Strassenbenützung zu Zwecken der Anlage der Schleppbahn gebührenden, seitens der Bukowinaer Localbahnen zu leistenden Entschädigungen*) für die ganze Dauer des mit der Religionsfonds-Güterverwaltung abzuschliessenden Pachtvertrages Verzicht leisten.

5. Alle für die Anlage und den Betrieb der Schleppbahn bestimmten Strecken der Gemeindestrassen müssen mindestens eine Breite von sieben Metern, von einer Strassenkante zur anderen gemessen, haben, und es verpflichten sich die Bukowinaer Localbahnen, dort, wo diese Breite nicht vorhanden ist, den zur Herstellung derselben erforderlichen Grund und Boden auf ihre eigenen Kosten einzulösen.

6. Die Bukowinaer Localbahnen verpflichten sich, die Locomotivheizung beim Schleppbahnbetriebe zur Hintanhaltung einer Feuersgefahr in der von der Schleppbahn durchzogenen Ortschaft nach den diesbezüglichen, von Seite des hohen k. k. Handelsministeriums getroffenen Anordnungen zu bewerkstelligen.

---

*) Dieselben betragen in der Gemeinde Wama für Pachtung von Weideobjecten . . . . fl. 415
„ Frumosa für „ „ „ . . . . „ 220
„ Watra Moldawitza für Pachtung von Weideobjecten „ 150
„ Russ Moldawitza „ „ „ „ „ 50
} jährlich.

Uebereinkommen,

welches in Angelegenheit der Benützung der Gemeindestrassen in Berhometh am Sereth zum Baue und Betriebe der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody zwischen der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen einerseits und den mittelst der angehefteten Vollmacht bevollmächtigten Vertretern der Gemeinde Berhometh a. S. andererseits wie folgt geschlossen wurde.

§. 1.

Die Gemeinde Berhometh a. S. räumt hiemit mit Genehmigung des Bukowinaer Landesausschusses der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen und deren Rechtsnachfolgern das Recht zur Benützung der im Verzeichnisse Nr. 2 des Grundbuches der Catastralgemeinde Berhometh a. S. als öffentliches Gut eingetragenen Gemeindestrassen Parcellen 4340, 4359 und 4395 ein, indem sie der genannten Actiengesellschaft die zum Zwecke der Anlage und des Betriebes der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody erforderlichen Strassenstreifen in der Länge, wie solche mit dem Erkenntnisse der hohen k. k. Landesregierung Czernowitz, Z. 7624 vom 30. Juli 1886 festgestellt wurden, für die Dauer der Concession der Localbahn Hliboka-Berhometh, d. i. bis zum 5. Juni 1973, bezw. für die ganze Zeit des Bestandes und Betriebes der genannten Localbahn zur Benützung unentgeltlich überlässt.

Insbesondere überlässt die Gemeinde Berhometh a. S. zur obangeführten unentgeltlichen Benützung nachstehende Streifen am rechten Strassenrande, und zwar:

a) einen zwischen km. $1^1/_2$ und $2^8/_9$ der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4340, dessen Anfang an die Bezirksstrasse Parcelle 4285 und dessen Ende an die Grundparcelle 2408/2 anstosst;

b) einen zwischen km. 3·0/1 und $3^2/_3$ der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4340, dessen Anfang an die Grundparcelle 3685/1 und dessen Ende an den Suchy-Bach Parcelle 4501 anstosst;

c) einen zwischen km. $3^2/_3$ bis $3^8/_9$ der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4359, dessen Anfang an den Suchy-Bach Parcelle 4501 und dessen Ende an die Grundparcelle 3533 anstosst;

d) einen zwischen km. $4^4/_5$ und $5^1/_2$ der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4395, dessen Anfang an die Grundparcelle 3509/2 und dessen Ende an die Grundparcelle 3487 anstosst;

e) einen zwischen km. $5^4/_5$ und $7^1/_2$ der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4395, dessen Anfang an die Grundparcelle 3464/3 und dessen Ende an die Grundparcelle 4405 anstosst;

f) einen zwischen km. 7·7 und 7·8 der Schleppbahn sich erstreckenden Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4395, dessen Anfang an die Grundparcelle 3327 und dessen Ende ebenfalls an die Grundparcelle 3327 anstosst;

g) einen Streifen der Gemeindestrasse Parcelle 4395 bei km. $7^9/_8$, bezw. den zwischen der Grundparcelle 2321/2 und dem Sereth-Flusse Parcelle 4510/1 gelegenen, durch die Schleppbahn übersetzten Strassentheil obiger Parcelle.

§. 2.

Die obangeführten Dienstbarkeiten der Wegbenützungen werden von der Gemeinde Berhometh a. S. der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen oder deren Rechtsnachfolgern im Betriebe der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody auch für den Fall eingeräumt, als diese Schleppbahn mit behördlicher Genehmigung als Localbahn eingerichtet werden sollte, und bleibt für die ganze Zeit des Betriebes und des Bestandes der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody, eventuell auch bei ihrer Einrichtung als Localbahn in Kraft.

§. 3.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen verpflichtet sich dagegen, dafür Sorge zu tragen, dass die längs der Gemeindestrasse, resp. der Schleppbahnstrecken wohnenden Grund- und Realitätsbesitzer in der freien Zu- und Ausfahrt auf die Gemeindestrassen nicht gestört werden.

§. 4.

Die Gemeinde Berhometh a. S. wird hiemit verpflichtet, die über den Suchy-Bach Parcelle 4501 (landtäflich) führende Wegbrücke, sowie die Wegbrücke am Sereth-Flusse Parcelle 4510/1 (landtäflich), welche auf Kosten der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen zu errichten sind, zu erhalten.

Sollte eine dieser Brücken infolge eventuell eintretender Elementarereignisse zerstört werden, so obliegt deren Wiederherstellung für die Dauer des Bestandes und Betriebes der Schleppbahn, resp. Localbahn Hliboka-Berhometh der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen oder deren Rechtsnachfolgern.

§. 5.

Die Gemeinde Berhometh a. S. erklärt sich rechtsverbindlich damit einverstanden, dass die Niveaux der Gemeindestrassen in den im §. 1, lit. *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), *g*) näher bezeichneten Bahnstrecken in den bestehenden Höhenlagen verbleiben und nicht auf die Höhe des Schienenstranges an den betreffenden Strassentheilen gehoben werden.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen übernimmt dagegen die Pflicht, an den obigen Stellen die für den Fuhrwerkverkehr erforderliche Wegbreite von 5 *m* zu belassen, resp. die Gemeindestrassen längs der Schleppbahn an den Stellen, wo die Strassenbreite 5 *m* nicht beträgt, auf die benützbare Breite von 5 *m* auf eigene Kosten zu erweitern.

§. 6.

Die zum Fuhrwerkverkehre verbleibenden Strassenkörper verpflichtet sich die Gemeinde Berhometh a. S. im Ganzen nach den für die Gemeindewege mit dem Gesetz- und Verordnungsblatte für das Herzogthum Bukowina Nr. 39 vom 11. December 1884 festgestellten gesetzlichen Bestimmungen auf eigene Kosten zu erhalten.

§. 7.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen verpflichtet sich, die gegen die Beschädigungen durch die Hochwässer des Sereth-Flusses zur Sicherung der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody angelegten Wasserschutzbauten auf eigene Kosten zu erhalten, und im Falle deren Beschädigung oder der Beschädigung der Schleppbahn durch die Hochwässer die betreffenden Schutz- und Bahnanlagen auch auf eigene Kosten wiederherzustellen.

Bezüglich der zum Strassenverkehre dienenden Wege übernimmt dagegen die Gemeinde Berhometh a. S. die Pflicht, dieselben bei eventuellen Beschädigungen durch die Hochwässer des Sereth-Flusses mit eigenen Arbeitern und mit eigenem Schottermateriale wieder in Stand zu setzen, ohne hiefür welch' immer Namen habende Entschädigungsansprüche an die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen erheben zu dürfen.

§. 8.

Die Gemeinde Berhometh a. S. willigt mit Genehmigung des Bukowinaer Landesausschusses darein, dass die oberwähnten, das Eigenthum der Gemeinde an den Gemeindewegen beschränkenden Dienstbarkeiten, der Benützungen der Gemeindestrassen Parcelle 4340, 4359 und 4395 im Lastenblatte der Einlagenummer Verzeichnis II des Grundbuches der Catastralgemeinde Berhometh a. S. für die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen und deren Rechtsnachfolger im Besitze der von Berhometh a. S. nach Mežebrody führenden Schleppbahn und seinerzeit auch in Gemässheit des §. 8, Absatz 2, Gesetz vom 19. Mai 1874, Nr. 70 R. G. Bl. im Bahnbestandblatte der Localbahn Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapcziu-Czudin oder Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody ohne weiteres Einvernehmen der Gemeinde Berhometh a. S. einverleibt werde.

§. 9.

Dieses Uebereinkommen wird nur in einem für die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen bestimmten Pare ausgefertigt; die Gemeinde Berhometh a. S. erhält eine einfache Abschrift desselben.

§. 10.

Die aus Anlass der Errichtung des vorstehenden Uebereinkommens auflaufenden Stempel- und Rechtsgebühren hat die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen aus Eigenem zu tragen.

Urkund dessen die notariell beglaubigten Unterschriften der bevollmächtigten Vertreter der Gemeinde Berhometh a. S.

Wiżnitz, am 25. Februar 1890.

Instruction

für die Betriebsvorstände der im Betriebe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft befindlichen Localbahnen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Betriebsvorstand und dessen Unterordnung.

Zur unmittelbaren Leitung sämmtlicher Geschäfte und Angelegenheiten aller Dienstzweige des gesammten Betriebes wird für jede einzelne Localbahnlinie ein Betriebs-Vorstand bestellt, dessen Domicil von Fall zu Fall im Einvernehmen mit der Eigenthumsverwaltung bestimmt wird.

Dem Betriebs-Vorstande kann aber überdies auch die specielle Leitung einer Dienstesabtheilung oder einer Station im Bereiche seiner Linie zugewiesen werden.

Der Betriebs-Vorstand untersteht der Betriebs-Direction und der Centralleitung und ist für die Leitung und Durchführung der Angelegenheiten aller Dienstzweige persönlich verantwortlich und für jeden durch sein Verschulden verursachten Schaden auch ersatzpflichtig.

Art. 2.

Agenden des Wirkungskreises.

Der Wirkungskreis des Betriebs-Vorstandes umfasst nachstehende Agenden:

a) Ueberwachung des gesammten Stations- und Expeditsdienstes in den Stationen und Haltestellen der ihm zugewiesenen Localbahnen.

b) Besorgung und Ueberwachung des gesammten Dienstes für die Bahnaufsicht und die Bahnerhaltung.

c) Ueberwachung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes.

d) Evidenzhaltung und Verrechnung des Inventars und Materiales aller zugetheilten Sub-Rechnungsleger, sowie die Ueberwachung der Gebahrung mit demselben.

Art. 3.

Personalzuweisung, dessen Unterordnung, Aufnahme des im Taglohne stehenden Personales.

Dem Betriebs-Vorstande wird zur Durchführung der ihm übertragenen Dienstesgeschäfte das erforderliche Beamten- und Dienerpersonale von der Betriebs-Direction zugewiesen.

Das im Taglohne stehende Dienstpersonale inclusive der Arbeiter, welches für die Besorgung der ihm übertragenen Geschäfte die volle Eignung besitzen muss, wird innerhalb der Grenzen des genehmigten Personalbudgets und des Ausgaben-Präliminares von dem Betriebs-Vorstande selbst aufgenommen und wird auch von ihm dessen Lohn bestimmt.

Dem Betriebs-Vorstande ist das gesammte auf seiner Linie in Verwendung stehende Beamten-, Diener- und Arbeiterpersonale untergeordnet. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass das ihm unterstehende Personale mit den nothwendigen Instructionen und Vorschriften betheilt werde.

Der Betriebs-Vorstand hat dasselbe im Sinne des Art. 2 der Verkehrsinstruction zu belehren und zu prüfen und in der Ausübung der dienstlichen Obliegenheiten zu überwachen. Das unterstehende Personale empfängt auch alle Aufträge in der Regel nur von dem Betriebs-Vorstande.

Der Betriebs-Vorstand hat daher die Verpflichtung, das ihm unterstehende Personale zur Befolgung der bestehenden Instructionen und Vorschriften, sowie der demselben ertheilten speciellen Weisungen und überhaupt zur pünktlichen Pflichterfüllung und Ordnung nachdrücklichst zu verhalten, in jeder Beziehung strenge Disciplin zu handhaben und zu sorgen, dass dasselbe im Dienste die vorgeschriebenen Dienstkleider trage und ordentlich adjustirt sei.

Art. 4.

Stellung des Betriebs-Vorstandes zum Stations-Vorstande der Anschluss-Station der Hauptbahn.

Die Stations-Vorstände der Anschluss-Stationen der Hauptbahn, für deren Mitbenützung die diesbezüglich abgeschlossenen Anschluss-Verträge massgebend sind, unterstehen dem Betriebs-Vorstande nicht, und handelt Letzterer, insoweit es Betriebsangelegenheiten der ihm zugewiesenen Localbahn betrifft, selbständig.

Der Betriebs-Vorstand darf jedoch auf diesen Bahnhöfen keine Anordnung direct treffen, sondern muss alle nothwendigen Verfügungen dem Stations-Vorstande der Anschluss-Station behufs weiterer Durchführung mittheilen. Dagegen obliegt dem Stations-Vorstande der Anschlussbahn die Wagen- und Brutto-Dirigirung für die Localbahn nach den hiefür erlassenen speciellen Vorschriften.

Art. 5.

Führung der Correspondenzen.

Dem Betriebs-Vorstande obliegt die Führung der Correspondenz mit der Betriebs-Direction der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, dem Central-Bureau der Eigenthumsbahn, den Localbehörden inclusive Zollämtern und anderen im Lande befindlichen Körperschaften, sowie gegenüber dem handeltreibenden und reisenden Publicum innerhalb der Grenzen seines Wirkungskreises; ferner die Correspondenz mit den ihm unterstehenden Stationen, Haltestellen, Heizhäusern und Bahnaufsichtspersonale, endlich mit den Stations-Vorständen der Anschluss-Stationen und den anderen Dienstvorständen der betriebführenden Verwaltung.

Zu diesem Behufe hat der Betriebs-Vorstand ein Geschäftsprotocoll zu führen, in welches alle Schriftstücke mit Ausnahme der Circularien, der periodischen Eingaben, Nachweisungen und Rapporte der Stationen und der Gesuche um Beurlaubungen, Fahrpreis-Ermässigungen oder Freifahrtscertificate einzutragen sind.

Schriftstücke, welche der Betriebs-Vorstand blos zur Kenntnis zu nehmen hat und worüber keine Amtshandlung nothwendig ist, sind ebenfalls nicht zu protocolliren, sondern nur in einen besonderen Fascikel einzureihen und wenn das Exhibit zurückzustellen ist, blos mit der Bemerkung „gesehen" zu retourniren.

Eingaben von den Stationen, welche in Folge von Circularaufträgen erstattet werden, sind als Sammelstücke zu behandeln und haben nur eine Ordnungsnummer zu erhalten.

Die Circularien der Centralleitung und der Betriebs-Direction, sowie jene anderer Eisenbahnverwaltungen sind in ein Circularienbuch nach Materien geordnet in der Reihenfolge des Einlangens einzukleben und zu indiciren.

Urlaubsgesuche sind, insoferne dieselben nicht an die Betriebs-Direction vorzulegen sind, in den Personal-Veränderungsausweis einzutragen. Desgleichen sind Gesuche um Freikarten und Fahrpreis-Ermässigungen in einem eigenen Fascikel zu hinterlegen.

Sind derlei Gesuche an die Betriebs-Direction zur Entscheidung zu unterbreiten, so ist der Antrag auf denselben, ohne dass die Eintragung in das Geschäftsprotocoll erfolgt, niederzuschreiben.

Alle periodischen Eingaben sind ohne Bericht vorzulegen.

Ueberhaupt ist die Führung der Correspondenz thunlichst einzuschränken und zu vereinfachen.

Der Verkehr mit dem unterstehenden Personale soll in der Regel mündlich erfolgen.

Amtshandlungen und Verfügungen des Betriebs-Vorstandes in den Stationen seiner Linie sind in hiefür bestimmte Geschäftsbücher einzutragen.

Art. 6.

Telegraphische Anzeigen über Ereignisse.

Der Betriebs-Vorstand hat über jeden Unfall und über jede Verkehrsstörung auf seiner Linie die telegraphische Anzeige an die k. k. General-Inspection, die Eigenthumsverwaltung, die Centralleitung und die Betriebs-Direction zu erstatten, den vorgeschriebenen Localbefund aufzunehmen und der Betriebs-Direction in Vorlage zu bringen und sich hiebei in Allem, auch bezüglich der gerichtlichen Anzeigen, nach Art. 192 der Verkehrs-Instruction zu benehmen.

Art. 7.

Verantwortung des Betriebs-Vorstandes gegenüber den k. k. Behörden.

Der Betriebs-Vorstand ist bezüglich seiner Wirksamkeit auch den k. k. Behörden nach Massgabe der bestehenden Gesetze und Verordnungen verantwortlich, und hat denselben gegenüber die Befolgung der behördlichen Anordnungen und Verfügungen in Bezug auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des Eisenbahn-Betriebes zu vertreten.

Art. 8.

Einhaltung der Bestimmungen des Betriebsvertrages, der Anschluss- und Transportverträge.

Der Betriebs-Vorstand hat sich von den Bestimmungen der mit der Eigenthumsverwaltung abgeschlossenen Betriebsverträge, dann der Anschluss- und Transportverträge, sowie der sonstigen auf die Betriebsführung bezughabenden Vorschriften und Uebereinkommen genaue Kenntnis zu verschaffen und sich bei Ausübung der dienstlichen Obliegenheiten nach diesen Verträgen und Uebereinkommen zu benehmen und dieselben pünktlichst einzuhalten.

II. Besondere Bestimmungen.

Art. 9.

Obliegenheiten des Betriebs-Vorstandes im Allgemeinen.

Dem Betriebs-Vorstande obliegt die strenge Einhaltung und Ueberwachung der Durchführung aller bestehenden und künftig zu erlassenden Instructionen und Vorschriften hinsichtlich des Verkehres, des Personen- und Sachentransportes, des Telegraphen-, Telephon-, Werkstätten- und Heizhausdienstes, der Instandhaltung der Bahn mit allen ihren Objecten, Gebäuden und sonstigem Zugehör, ferner die Aufrechthaltung der allgemeinen Ordnung auf Grundlage der bahnpolizeilichen Vorschriften. Ferner hat der Betriebs-Vorstand monatlich die Rechnung über die Betriebs-Ausgaben nach den hiefür erlassenen speciellen Vorschriften, dann der Material- und Inventarrechnungen zu legen. Es obliegt ihm auch die Vorlage der vorgeschriebenen periodischen Eingaben, sowie der Beschwerdebücher, endlich die Auszahlung der Gehalte, Löhne und sonstigen Bezüge des ihm unterstehenden Personales.

Art. 10.

Besondere Obliegenheiten des Betriebs-Vorstandes.

Zu den besonderen Obliegenheiten des Betriebs-Vorstandes gehören:

1. In Ansehung des Verkehres:

a) Die Sorge für die Regelmässigkeit, Ordnung und Sicherheit des Verkehres der Züge, zu welchem Zwecke die A. h. erlassene Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 sammt Nachträgen, soweit sie sich auf den Betrieb der Localbahnen bezieht, dann das Betriebs-Reglement, die Verkehrsinstruction und die Signalordnung nebst dem Anhange und den Zusätzen zu diesen beiden, betreffend den Dienst der Localbahnen, sowie alle bestehenden oder zu erlassenden Vorschriften und Instructionen genauestens befolgt werden müssen. Er hat ferner im Bedarfsfalle Separat-Lastzüge einzuleiten und für deren ökonomische Ausnützung zu sorgen. Dem Betriebs-Vorstande obliegt auch die Ueberwachung der Bahnhofs-Restaurationen und hat derselbe darauf Einfluss zu nehmen, dass nur gesunde Speisen und Getränke und nur zu den genehmigten Tarifpreisen verabreicht werden.

b) Die Ueberwachung der guten Instandhaltung der Telegraphen- und Telephonapparate, dann der Leitungen und Batterien, sowie der Signal- und Beleuchtungsmittel und der Zugsausrüstung. Der Betriebs-Vorstand hat daher für die schleunigste Behebung eingetretener Störungen und Unterbrechungen Sorge zu tragen und bei Schadhaftwerden von Apparaten die Intervention des Telegraphen-Inspicienten oder Telegraphen-Aufsehers in Anspruch zu nehmen. Er hat ferner die telegraphische und telephonische Correspondenz, sowie die vorschriftsmässige Führung der Protocolle seiner Linie zu überwachen und etwaige Missbräuche sofort zur Abstellung und Beamtshandlung zu bringen.

c) Die Sorge für die Dienstfähigkeit des gesammten rollenden Materiales, die Evidenz über die Leistungen und Ausnützung der Fahrbetriebsmittel und die Einwirkung auf die ökonomische Gebahrung mit dem Brenn-, Schmier- und Beleuchtungsmateriale. Die kleinen Reparaturen der eigenen Fahrbetriebsmittel sollen in der Regel in den Reparaturswerkstätten der Heizhäuser, grosse Reparaturen in den Werkstätten der betriebführenden Verwaltung besorgt werden, zu welch' letzterem Zwecke die Fahrbetriebsmittel in die nächste Werkstätte abzusenden sind.

Der Betriebs-Vorstand hat ferner zu überwachen, dass den Instructionen und Vorschriften über die Gebahrung mit den Fahrbetriebsmitteln allseitig entsprochen, der Wagenbedarf und das Brutto rechtzeitig angemeldet und die Betriebsmittelausweise von den Stationen richtig verfasst werden. Ebenso dass die Güterwagen gemäss dem Wagenregulativ benützt und jede vorschriftswidrige Verwendung, sowie jedes nutzlose Stehenlassen der Wagen strenge unterlassen werde.

Bezüglich der Haftpflicht für die auf den Localbahnen entstandenen Mängel der Wagen anderer Bahnen, sowie für die Abgänge und Beschädigungen loser Wagenbestandtheile gelten die Bestimmungen des Wagenregulativs und des Betriebsvertrages.

Die Feststellung der ersatzpflichtigen Verwaltung erfolgt auf Grund der Daten der Stundenpässe, Stationsaufschreibungen und Anklebemeldungen, für welch' letztere die betreffende Drucksorte der Localbahnen zu verwenden ist. Im Anschlussverkehre mit fremden Eisenbahnen sind noch ausserdem Revisionsbücher zu führen, welche für die Ermittlung der Ersatzkosten massgebend sind.

d) Der Betriebs-Vorstand übt die Verkehrs-Controle sowohl bei den Zügen, als auch in den Stationen aus; er hat die gewöhnlichen Züge, wenn dieselben von seinem Domicil ausgehen oder dasselbe passiren, öfters, die eingeleiteten Hilfsfahrten dagegen stets, und zwar, wenn thunlich, auf der Maschine zu begleiten und sein Augenmerk auf das Vorhandensein des vorgeschriebenen Bremsbruttos und die richtige Vertheilung desselben, sowie auf die Besetzung und prompte Bedienung der Bremsen, vorschriftsmässige Rangirung und Signalisirung der Züge und correcte Führung der Stundenpässe zu richten.

2. Rücksichtlich des Transportdienstes ist es Aufgabe des Betriebs-Vorstandes, die Aufmerksamkeit auf Erforschung alles dessen zu richten, was zur Belebung des Verkehres und zur ökonomischen Geschäftsführung erforderlich und dienlich ist. Er hat auf Grund der gemachten Wahrnehmungen directe dem commerciellen Agenten Bericht zu erstatten, welcher die weiteren Anträge der massgebenden Stelle unterbreiten wird; er hat in alle Zweige der Manipulation der Transportexpedite eindringlich Einsicht zu nehmen, öfters Zugsrevisionen vorzunehmen, mehrmals im Jahre unangesagt die Cassen und Gütermagazine zu scontriren, die Scontrirungs- und Uebergabs-Operate der Expedits- und Magazins-

cassen an die Betriebs-Direction vorzulegen und bei der Uebergabe solcher Cassen und Magazine zu interveniren; er hat sich zu überzeugen, ob die Avisirung der eingelangten Güter und der Spesen regelmässig und prompt geschehe, ob die Lagerzinspflichtigkeit gehörig in Evidenz gehalten und die diesfälligen Gebühren eingehoben und verrechnet werden. Die Revision der Züge hat sich nicht nur auf die Revision der Fahrkarten zu beschränken, sondern auch darauf, ob die mit den Zügen beförderten Gepäcks-, Eil- und Frachtgüter vorschriftsgemäss verladen, bezettelt und verrechnet sind; ferner dass die Zu- und Ausladung der Güter ordnungsgemäss und prompt und mit möglichster Schonung derselben vorgenommen werde und hiebei das Zugbegleitungspersonale behilflich sei.

Mit der Revision der Züge kann der Betriebs-Vorstand einen seiner Beamten oder auch den Vorstand einer Station seiner Linie auf telegraphischem oder schriftlichem Wege betrauen.

3. Rücksichtlich des Materiales und Inventars obliegt dem Betriebs-Vorstande die Führung der Material- und Inventarrechnung im Sinne der bestehenden Vorschriften, sowie die Uebernahme aller für den Bau und Betrieb erforderlichen Materialien und Inventargegenstände, endlich die Sorge für die zweckentsprechende Aufbewahrung und ökonomische Vertheilung aller Verbrauchsmaterialien und Inventargegenstände, sowie für die Instandhaltung der letzteren. Er hat sich auch mittelst Stichproben und Scontrirungen von der vorschriftsmässigen Material- und Inventargebahrung der Stationen und Heizhäuser zu überzeugen und bei Uebergabe von einem an den anderen Rechnungsleger zu interveniren. Reparaturen von Inventargegenständen sollen womöglich in den eigenen Reparaturswerkstätten oder im Wege der Privatindustrie besorgt werden.

Materialien und Inventargegenstände können, wenn dieselben an Ort und Stelle erhältlich sind, auch im Handeinkauf besorgt werden, falls dieselben präliminirt sind und zu niedrigeren als den Durchschnittspreisen des Rubrikenschemas angekauft werden können.

4. Rücksichtlich des Baues und der Bahnerhaltung hat der Betriebs-Vorstand nachstehende Obliegenheiten:

a) Die Ueberwachung des Vollzuges aller aus dem Bauvertrage mit der Bauunternehmung der Localbahn resultirenden Verbindlichkeiten, welche im Sinne der ihm ertheilten Weisungen auszutragen sind, zu welchem Behufe er sich mit der Bauleitung, respective dem Centralbureau der Localbahn-Gesellschaft stets in's Einvernehmen zu setzen hat.

b) Die Leitung und Ueberwachung aller Neuherstellungen, Vervollständigungs- und Erweiterungsbauten, dann von Reconstructionen an dem Bahnkörper und den Gebäuden sammt Zugehör; die Verlegung bestehender und die Legung neuer Geleise, sowie die Uebernahme der zu diesen Herstellungen erforderlichen Materialien, endlich die Vorlage der Bauprojecte und Kostenvoranschläge nach den ihm zukommenden speciellen Weisungen. Hiezu ist der Betriebs-Vorstand auch in dem Falle verpflichtet, wenn sich die Eigenthumsverwaltung die Ausführung und Vergebung der Arbeiten und Lieferung der Materialien und Inventargegenstände nach den Bestimmungen des Betriebsvertrages selbst vorbehalten hat.

c) Der Betriebs-Vorstand hat in seiner Eigenschaft als Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungs-Organ nach Massgabe der für die Vorstände der Bahnerhaltungs-Sectionen und Bahninspicienten der Hauptbahn giltigen Instructionen und mit Rücksichtnahme auf etwa bestehende Verträge für die accordmässige Erhaltung des Oberbaues, für die betriebssichere, zeitgerechte und ökonomische Erhaltung der Bahn und der Gebäude zu sorgen und sich zu überzeugen, ob sich der Unter- und Oberbau der ihm zugewiesenen Linie in allen seinen einzelnen Bestandtheilen und mit allen zugehörigen Objecten stets in vollkommen gutem und für den Verkehr gefahrlosem Zustande befinde. Jeder Wechsel muss öfters, wenigstens aber einmal im Monate, mit Bezug auf seine vollkommene Verlässlichkeit und Reinhaltung untersucht, und dass dies geschehen, in den betreffenden Tagesrapporten constatirt werden.

Ebenso ist für die Instandhaltung aller Bahn- und Bahnhofs-Einrichtungen, aller Zufahrtsstrassen, soweit dieselben zur Bahn gehören, ferner der Wegübersetzungen, Anpflanzungen, sowie der Warnungstafeln, Gradientenzeiger, Distanzzeichen und Grenzmarken Sorge zu tragen; endlich aber auch darüber zu wachen, dass der gesellschaftliche Grundbesitz in Evidenz gehalten und von den Anrainern nicht beschädigt oder eigenmächtig benützt, sondern für die Bahn möglichst nutzbar gemacht werde.

Für den Fall grösserer Reconstructionen oder Neubauten werden von Fall zu Fall besondere Verfügungen getroffen werden. Auch hat der Betriebs-Vorstand die Evidenz über die Verwendung der Gebäude zu führen. Die Art und Weise der Erhaltung und Ueberwachung von Bahnanlagen, deren Bahnkörper auf Reichs-, Bezirks- oder Gemeindestrassen geführt wird, ist sowohl durch specielle Vorschriften festgestellt, als auch durch die mit den Strassenverwaltungen abgeschlossenen Benützungsverträge, welche genau einzuhalten sind, geregelt.

Bei den Gebäuden jeder Art ist vor Allem darauf zu sehen, dass die Schutzmittel gegen den Einfluss der Witterung jederzeit in zweckentsprechendem Zustande erhalten, dass die Bauwerke und deren einzelne Bestandtheile oder Räume nur zu den bestimmten Zwecken benützt und nebst den gesammten Bahnhöfen rein erhalten werden.

Besondere Obsorge ist der Reinhaltung der Wartesäle und aller für die Reisenden bestimmten Räumlichkeiten, dann der Aborte und der Durchführung der vorgeschriebenen Desinfectionen zuzuwenden.

Der Instandhaltung der Wasserförderungs-Anlagen, Brunnen und Rohrleitungen behufs Speisung der Locomotiven, sowie aller anderen mechanischen Einrichtungen ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen, und sind all-

fällige Schadhaftigkeiten an denselben unverzüglich zu beheben. Bei vorkommenden Reparaturen ist, falls das eigene Maschinenpersonale nicht ausreichen sollte, die nächste Reparaturs-Werkstätte der Hauptbahn in Anspruch zu nehmen.

Es ist ferner eine Verpflichtung des Betriebs-Vorstandes, dafür zu sorgen, dass in den ihm unterstehenden Stationen und Haltestellen die Feuerlöschordnung bekannt und befolgt und von den Bodenräumen, Magazinen und sonstigen Localitäten nach Thunlichkeit Alles beseitigt werde, was eine Feuersgefahr herbeiführen könnte; dass die Feuerlöschrequisiten in vollkommen gutem Zustande erhalten und einmal im Monate gehörig untersucht und nach Zulässigkeit probirt, und dass das Stationspersonale in der zweckmässigen Handhabung derselben unterrichtet werde. Auch die Feuerwechsel der Locomotiven sind bezüglich ihrer Dienstfähigkeit monatlich zu untersuchen.

5. In Ansehung des Bahnaufsichtsdienstes sind die Bahnaufseher zu verhalten, ihre Strecken mindestens jeden zweiten Tag zu begehen und so oft als möglich auf der Locomotive zu befahren. Fahrten im Wagen sind nur in Ausnahmefällen zulässig. Desgleichen dürfen Bahnwagen- oder Draisinenfahrten nur in dringenden Fällen vorgenommen werden.

Der Vollzug der Streckenbegehung und -Befahrung ist von den Stationen zu bestätigen.

Jedem Bahnaufseher sind zu seiner Unterstützung ambulante Bahnwärter zugetheilt, welche gleich den Bahnwächtern der Hauptbahn geschult und geprüft sein müssen.

Die Bahnwärter sind zur Erhaltung und zur Regulirung des Oberbaues durch Befestigung und Auswechslung der Nägel und Schrauben und zur Auswechslung von Schienen unter Zuhilfenahme von Arbeitern zu verwenden; desgleichen zur Reinhaltung der Spurrinnen in den mit Leitschienen oder Leithölzern versehenen Strecken, zum Nachbessern der Ausschotterung auf den von der Bahn benützten Strassentheilen, ferner zum Reinigen der Wechsel in den Stationen und Haltestellen, endlich zur Ueberwachung der Brücken, Durchlässe und anderer Objecte, Warnungs- und Niveaubruchtafeln, Distanzzeichen, Grenzmarken, Anpflanzungen und Uferschutzbauten und zur Ueberwachung der Telegraphenleitung.

Die Bahnwärter haben auch den Bahnpolizeidienst zu handhaben.

Die Bahnwärter haben ferner in ihren Domicilstationen den Weichenwächterdienst mitzubesorgen und müssen sich innerhalb der Gesammtzeit des eingeführten Verkehres auch zu anderen Arbeiten verwenden lassen. Haben sie in der Station keine Verrichtungen zu besorgen, so sind sie bei den Bahnerhaltungsarbeiten zu beschäftigen, bezüglich deren sie täglich vom Bahnaufseher Weisung zu erhalten haben.

Die Bahnwärter sind verpflichtet, die ihnen zur Ueberwachung zugetheilten Strecken in verschiedenen Tageszeiten wenigstens einmal täglich zu begehen, und ist es ihnen gestattet, in je einer Richtung zum Hin- oder Rückweg einen verkehrenden Zug zu benützen. Sie haben womöglich in einer Station der zugewiesenen Strecke oder in der Nähe einer solchen zu wohnen, und ihre Wohnung sowohl den Stationen, als den Bahnaufsehern und gewöhnlichen Arbeitern bekanntzugeben, damit sie auch in allen ausserordentlichen Bedarfsfällen schnellstens zur Dienstleistung herbeigeholt werden können.

6. Rücksichtlich der Auszahlungen fungirt der Betriebs-Vorstand als Zahlmeister für sämmtliche Zahlungen längs seiner Linie, und gelten diesbezüglich die Bestimmungen der Instruction über die Verrechnung und Auszahlung der auf der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn vorkommenden Geldauslagen aller Art.

Eine Abweichung davon hat nur insofern Platz zu greifen, als nur eine Gehaltsliste (Beamte und Diener gesondert) einzusenden ist, und die Lohngelder für den Stations-, Zugförderungs- und Bahnerhaltungsdienst der ganzen Strecke zu präliminiren sind.

Als Grundlage für die Präliminirung der erforderlichen Lohngelder dienen die Anmeldungen der einzelnen Stations- und Bahnaufseher, welche auch die einschlägigen Lohnlisten zu verfassen und dem Betriebs-Vorstande zur Ueberprüfung und Auszahlung am letzten Tage einer jeden Lohnperiode einzusenden haben.

Im Falle dringender anderweitiger Arbeiten kann der Betriebs-Vorstand mit der Auszahlung einen Beamten seines Personales betrauen.

Art. 11.

Vorgang bei Schneefällen.

Bei Schneefällen und bei Verwehungen ist dafür zu sorgen, dass derlei Ereignisse, soferne sie grössere Erschwernisse oder Störungen des Betriebes voraussichtlich zur Folge haben, von den Bahnwärtern und den Bahnaufsehern unverzüglich gemeldet und darauf sofort die geeigneten Massregeln zur Hintanhaltung einer Betriebsstörung getroffen, beziehungsweise diesfalls von der Betriebs-Direction weitere Weisungen eingeholt werden.

Auch sind bei grösseren Schneefällen die vorhandenen Schneepflüge und Schneeräumer häufig in Anwendung zu bringen, um die Kosten der Schneeschaufelung thunlichst zu reduciren.

Bei solchen Schneeverwehungen jedoch, deren Beseitigung mit grösseren Kosten verbunden sein sollte, ist der Verkehr der Züge unbedingt einzustellen, und sind die bezüglichen Anzeigen telegraphisch zu erstatten.

Art. 12.

Disciplinargewalt des Betriebs-Vorstandes.

Der Betriebs-Vorstand übt die volle Disciplinargewalt über das ihm zugewiesene Personale nach Massgabe der Bestimmungen der Dienstordnung und der bestehenden oder zu erlassenden Vorschriften, unbeschadet der den höheren Instanzen vorbehaltenen Befugnisse, aus.

Der Betriebs-Vorstand hat daher das Recht und die Pflicht, über alle auf seiner Linie begangenen Ordnungswidrigkeiten die Untersuchung einzuleiten, das ihm unterstehende Personale, insofern sich dieses gegen die Betriebsordnung oder sonst bestehenden Bestimmungen vergangen hat, protocollarisch einzuvernehmen, das jedem Individuum zur Last fallende Vergehen zu constatiren und hierüber die Amtshandlung entweder im eigenen Wirkungskreise vorzunehmen oder der Betriebs-Direction die erforderlichen Anträge zu erstatten.

Der Betriebs-Vorstand ist daher auch berechtigt, dem ihm unterstehenden Personale Ersatzleistungen bis zur Höhe eines Viertels des Monatsgehaltes oder eines achttägigen Lohnes vorzuschreiben und auch Bestrafungen in dieser Höhe zu verfügen.

Ueber das definitiv angestellte Personale kann der Betriebs-Vorstand unter der Beschränkung der Dienstordnung die Suspension verhängen, ferner die im Taglohne Angestellten nach Massgabe des Diensterfordernisses versetzen, auch des Dienstes kündigen oder entlassen.

Der Betriebs-Vorstand ist ferner berechtigt, dem ihm unterstehenden Personale einen Urlaub bis zu acht Tagen zu ertheilen, wenn hiedurch keine Substitutionskosten erwachsen und die Ausübung des Dienstes ohne Beeinträchtigung desselben durch das vorhandene Personale erfolgen kann.

In allen anderen Fällen muss die Genehmigung der Betriebs-Direction nachgesucht werden.

Bei ernsten Erkrankungen oder solchen von voraussichtlich längerer Dauer oder in Sterbefällen hat der Betriebs-Vorstand an die Betriebs-Direction wegen der erforderlichen Substitution seine Anträge zu erstatten.

Der Betriebs-Vorstand kann an das ihm unterstehende Personale und deren Frauen und Kinder Freikarten zur einmaligen Fahrt und an die im gemeinschaftlichen Haushalte lebenden Verwandten desselben im Sinne der bestehenden Vorschriften und Normen Ermässigungen bis zur Hälfte des normalen Fahrpreises gewähren.

Der Betriebs-Vorstand führt über das gesammte Personale einen Status und füllt am Schlusse eines jeden Jahres die an die Betriebs-Direction vorzulegenden Qualificationstabellen in allen Rubriken aus.

Art. 13.

Beziehungen zur Eigenthums-Verwaltung.

Der Betriebs-Vorstand ist verpflichtet, sowohl über alle Ereignisse im Verkehre, als auch über andere Begebenheiten, welche er den bestehenden Vorschriften gemäss der Betriebs-Direction zur Anzeige bringt, dem Centralbureau der Eigenthumsverwaltung die erstatteten Anzeigen sofort in Abschrift mitzutheilen.

Derselbe hat auch alle Anfragen informativer Natur der Eigenthums-Verwaltung zu beantworten und einem etwa gestellten Verlangen, insoferne dasselbe in den executiven Verkehrsdienst nicht eingreift, innerhalb der Grenzen seines Wirkungskreises nachzukommen, eventuell an die Betriebs-Direction hierüber zu berichten.

Namentlich können Auskünfte über Material- und Inventarvorräthe, über den Bedarf an solchen, dann über die Verwendung des Fahrparkes, sowie über vorzunehmende Bauherstellungen, als auch über industrielle Anlagen, endlich auch über die Einnahmen und Ausgaben, sowie die Höhe der factischen Betriebskosten und die Vornahme commercieller Erhebungen verlangt werden, deren Erledigung zu den Verpflichtungen des Betriebs-Vorstandes gehört.

Ueber solche Anfragen und die ertheilten Antworten ist — soferne sie wichtiger Natur sind — der Betriebs-Direction durch Uebersendung von Abklatschen der Correspondenz Mittheilung zu machen.

Der Betriebs-Vorstand ist verpflichtet, dem von der Eigenthums-Verwaltung aufgestellten Beamten, welcher die Ausübung des Betriebsdienstes nach den Bestimmungen des Betriebsvertrages zu controliren hat, alle gewünschten Auskünfte zu ertheilen und den diesbezüglich vorgebrachten Bemerkungen, insoferne dies in den Wirkungskreis des Betriebs-Vorstandes fällt, volle Rücksicht angedeihen zu lassen.

In Fällen, wo der Betriebs-Vorstand mit den Ansichten des controlirenden Beamten der Eigenthumsbahn nicht einverstanden wäre, sowie wenn er durch irgend eine Veranlassung das Interesse der betriebführenden Gesellschaft geschädigt oder gefährdet erachten sollte, ist die Weisung der Betriebs-Direction einzuholen.

Ferner kann die Verpachtung von Restaurationen, dann der zu Bahnzwecken nicht erforderlichen Grundstücke durch das Centralbureau der Eigenthums-Verwaltung verfügt und die Durchführung dem Betriebs-Vorstande übertragen werden.

Art. 14.

Jahresprälimi-nare über Einnahmen und Ausgaben.

Der Betriebs-Vorstand ist verpflichtet, alljährlich ein detailliertes Präliminare über die Einnahmen und Ausgaben zu verfassen und dasselbe der Betriebs-Direction vorzulegen. Das genehmigte Jahresprälimiuare der Ausgaben hat der Betriebs-Vorstand pünktlich einzuhalten und bleibt derselbe für jede Ueberschreitung persönlich verantwortlich.

Sollten Verhältnisse eintreten, welche Ausgaben erfordern, die im Präliminare nicht enthalten sind, so hat der Betriebs-Vorstand rechtzeitig um die Ertheilung der Genehmigung nachzusuchen.

Art. 15.

Eingreifen bei Betriebsstörungen, Unfällen, und besonderen Ereignissen.

Bei dem Vorkommen von Betriebsstörungen, Unglücksfällen und besonderen Ereignissen, welche eine Abhilfe oder sonstiges Einschreiten nothwendig machen, ist der Betriebs-Vorstand in erster Linie, soweit die ihm zu Gebote stehenden Mittel reichen und bis die Betriebs-Direction oder deren Delegirte die weitere Leitung übernehmen, zur Veranlassung des Erforderlichen berufen und verpflichtet. Er ist auch berechtigt, im Falle der Dringlichkeit und wenn Gefahr im Verzuge ist, unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit auch solche Verfügungen und Anordnungen

zu treffen, welche seinen Wirkungskreis übersteigen, doch ist er gehalten, hierüber telegraphisch an die Betriebs-Direction zu berichten.

Art. 16.

Gelddotation des Betriebs-Vorstandes.

Zum Zwecke der Auszahlung von aussergewöhnlichen Ausgaben erhält der Betriebs-Vorstand eine Dotation im Betrage von 500 fl. ö. W. als Vorschuss auf Verrechnung.

Art. 17.

Dienstreisen.

Der Betriebs-Vorstand hat so oft als thunlich, wenigstens aber zweimal in der Woche, seine Linie zu bereisen und über die Amtshandlungen und Verfügungen, welche er in den Stationen und Haltestellen seiner Linie trifft, in die daselbst aufliegenden hiefür bestimmten Bücher Eintragungen zu machen.

Ueber die Dienstreisen selbst ist mit den Rapporten Bericht zu erstatten.

Art. 18.

Periodische Eingaben.

Dem Betriebs-Vorstande obliegt die Verfassung respective Vorlage nachstehender periodischer Eingaben an die Betriebs-Direction, für deren Richtigkeit und genaue Einhaltung der vorgeschriebenen Termine er persönlich verantwortlich ist, und zwar:

I. Täglich.

1. Tagesrapport über den Verkehrs- und Zugförderungsdienst und die vorgenommenen Dienstreisen. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

2. Tagesrapport über die Wagenbewegung nach beiden Richtungen. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

3. Tagesrapport über die Dienstleistung der Maschinen und des Bedienungspersonales derselben. (Vorzulegen an die Abtheilung IV.)

II. Wöchentlich.

4. Bahnerhaltungsrapport über die verwendeten Arbeitskräfte, Materialtransporte, Materiallieferung und Verwendung. (Vorzulegen am 3., 10., 18. und 26. eines jeden Monats an die Abtheilung I.)

5 Brennmaterialrapport über den Stand des Feuerungsmateriales. (Vorzulegen an jedem Montag an die Abtheilung V.)

5a. Telegramm-Rapporte sämmtlicher Stationen. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

III. Halbmonatlich,
und zwar am 6. und 21. eines jeden Monats.

6. Consignation über die ausbezahlten Lohngelder, dann ausbezahlte Gehalts- und Zahlungslisten. (Vorzulegen an die Sammlungscassa am 1. und 16. eines jeden Monats.)

7. Gelderfordernis für die Zahlungsperiode. (Vorzulegen am 1. und 16. an die Abtheilung VI.)

IV. Monatlich.

Am 1. in den Wintermonaten.

8. Notizen über die stattgehabten Schneeverwehungen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

Am 3. eines jeden Monats.

9. Reiseparticularien aus den Vormonaten. (Vorzulegen an diejenige Abtheilung, in deren Ressort der Particularleger gehört.)

10. Diensteintheilung des Zugbegleitungspersonales für den nächsten Monat. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

11. Verzeichnis der ihm abgelaufenen Monate ausgestellten Freikarten, sowie Rechnung über verabfolgte Personalkarten. (Vorzulegen an die Abtheilung II.)

12. Distanzbüchel und Consignationen über vom Zugbegleitungs-Personale in's Verdienen gebrachte Distanzgelder, sowie Verschubbestätigungen für den abgelaufenen Monat. (Vorzulegen je nach der Zugehörigkeit an die Abtheilung II oder IV.)

Am 5. eines jeden Monats.

13. Ausweis über die Wasserstände an den Pegeln der Flüsse und grösseren Bäche für den vorhergehenden Monat. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

14. Verzeichnis über die im abgelaufenen Monate ausgewechselten oder defect gewordenen Gegenstände, welche sich in der Haftzeit befinden. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

15. Materialrechnung des abgelaufenen Monates sammt allen Beilagen. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

16. Ausweis über die im vorhergehenden Monate verkauften officiellen Coursbücher (Conducteur). (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung V.)

17. Ausweis sammt Abfassscheinen über die an die Postämter im Vormonate verabfolgten Materialien. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung V.)

Am 15. eines jeden Monats.

18. Gehaltslisten für den kommenden Monat zur Liquidirung. (Vorzulegen an die Abtheilung VI.)

Am Letzten eines jeden Monats.

19. Nachweisung über den Baufortschritt (Uebersicht) und Tableau der Arbeitsleistungen bei Neuherstellungen für den laufenden Monat. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

20. Monatliche Geldrechnung für den vorhergehenden Monat nebst Leistungsnachweisungen und allen Ausgaberechnungen. (Vorzulegen an die Abtheilung VI.)

V. Vierteljährig.

Am 1. Jänner, 1. April, 1. Juli und 1. October.

21. Ausweis über die Ersätze für die im abgelaufenen Quartale defect gewordenen haftpflichtigen Oberbaumaterialien. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

22. Schienenstatistik der Versuchsstrecken über die Characteristik, Inverwendungnahme, Inanspruchnahme, Abnützung und Auswechslung der Schienen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

23. Prüfungs-Protocolle des Zugbegleitungs-, Maschinen-, Bahnaufsichts-, Weichenwächter- und Stationspersonales für das abgelaufene Quartal. (Vorzulegen an die betreffende Abtheilung.)

Am 1. Februar, 1. Juni, 1. September, 1. December.

24. Präliminare über den Drucksortenbedarf für das folgende Quartal. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung V.)

25. Präliminare des Materialbedarfes für Stationszwecke für das kommende Quartal. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

26. Consignation über die zu cassirenden unbrauchbaren Inventargegenstände des abgelaufenen Quartals (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

Am 10. Jänner, 10. April, 10. Juli, 10. October.

27. Verzeichnis über die im abgelaufenen Quartale stattgefundenen und prämiirten Schienenbrüche. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

28. Präliminare für die im Laufe des kommenden Quartales auszuführenden Arbeiten und die hiezu benöthigten Gelder und Materialien. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

VI. Halbjährig, und zwar im Jänner und Juli.

29. Revisionsresultate der Unterbauobjecte. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

30. Wohnungsvertheilungs-Ausweis. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

31. Wohnungs-Veränderungs-Ausweis der Naturalwohnungen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

32. Dienstkleider-Betheilungsliste. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

Am 1. März.

33. Pachtcertificate sammt Ausweis über verpachtete Grundflächen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

Am 10. Jänner und 10. Juli.

34. Inventarrechnung für das abgelaufene Halbjahr. (Vorzulegen an die Abtheilung V.)

Am 5. Jänner und 5. Juli.

35. Rectification und Veränderungen an den Stationsanlagen, Gebäuden und dem Bahnbestande überhaupt, für das abgelaufene Halbjahr. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

VII. Jährlich, und zwar:

Am 1. Februar.

36. Statistische Nachweisungen für den Bericht an die Generalversammlung der Actionäre für das abgelaufene Jahr. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Am 1. März.

37. Evidenzhaltung des Längenprofiles für das abgelaufene Jahr. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Am 30. April.

38. Ausweis über die Beiträge zur Erhaltung der Wohnungen. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Am 15. Mai.

39. Operat mit den Aufschreibebüchern über die in der abgelaufenen Winterperiode stattgehabten Schneeverwehungen. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Am 15. August.

40. Jahrespräliminare der Einnahmen und Ausgaben für das kommende Jahr. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

Am 1. November.

41. Ausweis über den Stand der Weiden-Culturen und Ausweis über den Stand der Obst- und Wildbaum-Culturen. (Vorzulegen an die Abtheilung I.)

Am 1. December.

42. Dienst- und Qualificationstabellen des definitiv angestellten Personales für das abgelaufene Jahr. (Vorzulegen an das Personalbureau.)

Am 1. Jänner.

43. Verzeichnis aller Objecte, welche im Laufe der Jahre bei dem Brandschaden-Assecuranz-Verbande angemeldet wurden. (Vorzulegen mit Bericht an die Abtheilung I.)

Alle periodischen Eingaben sind in einfacher Ausfertigung vorzulegen mit Ausnahme des Jahrespräliminares (Post 40), welches in zwei Exemplaren zur Vorlage gelangt.

Art. 19.

Wirkungskreis der Betriebs-Direction.

Durch vorstehende Verfügungen wird der Wirkungskreis der Betriebs-Direction und ihrer delegirten Organe nicht berührt.

Art. 20.

Abänderung der Instruction.

Der Verwaltungsrath behält sich vor, den Inhalt der vorstehenden Instruction erforderlichenfalls abzuändern.

Wien, im Jänner 1889.

Betriebserleichterungen.

Vorschriften der Betriebserleichterungen.

Durch das Gesetz vom 17. Juni 1887, R. G. Bl. 81, womit die Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden, wird die Regierung ermächtigt, nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852 und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint, und als hiedurch das den autonomen Körperschaften nach den bestehenden Gesetzen zustehende Recht im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht beeinträchtigt ist.

In den diesbezüglichen Allerhöchsten Concessionsurkunden haben diese Bestimmungen ebenfalls Aufnahme gefunden und wurden von den vorbesprochenen Localbahn-Unternehmungen ausser den in den Concessions-Bedingnissen enthaltenen Erleichterungen auch jene in Anspruch genommen, welche mit der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1883, Nr. 24.932 in den erlassenen einheitlichen Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc.) enthalten sind.

Es wurden sonach in Abänderung der Gründzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen (Hauptbahnen) Hand.-Minist.-Verord. vom 27. Februar 1877, Z. 5.176, und den Signalvorschriften für Bahnen mit normalem Betriebe (Signalordnung), Hand.-Minist.-Verord. vom 10. Februar 1877, Z. 3.400, folgende hauptsächlichste Betriebserleichterungen gewährt, und zwar:

Wo das Telephon eingeführt ist, kann dasselbe an Stelle des Telegraphen verwendet werden, und gelten dann die für die telegraphischen Verständigungen bestehenden Vorschriften sinngemäss auch für die Anwendung des Telephons.

Auf den bezeichneten Localbahnen stehen durchlaufende Glockensignale nicht in Anwendung, und dürfen abgetheilte Züge nicht eingeleitet werden.

Die Anwendung von Knallsignalen ist nicht obligatorisch vorgeschrieben, aber auch nicht ausgeschlossen.

Das Gleiche gilt bezüglich der Streckenwächter, Distanzsignale und Wegschranken, welche für die Localbahnen ebenfalls nicht allgemein vorgeschrieben sind, und deshalb gar nicht, oder nur in Ausnahmsfällen vorkommen (z. B. ein Distanzsignal bei Zuczka). Für die Localbahnen gelten daher die in der Verkehrs-Instruction der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und in der Signalordnung enthaltenen Vorschriften und Hinweise auch bezüglich der Streckenwächter, Distanzsignale und Wegschranken, selbstverständlich ebenfalls nur dann, wenn letztere (Streckenwächter, Distanzsignale, Wegschranken) factisch vorhanden sind.

Die Wechsel können ohne Wechselsignalkörper bleiben, oder mit unbeleuchtbaren, oder endlich mit beleuchtbaren Wechselsignalkörpern ausgestattet sein, je nachdem dies die Lage der Wechsel und der Verkehr über dieselben bedingt.

Die Vorschriften für Verschiebungen bei Erwarten eines Zuges entfallen.

Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine, beziehungsweise Tender, und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist bei Personenzügen, welche mit keiner grösseren Maximalgeschwindigkeit als 25 *km* pro Zeitstunde verkehren, nicht erforderlich:

a) auf Bahnen mit Neigungen bis inclusive 10‰, wenn der Zug aus nicht mehr als 12 Achsen besteht,

b) bei grösseren Neigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achsen besteht.

Es ist nicht nöthig, dass auf dem ersten hinter der Locomotive befindlichen Wagen ein Zugsbegleiter postirt ist, wenn sich dieser mit dem Locomotivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung (Signalleine) verständigen kann.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen Wagen ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit dem entsprechenden Signale versehen ist. (Schluss-Signal siehe Signalordnung Punkt 32.)

Vorschrift über das Bremsausmass.

1. In jedem Zuge müssen ausser den Bremsen am Tender oder an der Locomotive so viele gut wirkende Bremsen bedient, beziehungsweise in Thätigkeit gesetzt werden, dass mindestens die aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmenden Procente des Gesammt-Bruttogewichtes der Wagen auf bremsbaren Achsen ruhen.

Neigung ‰	Bremsprocente für eine Geschwindigkeit von 20 Kilometer pro Stunde	Bremsprocente für eine Geschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde	Neigung ‰	Bremsprocente für eine Geschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde	Bremsprocente für eine Geschwindigkeit 30 Kilometer pro Stunde
0·0	6	7	12·5	13	16
2·5	7	9	14·3	14	18
5·0	8	11	16·7	15	19
6·7	9	12	20·0	18	22
10·0	11	14	25·0	21	27

2. Für die Berechnung der Bremsprocente nach dieser Tabelle gelten folgende Bestimmungen:

a) Massgebend ist diejenige grösste Geschwindigkeit, welche bei dem Zuge auf der betreffenden Strecke in Anwendung kommen darf;

b) für Geschwindigkeiten unter 20 *km* in der Stunde gelten die in der Tabelle für eine Geschwindigkeit von 20 *km* pro Stunde angeführten Bremsprocente;

c) bei der Verwendung von Schiebelocomotiven ist die Geschwindigkeit von 20 *km* in der Stunde massgebend.

3. Für Geschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in der Tabelle aufgeführten liegen, können die Bremsprocente durch Zwischenschaltung ermittelt werden.

4. Bei grösseren Bahnneigungen als 25‰ bis einschliesslich 33‰ müssen wenigstens 50% des Gesammt-Bruttogewichtes der Wagen auf bremsbaren Achsen ruhen. Bei grösseren Neigungen als 33‰ muss jedes Räderpaar bremsbar sein.

5. Bei besonderen an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Herabminderung der vorgeschriebenen Bremsprocente zulässig, worüber jedoch der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen die Entscheidung zusteht.

Bei jenen Zügen, deren Locomotiven mit Vacuumbremsen versehen sind, brauchen bei den grössten Steigungen bis 33‰ blos so viele gut wirkende Bremsen vorhanden und besetzt zu sein, dass ein Drittel der Bruttolast des Zuges auf bremsbaren Achsen ruht.

Befinden sich bei einem Zuge kalte Maschinen sammt Tendern, so ist deren Gewicht bei Ermittlung der zu bremsenden Last nicht in Betracht zu ziehen.

Bei Vergleichung des zu bremsenden Brutto mit dem Brutto der mit Bremsern zu besetzenden Wagen können 3.000 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

Ebenso kann mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen der Berechnung der Bremsprocente diejenige Bahnneigung (Steigung oder Gefälle) zu Grunde gelegt werden, welche der gradlinigen Verbindung der zwei auf der betreffenden Strecke in 1.000 *m* Entfernung liegenden Punkte des Längenprofils der Bahn entspricht, die den grössten Höhenunterschied aufweisen.

Bei Wagen mit Schraubenkuppeln können die Nothketten entfallen.

Die Einreihung von Wagen mit Schalengussrädern unterliegt keiner Beschränkung.

Bei Zügen, die aus so wenig Wagen bestehen, dass die mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen nicht ausschliesslich in der rückwärtigen Zugshälfte untergebracht werden können, genügt es, wenn zwischen der Locomotive und den explodirbaren Gütern ebenfalls mindestens drei Sicherheitswagen stehen.

Langholz, welches vermöge seiner Länge nicht auf einen Wagen verladen werden kann, darf vor den Personenwagen dann eingereiht werden, wenn die damit beladenen Wagen direct gekuppelt sind. Zur Trennung der Personenwagen von den Langholzwagen genügt ein Zwischenwagen, der entweder ein gedeckter oder ein solcher offener Wagen sein muss, dessen Bordwände oder die Ladung höher reichen als das Langholz.

Die Signalleine muss von der vordersten Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen. Für die gute Verbindung der Leine sind das Maschinen- und Zugbegleitungs-Personale und der Verkehrsbeamte verantwortlich.

Erforderniszüge, Separatzüge und Extrafahrten werden dem Personale entweder für eine bestimmte Zeit, oder von Fall zu Fall avisirt, und zwar:

a) Mittelst schriftlichen Aviso;

b) mittelst des Telegraphen;

c) mittelst des Telephons;

d) mittelst Signalen an den Zügen.

Die schriftliche Avisirung der nicht täglich verkehrenden Züge an das Stations- und an das Wächterpersonale, sowie die Verständigung, dass ein bereits avisirter Zug nicht verkehrt, entfällt.

Es ist zulässig, den Güterzügen nur einen Zugbegleiter beizugeben, wenn die Belastung des Zuges nach dem Bremsnormale nicht mehr besetzte Bremsposten erfordert.

Bei Personenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die Personenwagen am Schlusse eingereiht sind, ist die Beigabe nur eines Zugbegleiters in jenen Fällen zulässig, wo eine Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen möglich ist. Dieser Zugbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen. Diese Verminderung der Zugbegleiter darf aber nur in jenen Fällen angewendet werden, wo dadurch das Bremsnormale, das unter allen Umständen beachtet werden muss, nicht beeinträchtigt wird.

Die Begleitung aussergewöhnlicher Züge und Fahrten entfällt.

Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner grösseren Geschwindigkeit als mit 15 *km* pro Stunde gefahren werden.

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegübersetzungen, wo die Aussicht behindert ist, muss eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, dass der Zug auf eine Distanz von 100 *m* zum Stillstande gebracht werden kann.

Die Controle der Wechselstellung beim Zugsverkehr, sowie die Bestimmungen über das Befahren der Wechsel entfallen.

Ist die Einfahrt eines Zuges in eine Station nicht zulässig, so ist derselbe durch Haltsignale in angemessener Entfernung zum Stillstande zu bringen.

Dort, wo keine Stationsglocken bestehen, kann das Signal „Einsteigen" entfallen.

Das Signal, dass der Zug zur Abfahrt bereit ist, kann auch durch das Zugspersonale gegeben werden.

Bei Zügen mit Personenbeförderung ist den mit der Billet-Manipulation betrauten Zugbegleitern für die Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse gestattet.

Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, dass mindestens 200 *m* vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe mit der rothen Fläche auswärts und mit der weissen Fläche gegen die schadhafte Stelle aufgesteckt wird.

Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten auf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden, und der Aufnahme, respective Abgabe von Gepäck ist gestattet.

Ebenso können einzelne Wagen auf der Strecke behufs Ent- oder Beladung unter Beobachtung der erforderlichen Sicherheits-Vorkehrungen zurückgelassen und mit dem nächsten Zuge bis zur nächsten Station geschoben werden.

Zur Beseitigung mässiger Schneelagen werden an die Locomotiven anmontirte Schneepflugscharen verwendet. Bei grösseren Schneefällen ist der Verkehr ganz einzustellen.

Die Bestimmungen über das Verhalten bei Glatteis und überhaupt schlüpfrigen Schienen entfallen.

Die durchlaufenden Linien-Signale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke entfallen dort, wo keine electrischen Glockenschlagwerke in Anwendung sind.

Die Haltsignale sind wenigstens 300 *m* vor jener Stelle, wo gehalten werden soll, zu geben; überdies sollen die sichtbaren Signale womöglich auf eine Entfernung von 200 *m* vom Zuge aus wahrnehmbar sein.

Die Langsamfahr-Signale sind wenigstens 200 *m* vor jener Stelle zu geben, welche langsam zu befahren ist und sollen dieselben womöglich auf eine Entfernung von 100 *m* vom Zuge aus sichtbar sein.

Die Vorschriften über die Anwendung der Distanzsignale gelten nicht allgemein, sondern nur für jene speciellen Fälle, wo die Distanzsignale thatsächlich vorhanden sind.

Mastsignale auf der Strecke, Weichen-Signale und Signale mit der Glocke entfallen.

Kennzeichen der Spitze des Zuges.

Bei Tag. Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit. Eine weissleuchtende Reflector-Laterne vorne an der Locomotive, welche bei Einfahrt in die Anschlusstation der Hauptbahn rothes Licht zu erhalten hat.

Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlusssignal).

Bei Tag. (Entfällt.)

Bei Dunkelheit. Eine zweischeinige Laterne an der oberen Ecke des letzten Bremswagens auf der Führerseite mit weissem Lichte nach vorne und rothem Lichte nach rückwärts; ferner eine nach rückwärts roth leuchtende Laterne an der Rückwand des letzten Wagens.

Schlusssignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden aussergewöhnlichen Zug.

Bei Dunkelheit. Die obere Laterne des Schlusssignales zeigt grünes Licht nach rückwärts.

Schlusssignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden aussergewöhnlichen Zug.

Bei Dunkelheit. Die obere Laterne des Schlusssignales zeigt weisses Licht nach rückwärts.

Signal an einer Nachschiebe-Locomotive.

Bei Tag. Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit. Eine weissleuchtende Reflector-Laterne vorne an der Locomotive; rückwärts eine Laterne mit rothem Lichte.

Die für einen Zug giltigen Signale finden auch auf einzeln fahrende Locomotiven Anwendung.

Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit der Züge.

Die grösste zulässige Geschwindigkeit der Züge auf allen Localbahnen, ausgenommen der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza, beträgt 25 *km* pro Stunde, bei der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza nur 12 *km* pro Stunde.

Diese Maximalgeschwindigkeit auf sämmtlichen Linien, ausgenommen der vorgenannten Schleppbahn, darf jedoch nur auf Strecken mit eigenem Bahnkörper angewendet werden, und ist bei Benützung ausserhalb der Ortschaften gelegener Strassen für die Bahnführung auf 18 *km* und für Fahrten innerhalb der Ortschaften auf 10 *km* herabzusetzen. Bei der Schleppbahn darf die Maximalgeschwindigkeit ebenfalls nur auf eigenem Bahnkörper angewendet werden, und ist bei Benützung ausserhalb der Ortschaften gelegener Strassen und bei Fahrten innerhalb der Ortschaften entsprechend herabzusetzen.

Die bei den einzelnen Zügen zulässige grösste Geschwindigkeit ist bei den Fahrordnungen für jede Strecke als kürzeste Fahrzeit eingestellt; dieselbe darf nicht nur nicht überschritten, sondern es darf dieselbe blos bei verspäteten Zügen und auch bei diesen nur dann angewendet werden, wenn der Zustand der Bahn und der Fahrbetriebsmittel für die Fahrt mit dieser Geschwindigkeit geeignet ist.

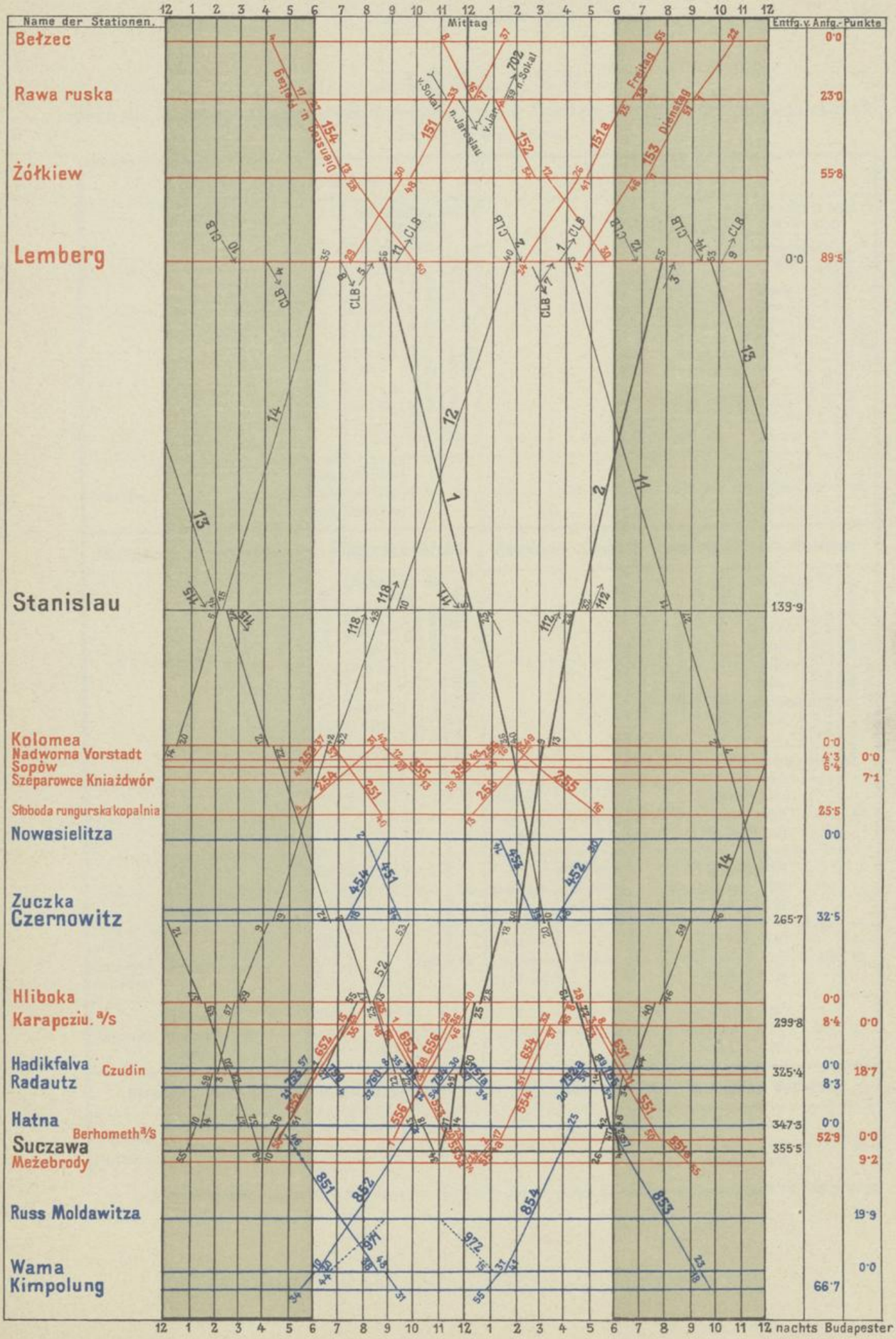
Bei geschobenen Zügen d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn aller Localbahnlinien, ausgenommen der Schleppbahn von Wama nach Russ Moldawitza, im eigenen Bahnkörper mit keiner grösseren Geschwindigkeit als mit 15 *km*, auf Fahrstrassen mit 10 *km* und innerhalb der Ortschaften mit 6 *km* pro Stunde, bei der vorgenannten Schleppbahn aber bei geschobenen Zügen mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 6 *km* pro Stunde gefahren werden.

Beim Ein- und Ausfahren in den Stationen, Befahren der Wechsel, auf allen speciell bekanntgegebenen Objecten, dann überall dort, wo ein Langsamfahrsignal gegeben wird, muss, falls nicht besondere Vorschriften für die weitere Mässigung der Fahrgeschwindigkeit erlassen sind, die letztere auf die Hälfte der dem betreffenden Zuge vorgeschriebenen normalen Geschwindigkeit herabgemindert werden.

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegübersetzungen, wo die Aussicht behindert ist, muss eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, dass der Zug auf eine Distanz von 100 *m* zum Stillstande gebracht werden kann, es muss somit dort die Zugsgeschwindigkeit mindestens auf 10 *km* pro Stunde reducirt werden.

Grafikon

der personenführenden Züge der k.k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn
und der an diese anschliessenden personenführenden Züge der Localbahnen.



Anmerkung.

——— Eilzüge der k.k. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

——— Personenzüge der k.k.p. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Zug 453 und 454 verkehrt nur Mittwoch.

..... Züge 971, 972 nach Erfordernis ohne Personen.

Zug Nº 151a verkehrt nur Freitag, Zug Nº 153 nur Dienstag, Zug Nº 154 Dienstag und Freitag.

Züge Nº 552, 553, 554, 652, 653, 654 verkehren nur Montag, Mitwoch und Donnerstag.

Züge Nº 556 u. 656 verkehren nur Sonntag, Dienstag Freitag und Samstag.

Züge Nº 551a, 553a u. 554a verkehren nur in der Zeit vom 15. Juni bis 15. September.

Maſsstab für die Längen:
1 km = ½ mm.

Maſsstab f. d Zeitangaben:
1 Stunde = 5 mm.

TABELLEN

über die Zugsbelastungen (excl. Locomotive und Tender) und über die Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen.

Strecke: Lemberg-Bełzec

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Gemischte- und Güter-Züge: Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven III b und III c (Tonnen) von	bis	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Lemberg	Bełzec	10₀	10₀	Max.	260	320		
				Norm	240	280	520	50
				Red.	180	220		

Strecke: Bełzec-Lemberg.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Gemischte- und Güter-Züge: Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven III b und III c (Tonnen) von	bis	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Bełzec	Lemberg	10·0	10·0	Max.	260	320		
				Norm.	240	280	520	50
				Red.	180	220		

Strecken: Kolomea-Słoboda rungurska Grube.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven III a (Tonnen)	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Kolomea	Sopów	15	28	Max.	116		
				Norm.	100	200	32
				Red.	80		
Sopów	Peczeniżyn-Szczepanowski	16·3	17·4	Max.	100		
				Norm.	100	200	32
				Red.	80		
Peczeniżyn-Szczepanowski	Rungury	20	—	Max.	90		
				Norm.	80	200	32
				Red.	60		
Rungury	Słoboda rungurska Grube	30	—	Max.	80		
				Norm.	70	200	32
				Red.	60		

Strecken: Słoboda rungurska Grube-Kolomea

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven III a (Tonnen)	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Słoboda rungurska Grube	Rungury	—	30·0	Max.	200		
				Norm.	180	200	32
				Red.	140		
Rungury	Peczeniżyn-Szczepanowski	—	20·0	Max.	200		
				Norm.	180	200	32
				Red.	140		
Peczeniżyn-Szczepanowski	Sopów	17·4	16·3	Max.	110		
				Norm.	100	200	32
				Red.	80		
Sopów	Kolomea	28·0	15·0	Max.	80		
				Norm.	70	200	32
				Red.	60		

Strecke: Nadwórna Vorstadt-Kniażdwór.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven III a (Tonnen)	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Vorstadt Nadworna	Kniażdwór	20	12	Max.	100		
				Norm.	90	200	—
				Red.	70		

Strecke: Kniażdwór-Nadwórna Vorstadt.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven III a (Tonnen)	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen*)
Kniażdwór	Nadworna Vorstadt	12·1	20·0	Max.	140		
				Norm.	130	200	32
				Red.	100		

*) Der Berechnung der zulässigen Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen wurden die benützbaren Stationslängen zu Grunde gelegt.

Strecke: Nowoseilitza-Czernowitz.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIIa und IIa bis (Tonnen)	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Nowosielitza	Czernowitz	2·5	2·5	Max.	250	500	670	68
				Norm.	230	450		
				Red.	170	350		

Strecke: Czernowitz-Nowosielitza.

Strecke von	Strecke bis	Grösste Steigung ‰	Grösstes Gefälle ‰	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa von (Tonnen)	Belastung für Züge mit den eigenen Tender-Locomotiven IIa und IIIa bis (Tonnen)	2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum (Tonnen)	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
Czernowitz	Nowosielitza	2·5	2·5	Max.	500	250	670	68
				Norm.	450	230		
				Red.	350	170		

Strecke: Hliboka-Berhometh a. S.

Hliboka	Karapcziu a. S.	7·2	10·2	Max.	306	150	390	34*)
				Norm.	207	140		
				Red.	220	100		
Karapcziu a. S.	Łukawetz a. S.	8·6	9·0	Max.	270	130	330	34
				Norm.	240	120		
				Red.	190	90		
Łukawetz a. S.	Berhometh a. S.	10·2	—	Max.	220	110	300	34
				Norm.	200	100		
				Red.	150	80		

Strecke: Berhometh a. S.-Hliboka.

Berhometh a. S.	Żadowa	8	10·2	Max.	330	330	390	34*)
				Norm.	300	300		
				Red.	230	230		
Żadowa	Storożynetz	8·6	8·6	Max.	270	130	330	34
				Norm.	240	120		
				Red.	190	90		
Storożynetz	Karapcziu a. S.	9·0	8·5	Max.	250	120	320	34
				Norm.	230	110		
				Red.	170	80		
Karapcziu a. S.	Hliboka	10·2	7·2	Max.	220	10	300	34
				Norm.	200	00		
				Red.	150	80		

Strecke: Berhometh a. S.-Mežebrody.

Berhometh a. S.	Mežebrody	25	10	Max.		70	100	34*)
				Norm.	IIa	60		
				Red.		50		

Strecke: Mežebrody-Berhometh a. S.

Mežebrody	Berhometh a. S.	10·0	25·0	Max.		140	140	34*)
				Norm.	IIa	130		
				Red.		110		

Strecke: Karapcziu-Czudin.

Karapcziu a. S.	Petroutz a. S.	11	9·75	Max.	210	110	280	34*)
				Norm.	190	100		
				Red.	150	80		
Petroutz a. S.	Czudin	9·6	8·0	Max.	230	120	310	34
				Norm.	210	110		
				Red.	160	80		

Strecke: Czudin-Karapcziu a. S.

Czudin	Petroutz a. S.	8·0	9·6	Max.	280	140	330	34*)
				Norm.	250	130		
				Red.	200	110		
Petroutz a. S.	Karapcziu a. S.	9·75	11·0	Max.	230	130	310	34
				Norm.	210	110		
				Red.	160	80		

*) Die Berechnung der zulässigen Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen wurden die benützbaren Stationslängen zu Grunde gelegt.

Strecke: Hatna-Kimpolung.

Strecke		Grösste Steigung	Grösstes Gefälle	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb		2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
					von	bis		
von	bis	‰	‰		Tonnen			
Hatna	Kaczyka	16·67	15·0	Max.	140	210	300	56
				Norm.	130	190		
				Red.	110	150		
Kaczyka	Strygoia	28·8	—	Max.	100	120	180	56
				Norm.	90	110		
				Red.	70	80		
Strygoia	Paltinossa	—	23·0	Max.	500	500	500	56
				Norm.	450	450		
				Red.	350	350		
Paltinossa	Gura-humora	12·7	12·5	Max.	170	270	300	56
				Norm.	150	240		
				Red.	120	190		
Gura-humora	Wama	16·4	12·82	Max.	130	210	300	56
				Norm.	120	190		
				Red.	90	150		
Wama	Kimpolung	16·69	10·0	Max.	140	210	300	56
				Norm.	130	190		
				Red.	110	150		

Strecke: Hadikfalva-Radautz.

Hadik-falva	Radautz	11·5	10·32	Max.		90	120	14
				Norm.	IIa	80		
				Red.		60		

Strecke: Wama-Russ-Moldawitza.

Wama	Russ-Moldawitza	25	20	Max.	Tender-Loc. III a	130	200	34
				Norm.		120		
				Red.		90		

Strecke: Kimpolung-Hatna.

Strecke		Grösste Steigung	Grösstes Gefälle	Abstufungen der Belastung	Belastung für Züge mit den eigenen Locomotiven IIIa und IIIb		2 Maschinen an der Spitze des Zuges im Maximum	Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen *)
					von	bis		
von	bis	‰	‰		Tonnen			
Kimpolung	Paltinossa	12·82	16·67	Max.	170	270	300	56
				Norm.	150	240		
				Red.	120	190		
Paltinossa	Illischestie	16·0	—	Max.	140	220	300	56
				Norm.	130	200		
				Red.	110	150		
Illischestie	Strygoia	23·0	—	Max.	110	160	200	56
				Norm.	100	140		
				Red.	80	110		
Strygoia	Kaczyka	—	28·8	Max.	500	500	500	56
				Norm.	450	450		
				Red.	350	350		
Kaczyka	Komanestie a. S.	13·0	16·67	Max.	170	240	300	56
				Norm.	150	220		
				Red.	120	170		
Komanestie a. S.	Hatna	15·0	16·67	Max.	160	220	300	56
				Norm.	140	200		
				Red.	110	150		

Strecke: Radautz-Hadikfalva.

Radautz	Hadik-falva	10·32	11·5	Max.		100	150	14
				Norm.	IIa	90		
				Red.		70		

Strecke: Russ-Moldawitza-Wama.

Russ-Moldawitza	Dragosza	20	25	Max.	Tender-Loc. III a	150	200	24
				Norm.		130		
				Red.		100		
Dragosza	Wama	12	25	Max.	Tender-Loc. III a	250	200	34
				Norm.		220		
				Red.		170		

*) Der Berechnung der zulässigen Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen wurden die benutzbaren Stationslängen zu Grunde gelegt.

Bestimmungen

über die

Anzahl der Wagen-Achsen und Belastung der Züge.

A. Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen eines Zuges.

Die Maximalanzahl der Wagen-Achsen eines Zuges ist im Allgemeinen durch die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung im § 25 und durch die Instruction für den Verkehrsdienst in Art. 67 begrenzt.

Reductionen, welche wegen besonderer Betriebs- und Localverhältnisse in der Anzahl der Wagen-Achsen auf den einzelnen Strecken vorgenommen werden müssen, sind in der Belastungstabelle unter Colonne „Maximal-Anzahl der Wagen-Achsen" angegeben.

Diese normirte Anzahl der Wagen-Achsen darf selbst bei Zügen, welche mit mehr als einer Locomotive befördert werden, nicht überschritten werden.

B. Belastung der Züge.

1. Die Belastung eines Zuges ist in der Ausgangs- und Dispositionsstation stets vor der Abfahrt zu berechnen und dem Locomotivführer mitzutheilen.

Das Gleiche gilt für jede Zwischenstation, in welcher sich die Zugslast ändert.

2. Die Bruttolast ist ohne Rücksicht auf das Gewicht der Zugs-Locomotive und ihres Tenders und der halbwarmen Locomotive zu berechnen.

3. Zur Berechnung der Bruttolast sind die Eigengewichte der Wagen nach folgenden Normen zu berechnen, und zwar:

Wagengattung	Serienbezeichnung	Durchschnitts-Gewicht eines Wagens in Tonnen
Personenwagen: Coupé-Wagen	A, AB, ABC, B, BC, C, Sa, Br . . .	8·8
Postconducteur-, kleine Gepäckswagen, Gepäcks- und Postwagen	E, Eg, Fg	8·5
Gedeckte Güterwagen, gedeckte und offene Specialwagen, Pferdewagen, kleine Borstenviehwagen, Reservoirwagen	E, G, H, Ha, Jc, Je, Jo, Jw, Jz, L, La, Lai, Lb, Lfs, Lm, Lms, Ls, Lsd, Lsm, Lk, Lw, M, R, P, Pa	6·7
Hochbordige offene Güterwagen und offene Specialwagen	J, Jbg, Jbt, Jg, Jlt, Jt, K, Ka, Kia, Kk, KN, Kp, Kr, Krc, Krp	5·5
Niederbordige offene Güterwagen und Plateauwagen	Ja, Jb, Jbp, Jk, Jl, Jr, Jrt, Js. . . .	5·0

Diese Berechnung ist bei eigenen und fremden Wagen in Anwendung zu bringen.

Die **Eigengewichte der Specialwagen** sind **vom Langbaume abzulesen.** Die so ermittelten Gewichte sind noch **vor der Abfahrt** in den Wagenbelastungsausweis einzutragen.

4. Die Grösse der Bruttolast, welche einem Zuge für eine bestimmte Zugslocomotive und Strecke beigegeben werden kann oder soll, ist der Belastungstabelle zu entnehmen.

Hiebei sind nachfolgende Punkte zu beachten:

a) Die unter der Bezeichnung „Maximallast" angeführte Bruttolast bezeichnet jene Zugsbelastung, welche bei günstiger Witterung bis zu einer Temperatur von + 5° R., bei gut belastetem Zuge und vollkommen dienstfähiger Locomotive genommen werden kann, ohne die regelmässige Fahrzeit überschreiten zu müssen, und welche daher stets zu nehmen getrachtet werden muss.

b) Die unter der Benennung „Normallast" angeführte Bruttolast bezeichnet jene Belastung des Zuges, unter welche bei leistungsfähiger Locomotive und bei einer Temperatur von + 5° bis — 10° R. nicht herabgegangen werden darf, bei welcher die regelmässigen Fahrzeiten unbedingt einzuhalten sind und in Verspätungsfällen auch an Fahrzeit noch einzubringen ist; sie bildet unter den angegebenen Bedingungen ihrer Beigabe die kleinste Zugslast und soll stets nach Massgabe der hiezu erforderlichen Bedingungen bis zur Maximallast ergänzt werden.

Bei Mitgabe einer, die Normallast übersteigenden Belastung hat der Zugsexpedient, falls der Locomotivführer damit einverstanden ist, im Stundenpasse auf der Rückseite die Bemerkung zu machen: „ Mit der Ueberschreitung der Normallast um . . . . Tonnen einverstanden" und diese vom Locomotivführer fertigen zu lassen.

Verweigert der Locomotivführer ohne stichhältige Gründe die Mitnahme dieser Last, so kann der Zugsexpedient die grössere Belastung auf eigene Verantwortung beigeben, muss aber im Stundenpasse die Bemerkung eintragen: „Die Normallast um . . . . Tonnen auf eigene Verantwortung überschritten; der Locomotivführer verweigerte die Mitnahme wegen. . . . . ."

Diese Bemerkung haben der Zugsexpedient und der Locomotivführer zu fertigen.

c) Bei ungünstiger Witterung oder bei einer Temperatur von — 10° bis — 15° R., oder wenn wegen Nebel, Reif, Glatteis, Schneefall u. s. w. ein anhaltendes Räderschleifen zu befürchten ist, tritt an die Stelle der Normallast die unter der Benennung „Reducirte Last" verzeichnete Zugsbelastung, unter welche nicht herabgegangen werden soll und bei welcher die regelmässige Fahrzeit einzuhalten ist.

d) Bei auf die Leistung der Locomotive oder den Widerstand des Zuges besonders schädlich einwirkender Witterung, als: Sturm, dichter Schneefall oder einer Temperatur von unter — 15° R. ist die reducirte Last nach Vereinbarung mit dem Locomotivführer entsprechend zu vermindern.

e) Wenn die Züge, mit Ausnahme der Eil- und Personenzüge, über die Hälfte aus leeren Wagen bestehen, so ist zur Beurtheilung der dem Zuge mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Locomotive beizugebenden Bruttolast das Eigengewicht eines jeden leeren Wagens um 1 Tonne erhöht in Rechnung zu bringen. Im Stundenpasse ist jedoch das effective Bruttogewicht des Zuges auszuweisen.

5. Zur Beförderung eines jeden Zuges soll in der Regel nur eine Maschine verwendet werden.

In jenen Fällen, wo zur Beförderung eines Zuges die Leistungsfähigkeit einer Zugslocomotive nicht ausreicht, kann für die betreffende Dispositionsstrecke eine zweite Zugslocomotive an der Spitze des Zuges beigegeben werden. Für zwei ziehende Locomotiven ist, abgesehen von deren summarischer Leistungsfähigkeit, im Maximum die Beigabe jener Bruttolast gestattet, welche in der Belastungstabelle unter der Colonne „mit zwei Locomotiven an der Spitze des Zuges im Maximum" als äusserste Belastungsgrenze angegeben ist und mit Rücksicht auf die zulässige Inanspruchnahme der Kupplungen und Zugvorrichtungen bei den Wagen ermittelt wurde.

6. Ueber örtliche Steigungen darf den gemischten Zügen eine Vorspanns-, den Lastzügen eine Nachschublocomotive nur dann beigegeben werden, wenn von diesen Zügen mehr als 40% der normirten Last abgehängt werden müsste; ausgenommen hievon sind Eil- und Personenzüge, welchen bei jeder Ueberschreitung der normirten Last Vorspann beigegeben werden kann.

Die gleiche Ausnahme gilt auch für den Verkehr der Last- und gemischten Züge in Strecken mit Rampen, welche nicht länger sind als fünf Kilometer, unter der Voraussetzung, dass am Fusse der Rampe oder in deren Nähe eine Reservemaschine stationirt ist.

Ausnahmsweise können auch bei den Lastzügen zwei Maschinen zum Ziehen und eine zum Schieben verwendet werden.

Eine nachschiebende Locomotive kann erforderlichen Falles bis zu ihrer grössten Leistungsfähigkeit auf den örtlichen Steigungen ausgenützt werden.

7. Bei Beförderung eines Zuges mit Vorspann auf 10‰ und grösseren Gefällen kann die summarische Belastung beider Locomotiven, wie selbe der correspondirenden Steigung in der Gegenrichtung entspricht, um 25% vermehrt in Anwendung gebracht werden, falls hiedurch die normirte Anzahl der Wagenachsen nicht überschritten wird.

Nur wenn es die localen Verhältnisse erfordern und gestatten und die Sicherheit des Zugsverkehres nicht gefährdet erscheint, kann unter denselben Bedingungen über specielle Anordnung die erwähnte summarische Belastung beider Locomotiven ausnahmsweise bis 50% erhöht werden.

8. Bei Beförderung der Züge mit verkehrten Locomotiven (Tender vorne) ist die Belastung um 10% zu reduciren.

Vorstand der Localbahn-Gesellschaften im Jahre 1890.

I. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Präsident:

Krasicki Johann Graf, k. k. Kämmerer, Mitglied des Herrenhauses, Präsident des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Vice-Präsident:

Ritter Valerius, Reichsraths-Abgeordneter, Vice-Präsident der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Conrad von Eybesfeld Sigmund Freiherr, Jur. Dr., k. k. Geheimrath, k. k. Minister a. D., Mitglied des Herrenhauses, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Jaxa-Chamiec Anton Ritter von, k. k. Kämmerer, k. k. Statthaltereirath a. D., Landtags- und Reichsraths-Abgeordneter, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Kolomeaer Localbahnen.

Jesse Wilhelm Ritter von, Erzherzoglicher Hofrath, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, der Bukowinaer Localbahnen und Vice-Präsident der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Pietruski Octav Ritter von, k. k. Ober-Landesgerichtsrath a. D., Landmarschall-Stellvertreter, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Seybel Otto, Fabriksbesitzer, Verwaltungsrath der k. k. priv. österr. Länderbank.

Weissel Eugen, Jur. Dr., Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. böhmischen Westbahn.

Ziffer Emanuel A., behördlich autorisirter Civil-Ingenieur, technischer Director a. D. und Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, Verwaltungsrath der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn, Vice-Präsident der Kolomeaer- und Bukowinaer Localbahnen und der Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Executiv-Comité:

Ziffer Emanuel A., Obmann.
Jaxa-Chamiec Anton Ritter von, Mitglied.
Weissel Eugen, Jur. Dr., Mitglied.

II. Kolomeaer Localbahnen.

Präsident:

Radziwill Sergius Fürst, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und der Central-Bodencreditbank.

Vice-Präsident:

Ziffer Emanuel A., behördlich autorisirter Civil-Ingenieur (wie oben).

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Arnold Hermann, königl. rumänischer Vice-Consul, Verwaltungsrath der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Jaxa Chamiec Anton Ritter von, k. k. Kämmerer (wie oben).

Lindheim Ernst von, Directionsrath der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft, der Grosswardeiner Locomotiv-Strassenbahn-Actiengesellschaft und der Debrecziner Localeisenbahn-Actiengesellschaft.

Luschka Edler von Sellheim Max, Eisenbahn-Central-Inspector a. D., Verwaltungsrath der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Stadnicki Johann Graf, Gutsbesitzer, Verwaltungsrath der Central-Bodencreditbank und der k. k. priv. österr. Länderbank.

Executiv-Comité:

Ziffer Emanuel A., Obmann.
Lindheim Ernst von, Mitglied.
Luschka Edler von Sellheim Max, Mitglied.

III. Bukowinaer Localbahnen.

Präsident:

Petrino Alexander Freiherr von, k. k. Minister a. D., Grossgrundbesitzer, Präsident der Bukowinaer Boden-Creditanstalt.

Vice-Präsident:

Ziffer Emanuel A., behördlich autorisirter Civil-Ingenieur (wie oben).

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Ettmayer von Adelsburg Johann Ritter von, k. k. Hofrath a. D.
Jasinski Alexander Ritter von, k. k. Notar, Verwaltungsrath der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
Grigorcea Modest Ritter von, Grossgrundbesitzer.
Jesse Wilhelm Ritter von, Erzherzoglicher Hofrath (wie oben).
Jessler Carl, General-Inspector der Wiener Privat-Telegraphen-Gesellschaft.
Mustazza Freiherr von Alexis, Aufsichtsrath der Bukowinaer Boden-Creditanstalt.
Kochanowski Anton Ritter von, Landtags-Abgeordneter, Bürgermeister der Stadt Czernowitz.
Krutter Julius, k. k. Ober-Forstrath.
Pflaum Moritz, Banquier, Gesellschafter der Firma Dutschka & Co., Repräsentant der Actiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägebetrieb.
Popper Heinrich, Reichsraths-Abgeordneter, Mitglied des Staats-Eisenbahnrathes, Handelskammerrath.
Styrcea Victor Freiherr von, Grossgrundbesitzer, Landtags- und Reichsraths-Abgeordneter.
Zotta Johann von, Jur. Dr., Grossgrundbesitzer, Landtags- und Reichsraths-Abgeordneter.

Executiv-Comité:

Petrino Alexander Freiherr von, Obmann.
Popper Heinrich, Mitglied.
Ziffer Emanuel A., Mitglied.

VERZEICHNIS

des

beim Baue der Localbahnen verwendeten Personales.

I. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Inspector	**Geyer Gustav**, Bauleiter.
Ober-Ingenieur	**Jedlička Guido**, für Eisen-Brückenconstructions-Aufstellung.
Ober-Ingenieur	**Machalski Heinrich**, für Telegraphen- und Telephon-Aufstellung.
Ingenieur	**Jasinski Sigmund Ritter von**, Bauführer.
Ingenieur-Adjunct	**Pilecki Julius Ritter von**, Bauführer.
„ „	**Rappaport Ludwig**, Bauführer.
„ „	**Zaak Albert**, Bauführer.
„ „	**Plechawski Carl**, Bauführer.
„ „	**Drobner Ludwig**, Bauführer.
„ „	**Baranski Victor**, im Bauleitungs-Bureau.
„ „	Dpl. Ing. **Rosshändler Josef**, für Eisen-Brückenconstructions-Aufstellung.
Ingenieur-Assistent	**Görz Wenzel**, Bauführer.
„ „	**Bauer Felix**, Bauführer.
Ingenieur-Aspirant	**Schochet Moriz**, im Bauleitungs-Bureau.

II. Kolomeaer Localbahnen.

Ober-Ingenieur	**Matkowski de Mikłaszewicz Adolf Ritter von**, Bauleiter.
„	**Machalski Heinrich**, für Telegraphen- und Telephon-Aufstellung.
Ingenieur-Adjunct	**Filous Emil**, Bauführer.
„ „	Dpl. Ing. **Rosshändler Josef**, Bauführer.

III. Bukowinaer Localbahnen.

Inspector	**Pátek Carl**, Bauleiter.
Ober-Ingenieur	**Matkowski de Mikłaszewicz Adolf Ritter von**, Vorstand der Bauleitungs-Section.
„ „	**Ziffer Rudolf**, Vorstand der Bauleitungs-Section.
„ „	**Machalski Heinrich**, für Telegraphen- und Telephon-Aufstellung.
„ „	**Krasa Emanuel**, Bauführer.
Ingenieur	**Steiner Hugo**, Bauführer.
„	**Kubalski Emil**, Bauführer.
Ingenieur-Adjunct	**Blumrich Josef**, Bauführer.
„ „	**Kador Julius**, Bauführer.
„ „	**Bett Bernhard**, Bauführer.
„ „	**Liborio Titus**, Bauführer.
„ „	**Komora Thaddäus**, Bauführer.
Ingenieur-Assistent	**Tittinger Sigmund**, Bauführer.
„ „	**Grimm Moritz**, im Bauleitungs-Bureau.
„ „	**Neher Rudolf**, „ „ „
Bahnmeister	**Rudkowski Gustav.**