

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Localbahnen in Galizien und der Bukowina

im Anschlusse an die k.k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn

Ziffer von Teschenbruck, Emanuel A.

Wien, 1908



T 50692



Die
LOKALBAHNEN

in
Galizien und der Bukowina

im Anschlusse
an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn

von
E. A. ZIFFER

behördlich autorisierter Zivil-Ingenieur für Baufächer.

Mit einer Übersichtskarte, 67 Tafeln (Pläne und Zeichnungen) und 35 Tabellen.

II. BAND.

WIEN 1908.
LEHMANN & WENTZEL (PAUL KREBS)
VERLAGSBUCHHANDLUNG.

Die
LOKALBAHNEN

in

Galizien und der Bukowina

im Anschlusse

an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn

von

E. A. ZIFFER

behördlich autorisierter Zivil-Ingenieur für Baufächer.

Mit einer Übersichtskarte, 67 Tafeln (Pläne und Zeichnungen) und 35 Tabellen.

II. BAND.

WIEN 1908.

LEHMANN & WENTZEL (PAUL KREBS)
VERLAGSBUCHHANDLUNG.

INHALTS-VERZEICHNIS.

	Seite		Seite
Vorwort	VII		
 I. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów).			
1. Geschichtliches	1		
2. Verkehrsbedeutung	6		
3. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse	6		
Unterbau	7		
Oberbau	7		
Hochbau	7		
Stationsanlagen	8		
Ausrüstung und Einrichtung der Bahn	8		
Fahrbetriebsmittel	9		
4. Anlage- und Bankapital	10		
5. Organisation des Betriebes			
Betriebsführung und Anschlußverträge	10		
Dienstes-Organisation	11		
6. Personen- und Gütertarife	12		
Personentarif	12		
Reisegepäck, Eilgüter	12		
Frachtgüter	12		
7. Personen- und Güterverkehr. Finanzielle Ergebnisse	14		
Zusammenstellung der Betriebsergebnisse und der finanziellen Erfolge vom Zeitpunkt der Eröffnung (23. Okt. 1887) bis Ende 1906	15		
 II. Dampftrambahn in Lemberg.			
Geschichtliches	16		
Nachweisung der Längen und Anlagekosten der projektierten einzelnen Linien der Dampftrambahn	18		
 III. Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów.			
1. Geschichtliches	19		
2. Verkehrsbedeutung	24		
3. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse	25		
Unterbau	26		
Oberbau	27		
Hochbau	27		
Stationsanlagen	28		
Ausrüstung und Einrichtung der Bahn	28		
Fahrbetriebsmittel	28		
4. Anlage- und Bankapital	28		
5. Organisation des Betriebes	29		
Dienstes-Organisation	29		
6. Personen- und Gütertarife	29		
Gütertarif	31		
Kilometerzeiger	32		
Ergebnisse des Personen- und Güterverkehrs	33		
Betriebsergebnisse seit dem Bestande der Gesellschaft bis Ende 1906	33		
Bahnbeschreibung: Tabelle I nach Seite	33		
 IV. Kotomeaer Lokalbahnen.			
1. Geschichtliches	35		
Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben in der Zeit vom 1. Jänner 1884 bis 31. Juli 1899	38		
2. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse	43		
Unterbau	43		
Oberbau	43		
Hochbau	43		
Stationsanlagen	43		
Ausrüstung und Einrichtung der Bahn	44		
Fahrbetriebsmittel	44		
3. Bau- und Anlagekapital	44		
4. Organisation des Betriebes			
Betriebsführung	45		
Anschlußvertrag	45		
Dienstes-Organisation	45		

5. Personen- und Gütertarife	Seite 45
Eilgut- und Gütertransport	46
Zusammenstellung der Betriebsergebnisse und der finanziellen Erfolge vom 18. Mai 1887 bis Ende 1906: Tabelle II nach Seite	46

V. Bukowinaer Lokalbahnen.

1. Geschichtliches.

a) Lokalbahn Czernowitz - Nowosielitza	47
b) Lokalbahn Hliboka-Berhometh a. S. mit Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin	50
c) Lokalbahn Hatna-Kimpolung	50
d) Lokalbahn Hadikfalva-Radautz	50
e) Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody	51
f) Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza	51

2. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse.

a) Linie Czernowitz-Nowosielitza	52
Unterbau	52
Oberbau	52
Stationsanlagen	52
b) Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit Abzweigung-Karapcziu a. S.-Czudin	53
Unterbau	53
Oberbau	54
Stationsanlagen	54
Telegrapheneinrichtung	56
Verkehr	56
c) Linie Hatna-Kimpolung	56
Unterbau	56
Oberbau	59
Stationsanlagen	59
Fabrbeitsmittel	62
Verkehr	62
Staud und Beschreibung der Fabrbeitsmittel	63, 64, 65, 66

Lokalbahnfortsetzung Kimpolung-Dorna Watra mit Abzweigung Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal).

1. Geschichtliches	66
2. Verkehrsbedeutung	73
3. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse	74
Unterbau	75
Oberbau	78
Hochbau	79
Stationsanlagen	79
Ausrüstung und Einrichtung	80
Fabrbeitsmittel	80
(Bahnbeschreibungen: Tabelle III und IV nach Seite 74)	
4. Bau- und Anlagekapital	80

d) Linie Hadikfalva-Radautz	Seite 80
Unterbau	80
Oberbau	81
Stationsanlagen	81
Fabrbeitsmittel	81
Verkehr	81
Bahnfortsetzung	81

e) Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody	82
Unterbau	82
Oberbau	82
Stationsanlagen	82
Verkehr	82

f) Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza	82
Unterbau	83
Stationsanlagen	83
Telegrapheneinrichtung	84
Verkehr	84

3. Organisation des Betriebes.

Betriebsführung	85
---------------------------	----

4. Personen- und Gütertarife.

Personenfahrpreise	87
Reisegepäck	87
Güterverkehr	87

Tarifkilometeranzeiger:

a) Hliboka-Berhometh a. S. mit Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin	89
b) Hatna-Kimpolung-Dorna Watra mit Abzweigung Pozoritta Fundul-Moldowi (Louisenthal).	90
c) Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza	91

5. Verkehrsentwicklung und deren Ergebnisse.

a) Czernowitz-Nowosielitza	91
b) Hliboka-Berhometh a. S.-Czudin	91
c) Hatna-Kimpolung	91
d) Hadikfalva-Radautz	91
e) Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody	92
f) Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza	92

Tabellarische Zusammenstellungen der Betriebsergebnisse der sämtlichen gesellschaftlichen Linien	92, 93—100
--	------------

6. Betriebsleistungen beim Personen- und Güterverkehre und Betriebsergebnisse, auf das Betriebskilometer reduziert.

a) Lokalbahn Czernowitz - Nowosielitza	100
b) Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit Flügel Karapcziu a. S.-Czudin	101
c) Linie Hatna-Kimpolung-Dorna Watra	102

	Seite
d) Linie Hadikfalva-Radautz . . .	103
Gesamtes gesellschaftliches Netz	104—106
e) Schlepfbahn Berhometh a. S.- Mežebrody	106
f) Schlepfbahn Wama-Russ Molda- witz a	106, 107, 108
7. Anlagekosten der gesellschaftlichen Linien .	109
8. Investitionen mit Ende 1906	110, 111
9. Finanzielle Ergebnisse	111

	Seite
VI. Schmalspurige Lokalbahn Czudin-Koszczuja.	
1. Geschichtliches	113
2. Verkehrsbedeutung	114
3. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebs- verhältnisse	115
Unterbau	115
Oberbau	115
Hochbau	115
Stationsanlagen	116
Ausrüstung und Einrichtung	116
Fahrbetriebsmittel	116
Schlußwort	117

VERZEICHNIS DER TAFELN.

	Tafel
I. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów).	
Hochbau	1—2
II. Dampftrambahn in Lemberg.	
Situation	3
Längenprofil	4
III. Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów.	
Hochbau	5—8
Topographische Karte der Linie Lemberg-Janów . .	9
General-Längenprofil der Linie Lemberg-Janów . .	10
Topographische Karte der Linie Janów-Jaworów . .	11
General-Längenprofil der Linie Janów-Jaworów . .	12
Topographische Karte der Linie Jaworów-Bobrowka .	13
General-Längenprofil der Linie Jaworów-Bobrowka .	14
Linie Lemberg (Kleparów)-Janów :	
Unterbau	15—16
Oberbau	20
Linie Janów-Jaworów:	
Unterbau	17—19
Hochbau	21—25
Stationsanlagen	26
Oberbau	27
Fahrbetriebsmittel	28
IV. Kołomeaer Lokalbahnen.	
Topographische Karte (Linie Kołomea-Delatyn und Linie Kołomea-Stefanówka)	29
V. Bukowinaer Lokalbahnen.	
Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza:	
Stationsanlage	30
Hochbau	31—33

	Tafel
Linie Karapeziu a. S.-Czudin:	
Unterbau	34
Linie Hatna-Dorna Watra:	
Unterbau	35
Linie Kimpolung-Dorna Watra:	
Fahrbetriebsmittel	36
Topographische Karte	37
General-Längenprofil	38
Unterbau	39—46
Oberbau	47
Hochbau	48—53
Graphische Darstellung der Personen- und Güter- bewegung sowie der Betriebsergebnisse sämt- licher Lokalbahnen	54
Linie Czudin-Koszczuja:	
Topographische Karte	55
General-Längenprofil	56
Unterbau	57
Oberbau	58
Hochbau	59
Aufnahmsgebäude der Station Kimpolung und der Station Pożoritta	60
Bahnstrecke Pożoritta—Valeputna im Baue . . .	61, 62
Aufnahmsgebäude der Station Valeputna	62
Gedeckter Bahndurchlaß in der Strecke Valeputna- Jakobeni	63
Gewölbter Durchlaß in der Strecke Valeputna- Jakobeni	63
Reichsstraße, Bahnstrecke Jakobeni-Dorna Watra .	64
Eisenbahnbrücke über den Goldenen Bistritzfluß . .	64
Station Dorna Watra und Station Dorna Watra-Bad .	65
Einweihung des Mesticanestie-Tunnels	66
Verbund-Güterzugs-Lokomotive „Bourguignon“ mit drei Personenwagen	66
Eiserne Brücke über den Dornafluß	67
Bahnhotel Dorna Watra	67

AN H A N G.

	Seite		Seite
Eisenbahn Lemberg-Betzec (Tomaszów).		Betriebsergebnisse der Eisenbahn Lemberg-	
Anhang zum Betriebsvertrag vom 23. Juni 1886	121	Betzec (Tomaszów), der Lokalbahn Lemberg	
Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów.		(Kleparów)-Jaworów, der Kolomeaer Lokal-	
Vertrag, betreffend Mitbenützung der Krakauer		bahnen und der Bukowinaer Lokalbahnen	
Reichsstraße	122	pro 1907	136
Vertrag, betreffend gemeinsame Betriebsführung		Verwaltungsrat der Lokalbahn-Gesellschaften	
der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów		im Jahre 1908	137
und der Fortsetzungsstrecke Janów-Jaworów			
durch die k. k. Staatsbahndirektion Lemberg	124		

VORWORT.

Mit der Ausgabe des vorliegenden Werkes gelangt nunmehr mein im Jahre 1891 über „Die Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina im Anschlusse an die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn“ erschienene Buch zum Abschlusse.

Der hiemit der Öffentlichkeit übergebene zweite Band macht keinen Anspruch darauf, hervorragende Neuerungen auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens vorzuführen, sondern bescheidet sich bloß mit einer erschöpfenden Darstellung der geschichtlichen, technischen, kommerziellen und finanziellen Verhältnisse der seit Erscheinen meines ersten Buches unter meiner Oberleitung teils neugebauten Bahnen, teils ausgeführten Verlängerungen der bestehenden Lokalbahnen.

Während die 88·420 *km* lange Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) und die 32·150 *km* lange Kolomeaer Lokalbahnen eine Erweiterung nicht erfahren haben, hat das Eisenbahnnetz der Bukowinaer Lokalbahnen einerseits durch den Bau der den Charakter einer Gebirgsbahn tragenden Linie von Kimpolung nach Dorna Watra und der Abzweigung von Pożoritta-Fundul-Moldowi (Louisenthal) eine Fortsetzung in der Länge von 48·328 *km* erhalten, andererseits wird nach Fertigstellung der bereits konzessionierten schmalspurigen Lokalbahn von Czudin nach Koszczuja ein Längenzuwachs von 23·164 *km* zu verzeichnen sein.

Als neue Lokalbahn ist die Linie Lemberg (Kleparów)-Jaworów mit 48·529 *km* anzusehen; auch ist Aussicht vorhanden, daß das Projekt einer Verlängerung von Jaworów nach Bobrówka in der Länge von 45·8 *km* der Realisierung zugeführt werden wird.

In dem Buche gelangte ferner das Projekt einer Dampfstraßenbahn in Lemberg zur Besprechung, welches aber nicht ausgeführt wurde.

Sämtliche in Galizien und der Bukowina über meine Anregung und unter meiner Oberleitung ausgeführten Lokalbahnlinien, die in den nunmehr vorliegenden beiden Bänden beschrieben worden sind, haben eine Gesamtlänge von ca. 410 *km* mit einem Nominal-Anlagekapitale von ca. K 37,413.200.

Dem Verfasser wird es zur besonderen Freude und Befriedigung gereichen, wenn seine aus der Praxis geschöpften Mitteilungen einen Anlaß zur Nutzenanwendung und zu weiteren Studien geben werden.

VIII

Es war mir vergönnt, fast mehr als ein Lebensalter im Eisenbahnwesen und insbesondere auf dem Gebiete der Bahnen niederer Ordnung eine, wie ich glaube, nicht ganz erfolglose Tätigkeit zu entfalten und hiebei an der Hand der praktischen Arbeiten, unterstützt durch ein unausgesetztes Studium der Fachliteratur, reiche Erfahrungen zu sammeln.

Möge das vorliegende Werk dazu beitragen, daß die Erkenntnis von der großen Bedeutung der Bahnen niederer Ordnung als befruchtende Zufuhrslinien zu den Hauptbahnen und als Träger und Förderer von Handel, Industrie und Volkswirtschaft, wie nicht minder als Pionnier des kulturellen Fortschrittes in immer weitere Kreise dringe und diesen Verkehrsmitteln möglichst viele Freunde gewinne.

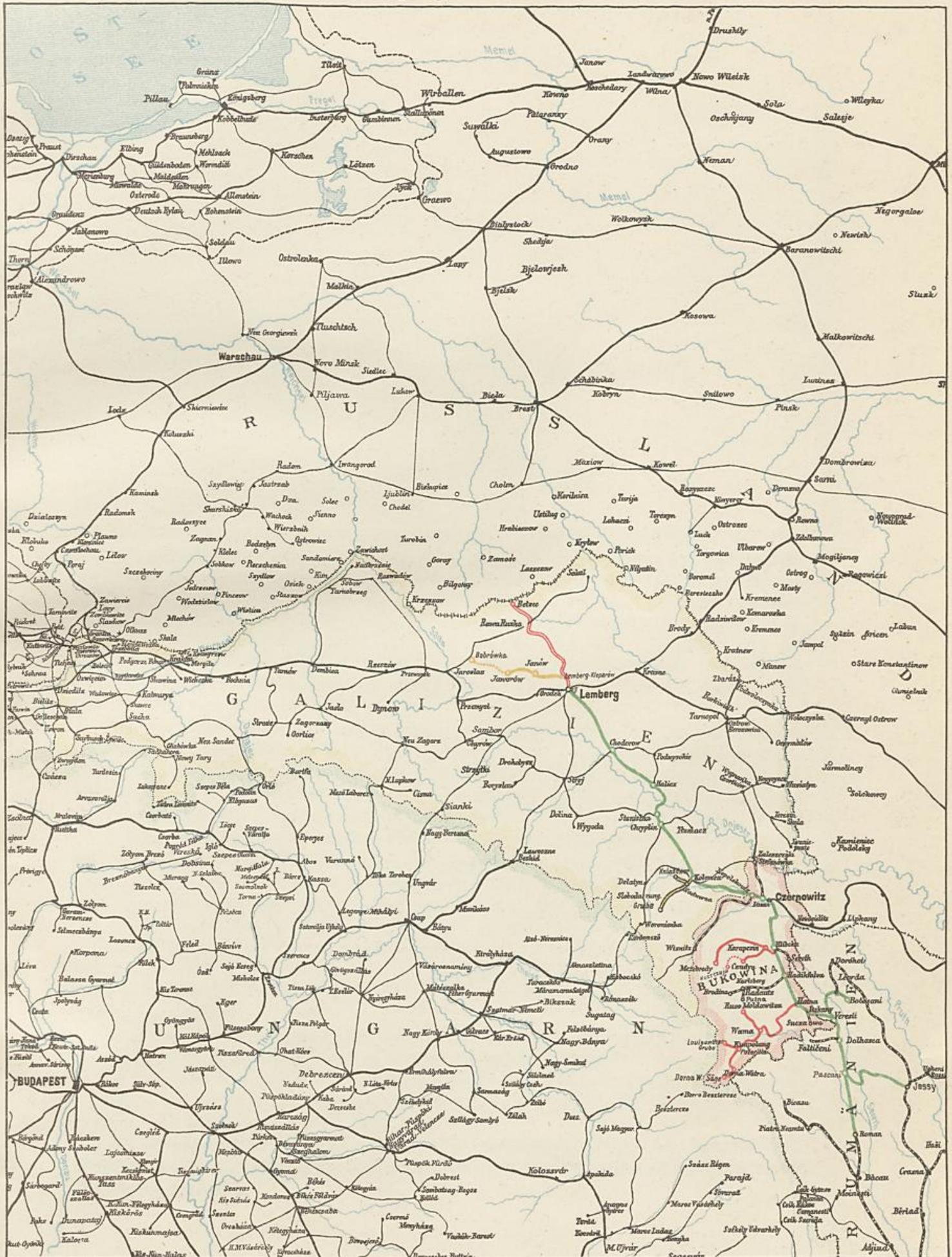
WIEN, im Mai 1908.

E. A. Ziffer

beh. aut. Zivil-Ingenieur für Baufächer.

ÜBERSICHTSKARTE

der Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina im Anschlusse an die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.



Reichsgrenze: Landesgrenze:
 Bukowinaer Lokalbahnen: 217.370 km
 Lokalbahn Czudin-Koszczuja (schmalspurig) im Baue: 23 km
 Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): 89.464 km
 Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Jaworów: 53.578 km

Lokalbahn Jaworów-Bohrówka im Projekt: 47.570 km
 Kolomeaer Lokalbahnen: 32.725 km
 K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn: 580.606 km
 K. k. österr. Staatsbahnen:
 Neue Bukowinaer Lokalbahnen: 165.531 km
 Rumänische Staats-Eisenbahnen:

I. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

I. Geschichtliches.

I.

In meinem Buche vom Jahre 1891 habe ich die auf Grund des Gesetzes vom 1. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 72, konzessionierte, von der Station Lemberg der k. k. priv. galizischen Karl Ludwig-Bahn ausgehende, über Zólkiew und Rawa ruska an die russische Reichsgrenze nach Bełzec führende normalspurige Eisenbahn beschrieben, welche am 28. Oktober 1887 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde. Den Anstoß zur Erwerbung der Konzession dieser Eisenbahn durch die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft gab das Bestreben des Verwaltungsrates, mit dem Nachbarreiche Rußland eine direkte und viel kürzere Schienenverbindung nach der Metropole des Königreiches Polen herzustellen, ferner eine kürzeste Route einerseits zur Nord- und Ostsee, anderseits zur Adria nach Fiume zu schaffen.

Mit der Konzessionsurkunde vom 8. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 20, wurde die genannte Gesellschaft auch verpflichtet, die Teilstrecke von Bełzec bis zur Reichsgrenze in jenem Zeitpunkte herzustellen, sobald der Anschluß an das russische Eisenbahnnetz zur Ausführung gelangt, in welchem Falle die Gesellschaft den Bestimmungen des in dieser Hinsicht mit der kais. russischen Regierung abzuschließenden Staatsvertrages und den hieraus für sie erwachsenden Obliegenheiten zu entsprechen hat.

Sowohl die Bemühungen der Gesellschaft als auch meine wiederholten persönlichen Verhandlungen mit maßgebenden Faktoren in Warschau und in Petersburg, die Konzession für eine Bahn von der Reichsgrenze bei Bełzec zum Anschlusse an die Weichselbahn in Lublin oder Rejowiec und Chelm zu erhalten, waren trotz der bei der kais. russischen Regierung mehrmals unternommenen Schritte ohne Erfolg.

Dagegen ist es dem Grafen Maurice Zamoycki gelungen, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn mit der russischen Normalspur (1⁵²⁴ m) von der Station Chelm der Weichselbahn über Zamosc und Tomaszów nach Bełzec mit Abzweigungen über Stchebrechine und Tourobine bis nach Lublin unter der Firma „Société du chemin de fer de Tomaszów“, in der Länge von zusammen 180 Werst (192 km) zu erlangen.

Die Konzessionsbedingungen sind in einem aus 52 Paragraphen bestehenden, am 16. Juli 1898 sanktionierten Statut niedergelegt, welches folgende Bestimmungen enthält:

I. Zweck der Gründung der Gesellschaft, ihre Rechte und Pflichten. II. Das Gesellschaftskapital. III. Rechte und Pflichten der Aktionäre. IV. Verwaltung. V. Einlösung der Eisenbahn durch die Regierung und Liquidation der Gesellschaft.

Die Konzessionsdauer ist auf 85 Jahre vom Tage der Betriebseröffnung festgesetzt, das Recht der Enteignung ist gewährt und die unkultivierten und unbewaldeten Grundstücke der Krone werden unentgeltlich überlassen.

Die Bahn ist mit den für den Personen- und Güterverkehr erforderlichen Fahrbetriebsmitteln auszustatten; sie ist für Militärzüge, bestehend aus 50 Wagen und einer achträderigen Lokomotive, einzurichten. Die Leistungsfähigkeit ist für 18 Zugpaare einschließlich der Personenbeförderungszüge festzusetzen; ferner sind Gebäulichkeiten für die Verpflegung der zu befördernden Truppen und für die Unterkunft der Militärkommandanten auf Kosten der Bahnunternehmung herzustellen.

Die Brief- und Fahrpost ist unentgeltlich zu befördern, desgleichen die von der Staatsverwaltung beigestellten eigenen Postwagen. Militärtransporte sind nach dem Militärtarif vom 10. März 1886 zu befördern und die Wagen für Militärtransporte unentgeltlich einzurichten.

Die Gesellschaft hat ohne Entgelt Lokaltäten für Telegraphen, Post, Polizei und Gendarmerie beizustellen, sowie diese Räume unentgeltlich zu beheizen und zu beleuchten.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und Zubehör, welche für den Bau und Betrieb der Bahn erforderlich sind, müssen von russischen Werken aus Materialien russischer Provenienz erzeugt werden. Mit Genehmigung der Regierung können Materialien gegen Entrichtung des Zolles eingeführt werden, wenn die inländischen Firmen die Materialien zu den ausländischen Preisen zuzüglich des Eingangszolles nicht zu liefern imstande sind.

Während des Baues und Betriebes sind die für die Erhaltung der Administration der Gendarmerie-Polizei der Bahn notwendigen Beträge, dann $\frac{1}{2}\%$ der Bruttoeinnahme für die Überwachung durch die Regierung, ferner 15 Rubel pro Werst für die Erhaltung der Schulen und 5 Rubel pro Werst für das Invalidenhotel Alexander II. einzuzahlen.

Das Gesellschaftskapital wird gebildet aus 3 Millionen Rubeln Nominale in Aktien und 8.5 Millionen Nominale in Obligationen. Aktien und Obligationen genießen keine staatliche Garantie für Verzinsung und Tilgung, für letztere haften während der Konzessionsdauer die gesamten Einnahmen. Während des Baues können die Aktien mit höchstens 5% verzinst werden.

Für unvorhergesehene Ausgaben, sowie für die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und Gleise ist ein Reservefonds in der Höhe von 2% der Betriebseinnahmen zu bilden.

Die Aktien erhalten eine Verzinsung bis zu 6% . Überschüsse werden zwischen der Gesellschaft und der Regierung gleichmäßig geteilt. Aktien und Obligationen sind innerhalb der Konzessionsdauer zu tilgen.

Die Bahn ist in zwei Jahren vom Tage des genehmigten Statuts, vom 16. Juli 1898, zu eröffnen. Der Vollendungstermin kann infolge eingetretener Hindernisse verlängert werden.

Der Verwaltungsrat besteht aus 5 Direktoren, die auf 5 Jahre gewählt werden, nur einer darf einer fremden Nationalität angehören; ferner aus 3 Direktorenkandidaten, die russische Untertanen sein müssen, welche an den Sitzungen des Verwaltungsrates mit beratender Stimme teilnehmen. Jeder Direktor und Kandidat muß 20.000 Rubel in gesellschaftlichen Aktien hinterlegen.

Der Bauleiter und dessen Stellvertreter werden mit Genehmigung der Regierung ernannt, ebenso enthoben. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Minister der Wegekommunikation.

Über Vorschlag des Verwaltungsrates wird für die Leitung des administrativen und technischen Betriebes ein Gérant ernannt, der nach dessen Weisungen vorzugehen hat und in Gemäßheit des Reglements das ihm unterstehende Personale aufnimmt und entläßt.

Nach 20 Jahren steht der Regierung auf Grund des Nettoertrages der letzten 7 Jahre abzüglich der zwei schlechtesten Jahre und der Tilgungsquoten das Recht der Einlösung der Bahn zu. Der auf diese Weise ermittelte Nettoertrag wird zu 5% kapitalisiert. Die Betriebsmaterialvorräte sind Eigentum der Gesellschaft und besonders abzulösen.

Diese Konzessionsbedingungen sind für den Konzessionär, respektive für ein finanzierendes Institut so drückend, daß es nicht Wunder nimmt, daß das gedachte Unternehmen bisnun nicht realisiert werden konnte.

Graf Zamoycki hat zwar in dem bekannten Bauunternehmer L. S. Poliakov eine Persönlichkeit gefunden, welche die Gewähr für eine solide, kunstgerechte Ausführung bietet, aber es ist diesem Unternehmer ebensowenig als dem Grafen Zamoycki bisher gelungen, das erforderliche Kapital aufzubringen, obwohl der Termin zum Beginn der Bauarbeiten wiederholt verlängert worden ist.

Im Juli 1906 wurde seitens der Regierung die Konzession als erloschen erklärt und ist unter den so ungünstigen Bestimmungen des Statuts an die Realisierung dieses sicherlich höchst bedeutsamen und, nach meiner Überzeugung, auch rentablen Unternehmens in absehbarer Zeit nicht zu denken.

II.

In der XII. Session 1897 des Abgeordnetenhauses wurde eine Regierungsvorlage, betreffend die Einlösung der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) durch den Staat eingebracht und in der Begründung zu dem Gesetzentwurfe ausgeführt, daß, nachdem nun, wie bei den meisten Bahnen im Nordosten der Monarchie, auch bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec im gesamtstaatlichen Interesse das dringende Bedürfnis nach umfangreichen Neu- und Erweiterungsbauten behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linie hervortrat, die Regierung angesichts der Notwendigkeit für die Bedeckung der nicht unbedeutenden Kosten der gedachten Investitionen Vorsorge zu treffen, darauf bedacht sein mußte, das angestrebte Ziel unter möglichster Schonung der Staatsfinanzen zu erreichen.

In dieser Absicht wurde der Frage der Einlösung der genannten Eisenbahn nähergetreten, welche nach den einschlägigen Konzessionsbestimmungen der Staatsverwaltung jederzeit vorbehalten ist. Die diesfalls gepflogenen eingehenden Erhebungen lassen nun die Erwerbung der Bahn durch den Staat — auch abgesehen von der vorerwähnten Vorsorge — sowohl in administrativer, wie finanzieller Hinsicht als zweifellos wünschenswert erscheinen.

Die von der Regierung auf Grund der Einlösungsbestimmungen der Konzessionsurkunde vom 8. Jänner 1886 mit der Gesellschaft eingeleiteten Verhandlungen führten am 19. Dezember 1896 zum Abschluß eines Übereinkommens zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der Regierung einerseits und dem Verwaltungsrate der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) anderseits.

Das vom Verwaltungsrate mit der Regierung am 19. Dezember 1896 abgeschlossene Übereinkommen wurde von der am 30. Dezember 1896 unter meinem Vorsitze abgehaltenen elften (außerordentlichen) Generalversammlung der Aktionäre einstimmig angenommen. Bei dieser Versammlung hat ein eine größere Aktiengruppe vertretender Aktionär mit Bedauern konstatiert, „daß die Einlösung in einem Moment erfolgt, wo zunächst die Prioritätsaktionäre die Aussicht vor sich hatten, sukzessive die Zinsenverluste hereinzubringen, welche sie in den ersten sechs Jahren erlitten haben. Das Opfer, welches man den Prioritätsaktionären auferlegt, ist um so schmerzlicher, als denselben für ihre Titres, welche gegenwärtig bereits eine angemessene und aufsteigende Rente repräsentieren, genau derselbe Betrag bezahlt wird als den Stammaktionären, welche eine — dormalen wenigstens, belanglose Rente aus der Hand geben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn es die Prioritätsaktionäre für möglich gehalten hätten, daß man gegen das Unternehmen in solcher Weise vorgehen werde, sie sich nicht entschlossen haben würden, mit so großen Kapitalien in das Geschäft einzutreten, was sie ja nur im Hinblick auf die möglichen und jetzt auch wirklich eingetretenen günstigen Chancen der Zukunft getan haben. Es unterliegt weiter keinem Zweifel, daß dieser — allerdings legale — Vorgang nicht geeignet ist, der Unternehmungslust in Absicht auf Bahnbauten einen Anreiz zu geben.“

Die wichtigsten Bestimmungen dieses Übereinkommens waren folgende: Der Staat tritt mit 1. Jänner 1897 in den Genuß der Eisenbahn; der Einlösungspreis wurde in Gemäßheit der Bestimmungen der Konzession mit 4,108.400 fl. ö. W. festgesetzt und zur Bedeckung der im Jahre 1897 fällig werdenden Rate per 1,604.200 fl. ö. W. des an die Gesellschaft zu entrichtenden Kapitalbetrages von fl. 3,208.400, können Obligationen in jenem Betrage ausgegeben werden, welcher erforderlich ist, damit durch die Veräußerung derselben die zum obigen Zwecke nötigen Barmittel beschafft werden. Die am 1. Jänner fällige zweite Rate von 1,604.200 fl. ö. W. ist in das Investitionspräliminare des Jahres 1898 einzustellen.

Bei der ersten Lesung der Regierungsvorlage in der 14. Sitzung der XII. Session des Abgeordnetenhauses am 11. Mai 1897 hat sich eine Opposition geltend gemacht und wurde der Antrag, das hohe

Haus wolle beschließen, die vorliegende Regierungsvorlage sei einem aus 48 Mitgliedern bestehenden Eisenbahnausschusse zur Vorberatung und Berichterstattung zuzuweisen, angenommen.

Die in Rede stehende Regierungsvorlage ist jedoch im Ausschusse nicht behandelt worden, gelangte demnach nicht in das Abgeordnetenhaus zur weiteren Beratung und wurde daher gegenstandslos.

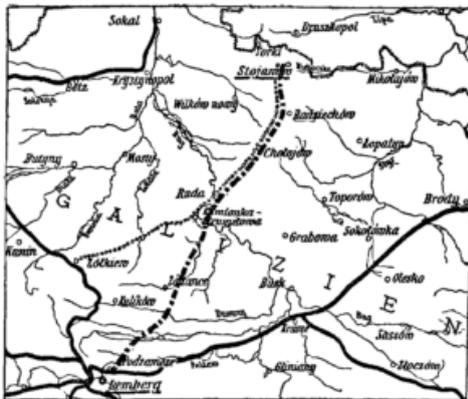
III.

Die Gesellschaft, welche stets bemüht war, der Bahn neue Verkehre zuzuführen, glaubte durch Herstellung einer von Zólkiew ausgehenden, über Kamionka Strumilowa nach Stojanów an die russische Grenze führenden Zweigbahn den Verkehr auf der im Betriebe befindlichen Bahn, sowohl in der Richtung nach Lemberg, als auch nach Rawa ruska, wesentlich zu heben.

Da die Güterfrequenz fast aller in Galizien und der Bukowina befindlichen Bahnen zumeist auf den Export land- und forstwirtschaftlicher Produkte und den Import von Kolonialwaren und Industrieartikeln aus dem Westen beruht, so hat sich der Verwaltungsrat bestimmt gefunden, um die eigene Bahnlinie zu befruchten, am 20. Mai 1903 um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine ca. 66 km lange normalspurige Lokalbahn von Zólkiew nach Kamionka Strumilowa mit eventueller Fortsetzung über Radziechów nach Stojanów einzuschreiten.

Die projektierte Linie, welche die kürzeste Verbindung über Rawa ruska nach Westen bildet, würde aber auch die Linie von Rawa ruska nach Jaroslau befruchten und die Hauptbahn in der Strecke Lemberg-Jaroslau über Przemysl, namentlich aber die Station Lemberg, entlasten.

Dieser Eingabe wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Juli 1903, Z. 23719/2, auf Grund des mit den beteiligten Zentralstellen gepflogenen Einvernehmens keine Folge gegeben, da das k. k. Reichs-Kriegsministerium einer von Lemberg ausgehenden über Kamionka Strumilowa nach Stojanów direkt führenden Bahnlinie den Vorzug einräumen würde.



Zeichen-Erklärung:

- Bestehende Bahnen.
- Sichergestellte Bahn.
- Von der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) projektierte Linie.
- Reichsgrenze.

Falle würde der Verwaltungsrat sich um die Konzession für den Bau und Betrieb der projektierten Bahn von Zólkiew nach Stojanów bewerben, um der bestehenden Bahnlinie in der 67 km langen Strecke Lemberg-Rawa ruska neue Verkehre zuzuführen und sie auf diese Weise rentabler zu gestalten. Es wurde in der erwähnten Eingabe noch des näheren ausgeführt, daß der Zweck der Verbindung mit der Landeshauptstadt durch die bestehende Bahnstrecke Zólkiew-Lemberg ebenfalls erreicht wird, daß die zu durchzufahrende um zirka 8 km längere Strecke für den Verkehr mit dem östlichen Eisenbahnnetze Galiziens und Lemberg gar nicht in Betracht kommen könne, da die Ausführung eines großen Teiles der Baustrecke, nämlich etwa 26 km, entfallen würde und aus der Verwirklichung dieses gesellschaftlichen Projektes nicht nur keine dauernde Schädigung einer bestehenden Staatsbahnlinie, sondern sogar die Befruchtung zweier anderer sonst weniger frequentierten galizischen Linien erzielt werden könnte.

Der galizische Landtag hat in den letzten Sitzungen des Jahres 1905 eine Resolution gefaßt, in welcher die Regierung aufgefordert wird, den Bau der Lokalbahn Lemberg-Kamionka Strumilowa-Stojanów aus Staatsmitteln ehestens in Ausführung zu bringen. Dies veranlaßte den Verwaltungsrat, der Frage dieser vom Lande Galizien gewünschten Bahn neuerdings näher zu treten und in einer am 28. Dezember 1905 an das k. k. Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe der Erwägung desselben anheimzustellen, ob nicht die genannte Bahn, von der Station Zólkiew der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) oder von einem anderen Punkte dieser Bahn ausgehend, den staatlichen Interessen besser entsprechen würde. In diesem

Es wurde ferner nachgewiesen, daß die Verbindung mit dem Westen über Zólkiew-Rawarуска nach Oświęcim eine Länge von 457 *km*, hingegen die Entfernung der direkten Linie Stojanów-Lemberg-Oświęcim 495 *km* betragen würde.

Über diese neuerliche Eingabe ist der Gesellschaft vom k. k. Eisenbahn-Ministerium mit dem Erlasse vom 24. Jänner 1908, Z. 41258/2 ex 1907, eröffnet worden, daß die erbetene Bewilligung im Hinblick auf die nach § 3 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, im Auge zu behaltenden Rücksichten nicht erteilt werden kann.

Mittlerweile wurde das vorerwähnte Projekt des galizischen Landtages, betreffend den Bau einer von Lemberg nach Stojanów führenden Lokalbahn in der am 26. Jänner 1907 stattgehabten Sitzung des Abgeordnetenhauses staatlich sichergestellt. Es soll nämlich das Anlagekapital der projektierten Linie, welches mit rund K 11,300.000 veranschlagt erscheint, in der Weise aufgebracht werden, daß hievon ein Betrag von höchstens K 4,000.000 vom Staate gegen Refundierung in Stammaktien der für das Unternehmen zu bildenden Aktiengesellschaft zum vollen Nennwerte beigestellt wird, wogegen der Restbetrag — insoweit derselbe nicht durch die Einzahlung angemessener Interessentenbeiträge gedeckt erscheint — durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens beschafft werden soll, für dessen Verzinsung und Tilgung das Land Galizien zufolge des Landtagsbeschlusses vom 13. November 1905 die Reinertragsgarantie übernimmt.

Die in Rede stehende, ungefähr 82 *km* lange Lokalbahn (siehe die Skizze auf Seite 4) zweigt von der Station Lemberg-Podzamcze der Staatsbahnlinie Lemberg-Podwołoczyska ab und führt über Kamionka Strumiłowa nach Stojanów an die russische Grenze als Endstation.

IV.

Mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 1. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 55, wurde die Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów konzessioniert, welche in *km* 4₉₃₇ in die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) ausmündet, respektive abzweigt, und deren Betrieb seit 25. November 1895 gleichfalls von der k. k. Staatsbahndirektion in Lemberg geführt wird.

Die Strecke vom Zentralbahnhofe in Lemberg bis zur Abzweigungsstelle *km* 4₉₃₇ Rzęsna polska, wo eine Station errichtet wurde, wird von der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów, welche seit 19. November 1903 eine Fortsetzung nach Jaworów erhalten hat, gegen Entrichtung eines Bahngeldes péagiert, welches pro 100 Wagenachskilometer K 4₃₂ beträgt. Die genannte Lokalbahn übernimmt auch die Haftung für alle aus Bahnunfällen und Transportschäden erwachsenden Ersatzansprüche. Im Falle das Erträgnis dieser Bahn 5⁰/₀ übersteigt, findet eine Erhöhung des Bahngeldes für die Mitbenützung statt. Die Abzweigungsstelle Rzęsna polska ist mit den notwendigen Verkehrssicherungs-Anlagen ausgestattet und seit 5. September 1905 auch zur Aufnahme von Personen, Gepäck und Eilgut der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) eingerichtet; die hiezu erforderlichen Herstellungen sind auch von letzterer ausgeführt worden.

Da das zu entrichtende Bahngeld einerseits zu hoch und andererseits die Verrechnung zu umständlich erschien, wurde bei Abschluß des zwischen der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg einerseits und der Aktiengesellschaft Lemberg (Kleparów)-Janów als Konzessionärin der Fortsetzungslinie Janów-Jaworów andererseits in betreff der gemeinsamen Betriebsführung dieser beiden Lokalbahnen und unter Beitritt der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) zu den diese Gesellschaft betreffenden Bestimmungen vereinbart, daß das zu bezahlende Bahngeld auf Grund von 5¹/₁₆⁰/₀ Zinsen des Anlagekapitales für die kurrente Péagestrecke, welches mit K 182.692 angenommen wurde, zu betragen habe. Eine Erhöhung der der Verzinsung zugrundeliegenden Kapitalssumme tritt nur dann ein, wenn Neuherstellungen, Rekonstruktionen und sonstige Veränderungen im Stande der Péagestrecke vorgenommen werden und wenn diese Herstellungen im gegenseitigen Einvernehmen von beiden Teilen als zur gemeinschaftlichen Betriebsführung erforderlich bezeichnet worden sind. (Siehe Anhang.)

Durch diesen Anschluß ist der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) ein neuer Verkehr zugewachsen.

V.

Seitens der Unternehmung M. von Fröhlich-Feldau, welche den Bau der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) ausgeführt hat, wurde bei Abschluß der Rechnungen für Mehrleistungen ein Anspruch in der Höhe von K 272.487³⁵ gestellt, welcher nach längeren Verhandlungen im Vergleichswege im Jahre 1891 auf K 56.000 reduziert worden ist und zur Auszahlung gelangte.

Um an Sonn- und Feiertagen den Reisenden die Rückkehr von Lemberg nach Zólkiew und Rawa ruska am Abend nach dem Theater zu ermöglichen, wurde seit 1903 ein um 11 Uhr nachts von Lemberg nach Zólkiew und Rawa ruska abgehender Personenzug eingeführt, dessen Einnahmen die Betriebskosten decken.

Zur Hebung des Personenverkehrs in der Strecke Lemberg-Rawa ruska wurden seit 1904 reine Personenzüge eingeführt und eine Vermehrung der Saison-Lokalzüge zwischen Lemberg und dem klimatischen Kurorte Brzuchowice vorgenommen. In den Sommerperioden standen 5 Personenzugspare an den Wochentagen und 7 Personenzugspare an Sonn- und Feiertagen im Verkehre, um der Konkurrenz durch den Omnibusverkehr wirksam zu begegnen.

2. Verkehrsbedeutung.

Da die Herstellung einer Verbindung mit der Weichselbahn auf russischem Gebiete trotz der fortgesetzten jahrelangen Bemühungen der Gesellschaft bis nun nicht realisiert werden konnte und daher die Voraussetzungen, welche zur Konzessionierung der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) führten, nicht eingetroffen sind, so ist es auch erklärlich, daß die erhoffte Rentabilität des Unternehmens nicht eintreten konnte. Seit dem Jahre 1903 hat sich der Personenverkehr wesentlich gehoben. Durch die Einführung der reinen Personenzüge in der Strecke Lemberg-Rawa ruska, sowie durch die Vermehrung der Saison-Lokalzüge zwischen Lemberg und Brzuchowice wurde die Entwicklung des Personenverkehrs günstig beeinflußt.

Beim Güterverkehre hat seit dem Bestande der Bahn eine wenn auch geringe sukzessive natürliche Steigerung stattgefunden; auch sind entlang der Bahn einige neue Industrien entstanden, so eine Dachziegelfabrik in Kleparów, eine Holzwolle- und Parkettenfabrik in km 3⁴, ein Sägewerk und eine Dampf- mühle in Zólkiew, eine Glasfabrik in km 35⁹, nächst der Station Zólkiew, eine Gemüse-Konservenfabrik in Lubyca, zwei Dampfsägen und eine Eiertransport-Unternehmung in Belzec.

3. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse.

Die Länge der Bahn ist unverändert geblieben.

- „ Bahnlänge beträgt 88⁴²⁰ km.
- „ Betriebslänge 89⁴⁶⁴ km.
- „ tarifmäßige Länge für Personen 90⁰⁰ km.
- „ tarifmäßige Länge für Frachten 92⁰⁰ km.

Da die Bahn vollständig konsolidiert war und es als notwendig erschien, die Fahrzeit im Interesse des reisenden Publikums abzukürzen, so wurde die konzessionsmäßig mit 25 km pro Stunde festgesetzte Fahrzeit vorerst auf 30 km/Std. und im Jahre 1896 in der Strecke Lemberg-Rawa ruska auf 35 km/Std. erhöht. Es befindet sich die Bahn in einem so guten Zustande, daß eine weitere Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bis auf 40 km/Std. empfehlenswert wäre.

Im Grunde des Landesgesetzes über Herstellung und Erhaltung der Eisenbahnzufahrtstraßen vom 15. April 1881, L.-G.-Bl. Nr. 46, wurde beschlossen, den Bau der Zufahrtstraßen im Konkurrenzwege auszuführen, wobei die Gesellschaft verpflichtet ist, ein Drittel sämtlicher Kosten aus eigenem zu tragen. Es gelangten demnach zur Ausführung: eine Zufahrtstraße zur Station Dobrosin im Kostenbetrage von 4877⁶⁸; die Herstellung einer Konkurrenzzufahrtstraße in Glińsko im Kostenbetrage von K 6922; ferner wurden für die Zufahrtstraße zur Station Lubyca und zum Bahnhofe in Kulików Konkurrenzstraßenbeiträge von K 1236⁶⁶, bzw. K 16.600 geleistet. Endlich ist zum Aufnahmsgebäude der Station Lemberg-Kleparów eine neue Zufahrtstraße hergestellt worden.

Unterbau.

Die heftigen Schneestürme, denen die Bahn infolge der Terrain- und klimatischen Verhältnisse des durchzogenen Landstriches in hohem Grade ausgesetzt ist, verursachten schon in dem ersten Betriebsjahre die Errichtung ausgedehnter Schneeschutzanlagen, teils durch Herstellung von Schneedämmen, teils durch Herstellung hölzerner Wände oberhalb der Einschnitte. Letztere bestehen vorwiegend aus 2₃ m langen, in Entfernungen von 20 bis 30 m von der Bahnachse versetzter Kieferschwarten. Diese Wände sind durch Streben verstärkt. Im Jahre 1889 gelangten 4312 m und im Jahre 1895 weitere 2955 m solcher Schneeplanken mit einem Kostenaufwande von K 32.294 zur Ausführung. Diese Anlagen haben sich gut bewährt, da während der letzten Betriebsepochen nur geringe Verkehrsunterbrechungen stattgefunden haben. Durch heftige Regengüsse wurde im Mai und Juni und durch Hochwässer im August 1895 der Bahnkörper erheblich beschädigt und der Verkehr durch 8 Tage unterbrochen.

Infolge der neuen Verordnung für die Herstellung der Brückenkonstruktionen aus Eisen wurden die Tragkonstruktionen der Objekte in *km* 22³/₄, 31²/₃, 45⁰/₁, 51⁶/₇, 67⁴/₅, 68⁷/₈ und 75⁵/₆, zusammen 7 Objekte, teils ausgewechselt, teils verstärkt. Ferner wurde das Objekt in *km* 45 von 3₈ m lichte Weite rekonstruiert.

Oberbau.

Die Erhaltung des Oberbaues und die Besorgung der Erdarbeiten wurde seit Eröffnung der Bahn an den Unternehmer M. Glanz in Lemberg gegen eine Pauschalvergütung von K 325 pro Kilometer und Jahr übertragen und hat sich dieses Akkordsystem vollkommen bewährt. Infolge des gesteigerten Verkehrs fand jedoch der Unternehmer mit diesem Pauschalbetrage nicht mehr das Auslangen und da die diesbezüglichen Verhandlungen wegen Abschluß eines neuen Übereinkommens an den bedeutenden Forderungen des Unternehmers scheiterten, werden seit 1. April 1902 die vorerwähnten Arbeiten in eigener Regie besorgt.

Hochbau.

Zufolge Auftrages des k. k. Handelsministeriums wurden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei lebhaftem Zugverkehr zunächst bei stark benützten Wegübersetzungen in Schienenhöhe 22 Blockwächterhäuser aus Kieferholz auf einer Untermauerung nebst Hausbrunnen und 151 mit Absperrschranken versehene Niveaübersetzungen hergestellt, ferner in den Stationen 8 heizbare Signalhütten aus Riegelwänden errichtet.

In der Station Belzec brannte das Heizhaus anfangs 1891 ab und wurde dasselbe im ursprünglichen Umfange wieder aufgebaut sowie eine Wasserförderungsanlage im Kostenbetrage von K 7665⁴⁴ nebst einer 709 m langen eisernen Rohrleitung hergestellt, deren Kosten K 21.148 betragen haben, ferner wurden die Fenster in allen Kassenlokalitäten mit eisernen Gittern zur Erhöhung der Sicherheit versehen.

In Dobrosin wurde 1891 eine neue Wagenbrückenwage ohne Gleisunterbrechung mit 20 t Tragkraft hergestellt und in den Stationen Zólkiew und Belzec im Jahre 1894 die daselbst vorhandenen Brückenwagen von 20 t auf 25 t verstärkt.

Das Aufnahmegebäude in Zólkiew, welches den gesteigerten Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprochen hatte, wurde im Jahre 1895, wie dies aus dem Plane auf Tafel 1 ersichtlich gemacht ist, mit einem Kostenaufwande von K 40.700 erweitert. Da der Wasserstationsbrunnen in der Station Zólkiew nicht genug ergiebig war, wurde im Jahre 1895 zunächst derselben am Swiniabache eine Druckwerksanlage hergestellt (siehe Tafel 1), deren Kosten K 28.800 betragen hat.

Ferner wurde im Jahre 1896 das Aufnahmegebäude in Brzuchowice mit einem Kostenaufwande von K 17.000 erweitert, daselbst ein Glaspavillon und ein Buffet im Kostenbetrage von K 1000 errichtet; um den Wasserbedarf an Sonn- und Feiertagen zu decken, ist ein zweiter Brunnen mit dem Kostenbetrage von K 1400 und endlich ein freistehender Abort mit dem Kostenbetrage von K 1200 ausgeführt worden, wie dies auf Tafel 2 dargestellt ist.

Das Heizhaus in Kleparów wurde 1906 in ein Bediensteten-Wohngebäude umgestaltet. In mehreren Stationen wurden die von Holzschwamm zerstörten Fußböden und die schadhafte gewordenen Schindeldächer durch Ziegelbedachung ersetzt.

Stationsanlagen.

Die Station Rzesna polska, von welcher die Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów abzweigt, wurde auch für die ankommenden und abreisenden Personen, sowie für den Güterverkehr nach und von den Stationen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) Ende Mai 1905 eröffnet.

In *km* 53 wurde die Haltestelle Ławryków im Mai 1905 für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eröffnet.

Die Gleisanlagen in einigen Stationen haben einerseits eine Vermehrung erfahren, andererseits wurden neue Industriegleise hergestellt, und zwar:

Behufs Erleichterung und Vereinfachung der Manipulation in der Station Lemberg-Kleparów wurde im Jahre 1889 ein zweites durchgehendes Hauptgleis, ein durchgehendes Nebengleis, Heizhausgleis und Verbindungsgleis von zusammen 1376 *m* Länge und im Jahre 1892 die Einbindung des Stutzgleises im Kostenbetrage von K 1193 hergestellt.

In der Station Zólkiew wurden zwei neue durchgehende Gleise von 714 *m* Länge mit 5 Wechseln im Gesamtkostenbetrage von K 47.200 hergestellt und im Jahre 1891 zunächst dieser Station in *km* 35,9 zu der Zólkiewer Glashütte auf dem von diesem Etablissement unentgeltlich beigestellten Grunde ein 171 *m* langes Ladegleis im Kostenbetrage von K 3920 errichtet; die Hälfte dieses Betrages wird in 10 Jahres-Annuitäten à K 234 von dieser Fabrik refundiert.

In der Station Rawa ruska wurden im Jahre 1889 Gleisverbindungen in der Gesamtlänge von 330 *m* ausgeführt.

In der Station Kulików ist ein viertes durchlaufendes Gleis nebst entsprechender Erweiterung des Stationsplateaus sowie ein 95 *m* langes Schleppgleis für Bretterverladung 1890 hergestellt worden.

In der Station Glinsko ist im Jahre 1892 ein durchlaufendes drittes Gleis in Ausführung gebracht worden, dessen Kosten sich auf K 1051,44 belaufen haben.

In der Station Glinsko zweigt ein 84 *m* langes Industriegleis zum Anschlusse an das der Kohlengewerkschaft in Skarzawa gehörende Schmalspurgleis ab.

Nächst der Station Belzec bei *km* 89,287 wurde im Jahre 1899 zur Dampfsäge der Oberschlesischen Holzindustrie-Aktien-Gesellschaft ein 415 *m* langes Industriegleis im Kostenbetrage von K 7722,54 hergestellt. Die genannte Aktiengesellschaft hat diese Herstellungskosten aus eigenem getragen.

Bei *km* 3,584 wurde zur Holzwolle- und Parketten-Fabrik in Rzesna polska ein Industriegleis hergestellt, dessen Kostenbetrag pro K 6500 seitens der Fabrik in 10 Jahres-Annuitäten zur Rückzahlung gebracht wird.

In der Station Zólkiew wurde ein Industriegleis in der Länge von 140 *m* ausgeführt.

In der Haltestelle Maczoszyn erfolgte die Einbindung der Stutzgleise mittelst einer Gleisverlängerung von 112 *m* mit dem Kostenbetrage von K 3422.

In den Stationen Glinsko u. Kleparów wurden die Gleisanlagen im Kostenbetrage von K 31.740 erweitert. Die Herstellung von Wechselsperren erforderte einen Kostenbetrag von K 892,65.

Ausrüstung und Einrichtung der Bahn.

Im Jahre 1890 erfolgte auf der ganzen Linie die Herstellung einer Glockenleitung und Ausrüstung der Stationen und Wächterhäuser mit den erforderlichen elektrischen Signaleinrichtungen, Apparaten, Werkzeugen und Geräten.

Behufs Abwicklung des Wagendirektionsdienstes wurde im Jahre 1891 eine Telegraphenleitung im Kostenbetrage von K 24.480 hergestellt.

Im Jahre 1894 wurden die bestehenden Brückenwagen ohne Gleisunterbrechung in den Stationen Zólkiew, Dobrosin und Belzec, welche nur 20 *t* Tragkraft hatten, auf eine Tragkraft von 25 *t* erhöht und mit Signal- und Registriereinrichtung sowie mit einer 6 *m* langen Brücke aus Eisenblech, in beweglichen Flaschengehängen ruhend, dann mit einem Semaphor und Stahlblockschienen versehen, ferner eine neue Brückenwage angeschafft und eine rückgewonnene rekonstruierte Brückenwage in der Station Glinsko aufgestellt.

Zu der von der Karl Ludwig-Bahn 1892 hergestellten Sicherungsanlage in der Station Rawa ruska wurde ein Beitrag von K 20.000 geleistet.

In den Haltestellen Macoszyn und Hrebenne wurden Telephonanlagen im Kostenbetrage von K 884⁸¹ ausgeführt.

Es wurden 6 Zugmeldeposten in Ausführung gebracht, welche einen Kostenaufwand von K 11.757⁶³ in Anspruch genommen haben.

In der Station Zólkiew wurde eine Einfriedung im Kostenbetrage von K 300 und ein Trottoir im Kostenbetrage von K 530 errichtet.

Ferner wurden Inventaranschaffungen im Betrage von K 1741⁴⁸ vorgenommen.

Fahrbetriebsmittel.

Im Jahre 1893 wurden, um den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen, 3 Stück dreiachsige, dreifach gekuppelte Güterzugslokomotiven Serie 56 der k. k. österr. Staatsbahnen, für Holzfeuerung eingerichtet, samt hiezugehörigen dreiachsigen Schlepptendern Serie 36/37 angeschafft. Die Maschinen sind mit Haushälterischen Geschwindigkeitsmessern und festen Schneepflügen ausgerüstet, ferner ist eine Reserve-Rädergarnitur angeschafft worden. Weiters sind 112 offene Güterwagen J. K. von 15 t Tragkraft mit je 8 Rungen und Walzenscheibenrädern, darunter 38 Stück mit Bremsen angeschafft worden, desgleichen 2 Bahnwagen, 12 Reserve-Räderpaare und 50 Wagendecktücher. Sämtliche Fahrbetriebsmittel sind nach der Type der k. k. österreichischen Staatsbahnen gebaut worden. Die Anschaffungskosten bezifferten sich auf K 600.000. Die hauptsächlichsten Abmessungen der Lokomotiven sind folgende:

Dampfdruck	11 Atm.
Kesseldurchmesser	1 ⁸⁵ m
Siederrohrzahl	188 Stück
Siederrohrlänge zwischen den Wänden	4 ¹⁶⁵ m
Äußerer Siederrohrdurchmesser	51 mm
Rostfläche (l. 1 ⁷⁷⁸ × b. 1 ⁰²⁰)	1 ⁸¹ m ²
Heizfläche (wasserberührt) Rohre	126 m ²
„ der Feuerbüchse	8 m ²
Totale Heizfläche	134 m ²
Zylinderdurchmesser	450 mm
Kolbenhub	632 mm
Treibraddurchmesser	1 ²⁵⁸ m
Fester Radstand	3 ¹⁶ m
Kesselmitte über Schiene	1 ⁰⁹⁵ m
Gewicht leer	36 ⁵ t
„ im Dienst, 1 Achse	13 ⁷ t
„ „ „ 2 Achsen	13 ⁹ t
„ „ „ 3 „	13 ⁹ t
„ „ „ total	41 ⁵ t
Hauptabmessungen des Tenders:	
Raddurchmesser	0 ⁹⁹⁵ m
Radstand	3 ²⁴⁰ m
Inhalt des Wasserkastens	12 m ³
„ „ Kohlenkastens	6 m ³
Gewicht der Maschine leer	15 t
„ im Dienste	32 t

Hauptabmessungen der offenen Güterwagen J. K.

Vereinslenkachsen	B ₅
Längsspiel	10 mm
Querspiel	10 mm
Ladefläche	12 ⁵ / ₅ m ²
Radstand	4 ⁹ / ₉ m
Laderaum	20 ⁷⁵ / ₇₅ m ³
Eigengewicht	8000 kg
Tragfähigkeit	15.750 kg

Angeschafft wurden noch eine Draisine im Kostenbetrage von K 990, sowie 4 Eisenbahnfahräder (Veloziped-Draisinen) für die Bahnmeister, um eine intensivere Streckenbegehung zu ermöglichen, endlich wurden im Jahre 1900 die Stationen mit Ladebrücken für die Einwaggonierung von Militärpferden ausgerüstet.

4. Anlage- und Baukapital.

Das Anlagekapital ist unverändert geblieben, dagegen haben sich die Baukosten durch die vorangegebenen Erweiterungs- und Vervollständigungsbauten sowohl rücksichtlich der Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln als auch von Inventargegenständen erhöht:

Von dem am Ende des Jahres 1906 bilanzmäßig ausgewiesenen Baukapitale per	K 8.515.941 ⁸³
waren bis dahin noch	„ 287.973 ⁵⁴
als verfügbarer Reservefonds übrig.	
Wenn von den Baukosten per	„ 8.227.968 ²⁹
von welchen auf den Baukilometer	„ 93.055 ⁵¹
entfallen,	
die aus der Begebung der Aktien entstandenen Kursverluste per	„ 648.000
und die Interkalarzinsen per	„ 140.338 ⁷⁰
zusammen	K 788.338 ⁷⁰
einerseits und die für die jeweilig verfügbaren Baugelder erzielten Zinserträge per	„ 158.428 ⁶¹
andererseits, mithin der Differenzbetrag per	K 629.910 ⁰⁹
ausgeschieden wird, so ergibt sich, daß die effektiven Baukosten Ende 1906	„ 7.598.058 ²⁰
oder per Baukilometer	„ 85.931 ⁴⁴
betragen.	

5. Organisation des Betriebes.

Betriebsführung und Anschlußverträge.

Der Betrieb wird auf Grund des zwischen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Betriebsvertrages vom 23. Juni 1886, der in meinem Buche vom Jahre 1891 im Anhang Seite 135 in seinem Wortlaute enthalten ist, von der k. k. Staatsbahndirektion in Lemberg weitergeführt.

Desgleichen wird auch der an die betriebsführende Verwaltung zu entrichtende jährliche Pauschalbetrag von K 28.000 für die allgemeine Verwaltung und die Zentralleitungen der 3 Dienst-

zweige weiter bezahlt, ferner wird auf Grund des Anhanges I vom 6. September 1893 zum Verträge vom 23. Juni 1886, betreffend die Besorgung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów), für die Mitbenützung der Bahnhöfe der k. k. österr. Staatsbahnen in Lemberg und in Rawa ruska ein jährliches Pauschale von K 30.000 entrichtet. (Siehe Anhang.)

Werden diese Ausgabenposten zusammengefaßt, so haben dieselben im Jahre 1894 nicht weniger als 15⁰/₀ der Gesamtausgaben betragen.

Aus dem Verwaltungsberichte der k. k. österr. Staatsbahnen für das Jahr 1894 haben die Kosten der allgemeinen Verwaltung und des Zentraldienstes der 3 Betriebszweige nur 5⁸⁸/₀ der eigentlichen Betriebsausgaben des Gesamtnetzes der Staatsbahnen erfordert, während die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) für den Zentral-Verwaltungsdienst 7⁷⁵/₀ der eigentlichen Betriebsausgaben zu tragen hat.

Seit der Betriebseröffnung wurde für die allgemeine Verwaltung in den Zentralleitungen der 3 Dienstzweige an die betriebsführende Verwaltung der Betrag von K 302.807 und für die Mitbenützung der Bahnhöfe K 599.473, somit zusammen der namhafte Betrag von K 902.280 bezahlt, ohne daß der betriebsführenden Verwaltung aus der Besorgung des Dienstes für die Mitbenützung der Bahnhöfe erhebliche Ausgaben erwachsen wären. Es stehen daher diese bedeutenden Ausgaben sicherlich nicht in einem richtigen Verhältnisse zu den Leistungen der betriebsführenden Verwaltung.

Diese so namhaften jährlichen Ausgaben von zusammen K 58.000 veranlaßten die Gesellschaft, sich in einer Eingabe an das k. k. Handelsministerium mit der Bitte zu wenden, für die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) die Begünstigungen des Art. IX/₁ des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, in Anwendung zu bringen. Diese Bitte wurde damit begründet, daß die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) in die Kategorie der Lokalbahnen zu zählen ist, derselben daher auf Grund des vorzitierten Gesetzes die Befreiung von der Anrechnung einer Quote der Zentralverwaltungskosten der Staatseisenbahnverwaltung, ferner von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der Lokalbahn-Unternehmung für die Mitbenützung bestehender Anlagen der Staatsbahnen und für den in den Anschlußbahnhöfen durch Staatsorgane besorgten Stationsdienst als Begünstigung zu gewähren sei.

Diese Eingabe der Gesellschaft wurde mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 26. November 1895 dahin beschieden, daß gegenwärtig für die Staatsverwaltung kein Anlaß besteht, die erbetenen Zugeständnisse zu gewähren, nachdem die nachgesuchten Begünstigungen in vorliegendem Falle bei der dermaligen nicht ungünstigen und dem Anscheine nach einer weiteren Besserung in Aussicht stehenden Rentabilität der fraglichen Lokalbahn für den Bestand und die Prosperität derselben nicht unumgänglich notwendig erscheinen.

Dienstes-Organisation.

An der Spitze der Besorgung aller Dienstzweige steht ein Betriebsleiter mit dem Sitze in Lemberg, welcher der k. k. Staatsbahndirektion untersteht und von derselben die Weisungen in bezug auf die Führung des Betriebes entgegenzunehmen hat.

Im Sinne des mit der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg abgeschlossenen Betriebsvertrages vom 24. September 1887 ist der Gesellschaft die Kontrolle in der Ausübung des Betriebsdienstes eingeräumt; es wurden daher ein Betriebskontrollor und ein Revisor für die Prüfung der der Betriebsrechnung zugrundeliegenden Belege, außerdem ein kommerzieller Agent in der Station Belzec bestellt.

Ursprünglich hatte für die Ausführung des Betriebes die Instruktion für die Betriebsvorstände, wie selbe in meinem Buche vom Jahre 1891, Seite 170, veröffentlicht wurde, Geltung. Da aber diese Instruktion in vielen Punkten den Normen der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung nicht entspricht, wurde dieselbe nach und nach den staatlichen Vorschriften tunlichst angepaßt bzw. aufgehoben.

6. Personen- und Gütertarife.

Im allgemeinen wurde den Bedürfnissen des reisenden Publikums und der Handeltreibenden tunlichst Rechnung getragen, und sind auch tarifarische Maßnahmen getroffen worden, um die noch bestandene Achskonkurrenz zu beseitigen.

Die Tarife für Personen und Reisegepäck, Expreßgut und Hunde, welche seit 1. Jänner 1903 in Geltung sind, wurden im Entgegenhalte zu den bestandenen Tarifen einer Regulierung in unten angeführter Weise unterzogen. Für den Transport von Gütern wurden Ausnahmtarife erstellt und großen Verfrächtern von Massengütern bei Übernahme eines Pflichtquantums auch Tarifnachlässe gewährt.

Gelegentlich der Übernahme in den Staatsbetrieb wurden bezüglich der Verteilung der Frachtabteile bei gemeinschaftlichen Transporten folgende Bestimmungen getroffen. Insoweit im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) einerseits und der auf der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn oder darüber hinausgelegenen Stationen auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) die normalen Frachtsätze zur Einrechnung gelangen, werden letzterer auch diese normalen Sätze zugeschieden.

Hinsichtlich der Verteilung gemeinsamer ermäßigter Sätze dagegen wird an den mit Erlaß der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen vom 18. Mai 1889, Z. 6831, für die Verteilung der Refaktien im Wechselverkehre zwischen den Bukowinaer Lokalbahnen und der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn normierten Grundsätzen auch hinsichtlich der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) festgehalten.

Im Lokal- und Wechselverkehre wurden für die Anteilausscheidung nach dem Prinzipie des Fahrens über die kürzeste Route Normen aufgestellt, dahingehend, daß, wenn sich der Tarif über die kürzeste Route bildet, die beteiligten Bahnen die normalen, bzw. eingerechneten Taxen erhalten, bildet sich der Tarif nicht über die kürzeste Route, so gilt im allgemeinen der Grundsatz, daß der der Frachtberechnung zugrunde gelegte Frachtsatz der längeren Staatsbahnroute nach Vorabzug einer ganzen Manipulationsgebühr zugunsten der k. k. österr. Staatsbahnen und je einer halben Manipulationsgebühr zugunsten der nicht als Transitstrecken beteiligten Lokalbahnen zwischen den beteiligten Bahnen pro rata der gefahrenen Kilometer verteilt wird.

Die dermalen in Kraft stehenden Personenfahrpreise und Frachtgütertarife sind folgende:

Personentarif.

Pro Person und Kilometer in Hellern	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
	10 ⁶	7 ⁶³	3 ⁸²	2 ⁵⁵
Als geringste Gebühr werden eingehoben	40	30	20	10

Reisegepäck, Eilgüter.

Der Tarif, Teil II, enthält Tarife und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, auf welchen der für den Lokalverkehr der k. k. österr. Staatsbahnen gültige Tarif, Teil II, keine Anwendung findet.

Dieser Tarif, Teil II (Heft II: östliches Netz), auf den wir hier verweisen und der einige Abänderungen gegen den ursprünglichen Tarif enthält, hat vom 1. Jänner 1903 seine Gültigkeit auch für die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów).

Frachtgüter.

Die tarifarischen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) sind in dem jeweilig unter dem Titel „Lokal-Güter-Tarife, Teil II, Heft 2, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina“ erscheinenden Tarif, u. zw. im Abschnitte C enthalten, in welchem die im Staatsbetriebe stehenden

Lokalbahnen, auf welchen lediglich die Bestimmungen des Tarifteiles I der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen Anwendung finden, aufgenommen sind.

Der jeweilig erscheinende Tarif, Teil I, enthält die allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern. Abteilung B. Tarifarische Bestimmungen und der Nachtrag mit Änderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, sowie der Bestimmungen für den Transport von Leichen und lebenden Tieren, ferner besondere Vorschriften für bestimmte Gegenstände, sowie für die Beförderung von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Kleie und Ölsaaten in loser Schüttung (*alla rinfusa*), dann von Flüssigkeiten in Kesselwagen, endlich Änderungen, bezw. Ergänzungen der Güterklassifikation des Güterverzeichnisses und des Nebengebührentarifes.

Die im I. Teil meines Buches vom Jahre 1891 bekanntgegebenen Tarifgrundlagen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) haben bis zum Schlusse des Jahres 1907 keine Änderungen erfahren und wurden nur bezüglich der Ausnahmetarife die notwendig erscheinenden jedoch unwesentlichen Abänderungen vorgenommen.

Dagegen hat die Verwaltung auf Grund der zutage tretenden Bedürfnisse des Verkehrs und zur Hebung der Industrie und des Handels entlang der gesellschaftlichen Bahnstrecke ansehnliche Frachtermäßigungen zu erteilen sich veranlaßt gesehen.

Nach den Konzessionsbedingungen unterliegen die Tarife der Anordnung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll. Das Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 16. Mai 1907, Z. 10.409, die Voraussetzungen für eine entsprechende Herabsetzung der Tarife für gegeben erachtet und daher die Anordnung einer solchen Maßnahme in Aussicht genommen.

Das auf Grund der gepflogenen Verhandlungen mit dem k. k. Eisenbahnministerium der Gesellschaft bekanntgegebene und zur Annahme empfohlene Barème mit wesentlich reduzierten Einheitsätzen gab Veranlassung zu einer eingehenden Prüfung aller diesbezüglich in Betracht kommenden Umstände und insbesondere jener, welche durch ihren Einfluß die nicht zu vermeidende erhebliche Herabminderung der Transporteinnahmen hervorrufen werden.

Trotz dieser in Aussicht stehenden Einbuße an Transporteinnahmen sah sich die Verwaltung im öffentlichen Interesse und, um den Wünschen der Handeltreibenden tunlichst zu entsprechen, veranlaßt, das vorgeschlagene Barème anzunehmen, um eine Vereinfachung des Tarifes der Eisenbahn durch Anpassung an das Barème anderer von der Staatseisenbahnverwaltung betriebenen Lokalbahnen in Galizien zu ermöglichen.

Die angenommenen reduzierten Einheitssätze betragen pro 100 *kg* und 1 *km* :

- a) Für Eilgut, und zwar gewöhnliches 3 h, ermäßigtes 1·6 h.
- b) Frachtgut „ „ Klasse I 1·6 h, Klasse II 1·4 h.
- „ für Wagen „ A 1·06 h, Klasse B 0·86 h, Klasse C 0·60 h.
- „ „ Spezialtarif 1 0·08 h, Spezialtarif 3 0·50 h.
- „ „ Ausnahmstarif I 0·50 h.

Die Einheitssätze für Pferde, Fohlen und Maultiere als Eilgut sowie jene des Spezialtarifes II; der Ausnahmetarif II, III und IV sind unverändert geblieben.

Als Manipulationsgebühr wurden bei gewöhnlichem Eilgut 20 h, bei ermäßigtem Eilgut sowie bei Klasse I, II, A, B, C und dem Spezialtarife 1 8 h pro 100 *kg* und für den Spezialtarif 3 und Ausnahmetarif I 4 h pro 100 *kg* festgesetzt.

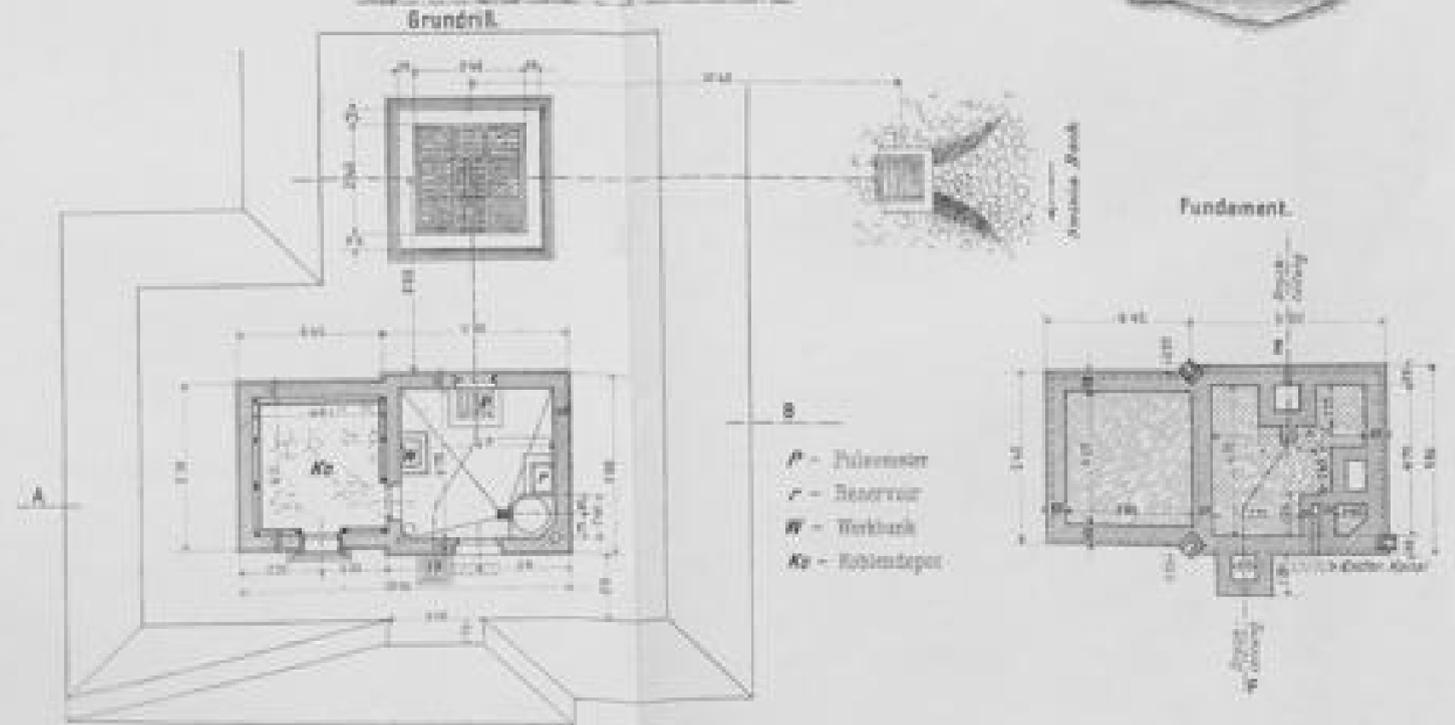
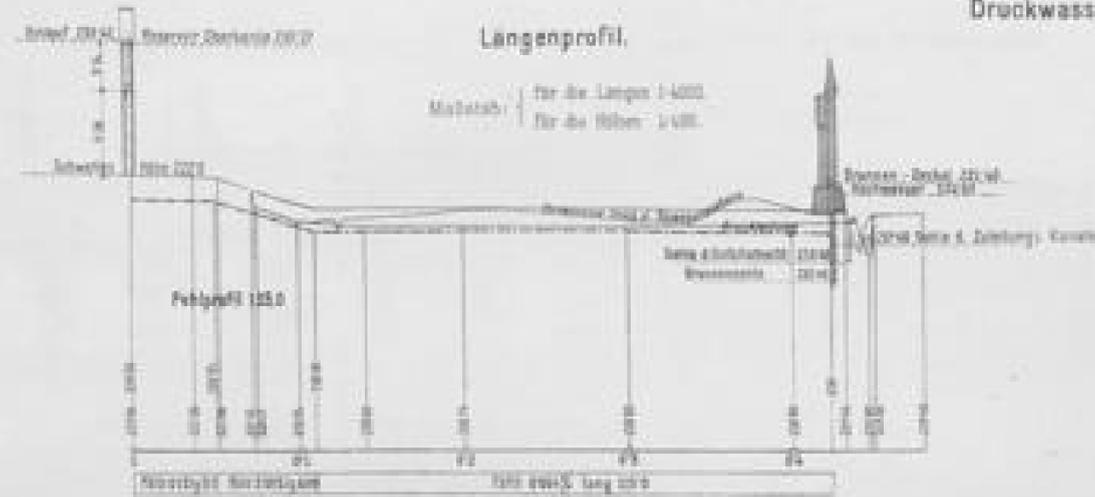
An Stelle eines Einheitssatzes sowie von Frachtsätzen für sperrige Güter fand die Bestimmung Aufnahme, daß die Gebührenberechnung bei diesen Gütern für das um 50% erhöhte und sodann erst im Sinne des Tarifteiles I, Abteilung B, A, I, d, 2 aufzurundende Gewicht zu den Frachtsätzen der Klasse I zu erfolgen hat. Diese reduzierten Tarifsätze gelangten am 15. Februar 1908 zur Einführung.

7. Personen- und Güterverkehr. Finanzielle Ergebnisse.

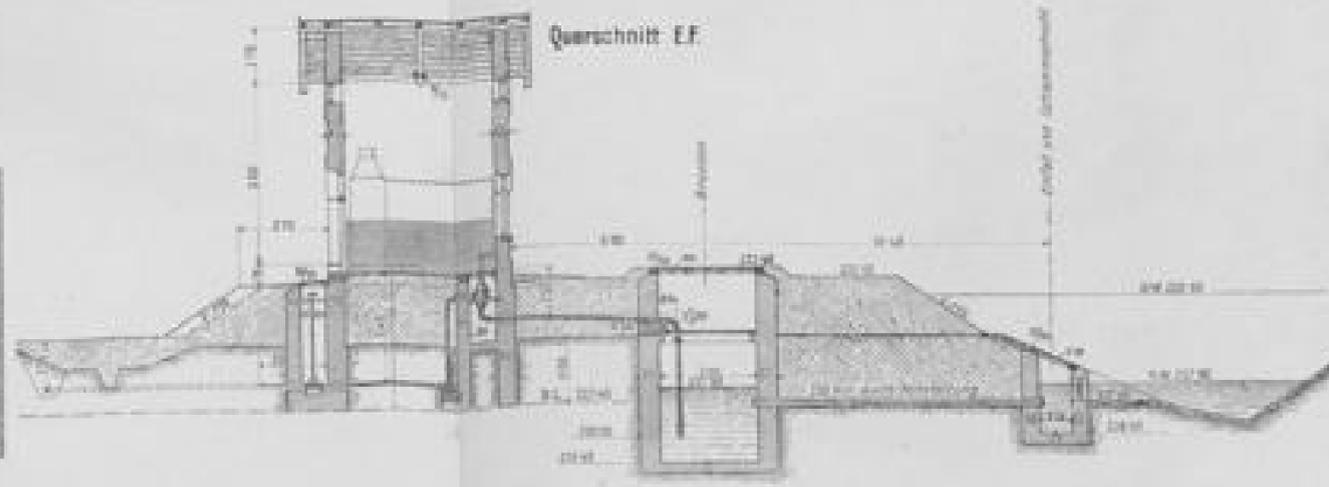
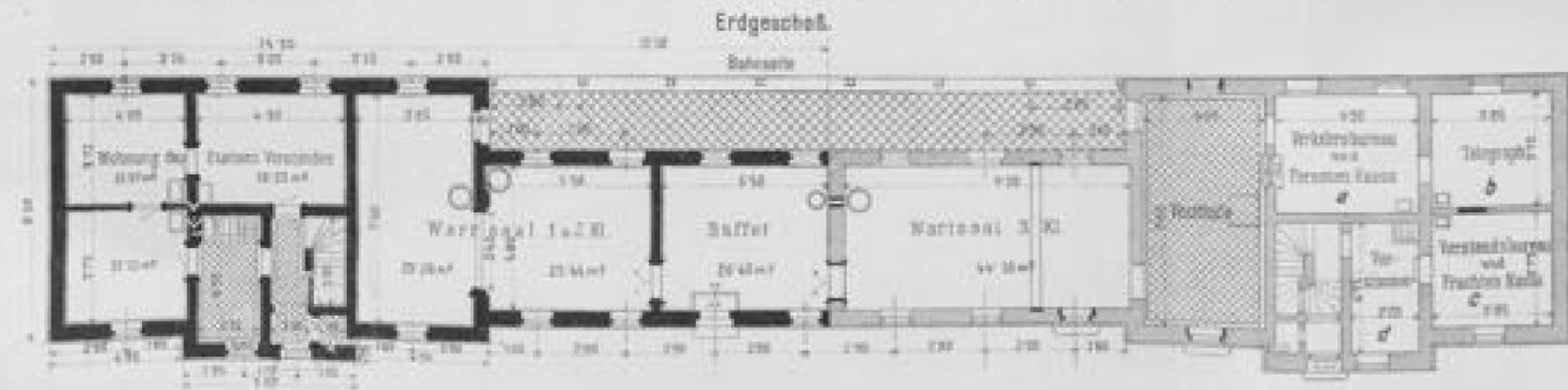
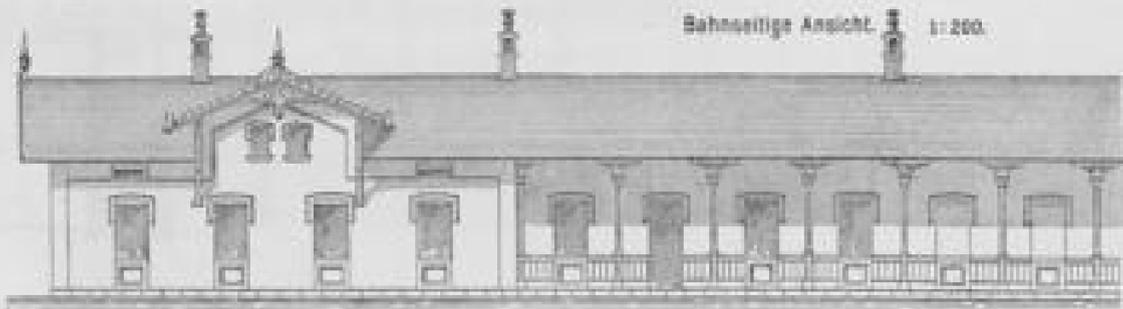
Aus der Zusammenstellung auf Seite 15 sind die Daten bezüglich des Personen- und Güterverkehrs, sowie die finanziellen Ergebnisse zu entnehmen.

Bei den Berechnungen in dieser Zusammenstellung ist die Betriebslänge von 89·464 *km* zugrundegelegt worden. Aus dieser Zusammenstellung geht weiters hervor, daß während des 19jährigen Betriebes den Prioritätsaktien im Durchschnitte eine Dividende von 3·⁷⁸⁶/₁₀₀ zukommt, jene der Stammaktien nur 1·⁰⁰⁴/₁₀₀ betragen hat und daß sich das gesamte Anlagekapital im Durchschnitte nur mit 2·⁸⁵⁸/₁₀₀ verzinst hat, ein Ergebnis, das zur Herstellung von Lokalbahnen nicht sehr einladend ist.

Druckwasserleitung vom Swinia-Bache zu dem Wasserturm in der Station Zótkiew.



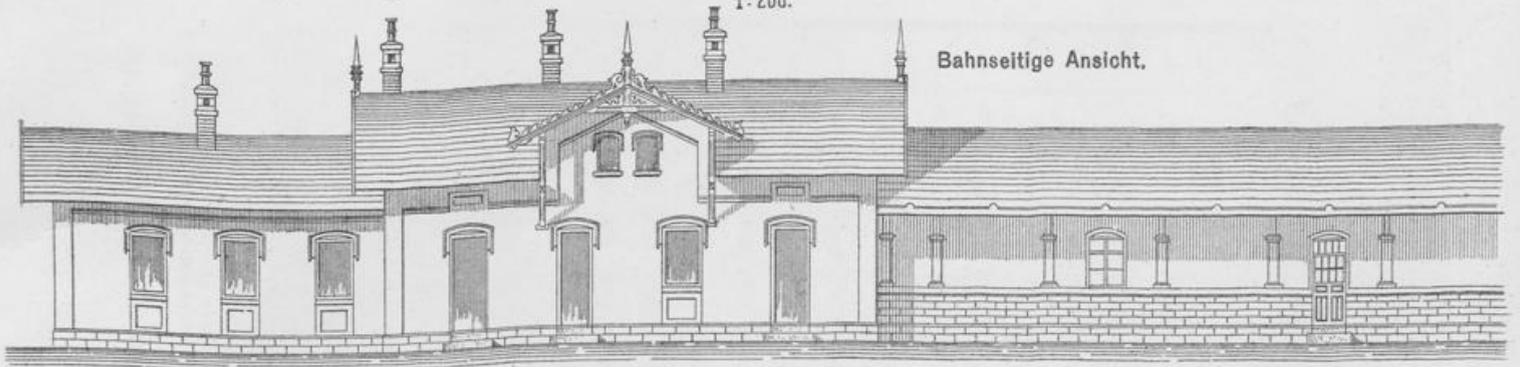
Vergrößerung und Adaptierung des Aufnahmehäuses in der Station Zótkiew.



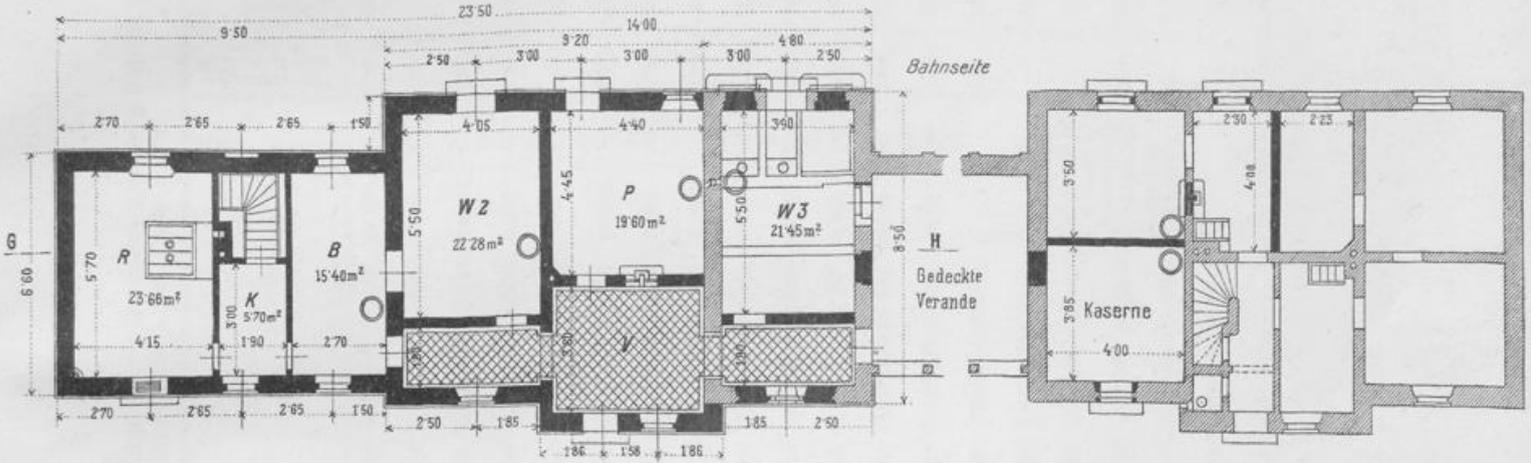
HOCHBAU

Vergrößerung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Brzuchowice.

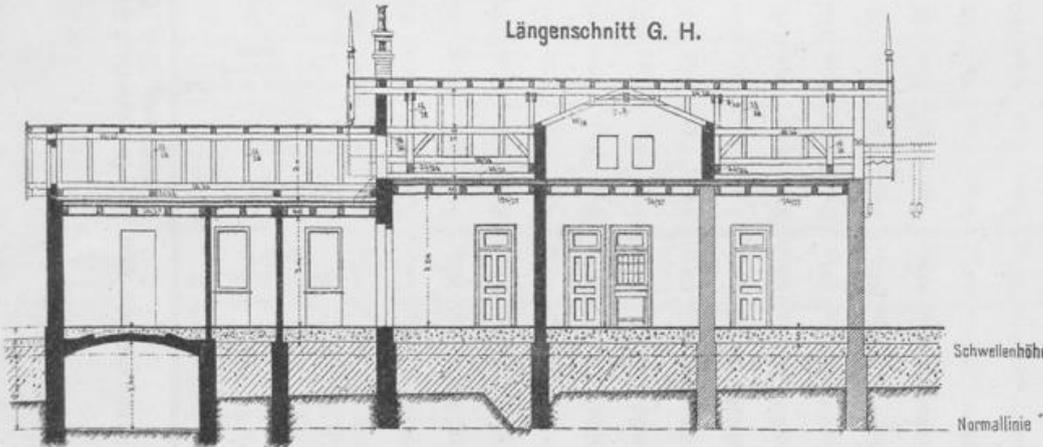
1:200.



Grundriß.



Längenschnitt G. H.



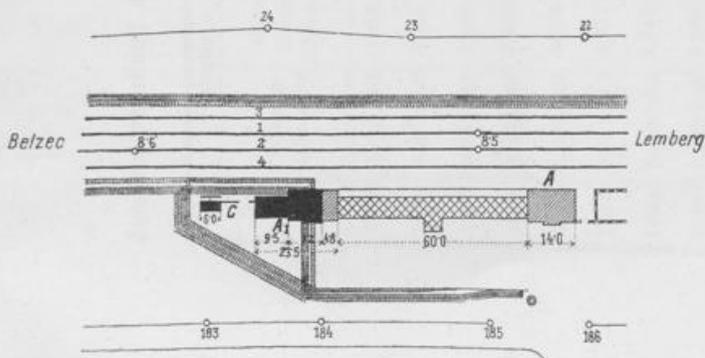
Grundriß:

- R - Restaurations-Küche
- K - Kredenz
- B - Buffet
- W2 - Wartsaal 2.Klasse
- P - Personen-Kassa
- W3 - Wartsaal 3.Klasse
- V - Vestibule

Maßstab 1:200



Situation.



A - altes Aufnahmsgebäude

C - Abort

A₁ Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes

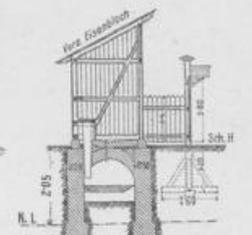
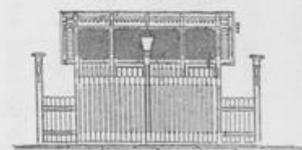
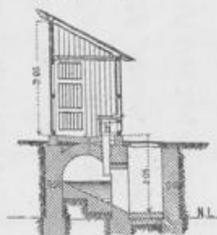
Maßstab 1:2000

Freistehender Passagierabort in der Station Brzuchowice.

Schnitt C. D.

Vordere Ansicht.

Schnitt A. B.

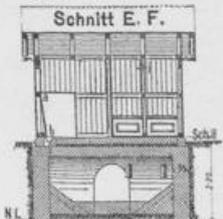
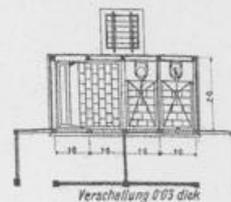
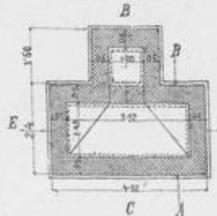


1:200

Grundriß.

Fundamentplan.

Schnitt E. F.



Verschönerung des Abort

Zusammenstellung der Betriebsergebnisse und der finanziellen Erfolge der Eisenbahn Lemberg-Betzec (Tomaszów) vom Zeitpunkte der Eröffnung (23. Oktober 1887) bis Ende 1906.

Betriebsjahr	Beförderte		Pro Betriebskilometer			Einnahme in Heller		Ausgaben in Heller		Kilometer			Netto in %	Durchschnittslastung der Züge in Tonnen	Hauptsächliche Frachtarikel in Prozenten						Ausbezahlte Dividenden in Prozenten	
	Personen-Kilometer	Güter-Tonnen-Kilometer	Ein-nahmen	Ausgaben	Überschub	pro Person	pro Tonne	pro Kilometer	Zugs-Wagenachs-	1000 Brutto	1000 Netto	Tonnen			Brennholz	Stein, Zement, Kalk	Getreide, Hülsenfrüchte	Kartoffel	Braunkohle, Steinkohle, Koks	Sonstiges	für Prioritätsaktien	für Stammaktien
1887)	2,613.494	2,313.047	3747 ²⁰	2857 ⁶⁶	889 ⁶⁴	4 ⁷⁴	6 ⁰⁶	2 ²⁵	2,079.178	11.957 ⁵⁸	3010 ⁹⁰	24 ²⁷	112 ³⁴	54 ⁷⁰	32 ¹⁶	2 ⁷⁷	—	10 ²⁸	—	0 ⁶⁶	—	
1889	2,577.222	2,331.088	3636 ¹⁶	2715 ²⁸	920 ⁸⁸	4 ⁵²	7 ³⁰	2 ³⁰⁸	2,247.554	10.300 ³⁷	3898 ⁸¹	44 ²¹	110 ¹⁹	71 ⁰⁰	14 ⁰⁶	8 ⁴⁴	—	10 ⁹⁷	—	1 ³³	—	
1890	3,311.444	2,766.924	3605 ⁰⁸	3334 ⁹⁰	270 ⁰²	4 ⁰⁴	4 ⁸⁰	2 ⁵⁸⁸	1,130.538	11.534 ²⁰	3418 ⁷²	27 ⁹	139 ²	74 ⁰⁹	6 ⁹⁴	4 ⁷²	4 ¹⁰	9 ⁰⁶	1	—	—	
1891	4,422.675	3,663.078	4643 ⁶⁴	3353 ⁷²	1289 ⁸²	3 ⁶⁶	5 ⁴²	2 ¹⁰²	3,302.355	13.690 ⁶	4368 ⁶	37 ⁴	136 ⁴	72 ¹²	10 ⁶⁰	4 ⁶⁹	6 ⁰²	6 ⁵⁷	2	—	—	
1892	7,115.680	4,598.722	5995 ⁹⁰	3186 ⁸⁸	2809 ⁰⁸	3 ³⁴	5 ⁰⁸	1 ⁴¹⁰	3,926.846	20.226 ⁸	5958 ²	52 ⁹	151 ¹	57 ⁰¹	14 ⁹⁰	7 ⁷⁷	8 ⁷⁶	11 ⁰⁶	4	—	—	
1893	8,021.972	4,677.260	6073 ¹⁰	3659 ⁰⁰	2414 ¹⁰	3 ¹⁴	5 ⁰²	1 ³⁷⁸	4,467.426	23.786	6922 ⁹	40 ⁹	168 ⁰	55 ⁵⁷	16 ³²	8 ⁹⁰	6 ⁰²	13 ¹⁶	4	—	—	
1894	8,219.061	4,717.500	7251 ⁸⁶	3666 ⁷⁶	3585 ¹⁰	3 ¹⁸	6 ²⁸	1 ⁴³⁰	4,182.460	22.951	6268	39 ⁸	180 ⁷	45 ³⁰	19	15 ⁰⁸	7 ⁸⁸	12 ⁷⁴	5	—	—	
1895	6,927.983	4,082.184	6947 ⁰⁶	3733 ¹⁰	3214 ⁴⁶	3 ⁰⁴	6 ⁰²	1 ⁷⁰⁴	3,702.660	19.609	5355	26 ⁶	170 ⁵	47 ⁸⁹	17 ⁰⁹	8 ⁷⁶	10 ⁰⁰	15 ⁵⁷	5	—	0 ⁸⁷⁵	
1896	7,732.379	3,318.459	6330 ⁹⁴	4167 ⁶⁶	2163 ²⁸	3 ³⁰	6 ⁷⁰	1 ⁰⁸⁴	3,756.132	19.285	4838	30 ⁶	176 ¹	48 ⁹⁰	15 ⁷⁶	7 ⁶²	14 ¹³	13 ⁵⁰	3 ⁵	—	—	
1897	9,325.224	6,003.640	7240 ⁴⁴	4521 ²²	2719 ²²	2 ⁸⁴	4 ⁶²	1 ⁸³⁰	4,008.466	22.299	6053	32 ⁶	164 ⁴	44 ⁶⁴	20 ⁴¹	10 ⁴¹	12 ²⁰	12 ⁷⁴	4 ⁴	—	—	
1898	8,083.022	4,790.341	7208 ⁰²	4837 ⁹⁶	2370 ⁰⁶	3 ³⁴	5 ⁸⁴	1 ⁸⁰²	4,136.196	23.357	6154	32 ⁶	154 ²	38 ⁹⁴	17 ⁴⁷	11 ⁴⁰	20 ⁴⁰	11 ⁷⁴	3 ⁷⁵	—	—	
1899	9,403.738	3,711.027	6967 ¹⁰	4573 ⁴²	2393 ⁶⁸	3 ¹¹	5 ⁸⁷	1 ⁹⁷²	3,897.480	20.742	5284	25	153 ¹	37 ⁷⁰	14 ⁰⁸	6 ⁸³	18 ⁶⁰	22 ⁸¹	3 ⁹	—	—	
1900	9,917.461	3,116.864	7240 ⁰⁷	4386 ⁹⁰	2853 ⁷²	3 ⁰⁶	7 ³⁵	1 ⁸⁹⁷	3,746.148	21.016	6003	28	149 ³	38 ⁰⁶	13 ⁶⁸	9 ⁹⁸	16 ⁴⁷	21 ²¹	4 ¹⁵	—	—	
1901	10,474.643	2,786.295	7373 ⁴⁰	4758 ¹⁴	2615 ²⁶	2 ⁹⁷	7 ⁵⁶	2 ⁰⁷⁸	3,766.904	20.482	6003	31 ⁸	151 ⁵	40 ¹³	11 ⁰⁷	8 ⁰⁰	20 ¹⁴	20 ⁶²	4 ²⁵	—	—	
1902	10,572.434	3,277.333	7503 ³²	4438 ¹³	3065 ⁷⁰	3 ⁰⁰⁶	7 ¹⁴⁴	1 ⁸⁷⁸	3,827.366	21.140	6003	Netto- belastung wurde ab 1901 von der be- triebshührenden Verwaltung nicht mehr be- kanntgegeben.	—	36 ³⁴	19 ⁰⁶	7 ⁰⁶	18 ⁴⁶	19 ¹⁰	5	0 ³⁷⁰	—	
1903	11,002.830	3,282.715	7916 ³⁶	4172 ⁶¹	3744 ³²	3 ⁰⁸³	7 ⁶⁰¹	1 ⁷⁰⁴	3,816.054	21.911	6003	—	—	38 ⁴³	18 ⁷³	8 ⁴⁹	14 ⁴⁹	21 ⁰⁷	5	2 ⁵	—	
1904	12,488.798	4,322.904	9058 ⁹⁸	4788 ³⁷	4270 ⁶¹	2 ⁹⁷⁶	7 ³⁷⁴	1 ⁵⁷⁴	4,146.602	27.210	6003	—	—	38 ⁰⁹	22 ⁶³	8 ⁷⁷	12 ²¹	18 ³	5	4 ³²⁵	—	
1905	13,530.999	4,335.120	9980 ²³	4825 ⁰⁷	5155 ¹⁶	3 ¹¹⁵	7 ⁹⁴⁴	1 ⁵⁷⁹	4,188.990	27.342	6003	—	—	42 ¹⁹	20 ⁹⁸	10 ⁸⁴	6 ⁸²	19 ²²	5	5	—	
1906	15,311.618	3,525.860	10704 ⁶⁰	5908 ⁸⁶	4795 ⁹⁴	2 ⁹⁸⁵	8 ⁴⁰¹	1 ⁷⁸⁶	4,989.738	29.585	6003	—	—	45 ¹⁸	20 ⁷³	7 ⁹⁰	7 ²¹	19 ³¹	5	5	—	

1) Das erste Geschäftsjahr läuft vom 23. Oktober 1887 bis 31. Dezember 1888. — 2) Gemischte Züge, Lastzüge.

II. Dampftrambahn in Lemberg.

Geschichtliches.

Der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wurde die Konzession für den Bau- und Betrieb einer als normalspurige Lokalbahn (Dampftrambahn) auszuführenden Lokomotiveisenbahn von ihrer Station Lemberg-Kleparów bis in die Stadt Lemberg mit Schleppbahnen zu den längs der projektierten Bahn gelegenen militärischen und industriellen Anlagen unter dem 10. Dezember 1888 (R.-G.-Bl. Nr. 7 vom 26. Jänner 1889) verliehen. Nachdem in dieser Konzessionsurkunde der Gesellschaft auch die Berechtigung erteilt worden ist, Fortsetzungslinien der vorgenannten Lokalbahn (Dampftrambahn) zur Jablonowska Kaserne, zum Bahnhof Podzamec der k. k. priv. galiz. Karl Ludwig-Bahn und zur ärarischen Tabakfabrik in Winniki herzustellen, wurden Verhandlungen mit dem k. u. k. Reichskriegsministerium und mit der k. k. Generaldirektion der Tabakregie eingeleitet.

Die vorgenommenen Erhebungen über den zu erwartenden Personen- und Güterverkehr stellten eine Bruttoeinnahme von 159.400 Gulden österr. Währung in sichere Aussicht, so daß bei der Annahme von 60% Betriebskosten, das mit zirka 1,325.000 Gulden österr. Währung veranschlagte Anlagekapital sich mit 5% verzinzen würde.

Bei der am 6. Dezember 1888 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wurde der Antrag des Verwaltungsrates auf die Erwerbung der Konzession für den Bau und Betrieb einer von der Station Lemberg-Kleparów abzweigenden, nach der Stadt Lemberg-St. Anna führenden Dampftrambahn samt den zu den militärischen und industriellen Anlagen führenden Schleppgleisen und den projektierten Fortsetzungslinien einhellig genehmigt.

Die mit dem k. u. k. Reichskriegsministerium gepflogenen Verhandlungen führten zur Aufstellung eines Vertrages, mit welchem die Zustreifgebühren, resp. Tarife für die Beförderung der dem Militärärar gehörigen Güter, auf der Dampftrambahn von der Station Lemberg-Kleparów nach Lemberg-St. Anna festgesetzt wurden.

Von der Generaldirektion der Tabakregie wurde für die Beförderung ihrer Güter auf der 10, km langen Linie von Lemberg nach Winniki, deren Baukosten mit zirka 600.000 Gulden veranschlagt waren, die Garantie einer jährlichen Bruttoeinnahme von wenigstens 34.000 Gulden auf die Dauer von zehn Jahren gefordert.

Der Magistrat der königlichen Landeshauptstadt Lemberg hat auf Grund der der Gemeinde Lemberg unterbreiteten Projekte, die der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung unterzogen worden sind, mit der Zuschrift vom 18. April 1891, Z. 14.704/1890, das Ergebnis der vorgenannten Amtshandlungen zur Kenntnis genommen und dem Verwaltungsrate mitgeteilt, daß der Gemeinderat von Lemberg in seiner Sitzung am 24. März 1891 beschlossen hat, die Benützung der

öffentlichen Straßen und Plätze, sowie der Stadtgründe, durch welche die Trace führen soll, zu genehmigen, insofern dieselbe sich auf folgende Linien bezieht, und zwar:

- a) Vom Bahnhofe Lemberg-Kleparów der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów), durch die Janówerstraße mit der Station dieser Bahn zur Ludwigschule und St. Anna mit den Abzweigungen zu den militärischen Anstalten, sowie mit den Brauhäusern Schmelkes und Thom in der Janówerstraße, dann die Gründe des israelitischen Spitals und das Lilienfeldsche Brauhaus in der Meiselsgasse;
- b) die Station Lemberg-St. Anna mit dem Bahnhofe der Karl Ludwig-Bahn Podzamecze samt der Abzweigung zum städtischen Schlachthause;
- c) die Linie, welche die Station Kleparów durch die Straße Błonie mit dem Bahnhofe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn verbindet;
- d) die Linie, welche den Lemberger Bahnhof der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zur Eisenbahn Lemberg-Belzec mit der Station Stryjskien der projektierten Linie verbindet.

Was die projektierte Linie von der Station Lemberg-Stryj durch die Zyplikiewicz, Pańska, Czernieckigasse, Lyczakowerstraße zur Station Lemberg-Lyczakowska betrifft, so hat der Gemeinderat mit Hinweis auf die bei der Begehungskommission und Enteignungsverhandlung am 16. April 1890 von dem Vertreter des Magistrates abgegebene Erklärung sich gegen die Ausführung ausgesprochen und dem Verwaltungsrate nahegelegt, die Trasse durch die Straßen Zielona Porosiewicza zur Pohulanka durch den Bach Pasięka über die Lyczakower Felder nach der Ceterowskastraße zur Station Lemberg-Lyczakowska zu verlegen oder eine andere Trasse zu wählen, welche die Vorstadt Zielona durchzieht.

Mit dieser Zuschrift ist gleichzeitig ein durch den Gemeinderatsbeschluß genehmigter Vertragsentwurf dem Verwaltungsrate mit der Einladung zugesendet worden, die aus öffentlichen Rücksichten und Gemeindeinteressen aufgestellten Bedingungen anzunehmen und als Sicherstellung die geforderte Kautions von 25.000 fl. österr. Währung (50.000 K) zu erlegen.

Der besagte Vertragsentwurf enthielt wegen Mitbenützung der der Gemeinde Lemberg gehörenden Grundstücke, Straßen und öffentlichen Plätze so harte Bedingungen, daß die Gesellschaft außerstande war, auf die Ausführung des gedachten Projektes noch ferner zu reflektieren. Insbesondere waren die Verpflichtungen der Ausführung sämtlicher Linien in der Länge von 22³⁶³ km innerhalb Jahresfrist, welche einen effektiven Kostenaufwand von zirka 1,325.000 fl. öst. Währ. erfordern, sowie die gewünschte Trassenänderungen, die Vergütungsleistungen, die Anteilnahme an den Erträgen nach Ablauf von 30 Jahren, die Einflußnahme auf die Erstellung der Tarife und der Fahrordnung und die Bedingungen in technischer, administrativer und gefällsamlicher Beziehung und endlich die von der Gemeinde vorbehaltenen Rechte so drückender Art und von so weittragender Einflußnahme auf den Bau und die Betriebsführung der Bahn, daß die Gesellschaft keine hinreichende Gewähr für die Prosperität der projektierten Bahn finden konnte.

Der Verwaltungsrat war daher zu seinem Bedauern nicht in der Lage, die ihm verliehene Konzession vom 10. Dezember 1888, R.-G.-Bl. Nr. 7, durchzuführen. Von diesem Beschlusse wurde dem k. k. Handelsministerium, der k. k. Statthalterei in Lemberg und dem k. u. k. Reichskriegsministerium die Anzeige mit dem Beisatze erstattet, daß die beregte Konzession zurückgelegt wird.

Die Konzession wurde demnach laut Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 19. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 67, über Wunsch der Gesellschaft für erloschen erklärt.

Die Tafel 3 enthält die Situation, in welcher die einzelnen Linien der projektierten Dampftrambahn eingezeichnet sind.

In Tafel 4 sind die Längenprofile, die Situation der Station St. Anna und charakteristische Querprofile dargestellt.

Nachweisung der Längen und Anlagekosten der projektierten einzelnen Linien der Dampftrambahn.

Nr.	Bezeichnung der Linien	Länge in km	Anlagekosten		Der politischen Be- gehung unterzogen
			per Kilo- meter	Zu- sammen	
			fl.	fl.	
1	Dampftrambahn von der Station Lemberg-Kleparów nach Lemberg-St. Anna	2·958	120.965·25	357.816 ¹⁾	am 12. April 1888
2	Fortsetzungslinie zum Bahnhofe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft, abzweigend im km 0·9–1·0	1·520	38.716·45	58.849	am 24. Juni 1889
3	Verbindung von der Linie 1 und 2, und eine Ausweiche von km 1·11 bis km 1·28 der Linie 1	0·254	46.544·52	19.735	am 24. Juni 1889
4	Schleppbahn zu den k. k. Militär-Heumagazinen	0·265	14.452·83	3.830	am 21. September 1888
5	Schleppbahn zu den k. k. Train- und roten Kreuzmagazinen, zu den k. k. Verpflegsmagazinen, zu dem k. k. Backhause und zur k. k. Reservefeldbäckerei	1·043	31.263·22	32.608	am 24. Juni 1889
6	Fortsetzungslinie von der Station Lemberg-Sankt Anna zum Schlachthause und zum Bahnhofe Podzamecze der k. k. priv. galizischen Karl Ludwig-Bahn	1·570	80.257·32	126.004	am 24. Juni 1889
7	Dampftrambahn vom Bahnhofe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft nach Winniki	12·700	47.285·59	600.527	am 16. April 1890
8	Verbindungskurve von 2 und 7	0·306	62.955·—	19.264	am 16. April 1890
9	Schleppbahn zu der Thomschen Dampfmaschine und zum Schmelkeschen Bräuhaus	0·249	59.267·—	14.757 ²⁾	am 24. Juni 1889
10	Schleppbahn zum Lilienfeldschen Bräuhaus und zu den Kohlen und Holzabladepätzen	0·321	59.267·—	19.024 ³⁾	am 21. September 1888
11	Schleppbahn zu den k. k. Militär-Verpflegsbaracken am Jablonowskich-Platze	0·517	65.510·—	33.869	am 16. April 1890
12	Schleppgleise zu dem k. k. Hauptzollamte und zum k. k. Tabakmagazine in Lemberg	0·280	59.267·—	15.594 ⁴⁾	am 23. Mai 1890
13	Schleppgleise vom Stationsplatze in Winniki zur k. k. Tabakfabrik daselbst	0·200	59.267·—	11.853 ⁵⁾	am 23. Mai 1890
14	Schleppgleise von der Linie 7 zum Holzlagerplatze der Gebrüder Groedl in Lemberg	0·180	59.267·—	10.668 ⁶⁾	am 16. April 1890
		22·363	59.435·—	1.324.398	

1) Durch das k. k. Handelsministerium mit fl. 342.000 richtig gestellt. 2), 3), 4), 5), 6) approximativ.

Situation 1:50000

Stationen und Haltestellen der Dampftrammbahn von Lemberg - Kispark und Lemberg - St. Anna und zum Bahnhof Polakowsky der Carl Ludwig-Bahn

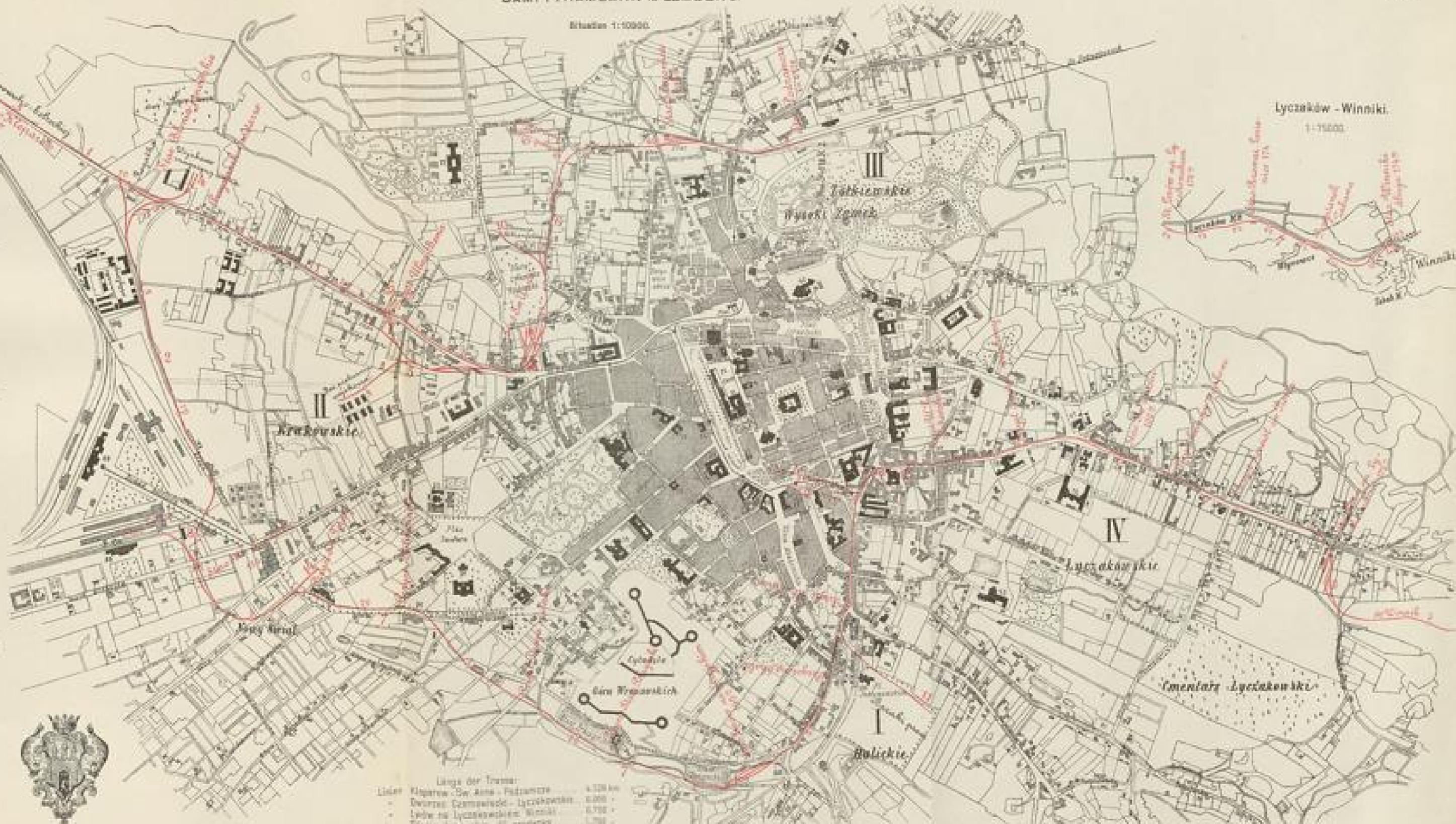
- No. 01 Station „Lete - Kispark“
- No. 10 Haltestelle „Kissa (Kispark)“
- No. 100 Haltestelle „Kispark“
- No. 1000 Haltestelle „Kispark (Kispark)“
- No. 2000 Station „Lete (Lete)“
- No. 3000 Haltestelle „Lete (Lete)“
- No. 4000 Haltestelle „Lete (Lete)“
- No. 5000 Haltestelle „Lete (Lete)“
- No. 6000 Haltestelle „Lete (Lete)“

Stationen und Haltestellen der Dampftrammbahn Lemberg - Winniki

- No. 01000 Station Lemberg der Lemberg - Winniki
- No. 02000 Haltestelle „Lemberg“
- No. 03000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 04000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 05000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 06000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 07000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 08000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 09000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 10000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 11000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 12000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 13000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 14000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 15000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 16000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 17000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 18000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 19000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“
- No. 20000 Haltestelle „Lemberg (Lemberg)“

Lyczaków - Winniki

1:15000

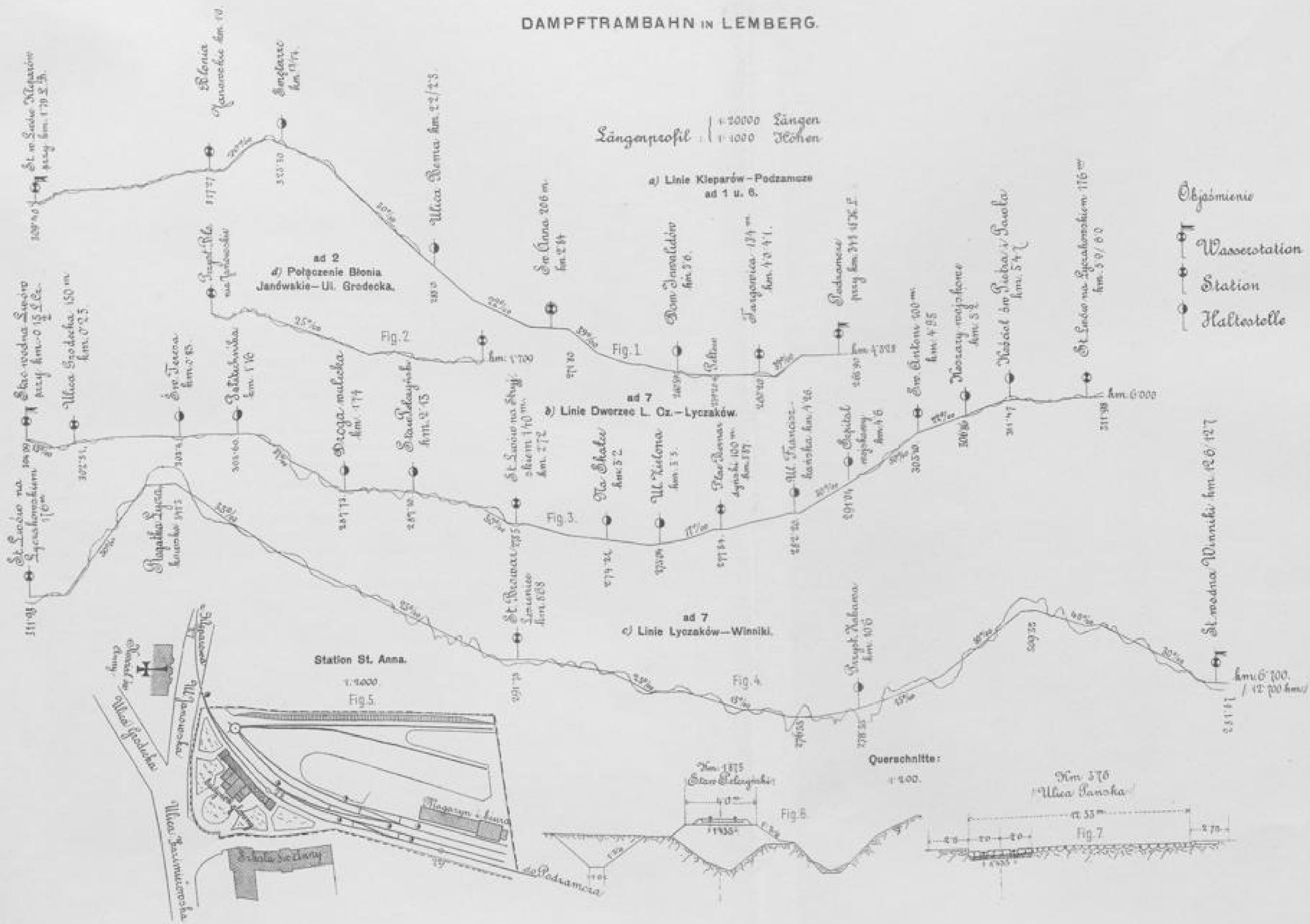


Längs der Trasse:

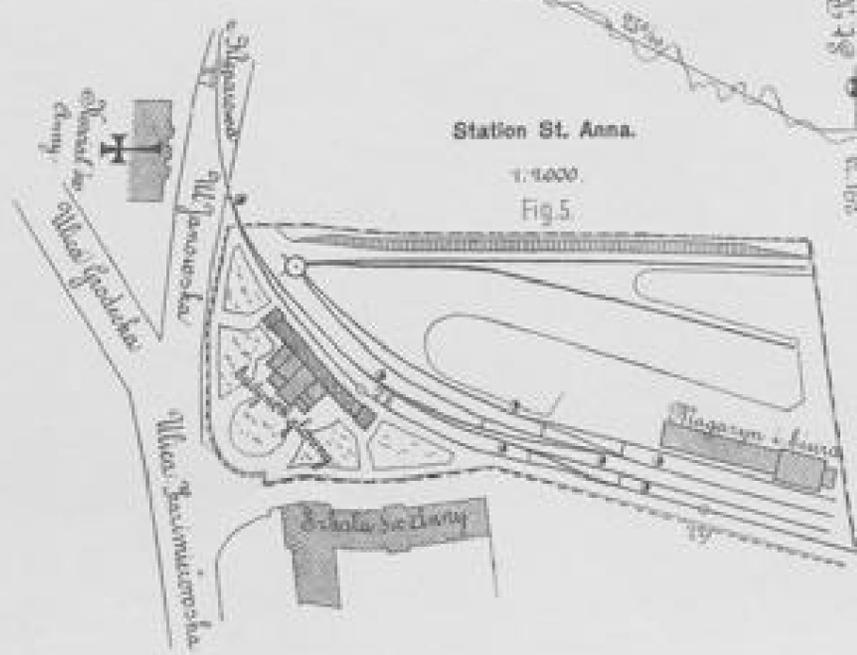
Liniel	Nebenlinie	Zweiglinie	Liniel	Nebenlinie	Zweiglinie
4,120 km	2,000 "	2,750 "	1,700 "	1,100 "	2,100 "
Sary dowszowy naczyn					

DAMPFTRAMBAHN IN LEMBERG.

Längenprofil | 1:20000 Längen
| 1:1000 Höhen



- Objaśnienie
- ↑ Wasserstation
 - Station
 - Haltestelle



III. Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów.

1. Geschichtliches.

1. Über meine Anregung haben im Jahre 1893 die k. k. priv. galiz. Aktien-Hypothekenbank in Lemberg, Exzellenz Graf Wilhelm Siemieński-Lewicki und Roman Graf Potocki beim k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn nachgesucht, welche einerseits von der Station Lemberg (Kleparów) ausgeht bis Janów, eventuell bis Jaworów, andererseits von Lemberg (Kleparów) bis in die Stadt Lemberg (St. Anna) führt. Mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 8. August 1893, Z. 37.974, und vom 27. Jänner 1894, Z. 3888, wurde diese Bewilligung auch erteilt.

Das von Herrn beh. aut. Bau-Ingenieur Anton Fleischl in Lemberg verfaßte Projekt wurde am 23. April 1894 dem k. k. Handelsministerium vorgelegt.

Die Trassenrevision und die Stationskommission wurde auf Anordnung des k. k. Handelsministeriums vom 19. Juni 1894, Z. 22756, in der Zeit vom 6. bis 9. August 1894 durchgeführt. Die projektierte Trassenführung wurde mit einer unwesentlichen Änderung an der Endstation Janów am 30. November 1894 prinzipiell genehmigt, während die Linie von Lemberg (Kleparów) in die Stadt Lemberg (St. Anna) wegen der ablehnenden Haltung der Gemeinde Lemberg nicht realisiert werden konnte.

Die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen teilweise als Straßenbahn mit Lokomotivbetrieb auszuführenden Lokalbahn von Lemberg (Kleparów) nach Janów eventuell mit Fortsetzungen einerseits von Janów, andererseits von der Station Lemberg (Kleparów) nach Lemberg (St. Anna) wurde den genannten Konzessionswerbern am 1. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 55, erteilt.

Der Bau der 22³/₄ km langen Lokalbahn von Lemberg (Kleparów), (bezw. von Rzęsna polska 17⁵⁴/₆₄ km) bis Janów wurde der Bauunternehmung Josef Gall übertragen, und mit der Überwachung der Bauarbeiten der Ober-Ingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen Julian Ritter v. Pilecki betraut.

Die Genehmigung für die Durchführung des Bahnbaues wurde mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. März 1895, Z. 60.521, erteilt.

Die technisch-polizeiliche Prüfung der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)—Janów wurde am 18. November 1895 vorgenommen und in Gemäßheit des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 7. November 1895, Z. 64.961, der Benützungskonsens ab 21. November 1895 für die gedachte Lokalbahn erteilt, welche sodann am 25. November 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist.

Den Betrieb auf der Lokalbahn hat die k. k. Staatsbahndirektion Lemberg auf Grund des am 31. Oktober 1895, Z. 160.178, mit der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen abgeschlossenen Vertrages gegen Erstattung der Selbstkosten übernommen.

Da die Züge der Lokalbahn vom Ausfahrtswechsel der Station Lemberg bis zur Anschlußstelle Rzęsna polska, *km* 4⁹³⁷, das Gleise der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) benützen, so wurde gleichzeitig mit der letzteren Bahngesellschaft ein Péagevertrag abgeschlossen.

Die Mitbenützung des Hauptbahnhofes in Lemberg erfolgt insolange unentgeltlich als die 4⁰/₁₀ige Vorzugsdividende nebst der planmäßigen Tilgungsquote für die auszubezahlenden Prioritätsaktien im Nominalbetrage von K 1,700.000, sowie die planmäßige Amortisation und die 4⁰/₁₀ige Verzinsung des übrigen Anlagekapitales durch den Reinertrag des Bahnunternehmens nicht gedeckt ist.

Desgleichen hat die Lokalbahngesellschaft zu den Kosten für die Betriebsführung des Hauptbahnhofes inklusive der Heizhausanlagen und für die Ausübung des Stationsdienstes dortselbst einen Beitrag nicht zu leisten.

Die für Zwecke der Lokalbahn notwendigen Verschiebungen werden eventuell auch durch Lokomotiven der Hauptbahn unentgeltlich mitbesorgt, insofern die Lokomotiven der Lokalbahn nicht ausreichen.

Die Züge der Lokalbahn benützen die Gleise der Teilstrecke der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) vom Hauptbahnhofe Lemberg bis zur Anschlußstelle Rzęsna polska *km* 4⁹³⁷ und werden hierfür 5¹/₁₆⁰/₁₀ Zinsen des dormalen mit K 182.692 ermittelten Anlagekapitales für die kurrente Péagestrecke von der Lokalbahn an die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) vergütet.

Nähere Bestimmungen hierüber, sowie auch über die für die einzelnen Dienstzweige an die Hauptbahn zu leistenden Vergütungen enthält der im Anhange mitgeteilte Betriebsvertrag.

Gemäß § 6 der Konzessionsurkunde wurden die Statuten der zu bildenden Aktiengesellschaft der besagten Lokalbahn am 20. Februar 1896 zur Genehmigung unterbreitet, welche mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Juni 1898, Z. 19.543, erfolgte. Die Konstituierung der Gesellschaft hat am 26. November 1898 stattgefunden und ist die Gesellschaft in alle Rechte und Pflichten der Konzessionäre eingetreten.

Da die Stadt Janów vermöge ihrer äußerst gesunden und romantischen Lage ein beliebter Sommeraufenthaltort ist, wurden, um die Einnahmen durch einen regeren Personenverkehr zu erhöhen, im Jahre 1896 an der Endstation Janów ein Hotel (Kurhaus), zwei Villen inklusive Wirtschaftsgebäuden, eine Kegelbahn und eine Badeanstalt an dem Teiche im Flächenausmaße von 460 Are errichtet; ferner sind 12 Kielboote für Fahrten zur Verfügung des Publikums angeschafft worden. Diese reichlich ausgestattete Anlage wurde am 1. August 1896 dem Publikum zur Benützung übergeben.

Die Pläne für das Hotel und Villen hat der Architekt Johann Lewiński entworfen und auch den Bau ausgeführt, welche Gebäulichkeiten auf Tafel 5, 6 und 7 ersichtlich sind.

Die Badeanstalt wurde nach den Plänen der bei Gugelmann bestehenden Badeanstalt in Pörschach am Wörthersee hergestellt, wie auf Tafel 8 ersichtlich ist.

Die Situation und das Längenprofil der Linie Lemberg (Kleparów)-Janów ist auf Tafel 9 und 10 dargestellt.

Das Gesellschaftskapital dieser Bahnunternehmung wurde mit fl. 725.000 = K 1,450.000 festgesetzt, wovon K 240.000 auf die klimatische Anlage in Janów entfallen. Das gesamte Anlagekapital wurde von den Konzessionären aufgebracht, ohne an den Geldmarkt heranzutreten.

Der Tilgungsplan für diese Aktien wurde vom k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Erlasse vom 7. Oktober 1900, Z. 41.344/11, auf die Tilgungsdauer von 86 Jahren genehmigt.

Gegen die verlostten und rückgestellten Aktien werden Genußscheine herausgegeben, welche an den zur Verteilung gelangenden Superdividenden partizipieren; rücksichtlich des Stimm- und Antragsrechtes in den Generalversammlungen werden je 5 Genußscheine einer Aktie gleichgehalten.

An der Kapitalsbeschaffung für dieses Unternehmen hat mit Ausnahme Sr. Exzellenz Agenor Grafen Gołuchowski, welcher Aktien im Betrage von K 30.000 übernommen hatte, weder der Staat noch das Land sich beteiligt, so daß sowohl die Bahn als die klimatische Anlage in Janów ohne jede finanzielle Unterstützung der berufenen Faktoren und Interessenten hergestellt worden ist.

Die Bau- und Betriebsrechnungen der Lokalbahn werden statutengemäß abgesondert von den Rechnungen der klimatischen Anlage in Janów geführt.

Da nach § 4 der Konzessionsurkunde die Lokalbahn einen Teil der Krakauer Reichsstraße als Unterbau für ihr Gleise benützt, so mußte auch der diesbezügliche mit dem k. k. Straßenärar, respektive mit der k. k. Bezirkshauptmannschaft Lemberg abgeschlossene Vertrag vom 12. März 1896 übernommen werden. (Siehe Anhang.)

Die Betriebsergebnisse seit der Eröffnung der Lokalbahn waren zur Zeit der Übernahme durch die Gesellschaft derart ungünstig, daß dieselbe eine schwebende Schuld von K 42.338 übernehmen mußte, welche mit Genehmigung der Regierung aus dem Reservefonds der Lokalbahn gedeckt wurde.

Das erforderliche Oberbau-Eisenmaterial (Schienen 23 *kg/m*) wurde teilweise von der k. k. Staatsbahndirektion Stanislau, als altbrauchbar erworben, teilweise von der Witkowitzter Gewerkschaft neu beigelegt.

Da schon mit der Konzessionsurkunde vom 1. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 55, im § 1 derselben, den Konzessionären die Berechtigung eingeräumt wurde, eine Fortsetzung nach Jaworów herzustellen und zu betreiben, unterbreitete die Gesellschaft am 14. Dezember 1898 dem k. k. Eisenbahnministerium die Bitte, behufs Ermöglichung des Ausbaues der Bahn von Janów über Jaworów nach Surochów, zum Anschlusse an die Jaroslau-Sokaler Linie, einen Teil des Frachtenverkehrs der Hauptbahnstrecke Lemberg-Jaroslau zuzuscheiden, was jedoch mit dem Erlasse vom 21. Februar 1899, Z. 3593/2, abschlägig beschieden worden ist.

Um den Verkehr auf der bestehenden Linie Lemberg (Kleparów)-Janów zu heben und dieselbe nicht notleidend werden zu lassen, sah sich die Gesellschaft veranlaßt, ihre sehr mißliche Lage dem k. k. Eisenbahnministerium zu schildern und mit der Eingabe vom 18. Dezember 1899 die Notwendigkeit der schon bei der Konzessionierung der Bahn nach Janów in Aussicht genommenen 31,5 *km* langen Fortsetzung nach Jaworów mit der Bitte zu begründen, ihr für dieselbe die Konzession zu verleihen und in Gemäßheit des Artikels IX des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung die Stundung der zu leistenden Betriebskostenvergütung zum Zwecke der vorzugsweisen Bedeckung der Kapitallasten für die von der Gesellschaft zu emittierenden Prioritätsaktien aus den Bruttoerträgen der Bahnunternehmung Lemberg (Kleparów)-Janów-Jaworów zuzugestehen.

Diese Eingabe fand im k. k. Eisenbahnministerium eine wohlwollende Aufnahme, indem mit dem Erlasse vom 26. Jänner 1900, Z. 59.723 ex 1899, die k. k. Staatsbahndirektion Lemberg angewiesen wurde, Erhebungen über die voraussichtlichen Einnahmen der Gesamtlinie Lemberg (Kleparów)-Jaworów und die Kosten des Betriebes zu pflegen.

Auf Grund der Eingabe vom 30. August 1900 hat das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 11. September 1900, Z. 41.855/2, der Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der bestehenden Bahnlinie von Janów nach Jaworów erteilt.

Die Ausarbeitung des Vorprojektes wurde der Firma Stern & Hafferl in Wien übertragen und dasselbe am 27. Februar 1901 dem k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte unterbreitet, die Trassenrevision und Stationskommission anordnen zu wollen, welche über Verfügung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. April 1901, Z. 10.180/3, in der Zeit vom 29. und 30. Mai 1901 durchgeführt worden ist.

Das Ergebnis dieser Amtshandlung erhielt mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. August 1901, Z. 29.312/3, die Genehmigung, worauf sofort an die Ausarbeitung des Detailprojektes geschritten wurde, welche ebenfalls durch die Firma Stern & Hafferl erfolgte.

Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Dezember 1901, Z. 46.744/3, wurde das Detailprojekt genehmigt und die politische Begehung und Enteignungsverhandlung angeordnet, welche in der Zeit vom 6. bis 13. März 1902 stattgefunden und ein derart günstiges Resultat ergeben hat, daß der Baukonsens mit dem Erlasse vom 20. Mai 1902, Z. 19.001/3, erteilt worden ist.

Bei den ersten Verhandlungen im k. k. Eisenbahnministerium hat dasselbe im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium laut Erlaß vom 24. Juli 1900 die Emission von nur K 1,500.000 in Prioritätsaktien bewilligt und gleichzeitig die Stundung der von der Lokalbahn zu leistenden Betriebskosten-Vergütung zum Zwecke der vorzugsweisen Bedeckung der Kapitallast für die Prioritätsaktien aus den Bruttoerträgen für die ganze Linie Lemberg (Kleparów)-Janów-Jaworów im Sinne des Art. IX des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf so lange zugestanden, bis die Prioritätsaktien (K 1,500.000) aus dem Betriebsnettoertrage eine 4^o/_oige Verzinsung finden.

Da das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 19. August 1901, Z. 29212/3, die Forderung stellte, statt der in Aussicht genommenen 23 kg/m schweren Schienen, solche von 26 kg Gewicht zu verwenden und außerdem wenigstens 18 Güterwagen anzuschaffen, so wurden mit Protokoll vom 3. Oktober 1901 (genehmigt mit Z. 46.183 ex 1901, de dato 11. Jänner 1902) im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium nicht nur die Konzessionsbedingungen für die projektierte Bahnlinie Janów-Jaworów festgesetzt, sondern gleichzeitig auch die Bewilligung zur Erhöhung des Prioritäts-Aktienkapitales auf K 1,700.000 erteilt.

Der galizische Landtag hat über eine seitens der Gesellschaft am 4. Juli 1901 an den Landtag eingebrachte Petition eine Landessubvention von K 300.000 gegen Übernahme von Aktien al pari beschlossen, worüber eine gegenseitige Vereinbarung am 29. August 1902, Z. 47.520, stattfand.

Seitens der Privatinteressenten haben sich an der Kapitalsbeschaffung beteiligt der Großgrundbesitzer Janusz Graf Tyszkiewicz mit dem Betrage von K 20.000 durch Übernahme von Aktien al pari nebst der unentgeltlichen Übergabe der erforderlichen Baugrundflächen, sowie der Gutsbesitzer Wilhelm Stanek mit K 10.000 Aktien al pari, während die übrigen Interessenten und namentlich die Stadt Jaworów und die Bezirksvertretungen in Gródek und Jaworów gegen jede finanzielle Unterstützung des Unternehmens sich ablehnend verhielten.

Das Aktienkapital der Linie Janów-Jaworów beträgt K 1,700.000 Prioritätsaktien und K 332.400 Aktien II. Emission, zusammen K 2,032.400.

Die Prioritätsaktien (K 1,700.000) wurden von der k. k. priv. österr. Länderbank in Wien mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums zum Kurse von 89^o/_o übernommen.

Der Tilgungsplan für das Prioritätsaktienkapital, sowie für die Aktien II. Em. wurde mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. April 1904, Z. 3631/11 ex 1903, genehmigt.

Die Konzession für den Bau und Betrieb der Linie Janów-Jaworów wurde am 14. Dezember 1902, R.-G.-Bl. Nr. 231, verliehen und die bisher geführte Firma Aktiengesellschaft der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów in die Firma Lemberg (Kleparów)-Jaworów umgewandelt.

Am 21. Dezember 1902 wurde von den eingelaufenen fünf Anboten für die Herstellung des Unterbaues, Legen und Beschotterung des Oberbaues und der Gebäude, das Offert der Firma Bronislaus Słonecki & Cie. als das günstigste, lautend auf den Betrag von K 596.000, angenommen und vom k. k. Eisenbahnministerium am 8. Jänner 1903, Z. 57.473/3 ex 1902, auch genehmigt. Die Grundeinlösung, Lieferung der Oberbau-, Holz- und Eisenmaterialien, die Lieferung der mechanischen Einrichtung, der eisernen Brückenkonstruktionen, sowie die Beistellung der Fahrbetriebsmittel hat sich die Gesellschaft selbst vorbehalten und sind die Herstellungs- und Anschaffungskosten in dem vorangeführten Betrage nicht enthalten.

Mit der Überwachung des Baues wurde der Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P. Vinzenz Ritter v. Renzenberg, betraut.

Die geänderten Gesellschaftsstatuten wurden mit Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Februar 1904, Z. 41.377 ex 1903, genehmigt.

Der mit der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg abgeschlossene Betriebsvertrag für die Betriebsführung der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów vom 31. Oktober 1895, Z. 160.178, wurde infolge der Erweiterung der gesellschaftlichen Unternehmung am 16. Dezember 1903 durch einen neuen Betriebsvertrag gegen Erstattung der Selbstkosten ersetzt, welcher mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Jänner 1904, Z. 790 ex 1904, genehmigt worden ist. (Siehe Anhang.)

Die Linie Janów-Jaworów wurde nach anstandslosem Ergebnis der am 13. November 1903 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung am 14. November 1903 mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Situation und Längenprofil der Linie Janów-Jaworów sind auf Tafel 11 und 12 dargestellt.

Da die Betriebsergebnisse der nunmehr vereinigten beiden Linien Lemberg (Kleparów)-Janów und Janów-Jaworów den Erwartungen nicht entsprochen haben, glaubt die Verwaltung, daß die Rentabilität des Unternehmens nur dann als gesichert angesehen werden kann, wenn die Linie zum Anschlusse an eine Station der Staatsbahnlinie Jaroslau-Sokal fortgeführt wird. Die Gesellschaft hat daher die Verwirklichung dieses Projektes ernstlich ins Auge gefaßt, da eine Beteiligung an der Kapitalsbildung seitens des Königreichs Galizien, sowie auch anderer Interessenten erwartet werden kann.

Die Realisierung der projektierten Fortsetzungslinie von Jaworów nach Bobrówka (Station der Jaroslau-Sokaler Bahn) liegt im allgemeinen Verkehrs- und Handelsinteresse, insbesondere da die Route von Lemberg über Jaworów, Bobrówka nach Jaroslau um zirka 20 km kürzer ist als die jetzige Route Lemberg-Przemysl-Jaroslau.

Das zu der projektierten Fortsetzungslinie gehörige Attraktionsgebiet beträgt 117.467 Hektar mit 95.848 Einwohner, besitzt 16 Mühlen, 12 Brennereien, 8 Ziegeleien, wovon eine mit Dampftrieb, ferner 2 Brettsägen, 1 Brauerei und entbehrt dermalen jeder Kommunikation.

Die Gesellschaft hat daher am 10. Juli 1904 um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der Lokalbahn von Jaworów bis Bobrówka (Station der Linie Jaroslau-Sokal) nachgesucht, welchem Ansuchen mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. September 1904, Z. 33.503/2, Folge gegeben wurde.

Das Vorprojekt für die 45,8 km lange Bahnlinie wurde von der Firma Stern & Hafferl in Wien verfaßt und am 10. April 1905 dem k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte unterbreitet, die Trassenrevision und Stationskommission anordnen zu wollen, welche in der Zeit vom 28. bis 30. November 1905 durchgeführt wurde. Das Vorprojekt ist mit dem Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. März 1906, Z. 4117/3, prinzipiell genehmigt worden.

An die Ausarbeitung des Detailprojektes für die Linie Jaworów-Bobrówka konnte bis nun noch nicht geschritten werden, da die diesbezüglichen Verhandlungen wegen der finanziellen Unterstützung des Unternehmens seitens der k. k. Regierung und anderer Interessenten noch nicht abgeschlossen sind.

Die Baukosten dieser Fortsetzungslinie samt Interkalarzinsen (K 77.340) und Reservefonds (K 20.000) wurden mit K 2,675.000 veranschlagt, so daß nach Abzug der Kosten des Fahrparkes (K 239.740) die eigentlichen Baukosten pro Kilometer auf K 56.204 sich belaufen. Außer den vorgenannten Kosten sind noch K 28.150 für die Erweiterung der Stationen auf der Linie Janów-Jaworów erforderlich, um den Anforderungen, daß 15 fünfzigachsige Züge in jeder Richtung verkehren können, zu entsprechen. Die gesamten Baukosten würden sich sonst auf K 2,703.150 stellen.

Am 28. Dezember 1906 wurde an den galizischen Landtag eine Eingabe um Erteilung einer Landessubvention in der Höhe von K 600.000 gegen Übernahme von Aktien III. Emmission unterbreitet, welche eine wohlwollende Aufnahme gefunden hat.

Infolgedessen wurde an den Landtag eine Petition am 28. Dezember 1906 eingebracht. Auf Grund derselben und über Antrag der Eisenbahnkommission wurde in der Sitzung des galizischen Landtages vom 8. März 1907 der Beschluß gefaßt, daß mit Rücksicht auf die allgemeinen Interessen

des Landes die Lokalbahn Jaworów-Bohrówka als eine nützliche und notwendige anerkannt wird, der Landesausschuß bevollmächtigt wird, Stammaktien der bestehenden Lokalbahn-Gesellschaft Lemberg (Kleparów)-Jaworów im Betrage von höchstens K 350.000 zu übernehmen, wenn die Bahnverlängerung nach Bohrówka zustande kommt und die Regierung im Sinne des Artikel IX des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, die Stundung der Betriebskostenvergütung zum Zwecke der vorzugsweisen Verzinsung und Tilgung des Prioritätskapitales zugestehen wird.

Von diesem Beschlusse hat die Gesellschaft dem Eisenbahnministerium unterm 18. März 1907 Kenntnis gegeben und daran die Bitte geknüpft, die Konzessionsverhandlungen für den Bau und Betrieb der genannten Fortsetzungslinie einleiten zu lassen. Die Gesellschaft hat mich als Präsidenten des Verwaltungsrates ermächtigt, bei den Verhandlungen sie zu vertreten.

2. Verkehrsbedeutung.

Den Anstoß zur Herstellung einer Eisenbahn von Lemberg nach Janów gab das eminente Bedürfnis nach einer an einem Gewässer liegenden von Lemberg nicht entfernt gelegenen Sommerfrische. Die bisherigen Sommeraufenthalte Brzuchowice an der Eisenbahn Lemberg-Belzec und Zimnawoda an der Karl Ludwig-Bahn gelegen, entbehren einen Wasserlauf, entsprechen daher nicht den Anforderungen. Die Stadt Janów, welche 2600 Einwohner zählt, ist an einem prächtigen von Wäldern eingefriedeten Teiche gelegen und bietet sowohl durch die Anlage der Badeanstalt als auch des Bahnhofs und der Villen, sowie der dem Publikum zur Verfügung stehenden Kielboote dasjenige was den Bewohnern der Stadt Lemberg mangelte. Es war daher ein nicht unbedeutender Personenverkehr zu erwarten, als auch durch die Einführung mehrerer täglich regelmäßig verkehrender Lokalzüge von Lemberg nach Janów und retour, sowie der an Sonn- und Feiertagen eingeleiteten Separatzüge sehr bequeme und häufige Fahrgelegenheiten zu billigen Preisen zu Gebote stehen.

In Janów selbst befindet sich ein Sägeetablisement und mehrere Metfabriken, die sich eines besonderen Rufes erfreuen. Endlich bestand zwischen Janów und Lemberg ein sehr lebhafter Bau-, Werk- und Brennholzverkehr. Zunächst Kozlinka befindet sich eine Dampfmühle und ein sehr guter Baustein; es stand daher ein reger Güterverkehr in Aussicht.

Die an die Rentabilität dieser Bahnlinie gehegten Erwartungen haben sich jedoch nicht erfüllt, da die Holzproduzenten und Holzhändler es nicht genug lohnend fanden, das Holz, welches aus den zwischen Janów und Jaworów gelegenen Forsten per Achse zugeführt wurde, über diese verhältnismäßig nur kurze Bahnstrecke zu verfrachten, da diese Transporte eine Verladung in die Eisenbahnwagen in der Station Janów, ein Abladen derselben in Kleparów oder Lemberg von den Eisenbahnwagen auf die Straßenfuhrwerke notwendig machten. Es war, wie schon früher erwähnt, beabsichtigt, die Bahn von Kleparów nach der Stadt Lemberg (St. Anna) zu führen, wodurch der Fuhrwerkstransport entfallen wäre, was aber an der ablehnenden Haltung der Stadtgemeinde Lemberg wegen Mitbenützung der zum Bahnhofs Kleparów von St. Anna führenden Janówerstraße scheiterte.

Infolge dieser Umstände wurde das Brennholz nach Lemberg zum größten Teile mittels Achse verführt, so daß die Gesellschaft, um wenigstens einen Teil der Transporte dem Bahntransporte zuzuführen, gezwungen war, die Konkurrenz mit dem Straßenfuhrwerk aufzunehmen und die Frachttarife herabzusetzen.

Um nun einerseits die im Betriebe befindliche Linie Lemberg-Janów zu betrachten und andererseits den Handelsplatz Jaworów in das Eisenbahnnetz einzubeziehen, war schon, wie bereits erwähnt, bei Erteilung der Konzession die in Aussicht genommene Fortsetzung der Linie Lemberg-Janów nach Jaworów in den Vordergrund getreten.

Schon in diesem Zeitpunkte hat der Verwaltungsrat an die weitere Ausgestaltung seiner Bahn zum Anschlusse an die Jaroslau-Sokaler-Linie gedacht, wodurch das Viereck Lemberg-Przemysl-Jaroslau-Rawa ruska beinahe diagonal durchquert und die nur lokalen Interessen dienende Lokal-

bahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów zu einer kommerziell wichtigen, auch im gesamtstaatlichen Interesse gelegenen Durchzugslinie des galizischen Eisenbahnnetzes ausgestaltet und eine dritte um zirka 20 *km* kürzere Route als jene über Przemyśl bilden würde.

Aber selbst die Ausführung der Fortsetzung nach Jaworów ist nicht nur durch die bestehenden Verhältnisse allein schon vollkommen begründet, sondern es handelt sich auch darum, den Absatz der Forstprodukte der großen Waldkomplexe zu ermöglichen, die bestehenden Sägewerke auszugestalten, neue industrielle Anlagen zu schaffen, den schon gegenwärtig bestehender, nicht unbedeutenden Handel der Stadt Jaworów zu erweitern und die Verbindung derselben mit Lemberg auf kürzerem Wege zu sichern, wodurch auch ein lebhafter Personenverkehr zu erwarten stand. Wiewohl die Rentabilität der seit 14. November 1903 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Bahnstrecke Janów-Jaworów noch nicht in dem Maße eingetreten ist als dies vorausgesetzt war, so ließ sich die Gesellschaft dadurch nicht abschrecken, sondern hat die Bestrebungen der Fortsetzung der Bahn zum Anschlusse an die Linie von Jaroslau nach Sokal erneuert, damit viele abseits von der Bahn gelegene Ortschaften behufs wirtschaftlicher Hebung und Förderung neuer im Entstehen begriffenen Industrien in das Bahnnetz einbezogen werden. Auch für die an der bestehenden und der projektierten Bahnlinie seßhafte Bevölkerung würde die Verbindung mit dem Westen große Vorteile bieten, da Bau- und Werkholz verwertet werden könnte, was jetzt angesichts der größeren Transportdistanz und der teureren Achsfracht ausgeschlossen erscheint. Endlich kann die Wichtigkeit einer solchen dritten Verbindung zwischen Lemberg und Jaroslau nicht außer Betracht gelassen werden.

3. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse.

Die Baulänge der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów beträgt	48 ⁵²⁹ <i>km</i>
„ Betriebslänge inklusive der Péagestrecke (4 ⁹³⁷ <i>km</i>) der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) vom Aufnahmegebäude des Zentralbahnhofes in Lemberg bis Rzęsna polska 53 ⁶⁶⁹ <i>km</i>	
„ tarifmäßige Länge für Personen	54 ⁰⁰⁰ <i>km</i>
„ tarifmäßige Länge für Frachten	56 ⁰⁰⁰ <i>km</i>

Diese normalspurige eingleisige Lokalbahn zweigt bei *km* 4⁹³⁷ der kurrenten Strecke der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) ab, und ist in Rzęsna polska eine Station für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr für beide Bahnen errichtet. Die Bahn wendet sich sodann in einer Krümmung von 170 *m* Halbmesser nach links, besitzt auf einer Länge von zirka 2 *km* einen eigenen Bahnkörper, gelangt sodann auf die Krakauer Reichsstraße, welche im weiteren mit Ausnahme einer Abweichung von derselben von der 150 *m* langen mit einem Nebengleise versehenen Haltestelle Kozlinka bis *km* 16 in der Länge von 1² *km*, bis in die Nähe der Station Janów zur Bahnanlage benützt wird. Die Zwischenstation Domażyr in der Länge von 214 *m* mit zwei Nebengleisen liegt gleichfalls auf eigenem Bahnkörper, und zwar bis vor der Haltestelle Kozlinka auf der rechten Straßenseite, wo die Straße übersetzt und das Gleise an der linken Straßenseite geführt wird. Die Endstrecke in der Länge von 100 *m* ist in einem Bogen von 150 *m* Halbmesser, sowie die im Süden der Stadt Janów angelegte 365 *m* lange, mit vier Nebengleisen und einem Heizhausgleise versehene Station gleichen Namens auf eigenem Unterbau hergestellt. Von hier durchzieht die Bahn im Westen von Janów das muldenartige Terrain und gelangt nach Übersetzung der Krakauer Reichsstraße im Niveau in das Tal des Wereszycabaches. Im weiteren zieht die Bahn in dem vorbezeichneten Tale unter Berührung der Ortsgebiete von Lelechówka und Wereszyca aufwärts, ersteigt die Wasserscheide zwischen dem Wereszyca- und Kurnikibache und senkt sich sodann durch das Waldgebiet von Starzyska bis zu der im Süden der Ortschaft Starzyska angelegten Station Starzyska-Szkło. Von hier aus führt die Bahn im Tale des Kurnikibaches abwärts bis nach Jazow nowy, folgt den Terrainwellen nördlich der Reichsstraße und gelangt nach Jaworów, woselbst

am östlichen Ende des Gemeindegebietes die Station Jaworów angelegt wurde. Wie bereits erwähnt, liegt das Gleise der Strecke von der Haltestelle Rzesna ruska bis Janów zumeist auf der Seite oder dem Bankette der Krakauer Reichsstraße.

Die Bahnlinie von Lemberg nach Janów ist mit Tag- und Nachtverkehr für eine Maximalfahrsgeschwindigkeit von 15 km/Std. innerhalb der Ortschaften und von 30 km/Std. außerhalb derselben eingerichtet. Die größte Steigung in der kurrenten Bahn beträgt $23\frac{9}{100}$ und der kleinste Krümmungshalbmesser in der freien Strecke 150 m; bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse in der Strecke auf eigenem Unterbau ist der Übergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mit parabolischen Übergangskurven hergestellt worden. Bei Kontrabögen hat die zwischen den Enden der Übergangskurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade für die Konstante von 3000 eine Länge von 10 m erhalten.

Der Grunderwerb der Fortsetzungslinie von Janów nach Jaworów in der Länge von $31\frac{246}{1000}$ km erfolgte nur für ein Gleise und den zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie mit Schutzstreifen von $0\frac{5}{10}$ bis $1\frac{0}{10}$ Breite auf jeder Seite der Bahn. Das Bahneigentum ist mit Betonsteinen vermarktet.

Die größte Steigung der Bahn beträgt $14\frac{9}{100}$ und der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m.

Die größte zulässige Fahrsgeschwindigkeit wurde mit 30 km/Std. festgesetzt. Zur Verbindung der geraden und der gekrümmten Bahnstrecken wurden parabolische Übergangsbogen angewendet, wenn der Krümmungshalbmesser unter 600 m war und erfolgte die Anordnung bei Bahnkrümmungen von weniger als 600 m Halbmesser unter Zugrundlegung der Konstante 6000.

Situation und Längenprofil der Linie Jaworów-Bobrowka sind auf Tafel 13 und 14 ersichtlich.

Unterbau.

Der für ein Gleis hergestellte Unterbau hat in den Strecken auf eigenem Planum auf der ganzen Linie von Lemberg (Kleparów) bis Jaworów sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m. Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Überhöhung und Erweiterung angeführt; ferner haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m oder weniger als 300 m Halbmesser eine entsprechende Erweiterung der Bahnkrone erhalten.

In allen Erdeinschnitten ist in der Strecke nach Janów die Sohle des Seitengrabens $0\frac{25}{100}$ m, in der Strecke Janów-Jaworów $0\frac{3}{10}$ m und bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern $0\frac{4}{10}$ m breit.

Die normale Tiefe der Seitengraben wurde derart angelegt, daß der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle $0\frac{5}{10}$ m beträgt.

In der Strecke nach Janów wurden alle neu hergestellten Brücken und Durchlässe mit aus Bruchsteinen gemauerten Widerlagern ausgeführt; die in den Straßenkörper bestehenden gemauerten und hölzernen Objekte sind in den vom Gleise benützten Teilen entweder entsprechend erneuert oder verstärkt worden.

Als Zwischenraum bei sämtlichen von der Bahn benützten Straßenobjekten wurde auf jeder Seite des zu passierenden Zuges ein Spielraum von $0\frac{7}{10}$ m zwischen den Fahrbetriebsmitteln und dem Brückengeländer gelassen.

Bei den offenen bis zur Bahnkrone reichenden, ausschließlich dem Bahnverkehre dienenden Unterbauobjekten wurden hölzerne Tragkonstruktionen ausgeführt. Die Unterbautypen für die Linie bis Jaworów sind in Tafel 15, die Typen der Unterbauobjekte der Linie bis Janów in Tafel 16 und jene für die Fortsetzung der Bahn nach Jaworów in Tafel 17, 18 und 19 dargestellt.

Rücksichtlich der Linie Janów-Jaworów wurde insoweit der Bahnkörper der Innundierung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, die Unterbaukrone 1 m über den lokalen höchsten Wasserstand gelegt.

In betreff der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken wurde nach den Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109 und vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, vorgegangen und bei Berechnung der Tragkonstruktionen für die offenen Unterbauobjekte die in denselben normierten Belastungen ohne Ermäßigung zu Grunde gelegt; ebenso bezüglich der Anbringung von Geländern. Gewölbte Unterbauobjekte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjekte sowie bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern haben, wenn die freie Höhe 3 m überstiegen hat, Geländer erhalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe wurden in Bruchsteinmauerwerk oder in Beton hergestellt. Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjekten bis einschließlich 1·5 m Einzellichtweite, in der Bahnrichtung gemessen, wurden hölzerne Tragkonstruktionen, bei größeren Lichtweiten Eisenkonstruktionen angewendet.

Der Abstand der tiefsten Teile der Tragkonstruktionen offener Unterbauobjekte von dem lokalen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe wurde bei Flüssen und Wildbächen mit 1 m bestimmt; die lichte Höhe bei offenen Durchfahrten bei öffentlichen Fahrwegen mit 3·2 m.

Bei gewölbten Durchfahrten wurde die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes höher bemessen als bei offenen Durchfahrten.

Oberbau.

Derselbe ist mit hölzernen Querschwellen im Systeme des schwebenden Stoßes mit Flußstahlschienen hergestellt, und zwar sind für die Strecke Kleparów-Janów die 2·3 m langen Querschwellen aus Eichenholz von 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 14 cm Höhe.

Die 12 m langen Schienen haben ein Gewicht von 23 kg/m, deren Inanspruchnahme bei dem größten vorkommenden Raddrucke höchstens 1000 kg pro cm² beträgt. Auch die Verwendung von altbrauchbaren Flußstahlschienen war gestattet. In Bogen von 800 m und weniger erfolgte die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel, wie das in Tafel 20 ersichtlich gemacht ist.

In der Strecke Janów-Jaworów haben die 12 m langen Flußstahlschienen ein Gewicht von 26 kg/m und beträgt die Entfernung der Schwellenmittel 72 cm. Die Kieferschwellen haben eine Länge von 2·4 m, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe. Die Verwendung altbrauchbarer Flußstahlschienen von gleichem oder größerem Gewicht war gestattet.

Der Bettungskörper der Strecke nach Janów, welcher die Straße benützt, besteht aus dem auf der Reichsstraße verwendeten Schlägelschotter und hat innerhalb der Streckenteile auf eigenem Unterbaue in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m und eine Stärke von 25 cm unter dem Schienenfuße.

Der Bettungskörper auf der Bahnlinie Janów-Jaworów besteht größtenteils aus reinem körnigen Sand und ist die Dimensionierung derselben gleich jenen der vorhergehend beschriebenen Linie, nur in den scharfen Krümmungen und in nassen Einschnitten sowie zur Einbettung der Weichen wurde Schlägelschotter verwendet.

An Nebengleisen wurden in der Strecke Kleparów-Janów 9·01‰ km und in der Strecke Janów-Jaworów 8·98‰ km der kurrenten Bahnlänge hergestellt. Auf ersterer Strecke befinden sich 16 Weichen, auf letzterer 23, welche auf eichenen Extrahölzern befestigt sind.

Hochbau.

Die Aufnahmsgebäude sowie die Wassertürme in den Stationen sind auf beiden Bahnstrecken in Stein und Ziegel ausgeführt und mit Dachziegeln eingedeckt, die Warenmagazine in Holz auf einer Untermauerung und die Verladerampen aus Bruchsteinmauerwerk hergestellt.

Die Heizhäuser in Janów und Jaworów sind in Riegelwandmauerwerk ausgeführt.

In den Stationen der Bahnlinie Janów-Jaworów befinden sich hölzerne Blockwächterhäuschen auf Bruchsteinuntermauerung, ferner Wirtschaftsgebäude aus Holz mit gemauertem Sockel. Die auf der Linie Janów-Jaworów hergestellten Gebäulichkeiten sind auf den Tafeln 21, 22, 23, 24 und 25 ersichtlich gemacht.

Stationsanlagen.

In der Bahnstrecke von Lemberg-Kleparów-Jaworów wurden 8 Stationen und 7 Personenhaltestellen errichtet. Die Stationen Lemberg (Kleparów), Domażyr, Janów, Lelechówka, Wereszyca-Wiszenka, Starzyska-Szkło, Jazów nowy und Jaworów sind für den Gesamtverkehr, ferner die Haltestellen Rzęsna polska, Rzęsna ruska, Kozice, Jamelna-Karaczynów, Kozlinka*), Starzyska-Dwór und Cetula für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

In Janów, Starzyska-Szkło und Jaworów befinden sich Wasserstationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen beträgt 3,7 km.

Der Abstand der Gleise in den Stationen der Strecke Lemberg-Kleparów-Janów beträgt von Mitte zu Mitte 4 m und bei Einsteigeplätzen ist diese Gleisentfernung zwischen den Gleisen um 0,5 m größer. In der Strecke von Janów nach Jaworów beträgt der Abstand der Gleise 4,5 m; in den Kreuzungsstationen sowie bei Gleisen mit zwischenliegenden Wasserkränen, bei Lokomotivremisen und endlich bei Magazinsgleisen 4,75 m.

Die Länge der Stationen, sowie die Anzahl der Gleise in denselben und die Weichenverbindungen sind aus Tafel 26 und 27 zu entnehmen.

Tabelle I enthält die Bahnbeschreibung der Linie Lemberg (Kleparów)-Jaworów.

Ausrüstung und Einrichtung der Bahn.

Die Bahn ist mit den vorgeschriebenen Abteilungszeichen, Gradientenzeiger, Warnungstafeln, Signalmitteln und Feuerlöschrequisiten ausgestattet, dieselbe besitzt bloß eine Telephonleitung. Die Säulen der Warnungstafeln und Gradientenzeiger sind aus Eichenholz und mit Ölfarbe gestrichen. Die Warnungstafeln, Gradientenzeiger und andere Aufschriftstafeln sind in Zinkguß ausgeführt und auf Holztafeln befestigt.

Die Wartesäle, Bureaux und Warenmagazine sind mit den erforderlichen Möbeln und Requisiten eingerichtet und die Lokomotivremisen mit den notwendigen Werkzeugen ausgerüstet.

Ein genaues Bild über die gesamte Bahnanlage liefert die am Schlusse befindliche Tabelle.

Fahrbetriebsmittel.

Es wurden an Fahrbetriebsmitteln angeschafft: 3 Tenderlokomotiven mit 3-gekuppelten Achsen; der Mechanismus der Lokomotiven ist nach Art der Tramwaymaschinen verkleidet und derart eingerichtet, daß ein Herausfallen glimmender Kohlenstücke oder das Entfliegen von Funken sicher vermieden wird, 5 Personenwagen I. und II. Klasse, 3 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Kondukturwagen), 12 offene Güterwagen, hievon 4 Stück mit Bremsen.

Die Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung eingerichtet und mit kontinuierlichen Bremsen, sowie mit Spindelbremsen versehen.

Die schematischen, mit den erforderlichen Angaben, versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel sind auf Taf. 28 ersichtlich gemacht.

4. Anlage- und Baukapital.

Das Gesellschaftskapital der Linie Lemberg (Kleparów)-Janów beziffert sich auf K 1,450.00, zerlegt in 3625 Stück Aktien à K 400, welche zum Kurse von 90% von der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank in Lemberg übernommen wurden.

*) Kozlinka ist auch Ladestelle für volle Wagenladungen.

Die effektiven Baukosten betragen K 1,000.000 und jene der klimatischen Station in Janów K 216.530.

Das Gesellschaftskapital der Linie Janów-Jaworów beträgt K 1,700.000, zerlegt in 4250 Stück Prioritätsaktien à K 400, welche von der k. k. priv. österreichischen Länderbank zum Kurse von 89% übernommen wurden, und K 332.400 Aktien II. Emission à K 400.

Das gesamte Gesellschaftskapital beträgt daher zusammen K 3,482.400, und zwar wurden emittiert 3625 Stück Aktien I. Emission und 831 Stück Aktien II. Emission.

Nach den Gesellschaftsstatuten haben die Prioritätsaktien den Anspruch auf 4% Dividende, bevor für die Stammaktien der Anspruch für Dividendenbezug eintritt. Nach erfolgter Ausschüttung einer Dividende von 5% an die Aktien, werden eventuelle weitere Überschüsse des Reinertragnisses gleichmäßig zwischen den Aktien und den Prioritätsaktien verteilt. Eine Nachzahlung auf die Dividende der Prioritätsaktien aus dem Reinertragnisse eines späteren Jahres findet nicht statt.

Die Tilgung des Kapitals erfolgt nach dem behördlich genehmigten Tilgungsplane innerhalb der Konzessionsdauer. Die Prioritätsaktien werden bis inklusive 1980 getilgt, dann beginnt die Tilgung der Aktien bis Ende 1984.

Die Baurechnungen sind noch nicht abgeschlossen und betragen die aufgewendeten Kosten für beide Bahnlinien bis Ende des Jahres 1906 K 3,072.905, und zwar entfallen hievon auf die Linie Lemberg-Janów K 1,221.200 und auf die Linie Janów-Jaworów K 1,851.705 oder pro Baukilometer K 63.687, ferner wurde für die klimatische Station K 240.530 verausgabt.

5. Organisation des Betriebes.

Der Betrieb der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów wird in Gemäßheit der einschlägigen Bestimmungen der Konzessionsurkunden vom 1. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 55 und vom 15. Dezember 1902, R.-G.-Bl. Nr. 231, und der Konzessions-Bedingnisse vertragsmäßig von der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg für Rechnung der Gesellschaft gegen Erstattung der Selbstkosten geführt.

Der Betriebsvertrag ist in seinem Wortlaute im Anhange enthalten.

Dienstes-Organisation.

An der Spitze des gesamten exekutiven Dienstes steht ein Betriebsleiter mit dem Sitze in Lemberg, welchem sämtliche auf der Bahnlinie in Verwendung stehende Beamten, Diener und Arbeiterpersonale unterstellt sind. Der Betriebsleiter ist dem Staatsbahndirektor direkt untergeordnet; die Obliegenheiten, sowie den Wirkungskreis des Betriebsleiters sind durch Instruktionen geregelt; er ist für die gesamte Geschäftsgebarung verantwortlich.

Zur Besorgung des Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienstes sind 2 Bahnmeister und 5 ambulante Wächter in Verwendung, welche sowohl zu Bahnerhaltungsarbeiten als auch zu Dienstesverrichtungen herangezogen werden.

Es verkehren täglich in jeder Richtung zwei gemischte Züge, ferner nach Erfordernis Güterzüge und in der Sommersaison zwischen Lemberg und Janów vier Züge regelmäßig und an Sonn- und Feiertagen fünf Züge regelmäßig, ferner Separatpersonenzüge nach Erfordernis.

6. Personen- und Gütertarife.

Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden gelten die allgemeinen Beförderungsbedingungen des Tarifes, Teil I, mit den die Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów betreffenden Ergänzungen und besonderen Bestimmungen, welche im Tarif, Teil II, Heft II östliches

Netz, für die vom Staate betriebenen Lokalbahnen, auf welchem der für den Lokalverkehr der k. k. österreichischen Staatsbahnen gültige Tarif, Teil II, keine Anwendung findet, enthalten sind. Der seit 1. Jänner 1903 in Geltung befindliche Tarif, Teil II, enthält in seinem IV. Abschnitte die Grundtaxen und geringsten Gebühren.

Die Grundtaxe per Person und Kilometer bei Personenzügen beträgt einschließlich der Fahrkartensteuer

in der I. Wagenklasse	9.54 Heller
„ „ II. „	6.36 „ und
„ „ III. „	3.18 „

Die geringsten Gebühren betragen einschließlich der Fahrkartensteuer

für die I. Klasse	50 Heller
„ „ II. „	40 „ und
„ „ III. „	20 „

Besondere Fahrpreise sind für Tour- und Retourkarten hinsichtlich der Strecke Lemberg Zentralbahnhof und Lemberg (Kleparów) nach Janów eingeführt.

Der Fahrpreis einschließlich der Fahrkartensteuer beträgt für die Benützung der II. Klasse K 1.70 und für die III. Klasse K —.80.

Diese Tour- und Retourkarten gelten zur Hin- und Rückfahrt nur am Tage der Lösung, und zwar bei der Hinfahrt zur Benützung jedes beliebigen, bei der Rückfahrt zur Benützung bestimmter, jeweilig fahrplanmäßiger Personenzüge.

Diese Karten werden vom 1. Mai bis 15. September jeden Jahres auch an Wochentagen, in der übrigen Zeit nur an Sonn- und Feiertagen ausgegeben.

Ferner gelangen Streckenkarten für die Relation Lemberg (Kleparów)-Jaworów zur Ausgabe, und zwar gültig für ein halbes Monat einschließlich Fahrkartensteuer

für die II. Klasse zum Preise von	K 28.—
„ „ III. „ „ „ „	„ 14.—

Gültig für 1 Monat

II. Klasse	K 49.—
III. „	„ 25.—

Gültig für 2 Monate

II. Klasse	K 77.—
III. „	„ 38.—

Die Streckenkarten gelten nur für jene Personen, auf deren Namen sie lauten und deren Photographie den Karten beigegeben ist und berechtigen zur Benützung aller fahrplanmäßigen Züge, welche Wagen der betreffenden Klasse führen.

Die Streckenkarten mit der Gültigkeit für einen halben Monat umfassen die Zeitperiode vom 1. bis 15., beziehungsweise vom 16. bis zum letzten Monatstage; jene mit der Gültigkeit für einen Monat, beziehungsweise zwei Monate umfassen stets volle Kalendermonate.

Eine Ermäßigung der oben angegebenen Preise oder eine teilweise Rückvergütung für gelöste Streckenkarten findet unter keinen Umständen statt.

Aus dem Mangel bestimmter Wagenklassen bei einzelnen Zügen, sowie aus dem Ausfalle fahrplanmäßiger Züge, beziehungsweise aus der teilweisen Beschränkung des Zugsverkehrs aus Anlaß von Verkehrsstörungen, können Ersatzansprüche an die Bahnverwaltung nicht abgeleitet werden.

Die Streckenkarten werden von dem Auskunftsbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Lemberg nach vorangehender 48stündiger Bestellung ausgefolgt.

Die Umschreibung einer Streckenkarte auf eine andere Person, sowie die Ausfolgung von Duplikaten für solche, ist unbedingt ausgeschlossen.

Die Gebühr für die Beförderung von Gepäck im Gewichte bis 50 kg beträgt auf eine Entfernung

bis 10 km einschließlich Stempel	40 Heller
von 11—20 km " "	50 "
über 20 km " "	60 "

Für Gepäck im Gewichte über 50—100 kg auf eine Entfernung

bis 10 km	60 Heller
von 11—20 km	90 "
über 20 km	K 1·20.

Das nach Haltestellen aufgegebene Reisegepäck muß sofort bei dem Zuge durch den betreffenden Passagier übernommen werden, widrigenfalls dasselbe auf Kosten und Gefahr des Eigentümers nach der nächsten für den Güterdienst eingerichteten Station weitergeführt und nach den reglementarischen Bestimmungen über dasselbe verfügt wird.

Hunde werden mit den für Kolti im Gewichte von über 50 kg bestimmten Marken abgefertigt.

Nach Eröffnung der Fortsetzungslinie Janów-Jaworów hat der in dem erwähnten Tarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903 nur die Teilstrecke Lemberg (Kleparów)-Janów umfassende Kilometerzeiger eine Erweiterung erfahren und wird der im Nachtrag II zu diesem Tarife bekanntgegebene Kilometerzeiger für die Strecke Lemberg-Jaworów im Anschlusse an den Artikel „Gütertarif“ beigedruckt.

Gütertarif.

Der Lokalgütertarif der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów ist in dem Teil II, Heft 2, des von den k. k. österreichischen Staatsbahnen herausgegebenen Lokalgütertarifes für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina unter Abschnitt B enthalten, auf welchen die auf den k. k. Staatsbahnen geltenden Abänderungen der Güterklassifikation des Tarifteiles I der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen Anwendung finden.

Die Tarifgrundlagen für die Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów sind folgende:

Einheits-sätze	Eilgut		F r a c h t g u t															
	ermäßigtes und besonders ermäßigtes	Klasse	W a g e n l a d u n g s k l a s s e n											Ausnahme-Tarife				
			I	II	A	B	C	Sp. T. 1	Sp. T. 2	Sp. T. 3 und A. T. I	II	III			V			
												a	b	c	1	2	3	
																	a	b
	Heller für 100 Kilogramm											Heller für 1 Quadratmeter Bodenfläche						
Für 1 Kilometer . .	1·6	1·4	1·06	0·86	0·66	0·48	0·38	0·35	0·38	1·4	1·4	1·06	3·2	1·8	2·0	3·0		
Manipulationsgebühren .	8								6	8			13					

Für den Transport von gewöhnlichem Eilgut, sowie Pferden, Fohlen, Maultieren als Eilgut, ferner für sperrige Güter sind die Gebühren aus dem Tarif, Teil II, Heft 2 A III „Gemeinsame Bestimmungen“ zu ersehen.

a) Die Einheitspreise sind folgende:

Gewöhnliches Eilgut Heller für 100 Kilogramm und 1 Kilometer	Pferde	Fohlen und Maultiere	
	für 1 Stück	für 2 Stück	für 3 und mehr Stücke pro Stück
Heller für Kilometer			
3	24	34	14

Kilometerzeiger der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów.

Von oder nach	K i l o m e t e r																	
	Cetula ¹⁾	Domażyr	Jamelna-Karaczynów ¹⁾	Janów	Jaworów	Jażów nowy	Kozice ¹⁾	Koźlinka ²⁾	Lelechówka	Lemberg Frachtenbahnhof ³⁾	Lemberg Zentralbahnhof ¹⁾	Lemberg-Kleparów	Rzęsna polska ¹⁾	Rzęsna ruska ¹⁾	Starzyska-Dwór ¹⁾	Starzyska-Szkło	Wereszyce-Wiszenka	
Cetula ¹⁾	—																	
Domażyr	36	—																
Jamelna-Karaczynów ¹⁾	34	2	—															
Janów	27	9	7	—														
Jaworów	5	40	38	31	—													
Jażów nowy	3	33	31	25	7	—												
Kozice ¹⁾	38	2	4	11	42	36	—											
Koźlinka ²⁾	30	6	4	3	34	28	8	—										
Lelechówka	21	15	13	6	25	19	17	9	—									
Lemberg Frachtenbahnhof ³⁾	51	16	18	25	56	49	14	22	31	—								
Lemberg Zentralbahnhof ¹⁾	50	14	16	23	54	47	12	20	29	—	—							
Lemberg-Kleparów	48	12	14	21	52	45	10	18	27	—	—	—						
Rzęsna polska ¹⁾	45	9	11	18	49	42	7	15	24	7	5	3	—					
Rzęsna ruska ¹⁾	40	4	6	13	44	38	2	10	19	12	10	8	5	—				
Starzyska-Dwór ¹⁾	11	27	25	18	13	7	29	21	12	43	41	39	36	31	—			
Starzyska-Szkło	7	29	27	20	11	5	31	23	14	45	43	41	38	33	2	—		
Wereszyce-Wiszenka	16	21	18	12	20	13	23	14	6	36	34	33	29	25	6	8	—	

1) Nur für Personen- und Gepäckverkehr.
2) Nur für Personen- und Gepäckverkehr, sowie Güterverkehr in Wagenladungen.
3) Nur für den Eilgut- und Frachtenverkehr

b) Manipulationsgebühren:

Für gewöhnliches Eilgut 20 Heller für 100 kg, für Pferde, Fohlen und Maultiere 14 Heller pro Stück.

Für die wichtigsten Verkehrsartikel bestehen auch bei der Lokalbahn (Kleparów)-Jaworów ermäßigte Frachtsätze, welche in einem Anhang zum Lokalgütertarife oder in dem „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ zur Veröffentlichung gelangen.

Ergebnisse des Personen- und Güterverkehrs.

Die Lokalbahn, welche bereits am 21. November 1895 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben wurde, ist für Rechnung der Konzessionäre von der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg bis zur Konstituierung der Gesellschaft betrieben worden. Das erste Betriebsjahr der Gesellschaft umfaßt den Zeitraum vom 30. Dezember 1898 bis 31. Dezember 1899.

	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Personenverkehr.									
Anzahl der Reisenden I. Klasse	174	162	152	98	79	58	404	381	429
„ „ „ II. „	3.374	4.668	4.288	4.017	3.276	4.091	6.173	6.651	7.150
„ „ „ III. „	52.326	62.113	67.405	57.491	61.737	72.904	91.122	93.795	121.974
„ „ Militär	1.151	586	778	818	378	449	1.535	1.701	1.871
Zusammen	57.026	67.529	72.623	61.924	65.470	77.502	99.233	102.528	131.424
Beförderte Personen, Kilometer .	1051.734	1.283.361	1.362.504	1.163.571	1.251.978	1.538.412	2.696.130	2.762.023	3.562.548
Gepäckverkehr.									
Befördert wurden:									
Gepäck in Tonnen Netto	25	25	26	24	23	37	50	56	57
„ „ „ Kilometer	707	847	1.269	1.125	1.054	1.154	1.423	1.874	1.909
Eil- und Frachtgutverkehr.									
Befördert wurden:									
Eilgut in Tonnen Netto	14	26	19	18	18	29	147	65	90
Frachtgut in Tonnen Netto	8,096	31,215	20,077	20,061	21,144	21,381	27,390	31,542	36,393
Eilgut in Tonnen Kilometer	297	611	453	411	421	738	5,435	2,670	3,538
Frachtgut in Tonnen Kilometer .	157,113	601,884	431,898	455,104	491,029	571,581	1,009,561	1,106,343	1,458,667

Die Betriebsergebnisse der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów

seit dem Bestande der Gesellschaft bis Ende 1906 sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung zu entnehmen.

Betriebsjahr	Betriebslänge Kilometer	Beförderte		Einnahmen	Ausgaben	Überschuß	Ausgabenprozent von den Einnahmen	Einnahmen in Heller		Geleistete Zugskilometer	Durchschnittliche Zug- belastung in Tonnen	Hauptsächlichste Fracht- artikel in Prozenten							Ge- stundeter Betrag zur Ver- zinsung der Prio- ritäts- aktien in Kronen
		Per- sonen	Güter- tonnen					pro Personen- kilometer	pro Tonnen- kilometer Fracht			Bar-, Nutz-, Werk- und Brennholz	Getreide und Hülsenfrüchte	Eier, Wein, Spiritus kolonial- und Spezialware	Steine, Zement, Kalk, Gips	Düngemittel	Sonstige Artikel		
Lemberg (Kleparów)-Janów																			
1899	22 ²⁰⁶	1,283.361	601.884	3218 ³³	3135 ²⁷	83 ⁰⁹	97 ⁴¹	2 ⁸⁸	5 ¹⁹	41.186	83 ¹	20 ⁵⁸	3 ⁵⁶	3 ⁰⁵	34 ⁸²	0 ¹⁰	38 ⁰⁰ ²⁾		
1900	22 ²⁰⁶	1,362.504	431.898	4884 ⁹¹	3181 ¹⁹	1203 ⁷²	72 ⁵⁴	3 ⁰²	12 ⁵⁷	40.337	98 ⁷	52 ⁸⁷	12 ⁴²	4 ⁶⁵	6 ¹⁰	0 ⁰⁵	24 ¹² ²⁾		
1901	22 ²⁰⁶	1,163.571	455.134	3151 ²⁰	3364 ⁴⁶	213 ²⁶	106 ⁷⁶	3 ⁰¹	7 ³⁹	39.949	68 ¹	53 ³⁹	13 ⁰⁰	11 ⁹¹	17 ⁶⁷	—	4 ⁰³		
1902	22 ²⁰⁶	1,251.978	491.029	3375 ⁴³	2894 ⁷¹	480 ⁷²	85 ⁷⁴	2 ⁸⁰	7 ⁵⁶	40.061	69 ²	56 ⁸⁵	15 ⁴⁷	7 ⁸³	18 ⁴⁹	—	1 ³⁶		
Lemberg (Kleparów)-Jaworów																			
1903	26 ⁴¹¹ ¹⁾	1,557.069	557.710	3433 ⁵¹	2501 ¹³	932 ³⁸	65 ⁷⁹	2 ⁹⁰	7 ⁶¹	46.367	68 ⁰	54 ⁵⁸	19 ⁷⁹	3 ³⁸	18 ¹³	0 ⁰⁵	4 ⁰⁷		
1904	53 ⁵⁶⁹	2,696.130	1,009.563	2763 ⁷³	2144 ⁰⁷	619 ⁶⁶	77 ⁵⁷	2 ⁹³	6 ⁵⁸	94.738	67 ⁰	70 ¹⁶	9 ⁹⁰	9 ⁰³	3 ⁷²	0 ⁴⁹	6 ⁶⁴		
1905	53 ⁵⁶⁹	2,762.030	1,112.453	3372 ⁷³	2375 ⁶⁵	997 ⁰⁸	70 ⁴³	3 ²⁹	7 ⁷²	92.270	72 ⁰	65 ²⁸	7 ⁴⁴	7 ⁵⁷	10 ²⁶	3 ³⁸	5 ⁸⁷		
1906	53 ⁵⁶⁹	3,562.548	1,458.667	3757 ³⁰	2513 ¹³	1244 ¹⁸	66 ⁸⁹	3 ⁰⁰	6 ²⁷	93.276	44 ⁰	62 ⁴³	6 ⁵⁰	9 ⁰⁰	10 ³³	1 ⁰⁰	10 ²⁴		

1) Durchschnittliche Betriebslänge.
 2) Darunter das Eisenmaterial für die Herstellung der Wasserleitung der Stadt Lemberg.
 3) Die Linie von Janów nach Jaworów ist am 14. November 1903 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, die Einnahmen und Ausgaben wurden zusammengezogen.

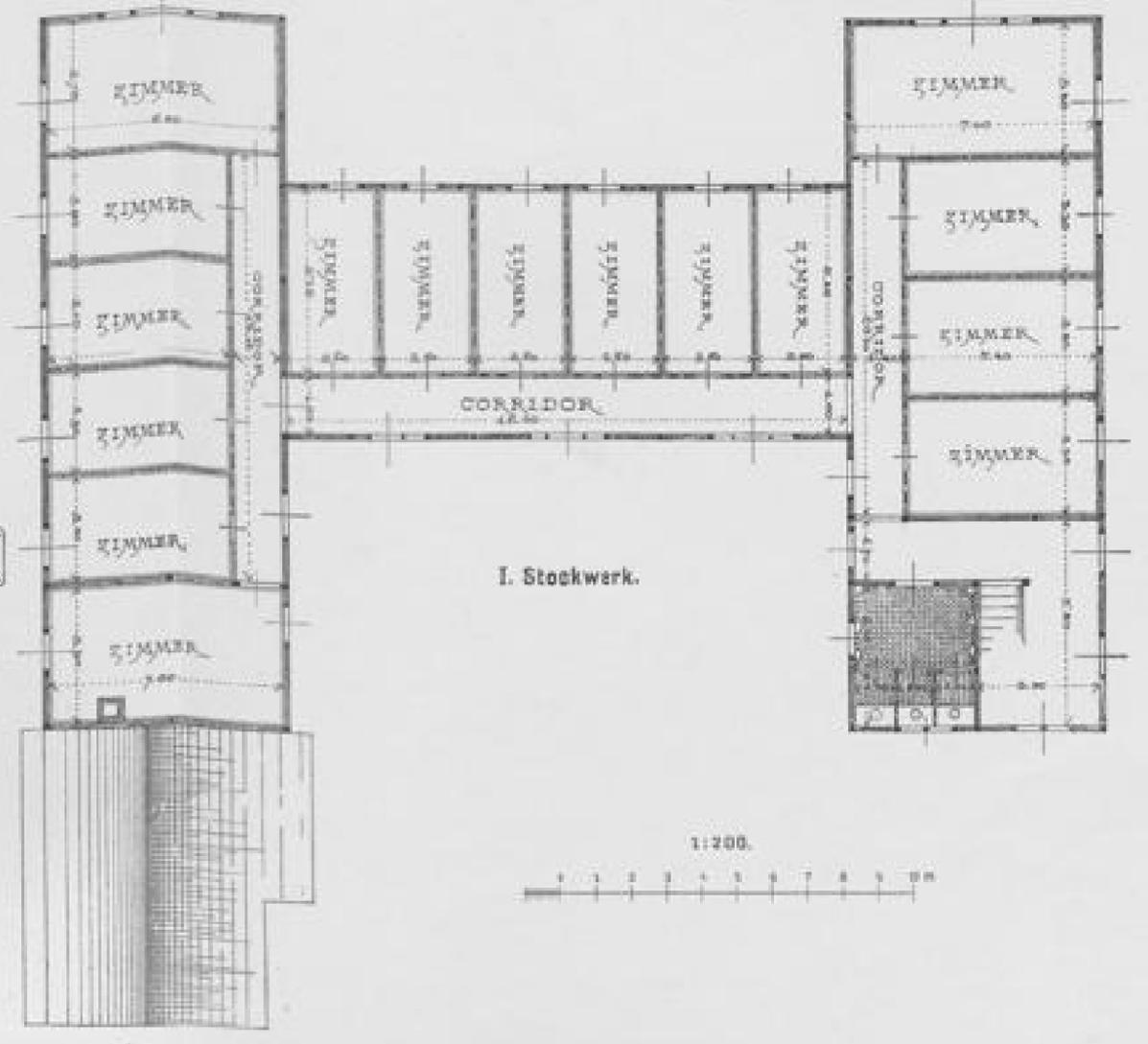
HOCHBAU

Hotel (Kurhaus) in Janów.

Vordere Ansicht.



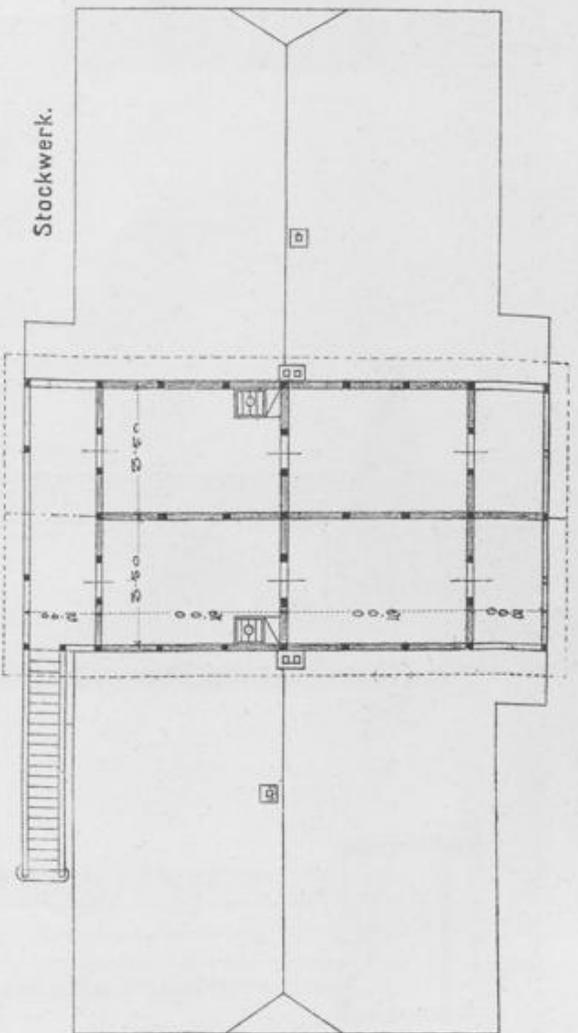
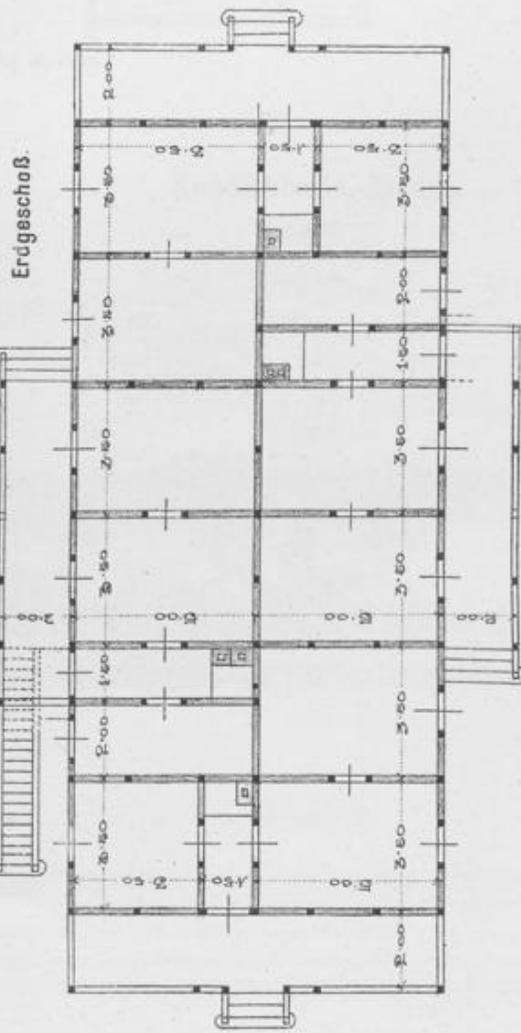
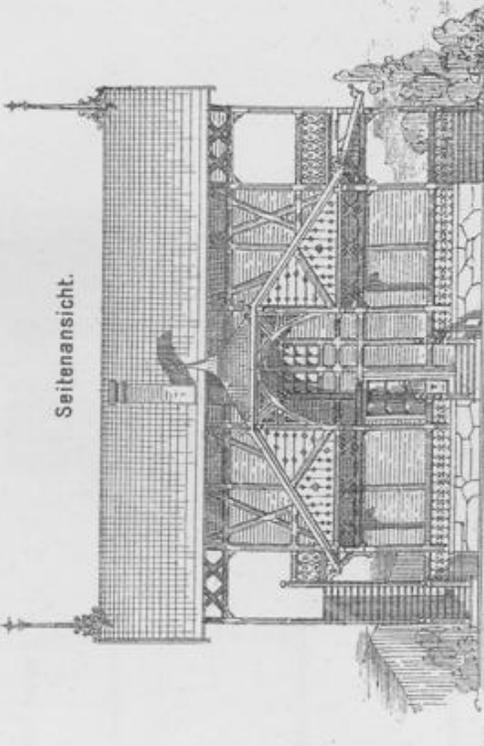
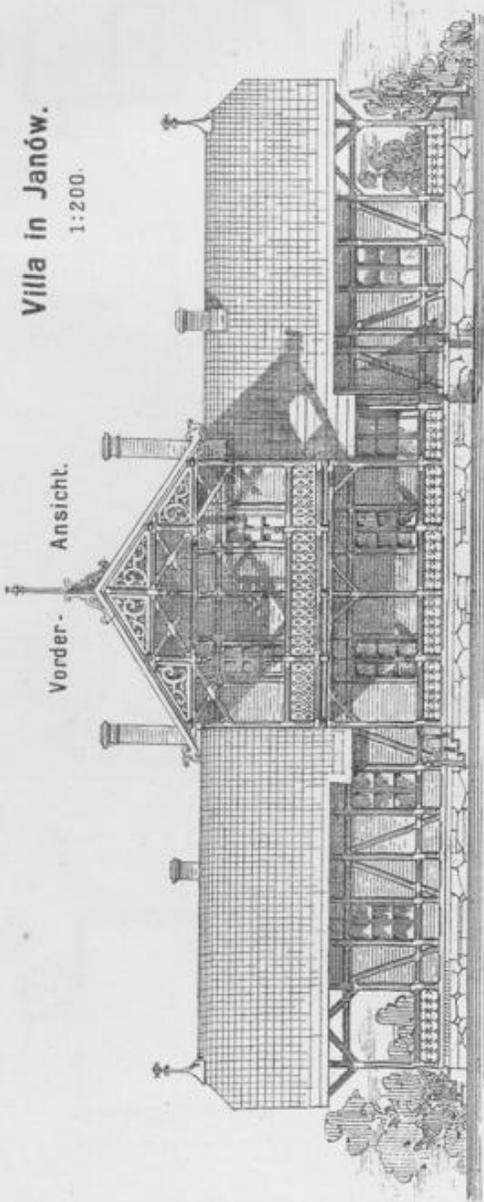
Querschnitt u. Seitenansicht.



HOCHBAU

Villa in Janów.

1:200.

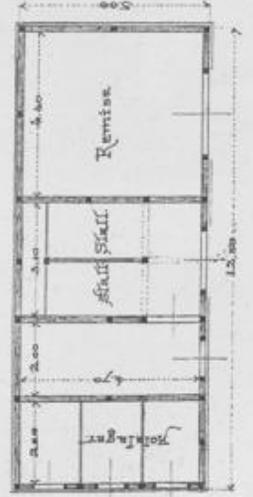
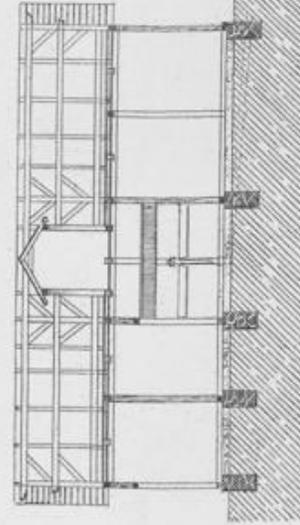
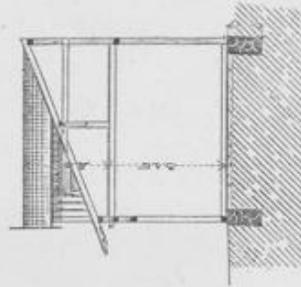
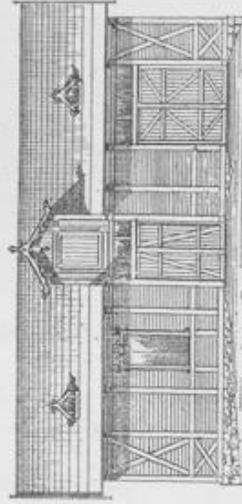


Wirtschaftsgebäude in Janów.

1:200.

Ansicht.

Querschnitt.

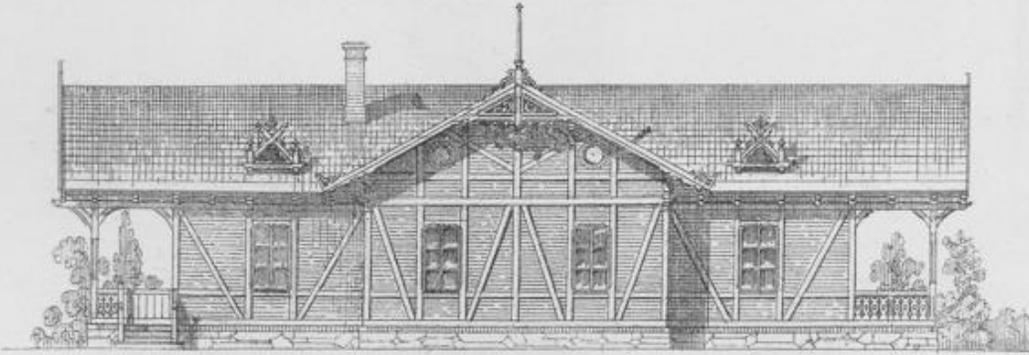


HOCHBAU

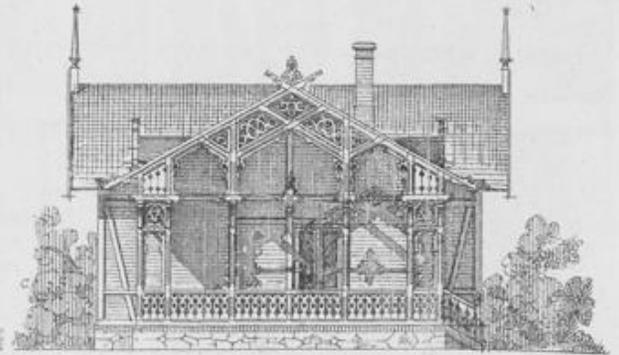
Villa in Janów.

1:200.

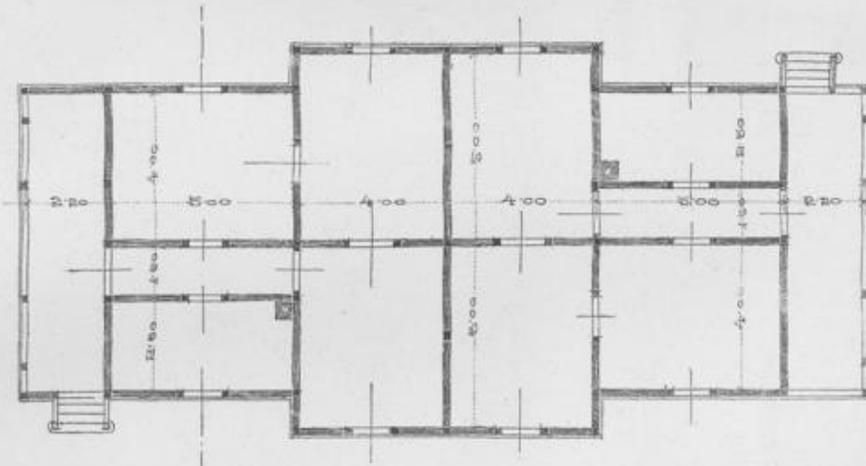
Vorderansicht.



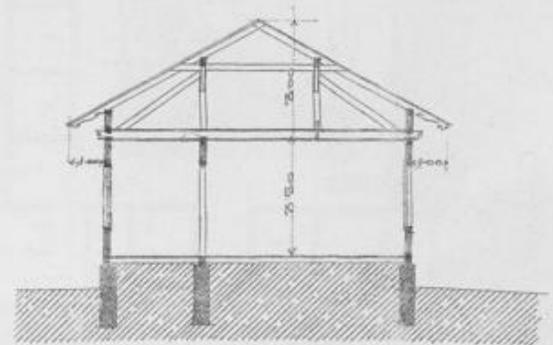
Seitenansicht.



Grundriß.



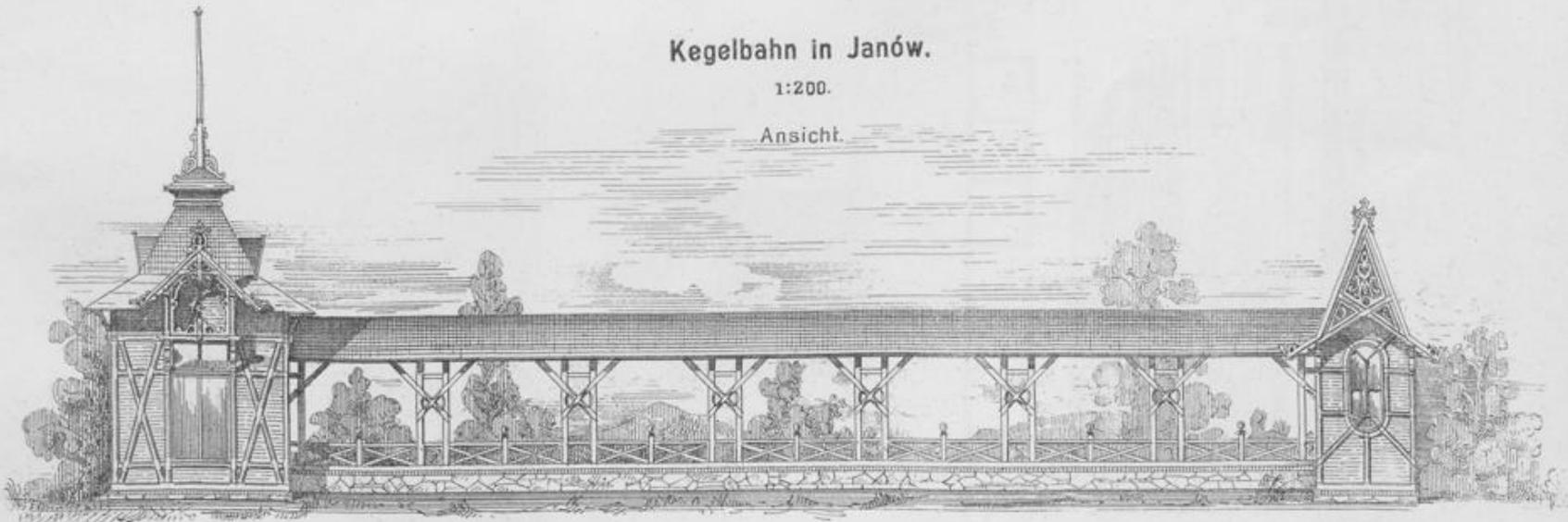
Querschnitt.



Kegelbahn in Janów.

1:200.

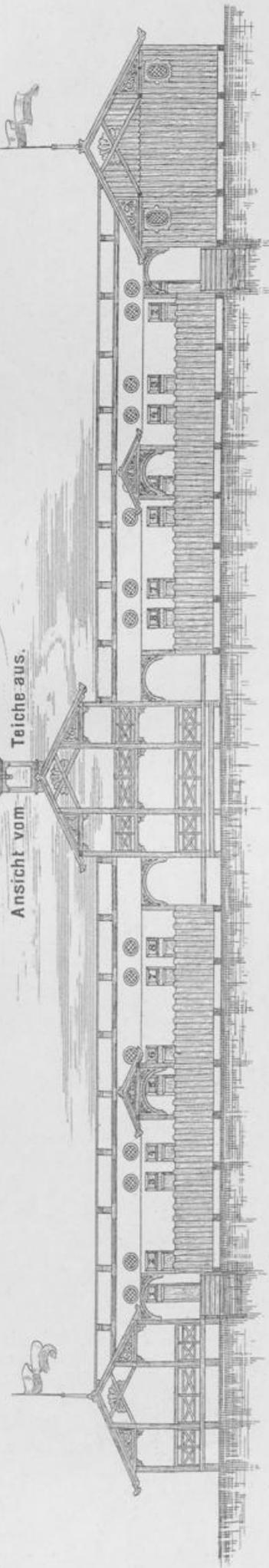
Ansicht.



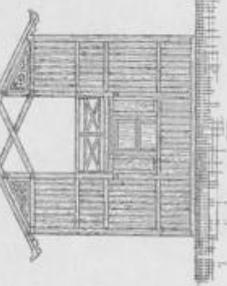
Grundriß.



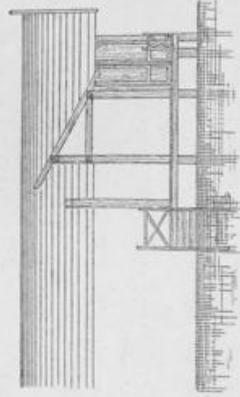
HOCHBAU
 Badeanstalt in Janów



Ansicht d. Kassa.

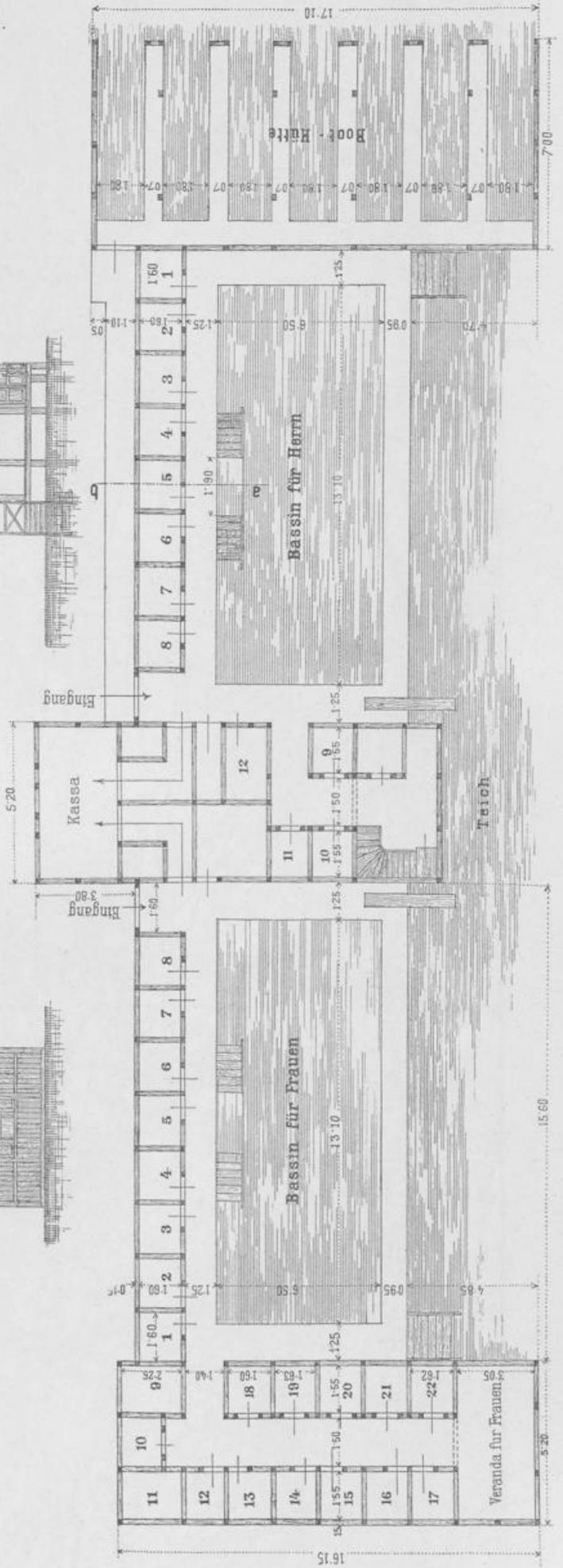


Schnitt a. b.



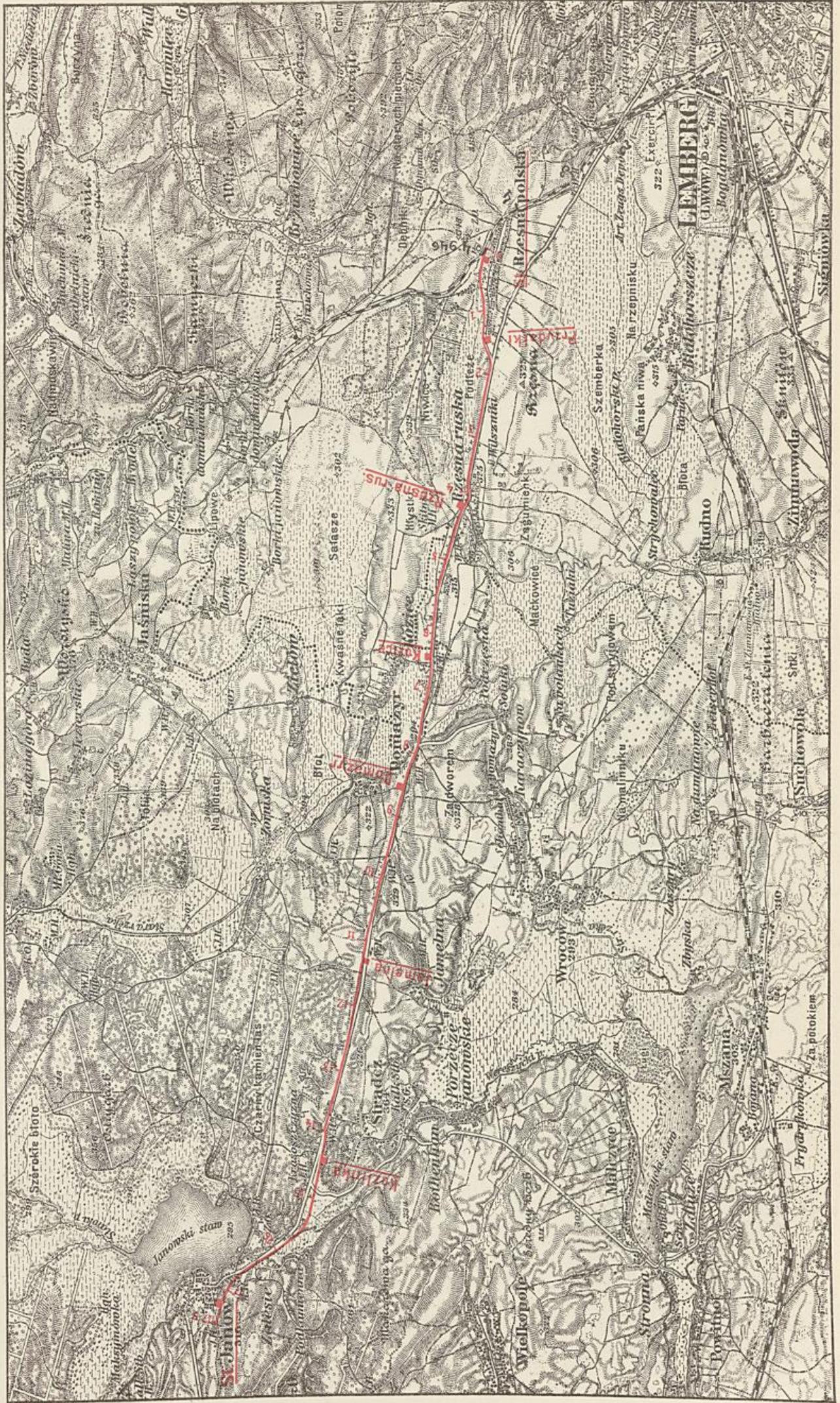
1 : 200.

Grundriß.



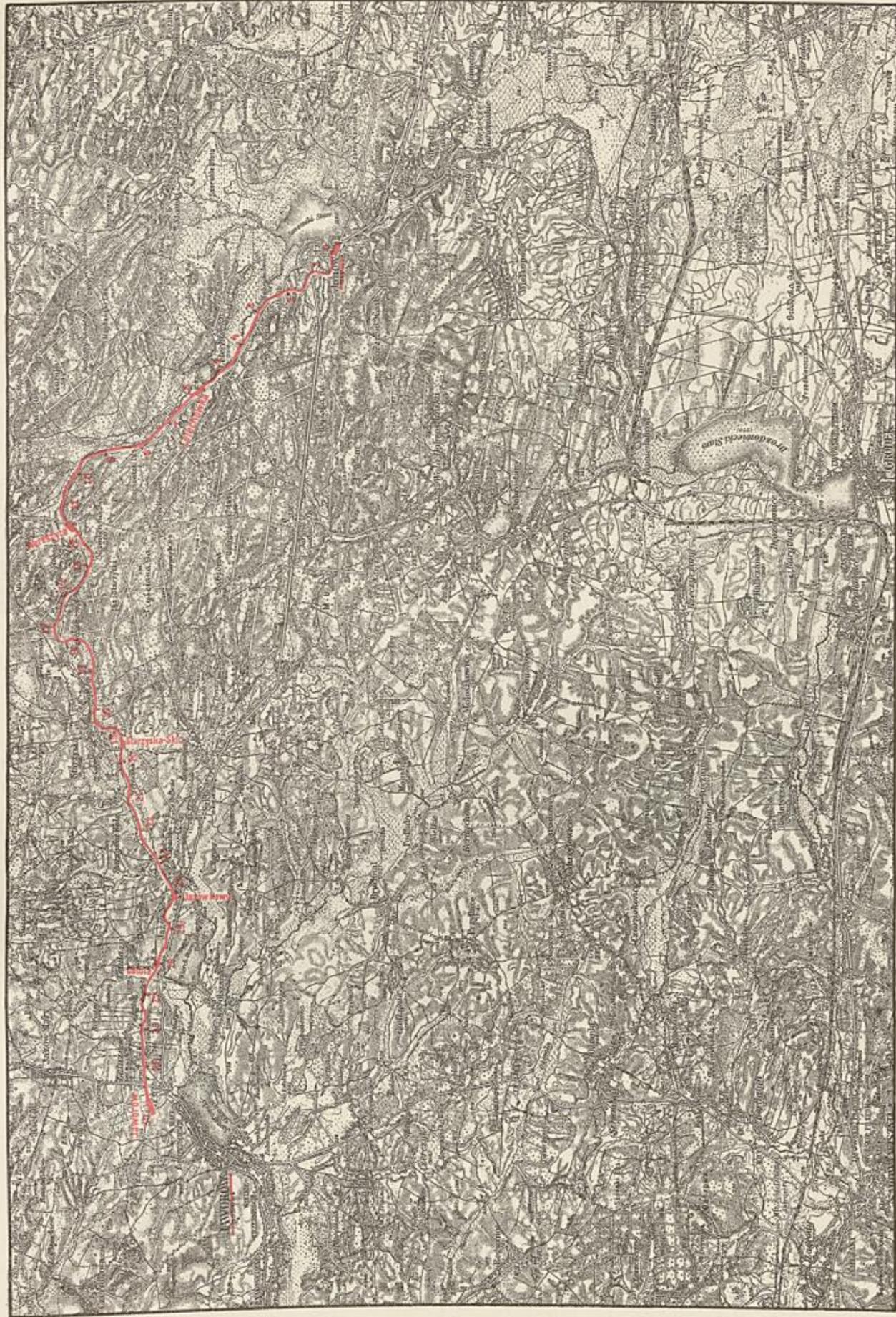
TOPOGRAPHISCHE-KARTE 1:75.000.

Linie Lemberg - Janów.



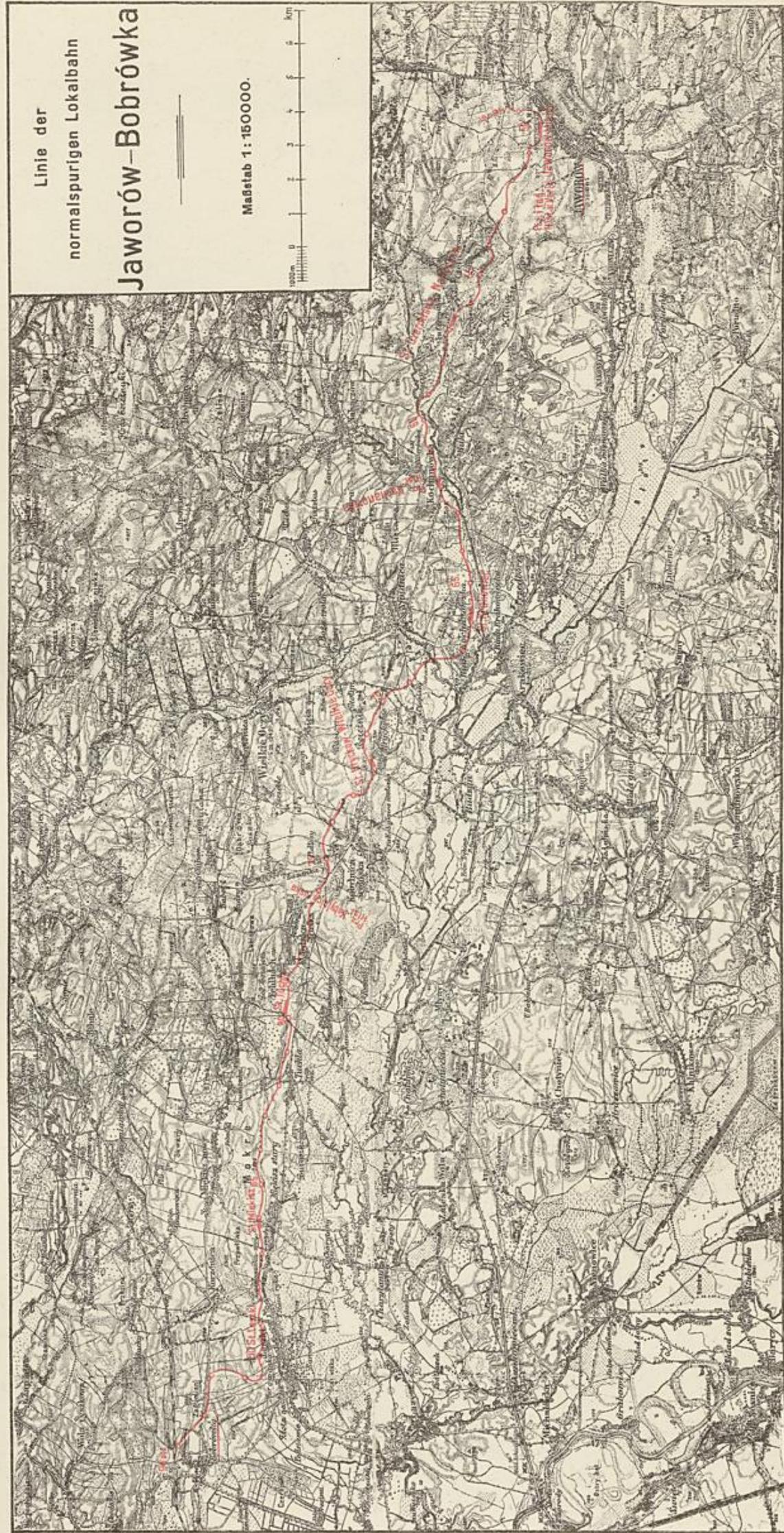
TOPOGRAPHISCHE-KARTE 1:150.000

der Linie Janów-Jaworów.



Maßstab 1:150.000.
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km.

TOPOGRAPHISCHE - KARTE 1:150.000.



Linie Jaworó-Bobrowka

Pöhlische Bahndaten unter Zusatz
Längenschnitt

Jarowó							Pogorzels			Jarosław			
Jarowó	Samilawa	Pohoradz	Kochanówka	Witów	Kolczów	Swidwin	Kolchynia wielka	Kolchynia mała	Sucha	Węgry	Łasicki	Łasicki	Bobrowka

GENERAL-LÄNGENPROFIL

Linie Jaworó-Bobrowka

M 25000 für die Länge 1:25000
M 2500 für die Länge 1:250

Bodenniveaus

Stationen

Wasser

Kleinste

Veranschauligung

Stationen

Entfernung der Stationen

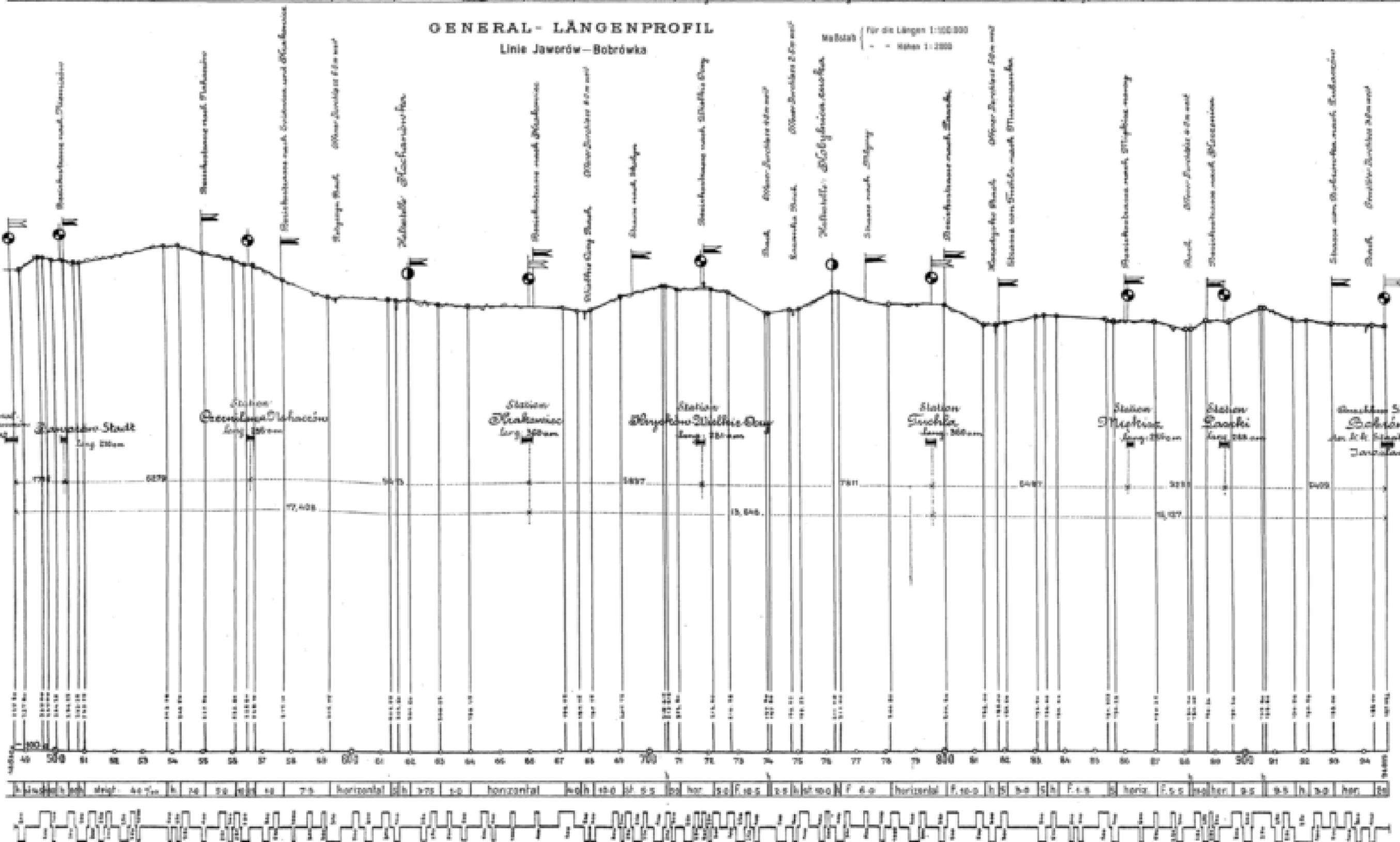
Entfernung der Wasserstationen

Noten der Veranschauligung

Vergleichsweise über d. adriat. Meer
Kilometerpunkte

Steigungsprocenten

Richtungsprocenten



UNTERBAU

Damm - Einschnitts - und Beschotterungs - Typen.

1:100

Fig. 1.

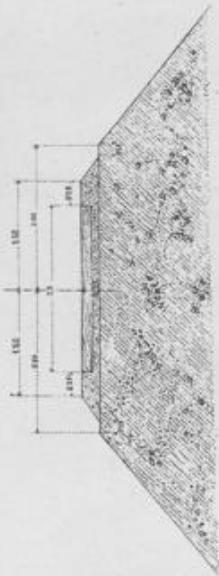


Fig. 2.

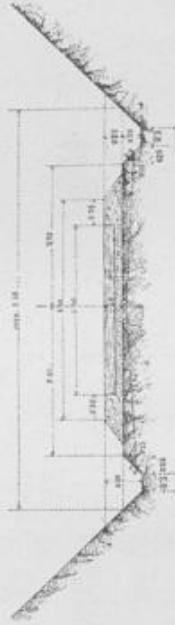


Fig. 4.

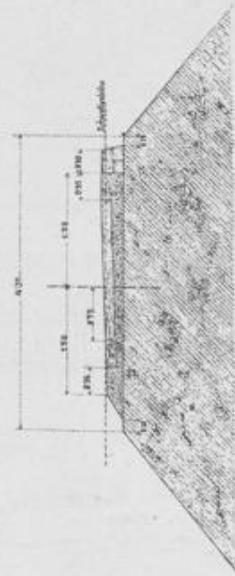


Fig. 7.



ad. Fig. 4 und 5: Steinbankette werden in sehr scharfen Bögen und bei Sandbettungen angewendet.

Fig. 3.

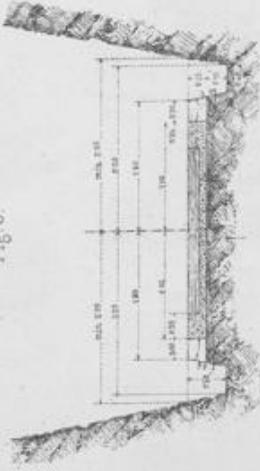


Fig. 6.

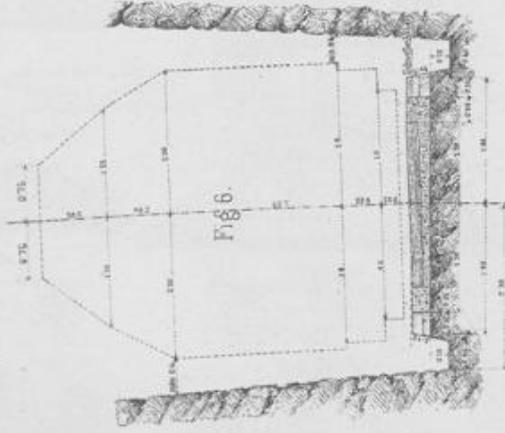


Fig. 9.

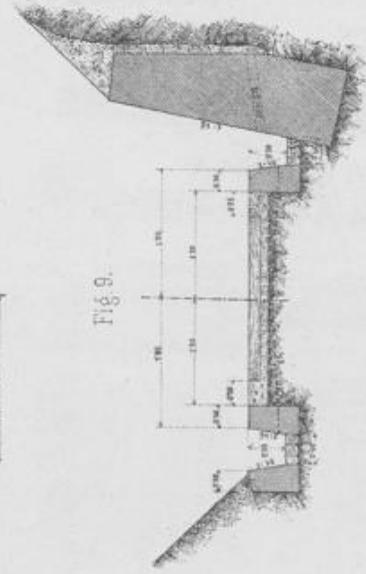
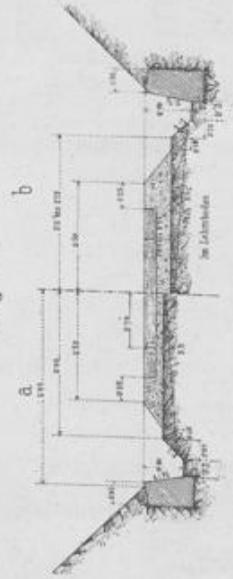


Fig. 10.



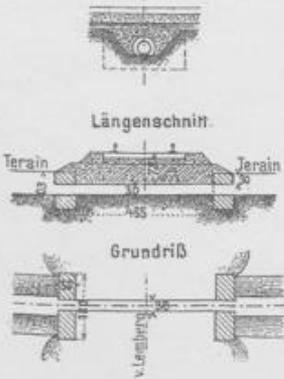
Die auf die Tiefe und Breite der Gräben bezüglichen Angaben sind Minimale Maße.

Die Neigung der Erd- und Feis-Böschungen wird nach der Material Beschaffenheit bestimmt.

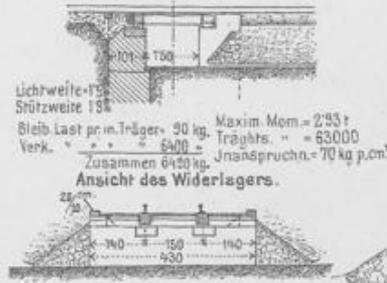
UNTERBAU

1:200.

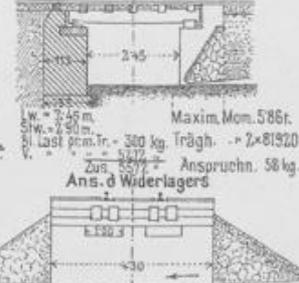
Bahnobjekt bei km : 0'508
 Straßenobj. " " " "
 Ansicht des Ein- und Auslaufes.



B = km 0'716
 Querschnitt u. Ansicht.



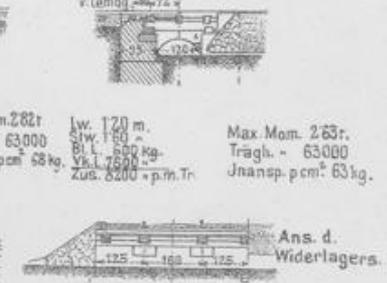
B = km 1807 Str. = km 8 1/2
 Querschnitt u. Ansicht.



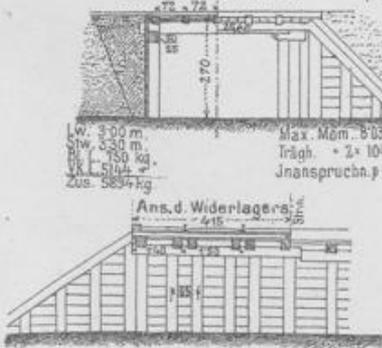
B = km 4'96 Str. = km 9'1
 Querschn. u. Ansicht.



B = km : 6'209 Str. = km 10'20.
 Querschnitt u. Ansicht.



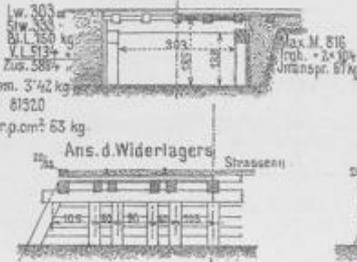
B = km 6'361 Str. = km 10'30
 Querschnitt u. Ansicht



B = km 6'900 Str. = km 11'10
 Querschnitt u. Ansicht



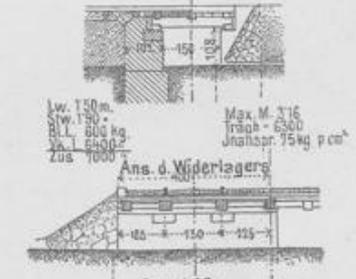
B = km 7'753 Str. = km 12'0
 Querschnitt u. Ansicht.



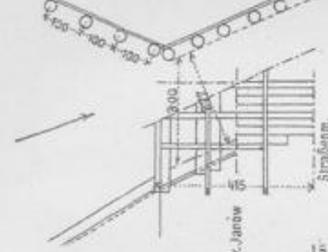
B = km 8'197 Str. = km 12'2.
 Querschnitt u. Ansicht.



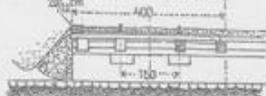
B = km 9'410 Str. = km 13'3
 Querschnitt u. Ansicht.



Draufsicht



Ans. d. Widerlagers



Ans. d. Widerlagers



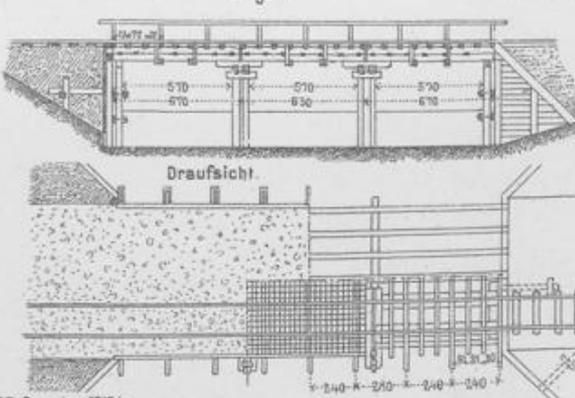
Ans. d. Widerlagers



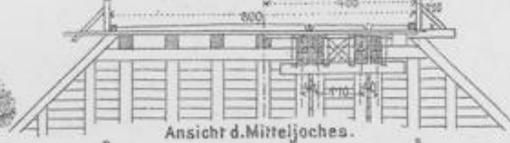
Ans. d. Widerlagers



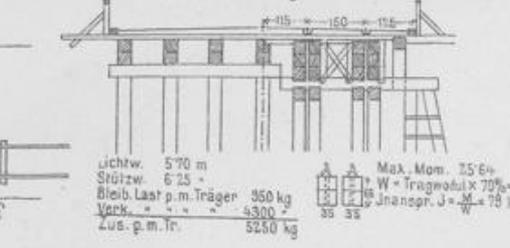
B = km 10'01 Str. = 14'1



Ansicht d. Widerlagers

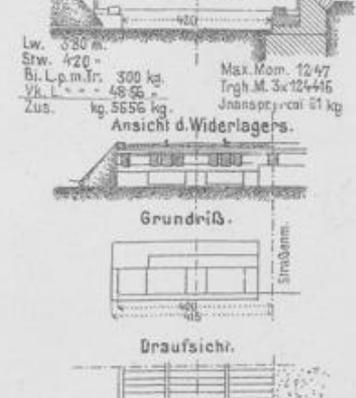


Ansicht d. Mitteljoches

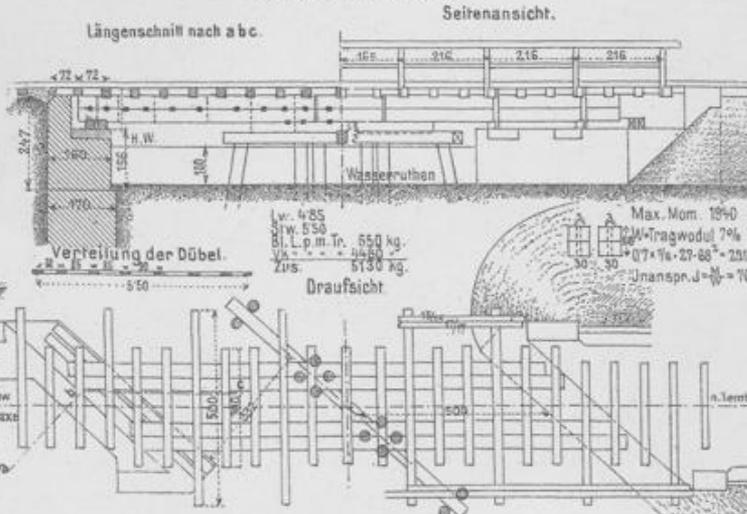


Lichtw. 5'70 m (span), Stütz. 6'25 m (height), Bleib. Last p. m. Träger 950 kg (load), Verk. = 5300 kg (weight), Zus. p. m. Tr. 5250 kg (total weight per meter), and Max. Mom. 356 t (max. moment).

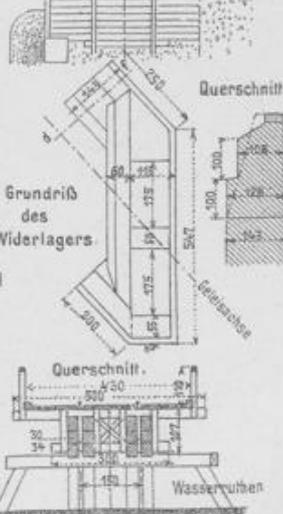
B = km 13'48 Str. = km 17'40
 Querschnitt u. Ansicht.



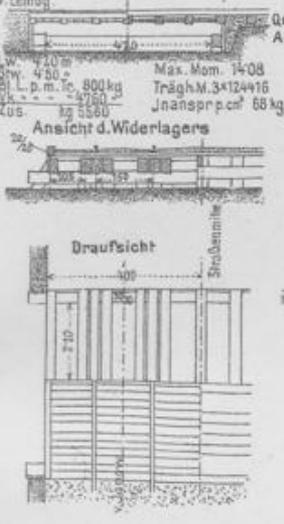
B = km 16'12 Str. = km 22' 1/2



B = km 17'530 Str. = km 22' 1/2
 Querschnitt u. Ansicht.



B = km 13'737 Str. = km 18'0 1/2



B = km 17'530 Str. = km 22' 1/2
 Querschnitt u. Ansicht.



Ansicht d. Widerlagers



Grundriß



Draufsicht



Querschnitt d-f



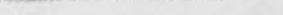
Grundriß des Widerlagers



Querschnitt

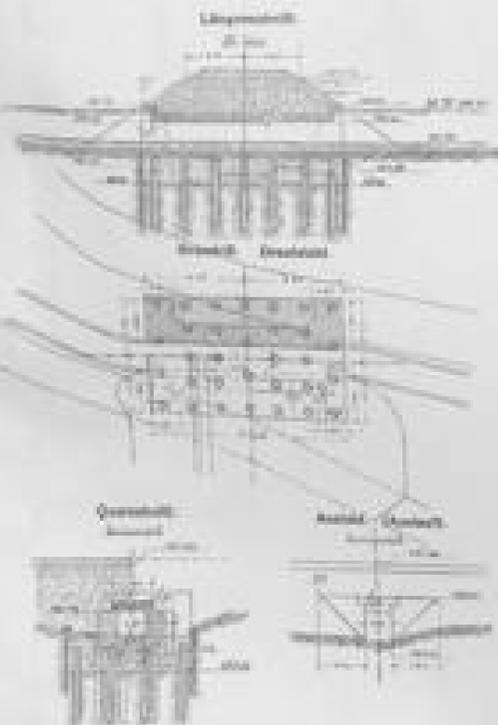


Wasserputzen

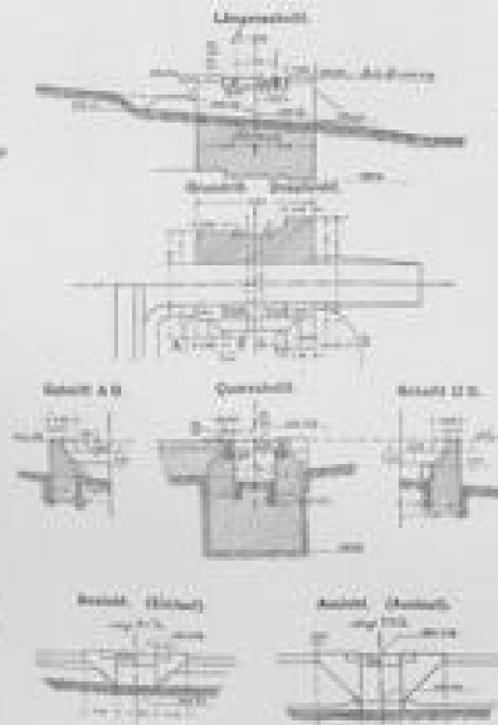


UNTERBAU

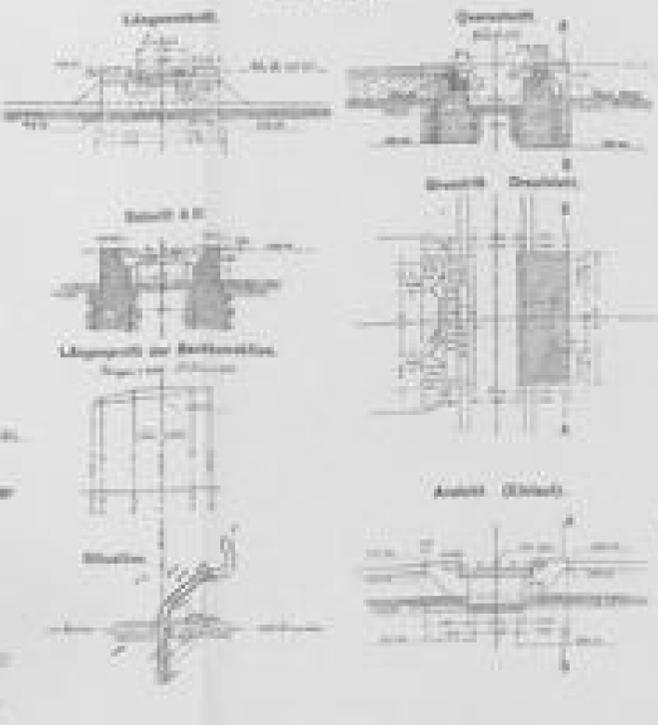
Durchfall geteilt 100 m ul.
No. 100000



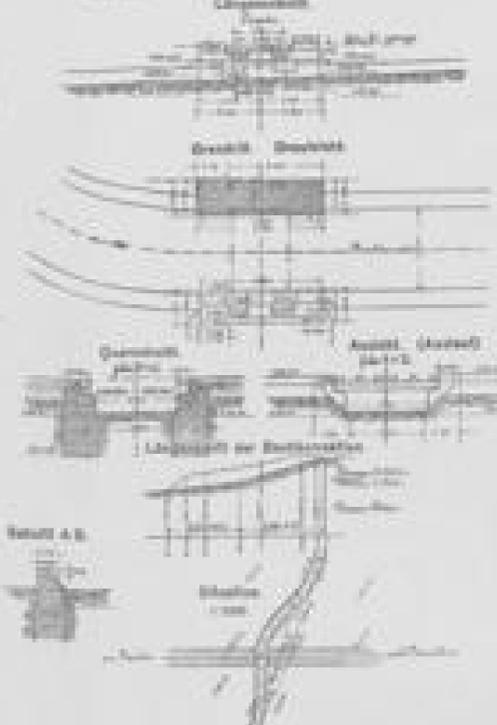
Durchfall offen 10 m ul.
No. 100000



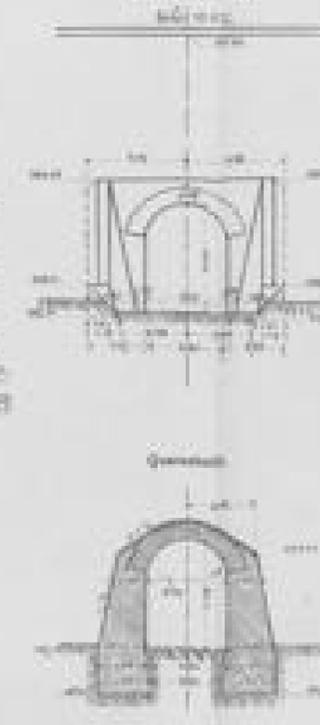
Durchfall offen 200 m ul. mit Bankkarrillen
No. 100000



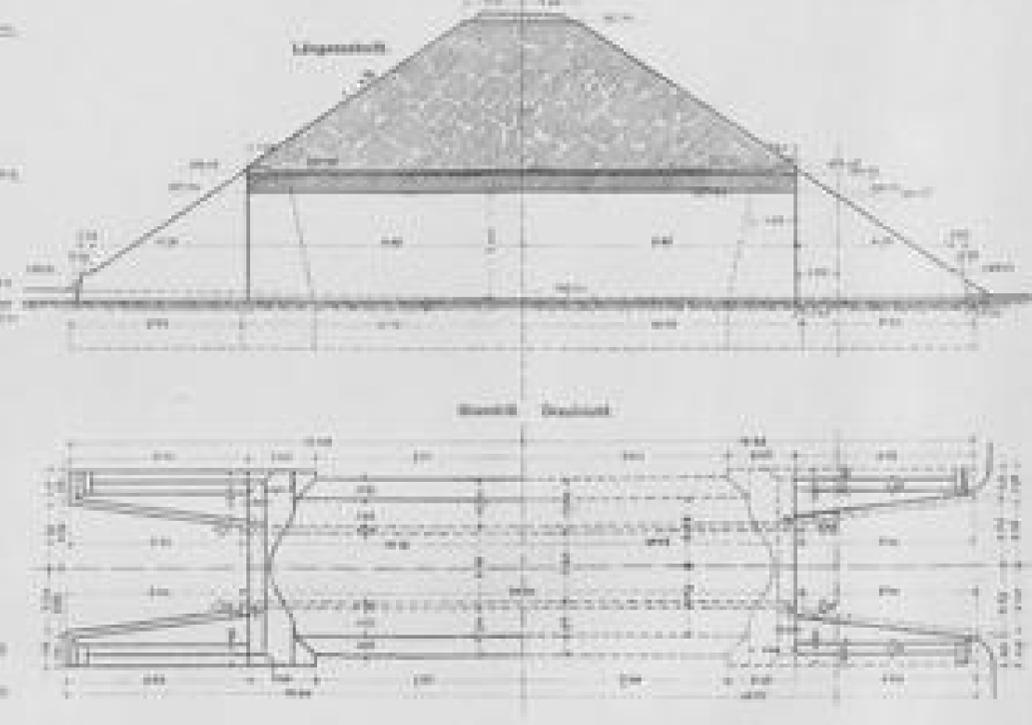
Durchfall offen 300 m ul.
No. 100000



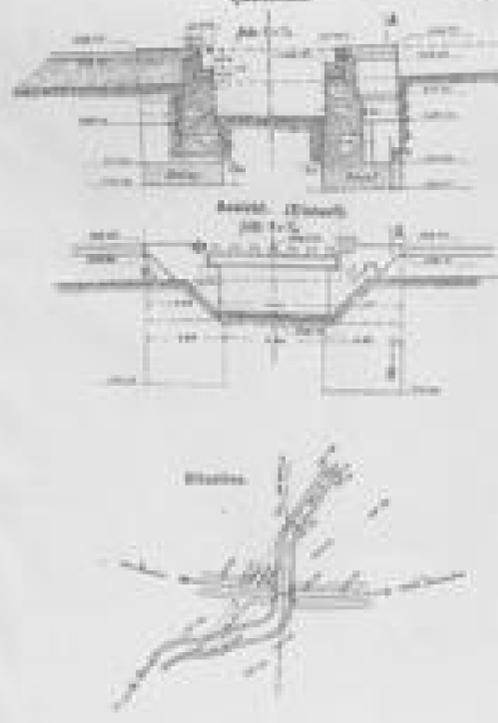
Ansicht (Ansicht)
No. 100000



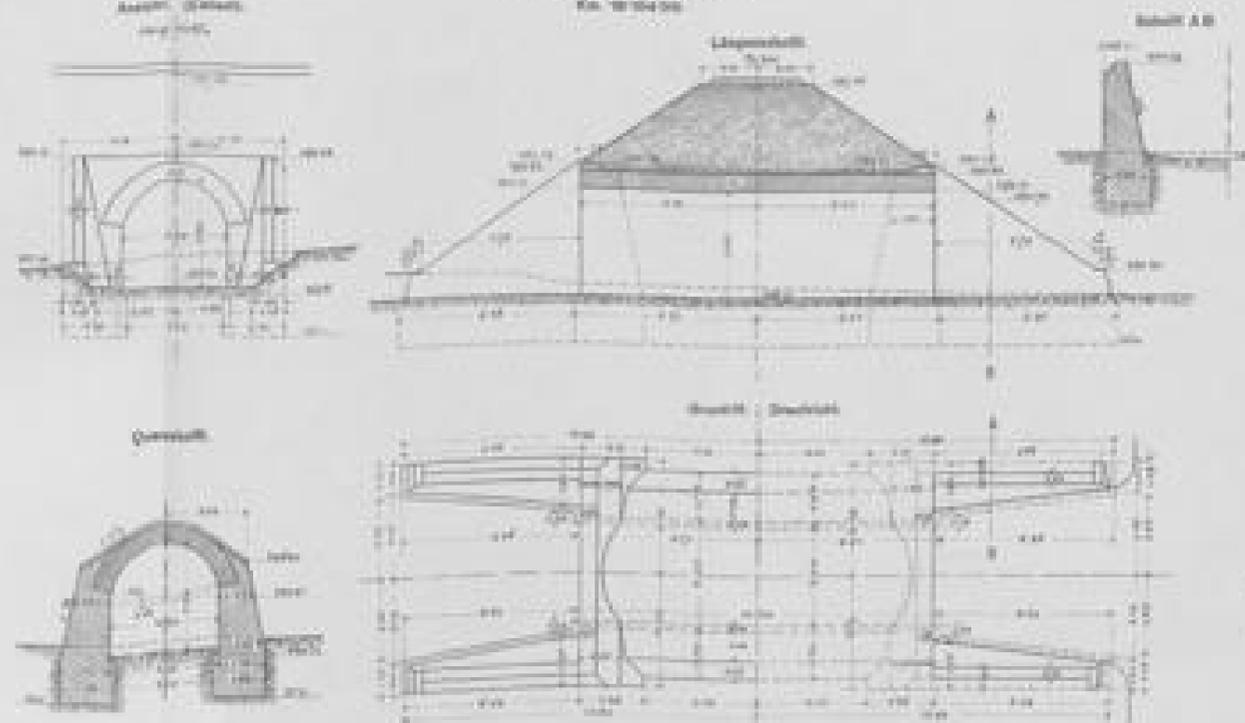
Beidseitig Durchfall 300 m ul.
No. 100000



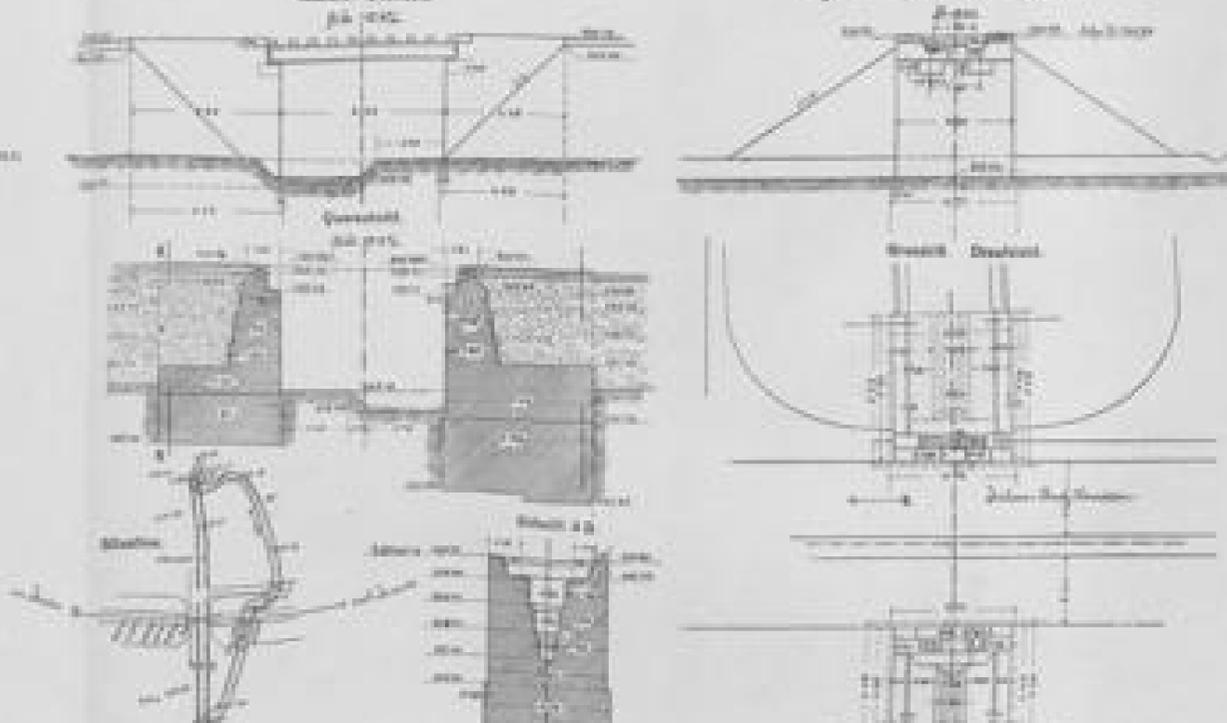
Durchfall offen 400 m ul. mit Bankkarrillen
No. 100000



Beidseitig Durchfall 400 m ul.
No. 100000



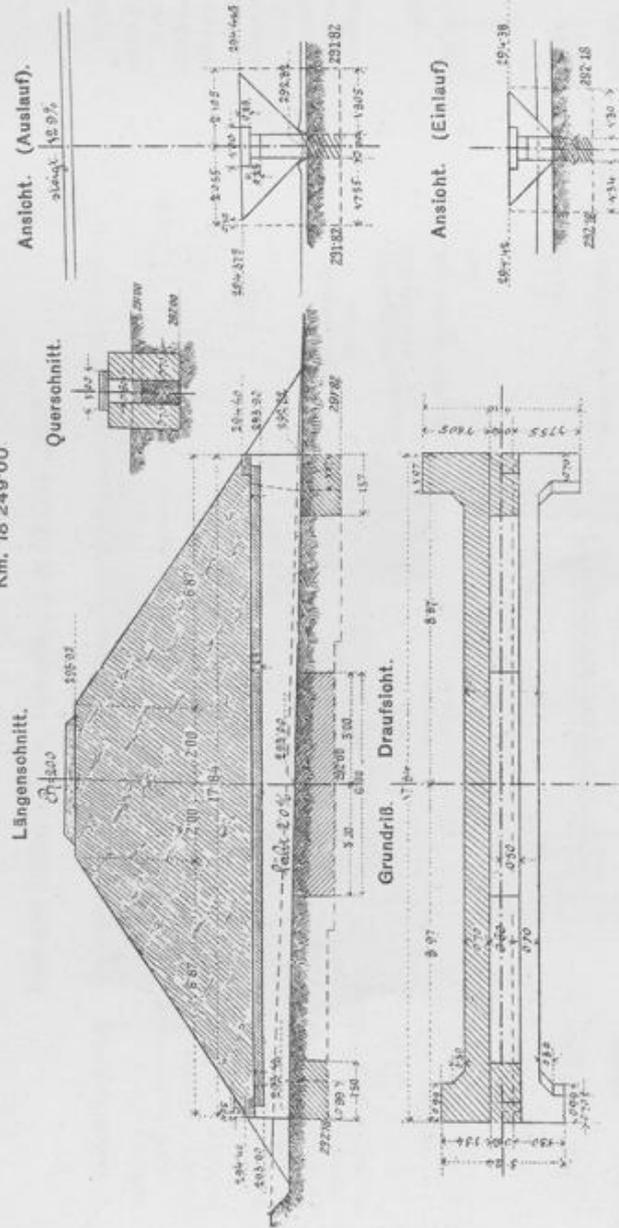
Durchfall und Durchfahrt offen 600 m ul. mit Bankkarrillen



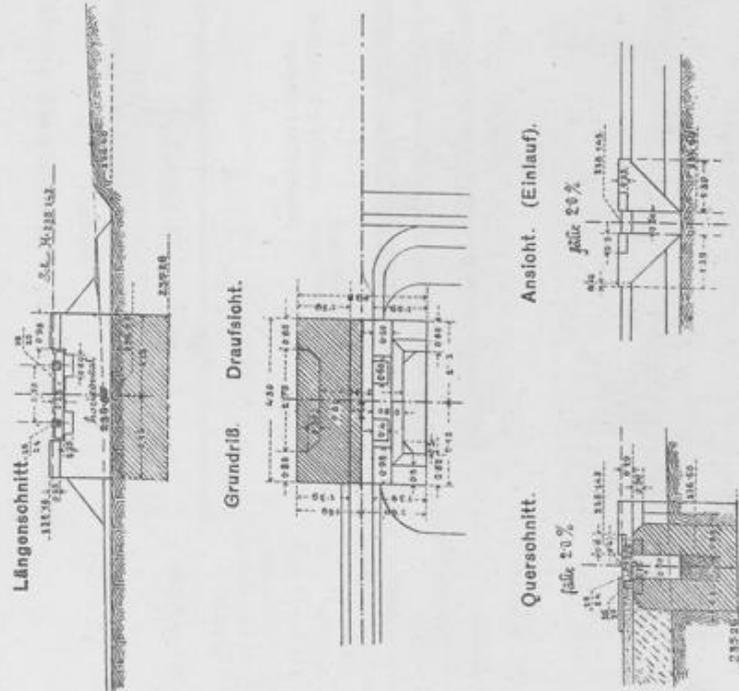
UNTERBAU

1 : 200.

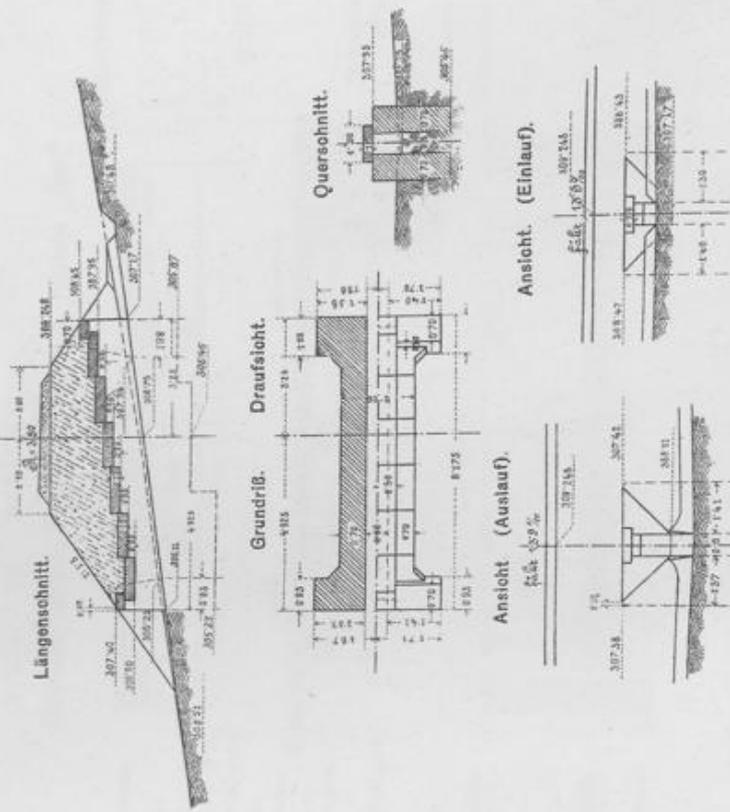
Durchlaß gedeckt 0-60 m wt.
Km. 18 249-00



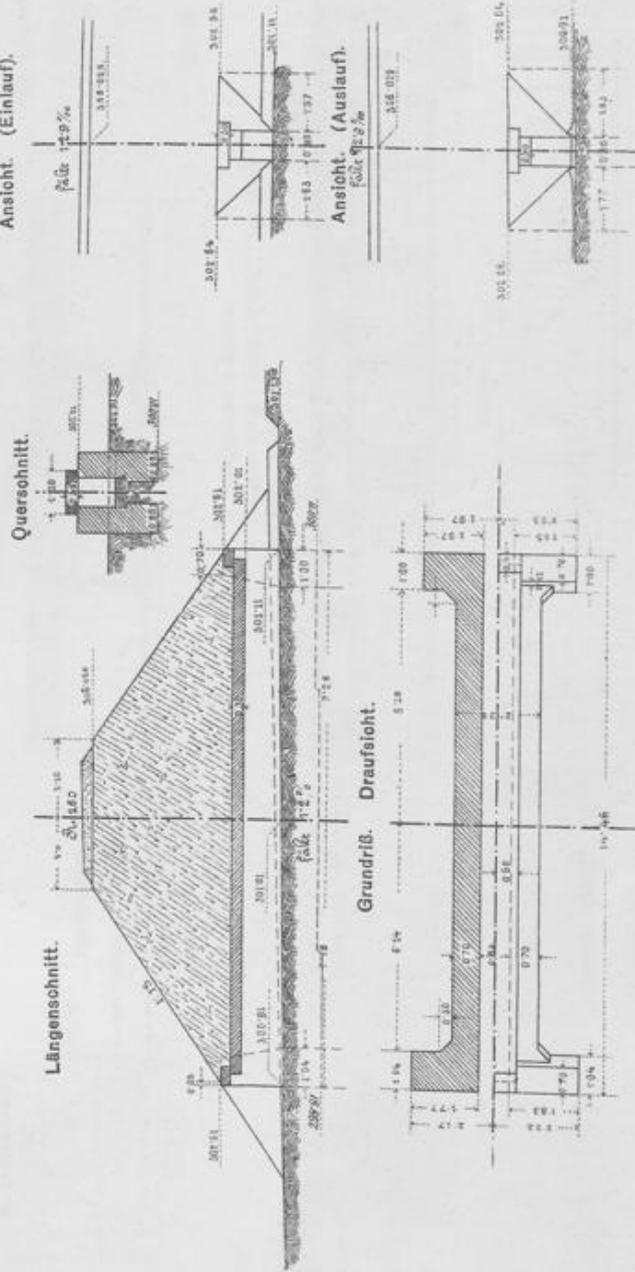
Durchlaß offen 0-60 m wt. Km. 39-270-00.



Durchlaß gedeckt 0-60 m wt.
Km. 32-572-00.

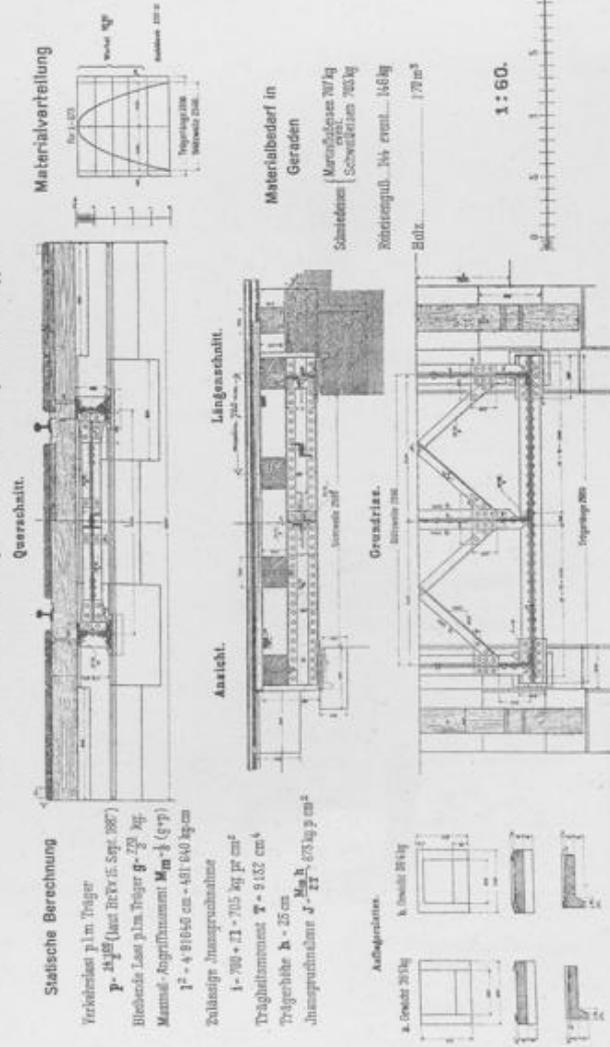


Durchlaß gedeckt 0-80 m wt. Km. 32-789.

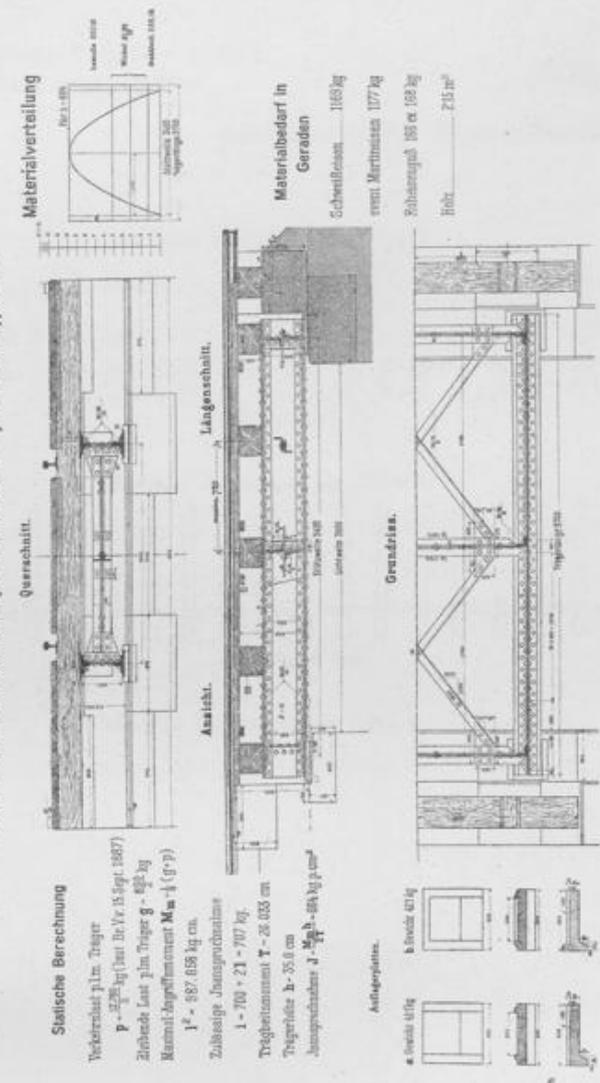


UNTERBAU

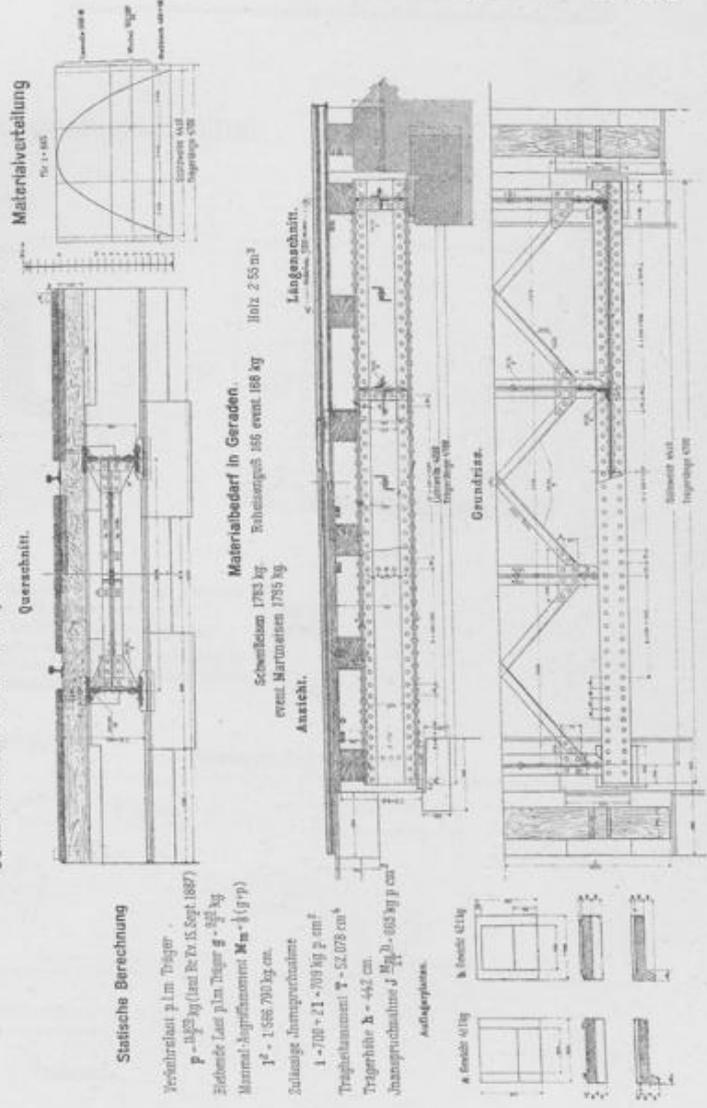
Senkrechte Lichtweite 2.0 m, Stützweite 2.3 m, Fahrbahn „oben“.



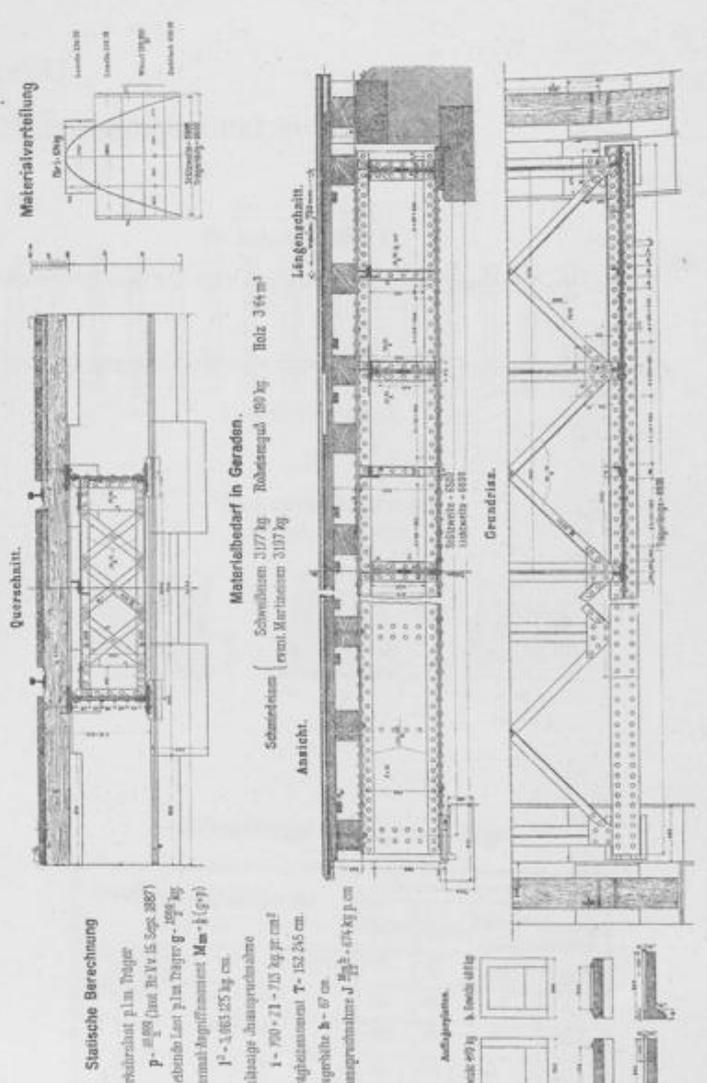
Senkrechte Lichtweite 3.0 m, Stützweite 3.4 m, Fahrbahn „oben“.



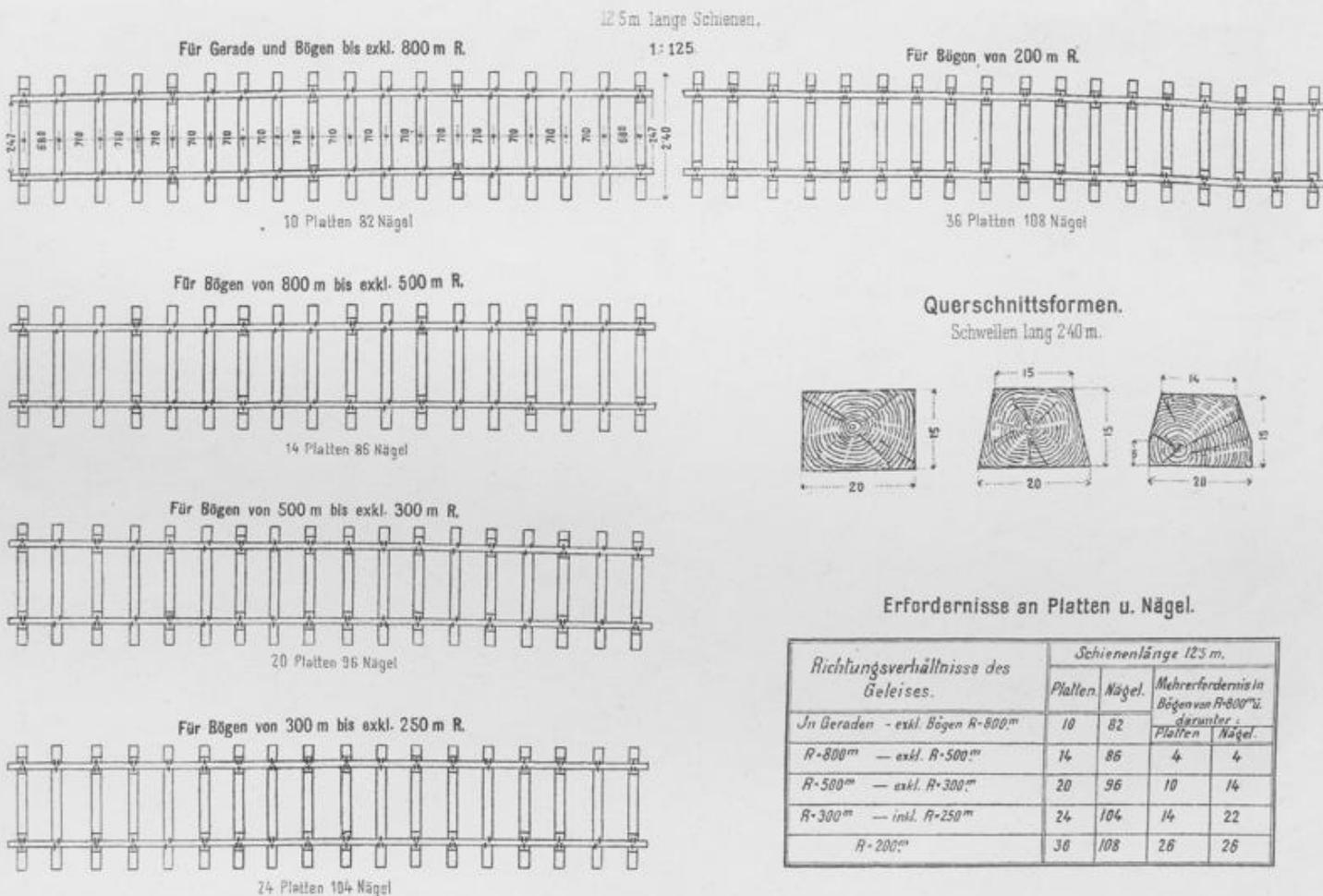
Senkrechte Lichtweite 4.0 m, Stützweite 4.4 m, Fahrbahn „oben“.



Senkrechte Lichtweite 6.0 m, Stützweite 6.5 m, Fahrbahn „oben“.

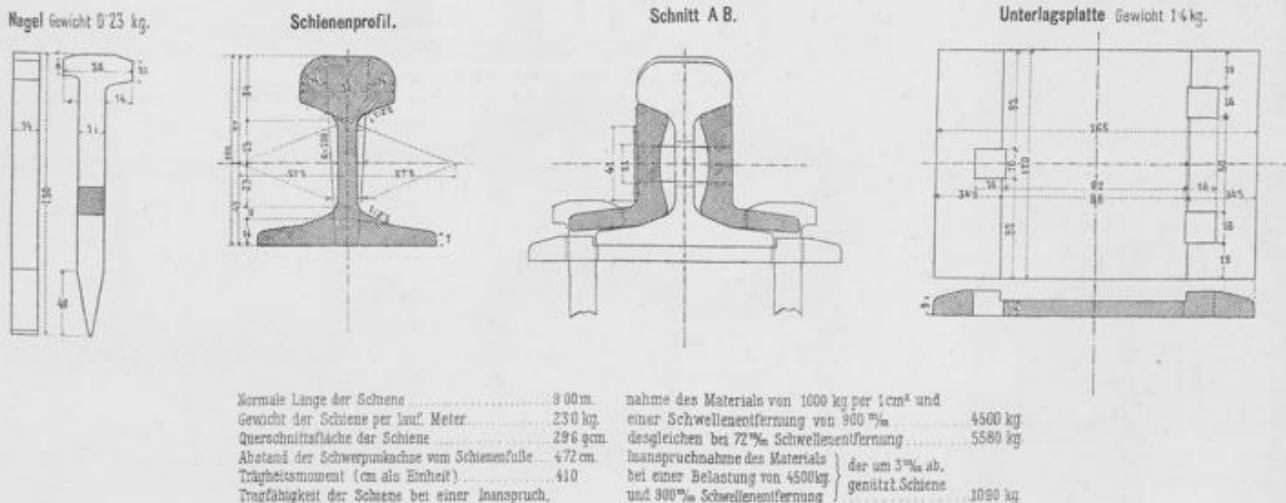


Austeilung der Querschwellen und Befestigungsmittel in Bögen.

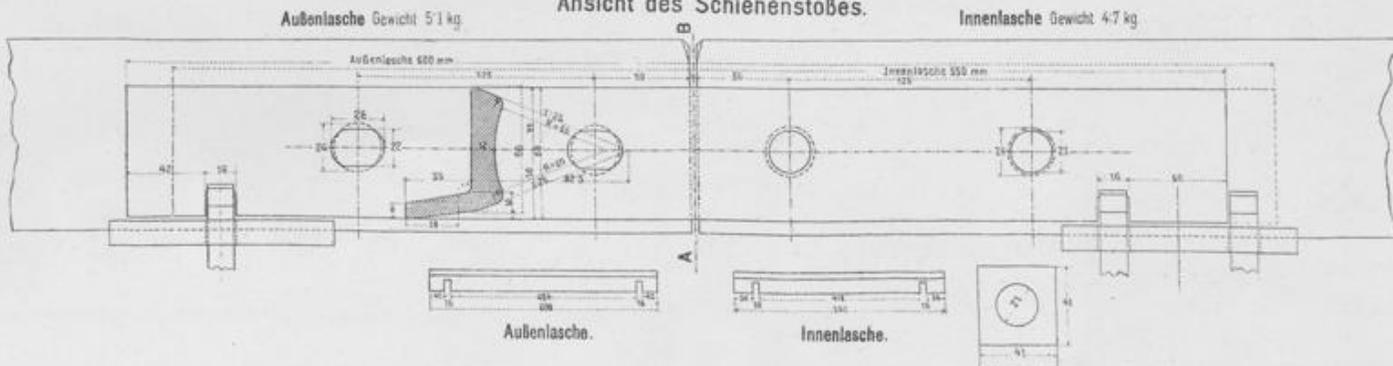


Stahlschiene und Schienenbefestigungsmittel.

1:4



Ansicht des Schienenstoßes.



HOCHBAU

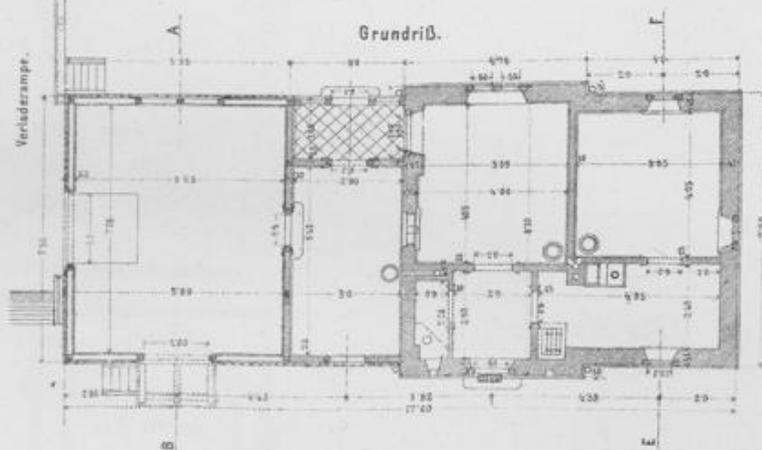
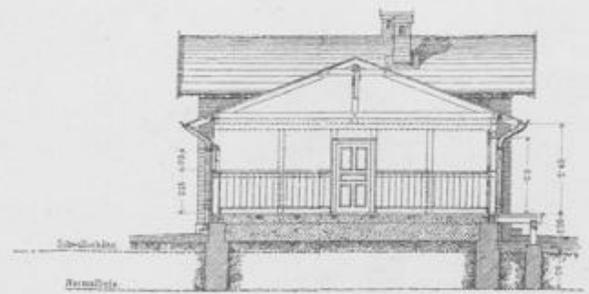
Aufnahmegebäude, ebenerdig mit Gütermagazin

für die Stationen Lelechówka, Wereszyca-Wiszenka, Starzyska-Szkoła, Jazów Nowy.

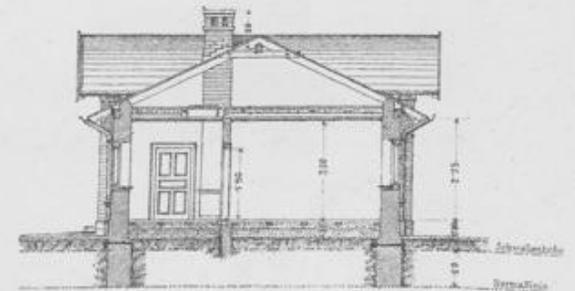
Bahnseitige Ansicht.



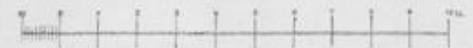
Querschnitt AB.



Querschnitt EF.



1:200.

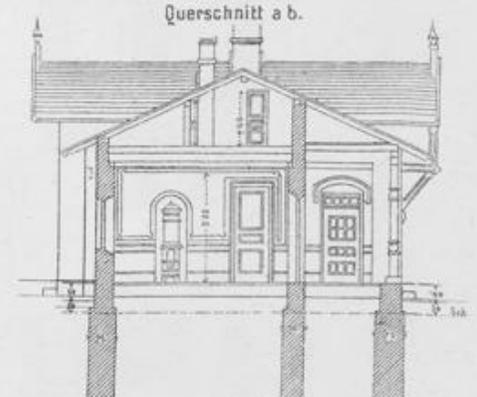


Aufnahmegebäude für die Station Jaworów.

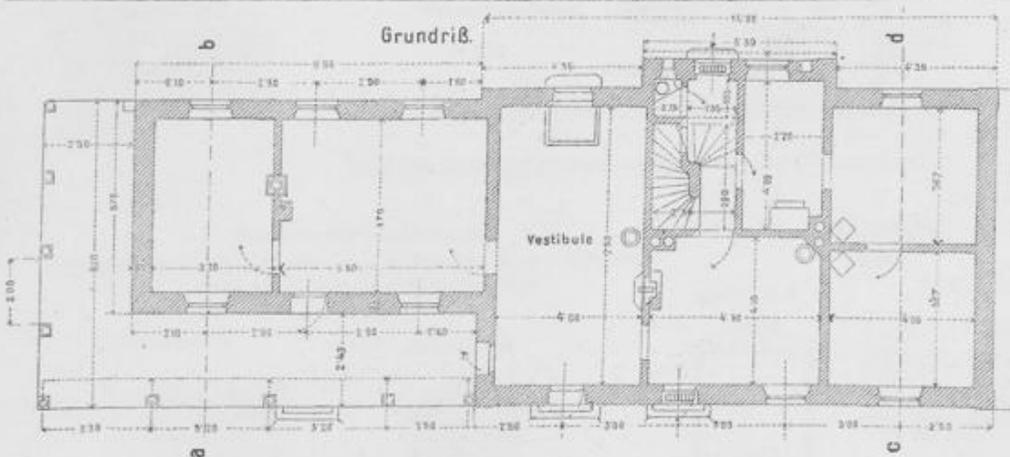
Bahnseitige Ansicht.



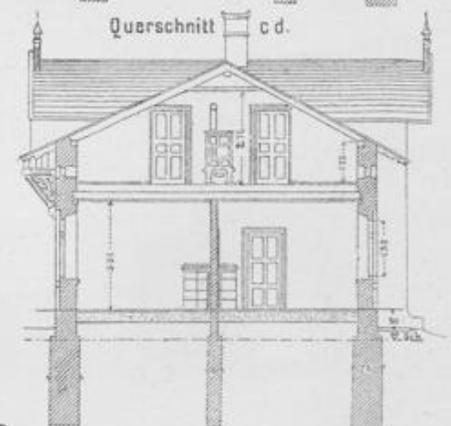
Querschnitt a b.



Grundriß.



Querschnitt c d.

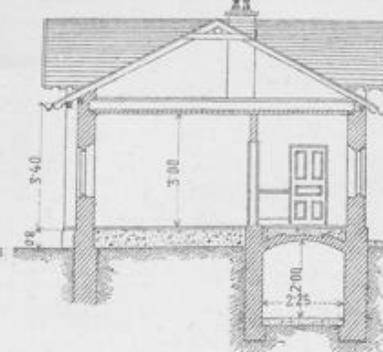


Aufnahmegebäude für die Station Rzesna-Polska.

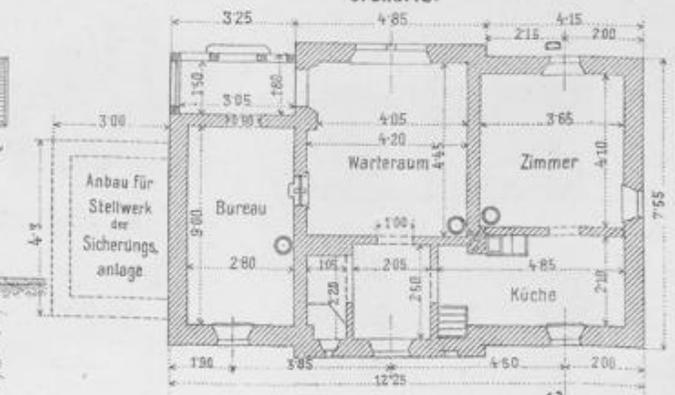
Bahnseitige Ansicht.



Querschnitt C D.

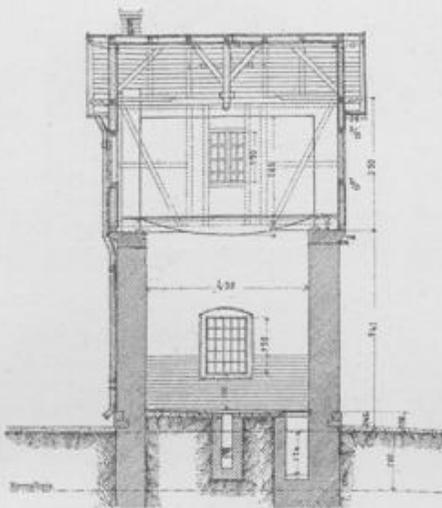


Grundriß.



HOCHBAU Wasserstation.

Längenschnitt AB.

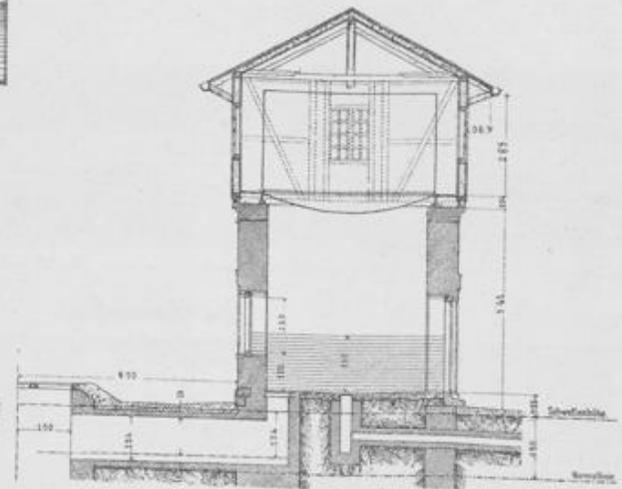


Ansicht von der Bahn.

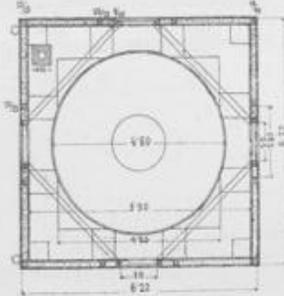


1:200.

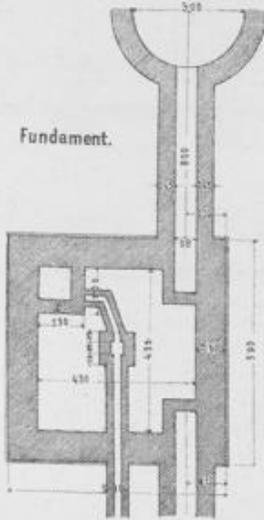
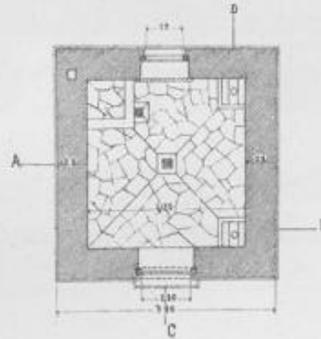
Schnitt CD.



Grundriss des Aufbaues.



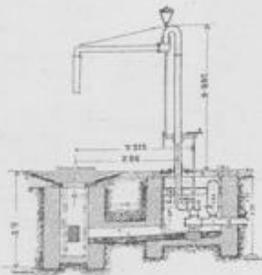
Grundriß.



Fundament.

Putzgrube, Wasserkran und Ventilschachte.

Schnitt C D.



Längenschnitt der Putzgrube.



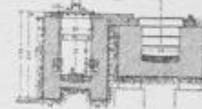
Rohrleitungskanal.

1:200.

Draufsicht.



Schnitt E F.



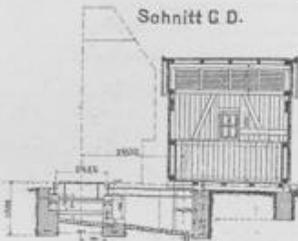
Schnitt I K.



Waggon-Brückenwage

ohne Geleiseunterbrechung in kombiniertem Eisenrahmen u. direkter Befestigung der Geleiseschienen
 auf dem Waagrahmen 6m lang für 30.000 kg. Wägelbarkeit
 System u. Patent Schember.

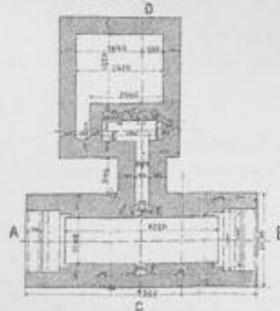
Schnitt G D.



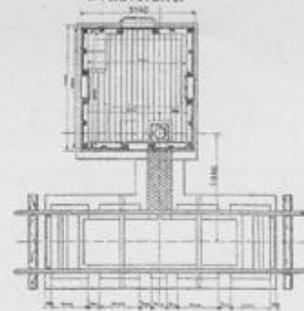
1:200. Schnitt A B.



Grundriß.



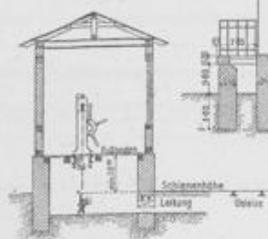
Draufsicht.



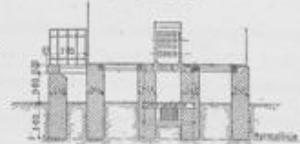
Stellwerk.

1:200.

Schnitt A B.



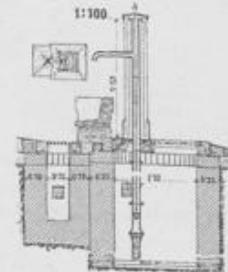
Schnitt C D.



Stationsbrunnen.

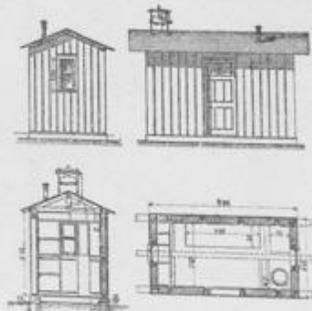
Schnitt A B.

1:100.



Signalhütte.

1:200.



Abzweigung von der Eisenbahn Lemberg-Betzec (Tom).



HOCHBAU

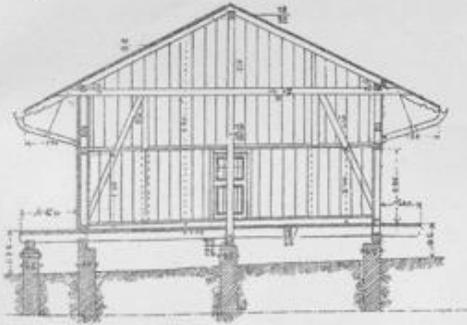
Güterschuppen mit drei Toren in der Station Jaworów.

1:200.

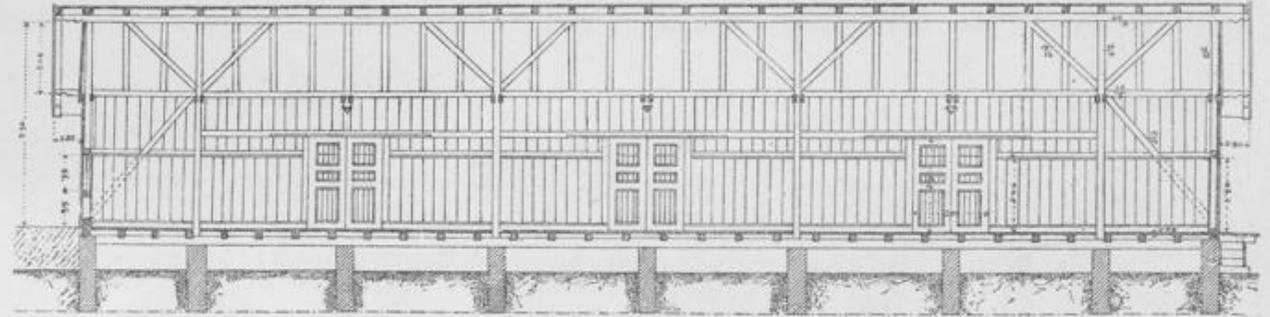
Straßenseitige Ansicht.



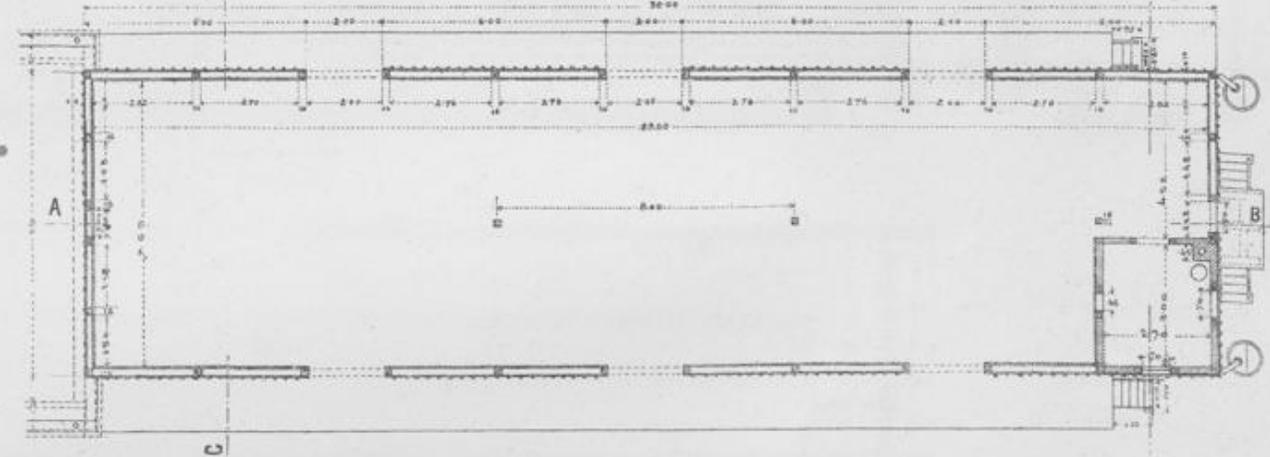
Querschnitt C D.



Längenschnitt A B.

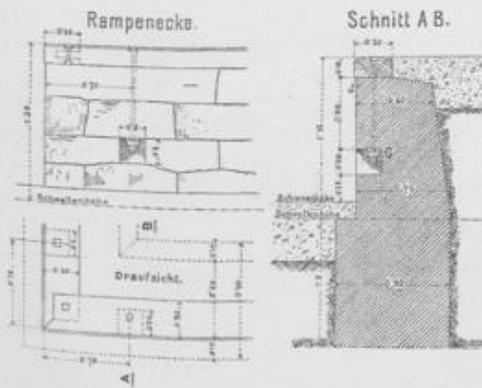


Grundriß.



Detail der Verladerrampe.

1:50.



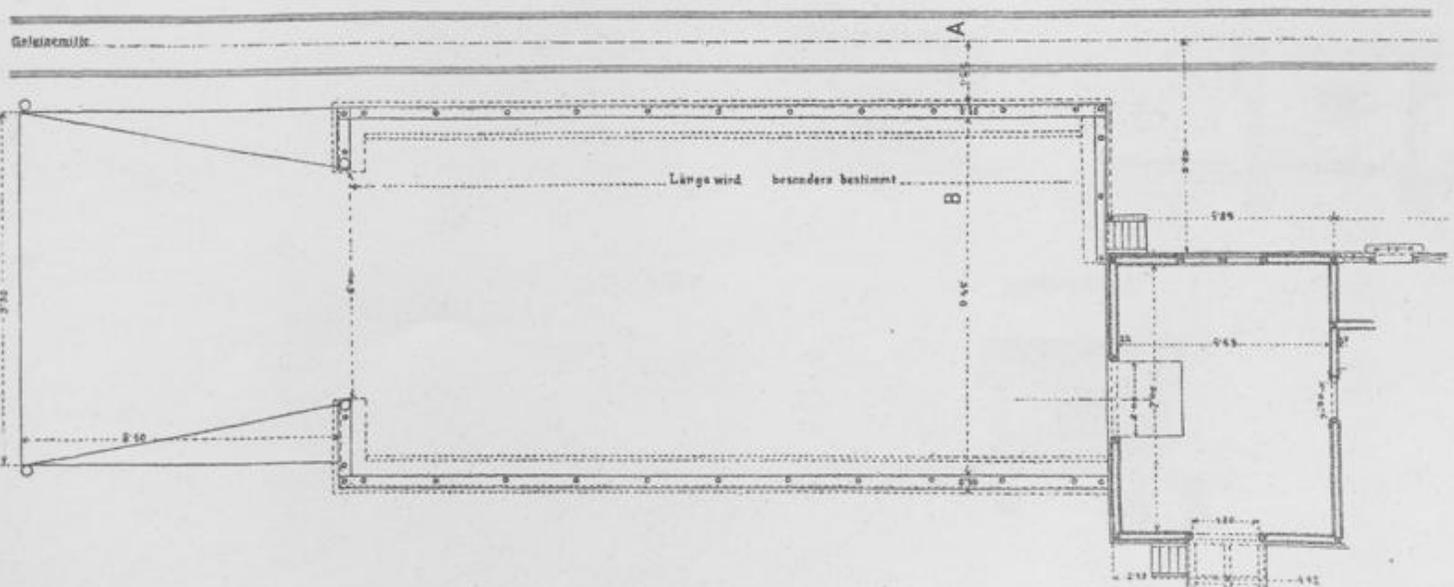
Verladerrampe.

1:200.

Straßenseitige Längenschnitt.



Draufsicht.

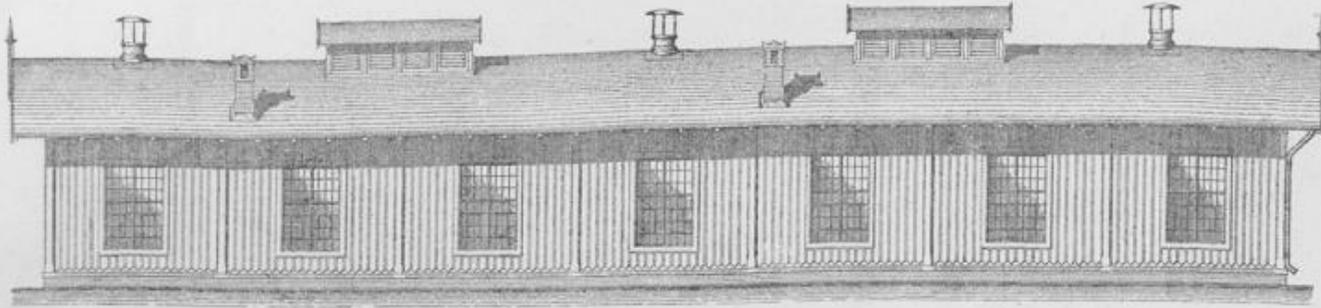


HOCHBAU

Heizhaus für zwei Maschinen in Janów.

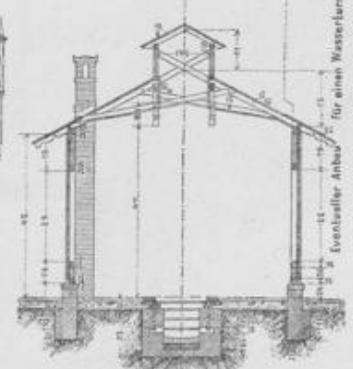
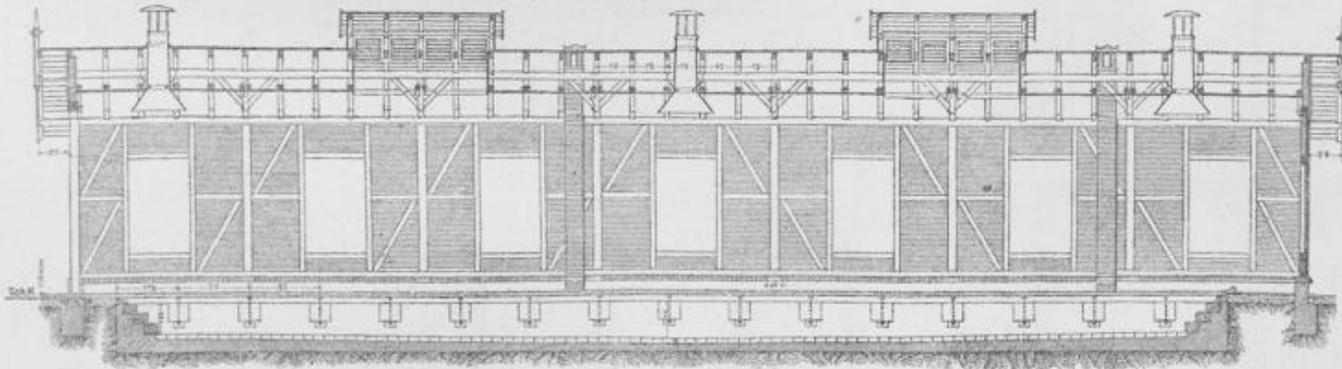
Längensicht.

Giebelansicht.

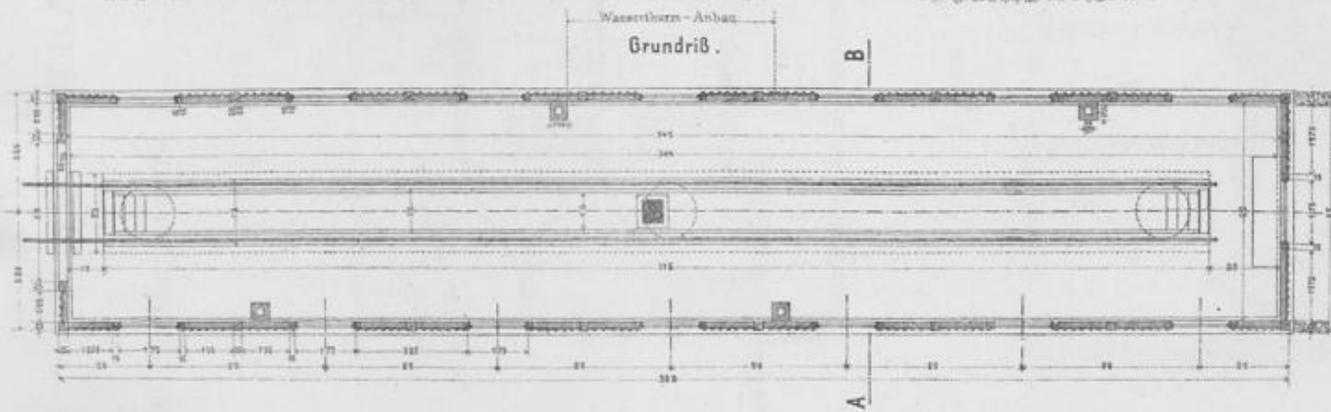


Längenschnitt.

Querschnitt AB.



Grundriß.



Maßstab
1:200.

Blockwächterhaus

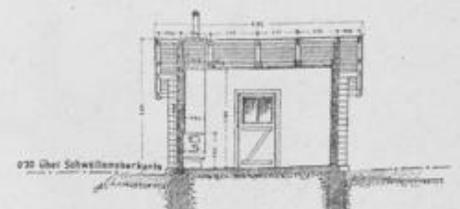
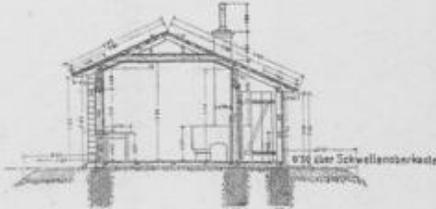
in sämtlichen Stationen.
1:200.

Querschnitt c d.

Seitenansicht.

Seitenansicht.

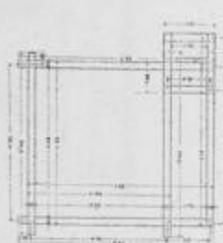
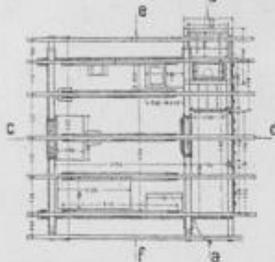
Querschnitt e f.



Grundriß und Werksatz.

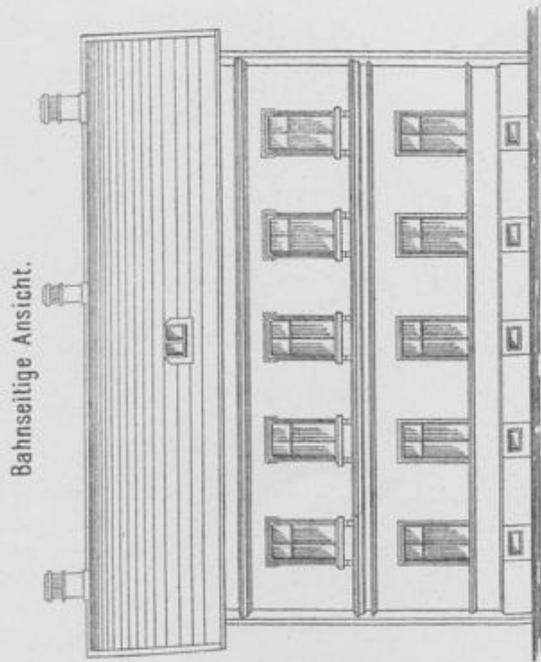
Schwellenplan.

Querschnitt a b.

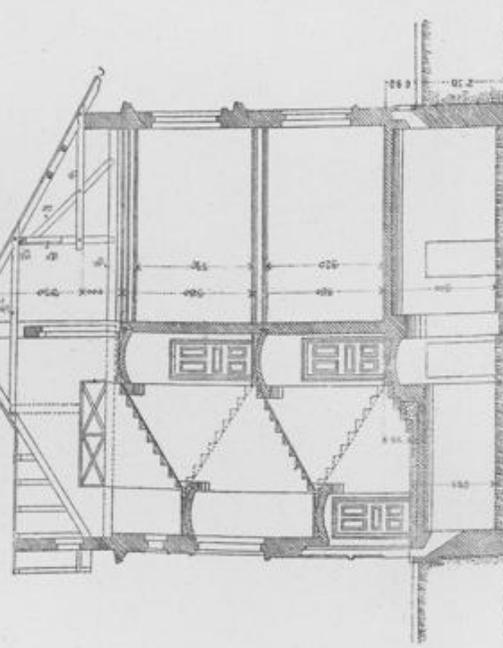


HOCHBAU

Bediensteten-Wohngebäude in der Station Jaworów.

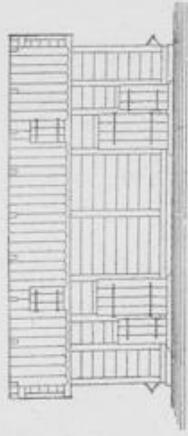


Querschnitt A B.

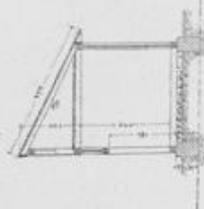


Wirtschaftsgebäude.

Ansicht.



Querschnitt.

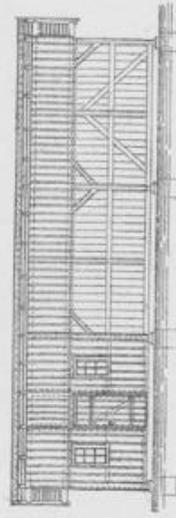


Grundriß.



Bahnerhaltungs-Magazin.

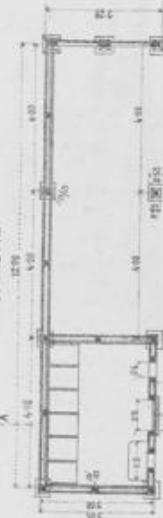
Bahnseitige Ansicht.



Querschnitt A B.

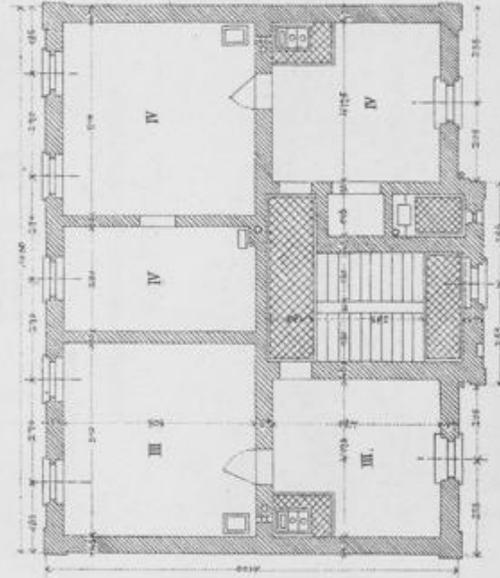


Grundriß.

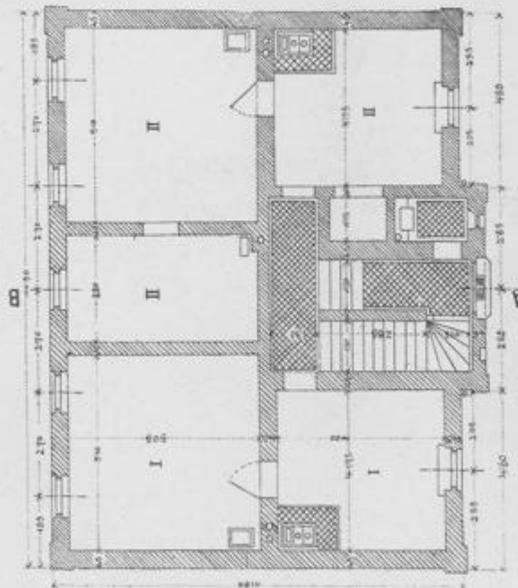


1:200

I. Stock.



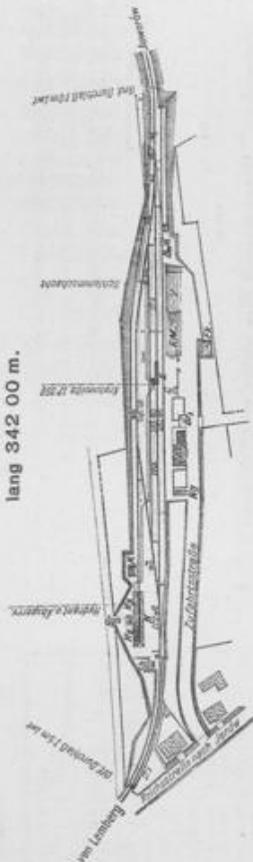
Erdgeschoß.



STATIONS - ANLAGEN

1 : 5000.

Station Jądów
lang 342 00 m.



- A. Aufnahmungsgebäude
- Br. Eisen
- C. Abert
- FM. Frachtemmagazin
- EK. Einbahler
- K. Verbleterange
- Br. Brückenwaage
- SA. Signalhölle
- H. Hebehaus
- Hy. Hydraulien
- W. Wasserkranzgebäude
- Br. Wasserstationenstrukturan
- K. Kohlenmagazin
- My. Mönchengebäude
- E. Putzgrube samt Wasserbahn

Station Jazów Nowy
lang 239 00 m.



- A. Aufnahmungsgebäude
- FM. Güterschuppen
- L. Verbleterange
- C. Passagierabert
- Br. Brückenwaage
- My. Wertschaffungsgebäude
- W. Wasserstationen
- Br. Brückenwaage
- E. Adler Putzgrube samt Wasserbahn

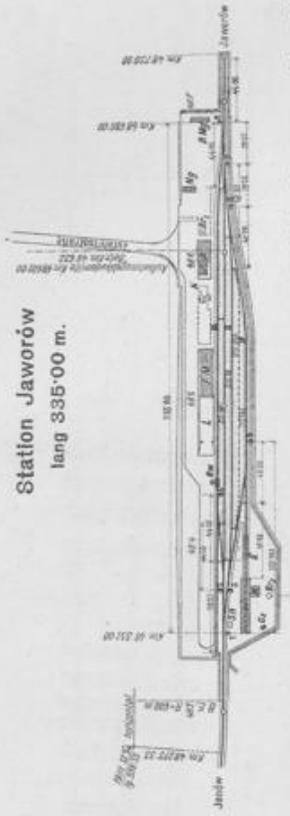
Gelände I (Wechsell 1-3) lang 239 000 m. nach Lge. 151 800 m.
Gelände II (Wechsell 1-3) . . . 151 280 .
Stützpunkte . . . 65 000 . . . 26 680 .
Summe lang 548 280 .

Station Domażyř
lang 214 00 m.



- A. Aufnahmungsgebäude. . . 8 785 19
- FM. Frachtemmagazin . . . 8 778 81
- K. Verbleterange . . . 8 708 60
- My. Mönchengebäude . . . 8 773 85
- Br. Brückenwaage . . . 8 747 80
- C. Abert . . . 8 748 80
- SK. Signalhölle . . . 8 656 85

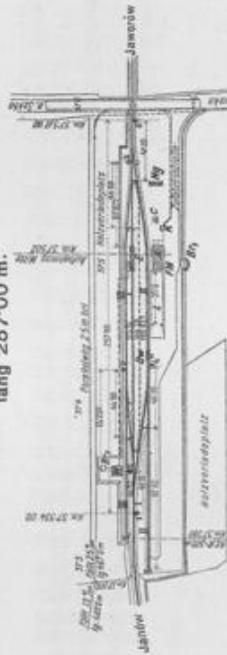
Station Jaworów
lang 335 00 m.



- A. Aufnahmungsgebäude
- FM. Güterschuppen
- L. Verbleterange
- C. Passagierabert
- Br. Brückenwaage
- My. Wertschaffungsgebäude
- K. Kohlenmagazin
- W. Wasserstationen
- Br. Brückenwaage
- H. Wasserkrum
- Br. Wasserstationen - Brücken
- SA. Signalhölle
- H. Hebehaus für zwei Maschinen
- BM. Rohrbrückenmagazin
- Br. Brückenwaage
- E. Putzgrube

Gelände I (Wechsell 1-3) lang 335 000 m. nach Lge. 239 800 m.
Gelände II (Wechsell 1-3) . . . 307 396 . . . 179 856 .
Gelände III (Wechsell 1-3) . . . 307 442 . . . 213 442 .
Gelände IV (Wechsell 1-3) . . . 252 961 . . . 172 561 .
Löhnenstationenmagazin . . . 85 460 . . . 87 930 .
Stützpunkt von III IV . . . 103 860 . . . 58 038 .
Stützpunkt am Abzweig . . . 41 889 . . . 44 800 .
Summe lang 151 819 m

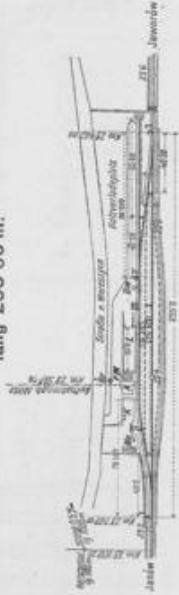
Station Starzyska-Szko
lang 257 00 m.



- A. Aufnahmungsgebäude
- FM. Güterschuppen
- L. Verbleterange
- C. Passagierabert
- Br. Brückenwaage
- My. Wertschaffungsgebäude
- W. Wasserstationen
- Br. Brückenwaage
- E. Adler Putzgrube samt Wasserbahn

Gelände I (Wechsell 1-3) lang 257 000 m. nach Lge. 164 700 m.
Gelände II (Wechsell 1-3) . . . 238 280 . . . 188 815 .
Gelände III (Wechsell 1-3) . . . 201 512 . . . 113 512 .
Stützpunkte bei III . . . 108 020 . . . 64 020 .
Stützpunkte bei II . . . 105 000 . . . 32 820 .
Summe lang 328 621 m.

Station Lelechowka
lang 255 00 m.



- A. Aufnahmungsgebäude
- FM. Güterschuppen
- L. Verbleterange
- C. Passagierabert
- Br. Brückenwaage
- My. Wertschaffungsgebäude
- K. Kohlenmagazin
- W. Wasserstationen
- Br. Brückenwaage

Gelände I (Wechsell 1-3) lang 255 0 m. nach Lge. 274 000 m.
Gelände II (Wechsell 1-3) . . . 256 783 . . . 176 983 .
Stützpunkte . . . 105 200 . . . 65 000 .
Summe lang 638 983

Haltestelle Kożlinka.

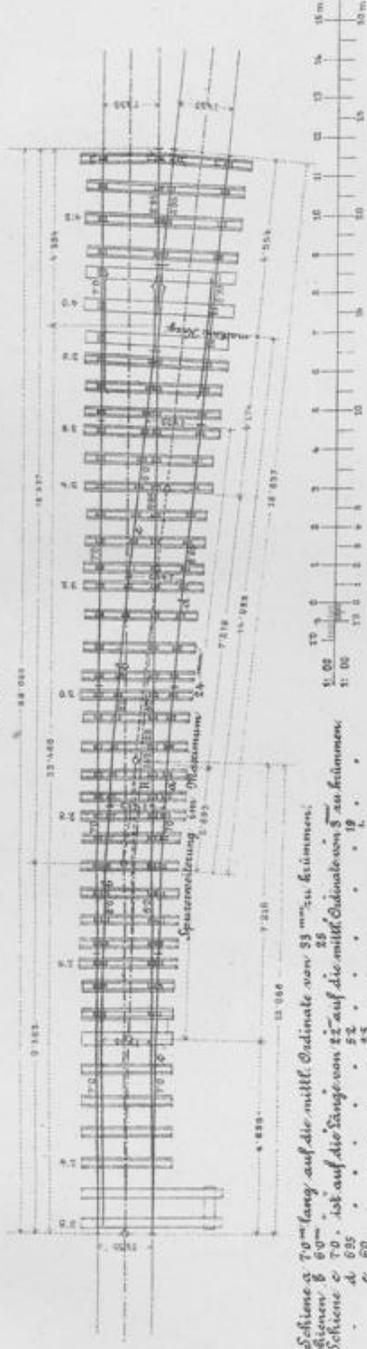


- SK. Signalhölle von 14 968
- V. Verbleterange . . . 14 954

Nr.	Art.	Fläche	Wert	Fläche	Wert
1	12789	1	12789	1	12789
2	12890	1	12890	1	12890

OBERBAU
Einfache Ausweiche I.

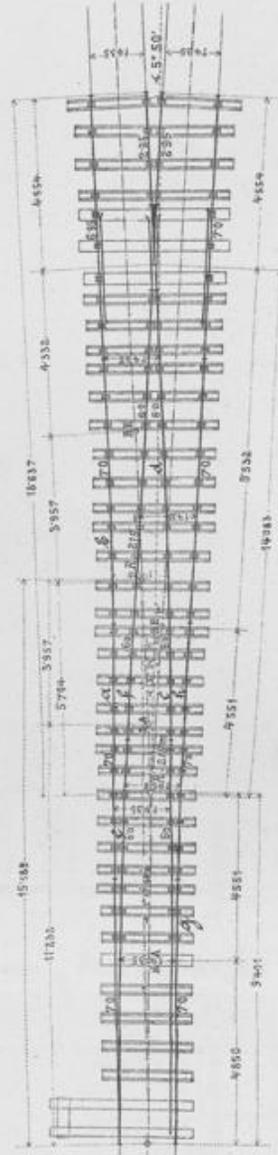
Kreuzungswinkel 5° 50' Geleisenlänge 28 020 + 28 002 = 56 022 m.
 1:200.



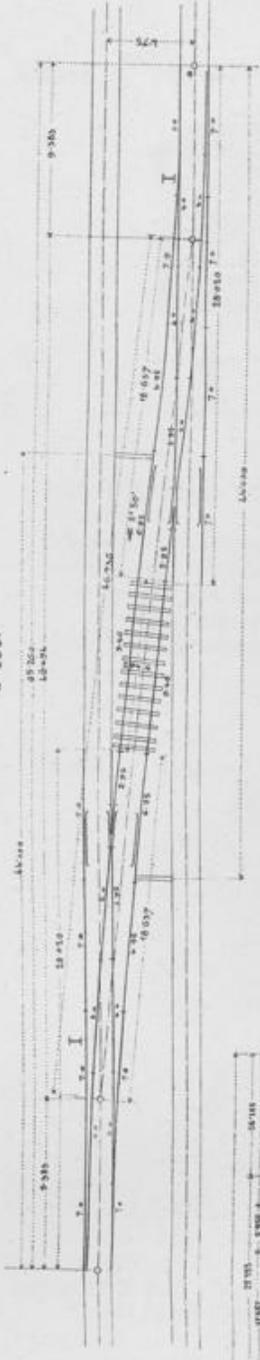
Die Schiene a 70 m lang auf die mittl. Ordinaten von 25^m klümmern.
 - Schiene b 60 m
 - Schiene c 70 m ist auf die Länge von 22 auf die mittl. Ordinate von 5 zu klümmern.
 a 0,95 52
 b 60 52
 c 60 52

Einfache Ausweiche II.

Kreuzungswinkel 5° 50' Geleisenfernung 28 030 + 28 037 = 56 067 m.
 1:200.

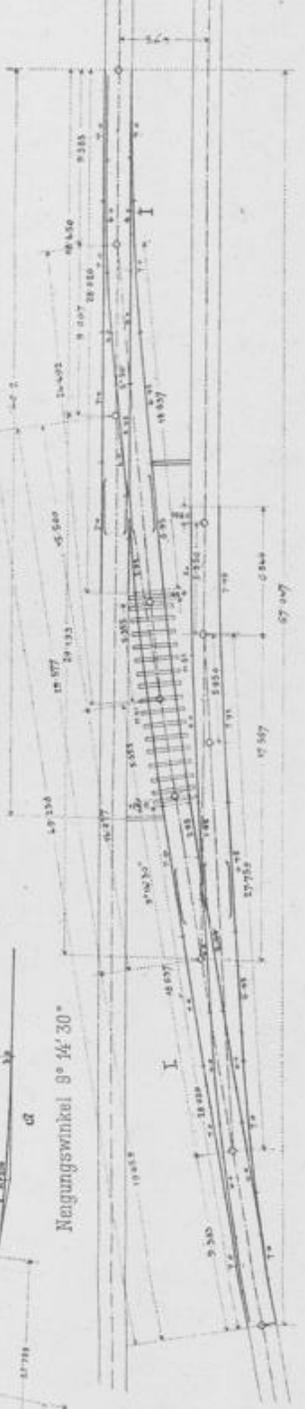


Weichenverbindung
 Für 4 75 m Geleisenfernung, Kreuzungswinkel 5° 50'.
 1:400.



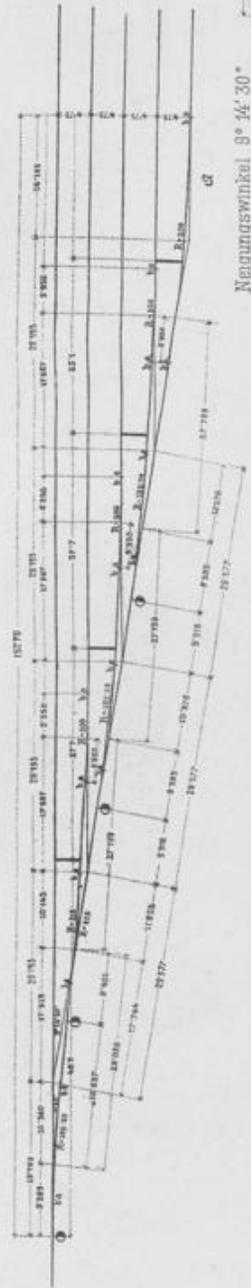
Weichenverbindung im Muttergeise

Für 4 75 m Geleisenfernung
 1:400.
 Kreuzungswinkel 5° 50'

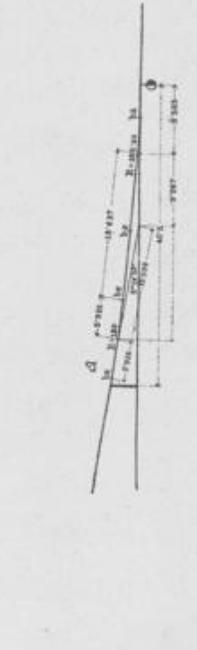


Weichenverbindung

Kreuzungswinkel 5° 50'.
 1:1000.



Negungswinkel 9° 44' 30"



Materialbedarf.
Ausweise I.
 1. Material.

Stückzahl	Bezeichnung	Einheit	Material	Material	Material	Material	Material	Material	Material
1	10	10	10	10	10	10	10	10	10
2	20	20	20	20	20	20	20	20	20
3	30	30	30	30	30	30	30	30	30
4	40	40	40	40	40	40	40	40	40
5	50	50	50	50	50	50	50	50	50
6	60	60	60	60	60	60	60	60	60
7	70	70	70	70	70	70	70	70	70
8	80	80	80	80	80	80	80	80	80
9	90	90	90	90	90	90	90	90	90
10	100	100	100	100	100	100	100	100	100
11	110	110	110	110	110	110	110	110	110
12	120	120	120	120	120	120	120	120	120
13	130	130	130	130	130	130	130	130	130
14	140	140	140	140	140	140	140	140	140
15	150	150	150	150	150	150	150	150	150
16	160	160	160	160	160	160	160	160	160
17	170	170	170	170	170	170	170	170	170
18	180	180	180	180	180	180	180	180	180
19	190	190	190	190	190	190	190	190	190
20	200	200	200	200	200	200	200	200	200
21	210	210	210	210	210	210	210	210	210
22	220	220	220	220	220	220	220	220	220
23	230	230	230	230	230	230	230	230	230
24	240	240	240	240	240	240	240	240	240
25	250	250	250	250	250	250	250	250	250
26	260	260	260	260	260	260	260	260	260
27	270	270	270	270	270	270	270	270	270
28	280	280	280	280	280	280	280	280	280
29	290	290	290	290	290	290	290	290	290
30	300	300	300	300	300	300	300	300	300
31	310	310	310	310	310	310	310	310	310
32	320	320	320	320	320	320	320	320	320
33	330	330	330	330	330	330	330	330	330
34	340	340	340	340	340	340	340	340	340
35	350	350	350	350	350	350	350	350	350
36	360	360	360	360	360	360	360	360	360
37	370	370	370	370	370	370	370	370	370
38	380	380	380	380	380	380	380	380	380
39	390	390	390	390	390	390	390	390	390
40	400	400	400	400	400	400	400	400	400
41	410	410	410	410	410	410	410	410	410
42	420	420	420	420	420	420	420	420	420
43	430	430	430	430	430	430	430	430	430
44	440	440	440	440	440	440	440	440	440
45	450	450	450	450	450	450	450	450	450
46	460	460	460	460	460	460	460	460	460
47	470	470	470	470	470	470	470	470	470
48	480	480	480	480	480	480	480	480	480
49	490	490	490	490	490	490	490	490	490
50	500	500	500	500	500	500	500	500	500

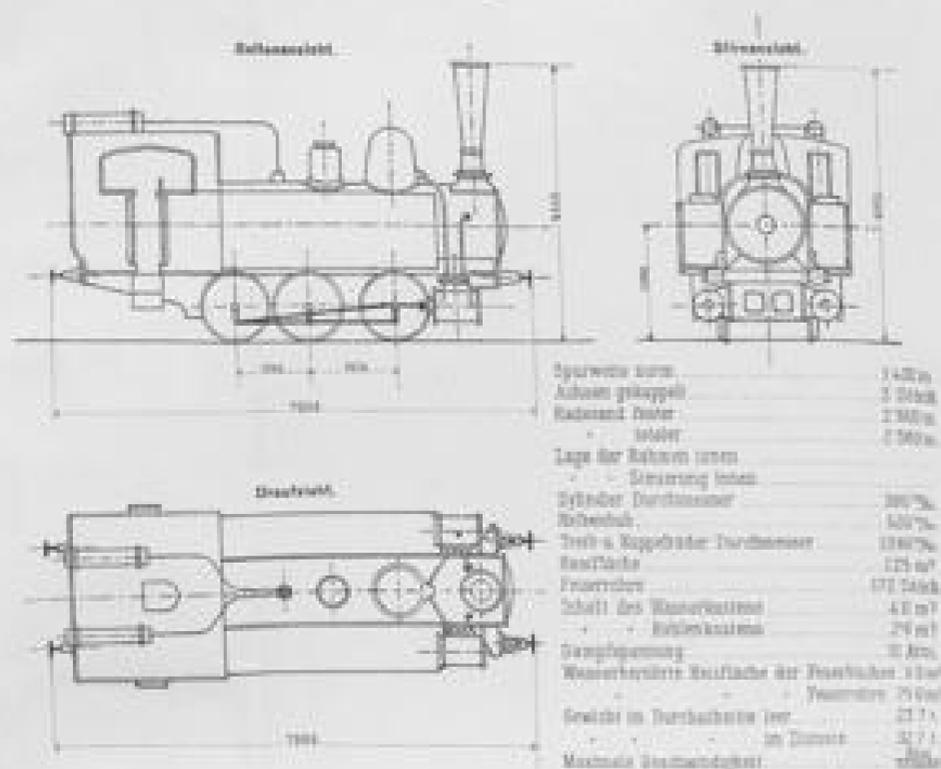
Materialbedarf.

1. Schiene.
 - Wie bei Ausweise I, Normmaßplan 2/16.
 2. Schienen.
 - a 70 m Länge 7 Stück
 - b 60 m 1
 - c 60 m 1
 - d 60 m 2
 - e 60 m 2
3. Befestigungs-Materialien.
 4. Weichel und Kreuzung.
 - Wie bei Ausweise I, Normmaßplan 2/16.

Krümmung des Schienen.

Die Schiene a 70 m lang	Die Schiene b 60 m lang	Die Schiene c 70 m lang	Die Schiene d 60 m lang	Die Schiene e 60 m lang	Die Schiene f 60 m lang	Die Schiene g 60 m lang	Die Schiene h 60 m lang	Die Schiene i 60 m lang	Die Schiene j 60 m lang	Die Schiene k 60 m lang	Die Schiene l 60 m lang	Die Schiene m 60 m lang	Die Schiene n 60 m lang	Die Schiene o 60 m lang	Die Schiene p 60 m lang	Die Schiene q 60 m lang	Die Schiene r 60 m lang	Die Schiene s 60 m lang	Die Schiene t 60 m lang	Die Schiene u 60 m lang	Die Schiene v 60 m lang	Die Schiene w 60 m lang	Die Schiene x 60 m lang	Die Schiene y 60 m lang	Die Schiene z 60 m lang																																		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60

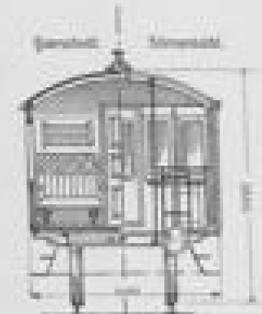
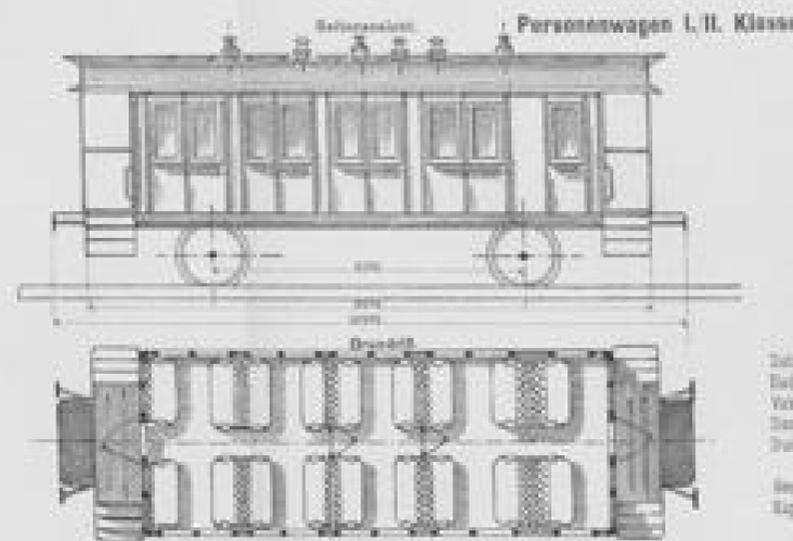
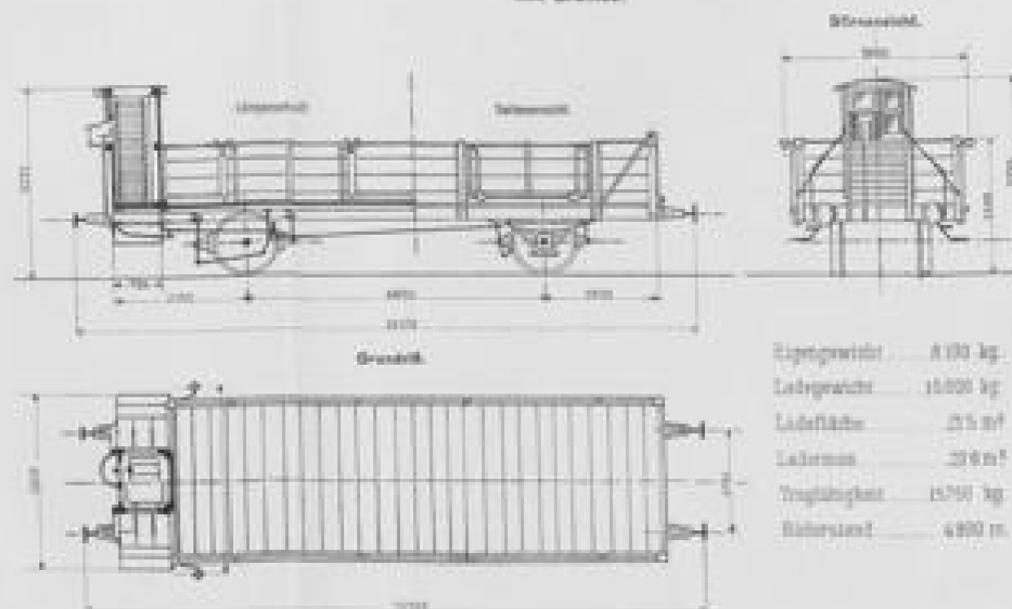
Lokomotive: Kategorie III B 7.



FAHRBETRIEBSMITTEL

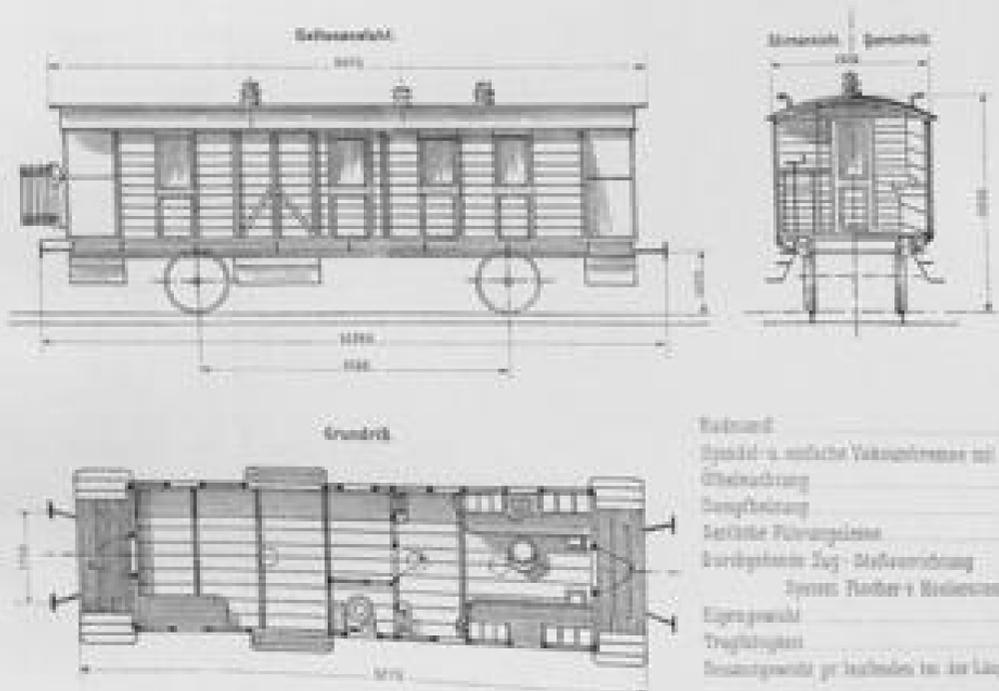
1:100

Offener Güterwagen, Serie JK¹, Gruppe Ia
 mit Bremsen.

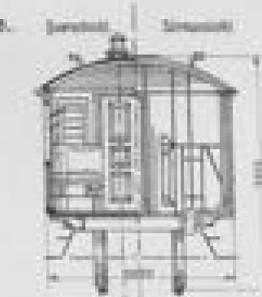
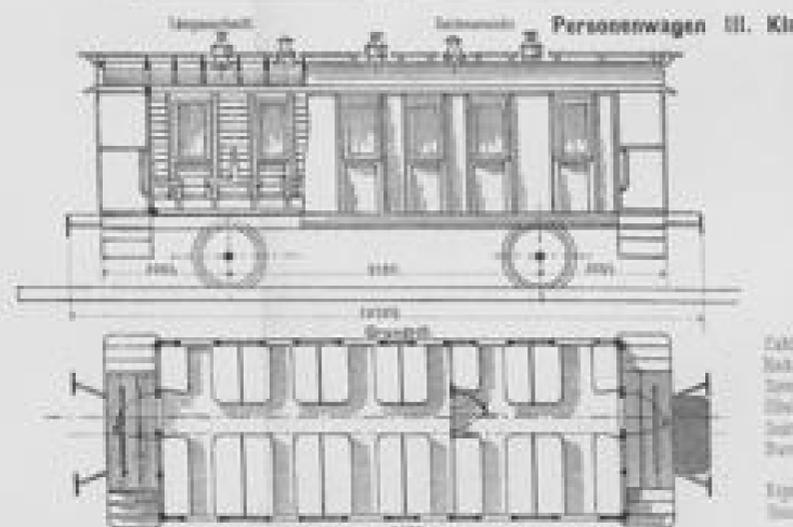
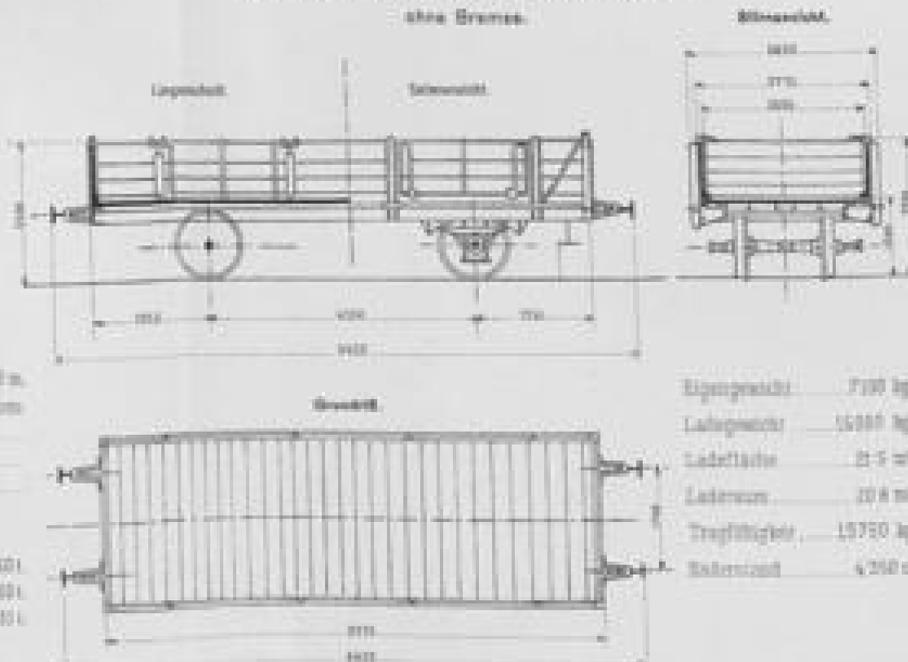


Zahl der Sitzplätze 1. Klasse 2. Klasse 74
 Rahmenart 2 Stk.
 Verkleidung - Holzverkleidung
 Dampfheizung - Dampfheizung
 Durchgehende Zug- u. Stoßverbindung
 System Fischer u. Müllermeister
 Eigengewicht 4350 kg
 Gesamtgewicht 4 Stk. je m. 17100 kg

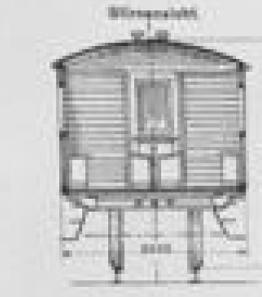
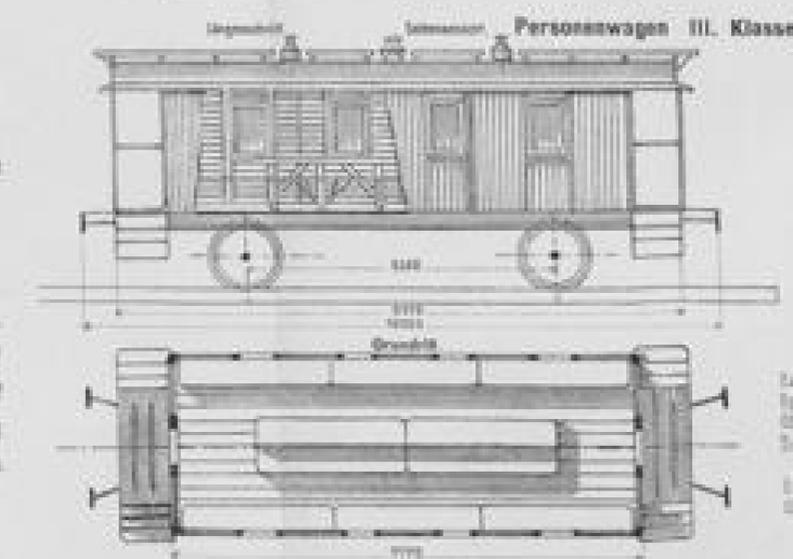
Postkondukteur-Gepäckwagen.



Offener Güterwagen, Serie JK¹, Gruppe Ia
 ohne Bremsen.



Zahl der Sitzplätze 30
 Rahmenart 2 Stk.
 Verkleidung - Holzverkleidung u. Eisen
 Dampfheizung - Dampfheizung
 Durchgehende Zug- u. Stoßverbindung
 System Fischer u. Müllermeister
 Eigengewicht 4440 kg
 Gesamtgewicht 4 Stk. je m. 17100 kg



Zahl der Sitzplätze 30
 Rahmenart 2 Stk.
 Verkleidung - Holzverkleidung u. Eisen
 Dampfheizung - Dampfheizung
 Durchgehende Zug- u. Stoßverbindung
 System Fischer u. Müllermeister
 Eigengewicht 4350 kg
 Gesamtgewicht 4 Stk. je m. 17100 kg

IV. Kolomeaer Lokalbahnen.

1. Geschichtliches.

I.

Wie ich bereits in meinem ersten Buche erwähnt habe, ist die Staatseisenbahn-Verwaltung in den zwischen dem Konzessionär und der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Betriebsvertrag vom 28. April 1886 bis Ende 1890 fix eingetreten, mit welchem Zeitpunkte entweder eine neue Vereinbarung zu treffen oder die Betriebsführung der Eigentumsverwaltung überlassen werden soll.

Bei den Verhandlungen mit der k. k. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen zum Zwecke der Erneuerung, resp. Abänderung des bestehenden Betriebsvertrages, welcher für die Gesellschaft ungewöhnliche harte Bedingungen enthält, hat der Verwaltungsrat im Sinne des Lokalbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, welches Gesetz mit 28. Dezember 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, bis Ende 1893 verlängert wurde, Erleichterungen in bezug auf die Beitragsleistung zur allgemeinen Verwaltung und für die Mitbenützung des Anschlußbahnhofes in Kolomea sich erbeten und die im Gesetze vorgesehene Pauschalierung der Betriebskosten mit 45% von den Bruttoeinnahmen beantragt. Dieses Ansuchen wurde auch damit begründet, daß, da es sich hier um eine Lokalbahn in Galizien handelt, die ohne jedwede Unterstützung des Staates und des Landes hergestellt wurde, zur Entwicklung des Lokalbahnwesens in diesem Lande ein weiterer Anstoß hiezu nur dann zu erwarten steht, wenn die Interessenten von der Überzeugung getragen werden, daß durch die staatliche Betriebsübernahme die Betriebskostenvergütungen mit Rücksicht auf die dem Staate durch die Entstehung von Bahnen untergeordneter Bedeutung erwachsenden anderweitigen Vorteile und insbesondere auch auf die der Hauptbahn zufließenden Gütertransporte, auf das äußerste Maß herabgemindert werden.

Den Vorschlag der Gesellschaft auf Pauschalierung der Betriebskosten hat das k. k. Handelsministeriums mit dem Erlasse vom 13. August 1897, Z. 9454/IV, abweislich beschieden, dagegen wurde ab 1. Jänner 1891 ein neues Übereinkommen auf die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen, nach welchem der Minimalpauschalbetrag von jährlich 3075 fl. für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und die Zentralleitungen der drei Dienstzweige auf einen Jahresbeitrag von fl. 500 herabgemindert wurde und die für die Mitbenützung des Bahnhofes Kolomea im Jahre 1891 mit fl. 1829³/₃ aufgerechnete Vergütung gänzlich entfällt. Ferner sind für die Beförderung der Regiegüter, insbesondere des Brennmaterials (Kohle und Koks) auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nur die halben tarifmäßigen Gebühren zu berechnen.

Zu diesem am 4. Juli 1892 abgeschlossenen Betriebsvertrage wurde im Mai 1898 zwischen der bestandenen k. k. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen in Wien einerseits und der Aktiengesellschaft, „Kolomeaer Lokalbahnen“ andererseits, in betreff der Betriebsführungen ein Additional-

abgeschlossen, in welchem einige Ergänzungen vorgenommen wurden und als Anteil der die Kolomeaer Lokalbahnen mitüberwachenden Bahnerhaltungssektion Kolomea ein Jahrespauschale von fl. 1000 festgesetzt worden ist; die übrigen Kosten für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, sowie die Kosten des Verkehrs und kommerziellen Zugförderungsdienstes sind lokalisiert zu verrechnen. Die Vertragsdauer in diesem Additionalen für die Betriebsführung wurde bis 1. April 1897 festgesetzt und bestimmt, daß von diesem Zeitpunkte bei den vertragschließenden Teilen das Recht den Vertrag einjährig, und zwar am 1. Jänner eines jeden Jahres zu kündigen zusteht.

Bei der XII. Generalversammlung der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahnen, welche am 27. Mai 1899 abgehalten wurde, hat der Verwaltungsrat auf die ungünstige finanzielle Lage der Gesellschaft, sowie darauf hingewiesen, daß im Betriebsjahre 1899 mehrere Objekte rekonstruiert und die schadhafte hölzernen Träger an der Prutbrücke ausgewechselt werden müssen, somit eine weitere Verschlechterung der finanziellen Lage, falls nicht eine Verkehrsteigerung eintreten sollte, sich noch bedeutend ungünstiger gestalten dürfte, so daß die Verwaltung sich bemüßt sieht, an das k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte neuerdings heranzutreten, die nach Art. IX des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894 zulässigen Erleichterungen dem Unternehmen zu gewähren und die früher erwähnte, abweislich beschiedene Bitte um Führung des Betriebes gegen eine Pauschalvergütung von 45 % der Bruttoeinnahmen zu wiederholen, um der Gesellschaft die Mittel zur Ermöglichung ihres weiteren Bestandes zu sichern.

Dieser vom Verwaltungsrate erstattete Bericht gab einem Aktionär Veranlassung zu bemerken, daß, „wenn Konzessionen für Eisenbahnen erteilt werden, die Regierung auch ein Interesse daran haben müsse, deren Existenz zu ermöglichen, da ja zu bedenken ist, daß das Wesen der Eisenbahnunternehmungen ein eigenartiges ist und seinerzeit der Staat ohne jegliches Entgelt in den Besitz der Bahn gelangt, während die Aktionäre, welche die Mittel für den Bau schaffen, eventuell — wie bei den Kolomeaer Lokalbahnen — das Schicksal haben, für ihr Geld kein Erträgnis zu erhalten. Man muß auch bedenken, daß die Gegend, in welcher sich die Bahn befindet, das Land und somit das Reich durch den Fortbestand der Bahn unter allen Umständen gewinnt, daher es Pflicht des Eisenbahnministeriums wäre, sich der Bahn anzunehmen und da dieselbe keine Garantie für ein Erträgnis besitzt, wäre das Eisenbahnministerium berufen, die Rettung der kaufmännischen Existenz des Unternehmens sich zur Aufgabe zu machen, sonst wird dasselbe in Liquidation, resp. Sequestration oder gar in Konkurs getrieben.“

Die Generalversammlung hat über Antrag des Redners beschlossen:

„1. Daß der landesfürstliche Kommissär zu ersuchen sei, die finanzielle Lage des Unternehmens dem Eisenbahnministerium zu schildern und seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß dasselbe dem Unternehmen alle nur möglichen Erleichterungen gewähre.

2. Der Verwaltungsrat wird aufgefordert, beim Eisenbahnministerium Unterhandlungen einzuleiten, um das Unternehmen vor weiterer Verschuldung und ferneren Kapitalsverlusten zu bewahren.“

Auf Grund dieses Beschlusses wurden sowohl an den landesfürstlichen Kommissär, als auch an das Eisenbahnministerium unterm 5. Juni 1899 Eingaben gerichtet, in welchen wegen Erleichterungen bei Führung des Betriebes behufs Verringerung der im Verhältnisse zum Verkehre ungewöhnlich hohen Betriebskosten, resp. Regelung des bestehenden Vertragsverhältnisses in der Weise gebeten wurde, daß ein zukünftiger Betriebsabgang ausgeschlossen bleibe, um den weiteren Bestand der Gesellschaft zu sichern. Das Ausuchen wurde damit begründet, daß die finanzielle Lage des Unternehmens sich fortwährend ungünstiger gestalte, da dasselbe bereits Ende 1898 eine schwebende Schuld von fl. 110.072 hatte, zu deren 5 % Verzinsung fl. 5500 jährlich erforderlich sind, ferner daß sich die schwebende Schuld, weil die Gesellschaft keinerlei Fonds besitzt, durch den eintretenden Betriebsabgang und durch die zu bestreitende Verzinsung vermehren werde, so daß kaum fehlgegangen wird, wenn man annimmt, daß dieselbe Ende 1899 sich schon auf fl. 147.000 belaufen dürfte.

Die Gesellschaft sei daher unter den obwaltenden Verhältnissen nicht mehr in der Lage, die Bedeckung der Kosten für die Aufrechthaltung des Betriebes zu finden und wird sich, ihrer handelsgesetzlichen Verantwortung voll bewußt, zu ihrem großen Bedauern veranlaßt sehen müssen, die Konzession zurückzulegen, den Betrieb einzustellen und in Liquidation zu treten. Die Einleitung dieses Vorhabens würde aber gewiß ein ganz berechtigtes Aufsehen bei der Bevölkerung des Landes und nicht minder in allen finanziellen und anderen geschäftlichen Kreisen des In- und Auslandes zur Folge haben und das Privatkapital noch mehr abschrecken, sich der Errichtung von Lokalbahnen ohne jede Unterstützung seitens des Staates und des Landes, wie dies bei den Kolomeaer Lokalbahnen der Fall war, zuzuwenden. Das Unternehmen ist aber zweifellos im öffentlichen Interesse gelegen und aus dem Bestande desselben zieht namentlich auch die Staatseisenbahnverwaltung durch die Zuführung von Transporten große Einnahmen, die sie bei der Betriebseinstellung sicher verlieren würde, wie dies beispielsweise bei den Brennholztransporten aus der Bukowina nach Peczenizyn und Słoboda rungurska, den Kohlentransporten aus den Myszyner Gruben, den Stein- und Schottertransporten etc., welche entweder von der Hauptbahn kommen oder nach derselben abtransportiert werden, der Fall ist. Die Kolomeaer Lokalbahnen sind eine wichtige Saugader der Staatsbahnen und es ließe sich nachweisen, daß durch dieselben ein nicht unbedeutender Verkehr den letzteren zufließt, welcher im Budget der betreffenden Staatsbahnlinien alljährlich sicherlich zum Ausdrucke gelangt. Der Verwaltungsrat glaubte also um so weniger eine Fehlbitte zu tun, wenn er sich neuerlich an das Eisenbahnministerium vertrauensvoll wendet, da den Kolomeaer Lokalbahnen durch die bevorstehende Eröffnung der im Baue befindlichen Linie Delaty-Kolomea-Stefanówka, deren Konzessionserteilung sie seinerzeit selbst anstrebten, wie dies in den nachfolgenden Mitteilungen dargestellt werden wird, auch noch ein Teil dieses geringen Verkehrs entzogen werden wird, worauf schon gelegentlich der stattgefundenen kommissionellen Verhandlungen hingewiesen und gegen die Trassenführung vergeblich Einwand erhoben wurde. Über die Bestrebungen zum Ausbau, respektive zur Ergänzung und Vervollständigung des Netzes der Kolomeaer Lokalbahnen in nördlicher und südlicher Richtung werden im II. Abschnitte nähere Angaben gemacht werden.

Damit nun diese eminenten Gefahren des vollständigen Ruines der Gesellschaft wenigstens für einige Jahre abgewendet werden, bis sich entweder die Verkehrsverhältnisse bessern oder durch Einführung eines höchst einfachen Betriebes, der von der Gesellschaft schon seit Jahren wiederholt angestrebt wurde, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben hergestellt wird, wurde angesichts der bedrängten Lage der Gesellschaft die Bitte gestellt, die bisherigen Betriebsabgänge, sowie die zukünftigen, jedenfalls bis zum Jahre 1904 zinsfrei zu stunden und die gestundeten Beträge eventuell aber in einem späteren Zeitpunkte aufzulassen, da die Betriebsabgänge zumeist durch die äußerst kostspielige Betriebsführung herbeigeführt wurden, welche möglicherweise auf Rechnung der den Hauptbahnen nachgebildeten Organisation des Dienstes gestellt werden kann, aber nicht im Verschulden der Gesellschaft gelegen ist, da sie nicht verabsäumte, diese Verhältnisse besonders hervorzuheben und um die Vereinfachung des Betriebes wiederholt gebeten hat. Es ist selbstverständlich, daß mit dieser Stundung die Sanierung der Gesellschaft nicht durchgeführt wird. Gleichzeitig mit dieser Maßregel muß die definitive Sanierung in Angriff genommen werden, wesentlich basiert auf eine durchgreifende Änderung und Vereinfachung des Betriebes, sowohl in bezug auf den Güter- als namentlich auch auf den Personenverkehr.

In ähnlicher Weise wurde auch an den Landesausschuß in Lemberg mit der Bitte herangetreten, dem Verwaltungsrate in seiner bedrängten Lage hilfreich zur Seite zu stehen und seine Bestrebungen zu unterstützen.

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung, welche der oberwähnten Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium angeschlossen wurde, sind die Einnahmen und Ausgaben in der Zeit vom 1. Jänner 1894 bis 31. Juli 1899 ersichtlich gemacht.

Zusammenstellung über die Einnahmen und Ausgaben der Kolomeaer Lokalbahnen in der Zeit vom 1. Jänner 1894 bis 31. Juli 1899.

Jahr	Transporteinnahmen in Gulden		Ver-schiedene	Gesamt-	Ausgaben in Gulden			Betriebs-		Zinsen f. schwebende Schulden in Gulden	Statuten-mäßige		Gesamtausgaben in fl.	Verbleibender	
	Personen u. Gepäck	Eil- und Frachtgut			Einnahmen in Gulden	der 4 Dienst-zweige	sonstige Aus-lagen	zusammen	Überschuß		Abgang	Amortisation d. Prioritäts-Akt.		Dotierung des Reservefonds	Gewinn	Verlust
			nach Hinzu-rechnung der Saldi vom Vorjahre in Gulden												
1894 ¹⁾ . . .	8091	73.461	5340	86.892	53.719	4.075	57.794	29.098	—	2260	1000	517	61.571	25.442	—
1895 ²⁾ . . .	5599	47.433	6006	59.038	49.714	5.710	55.424	3614	—	2553	800	5	58.782	323	—
1896 ³⁾ . . .	4035	43.433	5852	53.321	46.835	8.694	55.529	—	2208	3349	1000	—	59.878	—	6.235
1897 ⁴⁾ . . .	2796	52.692	5989	61.477	45.310	11.635	56.945	4532	—	4079	1000	—	62.024	—	6.782
1898 ⁵⁾ . . .	2018	57.136	4416	63.570	54.536	10.587	65.123	—	1553	5891	1200	—	72.214	—	15.427
1./1.—31./7. 1899 . . .	1068	16.644 [*])	Der Vortrag von vergangenen Jahren betrug:												
1./1.—31./7. 1898 . . .	1211	31.037 [*])	1) fl. 121.—. 2) fl. 66.—. 3) fl. 323.—. 4) fl. 6235.—. 5) fl. 6782.—.												
daher pro 1898 . . .	143	14.393	*) Die Ausgaben für diese Periode sind nicht bekannt.												
zusammen . . .	14.536														

Im Hinblick auf die fortgesetzt ungünstigen Betriebsergebnisse hat der Verwaltungsrat dem Eisenbahnministerium die ihm geeignet erscheinenden Vorschläge mit den Eingaben vom 17. März 1900 und 22. Mai 1900 unter Hinweis auf seine früheren wiederholten schriftlichen und mündlichen Vorstellungen wegen Besserung der finanziellen Lage des Unternehmens und Verminderung der Betriebsausgaben unterbreitet.

Diese Vorschläge gingen der Hauptsache nach dahin, durch Auflassung des Personenverkehrs und Beschränkung des Frachtenverkehrs lediglich auf den Schlepfbahnbetrieb eine Vereinfachung und somit Verbilligung des Betriebsdienstes einzuführen.

Hierauf kam der Gesellschaft seitens des Eisenbahnministeriums in Erledigung der vorzitierten Eingaben mit dem Erlasse vom 19. Juni 1900, Z. 25.804/21, der Bescheid zu, daß dem Wunsche, den Personenverkehr gänzlich aufzulassen, nicht entsprochen werden könne, da Kalkulationen ergeben haben, daß sich sowohl bei Einführung des fakultativen Personenverkehrs als auch bei Aktivierung des neuen Schlepfbahnbetriebes voraussichtlich nahezu derselbe finanzielle Effekt ergeben dürfte. Das Eisenbahnministerium ordnete jedoch die Einführung des fakultativen Personenverkehrs an, reduzierte den Kostenanteil an der Bahnerhaltungssektion auf jährlich K 1600 und gab der Erwägung anheim, ob nicht die durch die Stadt Kolomea führende Linie aufgelassen und durch eine neue Eisenbahnverbindung von Sopów mit der Eisenbahnlinie Delatyn—Kolomea—Stefanówka, die einen Kostenaufwand von K 110.000 erfordern würde, ersetzt werden sollte. Was die Bedeckung des Betriebsabganges pro 1899 anbelangt, welcher eine aufrechte Forderung der Staatsverwaltung bilde, wird auf dieselbe zurückgekommen werden, sobald der Erfolg der eingeführten Ersparungsmaßregeln vorliegen wird.

Die am 30. Juni 1900 abgehaltene XIII. Generalversammlung der Aktionäre erhielt von diesem Bescheide Kenntnis und da er nicht befriedigte, wurde beschlossen, das zu gewärtigende Resultat vorerst abzuwarten, um weiters Stellung nehmen zu können und falls darauf nicht die volle Beruhigung für das Gedeihen und den Fortbestand des Unternehmens gewonnen werden könnte, im Bewußtsein der den Verwaltungsrat treffenden Verantwortung, die Entscheidung einer zu diesem Zwecke einzuberufenden außerordentlichen Generalversammlung einzuholen.

Diese Eingaben und die bei den vorerwähnten Generalversammlungen gefaßten Beschlüsse der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahnen hatten zur Folge, daß der Verwaltungsrat behufs Beratung über die Aktionen, welche zum Zwecke der Sanierung der finanziellen Verhältnisse einzuleiten sein werden, eingeladen wurde, zu einer am 23. November 1900 stattfindenden Sitzung bevollmächtigte Vertreter entsenden zu wollen. Bei dieser Sitzung habe ich und das Verwaltungsrats-Mitglied Alfred Ritter v. Lindheim die Gesellschaft vertreten. Über die Verhandlungen, welche die Ordnung der finanziellen Verhältnisse zum Gegenstande hatten, ist ein Protokoll aufgenommen worden, in welchem die folgenden Vereinbarungen niedergelegt wurden.

Behufs Abstoßung der mit Ende 1899 auf K 270.832^{1/2} sich beziffernden schwebenden Schulden wird eine mit 4⁰/₁₀ zu verzinsende Prioritätsanleihe aufgenommen werden, deren Verzinsung und Tilgung durch eine von der Staatsbahnverwaltung zu gewährleistende Betriebskostenstundung sichergestellt werden soll. Da bei diesem Anlasse auch für etwaige künftige Investitionserfordernisse Vorsorge zu treffen ist, wird die Höhe der gedachten, zunächst zur Begleichung der erwähnten schwebenden Schulden zum Parikurse bestimmte Prioritätsanleihe mit dem Maximalbetrage von K 400.000 festgesetzt.

Zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe, deren Dienst mit 1. Jänner 1901 beginnt, hat in erster Linie der mit K 21.000 veranschlagte Überschuß der Bruttoeinnahmen zu dienen und insoferne derselbe zur Deckung der Verzinsung und Tilgung nicht ausreichen sollte, wird die k. k. Staatseisenbahnverwaltung eine Stundung ihrer Forderung eintreten lassen.

Mit Rücksicht auf die zu gewährende Betriebskostenstundung ist ein neuer Betriebsvertrag abzuschließen, der vor der vollständigen Tilgung der Prioritätsanleihe und vor der gänzlichen Rückzahlung nicht gekündigt werden darf.

Über diese Vereinbarungen wurde der am 6. März 1901 abgehaltenen XIV. außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahnen Bericht erstattet und beschlossen:

1. Die Aufnahme einer ab 1. Jänner 1901 in 37 Jahren rückzahlbaren mit 4⁰/₁₀ verzinslichen auf den gesellschaftlichen Linien in erster Rangordnung bürgerlich zu hypothetisierenden Prioritätsanleihe im Betrage von K 400.000 und deren Begebung al pari bis zum Höchstbetrage des sich nach dem Stande des Rechnungsabschlusses des Jahres 1900 ergebenden Saldos der schwebenden Schulden der Gesellschaft zuzüglich der Kosten und Gebühren des abzuschließenden neuen Betriebsvertrages.

2. Die entsprechende Abänderungen der gesellschaftlichen Statuten.

3. Die Bevollmächtigung des Verwaltungsrates zum Abschluß eines neuen Betriebsvertrages mit der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.

4. Die Bevollmächtigung des Verwaltungsrates im Einvernehmen mit der Regierung zur entsprechenden Abänderung der Konzessionsbestimmungen.

Bei der am 25. Mai 1901 stattgehabten XV. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahnen wurde berichtet, daß zufolge Erlasses des Eisenbahnministeriums vom 27. April 1901, Z. 12.728/1, die protokollarischen Vereinbarungen vom 23. November 1899 von der Regierung genehmigt und auch die Abänderung des § 7 der Konzessionsurkunde vom 15. Dezember 1885, R.-G.-Bl. Nr. 11 ex 1886, im R.-G.-Bl. vom 15. Mai 1901, Nr. 46, kundgemacht wurde.

Die Statutenänderungen erhielten mit dem Erlasse des Ministeriums des Innern vom 21. Dezember 1901, Z. 47.183, die behördliche Genehmigung und wurden in der Eisenbahnbucheinlage am 3. Jänner 1902 eingetragen sowie die pfandrechtliche Sicherstellung des Darlehens bei dem Landesgerichte Lemberg durchgeführt.

Die k. k. Staatsbahndirektion in Stanislau hat zufolge der Bestimmungen des im k. k. Eisenbahnministerium aufgenommenen Protokolles vom 23. November 1900 den Entwurf eines neuen Vertrages über die Betriebsführung auf den Kolomeaer Lokalbahnen und dem Ersuchen zur Einsichtnahme und unter ehetunlichster Bekanntgabe der von der Gesellschaft als notwendig erachteten Abänderungen übermittelt.

Dieser Vertragsentwurf hat den fiskalischen Standpunkt in den Vordergrund gestellt, so daß zu denselben seitens des Verwaltungsrates unter 17. November 1901 eine ganze Reihe von Ab-

änderungen und Ergänzungen beantragt werden mußten, wenn die mißliche finanzielle Lage eine Besserung erfahren und der weitere Bestand des Unternehmens gesichert werden soll.

Die k. k. Staatsbahndirektion hat mit ihrem Schreiben vom 1. Mai 1903 unter Hinweis auf die seitens des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Erlasse vom 30. März 1903, Z. 5967/20 ex 1901, getroffene Entscheidung die von der Gesellschaft beantragten Änderungen und Modifikationen der Vertragsbestimmungen nur zum geringen Teile zu genehmigen befunden, dagegen aber die der Gesellschaft im bestehenden Verträge eingeräumten Rechte wesentlich eingeschränkt.

Der Verwaltungsrat sah sich daher veranlaßt, gegen diese Entscheidung an das k. k. Eisenbahnministerium unterm 15. Dezember 1903 eine wohl motivierte Vorstellung zu unterbreiten. Da aber dieselbe bis Ende April 1904 unerledigt geblieben ist, hat der Verwaltungsrat auf Grund der Betriebsergebnisse des Jahres 1903 und von der Überzeugung erfüllt, daß die bis zu diesem Zeitpunkte getroffenen Maßnahmen zur Sanierung des Unternehmens nicht ausreichen, sich veranlaßt gesehen, an das Eisenbahnministerium neuerlich mit einer Eingabe heranzutreten und darauf hinzuweisen, daß eine dauernde Gesundung der Verhältnisse der Unternehmung ohne ausreichende staatliche Unterstützung völlig ausgeschlossen ist. Die Lokalbahnen, welche der beabsichtigten Hebung der Petroleum-, Holz- und Mühlenindustrie in Galizien ihre Entstehung verdanken, wurden ohne jede Mithilfe des Staates und des Landes aus Privatmitteln erbaut, erfüllten auch in den ersten Betriebsjahren die an die Prosperität geknüpften Erwartungen und sind seit Jahren nur durch die Ungunst der Verhältnisse notleidend geworden.

Dieser Schienenweg bleibt nichtsdestoweniger im Dienste öffentlicher Interessen und darf schon im Hinblick auf den Betriebsführer jenen Lokalbahnen angereicht werden, welche die Zuwendung einer der im Lokalbahngesetze vom Jahre 1894 vorgesehenen Begünstigungen gewährt werden kann.

Unter dem Gesichtspunkte, daß die Kolomeaer Lokalbahnen außer der Stundungsbegünstigung für das Obligationsanlehen, welches übrigens in erster Linie zur Bedeckung der Verbindlichkeit an die Staatseisenbahnverwaltung herangezogen wurde, keiner der im bezogenen Gesetze angeführten Begünstigung teilhaftig sind, wurde die Bitte gestellt, die Betriebsführung gegen eine prozentuelle Zuschuldung der Gesamteinnahmen zu übernehmen oder die Stundungsbegünstigung auch auf das Erfordernis für die planmäßige Tilgung und für eine bescheidene Verzinsung des im Umlaufe befindlichen Prioritäts-Aktienkapitales auszudehnen.

Obwohl seit dieser Zeit zu wiederholten Malen die Erledigung dieser Eingabe erbeten wurde, ist dieselbe nicht erfolgt und ist daher eine Vertragsbasis für die neuen Verhältnisse der notleidenden Kolomeaer Lokalbahnen nicht geschaffen worden, wodurch noch anderweitige für die Betriebsführung notwendige Maßnahmen in ihrer Durchführung aufgehalten sind.

Im Zusammenhange mit dem Wunsche, mögliche Ersparnisse beim Betriebe eintreten zu lassen, wurde über Vorschlag der Gesellschaft im Monate Juli 1900 eine Abänderung in der Abfertigung der Personen- und Frachtransporte in Wirksamkeit gesetzt, wonach die fahrordnungsmäßigen Züge bloß nach Maßgabe der vorhandenen Fracht verkehren und in diesem Falle auch zur Personenbeförderung dienen.

Dieser Vorschlag erhielt auch seitens des Eisenbahnministeriums mit dem Erlasse vom 19. Juni 1900, Z. 25.805/21, die Genehmigung.

Die Einführung des beschränkten Schlepfbahnbetriebes und des fakultativen Personenverkehrs hat auf die finanziellen Betriebsverhältnisse günstig eingewirkt, welche sich mit der Einschränkung der Ausgaben auf das unumgänglich notwendige Maß, schon im Jahre 1900 derart gebessert haben, daß der Erfolg gegenüber jenem des Vorjahres um K 58.847 sich günstiger gestaltete.

II.

Im Jahre 1892 hatte die Ölgewinnung in den Gruben zu Słoboda rungurska im Vergleiche zum Jahre 1891 um 24²⁷/₁₀ abgenommen und die Brennholz- und Werkholztransporte hatten sich vermindert.

Da auch zu befürchten Grund vorhanden war, daß diese besagten Transporte noch weiter abnehmen werden, sowie der Umstand, daß die Firma St. S z c z e p a n o w s k i & C o. den Betrieb in ihrer Raffinerie in Peczenizyn entweder auf ein Minimum beschränken oder gänzlich aufzulassen beabsichtigt, hat der Verwaltungsrat die schon im Jahre 1887 im Auge gehabte Erweiterung, resp. Verlängerung des Kniazdworer Flügels nach dem Handelsplatze Delatyn zum Gegenstande eines Projektes gemacht. Durch die Herstellung einer im Baue befindlichen Eisenbahnverbindung von der Station Stanislaw über Woronienka zum Anschlusse an das ungarische Eisenbahnnetz in Marmaros-Szigeth, welche ebenfalls über Delatyn führt, woselbst eine Station errichtet wird, erhielt das Projekt eine erhöhte Bedeutung. Die von dem damaligen Ober-Inspektor Richard B r ü l l, jetzt k. k. Hofrat und Direktor des Tarifierstellungs- und Abrechnungsbureaus im Eisenbahnministerium, gepflogenen kommerziellen Erhebungen, sowie die von der Gesellschaft veranlaßten technischen Studien ergaben, daß durch den Bau der Staatsbahnlinie über Nadworna zum Anschlusse an das ungarische Eisenbahnnetz eine derartige Änderung der bestehenden Verhältnisse eintreten wird, daß nach den aufgestellten Erträgnisberechnungen der Ausbau der Kolomeaer Lokalbahn in der Richtung nach Nodworna empfehlenswert wäre.

Die gepflogenen Erhebungen ergaben ferner, daß ein Verkehr von 699.124 Personenkilometer und 833.500 Tonnenkilometer zu erwarten sein dürfte und daß die voraussichtliche Bruttoeinnahme der 36 km langen Bahnlinie und der Einfluß auf die Kolomeaer Lokalbahn bei Annahme der auf denselben bestehenden Personenfahpreise und Gütertarife fl. 103.489 betragen würde, so daß bei 60% Gesamtausgaben von den Einnahmen eine 6%ige Verzinsung sich ergeben würde.

An Industrialien sind an der projektierten Bahlinie vorhanden: 1 Bierbrauerei, 6 Wasserbrettsägen, 1 Eisenwerk, 2 Glashütten, 1 Petroleumraffinerie, 2 Salinen, 8 Wassermühlen, 4 Steinbrüche und Kalköfen; insgesamt 20 Industrialien.

Als hauptsächlichste zum Transporte gelangende Güter wurden bezeichnet: Bau- und Schnittmateriale, Brennholz, Getreide und Salz aus den Salinen in Delatyn und Lanczyn.

Die am 30. Juni 1893 abgehaltene VI. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahn hat beschlossen, daß der Verwaltungsrat ermächtigt und beauftragt wird, das Geeignete wegen Errichtung und Ausführung einer von den gesellschaftlichen Linien ausgehenden normalspurigen Lokalbahn zum Anschlusse an die Station Delatyn oder einen anderen geeigneten Punkte der im Baue befindlichen k. k. Staatseisenbahn Stanislaw - Woronienka, die diesbezügliche Konzession für den Bau- und Betrieb dieser Verbindungslinie namens der Gesellschaft zu erwerben und die für den Bau nötigen Geldmittel aufzubringen, wenn sich die maßgebenden Faktoren in entsprechender Weise beteiligen, resp. das Unternehmen unterstützen.

Auf Grund dieses Beschlusses wurde am 2. Mai 1894 das gedachte Projekt dem Handelsministerium behufs Vornahme der kommissionellen Verhandlungen, sowie der Einleitung von Konzessionsverhandlungen für den Bau und Betrieb der genannten Linie unterbreitet und unter einem an den galizischen Landesausschuß das Ansuchen um finanzielle Unterstützung dieses Unternehmens gerichtet.

Da es wünschenswert erschien, das Netz auch in nördlicher Richtung auszudehnen, hat die Gesellschaft um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn vom Bahnhofe in Kolomea über Horodenka nach Zaleszczyki oder zum Anschluß an die projektierte Lokalbahn Lużan - Zaleszczyki angesucht und hievon der am 31. Mai 1894 stattgehabten VII. Generalversammlung der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahn Mitteilung gemacht, welche dieselbe genehmigend zur Kenntnis genommen hatte.

Auf besonderes Verlangen des Handelsministeriums wurde für den Anschluß an die Linie Stanislaw-Woronienka ein neuerliches Projekt ausgearbeitet, nach welchem die projektierte 39,7 km lange Lokalbahn die Station Kolomea der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn ohne Benützung der Reichsstraße sowie der bestehenden Linie Kolomea - Szeparowce mit der Station Delatyn der k. k. österreichischen Staatsbahnen verbindet. Weiters wurde zum Anschlusse an die projektierte Lokalbahn Lużan-Zaleszczyki eine Linie, welche auf eigenem Bahnkörper zu errichten ist, von Kolomea nach Stefanówka in der Länge von 64,6 km projektiert. Auf Tafel 29 ist die Trasse für die projektierten Linien von Kolomea nach Delatyn und Stefanówka ersichtlich gemacht.

Die gleichfalls von Hofrat Richard Brüll gepflogenen kommerziellen Erhebungen ergaben unter Annahme der bestehenden Einheitssätze der Kolomeaer Lokalbahnen eine Transporteinnahme von fl. 103.489 und nach Abzug von 70⁰/₀ Betriebskosten einen Nettoertrag von fl. 31.046, so daß das mit fl. 987.030 veranschlagte Kapital sich mit 3·15⁰/₀ verzinsen würde.

Die Kosten dieser beiden Linien in der Gesamtlänge von 104³/₈ km waren mit 4³/₈ Millionen Gulden veranschlagt und zwar:

für die Linie Kolomea—Delatyn mit	fl. 1,750.000
„ „ „ Kolomea—Stefanówka mit	„ 2,550.000
	<u>Zusammen . fl. 4.300.000</u>

Zur Bedeckung dieses Baukapitales wurden:

- a) laut Beschluß des Landtages von Galizien vom 8. Februar 1895 eine Garantie für zu emittierende 4⁰/₀ Prioritäts-Obligationen in der Höhe von fl. 2,270.000 zugesichert.
- b) Seitens des Staates durch Übernahme von Stammaktien al pari in die Gesetzentwurf vom 4. April 1895 aufgenommen „ 425.000
- c) und die Bezirksvertretungen von Kolomea und Horodenka, sowie die Stadtgemeinde Kolomea haben mit Genehmigung des Landtages beschlossen, den in Stammaktien auszugebenden Betrag von „ 833.000 mit 4⁰/₀ zu garantieren.

Somit zusammen fl. 3,528.000

Der restliche Betrag von „ 722.000

sollte von der Gesellschaft durch Ausgabe von Prioritätsaktien, welche in der Verzinsung den vom Lande garantierten Prioritäts-Obligationen nachstehen, jedoch vor den vom Staate und den autonomen Körperschaften zu übernehmenden oder zu garantierenden Stammaktien den Vorrang haben, aufgebracht werden.

In der VIII. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahnen, welche am 27. Mai 1895 stattfand, wurde der Verwaltungsrat beauftragt und ermächtigt, die Konzession für den Bau und Betrieb der Fortsetzungslinie von der Station Kolomea einerseits nach Delatyn, andererseits nach Stefanówka namens der Gesellschaft zu erwerben und die für den Bau nötigen Geldmittel aufzubringen.

Auf Grund der mit einem Kostenaufwande von fl. 34.156 von dem beh. aut. Bauingenieur Emanuel Rindl vollständig ausgearbeiteten Projekte haben die kommissionellen Verhandlungen im April 1895 stattgefunden.

Bei den am 3. und 4. Jänner 1895 im Landesausschusse mit mir gepflogenen Konferenzen konnte namens der Gesellschaft rücksichtlich der Festsetzung des Anlagekapitales eine Einigung nicht erzielt werden, da auf Grund eines vom Landesausschusse aufgestellten Kostenvoranschlages die Beteiligung des Staates, des Landes und der Bezirke im Gesamtbetrage von fl. 3,528.000 und nach Abzug der Kursdifferenz bei Begebung des Prioritätsanlehens genügen sollte, die Baukosten vollkommen zu decken.

Dieser vom Landesausschusse aufgestellte Voranschlag war nicht zutreffend und die Gesellschaft war daher außer Stande, den Bau zu dem vom Landesausschusse festgesetzten Kapitale durchzuführen, da die Gesellschaft nicht in der Lage gewesen wäre, den Ausfall zu decken, sie mußte daher auf die Erwerbung der Konzession beider Linien Verzicht leisten.

Der bereits sanktionierte Landtagsbeschluß vom 8. Februar 1895 über die Beteiligung an der Aufbringung des Anlagekapitales wurde in der nächsten Session des galizischen Landtages aufgehoben und der Landesausschuß ermächtigt, die staatliche Konzession für den Bau und Betrieb

der genannten Lokalbahnen auf Grund des Landesgesetzes vom 17. Juli 1893 im Namen des Landes Galizien zu erwirken und zum Baue dasjenige im Interesse des Landes vorzukehren, was als das Entsprechendste erkannt wird.

Die Konzession wurde dem galizischen Landesausschusse unterm 25. April 1898, R.-G.-Bl. Nr. 60, erteilt und damit wurde die Tätigkeit der Gesellschaft rücksichtlich dieser Bahn beendet und die aufgewendete Mühe und die Kosten für die vorgenommenen eingehenden Studien hatten bedauerlicherweise keinen Erfolg.

2. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse.

Die Bau-, Betriebs- und Tariflängen haben eine Änderung nicht erfahren.

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

Unterbau.

Beim Unterbau haben sich die Arbeiten vornehmlich auf die Auswechslung der hölzernen Brückentragwerke, Tragpiloten, Kapp- und Sattelhölzer, Ersatz der Bedielungen, insbesondere aber bei der Pruthbrücke $km\ 5\cdot\frac{1}{3}$ beschränkt; ferner wurde der Umbau von 2 Durchlässen vorgenommen. Außerdem sind Schutzwerke und Steinwürfe bei den hölzernen Jochen zur Sicherung der Pruthbrücke ausgeführt worden.

Weiters hat die Instandsetzung mehrerer durch Hochwasser beschädigter Rampen bei Wegübersetzungen, die Versicherung der Deckwerke zwischen $km\ 14\cdot\frac{8}{23}$, durch Pflasterung der Dammböschungen, sowie die Wiederherstellung der durch Hochwässer beschädigten Uferversicherungen $km\ 15\cdot\frac{7}{8}$, $17\cdot\frac{2}{3}$, $20\cdot\frac{4}{5}$, $21\cdot\frac{3}{4}$ und $23\cdot\frac{6}{7}$ stattgefunden.

Die infolge von Hochwasser weggerissenen drei Objekte $km\ 17\cdot\frac{7}{8}$, $22\cdot\frac{3}{4}$ und $24\cdot\frac{7}{8}$ wurden neu hergestellt.

Oberbau.

Die Erhaltung des Oberbaues in den Stationen und der kurrenten Bahn, sowie der Erdarbeiten wird auf Grund besonderer Bedingnisse vertragsmäßig von der Bauunternehmung Emanuel und Karl T a u b e r in Czernowitz gegen ein fixes Jahrespauschale von K 7540 besorgt, eine Einrichtung, die seit der Betriebseröffnung besteht und sich vollständig bewährte.

Bei dem auf der Reichsstraße liegenden Gleise in der Stadt Kolomea wurden Leitschienen angebracht.

Hochbau.

Das Heizhaus in der Station Sopów ist abgebrannt und wurde durch einen Neubau ersetzt. Andere Arbeiten oder Vergrößerungen der Gebäulichkeiten sind nicht vorgekommen.

In den Warte- und Kanzleilokalen wurden die Fußböden, im Gütermagazine zu Peczenizyn die Pfostenböden erneuert, desgleichen die Malerei der Bureaulokaltäten, endlich die Befestigung der Stationskassen an die Mauern, ein Handmagazin für den Stationsdienst in Sopów, sowie eine $120\ m$ lange Einfriedung hergestellt.

Stationsanlagen.

In der Station Peczenizyn-Szczepanowski wurde im Jahre 1890 ein $130\ m$ langes Gleise für die Aufstellung der Zisternenwagen und in der Station Sopów eine Kohlenabfaßbühne hergestellt.

Infolge der Steigerung des Kohlenverkehrs aus den Myszynergruben wurde in der Station Sopów ein Industriegleisanlage nebst einer Brückenwage für die galizische Landeskohlegewerkschaft hergestellt.

Zur Petroleumraffinerie in Wierbiąz nizny *km* 5,9 wurde ein Industriegleise von 120 *m* Länge vom Einfahrtswechsel der Station Sopów hergestellt, welches die direkte Zufuhr von Rohöl aus Słoboda rungurska und Borysław von 500 bis 600 Wagen jährlich vermitteln und die direkte Verladung der Fabrikserzeugnisse ermöglichen soll.

Ausrüstung und Einrichtung der Bahn.

Die Zuspaltung staatlicher Telephondrähte an die Telegraphendrähte der Gesellschaft ist auf Grund eines mit der k. k. Staats-Telegraphendirektion unterm 10. März 1896 abgeschlossenen Übereinkommens erfolgt und wurde derselben auch die Erhaltung der Telegraphen- und Telephonleitung gegen eine jährliche Entschädigung von K 340 am 24. Juni 1896 übertragen.

Fahrbetriebsmittel.

Eine Vermehrung derselben hat nicht stattgefunden. Bei den Lokomotiven wurden die Kessel erneuert und die Personenwagen für Dampfheizung eingerichtet.

Die Zysternenwagen sind an Petroleumfirmen gegen eine jährliche Miete von K 600 pro Wagen zur Benützung überlassen.

3. Bau- und Anlagekapital.

Das Kapitalkonto beträgt:

in Prioritätsaktien	K	1,280.000
in Stammaktien	"	640.000
		<hr/>
zusammen	K	1,920.000
ferner aus K 400.000 Prioritätsobligationen, von welchen bisher begeben wurden	K	280.800
		<hr/>
daher insgesamt	K	2,200.800
Die Kosten der Bahnanlage betragen:	K	2,044.320 ⁹⁶
Für die Projekte Kolomea-Delatyn-Stefanówka wurden verausgabt	"	56.486 ⁶⁶
Durch das Obligationsanlehen wurden schwebende Schulden im Betrage von	"	99.992 ³⁸
		<hr/>
gedeckt, was obige Summe von	K	2,200.800 ⁰⁰
repräsentiert.		
Die Kosten der Bahnanlage, welche wie oben mit	K	2,044.320 ⁹⁶
ausgewiesen sind, enthalten auch den im Reservefonds mit Ende 1905 ausgewiesenen Betrag von	"	9.409 ⁹⁵
		<hr/>
Es betragen somit die eigentlichen Baukosten	K	2,034.911 ⁰¹
inklusive Interkalarzinsen und Kursverluste, die in der an die Bauunternehmung gezahlten Pauschalsumme von	"	1,920.000 ⁰⁰
enthalten sind.		
Der restliche Betrag von	K	114.911 ⁰¹
bildet die Kosten für Ergänzungsarbeiten, Mehrleistungen für Stahlschienen, Herstellung einer Brückenwage, von Reservoirs und Rohrleitungen, Zisternenwagen etc.		
Die Bahnlänge beträgt 32 ⁷⁹⁶ <i>km</i> , es beziern sich daher die Baukosten pro Bahnkilometer auf effektiv	K	62.047 ⁵³

4. Organisation des Betriebes.

Betriebsführung.

Der Betrieb wird von der k. k. Staatsbahndirektion Stanislaw gegen Erstattung der Selbstkosten geführt. Wie bereits im geschichtlichen Teile erwähnt, bemüht sich die Gesellschaft, daß ein Betriebsvertrag gegen eine prozentuale Quote von den Bruttoeinnahmen zum Abschlusse gelange, worüber aber die Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium noch im Zuge sich befinden.

Auf Grund des noch in Kraft stehenden I. Additionales zu dem Betriebsvertrage vom 4. Juli 1892 wird als Anteil an den Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Zentralleitung, sowie an den Anteilen für die Überwachung des Dienstes an die k. k. Staatsbahndirektion Stanislaw ein Jahrespauschale von K 2000 entrichtet, insolange als durch die nach Bedeckung der Betriebsauslagen resultierenden Einnahmenüberschüsse die 5⁰/₀ige Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitales nicht gedeckt erscheint.

Sobald jedoch die 5⁰/₀ige Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitales gedeckt erscheint, haben die Lokalbahnen in der Weise beizutragen, daß von den Auslagen für die allgemeine Verwaltung und Zentralleitung, sowie für die Überwachung des Dienstes durch die k. k. Staatsbahndirektion sämtlicher mit diesen Auslagen belasteter Bahnlinien im Staatsbetriebe zu Lasten der Kolomeaer Lokalbahnen ein Anteil zugeschrieben wird, welcher dem Verhältnisse der kilometrischen Länge der Lokalbahnen zur Gesamtlänge der vorbenannten Bahnlinien entspricht.

Zur Bedeckung dieses den Kolomeaer Lokalbahnen zur Last fallenden Anteiles darf jedoch nur das nach Bedeckung der Selbstkosten des Betriebes und der 5⁰/₀igen Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitales resultierende Superplus der Einnahmen herangezogen werden.

Anschlußvertrag.

Zufolge Abschlusses des Betriebsvertrages vom 5. Juli 1892, der am 14. Juli 1892 mit Z. 32.843 die Genehmigung des Handelsministeriums erhalten hat, erfolgt die Betriebsführung in der Station Kolomea unentgeltlich, doch werden die für Zwecke der Lokalbahnen notwendigen Verschiebungen durch die Lokomotiven der Hauptbahn nur insoweit unentgeltlich mitbesorgt als die Lokomotiven der Lokalbahnen hierfür nicht ausreichen.

Dienstes-Organisation.

Für die Besorgung aller Dienstgeschäfte fungierte ein Betriebsvorstand, dessen Obliegenheiten durch eine eigene Instruktion geregelt ist, welche im Anhang meines Buches vom Jahre 1891 im vollen Wortlaute veröffentlicht wurde. Diese Stelle wurde aber mit 1. April 1897 aufgelassen und seit Mai 1898 der Bahnerhaltungsdienst vom Verkehrsdienste getrennt.

Der Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst wird von der Bahnerhaltungssektion in Kolomea besorgt.

Die Erhaltung des Oberbaues der Dämme und Einschnitte wird jedoch, wie bereits erwähnt, im Akkordwege durchgeführt und sind zur Überwachung derselben 1 Bahnmeister und 3 ambulante Wächter aufgestellt.

5. Personen- und Gütertarife.

Die seit Eröffnung der Bahn bestehenden Tarife samt Nachträgen wurden aufgehoben und für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden haben die Tarife, Teil II, Heft 2 (östliches Netz) auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, auf welchen der für den Lokalverkehr der k. k. österreichischen Staatbahnen giltige Tarif, Teil II keine Anwendung findet, seit 1. Jänner 1903 Geltung.

In diesem Tarifteile sind für die Kolomeaer Lokalbahnen und zwar Kolomea—Słoboda rungurska (Kopalnia) mit der Abzweigung Kolomea Vorstadt Nadwórna-Szczeparowce-Kniaźdwór die Grundtaxen per Person und Kilometer bei Personen- und gemischten Zügen einschließlich der Fahrkartensteuer in der

II. Klasse mit 8⁴⁸ Heller und in der III. Klasse mit 5³⁰ Heller

und als geringste Gebühren für die

II. Klasse und für die III. Klasse
20 Heller 10 Heller

festgesetzt.

Auf den Kolomeaer Lokalbahnen sind ferner besondere Fahrpreise für die einfache Fahrt in Geltung und zwar:

Von oder nach	Eine Person									
	Personen- und Gemischte Züge									
	Dębowa-Krynica*)		Kolomea Ringplatz*)		Kolomea Vorstadt Nadwórna		Bad Pruth*)		Wierblaznizny*)	
	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Kronen einschließlich Fahrkartensteuer										
Kolomea-Bahnhof	0 ²⁰	0 ¹⁰	0 ²⁰	0 ¹⁰	0 ⁴⁰	0 ²⁰	0 ⁴⁰	0 ²⁰	0 ⁴⁰	0 ²⁰
									Kolomea Ringplatz*)	0 ²⁰ 0 ¹⁰

*) Haltestelle für Personen- und Gepäcksverkehr.

sowie Arbeiter-Fahrkarten.

Steuerfrei nach § 9 des Gesetzes vom 19. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 15.

Diatkowce- Kühnel-Kolomea Vorstadt Nadwórna und umgekehrt, insoweit an Werktagen Züge in dieser Relation verkehren, für die einfache Fahrt in der III. Klasse 4 Heller und

Rückfahrkarten

Kolomea Vorstadt Nadwórna	} Peczenizyn Szczepanowski	II. Kl.	III. Kl.
Kolomea Ringplatz		K 1 ³⁰	K 0 ⁹⁰
		einschließlich Fahrkartensteuer	

Eilgut- und Gütertransport.

Für den Eilgut- und Gütertransport der Kolomeaer Lokalbahnen finden die unter dem Titel „Tarif“ Teil I. Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern im Bereiche der in diesem Tarife benannten österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung A, reglementarische Bestimmungen und Abteilung B, tarifarische Bestimmungen“ jeweilig zur Ausgabe gelangenden Tarifbestimmungen ebenfalls Anwendung und sind die speziell für die Kolomeaer Lokalbahnen geltenden Tarife in dem jeweilig zur Ausgabe gelangenden „Lokal-Güter-Tarif, Teil II, Heft 2, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina“, Abschnitt C enthalten und zerfallen in folgende hauptsächliche Abschnitte.

I. Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarifteiles I. — II. Tarifgrundlagen. — III. Ausnahmetarife. — IV. Gebühren-Berechnungstabelle für Eil- und Frachtgüter. — V. Kilometerzeiger. — VI. Zuschlagfristen. — VII. Anhang (ermäßigte Frachtsätze): A. Lokalverkehr, B. Wechselverkehr.

TABELLE II.

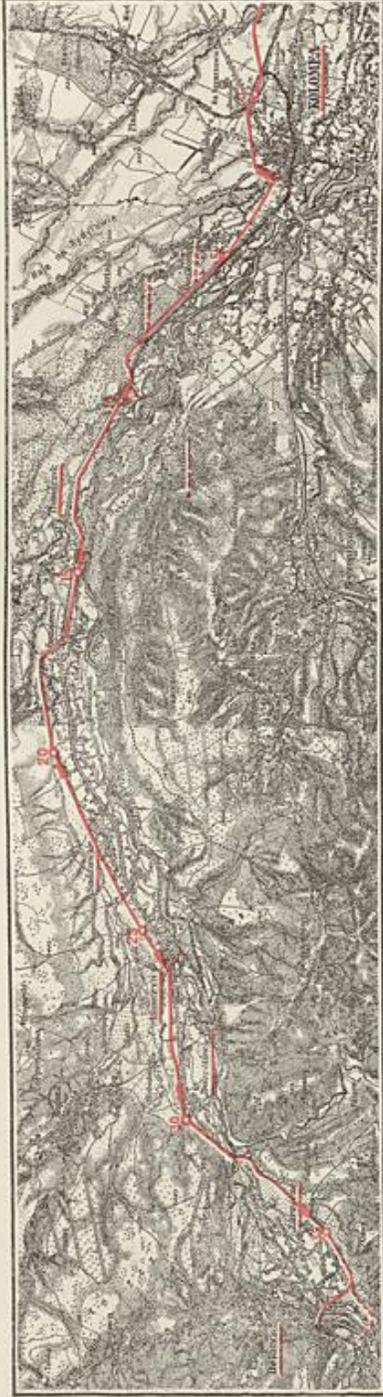
Zusammenstellung der Betriebsergebnisse und der finanziellen Erfolge der Kolomeaer Lokalbahnen vom 18. Mai 1887 bis Ende 1906.

Betriebsjahr	Beförderte		Pro Betriebskilometer			Ausgaben-Koeffizient in %		Einnahmen in Hellern		Ausgaben in Hellern		Geleistete Kilometer			Netto zu Brutto in %		Hauptsächliche Frachtartikel in Prozenten										Ausbezahlte Dividenden in Prozenten	
	Personen	Güter-Tonnen	Einnahmen	Abgaben	Überschuss resp. Abgang	pro Person	pro Tonne	Zugsachsen	Wagenachsen	Tonnen-		Durchschnittsbelastung der Züge in Tonnen	Petroleum	Getreide	Bau-, Weik-, Nutzholz und Mühlenfabrikate	Braunkohle, Steinkohle, Koks	Kerstin, Chemikalien, Graphit	Fasagen	Papier	Eisen- und Metallwaren	Baumaterialien	Prioritäts-Aktien	Stamm-Aktien					
										1000 Brutto	1000 Netto																	
1887	534.354	808.117	4.86	15.00	1621.02	63.19	54.017	576.222	3270.24	1029.03	2.964	60.94	53.73	17.09	18.83	8.63	0.77	—	3.59	—	0.40	0.6	—	5	—			
1888	671.515	1.003.946	4.74	15.86	2258.35	61.8	70.874	675.542	3928.96	1109.46	3.066	55.485	51.50	18.91	5.08	17.77	2.07	—	2.44	—	0.35	0.16	—	5	—			
1889	748.908	928.451	3.20	15.70	1371.10	74.3	54.698	493.402	3022.14	816.28	4.288	55.231	50.91	18.32	0.31	16.61	1.06	1.34	2.66	—	1.42	—	4	—				
1890	814.312	753.023	3.04	16.00	851.34	82.06	53.429	412.788	3121	944.8	4.078	58.1	52.91	18.61	0.34	21.00	2.19	0.05	0.08	—	0.61	—	2 3/4	—				
1891	742.907	690.971	3.22	18.18	957.92	80.33	54.505	497.712	3040.4	750	4.212	46.1	49.06	24.02	4.97	12.82	2.10	0.33	3.49	—	0.80	0.07	2	—				
1892	640.837	665.780	3.16	14.06	650.90	83.61	54.352	464.346	2697.6	813.7	4.026	58.1	36.78	22.90	1.76	14.48	20.28	—	1.05	—	0.42	—	1	—				
1893	536.359	877.377	3.20	15.46	1614.04	67.67	50.344	581.624	3080	910.5	3.688	61.5	29.99	15.98	1.47	9.21	25.89	—	1.09	—	7.61	6.86	2 3/4	—				
1894	503.037	977.022	3.20	14.99	1779.32	66.61	53.423	614.154	3349.8	1090.2	3.460	41.25	29.94	25.40	2.73	10.79	16.70	—	2.42	—	3.92	6.89	4	—				
1895	362.952	738.394	3.16	12.90	221.04	93.88	48.794	470.154	2751	934	4.030	91.1	37.40	33.87	4.39	10.79	7.39	1.06	2.21	—	1.47	0.16	—	—				
1896	371.507	515.724	2.16	16.81	—	104.14	50.337	451.284	2667.2	690	4.164	57.7	40.97	29.76	4.61	7.07	11.44	2.83	2.30	—	0.37	0.06	—	—				
1897	240.189	662.566	2.31	15.83	277.14	92.63	35.768	410.214	2421.6	788.5	4.704	76.4	40.92	13.69	16.96	9.42	13.43	0.06	1.33	—	0.36	3.16	—	—				
1898	87.777	920.401	4.678	12.40	—	102.44	35.482	411.962	2681.6	944.6	4.866	84.19	27.35	11.40	18.28	4.74	23.61	0.06	1.03	—	2.70	8.42	—	—				
1899	99.526	520.464	3.05	13.27	—	170.21	32.840	332.884	1920	656	3.699	55.7	28.90	12.76	8.13	9.79	30.11	0.32	1.48	—	1.06	5.99	—	—				
1900	110.690	698.233	2.80	10.93	—	100.12	28.033	337.768	2390	778.6	3.785	—	29.23	19.95	19.97	13.71	13.08	—	—	—	—	2.81	—	—				
1901	84.553	719.810	3.13	11.36	717.25	77.69	23.160	319.400	1891	—	4.366	81	26.24	32.46	19.37	6.61	7.18	0.40	1.06	—	0.23	1.07	—	—				
1902	87.120	637.291	3.635	14.13	785.12	75.17	24.202	344.048	2014	—	3.860	88.2	29.39	28.03	13.19	14.90	3.18	0.61	1.94	—	0.75	1.83	—	—				
1903	58.364	910.345	3.865	11.242	120.18	96.32	24.328	365.028	2277	—	4.788	94.0	36.63	22.21	8.41	14	2.97	—	7.80	—	—	2.62	—	—				
1904	54.158	905.759	4.112	10.693	741.67	77.33	25.108	367.236	2201	—	3.802	91.1	35.66	23.16	12.16	14.83	4.88	1.09	2.32	—	—	0.52	—	—				
1905	59.521	996.268	4.668	10.61	947.95	73.14	25.007	395.112	2607	—	3.237	103.5	35.82	23.94	17.06	14.90	0.72	1.36	2.65	—	—	0.30	—	—				
1906	51.700	833.189	3.29	12.28	343.34	90.04	26.768	388.368	2454	—	4.137	—	18.30	16.45	12.83	0.89	2.65	2.39	2.63	—	—	1.19	—	—				

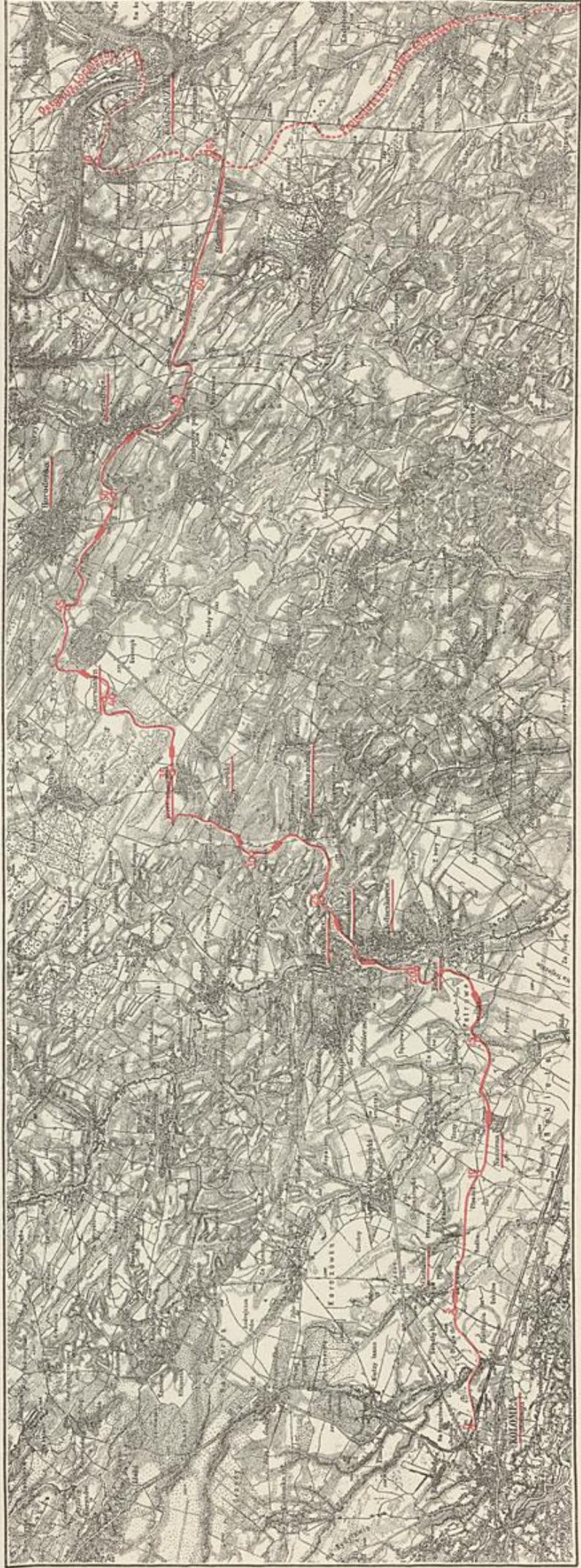
1) Von der Betriebsöffnung 1. Oktober respektive 1. Dezember 1886 bis 17. Mai 1887 wurde der Betrieb der Linien für Rechnung des Koncessionärs geführt. Der Betrieb des ersten Geschäftsjahres umfaßt daher den Zeitraum von 228 Tagen. — 2) Gemischte Züge Lasten-Züge.

TOPOGRAPHISCHE-KARTEN 1:200.000

Linie Kolomea - Delatyn.



Linie Kolomea - Stefanówka.



V. Bukowinaer Lokalbahnen.

1. Geschichtliches.

a) Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza.

Diese auf Grund der Lokalbahngesetze vom 25. Mai 1880 (R.-G.-Bl. Nr. 56) und vom 26. Dezember 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 180) am 5. Juni 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 114) konzessionierte Lokalbahn, die am 12. Juli 1884 in feierlicher Weise dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, war die erste Lokalbahn im Herzogtume Bukowina.

Das Bedürfnis nach einer Verbindung des österreichischen Eisenbahnnetzes mit dem russischen Reiche war so groß und machte sich immer fühlbarer, daß schon vor Beginn des Baues der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn und dann auch später Trassenstudien für eine solche Verbindung gemacht worden sind.

Von dieser richtigen Erkenntnis geleitet, hat die russische Südwestbahn die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von ihrer Station Smerinka zum Anschlusse an die Station Nowosielitza der Bukowinaer Lokalbahnen, ferner für eine Zweigbahn von Sikureey zum Anschlusse an die Südwestbahn nach Krutty erlangt und den Bau derselben in der Länge von 440 km in Angriff genommen.

Durch diese Bahn wurde in südlicher Richtung eine direkte Verbindung von Czernowitz nach Odessa und in nördlicher eine solche über Moskau an die Wolga geschaffen.

Aus diesem Anlasse fand im Jänner 1893 zu Kiew eine internationale Kommission behufs Festsetzung der Bedingungen für den Abschluß eines Staatsvertrages statt, an welcher seitens der österreichischen Regierung der damalige Sektionschef im k. k. Handelsministerium, nachmaliger Eisenbahnminister Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, dann der damalige Chef des Eisenbahnbureaus im k. u. k. Reichs-Kriegsministerium, Generalmajor, nachmaliger Feldmarschalleutnant und Eisenbahnminister, Exzellenz Emil Ritter v. Guttenberg, teilnahmen. Seitens des k. k. Finanzministeriums waren der k. k. Ministerialrat, gegenwärtiger Sektionschef, Exzellenz Adolf Freiherr v. Jorkasch-Koch, seitens des k. k. Ministeriums des Innern der damalige k. k. Landesregierungsrat Johann Fekete de Bélafalva, jetziger Hofrat und Landespräsident-Stellvertreter in der Bukowina, und seitens der Generaldirektion der k. k. österreichischen Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung der Bukowinaer Lokalbahnen, k. k. Hofrat, gegenwärtig Sektionschef a. D. im Eisenbahnministerium, Exzellenz Dr. Franz Liharzik delegiert. Dieser internationalen Kommission wurde ich in meiner Eigenschaft als Präsident des Verwaltungsrates der Bukowinaer Lokalbahnen zugezogen.

Von Seite der kaiserlich russischen Regierung waren delegiert: Der Generaldirektor der russischen Südwestbahn, Ingenieur der Wegekommunikationen, nunmehr verstorbener Hofrat Alexander v. Borodin, Zivil-Ingenieur, wirklicher Staatsrat Heinrich Freiherr von Rosen, die Oberste im

Generalstabe Eugen v. Schimanowsky und Nikolaus Freiherr v. Firks, die Ingenieure für Wegekommunikationen Staatsrat Gabriel von Karnowitsch und Hofrat Simon Sofronéjeff.

Nach der zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Kaisertum Rußland, betreffend den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen bei Nowosielitza zu Kiew am 2./14. Jänner 1893 abgeschlossenen und zu Wien am 31. Mai 1893 ratifizierten Eisenbahnkonvention (R.-G.-Bl. Nr. 89 ex 1893) soll der Betriebswechsel derart vor sich gehen, daß die österreichischen Züge auf dem normalspurigen (1[·]₄₃₅ m) Gleis in die russische Station, die russischen Züge auf dem breitspurigen 1[·]₅₂₄ m (5 Fuß englisch) Gleis in die österreichische Station einfahren.

Die Konvention enthält unter anderen noch nachstehende wesentliche Bestimmungen, und zwar:

Die vertragschließenden Teile sollen jeder für sein Gebiet den Bau und die Erhaltung der zwischen den Grenzbahnhöfen anzulegenden Verbindungsgleise und der Grenzstationen dergestalt übernehmen, daß die hieraus erwachsenden Kosten hinsichtlich des österreichischen Teiles, und zwar mit Einschluß des auf österreichischem Gebiete gelegenen breitspurigen Gleises von der österreichischen Bahnverwaltung zu tragen sind, wogegen die bezüglichlichen Kosten für die russische Teilstrecke mit Einschluß des auf russischem Gebiete gelegenen normalspurigen Gleises der russischen Bahnverwaltung zur Last fallen. Der Bau der Grenzbrücke wird durch die russische Verwaltung bewirkt werden, welcher die österreichische Verwaltung die Hälfte der bezüglichlichen Kosten zu ersetzen hat. Die Erhaltung und Überwachung der auf österreichischem Gebiete zwischen der Grenze und der Station gelegenen doppelgleisigen Strecke, mit Ausnahme des österreichischen Teiles der Grenzbrücke, soll der österreichischen Verwaltung; die Erhaltung und Überwachung der Grenzbrücke, sowie der weiter auf russischem Gebiete zwischen der Grenze und der Station gelegenen doppelgleisigen Strecke aber der russischen Verwaltung obliegen.

Für die Benützung und Erneuerung der vorgenannten Verbindungsstrecken, mit Einschluß der Brücken und der beiden Grenzbahnhöfe und aus Anlaß des Betriebes derselben, werden die beiden Verwaltungen einander keine Entschädigung leisten.

Die vertragschließenden Teile werden alle nötigen Veranstaltungen treffen, damit das durch die Verschiedenheit der Spurweite der Gleise bedingte Entladen und Wiederbeladen der Güterwagen in den Grenzbahnhöfen mit dem möglichst geringsten Aufwande an Zeit und Kosten vor sich gehen könne.

Die auf den Anschlußstrecken für den Personen-Gütertransport einzuhebenden Tarife werden von beiden Bahnverwaltungen unter Genehmigung der betreffenden Regierungen einvernehmlich festgesetzt werden.

Dabei werden die vertragschließenden Teile darauf Bedacht nehmen, daß die gedachten Tarifsätze, sowohl den Anforderungen des Betriebes, als den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen.

Infolge der von der internationalen Kommission festgesetzten Bedingungen wurde der Ausbau der Endstation Nowosielitza zu einem Grenzbahnhöfe sowie eine Bahnverbindung zur russischen Reichsgrenze notwendig.

Die Projekte für die Erweiterung der Station Nowosielitza zu einem Grenzbahnhöfe wurden seitens der Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen verfaßt und die Grundeinlösung sowie die Vergebung der Bauherstellungen im Frühjahr 1893 — mit dem Vollendungstermin 1. November 1893 — durchgeführt.

Die auf Tafel 30 enthaltene Situation zeigt, daß gelegentlich der Grundeinlösung auf die Ermöglichung einer allfälligen späteren Erweiterung der Bahnhofsanlagen volle Rücksicht genommen wurde.

Die zur Ausführung gelangten Erweiterungsbauten umfaßten hauptsächlich:

Die Stationsplateau-Herstellung mit zirka 35.000 m³ Anschüttung;

die Ausführung von 2910 m normalspurigen und 2180 m breitspurigen Gleisen;

ein gemauertes zum Teile ebenerdiges, zum Teile einstöckiges Aufnahmsgebäude von 1308[·]₄ m² verbauter Fläche, nebst einem gedeckten Perron von 501[·]₈ m² und ebenerdigen Abort- und Depotanbauten von 83[·]₁ m² Fläche;

eine 50 m lange, gemauerte Verladerampe;

ein hölzernes Frachtenmagazin mit 2 Etagen, von 2526 m² verbauter Fläche;
 ein Heizhaus auf Untermauerung mit ausgemauerten Riegelwänden für 2 Lokomotiven mit 247¹/₁ m² Fläche;
 ein gemauertes Reservoirgebäude von 34⁸/₈ m² nebst 3 m weitem Wasserstationsbrunnen und Pulsometereinrichtung;
 ein Lokomotivdrehzscheibe von 14⁶/₆ m Durchmesser;
 eine Waggonbrückenwage ohne Gleisunterbrechung mit 25 t Tragkraft samt hölzernem Waghäuschen;
 zwei hölzerne Weichenwächterhütten mit Riegelwandausmauerung;
 endlich ein gemauertes einstöckiges Bedienstetenwohngebäude von 669 m² verbauter Fläche und einen gemauerten, einstöckigen Magazinsanbau von 262⁹/₉ m² verbauter Fläche.

Der Plan des zwischen der breitspurigen russischen und den normalspurigen Gleisen situierten Aufnahmsgebäudes ist aus Tafel 31, der Plan des einstöckigen Bediensteten-Wohngebäudes ist aus Tafel 32, der Plan des Heizhauses samt Reservoirgebäude und des Frachtenmagazins aus Tafel 33 zu entnehmen.

Die Kosten des Ausbaues des Bahnhofes Nowosielitza waren mit rund K 800.000 veranschlagt.

Nachdem im Zuge der mit der Regierung bezüglich der aus Anlaß des russischen Bahnanschlusses notwendigen Erweiterungsbauten gepflogenen Verhandlungen ein Übereinkommen getroffen wurde, wonach die Linie Czernowitz-Nowosielitza mit 1. Jänner 1894 in das Eigentum des Staates übergeht und die Erweiterung der Stationsanlage in Nowosielitza auf Kosten des Staates erfolgt, so wurde die weitere Überwachung der bezeichneten Bauausführungen durch Organe der k. k. Staatsbahnen besorgt.

Mit dem Gesetze vom 27. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 10 ex 1894, betreffend die Erwerbung der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat, wurde im Artikel I das von den Ministerien des Handels und Finanzen mit dem Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen zu Wien am 26. Juni 1893 abgeschlossene Übereinkommen genehmigt. Im Artikel II wurde die Regierung ermächtigt, die Verzinsung und Tilgung des nach § 4 des obzitierten Übereinkommens von der Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 2¹/₂ Millionen Gulden österr. Währung (5 Millionen Kronen), welches ab 1. Jänner 1894 ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug mit 4⁰/₁₀₀ jährlich zu verzinsen und längstens bis zum Ablauf der Konzessionsdauer der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza, das ist bis zum 4. Juni 1893 zurückzahlen ist, auf den Staat zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Dieses Prioritätsanlehen hat die Gesellschaft zum Kurse von 95⁰/₁₀₀ begeben, daher ein effektiver Betrag von K 4,750.000 erzielt wurde, von welchem Betrage dieselbe als Entgelt für die Eigentumsübertragung der gedachten Lokalbahn einen Kapitalbetrag von K 3,580.000 erhielt.

Der restliche Betrag von K 1,170.000 wurde der Staatsverwaltung zu Investitionszwecken, insbesondere zur Bedeckung der Kosten für die infolge des Anschlusses an das russische Bahnnetz notwendig werdenden Anlagen in der Station Nowosielitza in das freie Eigentum übergeben.

Durch den Verkauf der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza ist es möglich geworden, die für den Bau der Lokalbahn Hadikfalva-Radautz, dann der Schlepfbahnen Berhometh a./S.-Mezebrody und Wama-Russ Moldawitza, ferner für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, für Stationserweiterungsbauten, Materialanschaffungen etc. aufgenommenen schwebenden Schulden in der Höhe von K 2,127.728 zu bedecken, so daß noch ein Betrag von K 1,452.272 als ein freies Eigentum der Gesellschaft verblieb.

Die vorgenannten Schlepfbahnen wurden durch dieses Übereinkommen in die unterm 29. August 1885 konzessionierten Lokalbahnen einbezogen und unter einem auch die Einführung des öffentlichen Verkehrs auf denselben zugestanden.

Die Eröffnung der 2³⁸/₃₈ km langen Verbindungsstrecke zwischen der österreichischen Station Nowosielitza und der in Rußland gelegenen Station Russisch-Nowosielitza erfolgte am 16. Dezember 1893.

b) Lokalbahn Hliboka-Berhometh a./S. mit Abzweigung Karapcziu a./S.-Czudin.

Wiederholte Hochwässer im großen und kleinen Serethflusse, sowie Wolkenbrüche führten Beschädigungen der Bahnanlagen herbei, die jedoch weder bemerkenswerte Betriebsstörungen noch Auslagen verursachten.

Die Lokalbahngesellschaft war bestrebt, durch Errichtung einer zirka 23 km langen, schmal-spurigen Lokalbahn von Czudin nach Koszczuja im Tale des Klein-Serethflusses, den Verkehr auf der Linie Hliboka-Berhometh a./S. samt Flügel zu heben; es wird auch eine 13 km lange schmal-spurige Bahnverbindung von Czudin nach Krasna-Ilski seitens der Interessenten angestrebt.

c) Lokalbahn Hatna-Kimpolung.

Die am 1. Mai 1888 dem Verkehre übergebene Linie wurde schon im ersten Betriebsjahre von außerordentlichen Hochwässern, die nach anhaltenden Regengüssen in dem Moldawa- und Suczawafusse, sowie deren Zuflüssen am 8. August 1888 eintraten und während ihrer dreitägigen Dauer die bisher bekannten Hochwasserstände im allgemeinen wesentlich überschritten, schwer heimgesucht. Ferner wurden im Juni 1893 durch andauernde Regengüsse und Hochwässer neuerliche nicht unerhebliche Beschädigungen am Bahnkörper herbeigeführt.

Die Verwilderung des Moldawafusses und die durch Hochwässer desselben wiederholt vorgekommenen Beschädigungen der Reichsstraße und der zahlreichen hölzernen Brücken, sowie die Verwüstungen der Kulturen veranlaßte die Bukowinaer Landesregierung, in richtiger Würdigung der beklagenswerten Verhältnisse des Flußlaufes die Regulierung des Moldawafusses, sowie seiner Seitenbäche im Wege eines Landesgesetzes unter Beitragsleistung der Interessenten sicherzustellen.

Nachdem die Bahnlinie zur Hälfte ihrer Länge im Tale des Moldawafusses sich hinzieht und sowohl mit demselben als auch dessen zahlreichen Zuflüssen an vielen Stellen in unmittelbare Berührung kommt, hat die Verwaltung der Bukowinaer Lokalbahnen dieses Projekt der Moldawafußregulierung besonders warm begrüßt und an dem nunmehr mit dem Landesgesetze vom 5. November 1897, L.-G.-Bl. Nr. 25, sichergestellten Flußregulierungswerke, durch Zusicherung eines jährlichen Beitrages von K 4820 während der zehnjährigen Bauperiode, sowie eines Jahresbetrages per K 2400 zur späteren Instandhaltung des Flußregulierungswerkes sich beteiligt, wogegen die, in die Trasse der projektierten Flußregulierung fallenden, seitens der Bahngesellschaft ausgeführten, nicht unbedeutenden Uferschutzbauten, Leitwerke etc. in Hinkunft aus dem Moldawafuß-Regulierungsfonds zu erhalten sein werden.

Die in der Durchführung begriffene Flußregulierung läßt eine wesentliche Verminderung der Hochwassergefahren für die Bahnanlage erwarten, leider aber auch eine wesentliche Überschreitung der in Aussicht genommenen Regulierungskosten und Erhöhung der Interessentenbeiträge.

Betreffs der Fortsetzung der Lokalbahn Hatna-Kimpolung nach Dorna Watra wird an anderer Stelle berichtet.

d) Lokalbahn Hadikfalva-Radautz.

Abgesehen von häufigen Betriebsstörungen, welchen diese mit Benützung der Bezirksstraße von Hadikfalva nach Radautz geführte Bahnlinie durch Schneeverwehungen ausgesetzt ist, sind während des bisherigen Betriebes keine bemerkenswerten Ereignisse zu verzeichnen.

Dem Bukowinaer Landesaussschusse wurde mit der Konzessionsurkunde vom 25. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 161, die Konzession für den Bau und Betrieb der Lokalbahnlinien:

Luzan-Zaleszczyki
Hliboka-Sereth
Radautz-Frassin (Brodina)
Nepolokoutz-Wiznitz und
Itzkany-Suczawa

verliehen, von welchen die Linien Hliboka-Sereth und Itzkany-Suczawa mit Ende des Jahres 1896, die übrigen genannten Linien am 1. Juli 1898 zur Eröffnung gelangten.

Die zirka 42 km lange Linie von Radautz nach Frassin bildet eine direkte Fortsetzung der gesellschaftlichen Linie Hadikfalva-Radautz und schließt an die Station Radautz am Ende derselben an.

Über Wunsch des k. k. Eisenbahnministeriums hat sich die Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen bereit erklärt, die Linie Hadikfalva-Radautz zum Zwecke einer vereinfachten staatlichen Betriebsführung auf der ganzen Strecke Hadikfalva-Frassin (Brodina) an den Staat oder an die neu gegründete „Neue Bukowinaer Lokalbahngesellschaft“, auf welche die oberwähnte Konzession seither übergegangen ist, gegen Zahlung der Anlagekosten abzutreten und wurde am 6. August 1898 ein Übereinkommen mit der genannten Aktiengesellschaft abgeschlossen, wonach die Linie Hadikfalva-Radautz samt den zugehörigen Fahrbetriebsmitteln und Reservematerialien mit 1. Juli 1898 in's Eigentum der „Neuen Bukowinaer Lokalbahngesellschaft“ gegen Zahlung des den effektiven Anlagekosten abzüglich der rechnermäßigen Amortisationsquote entsprechenden Kaufpreises per K 678.151⁴² und der bis zur erfolgten Abrechnung noch weiter auflaufenden Baukosten, sowie gegen Vergütung der auf der Linie Hadikfalva-Radautz am Übergangstage vorhandenen Reservematerialien nach der Aufzeichnung und Bewertung der k. k. Staatsbahnen, übergeht.

Die Ausführung der Linie Radautz-Frassin, sowie der Linie Nepolokoutz-Wiznitz, welche beide das bisherige Verkehrsgebiet der gesellschaftlichen Lokalbahn Hliboka-Berhometh a. S. nebst der Abzweigung von Karapcziu a. S. nach Czudin berühren, verursachte leider durch Entziehung von Frachten eine wesentliche Beeinträchtigung des Verkehrs auf den genannten bestehenden Linien.

e) Schlepfbahn Berhometh a./S.-Mezebrody.

Die zum Teile im Inundationsgebiete des geschiebereichen Serethflusses geführte Schlepfbahn erlitt in den Jahren 1893 und 1897 durch Hochwässer und die hiebei häufig vorkommenden Veränderungen des Flußlaufes erhebliche Beschädigungen. Bei dem im Jahre 1893 eingetretenen Hochwasser wurden durch angeschwemmte Holzklötze 3 Felder der Brücke über den Serethfluß abgerissen und verursachte dies und die erfolgte Zerstörung des Bahnkörpers an zwei Stellen auf zusammen 300 m Länge eine 40tägige Verkehrsunterbrechung.

Auch im Jahre 1897 traten infolge wiederholter Hochwässer an mehreren Stellen Beschädigungen des Bahnkörpers, sowie Verkehrsstörungen in der Dauer von 6 Wochen ein.

f) Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza.

Diese im Tale des wildbachartigen Moldawitzabflusses geführte und mehrere geschiebeführende Bäche übersetzende Schlepfbahnlinie ist naturgemäß Elementarereignissen besonders ausgesetzt und wurde wiederholt von mehr oder minder umfangreichen Beschädigungen, Überflutungen etc. durch Hochwässer heimgesucht. Am verheerendsten wirkte das im Juni 1893 eingetretene Hochwasser, wodurch unter anderem der Bahndamm in der Strecke km 2⁷/₃₀ gänzlich zerstört wurde. Durch Errichtung eines 218 m langen, 3—4 m hohen Holzprovisoriums in der Bahnachse, woselbst sich nunmehr der Flußlauf befand, konnte nach 45tägiger Unterbrechung die Wiederaufnahme des Verkehrs erfolgen. Die definitive Wiederherstellung des Bahnkörpers geschah erst im Jahre 1895, wobei derselbe durch eine kräftige Steinvorlage und Pflasterung gesichert wurde.

Nachdem der Unterlauf des Moldawitzaffusses vor dessen Einmündung in den Moldawfluß bei Wama bis $km\ 4^0$ der Schleppbahn in den Jahren 1902/1903 der Regulierung unterzogen wurde, ist eine wesentliche Verminderung der Hochwassergefahr an den bisher am meisten bedrohten Bahnstellen eingetreten.

Zufolge Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums wurde mit 1. Mai 1897 auf der Schleppbahn, welche bis dahin nur Gütertransporte der Firmen Louis Ortlieb in Russ Moldawitza und Leopold v. Popper in Dragosza und Deia aufnahm, ein beschränkter öffentlicher Personen- und Güterverkehr eingeführt. Seit dem Jahre 1905 verkehrt daselbst täglich, abgesehen von Erforderniszügen, ein regelmäßiges gemischtes Zugspaar.

2. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse.

a) Linie Czernowitz-Nowosielitza.

Die Baulänge beträgt $30^{\cdot}_{768} km$.

„ Betriebslänge beträgt $30^{\cdot}_{831} km$.

„ Tariflänge beträgt $31^{\cdot}_{007} km$.

Unterbau.

In der Betriebsperiode von der Eröffnung der Bahn angefangen bis zur Einlösung derselben durch den Staat, also durch einen Zeitraum von $9\frac{1}{2}$ Jahren, kam nur ein einziges Mal, im Jahre 1889, eine bemerkenswerte Betriebsstörung vor, und zwar an jener Stelle, wo die Bahnlinie durch Abbau eines Armes des Pruthflusses in dessen Bett geführt werden mußte.

Der wiederholt verschiedenartig gewechselte Flußlauf ist in Tafel 55 meines Buches vom Jahre 1891 dargestellt.

Die infolge des Hochwassers an den Uferschutzbauten und am Bahnkörper verursachten Beschädigungen hatten eine 24tägige Verkehrsunterbrechung zur Folge. Die Wiederherstellung des Bahnkörpers und dessen Versicherung hat einen Kostenaufwand von K 28.982 verursacht.

Oberbau.

Die Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues wurde von der Unternehmung Karl und Emanuel Tauber in Czernowitz während der ganzen Betriebsperiode auf Grund der in meinem Buche, Seite 146 vom Jahre 1891, enthaltenen „Besonderen Bedingnisse“ gegen eine fixe Pauschalvergütung von K 200 pro $1 km$ und Jahr bewirkt.

Die Besorgung der Erhaltung im Pauschalwege gab keinerlei Veranlassung zu Unzukömmlichkeiten und bewährte sich vollkommen.

Stationsanlagen.

Die Verkehrsentwicklung war eine fortschreitende und der im Jahre 1891 durch eine besonders günstige Ernte in den angrenzenden russischen und rumänischen Distrikten außerordentlich gesteigerte Getreideverkehr machte es notwendig, in der Endstation Nowosielitza den bahnämtlichen Güterschuppen durch einen Zubau von $243 m^2$ Fläche zu vergrößern und ein neues zweistöckiges Getreidemagazin von $307 m^2$ verbauter Fläche zu errichten.

Außerdem wurde zur Unterbringung der Bahnbediensteten, eine, diesem Stationsplatze benachbarte Realität von $5103 m^2$ Fläche mit zwei darauf befindlichen gemauerten Wohngebäuden angekauft. In den Zwischenstationen der Bahnlinien erlangte jedoch der Verkehr keine erhebliche Steigerung, so daß die ursprünglichen Anlagen vollkommen ausreichten.

b) Linie Hliboka-Berhometh a./S. mit Abzweigung Karapcziu a./S.-Czudin.

- Die Baulänge beträgt $71\cdot_{917} km$.
 „ Betriebslänge beträgt $71\cdot_{694} km$.
 „ Tariflänge beträgt $72\cdot_{000} km$.

Unterbau.

Der im Jahre 1892 durch Hochwasser zerstörte, 2 m weite gewölbte Durchlaß in $km\ 2\cdot_{324}$ des Flügels Karapcziu-Czudin wurde zunächst durch ein hölzernes Provisorium ersetzt, sodann im Jahre 1903 mit der ursprünglichen Lichtweite und Konstruktionsart wieder hergestellt und durch Herdmauern und Sohlenpflasterung gesichert.

Der im Jahre 1903 infolge eines Wolkenbruches durch Unterwaschung eines Widerlagers beschädigte 6 m weite offene Durchlaß $km\ 21\cdot\frac{1}{5}$ der Linie Hliboka-Berhometh wurde im darauf folgenden Jahre unter Vergrößerung der Spannweite auf 8 m rekonstruiert.

Der hölzerne Überbau der zahlreichen offenen Durchlässe und Brücken mußte in der Folge nach durchschnittlich je 6 Jahren erneuert werden und gelangten hiebei statt der ursprünglichen verübelteten Tragwerke solche aus verzahnten Trägern zur Anwendung.

Es wurde jedoch der sukzessive Ersatz der hölzernen Brückenkonstruktionen bei Objekten über 3 m Spannweite durch Eisenkonstruktionen schon im Jahre 1898 begonnen und hiebei der Berechnung der Eisenkonstruktion die volle 100%ige Belastung laut Ministerialverordnung vom 15. September 1887 zufolge Anordnung des k. k. Eisenbahnministeriums zugrunde gelegt.

Es wurden bei nachfolgenden Objekten Eisenkonstruktionen an Stelle der Holzkonstruktionen eingelegt.

Im Jahre 1898 bei den 4 m weiten Durchlässen in $km\ 6\cdot\frac{6}{7}$ und $13\cdot\frac{8}{9}$ des Flügels Karapcziu-Czudin;

im Jahre 1904 bei den 4 m weiten Durchlässen $km\ 5\cdot\frac{8}{9}$, $9\cdot\frac{2}{3}$, $22\cdot\frac{5}{6}$, und $45\cdot\frac{6}{7}$ der Linie Hliboka-Berhometh, bei den 6 m weiten Durchlässen $km\ 11\cdot\frac{6}{7}$, $22\cdot\frac{8}{9}$ der Linie Hliboka-Berhometh und $km\ 10\cdot\frac{5}{6}$ und $12\cdot\frac{5}{6}$ des Flügels Karapcziu-Czudin, weiters bei den 8 m weiten Durchlässen $km\ 23\cdot\frac{2}{3}$ und $36\cdot\frac{0}{1}$ der Linie Hliboka-Berhometh und $km\ 11\cdot\frac{5}{6}$ und $14\cdot\frac{1}{5}$ des Flügels Karapcziu-Czudin, endlich bei der 13 m weiten Brücke über den Hliboczokbach $km\ 14\cdot\frac{2}{3}$ der Linie Hliboka-Berhometh.

Im Jahre 1904 wurde ferner die hölzerne dreifeldrige Mihodrabachbrücke in $km\ 36\cdot\frac{2}{3}$ der Linie Hliboka-Berhometh unter Einbau eines gemauerten Mittelpfeilers durch eine eiserne Brücke mit 2 Feldern à $15\cdot\frac{5}{6} m$ Stützweite ersetzt.

Im Jahre 1904 wurde weiters der Umbau der hölzernen Brücken über den großen Serethfluß $km\ 1\cdot\frac{8}{9}$ des Flügels Karapcziu-Czudin, 8 Öffnungen à 12 m Spannweite und $102\cdot\frac{2}{3} m$ Gesamtweite, sowie über den Klein-Serethfluß $km\ 14\cdot\frac{2}{3}$, 4 Öffnungen à 12 m Spannweite und $50\cdot\frac{7}{7} m$ Gesamtweite in Angriff genommen und bei ersterer Brücke 4, bei letzterer 2 gemauerte, mittels Senkbrunnen fundierte Mittelpfeiler ausgeführt. Die Zeichnungen dieser beiden Brücken sind auf Tafel 34 und 35 dargestellt.

Die Einschlebung der Eisenkonstruktion bei der großen Serethflußbrücke, bestehend aus 4 Feldern à $16\cdot\frac{92}{100} m$ Stützweite und einem Felde von $34\cdot\frac{0}{100} m$ Stützweite, sowie der Eisenkonstruktion der Klein-Serethflußbrücke, 3 Felder à $16\cdot\frac{92}{100} m$ Stützweite, erfolgte anfangs des Jahres 1905.

Im Anschlusse an dieselbe wurden auch die restlichen Durchlässe, und zwar $km\ 21\cdot\frac{1}{5}$ der Linie Hliboka-Berhometh 8 m weit, sowie $km\ 5\cdot\frac{5}{6}$ der Linie Karapcziu-Czudin 6 m weit und $km\ 13\cdot\frac{6}{7}$ Karapcziu-Czudin 8 m weit mit Eisenkonstruktionen versehen, so daß nunmehr sämtliche provisorische offene Unterbauobjekte über 3 m Spannweite, sowie sämtliche Brücken auf dieser Linie in definitiver Weise durch eiserne Brücken ersetzt sind.

Die hölzernen Rampenkanäle werden sukzessive durch solche aus Betonrohren, die Grenzpföcke und hölzernen Hektometer- und Kilometerpföcke durch solche aus Stein ersetzt.

Oberbau.

Die bei der ersten Anlage verwendeten Fichten- und Tannenschwellen wurden in den Jahren 1889 bis 1892 gänzlich durch Eichenschwellen von $2\frac{2}{3}$ m Länge ersetzt, deren Querschnittsdimension bei den Mittelschwellen 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 14 cm Höhe, bei den Stoßschwellen 20 cm obere, 30 cm untere Breite und 15 cm Höhe betragen.

Der ursprünglich aus alten Eisenschienen im Systeme des festen Stoßes hergestellte Oberbau wird sukzessive gegen einen Stahlschienenoberbau nach System XX der k. k. österr. Staatsbahnen (23 kg per laufenden Meter schwere Schienen) ausgewechselt; die rückgewonnenen Eisenschienen werden, soweit selbe noch verwendbar sind, zur Instandhaltung der noch mit Eisenschienen versehenen Gleisstrecken verwendet.

Auf der Linie Hliboka-Berhometh a. S. wurden bisher

im Jahre 1891	. . . . .	6 ⁰⁰⁰	Gleis-km
" " 1892	. . . . .	4 ⁷⁵⁰	"
" " 1894	. . . . .	2 ⁹⁸⁹	"
" " 1895	. . . . .	2 ⁹³⁰	"
" " 1896	. . . . .	1 ⁴⁹⁸	"
" " 1897	. . . . .	2 ¹⁰⁴	"
" " 1898	. . . . .	3 ⁹⁶⁵	"
" " 1899	. . . . .	5 ¹⁷³	"
" " 1900	. . . . .	5 ⁰⁴⁸	"
" " 1901	. . . . .	5 ⁷⁵⁰	"
" " 1903	. . . . .	1 ⁰⁰⁵	"
" " 1904	. . . . .	3 ³³⁸	"
" " 1905	. . . . .	3 ²¹⁷	"
" " 1906	. . . . .	1 ⁹⁵⁴	"
und auf den Flügel Karapcziu-Czudin im Jahre 1901	. . . . .	1 ⁰⁸⁵	"
Zusammen	. . . . .	50 ⁸⁰⁶	Gleis-km

Stahlschienen des Systems XX in der kurrenten Bahn und außerdem 0³¹² km Stahlschienen in der im Jahre 1892 errichteten Haltestelle Presekareni verlegt.

Auf dem Flügel Karapcziu-Czudin wurden weiters im Jahre 1906 5²¹⁶ Gleis-km altbrauchbarer 8 m langer Stahlschienen des Systems XXIII der k. k. österr. Staatsbahnen (32⁷⁵ kg per laufenden Meter) verlegt.

Zur Verbesserung der Lage des Oberbaues und leichteren Unterdrückung des Graswuchses wird seit dem Jahre 1894 anstatt des bisher gebräuchlichen gewöhnlichen Flußschotter, gereuterter Flußschotter in Verwendung genommen.

Die Instandhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues wird seit Eröffnung der Bahn durch die Unternehmung Karl und Emanuel Tauber in Czernowitz gegen eine Pauschalvergütung von K 254 per 1 km und Jahr, welche im Jahre 1898 auf K 294 erhöht wurde, besorgt. Die Vergebung dieser Arbeiten auf Grund einer fixen Pauschalsumme hat sich als zweckmäßig erwiesen.

Stationsanlagen.

Über Wunsch der Grundbesitzer und Industriellen an der Linie Hliboka-Berhometh a. S. und zwecks Erleichterung der Abtransportierung der Frachten und Belebung des Verkehrs wurden daselbst sukzessive mehrere Verladestellen errichtet, und zwar:

im Jahre 1888 die mit einem 154 m langen Verladegleis versehene Haltestelle Ropcze in km 12⁵⁴, am 1. Mai 1888 für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet;

im Jahre 1891 die mit einem 157 m langen Nebengleis versehene Haltestelle Presekareni in km 5⁶³⁸, am 15. Juli 1892 ebenfalls für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet;

im Jahre 1893 die Ladestelle Beckow in $km\ 33\frac{73}{84}$ mit einem $210\ m$ langen, im Jahre 1894 um $51\frac{1}{2}\ m$ verlängerten Ausweichgleis für Verladungen der Firma Werth & Comp.;

endlich im Jahre 1894 die Ladestelle Tisowetz in $km\ 29\frac{3}{6}$ mit einem $188\frac{1}{2}\ m$ langen Ausweichgleis für Holzverladungen der Firma M. Schäfer.

Im Jahre 1896 wurden die letztgenannten beiden Ladestellen nach Beschaffung der nötigen Personenwarteräume auf Kosten der Interessenten auch für den Personenverkehr eröffnet.

Auf dem Flügel Karapcziu-Czudin gelangte die Personenthaltestelle Idzestie $km\ 14\frac{0}{0}$ am 1. Jänner 1904 zur Eröffnung.

Das Aufnahmegebäude der Station Karapcziu wurde im Jahre 1901 behufs Gewinnung eines Warteraums II. Klasse durch einen Zubau von $32\ m^2$ vergrößert.

Die Station Storozynetz wurde im Jahre 1903 mit einer Waggonbrückenwage ohne Gleisunterbrechung von $6\ m$ Länge und $30\ t$ Tragfähigkeit ausgerüstet. Das Frachtenmagazin daselbst wurde im Jahre 1905 um ein Tor verlängert ($65\ m^2$) und im Jahre 1906 samt der Verladerampe untermauert.

In der Haltestelle Panka wurde im Jahre 1893 das vorhandene Nebengleis um $86\ m$ verlängert und im nachfolgenden Jahre ein hölzerner Güterschuppen von $19\frac{1}{8}\ m^2$ Fläche errichtet, wonach diese Haltestelle auch für den Stückgüterverkehr eröffnet wurde.

Die Verladerampe wurde im Jahre 1903 untermauert.

Die Station Komarestie-Slobodzia, deren Nebengleis im Jahre 1894 um $100\ m$ verlängert wurde, erhielt im Jahre 1896 einen Wohnungsanbau von $33\frac{1}{4}\ m^2$ Fläche zum Aufnahmegebäude.

In der Station Zadowa wurde im Jahre 1896 ein drittes durchlaufendes Gleis von $306\frac{3}{3}\ m$ Länge und ein Wohnungszubau zum Aufnahmegebäude von $33\frac{1}{4}\ m^2$ Fläche, endlich im Jahre 1899 eine Verladerampe für Langholzverladungen hergestellt.

Die Station Lukawetz erhielt infolge der durch Erbauung einer schmalspurigen Rollbahn in das benachbarte Mihowatal und Errichtung einer Dampfsäge gesteigerten Holzaufgabe im Jahre 1895 ein drittes, $240\frac{6}{8}\ m$ langes Gleis, im Jahre 1896 eine Waggonbrückenwage ohne Gleisunterbrechung von $25\ t$ Tragkraft sowie ein Ladeprofil und wurde im Jahre 1901 von $246\frac{6}{8}\ m$ auf $311\frac{60}{60}\ m$ verlängert.

Im Jahre 1903 erfolgte außerdem die Verlängerung des linksseitigen Nebengleises um $56\ m$.

In den Stationen Berhometh a. S. und Czudin wurde im Jahre 1896 durch beiderseitige Zubauten zu den Aufnahmegebäuden daselbst von je $42\frac{1}{5}\ m^2$ Fläche die notwendige Vergrößerung der Dienstwohnungen, sowie die Einrichtung besonderer Wartesäle I. und II. Klasse erzielt.

Im selben Jahre erhielt auch das Aufnahmegebäude der Station Storozynetz einen Wartesaal-zubau von $42\frac{1}{5}\ m^2$ verbauter Fläche und wurde das einfache Wächterhaus in der Station Czudin durch einen Anbau von $26\frac{1}{9}\ m^2$ Fläche vergrößert.

Die Brückenwage ohne Gleisunterbrechung in der Station Berhometh wurde im Jahre 1901 von $5\ m$ Länge und $20\ t$ Tragfähigkeit auf $6\ m$ Länge und $25\ t$ Tragfähigkeit rekonstruiert und daselbst ein Ladeprofil aufgestellt.

Auch wurde im Jahre 1903 der Güterschuppen und die Verladerampe untermauert.

Im Jahre 1895 wurde in der Haltestelle Kupka ein $230\ m$ langes Nebengleis errichtet und diese Haltestelle für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Die Station Petroutz wurde im Jahre 1898 mit einer Waggonbrückenwage ohne Gleisunterbrechung von $6\ m$ Länge und $25\ t$ Tragfähigkeit und einem Ladeprofil, im Jahre 1903 mit einem dritten, $240\frac{1}{1}\ m$ langen Nebengleis versehen.

Die den Bedürfnissen nicht mehr entsprechende Brückenwage in der Station Czudin wurde im Jahre 1905 kassiert und durch eine $6\ m$ lange Brückenwage ohne Gleisunterbrechung mit $30\ t$ Tragfähigkeit ersetzt.

Die hölzernen Verladerampen wurden in den Jahren 1903 bis 1906 durch Untermauerung sukzessive rekonstruiert.

Bei sämtlichen Hochbauten wurden in den Jahren 1904/1905 die Schindeleindeckungen durch Falzziegeleindeckungen ersetzt.

Telegrapheneinrichtung.

Im Jahre 1891 erfolgte die Errichtung einer Betriebstelegraphenleitung (Sprechlinie) in der 20 *km* langen Strecke Hliboka-Storozynetz mit den Telegraphenstationen Hliboka, Karapcziu und Storozynetz und die telegraphische Verbindung letzterer Station, sowie der Endstation Berhometh a. S. mit den in den gleichnamigen Orten befindlichen Staatstelegraphenämtern.

Im Jahre 1895 wurde diese Betriebstelegraphenleitung von Storozynetz bis Berhometh a./S. in der Länge von 33 *km* fortgesetzt und in derselben die Zwischenstationen Panka, Komarestie, Zadowa und Lukawetz eingeschaltet. Auch wurden die Bahntelegraphenstationen dem Privattelegraphenverkehre freigegeben.

Im Monate Mai 1898 gelangte auch eine Betriebstelegraphenleitung auf dem 19 *km* langen Flügel Karapcziu-Czudin zur Ausführung.

Verkehr.

Der Verkehr wurde seit der Betriebseröffnung bis zum Jahre 1896 durch einen täglich verkehrenden gemischten Zug nach jeder Richtung, außerdem durch einen, an jedem Montage verkehrenden Marktzug und durch, nach Erfordernis eingeleitete Lastzüge vermittelt. Seit 1. Mai 1896 verkehren täglich zwei gemischte Zugspare sowohl auf der Linie Hliboka-Berhometh a. S. als auch auf der Abzweigung nach Czudin. Die Züge werden durch gesellschaftliche dreiachsige Tenderlokomotiven, Type Serie 94 der k. k. österr. Staatsbahnen mit 31·8 *t* Dienstgewicht befördert.

Aus betriebsökonomischen Rücksichten wendete die Verwaltung der Bukowinaer Lokalbahnen ein besonderes Augenmerk einer der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der gesellschaftlichen Lokomotiven entsprechenden Erhöhung der anfänglich seitens der betrieblühenden Verwaltung zu gering normierten Zugbelastungen zu. Demzufolge wurden auch nach durchgeführten Lokomotivleistungsproben die Maximalbelastungen der Lokomotiven derart erhöht, daß z. B. die Zugbelastung in der für die Bruttoabbeförderung maßgebenden Belastungssektion Karapcziu-Hliboka bei Verwendung der Tenderlokomotive Serie 94 und 97, welche ursprünglich mit 220 *t* normiert war, nunmehr 300 *t* beträgt, so daß gegenwärtig mit jedem Zuge zirka 5 beladene Waggons mehr befördert werden können, als dies früher der Fall war.

Als Ersatz für die im gesellschaftlichen Fahrparke befindlichen 3 Stück zweiachsigen Tenderlokomotiven Serie 83, deren Abstoßung zufolge zu geringer Leistungsfähigkeit erfolgte, schaffte die Gesellschaft im Jahre 1899 drei Stück dreiachsige Tenderlokomotiven Serie 94 an, welche jedoch infolge einer, mit geringfügigen Mehrkosten verbundenen Konstruktionsänderung um 20% leistungsfähiger sind als die Lokomotiven gleicher Type der k. k. österr. Staatsbahnen und in der maßgebenden Strecke Karapcziu-Hliboka 370 *t* Brutto befördern.

c) Linie Hatna-Kimpolung.

- Die Baulänge beträgt 67[·]₈₈₂ *km*.
- „ Betriebslänge beträgt 66[·]₈₈₆ *km*.
- „ Tariflänge beträgt 77[·]₀₀₀ *km*.

Unterbau.

Die Hochwasserkatastrophe vom 8. bis 10. August des Jahres 1888 verursachte an zahlreichen Bahnstellen Zerstörungen oder Beschädigungen von Uferschutzbauten, Leitwerken und Versicherungen, Überflutungen und Beschädigungen des Bahnkörpers etc. Durch das Hochwasser des Moldawafusses

wurden insbesondere in den Strecken von $km\ 40\frac{7}{8}$ bis $km\ 41\frac{9}{8}$ und von $km\ 57\frac{1}{8}$ bis $km\ 57\frac{5}{8}$ die Bahndämme durchbrochen und größtenteils abgeschwemmt und in der Strecke von $km\ 47\frac{9}{8}$ bis $km\ 48\frac{5}{8}$ samt der benachbarten Reichsstraße gänzlich zerstört. Zudem hatten die anhaltenden Regengüsse allenthalben Erweichungen und starke Setzungen der hohen, mit Lehm geschütteten Dämme, vielfache Beschädigungen der Damm- und Einschnittböschungen, sowie bedeutende Einschnittsrutschungen in der Strecke Kaczyka-Strigoia im Gefolge.

Die Wiederherstellung der beschädigten und zerstörten Bahnanlagen wurde sofort nach Abfallen der Hochwässer in der energischsten Weise in Angriff genommen und, obzwar in der Strecke $km\ 47\frac{1}{8}$ bis $km\ 48\frac{9}{8}$ die Bahn auf $1\frac{871}{871}$ km Länge gänzlich umgelegt werden mußte (siehe Taf. 48), derart betrieben, daß der Verkehr bereits am 22. September 1888 auf der ganzen Linie wieder aufgenommen werden konnte. Diese verhältnismäßig rasche Behebung der Verkehrsunterbrechung wurde durch den Umstand begünstigt, daß die der Hochwasserkatastrophe ausgesetzten Brücken und Durchlässe, dank deren soliden Ausführung, keine erhebliche Beschädigung erlitten hatten.

Die durch die Hochwässer herbeigeführten Veränderungen in den Flußläufen, insbesondere die eingetretenen Sohlenvertiefungen gaben Veranlassung, die beschädigten Uferschutzbauten, Leitwerke etc. anlässlich deren Rekonstruktion nicht nur wesentlich zu verstärken, sondern auch durch Neuanlagen und Erweiterungen zu ergänzen.

Insbesondere wurde das der Überflutung ausgesetzte rechtsseitige Moldawafußufer bei $km\ 41\frac{8}{8}$ durch ein kräftiges, bis $1\ m$ über den höchsten Wasserspiegel reichendes Faschinenleitwerk mit Erdhinterfüllung geschützt und ebenso bei $km\ 57\frac{5}{8}$ ein neues, rund $400\ m$ langes, steinernes Leitwerk ausgeführt.

Die Stützmauern im Défilé von Eisenau $km\ 60\frac{0}{8}$ wurden durch eine abgeplasterte Vorlage aus großen Bruchsteinen gesichert.

Die Gesamtkosten der infolge der Hochwasserkatastrophe verursachten Arbeiten betragen K 297.540, wovon jedoch der Betrag von K 143.660 auf notwendig gewordene Neuherstellungen sowie auf die Verstärkung bereits bestandener Bahnanlagen entfiel, während der Rest von Kronen 155.880 auf die Rekonstruktion der ursprünglichen Anlagen und Fahrbarmachung der Bahn aufgewendet wurde.

Die ausgeführten Schutzbauten haben allen seither aufgetretenen Hochwässern Stand gehalten.

Im Juni des Jahres 1893 veranlaßten neuerliche Regengüsse und Hochwässer, infolge welcher ein Widerlager des $8\ m$ weiten Durchlasses in $km\ 14\frac{3}{4}$ unterwaschen und zum Einsturze gebracht, der Bahnkörper bei $km\ 36\frac{7}{9}$ durch den Moldawafuß teilweise abgeschwemmt und bei $km\ 15\frac{5}{7}$ eine intensive Einschnittsrutschung mit Auftrieb der Einschnittssohle herbeigeführt wurde, eine einmonatliche Betriebsstörung.

Der abgeschwemmte Bahnkörper in $km\ 36\frac{7}{9}$ wurde nach Wiederherstellung desselben durch eine Steinvorlage gesichert, das Objekt in $km\ 14\frac{3}{4}$ unter Vergrößerung der Spannweite auf $11\frac{5}{8}$ m rekonstruiert und mit einer Eisenkonstruktion an Stelle des ursprünglichen hölzernen Überbaues versehen, die Einschnittsrutschung bei $km\ 15\frac{5}{7}$ durch Beseitigung des Rutschmaterials, Herstellung eines $94\ m$ langen pilotierten Gerinnes am Fuße der Rutschung und eines $125\ m$ langen Entwässerungs-Rigols behoben.

Nebst den zahlreichen, bei den erwähnten und ähnlichen Anlässen zur Abwendung von Hochwasserschäden und Sanierung von Rutschungen ausgeführten Arbeiten, die auch bisher dem angestrebten Zwecke entsprochen haben, wurden auch anderweitige Vorkehrungen zur Verbesserung des Bahnzustandes getroffen.

Insbesondere wurde in den Jahren 1893 und 1894 mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums bei den vorhandenen 16 Stück einfeldrigen, über $3\ m$ weiten offenen Objekten mit einer Gesamtweite von $123\frac{5}{8}$ m der ursprünglich aus verzahnten Tragrösten bestandene hölzerne Überbau durch Eisenkonstruktionen ersetzt, deren Berechnung unter Zugrundelegung der vollen (100%) Verordnungslast erfolgte.

Bei den großen Flußbrücken wurden im Jahre 1894 die Holzkonstruktionen über 67 Brückenöffnungen mit zusammen $822\frac{4}{8}$ m Spannweite und im Jahre 1895 die Holzkonstruktionen über

41 Öffnungen mit 493 m Gesamtspannweite erneuert und der weiche Brückenbelag durch einen eichenen ersetzt. Diese umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten wurden in den Zugsintervallen ohne Störung des Verkehrs anstandslos durchgeführt.

Zu bemerken ist noch, daß im Jahre 1895 vier Brückenfelder der Moldawafußbrücke in $km\ 41\frac{1}{8}$ mit zusammen 48 m Spannweite nach Passieren eines Zuges abbrannten und daß deren Rekonstruktion innerhalb eines Zeitraumes von 10 Tagen erfolgte.

Im Jahre 1904 verursachte das Abbrennen von 3 Feldern à 12 m Weite der hölzernen Brücke über den Moldawafuß in $km\ 63\frac{7}{8}$ eine 20tägige und im Jahre 1905 das Abbrennen von 2 Feldern à 12 m Weite der Moldawabrücke in $km\ 50\frac{0}{0}$ eine 10tägige Betriebsstörung.

Die große, zusammen 1333 m betragende Länge der im Zuge der Linie Hatna-Kimpolung befindlichen 14 Stück hölzernen Fluß- und Bachbrücken, veranlaßte die Verwaltung, sich frühzeitig mit dem Ersatze derselben durch definitive eiserne Brücken zu befassen, welcher sukzessive unter tunlichster Beibehaltung der gemauerten Widerlager und Einbau der notwendigen gemauerten Mittelpfeiler zur Durchführung gelangte.

Bisher sind folgende Holzbrücken durch Eisenbrücken ersetzt worden, deren Tragwerke unter Zugrundelegung der 100%igen Verordnungslast seit dem Jahre 1905 auf Grund der Belastungsnorm II der Brücken-Verordnung vom 28. August 1904, R.-G.-Bl. Nr. 97, konstruiert wurden:

Im Jahre 1899 die Brücke über den Solonetzbach $km\ 22\frac{0}{1}$, eine Öffnung von 30 m Spannweite, sowie die Brücke über den Moldawafuß bei Woronetz, $km\ 41\frac{1}{8}$, zwei Öffnungen à $29\frac{05}{05}$ m und zwei Öffnungen à $34\frac{0}{0}$ m Spannweite.

Im Jahre 1900 die Brücke über den Suczawafuß bei Hatna $km\ 1\frac{9}{9}$, 1 Öffnung von $30\frac{35}{35}$ m 6 Öffnungen von $36\frac{62}{62}$ m Spannweite.

Im Jahre 1901 die Brücke über den Moldawitzafuß bei Wama $km\ 54\frac{0}{0}$, 1 Öffnung von $30\frac{35}{35}$ m, 2 Öffnungen von $36\frac{62}{62}$ m Spannweite.

Im Jahre 1906 die Brücke über den Solonetzbach $km\ 3\frac{619}{619}$, 4 Öffnungen à $12\frac{275}{275}$ m Spannweite; die Brücke über den Dobrabach $km\ 53\frac{003}{003}$, 2 Öffnungen à $15\frac{15}{15}$ m Spannweite; ferner die Durchlässe $km\ 54\frac{789}{789}$, $6\frac{0}{0}$ m weit und $km\ 64\frac{304}{304}$, $10\frac{0}{0}$ m weit, sowie die schiefe Moldawafußbrücke $km\ 58\frac{899}{899}$ mit 2 Öffnungen à $22\frac{3}{3}$ m und 2 Öffnungen à $18\frac{869}{869}$ m Spannweite (in der Bahnachse gemessen).

Im Jahre 1907 die Brücke über den Humorabach $km\ 38\frac{593}{593}$, 4 Öffnungen à $13\frac{725}{725}$ m Spannweite; die Brücke über den Suchabach $km\ 45\frac{272}{272}$, 3 Öffnungen à $19\frac{70}{70}$ m und 1 Öffnung à $29\frac{0}{0}$ m Spannweite; endlich die Brücken über den Moldawafuß $km\ 49\frac{972}{972}$, 4 Öffnungen à $15\frac{75}{75}$ m und 1 Öffnung à $31\frac{90}{90}$ m Spannweite; $km\ 57\frac{539}{539}$, 4 Öffnungen à $15\frac{90}{90}$ m und 1 Öffnung à $19\frac{0}{0}$ m und $km\ 63\frac{719}{719}$, 4 Öffnungen à $15\frac{90}{90}$ m und 1 Öffnung à $19\frac{0}{0}$ m.

Die Zeichnungen der neuen eisernen Brücken über den Suczawafuß $km\ 1\frac{9}{9}$ sowie über den Solonetzbach $km\ 3\frac{619}{619}$ und $22\frac{0}{1}$ sind aus Tafel 34 und 35 zu entnehmen.

In den Jahren 1895—1896 wurden dem Wasserangriffe ausgesetzte Einschnittsgräben auf 900 m Länge, unter entsprechender Erweiterung derselben, mit trockener Bruchsteinpflasterung versichert.

Die Einschnittsrutschungen wurden durch umfassende oberirdische Entwässerungen, Versicherung des Böschungfußes durch pilotierte Gerinne, Talonsmauern, sowie durch Beseitigung des abgerutschten Materiales im allgemeinen zur Ruhe gebracht.

Insbesondere wurde die Einschnittsrutschung in $km\ 23\frac{9}{9}$ im Jahre 1903 durch Ausführung von 4 Schächten von zusammen 21 m Tiefe und Entwässerungsstollen von zusammen 90 m Länge saniert.

Eine bei $km\ 26\frac{9}{27}$ eingetretene Damabbruchung, welche auch das Terrain auf der rechten Bahnseite in Bewegung brachte, wurde durch Verschiebung des Bahnkörpers gegen die linksseitige Lehne und Entwässerung des Untergrundes durch einen am rechtsseitigen Dammfuß abgeteuften, bis in eine tieferliegende mächtige Sandschichte reichenden Entwässerungsschacht behoben.

Auch bei $km\ 27\frac{1}{2}$ wurden im Jahre 1905 zirka 40 m Schächte und Stollen behufs Hintanhaltung einer daselbst drohenden Dammrutschung ausgeführt.

Ebenso wurde das Terrain bei $km\ 11^0$, welches samt dem Bahndamme in Bewegung geriet, durch Entwässerungsstollen und Schächte zur Ruhe gebracht.

Zur Erzielung haltbarer Böschungen bei den Dämmen $km\ 23^0/1$ und $23\ 7/8$ mußten die daselbst befindlichen Durchlässe um $5^4/4\ m$, respektive $13^7/7\ m$ verlängert werden.

In den letzten Jahren wurden die ursprünglichen hölzernen Rampenkanäle sukzessive durch solche aus Betonröhren und die Grenzpföcke durch Grenzsteine ersetzt.

Oberbau.

Die ursprünglich aus Fichten- und Tannenholz mit $2^3/3\ m$ Länge, $15\ cm$ oberer, $20\ cm$ unterer Breite und $14\ cm$ Höhe hergestellten Oberbauschwellen wurden nach Maßgabe ihrer Unbrauchbarkeit oder Abnutzung in der Zeit vom Jahre 1890 bis zum Jahre 1892 durch gleich dimensionierte Eichenschwellen ersetzt.

In Steigungen von $25^0/00$ und darüber sowie in Bögen mit $250\ m$ Radius und darunter werden bei vorkommenden Schwellenauswechslungen statt der Schwellen der Lokalbahntype, Eichenschwellen von $2^4/4\ m$ Länge, $15\ cm$ oberer, $25\ cm$ unterer Breite und $15\ cm$ Höhe behufs Verstärkung des Oberbaues eingezogen. Im übrigen gelangen seit dem Jahre 1900 nur Eichenschwellen von $22\ cm$ unterer Breite, $15\ cm$ Höhe und $2^4/0\ m$ Länge zur Verwendung.

In den ursprünglich mit alten Eisenschienen versehenen Nebengleisen in den Stationen werden sukzessive altbrauchbare Stahlschienen des Systems XXIV, $26\ kg$ pro laufenden Meter schwer, verlegt und werden auch die alten eisernen Weichen durch neue Weichen dieses Systems ersetzt. Auch wurde seit dem Jahre 1895 die Schienenbefestigung in den Kurven durch Beigabe von Unterlagsplatten auf jede Schwelle und Vermehrung der Hakennägel verstärkt, um der infolge Verwendung schwerer Lokomotiven erhöhten Inanspruchnahme des Oberbaues Rechnung zu tragen.

In der $5^963/3\ km$ langen Steilrampenstrecke Kaczyka-Strigoia wurde im Jahre 1904 ein neuer Oberbau mit Stahlschienen des Systems XI von $12^5/5\ m$ Länge und $31^7/7\ kg$ pro laufenden Meter und mit eichenen Oberbauschwellen von $2^4/4\ m$ Länge und $15/25\ cm$ Querschnitt verlegt. Zur tunlichsten Verhinderung der Schienenwanderung gelangten hierbei Stemmlaschen zur Anwendung.

Die Instandhaltung des Oberbaues sowie der Erdarbeiten wird seit dem Jahre 1889 durch die Unternehmung Karl und Emanuel T a u b e r in Czernowitz gegen eine fixe Pauschalvergütung besorgt, welche ursprünglich $K\ 300$ pro $1\ km$ und Jahr betrug und in der Folge mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr und die Verwendung von schweren Lokomotiven und die der Unternehmung obliegenden vermehrten Leistungen auf $K\ 360$ pro $1\ km$ und Jahr und in letzter Zeit auf $K\ 410$ pro $1\ km$ und Jahr erhöht wurde.

Auch auf dieser Linie hat sich die Vergebung der Oberbau- und Unterbauerhaltung gegen eine fixe Pauschalsumme vollkommen bewährt.

Stationsanlagen.

Mit der fortschreitenden Entwicklung des Verkehrs war auch eine entsprechende Erweiterung der Stationsanlagen zur Notwendigkeit geworden.

In der Station Kimpolung wurde im Jahre 1890 ein $360\ m$ langes Nebengleis ausgeführt, ferner behufs Erweiterung der unzulänglich gewordenen Lagerplätze ein Grundstück von $12.860\ m^2$ Fläche im Jahre 1895 erworben und durch ein $120^4/4\ m$ langes Bretterverladegleis mit den Stationsgleisen in Verbindung gebracht.

Anlässlich der Bahnfortsetzung von Kimpolung nach Dorna Watra erfolgte im Jahre 1902 eine Verlängerung der Station Kimpolung um $28\ m$, sowie die Ausführung eines fünften $339\ m$ langen Gleises. Zugleich wurde das Heizhausgleis um $157\ m$ verlängert und ins neue Nebengleis eingebunden, das Heizhaus um einen dritten Lokomotivstand erweitert und mit einer Werkstätte und Magazinszubau von $60\ m^2$ Fläche versehen. Im Jahre 1905 wurde das Heizhaus um einen vierten Lokomotivstand verlängert. Mit Rücksicht auf die im Ortszentrum errichtete neue gleichnamige Station erhielt die alte Station die Bezeichnung „Alt-Kimpolung“.

Auch wurden zwei freistehende Wasserkrane und Putzgruben mit den zugehörigen Rohrleitungen errichtet.

Das Aufnahmsgebäude erhielt, zwecks Gewinnung eines Restaurationsraumes, einen Zubau von 47 m^2 Fläche und im Jahre 1906 einen Bureauanbau von $50\cdot_{15}\text{ m}^2$ Fläche, nebst einer Depotkammer von $12\cdot_6\text{ m}^2$. Zugleich gelangte ein freistehender Passagierabort zur Ausführung.

Im Jahre 1905 wurde das Heizhaus um einen 4. Lokomotivstand verlängert und mit einem Bureauzubau versehen.

Das hölzerne Frachtenmagazin wurde im Jahre 1894 durch einen eintorigen Zubau von $64\cdot_5\text{ m}^2$ Fläche vergrößert.

Die $177\cdot_5\text{ m}^2$ Fläche umfassende Hälfte des nunmehr viertorigen Frachtenmagazins wurde im Jahre 1902 in die neue Station Kimpolung übertragen.

Die Station Kimpolung erhielt überdies im Jahre 1905 eine gemauerte Verladerampe von 95 m^2 Fläche.

Die ursprünglich mit bloß 2 Gleisen versehene Station Wama erhielt aus Anlaß der Einmündung der von Wama nach Russ Moldawitza führenden Schlepfbahn auf Rechnung der letzteren in den Jahren 1888 und 1889 zwei neue durchlaufende Nebengleise, ferner eine Waggonbrückenwage ohne Gleisunterbrechung mit 20 t Tragkraft und ein hölzernes Heizhaus für eine Lokomotive samt Wasserstationsanlage.

Im Jahre 1892 wurde der Güterschuppen durch einen Zubau von 57 m^2 Fläche und im Jahre 1895 das Aufnahmsgebäude durch einen Wohnungszubau von $31\cdot_1\text{ m}^2$ verbauter Fläche vergrößert.

Das im Jahre 1901 abgebrannte Heizhaus wurde mit einer verbauten Fläche von 151 m^2 in Mauerwerk ausgeführt.

Im Jahre 1901 wurde die hölzerne Verladerampe untermauert.

Im Jahre 1905 wurde die Verlängerung der Station um 36 m , ferner die Herstellung eines fünften Gleises von $317\cdot_6\text{ m}$ Länge sowie eines Stutzgleises von $95\cdot_0\text{ m}$ Länge durchgeführt.

Die Station Frassin, woselbst die bedeutenden, aus dem benachbarten Suchabachtale kommenden Schnittmaterialsendungen zur Verladung gelangen, erhielt im Jahre 1888 ein Stutzgleis nebst einer Waggonbrückenwage ohne Gleisunterbrechung von 20 t Tragkraft und wurde die anfänglich aus bloß 2 Gleisen bestehende Gleisanlage im Jahre 1890 durch ein 360 m langes und im Jahre 1892 durch ein $416\cdot_{92}\text{ m}$ langes Nebengleis unter entsprechender Erweiterung des Stationsplateaus vergrößert.

Im Jahre 1894 erfuhr auch das Aufnahmsgebäude durch einen Wohnungszubau von $40\cdot_{87}\text{ m}^2$ Fläche die notwendig gewordene Erweiterung.

Im Jahre 1899 hat der bukow. gr.-or. Religionsfonds ein von der Station Frassin a. M. abzweigendes $0\cdot_{720}\text{ km}$ langes Industriegleis zu seiner neuerbauten Dampfsäge daselbst errichtet.

In der Station Gurahumora, die einen recht lebhaften Personenverkehr aufweist, wurde im Jahre 1896 das Aufnahmsgebäude behufs Gewinnung eines besonderen Wartesaales I. und II. Klasse durch einen Zubau von $42\cdot_5\text{ m}^2$ Fläche vergrößert.

Die Gleisanlage der Station Gurahumora wurde im Jahre 1906 durch ein $236\cdot_{04}\text{ m}$ langes Stutzgleis erweitert.

Mit Rücksicht auf das häufige Vorkommen von Güterwagen mit über 20 t Bruttolast wurden die Waggonbrückenwagen in dieser wie in sämtlichen vorgenannten Stationen von 20 t auf 25 t verstärkt.

Die Haltestelle Molit, die bereits im Eröffnungsjahre ein Nebengleis, sowie ein von demselben ausgehendes Industriegleis zum benachbarten Tonholz-Etablissement der Firma Schlessiger in Gera erhielt, wurde im Jahre 1890 nach Erbauung eines hölzernen Güterschuppens von 20 m^2 Fläche auch für den bisher ausgeschlossenen Stückgutverkehr eröffnet. Im Jahre 1894 wurde das nur 213 m lange, unzureichend gewordene Nebengleis, unter gleichzeitiger Erweiterung des Stationsplateaus um $122\cdot_5\text{ m}$ verlängert, im Jahre 1895 das Aufnahmsgebäude durch einen Wohnungszubau von $48\cdot_4\text{ m}^2$ Fläche vergrößert und die Station mit einer Waggonbrückenwage ohne Gleisunterbrechung von 25 t Tragkraft und 6 m Brückenlänge ausgerüstet, endlich wurde im Jahre 1896 für Zwecke des vorgenannten

Tonholz-Etablissements ein 220 m langes Stutzgleis unter entsprechender Beitragsleistung der Interessenten errichtet. Die Verladerampe wurde im Jahre 1903 untermauert.

Die Haltestellen Pertestie und Eisenau wurden bereits im Jahre 1888 mit je einem Stutzgleis versehen, in letzterer Haltestelle im Jahre 1890 ein hölzerner Güterschuppen von 20 m² Fläche errichtet und dieselbe sodann für den Stückgutverkehr eröffnet.

Die Haltestelle Parhoutz erhielt im Jahre 1903 ein 62 m langes Stutzgleis.

Gleichzeitig wurde daselbst der hölzerne Lagerboden kassiert, was im Jahr 1905 auch in der Haltestelle Eisenau und im Jahre 1906 in der Haltestelle Pertestie erfolgte.

Aus Verkehrsrücksichten erfolgte im Jahre 1895 die Verlängerung der Stationsgleise in Kaczyka um 45 m. Das Aufnahmegebäude in dieser Station wurde im Jahre 1899 durch einen Wohnungszubau von 37 m² vergrößert. Im Jahre 1900 erfolgte die Errichtung eines einstöckigen Wohngebäudes für vier Bedienstete auf einem zu diesem Zwecke erworbenen Grundstück. Im Jahre 1901 wurde überdies eine Brückenwage ohne Gleisunterbrechung von 6 m Länge und 30 t Tragfähigkeit aufgestellt.

In den Stationen Wama und Molit wurden im Jahre 1904, in Kaczyka, Illischestie und Frassin im Jahre 1905 die hölzernen Verladerampen untermauert.

Die Untermauerung der Verladerampen sowie der hölzernen Magazine wird nach Maßgabe des Schadhafwerdens der Holzverschalungen und Pfähle sukzessive durchgeführt.

Die Ausweiche Strigoia erfuhr im Jahre 1896 eine Verlängerung um 63 m durch Verschieben der Einfahrtsweiche.

Im Jahre 1902 wurde die Station Theodorestie zwecks Ermöglichung von Zugskreuzungen um 28 m verlängert und mit einem dritten 396 m langen Gleis versehen. Im Jahre 1906 wurde außerdem ein Stutzgleis von 150⁰/₀ m Länge daselbst ausgeführt.

Weiters ist noch die im Jahre 1891 erfolgte Errichtung eines hölzernen Kohlenschuppens von 35⁷/₇ m² Fläche in der Station Hatna, sowie die Ausführung eines Wohnungszubaues von 33⁴/₄ m² Fläche zum Aufnahmegebäude in der Station Theodorestie im Jahre 1896 zu erwähnen.

Zwischen den Stationen Illischestie und Gurabumora wurde im Jahre 1895 in km 34⁰⁸⁰/₀₈₀ bis km 34⁴³⁵/₄₃₅ die 405 m lange Station Paltinoasa mit Rücksicht auf die in Angriff genommene Ausnützung der dahin gravitierenden ausgedehnten Religionsfondsforste errichtet und dem allgemeinen öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Station erhielt ein Nebengleis, ein gemauertes, ebenerdiges Aufnahmegebäude mit Dachgeschoß von 123 m² Fläche, eine hölzerne Verladerampe nebst einem hölzernen Magazinsschuppen von 24 m² Fläche, eine Waggonbrückenwage ohne Gleisunterbrechung mit 6 m langer Brücke und 25 t Tragkraft, ein Ladeprofil und wurde durch eine 364 m lange seitens der Bahngesellschaft hergestellte Zufahrtsstraße mit dem seitens des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds zur benachbarten Reichsstraße geführten Wege verbunden.

Behufs Zustandekommens dieser Station hat die Firma J. Greiner in Budapest als Besitzerin des zunächst derselben errichteten Sägeetablissements einen angemessenen Beitrag zu den Baukosten geleistet.

Im Jahre 1896 gelangte daselbst noch ein 171 m langes Stutzgleis für Schnittmaterialverladung zur Ausführung, welches im Jahre 1903 um 140 m verlängert und in der Richtung gegen Kimpolung eingebunden wurde.

Infolge Brandes des benachbarten Sägewerkes brannten am 9. Dezember 1901 auch die Stationsgebäude ab, welche sodann im alten Umfange wieder hergestellt wurden.

Infolge eines mit der Firma J. Greiner in Budapest getroffenen Übereinkommens wurde im Jahre 1900 die Ladestelle Woronetz km 42⁰/₃ mit einem 200 m langen Verladegleis errichtet und für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

In den Jahren 1905/1906 wurde in km 37¹/₄ ein 180 m langes beiderseits in die kurrente Bahn eingebundenes Industriegleis auf Kosten und für Zwecke der Säge- und Mühlenbesitzer Markowicz & Schapira ausgeführt.

Fahrbetriebsmittel.

Die für den Betrieb der Linie Hatna-Kimpolung erforderlichen Fahrbetriebsmittel wurden ursprünglich zur Gänze seitens der betriebführenden Verwaltung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft, an deren Stelle mit 1. Juli des Jahres 1889 die k. k. österreichischen Staatsbahnen traten, beigelegt.

Es erwies sich jedoch in kurzer Zeit, daß die zur Verfügung gestellten dreiachsigen Güterzugslokomotiven der Serie 40 der k. k. österr. Staatsbahnen mit 8 Atmosphären Dampfdruck angesichts der ungünstigen Neigungsverhältnisse der Linie, den Bedürfnissen des gesteigerten Verkehrs nicht mehr entsprachen und daß die Beschaffung wesentlich leistungsfähigerer Lokomotiven aus diesem Grunde und im Interesse einer ökonomischen Betriebsweise geboten sei.

Es wurden daher zunächst im Jahre 1890 seitens der Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ 2 dreiachsige, dreifach gekuppelte Lokomotiven der Serie 40 mit 10 Atmosphären Dampfdruck und 35 t Dienstgewicht samt dreiachsigen Schleptendern angeschafft und auf der Linie Hatna-Kimpolung in Verwendung genommen.

Im Jahre 1894 folgte sodann die Anschaffung 2 dreiachsigen, dreifach gekuppelten Verbund-Güterzugslokomotiven nach der Type Serie 59 der k. k. österr. Staatsbahnen mit 12 Atmosphären Dampfdruck und 42 t Dienstgewicht samt dreiachsigen Schleptendern und je einem zugehörigen Reserve-Lokomotiv- und Tender-Radsätze und im Jahre 1896 die Anschaffung einer dritten Lokomotive der Serie 59 samt Schleptender.

Außerdem wurde zur Besorgung des Schiebedienstes in der Strecke Kaczyka-Illischestie, welche eine Maximalneigung von $27\frac{0}{100}$ besitzt, eine dreiachsige, dreifach gekuppelte Verbund-Tenderlokomotive, Serie 64 der k. k. österr. Staatsbahnen mit 13 Atmosphären Dampfdruck und 42 t Dienstgewicht angeschafft und im Jahre 1897 in Dienst gestellt.

Mit diesen 6 Stück eigenen leistungsfähigen Lokomotiven wurde der gesamte Verkehr auf der Linie Hatna-Kimpolung bewältigt, so daß Leihmaschinen der k. k. österr. Staatsbahnen nur noch ausnahmsweise zur Verwendung gelangten.

Eine weitere wesentliche Vergrößerung erfuhr der gesellschaftliche Fahrpark anlässlich des Ausbaues der Lokalbahnfortsetzung von Kimpolung nach Dorna Watra, indem im Jahre 1902 drei Stück Güterzugs-Verbundlokomotiven Serie 59 mit Schleptendern, ferner 1 Personenwagen I./II. Klasse, 2 Personenwagen III. Klasse, 3 Stück kombinierte Kondukteur- und Gepäckwagen mit Heizkessel zur Dampfheizung der Züge, 5 gedeckte Güterwagen, sowie 55 offene Güterwagen angeschafft wurden.

Endlich wurde im Jahre 1904 ein Personenwagen I./II. Klasse mit Aussichtsabteil beschafft.

Im Jahre 1906 gelangte eine dreiachsige vollgekuppelte Heißdampf-Tenderlokomotive von 39 $\frac{1}{2}$ t Dienstgewicht, welche zur Beförderung der auf der Linie Hatna-Dorna Watra einzuführenden Personenzüge bestimmt ist, zur Ablieferung*).

Die Zeichnung und Abmessungen der Güterzugslokomotiven, der Heißdampflokomotive sowie des vorerwähnten Personenwagen I./II. Klasse mit Aussichtsabteil sind auf Tafel 36 ersichtlich gemacht.

Verkehr.

Der Verkehr wurde bis zum Jahre 1906 durch zwei täglich verkehrende gemischte Züge nach jeder Richtung, welche auch die k. k. Post befördern, durch einen täglich verkehrenden Manipulationsgüterzug, sowie durch nach Erfordernis eingeleitete Lastzüge besorgt.

*) Weiters wurden im Jahre 1906 3 Stück dreiachsige, vollgekuppelte Verbund-Tenderlokomotiven von 42 t Dienstgewicht mit Dampfüberhitzer, Bauart Gölsdorf, bei der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft in Bestellung gebracht. Diese Lokomotiven, welche dieselbe Leistungsfähigkeit aufweisen wie die Verbundlokomotiven Serie 59, führen die Namen „Derschatta“, „Kochanowski“ und „Bleyleben“. Endlich wurden im Jahre 1907 2 Stück dreiachsige, vollgekuppelte Tenderlokomotiven von 42 t Dienstgewicht, mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt und mit der Leistungsfähigkeit der vorerwähnten Tenderlokomotiven bei der Lokomotivfabrik Krauß & Cie. in Linz angeschafft.

Stand und Beschreibung der Personen-, Dienst- und Güterwagen mit Ende 1907.

Bezeichnung	Inventar Nr.	Serie, Reihe	Jahr der Einlieferung	Wagengruppe	Anzahl der Wagen		Anzahl der Kuppeln			Anzahl der Aborte			Anzahl der Sitzplätze			Innere Maße			Ladefläche Qu.-Met.	Laderaum Kub.-Met.	Anzahl der Achsen	Radstand Met.	Durchschnittliches Eigengewicht Tonn.	Ladegewicht Tonn.	Bemerkung	Zugewiesene Bez.-Nr.
					mit	ohne	I.	II.	III.	Klasse	Länge	Breite	Höhe der Seitenwände	I.	II.	III.	Klasse	Met.								
Personenwagen	996	AB ^r	1904	Ib	1	—	1 1/2	2	—	1	9	16	—	—	—	—	—	—	—	2	6·50	13·73	—	(mit Aus- sichtsabteil	13	
	1172	AB ⁱ	1902	Ib	1	—	1 1/2	2	—	1	12	16	—	—	—	—	—	—	—	2	6·50	12·70	—	—	13	
																										8992—8993
	Personenwagen	01—02	BC ⁱ	1886	Ib	2	—	—	1 1/2	3	—	12	30	—	—	—	—	—	—	2	3·50	9·50	—	—	13	
Personen- und Dienstwagen	04	BCD ^e	1897	Ib	1	—	1	—	2	1	8	20	—	—	—	—	—	—	2	5·50	11·0	2·0	—	Personen- wagen II/III. Klasse mit Kondukteur und Gepäcks- raum	13	
																										Dienstwagen
Güterwagen	33037—33041	Gr ^r	1902	Ib	5	—	—	—	—	—	—	—	—	6·64	2·60	2·11	17·3	36·3	—	2	4·00	8·60	12·50	—	13	
																										96495—96498
	93023—93048	Jk	1902	Ib	26	—	—	—	—	—	—	—	—	8·10	2·65	0·96	21·50	20·75	—	2	4·90	8·70	15·00	—	13	
																										97529—97553

Stand und Beschreibung der

Anzahl	Der Lokomotive			Zylinder		Dampfkessel			Heizfläche			Überdruck des Dampfes in Kilogramm pro Quadrat-Zentimeter	Rostdimension							
	Name und Nummer	Kategorie	Gattung	Durchmesser	Kolbenhub	Lage	Durchmesser in Lichten	Länge zwischen den Rohrwänden	Zahl der Siederohre	Durchmesser der Siederohre	der		der	im	Länge	Breite	Fläche			
											Feuer-		Siede-	anzen						
							Meter			Meter			vom Feuer			vom Wasser				
			Meter			Meter			Atm.			Quad-Meter								
6	Wurmbrand 5920	III 375	Güterzugs-Verbandlokomotive mit Schlepptender	*	0·500	0·632	1 350	4·165	188	46 51	8·600	125·400	134·000	12	1·779	1·020	1·810			
	Falkenhayn 5921																			
	Guttenberg 5980														B 5	+	0·740	1·779	1·051	1·870
	Wrba 15976																			
	Lupul 15977 Bourguignon 15978																			
2	Rareu 4029 Gimalen 4030	III 250 D 8	Güterzugs-Verbandlokomotive mit Schlepptender		0·435	0·632	1·270	4·103	169	52	8·000	113·00	121·000	10	1·872	1·085	1·480			
1	Goëss 4601	III 325 B 5	Verband-Tender- Lokomotive	*	0·420	0·540	1·200	3·751	148	46 51	7·700	89·700	97·400	13	1·500	1·050	1·570			
1	Hohenlohe 16401	III 225 C 4	Heißdampf-Tender- Lokomotive		0·380	0·540	1·184	3·200	97 12	44 127	6	13 52	71	12			1·3			
3	Pino 9431 Petrino 9432 Moldawitza 9433	III 200 D 7	Tender-Lokomotiven		0·385	0·500	1·190	3·000	134	52 47	5·703 5·880	59·567 65·528	65·270 71·406	12	1·450	0·920	1·334			
3	Ziffer 9451 Wassilko 9452 Alesani 9453	III 200 D 7	Tender-Lokomotiven		0·380	0·500	1·164	3·000	134	52	6·19	65·67	71·88	12	1·45	0·90	1·30			
3	Kochanowski 26401 Derschatta 26402 Bleyleben 26403	III 375 B 5	Heißdampf-Verband- Tenderlokomotiven	*	0·460	0·540	1·2445	3·300	213	39 44	6·300 7·000	64·300 72·500	70·600 79·500	14	1·480	1·157	1·70			

Die Tender-Lokomotiven Nr. 9431—9433 sowie Nr. 9451—9453 haben Wasserkasten von 430 Liter und einen Fassungsraum für 3 Raummeter Brennholz; die Lokomotive Nr. 4601 einen Wasserkasten von 5200 Liter und einen Fassungsraum für 4 Raummeter Brennholz; die Lokomotive Nr. 16401 einen Wasserkasten von 5400 Liter und einen Fassungsraum für 4·5 Raummeter Brennholz und 800 kg Kohle; die Lokomotiven Nr. 26401—26403 einen Wasserkasten von 6200 Liter und einen Fassungsraum von 2·2 m³ für Kohle.

* Hochdruck, + Niederdruck.

Lokomotiven mit Schluß des Jahres 1907.

Steuerung	Räderpaare				Äußerster Radstand Meter	Maximalmaße			Gewicht d. Lokomotive			Maximal-Zugkraft Kilogr.	Für die Kraftent- wicklung günstigste Geschwindigkeit Kilomet- pro Std	Effekt HP	Fabrikant und Lieferungsjahr
	Anzahl		Durchmesser			größte Länge	größte Breite	größte Höhe	in leerem Zu- stande	in gefülltem Zustande bis 160 Millimeter Wasserstand ober dem Box- plafond					
	Trieb- und Kuppelräder	im ganzen	der Trieb- und Kuppel- räder	der Lauf- räder						Adhäs.	Totale				
			Meter			Meter			Tonnen						
Heusinger von Waldegg	3	3	1.290	.	3.160	8.779	2.984	4.565	37.2	42.0	42.0	8.820	30.0	550	Lokomotivfabrik Floridsdorf bei Wien 1896, 1894, 1894
															Staatsbahn- Gesellschaft Wien 1902, 1902, 1902
Stephenson	3	3	1.259	.	3.320	8.319	2.780	4.550	31.0	35.0	35.0	5.699	14.477	337	Staatsbahn- Gesellschaft, Wien 1887.
Heusinger von Waldegg	3	3	1.130	.	3.150	9.260	3.070	4.547	31.0	41.7	41.7	5.630	12.0	250	Krauss & Ko., Linz 1896.
Heusinger von Waldegg	3	3	1.130	.	3.050	9.080	2.800	4.450	27.30	38.40	38.40	4.520			Krauss & Ko., Linz 1906.
A l a n	3	3	1.010	.	2.900	8.047	3.070	3.985	22.50	31.85	31.85	4.000	11.404	200	Krauss & Ko., Linz 1886, 1889.
	3	3	1.010	.	2.900	8.130	3.000	4.150	24.50	33.0	33.0	4.620	11.4	230	Krauss & Ko., Linz 1899.
Heusinger von Waldegg	3	3	1.100	.	3.425	8.850	3.110	4.570	31.30	42.0	42.0	8.750	14.0	550	Staatsbahn- Gesellschaft, Wien 1907.

Stand und Beschreibung der Tender mit Ende 1907.

Anzahl	Nummer	Achsenzahl	Äußerer Radstand	Gewicht		Inhalt			Fabrikant	Lieferungsjahr	Gehört zu Lokomotive Nr.	
				leer	ausgerüstet	Wasser	Kohle	Holz				
				Tonnen		Kubikmeter						
2	3598	3	3·160	11·5	25·5	10·5	7·0	12	Staatseisenbahn-Gesellschaft	1889	4029	
	3599	"	"	"	"	"	"	"		dto.	"	4030
3	4821	"	3·240	15·0	32·0	12·0	6·0	"	Ringhoffer	1894	5920	
	4822	"	"	"	"	"	"	"		"	"	5921
	4959	"	"	"	"	"	"	"		"	1896	5980
3	6835	"	"	"	"	"	"	"	"	1902	15976	
	6836	"	"	"	"	"	"	"		"	"	15977
	6837	"	"	"	"	"	"	"		"	"	15978

Nach Eröffnung der Bahnfortsetzung nach Dorna Watra wurden die beiden gemischten Zugpaare bis zur Endstation Dorna Watra fortgesetzt. Während der Badesaison in Dorna Watra verkehrte in den Monaten Juli und August außerdem ein drittes beschleunigtes gemischtes Zugpaar.

Im Interesse der Beschleunigung der personenführenden Züge wurde deren Maximalgeschwindigkeit im Jahre 1903 von 25 km auf 30 km pro Stunde in der ganzen Strecke Hatna-Dorna Watra mit Ausnahme der Steilrampen und der innerhalb der Ortslagen führenden Strecken erhöht.

Um den gesteigerten Ansprüchen des Publikums betreffs Abkürzung der Fahrzeit auf der 108 km langen Strecke Hatna-Dorna Watra Rechnung zu tragen, hat die Bahnverwaltung ab 1. Mai 1906 in dieser Strecke ein reines Personenzugpaar eingeführt, welches mit durchgehender Vakuumbremse versehen ist und mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums eine Maximalfahrgewindigkeit von 40 Stundenkilometer besitzt. Außerdem werden zwei gemischte Zugpaare sowie ein tägliches regelmäßiges Lastzugpaar das ganze Jahr über in Verkehr gesetzt. Sonstige Lastzüge verkehren nach Erfordernis.

Lokalbahnfortsetzung Kimpolung-Dorna Watra mit Abzweigung Pożoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal).

Die Baulänge beträgt 48^{·336} km.

" Betriebslänge beträgt 48^{·201} km.

" Tariflänge beträgt 58^{·000} km.

1. Geschichtliches.

Durch die am 1. Mai 1888 erfolgte Eröffnung der Linie Hatna-Kimpolung erhielt der südöstliche Teil der Bukowina die bis dahin schwer vermißte, seit Jahrzehnten angestrebte Bahnverbindung.

Obzwar nunmehr den dringendsten Verkehrsbedürfnissen des stark bevölkerten und waldreichen Moldawafußtales Rechnung getragen war, so blieb noch immer ein ansehnlicher Teil des Landes Bukowina, nämlich das Tal des Bistritzflusses, ohne Verbindung mit dem Bukowinaer Bahnnetze. Die Fortsetzung der bezeichneten Bahnlinie von Kimpolung nach dem über 40 km entfernten, am Zusammenflusse des Bistritzflusses und Dornaflusses gelegenen Badeorte Dorna Watra war daher der sehnlichste Wunsch der Bevölkerung dieses Landesteiles.

Die voraussichtlich großen Kosten einer solchen Bahnfortsetzung, die Schwierigkeit der Beschaffung des erforderlichen Kapitals, sowie die anfänglich ungenügende Rentabilität des Bukowinaer Lokalbahnnetzes standen jedoch mehrere Jahre hindurch der Realisierung dieses Wunsches hinderlich entgegen.

Erst im Frühjahr 1894 war die Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ in die Lage versetzt, die technischen Vorerhebungen für diese Bahnfortsetzung zu pflegen und hiedurch die Grundlage für eine weitere Aktion zu gewinnen.

Diese Vorerhebungen führten zu dem Beschlusse, ein Vorprojekt für eine normalspurige Lokalbahnfortsetzung von Kimpolung nach Dorna Watra zu verfassen, nachdem im November des Jahres 1894 die Aktiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägenbetrieb, vormals P. & C. Goetz & Cie., welche mit Rücksicht auf ihr in Dorna Watra befindliches Dampfsäge-etablisement an dieser Bahnverbindung ein hervorragendes Interesse nahm, sich verpflichtet hatte, einen entsprechenden Beitrag zu den Kosten dieses Vorprojektes für den Fall zu leisten, als das Bahnprojekt nicht zu stande kommen sollte.

Die Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ stellte sohin unterm 7. März 1895 an das k. k. Handelsministerium die Bitte um Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau einer normalspurigen Lokalbahn von Kimpolung nach Dorna Watra. Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 13. Mai 1895, Nr. 14.637, wurde der genannten Gesellschaft diese Bewilligung auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Ohne Verzug schritt nun die Bahngesellschaft an die notwendigen Projektarbeiten und Erhebungen.

Die Linienführung in den Teilstrecken von Kimpolung bis zu der Ortschaft Valeputna im Tale des Moldawafusses und Putnabaches, ferner von Jakobeny bis Dorna Watra im Tale des goldenen Bistritzflusses war durch die örtlichen Verhältnisse ungeachtet der stellenweise erheblichen Terrainschwierigkeiten gegeben. Hingegen machte die Teilstrecke von Valeputna bis Jakobeny, innerhalb welcher der die Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Moldawa und der goldenen Bistritz bildende Höhenrücken Mesticanestie sich befindet, die Durchführung mühevoller und kostspieliger Studien notwendig.

Es wurde zunächst das Projekt einer Adhäsionsbahn verfaßt, welche von Valeputna aus mit 27⁰/₀₀ ansteigend, unter Überwindung eines Höhenunterschiedes von 275 m den zirka 1100 m hohen Mesticanestiepaß im offenen Einschnitt übersetzt, um sodann mit 27⁰/₀₀ Gefälle in das Bistritztal zu gelangen, welches jedoch erst zirka 3 km unterhalb der Ortschaft Jakobeny erreicht werden konnte.

Diese Linie erforderte eine zirka 4 km lange Trassenentwicklung im Putnabachtale, welches mit einem zirka 30 m hohen Viadukte zu übersetzen war, sowie bedeutende Kunstbauten, Dämme und Einschnitte an den zumeist steilen Berglehnen, deren Ausführung nicht nur außerordentlich große Kosten, aber auch mancherlei Schwierigkeiten für den zukünftigen Betrieb voraussehen ließ.

Es wurde daher auch gleichzeitig eine Projektstudie der Überschreitung des Mesticanestiepasses durch eine Zahnstangenbahn verfaßt, bei welcher unter Anwendung von Steigungen bis zu 45⁰/₀₀ die vorhandenen Terrainschwierigkeiten leichter bewältigt werden konnten und eine um 3³/₈ km geringere Bahnlänge sowie wesentlich geringere Baukosten sich ergaben. Obzwar daher die Zahnstangenbahn wesentliche Vorteile darbot, so konnte sich die Bahngesellschaft nicht verhehlen, daß deren Realisierung angesichts der großen Verkehrsbedeutung, welche die Linie Kimpolung-Dorna Watra im Falle der zukünftigen Erreichung eines Bahnanschlusses an das Siebenbürger oder ungarische Bahnnetz erlangen kann, an maßgebender Stelle Hindernissen begegnen würde.

Von diesen Erwägungen geleitet, schritt die Bahngesellschaft an die Ausarbeitung einer dritten Trassenvariante, nach welcher durch den Höhenrücken des Mesticanestie ein zirka 1620 m langer Tunnel auszuführen war.

Ungeachtet der großen Kosten dieses Tunnels erschien diese letztere Trassenvariante, durch welche gegenüber dem Projekte der Adhäsionsbahn in der Steilrampenstrecke eine wesentliche

Verkürzung um 7 km und sicherere Lage der Bahn, eine Näherlegung der Station Jakobeny an diese Ortschaft, die Verminderung des zu überwindenden Höhenunterschiedes von 275 m auf 124 m und mehrfache andere Vorteile für den zukünftigen Bahnbetrieb erzielt werden konnten, als die günstigste.

Anschließend an diese Projektstudien verfaßte die Bahngesellschaft auch das Vorprojekt für eine normalspurige Bahnabzweigung von Pozoritta nach Louisenthal, an welchem letzterem Orte die Verwaltung des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds die vorbereitenden Arbeiten zur Wiederaufnahme des in früheren Jahrzehnten schwunghaft betriebenen Bergbaues zur Gewinnung von Schwefelkies in Angriff zu nehmen sich anschickte.

Im Mai des Jahres 1896 konnte die Bahngesellschaft die verfaßten Vorprojekte für die Linie Kimpolung-Dorna Watra mit der Abzweigung von Pozoritta nach Fundul Moldowi (Louisenthal) dem k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte vorlegen, hierüber die im Gesetze vorgeschriebene Trassenrevisions- und Stationskommission anzuordnen.

Mittlerweile hatte die Bahngesellschaft nicht verabsäumt, sich im Laufe des Jahres 1895 an die maßgebenden Faktoren mit der Bitte um die notwendige Unterstützung und Förderung des projektierten schwierigen Unternehmens zu wenden.

Es wurde der Landesausschuß des Herzogtumes Bukowina, welches naturgemäß an der Verbindung eines bedeutenden, weltentlegenen Landesteiles mit dem heimatlichen Bahnnetze hervorragendes Interesse nehmen mußte, angegangen, beim Landtage eine angemessene Beteiligung des Landes an der Kapitalsbeschaffung für die projektierten Linien zu erwirken.

Als der bedeutendste Lokalinteressent erschien der Bukowinaer griechisch-orientalische Religionsfonds, vermöge seines reichen Forstbesitzes in dem berührten Landesteile, auf dessen ausgelehnten Territorium sich weiters nutzbare Mineralien befinden, deren erfolgreiche Ausbeutung durch die projektierte Bahnlinie ermöglicht wird, endlich als Besitzer des Stahlbades Dorna Watra, zu dessen Hebung der Religionsfonds namhafte Kapitalbeträge zu investieren im Begriffe war.

Die Bahngesellschaft wandte sich daher auch an die k. k. Verwaltung dieses Fonds mit der Bitte, das projektierte Bahnunternehmen durch eine Beteiligung an der Kapitalsbeschaffung, wie auch durch Überlassung der für die Bahn benötigten, im Fondsbesitze befindlichen Grundstücke zu fördern.

Auch stellte die Bahngesellschaft an das k. k. Eisenbahnministerium die Bitte, Erhebungen über das Maß der Vorteile zu pflegen, welche den k. k. österr. Staatsbahnen durch den Ausbau der projektierten Linie erwachsen, um sodann im Sinne des Lokalbahngesetzes vom 31. Dezember 1894, dem Unternehmen eine angemessene Unterstützung zuteil werden zu lassen.

Den raschesten Erfolg hatten die beim Bukowinaer Landesausschusse unternommenen Schritte, indem über dessen Antrag der Bukowinaer Landtag in seiner Sitzung vom 29. Jänner 1896 den Beschluß faßte, daß sich das Land Bukowina an der Kapitalsbeschaffung für den Bau der projektierten Linie Kimpolung-Dorna Watra mit Abzweigung Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) mit dem in Stammaktien zum Nominalwerte zu refundierenden Betrage von K 640.000 beteilige und mit der Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ ein diesbezügliches Übereinkommen abgeschlossen werde.

Wenn auch die obige Summe nur einen verhältnismäßig geringen Teil des erforderlichen Kapitals darstellte, so bewies doch die so schnell betätigte Bereitwilligkeit des Landtages, zum Baue der genannten Linie eine erhebliche Summe beizutragen, welcher großen Wert das Land auf das eheste Zustandekommen dieser Linie lege; dies war infolgedessen für das projektierte Unternehmen von großer Wichtigkeit, um so mehr, als die bei den übrigen Faktoren eingeleiteten Schritte die erhoffte Erledigung erst zu einem wesentlich späteren Zeitpunkte fanden.

Dem seitens der Bahngesellschaft im Monate Mai des Jahres 1896 gestellten Ansuchen entsprechend, ordnete das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 2. Juli 1896, Nr. 4713, die Vornahme der Trassenrevisions- und Stationskommission über die vorgelegten Vorprojekte an. Diese kommissionellen Amtshandlungen fanden in der Zeit vom 2. bis 4. September 1896 statt und

wurden hierbei die seitens der Bahngesellschaft vorgelegten Vorprojekte als den öffentlichen Interessen entsprechend und zur Ausführung geeignet befunden.

Rücksichtlich der für die Teilstrecke Valeputna-Jakobeny verfaßten drei Trassenvarianten sprach sich die Kommission für jene Linienführung aus, bei welcher der Mesticanestierücken durch einen Tunnel zu durchbrechen ist.

Nunmehr mußte die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums über das demselben vorgelegte Ergebnis der Trassenrevisions- und Stationskommission abgewartet werden. Dieselbe erfolgte mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. Mai 1897, Z. 10.713 ex 1896, dahin, daß diese hohe Behörde das Ergebnis der Trassenrevisions- und Stationskommission im allgemeinen genehmigte und insbesondere sich für jene Trasse entschied, im Zuge welcher ein Tunnel durch den Mesticanestie zur Ausführung zu bringen ist.

Hienach stellte sich die Länge der Lokalbahnfortsetzung Kimpolung-Dorna Watra auf 41,7 *km*, jene der Bahnabzweigung Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) auf 6,5 *km*.

Zugleich wurden der konzessionswerbenden Bahngesellschaft die an die Ausstattung und militärische Leistungsfähigkeit der Linie Kimpolung-Dorna Watra gestellten Anforderungen bekanntgegeben, welche eine nicht unwesentliche Erhöhung der Baukosten herbeiführten. Auch ward der Bahngesellschaft die Einladung zu weiteren Verhandlungen, betreffs der Modalitäten und Bedingungen für die Sicherstellung des intendierten Bahnunternehmens in Aussicht gestellt.

Obzwar diese Verhandlungen erst nach Verlauf einer geraumen Zeit eingeleitet wurden, schritt die Bahngesellschaft, um im Falle der Erlangung der Konzession sogleich den Bahnbau in Angriff nehmen zu können, ohne Verzug an die Verfassung des Detailprojektes, welches mit Rücksicht auf die schwierigen Terrainverhältnisse besondere Sorgfalt erforderte.

Bereits Mitte Dezember des Jahres 1897 war die Gesellschaft in der Lage, das Detailprojekt für die zirka 19 *km* lange Teilstrecke von Kimpolung bis Valeputna dem k. k. Eisenbahnministerium vorzulegen und fand die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hierüber in der Zeit vom 1. bis 5. März 1898 statt.

In der Zeit vom 9. bis 12. Dezember 1898 erfolgte die Kommissionierung der Teilstrecke von Valeputna bis Jakobeny und in der Zeit vom 21. bis 25. Juni 1899 jene der restlichen Teilstrecke von Jakobeny bis Dorna Watra, sowie des Flügels Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal).

Die im k. k. Eisenbahnministerium gepflogenen Konzessionsverhandlungen nahmen erst im Frühjahr 1898 einen rascheren Fortgang, so daß am 1. Juni 1898 die Bedingungen für die von der Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ angesuchte Konzession zum Baue und Betriebe der projektierten Linien protokollarisch festgestellt und ebenso wie die vereinbarten Entwürfe der Konzessionsurkunde, sowie der Konzessionsbedingungen unterfertigt werden konnten.

Hienach sollte keine Beteiligung des Staatsschatzes an der Kapitalsbeschaffung und ebensowenig eine wie immer geartete Garantie des Staates für die Verzinsung des aufzuwendenden Anlagekapitales eintreten, sondern bloß in dem Falle, als die Betriebsergebnisse eine 5⁰/₁₀ige Verzinsung des Aktienkapitales nicht ermöglichen sollten, auf die Zahlung der seitens der Bahngesellschaft an die den Betrieb auf den gesellschaftlichen Linien führende k. k. Staatsbahnverwaltung zu entrichtende Quote für allgemeine Verwaltung und Zentraleitung, für den Dienst in den Anschlußstationen etc. im Betrage von rund K 63.700 jährlich seitens der k. k. Staatsbahnverwaltung verzichtet werden.

Der Bukowinaer griechisch-orientalische Religionsfonds hingegen sollte sich an der Kapitalsbeschaffung durch Übernahme eines in Stammaktien zu refundierenden Betrages von K 1,360.000 beteiligen.

Letztere Kapitalsbeteiligung war jedoch noch an die Zustimmung der k. k. Religionsfondsverwaltung geknüpft.

Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Juni 1899, Z. 1408/2, wurden der Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ die seitens des k. k. Ministeriums für Kultus und Unterricht im Einvernehmen mit dem k. k. Ackerbaumministerium gestellten Bedingungen bekannt gegeben, unter

welchen dasselbe geneigt sei, die Allerhöchste Genehmigung zu der oberwähnten Kapitalsbeteiligung des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds einzuholen.

Ferner erklärte sich das k. k. Ackerbauministerium zufolge der Bitte der Bahngesellschaft bereit, die für den Bahnbau erforderlichen Fondsgrundstücke gegen eine mäßige, in Stammaktien im veranschlagten Betrage von K 40.000 zu refundierende Entschädigung abzutreten.

Nummehr konnte an die endgiltige Festsetzung der Bedingungen für die Erteilung der Konzession geschritten werden und erfolgte die Unterzeichnung des Schlußprotokolles im k. k. Eisenbahnministerium am 4. August 1899.

Mit der Konzessionsurkunde vom 23. Oktober 1899, R.-G.-Bl. Nr. 215, wurde demnach der Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von Kimpolung nach Dorna Watra mit einer Abzweigung von Pozoritta nach Louisenthal verliehen und erschienen hiemit die jahrelangen Bemühungen zur Sicherstellung dieser Bahnlinien einem gedeihlichen Ende zugeführt.

Das effektive Anlagekapital wurde mit K 8,557.000 festgesetzt, in welchem Betrage die Kosten der Fortsetzung der Linie Kimpolung-Dorna Watra als Schleppbahn bis zur Dornaer Dampfsäge der Aktiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägenbetrieb vormals P. & C. Goetz & Co., ferner ein Betrag von K 596.000 für den Fahrpark, die mit K 468.000 veranschlagten Interkalarzinsen und ein Reservefonds von mindestens K 234.000 mit enthalten sind.

Die Beschaffung des obigen Kapitals hat zu erfolgen durch Ausgabe von gesellschaftlichen Stammaktien II. Emission im Nominalbetrage von K 2,040.000, von welchen der Betrag von K 640.000 im Grunde des Landtagsbeschlusses vom 29. Jänner 1896 seitens des Landes Bukowina und ein Betrag von K 1,400.000 auf Grund der Allerhöchsten Ermächtigung vom 13. Juli 1899 seitens des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds al pari übernommen werden soll und wofür während der Bauzeit keine Interkalarzinsen gezahlt werden.

Das durch Stammaktien nicht bedeckte Erfordernis soll durch Aufnahme eines mit 4% verzinlichen und innerhalb der mit 4. Juni 1903 ablaufenden Konzessionsdauer zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von K 6,860.000 aufgebracht werden.

Die neu konzessionierten Linien bilden mit den bestehenden Linien der Bukowinaer Lokalbahnen in jeder Beziehung ein einheitliches Ganzes und ist für dieselben sohin eine gemeinsame Betriebsrechnung zu führen.

Die Betriebsführung erfolgt durch die k. k. Staatsbahnverwaltung unter sinngemäßer Anwendung der für die bestehenden Linien geltenden Bestimmungen, jedoch mit der Maßgabe, daß die jährliche Pauschalentschädigungssumme für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und die Zentralleitung, sowie für die Besorgung des gesamten Dienstes in den Anschlußstationen mit dem Gesamtmaximalbetrage von K 63.700 (welcher Betrag in der Folge auf K 59.400 richtiggestellt wurde) festgesetzt wird und die Lokalbahngesellschaft von der Zahlung derselben vom 1. Jänner 1900 angefangen insolange und insoweit befreit werden soll, als dies erforderlich erscheint, um die Verzinsung und Tilgung des nicht durch Prioritätsobligationen beschafften Anlagekapitals der gesellschaftlichen Bahnlinien zu höchstens 5% aus dem eigenen Reinertragnisse zu ermöglichen.

Die Tarifbestimmungen hinsichtlich der alten Linien sollen auch auf die neue Linie Anwendung finden.

Für die Tunnelstrecke, sowie für jene Strecken, sowohl der neuen Linien als auch der Linie Hatna-Kimpolung, welche eine größere Neigung als 20‰ aufweisen, soll bei Berechnung der tarifmäßigen Länge ein 50‰iger Zuschlag der wirklichen Länge in Anrechnung gebracht werden.

Als Vollendungstermin wurde für die Teilstrecke Kimpolung-Valeputna der 23. April 1901, für die restliche Strecke bis Dorna Watra der 23. April 1903 festgesetzt. Der Flügel Pozoritta-Louisenthal ist erst zum Zeitpunkte der Inbetriebsetzung des Bergbaues im Louisenthal auszuführen.

Nach Erteilung der Konzession schritt die Gesellschaft unverzüglich an die Ausführung der gegenständlichen Linien. Die oberste Leitung des Baues wurde dem Präsidenten des Verwaltungs-

rates, beh. aut. Zivilingenieur Herrn E. A. Ziffer übertragen; als Bauleiter fungierte der gesellschaftliche Zentralinspektor Herr Ingenieur Em. Krása.

Zunächst wurde die Offertausschreibung auf den Bau der 18⁹⁹¹ km langen Teilstrecke Kimpolung-Valeputna eingeleitet, wobei ebenso wie in den weiteren Strecken die Ausführung der Bauarbeiten exklusive der Projektverfassung, der Grund- und Gebäudeeinlösung und der feuersicheren Herstellungen exklusive der Anschaffung der Eisen- und Holz-Oberbaumaterialien, der eisernen Brückenkonstruktionen, der Wasserstationseinrichtung und mechanischen Ausrüstung, sowie der Ausrüstung und Einrichtung der Bahn, ferner des Fahrparkes, zur Vergebung gegen eine Pauschalvergütung gelangte.

Für den Bau der Strecke Kimpolung-Valeputna liefen zum Offert-Einreichungstermine fünf Offerte ein und zwar offerierten:

Karl & Emanuel Tauber in Czernowitz die Übernahme der	
Bauarbeiten um die Pauschalsumme von	K 744.000
Edmund Berggrün & M. Glanz in Lemberg	„ 850.000
E. Groß & Comp. in Wien	„ 968.000
Emanuel Rindl in Wien	„ 1,040.000
Heinrich Freund & Söhne in Wien	„ 1,516.000

Angesichts dieses Offertergebnisses akzeptierte die Gesellschaft die Offerte der bestbietenden Firma Karl und Emanuel Tauber in Czernowitz, welcher sohin nach eingeholter Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums der Bau übertragen wurde.

Die Bauarbeiten wurden am 2. April 1899 in Angriff genommen und ungeachtet der bei Erwerbung der zum Bahnbaue benötigten Grundstücke eingetretenen außerordentlichen Schwierigkeiten derart gefördert, daß die Strecke Kimpolung-Valeputna am 9. Jänner 1901 dem öffentlichen Güterverkehre übergeben werden konnte, während die Eröffnung derselben für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr am 1. Mai 1901 erfolgte.

Gleichzeitig wurden auch die Vorbereitungen für die Inangriffnahme der Bauarbeiten in dem 12 km langen Baulose Valeputna-Jakobeni, innerhalb dessen der 1621 m lange Mesticanestietunnel auszuführen war, getroffen.

Die Offertausschreibung erfolgte gegen einen Pauschalpreis für die Arbeiten in der offenen Strecke und gegen Einheitspreise für den Tunnel. Zum Offerteinreichungstermine, 12. April 1900, kamen der Gesellschaft vier Offerte zu. Unter Zugrundelegung der im Vorprojekte gemachten Annahmen hinsichtlich der bei Ausführung des Tunnels anzuwendenden Mauerungsprofile ergaben sich nachfolgende Baukosten:

Giuseppe & Giovanni Giachetti in Curagne, Provinz Turin: offene Strecke K 693.000, Tunnel K 1,738.970, zusammen K 2,431.970.

Heinrich Rabas, Karl & Emanuel Tauber, Czernowitz: offene Strecke K 810.000, Tunnel K 1,989.596, zusammen K 2,799.596.

E. Groß & Comp. in Wien: offene Strecke K 814.000, Tunnel K 2,021.650, zusammen K 2,835.650.

Mandel, Hoffmann, Quittner & Fischer in Budapest: offene Strecke K 850.000, Tunnel K 3,829.370, zusammen K 4,679.370.

Nachdem sohin die Offerte der Firma Giachetti als die günstigste erschien und über die Leistungsfähigkeit dieser Firma befriedigende Auskünfte vorlagen, beantragte der Verwaltungsrat beim k. k. Eisenbahnministerium die Annahme der Offerte dieser Firma. Das k. k. Eisenbahnministerium erklärte jedoch mit Erlaß vom 30. Mai 1900, Z. 20.536/3, nicht in der Lage zu sein, die Offerte dieser ausländischen Firma zu genehmigen und wies die Aktiengesellschaft an, mit den beiden nächstgünstigsten Offerenten in Verhandlung betreffs Durchführung der Arbeiten im Baulose Valeputna-Jakobeni zu treten.

Die eingeleiteten Verhandlungen führten zu dem Ergebnisse, daß die Firma Heinrich Rabas, Karl & Emanuel Tauber sich unterm 21. Juni 1900 zu einem fixen Nachlasse von K 150.000

von ihrem ursprünglichen Offerte bereit erklärte, wodurch die zwischen ihrer und der Offerte der bestbietenden Firma *Giachetti* bestandene Differenz erheblich vermindert wurde. Diese seitens der Gesellschaft angenommene Offerte wurde mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. August 1900, Z. 36.331/3, genehmigt. Die gesamten Kosten der Grund- und Gebäudeeinlösung sowie der feuersicheren Herstellungen belaufen sich auf K 716 139³⁹. Die Einlösung wurde teils von der Gesellschaft selbst, teils im Akkordwege von den Herren *Jakob Storfer* und *Maier Sobe* durchgeführt.

Inzwischen waren bereits die Bauarbeiten am 21. Juli 1900 durch Inangriffnahme des Stollen-vortriebes auf beiden Seiten des *Mesticanestietunnels* begonnen worden. Zugleich wurden auch die Arbeiten in der offenen Strecke von *Valeputna* bis zum *Mesticanestietunnel* in Angriff genommen, nachdem die Absicht bestand, diese Zufahrtstrecke zum Tunnel möglichst bald herzustellen und zur Zufuhr der Baumaterialien benützen zu können. Die Arbeiten im Tunnel wurden mittels Handbohrung betrieben und traten insbesondere auf der *Valeputnaer* Seite infolge Anfahrung druckreichen Gebirges und stellenweise erheblichen Wasserzutrittes, bedeutende Schwierigkeiten auf. Im ganzen Zuge des *Mesticanestietunnels* trat *Glimmerschiefer* auf, dessen Beschaffenheit und Schichtungsverhältnisse jedoch sehr stark wechselte und eine vollständige Ausmauerung der Tunnelröhre, stellenweise unter Anwendung der stärksten Mauerungstypen und Einziehung der Sohlengewölbe notwendig machte. Die offene Strecke von *Valeputna* zum Tunnel wurde im Monate Juli 1901 vollendet und der provisorische Lokomotivbetrieb auf derselben, behufs Zufuhr der Baumaterialien zum *Mesticanestietunnel*, seitens der Bauunternehmung eingeleitet. Der Durchschlag im Sohlenstollen des *Mesticanestietunnels* erfolgte anfangs April 1902, die Fertigstellung des Tunnels im August 1902.

In den Jahren 1901 und 1902 wurde auch die offene Strecke vom *Mesticanestie-Tunnel* bis zur Station *Jakobeny* ausgeführt. Nach gepflogener Abrechnung für die Linie *Valeputna-Jakobeny* hat die Unternehmung *Rabas & Tauber* teils Nachtragsforderungen für Mehrleistungen, teils aber Ansprüche anlässlich des Baues des Tunnels in der Gesamthöhe von K 485.656⁴⁰ gestellt und wurde nach langwierigen Verhandlungen im Vergleichswege mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums derselben eine Entschädigung von K 201.367²⁷ ausbezahlt.

Der Bau der 11 km langen Reststrecke von *Jakobeny* bis *Dorna Watra-Bad* wurde der Bauunternehmung *Heinrich Rabas, Karl & Emanuel Tauber* gegen eine Pauschalvergütung von K 675.000 übertragen, die auf Grund der bei Vergebung der beiden vorhergehenden Baulose erzielten günstigsten Angebote berechnet wurde; im Herbste 1901 wurde der Bau in Angriff genommen. Im Laufe des Jahres 1902 war auch ein Übereinkommen mit der Aktiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägenbetrieb, vormals *P. & C. Goetz & Comp.* betreffs Errichtung eines zirka 1 $\frac{1}{2}$ km langen Schlepplgleises vom Ende der Lokalbahn zur Dampfsäge in *Dorna Watra*, abgeschlossen worden, demzufolge sich die genannte Aktiengesellschaft verpflichtete, für den Transport ihrer Produkte auf diesem Schlepplgleise während der Dauer von zehn Jahren K 25.000 jährlich an die Bahngesellschaft zu entrichten, wofür der mehrgenannten Gesellschaft das Recht zusteht, jährlich 2000 Waggons Schnitt- und Werkholz auf diesem Schlepplgleise zur Verfrachtung zu bringen. Infolge dieser Vereinbarung wurde auch gleichzeitig mit dem Baue der Lokalbahnstrecke der Bau dieses Schlepplgleises, und zwar ebenfalls durch die Bauunternehmung *Heinrich Rabas, Karl & Emanuel Tauber* um den Pauschalpreis von K 88.000 bewirkt.

Am 28. Oktober 1902 erfolgte die Eröffnung der Strecke *Valeputna-Dorna Watra* unter Teilnahme einer großen Anzahl illustrier Festgäste und unter lebhafter Begrüßung der Ortsbevölkerung. Insbesondere wurde der *Mesticanestie-Tunnel* durch Seine erzbischöfliche Gnaden dem griechisch-orientalischen Erzbischof und Metropolit *Herrn Th.-Dr. Vladimir von Repta* in feierlicher Weise eingeweiht, während in der Station *Jakobeny* die Weihe durch den katholischen Prälaten *Hochwürden Herrn Josef Schmidt* stattfand. (Taf. 63.)

Die Linie wurde am 29. Oktober 1902 dem öffentlichen Verkehre übergeben; am 4. November 1902 wurde auch das Schlepplgleise zur *Dornaer Säge* dem Betriebe übergeben.

Die Eröffnung der Lokalbahnstrecke bis Dorna Watra ließ eine rasche Entwicklung und Frequenz des bis dahin mit Rücksicht auf die lange Wagenfahrt über einen hohen Gebirgspaß schwer zugänglichen Kurortes Dorna Watra erwarten, welcher die wenigen Hotels und sonstigen zur Unterbringung von Kurgästen vorhandenen Wohnungen voraussichtlich nicht entsprechen konnten. Dies trat schon in der Saison des Jahres 1903 zutage und veranlaßte die Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“, im Jahre 1903 sich mit der Frage der Errichtung eines Bahnhotels in Dorna Watra zu beschäftigen und diesbezüglich, sowie wegen der Kostenbedeckung mit dem k. k. Eisenbahnministerium sich ins Einvernehmen zu setzen. Nachdem das k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 18. Februar 1904, Zahl 41.523/1 ex 1903, die Errichtung dieses Bahnhotels, welches einen integrierenden Bestandteil des gesellschaftlichen Unternehmens bildet, und dessen inklusive der Einrichtung mit zirka K 350.000 veranschlagte Kosten aus den vorhandenen gesellschaftlichen Mitteln zu decken sind, genehmigt hatte, schritt die Gesellschaft im Monate Juli 1904 an den Bau des Bahnhotels, welcher nach stattgehabter Offertausschreibung dem Baumeister Karl Rudnik in Radautz übertragen und im Monate Juli 1905 nach den Plänen des Wiener Architekten Baurates Alois Wurm fertiggestellt wurde, so daß das Bahnhofhotel bereits in der Badesaison 1905 dem Publikum zur Verfügung stand.

Der Bau des 6⁴⁵ km langen Flügels Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) wurde, nachdem die k. k. Direktion der Güter des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds im Frühjahr 1905 der Bahngesellschaft den Beginn des Abbaubetriebes im Kiesbergwerke Louisenthal angezeigt hatte, im Frühjahr 1905 eingeleitet und nach stattgehabter Offertverhandlung der Bauunternehmung Karl und Emanuel T a u b e r unter analogen Bedingungen wie rücksichtlich der Strecke Kimpolung-Dorna Watra gegen eine Pauschalvergütung von K 234.500 übertragen. Die Inangriffnahme des Baues erfolgte im Monate Juli 1905 und wurde derselbe im Monate August 1906 vollendet, worauf dieser Flügel zunächst nur für den Frachtenverkehr eröffnet wurde. Seit 1. September 1907 ist der Flügel für den Personenverkehr eröffnet worden. Es verkehrt dreimal in der Woche vormittags ein gemischter Zug von Pozoritta nach Fundul Moldowi und zurück. Außerdem wird die Personenbeförderung auch an anderen Tagen mit den nach Bedarf verkehrenden Güterzügen bewirkt.

2. Verkehrsbedeutung.

Die Bahnfortsetzung von Kimpolung nach Dorna Watra erschließt ein Verkehrsgebiet, dessen Einwohnerzahl nach dem Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1890 rund 28.000 betrug und in welchem die teils vorhandenen, teils zu gewärtigenden Industrien und regen Handelsverbindungen einen lebhaften Personenverkehr erwarten lassen. Zudem durchzieht die Bahnlinie den landschaftlich schönsten Teil der südlichen Karpathen und verbindet den größten Badeort des Landes, Dorna Watra, welcher seitens des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds mit musterhaften Bade- und Kuranlagen, sowie Kurhotels ausgestattet wurde, mit dem gesellschaftlichen Bahnnetze und ist daher, insbesondere in den Sommermonaten, eine belangreiche Personenfrequenz zu erwarten. Die Grundlage des zu gewärtigenden Erträgnisses der Bahn bildet jedoch der Frachtenverkehr, und zwar kommt in erster Linie die Verfrachtung von Nutzholz aus den Sägewerken in Sadowa, Pozoritta, Fundul Moldowi und Dorna Watra in Betracht.

Insbesondere im Bistritztales liegt der Bahn die Aufgabe ob, das bisher auf dem Dorna- und Bistritzfluße nach Rumänien verfloßte Rundholz, dessen Quantum im Jahre 1895 mit 100.000 Festmetern ermittelt wurde, dem Floßverkehre zu entziehen und dessen Verarbeitung in den inländischen Sägen und Zuführung zum Bahntransporte zu ermöglichen.

In zweiter Linie kommt der in Jakobeni betriebene Bergbau auf Manganerz in Betracht, welcher bisher angesichts der Schwierigkeit und Kostspieligkeit eines weiten Achstransportes nicht zur Entfaltung gelangen konnte. Auch wurde seitens des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds gelegentlich der dem Baue der Lokalbahn Kimpolung-Dorna Watra vorhergegangenen

Verhandlungen die Einrichtung des Schwefelkiesbergbaues in Louisenthal mit einem jährlichen Frachtquantum von mindestens 50.000 *t* in sichere Aussicht gestellt.

Weiters ist die voraussichtlich nicht unbedeutende Produktion gebrannten Kalkes in Pozoritta und Jakobeni, ferner die Versorgung der Bevölkerung im Gebiete des goldenen Bistritz- und des Dornafusses mit Getreide und Mehl zu berücksichtigen, endlich auch die Versorgung des rumänischen Grenzdistriktes bei Dorna Watra und bei entsprechender Konjunktur die Versorgung des Distriktes Borsa in Ungarn mit Mais.

Wenn auch aus den zu gewärtigenden Transporten eine Verzinsung des beim Baue der Strecke Kimpolung-Dorna Watra infolge der außerordentlichen Terrainschwierigkeiten investierten relativ bedeutenden Anlagekapitales nicht zu erwarten steht, so kann doch erhofft werden, daß das Erträgnis der neuen Strecke im Zusammenhange mit der auf der Linie Hatna-Kimpolung eintretenden Verkehrssteigerung in nicht ferner Zeit die seitens der Bahngesellschaft in erster Linie im Interesse des Landes Bukowina gebrachten Opfer auch vom Standpunkte des Erträgnisses des gesellschaftlichen Unternehmens rechtfertigen werde.

3. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse.

- Die Baulänge bis zum Ende der Station Dorna Watra-Bad beträgt 41[·]₇₀₅ *km*,
 „ Betriebslänge beträgt 41[·]₉₅₅ *km*,
 „ Tariflänge beträgt 51[·]₀₀₀ *km*.

Die normalspurige, für den Personen- und Güterverkehr angelegte Bahn von Kimpolung nach Dorna Watra zweigt von der Station Kimpolung (nunmehr Alt-Kimpolung genannt), *km* 66[·]₇₁₈ Seehöhe 621 *m*, ab und führt durch die Stadt Kimpolung, woselbst zunächst der Mitte des Ortes die Station Kimpolung Stadt (jetzt Kimpolung genannt) in *km* 70[·]₅₄₃ errichtet wurde. Weiterhin im Tale des Moldawafusses aufsteigend, erreicht die Bahn in *km* 73[·]₉₈₁ die Personenhalte- und Ladestelle Sadowa, an welcher eine Dampfsäge sich befindet und in *km* 76[·]₈₇₉ die Station Pozoritta, welche eine erhebliche Kalkproduktion und einen bedeutenden Holzhandel aus dem benachbarten Tale aufweist. Von dieser am Fuße der Berge Adam und Eva reizend gelegenen Station führt die Bahn in dem, zu den schönsten Gebirgstälern der Bukowina zählenden Putnabachtale aufwärts zu der in *km* 85[·]₇₀₈, 828 *m*, über dem Meere gelegenen Station Valeputna, wobei an mehreren Stellen schwierige Felsarbeiten zu bewältigen und sowohl der Putnabach als die Reichsstraße zu verlegen waren, um in dem engen Bachtale den für die Bahnanlage notwendigen Raum zu gewinnen. Von der Station Valeputna steigt die Bahn mit 27⁰/₀ Maximalneigung an der südlichen Lehne des Putnişoratales zu dem Mesticanestietunnel empor, welcher mit einer Länge von 1621 *m* in *km* 89[·]₇ bis *km* 91[·]₄ den Mesticanestierücken durchbricht und dessen Scheitelpunkt in *km* 90[·]₈₆₈ in der Seehöhe von 951[·]₂₅₀ *m* liegt. Vom Mesticanestietunnel mit Neigungen bis 25⁰/₀ an der südlichen Lehne des Pucosultales abfallend, gelangt die über hohe Dämme und an steilen Lehnen geführte Linie zu der am Ufer des goldenen Bistritzflusses in *km* 97[·]₅₂₄ in der Seehöhe von 823 *m* gelegenen Station Jakobeni zunächst der gleichnamigen Ortschaft, woselbst der Bukowinaer griechisch-orientalische Religionsfonds einen Manganerzbergbau betreibt. Weiter im Tale des goldenen Bistritzflusses führend, erreicht die Bahn in *km* 107[·]₇₀₈ die Station Dorna Watra (Seehöhe 789 *m*) und in *km* 108[·]₆₇₄ die Personenhaltestelle Dorna Watra-Bad, von welcher ein normalspuriges Schleppgleis bis zur Ladestelle Dorna Watra-Dampfsäge führt. Der Endpunkt des Schleppgleises liegt in *km* 110[·]₃₅₁. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 200 *m*. Nur an zwei Stellen der Teilstrecke Jakobeni-Dorna Watra wurde der Minimalradius von 180 *m* angewendet. Die Ermäßigung der Maximalneigungen in den Kurven, sowie die Anwendung von Übergangskurven zwischen Geraden und Bögen erfolgte gemäß den diesbezüglichen Vorschriften.

Die Situation und die Längenprofile sind auf Tafel 37 und 38 ersichtlich. (Siehe auch die Tafeln 60–67.) Tabelle III enthält die Bahnbeschreibung der Linie Kimpolung-Dorna Watra und Tabelle IV jene des Flügels Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal).

Der im Baue befindliche Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal), $6\frac{45}{100}$ km lang, zweigt in der kurrenten Strecke der Bahnfortsetzung Kimpolung-Dorna Watra zunächst der Station Pozoritta in $km\ 77\frac{7}{8}$ ab und führt im Tale des Moldawafusses, welcher durch die Bahnlinie dreimal übersetzt wird, unter Berührung der Ortschaften Louisenthal und Fundul Moldowi und endigt in der Station Fundul Moldowi (Louisenthal), zunächst den im Baue befindlichen Aufbereitungsanlagen des Kiesbergwerkes des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds. Als Maximalneigung auf dieser Bahnabzweigung ist $17\frac{0}{100}$ angewendet.

Auf dem Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) ist ein Minimalradius von 150 m gestattet, jedoch wird derselbe mit Rücksicht auf den ungehinderten Übergang der Fahrbetriebsmittel von der Hauptstrecke nicht angewendet und beträgt der tatsächlich zur Anwendung gelangende Minimalradius 180 m.

Die dormalige Maximal-Fahrgeschwindigkeit beträgt auf der Hauptlinie 40 km; auf dem Flügel 20 km pro Stunde in Aussicht genommen.

Der Betrieb wird durch die k. k. österr. Staatsbahnen unter sinngemäßer Anwendung der für die alten Linien der Gesellschaft bestehenden Betriebsverträge geführt.

Es verkehrten auf der Hauptstrecke seit dem Jahre 1903 zwei tägliche gemischte Züge, sowie Erforderniszüge nach Bedarf; während der Badesaison in Dorna Watra wird noch ein drittes tägliches gemischtes Zugpaar geführt. Die ursprünglich mit 25 km in Aussicht genommene Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Hatna-Dorna Watra wurde im Jahre 1903 mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums auf 30 km pro Stunde, mit Ausnahme der Steilrampenstrecke Valeputna-Jakobeny, erhöht.

Ab 1. Mai 1906 wurde ein reiner Personenzug mit 40 km Grundgeschwindigkeit eingeführt, nebst welchem zwei gemischte Zugpaare mit der bisherigen Fahrgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern, sowie ein regelmäßiger Lastzug verkehren.

Die Anlagen der Stationen erfuhren nach der Betriebseröffnung nachfolgende Veränderungen:

In der Station Pozoritta wurde im Jahre 1901 das Stutzgleis um $46\frac{5}{100}$ m verlängert und im Jahre 1904 auf Kosten der Firma L. W. Gingold ein Industriegleis von $0\frac{268}{1000}$ km Länge zu ihren Kalköfen errichtet.

Die Station Kimpolung wurde im Jahre 1902 mit einem 250 m langen Nebengleis versehen; außerdem wurde ein zweitoriger Güterschuppen von $177\frac{5}{100}$ m² verbauter Fläche von der Station Alt-Kimpolung nach Kimpolung übertragen und sohin diese ursprünglich für den Personen- und Gepäckverkehr bestimmte Station am 29. Oktober 1902 für den Gesamtverkehr eröffnet. Im Jahre 1905 wurde daselbst auch eine gemauerte Verladerrampe von 10 m Länge ausgeführt.

Die Instandhaltung der Erdarbeiten des Unterbaues sowie des Oberbaues auf der Strecke Hatna-Kimpolung-Dorna Watra werden seit Eröffnung derselben in einer für die Gesellschaft zweckmäßiger Weise von der Bauunternehmung Karl und Emanuel Tauber in Czernowitz gegen eine Pauschalvergütung von 410 K pro Kilometer Bahnlänge und Jahr besorgt.

Unterbau.

Die Unterbaukrone hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m und sind die Böschungen in der Regel im Verhältnisse von $1:1\frac{1}{4}$ bis $1:1\frac{1}{2}$, in Felseinschnitten $1:1\frac{1}{2}$ bis 1:1 angelegt. Bei Dämmen von mehr als 5 m Höhe wurde die Unterbaukrone im allgemeinen um 10% der Dammhöhe erbreitert und wurden die Anschüttungen entsprechend der voraussichtlichen Setzung überhöht. Die Höhe der größten Anschüttung beträgt $16\frac{5}{100}$ m, die größte Einschnittstiefe in der Bahnachse gemessen $11\frac{8}{100}$ m.

Die Herstellung des Unterbaues begegnete in den Strecken Pozoritta-Valeputna und Valeputna-Jakobeni, woselbst zahlreiche Felseinschnitte in Glimmerschiefer auszuführen waren, und in $km\ 100\frac{0}{7}$, woselbst umfangreiche Felsprengungen behufs Verlegung der Reichsstraße notwendig wurden, bedeutenden Schwierigkeiten, die um so fühlbarer wurden, als die gewonnenen Felsmaterialien

größtenteils für Kunstbauten unverwendbar waren. Hingegen stand zur Anschüttung der Dämme im allgemeinen gutes, durchlässiges Material zur Verfügung, so daß in der Folge weder bedeutendere Setzungen noch auch Absitzungen der Dämme erfolgten und eine rasche Konsolidierung der Bahn eintrat. In der Strecke Jakobeni-Dorna Watra führt die Bahn teilweise über nasses, torfiges Terrain, dessen Austrocknung während des Baues und in der ersten Betriebsperiode durch Sickerungen, Drainagen etc. herbeigeführt wurde. Die im allgemeinen haltbaren Einschnittsböschungen machten nur stellenweise die Ausführung von Taluspflasterungen, Steinrippen etc. notwendig. Nachdem die Bahn auf große Strecken an unregulierten Flüssen und Bächen führt, so mußte der Bahnkörper, und zwar insbesondere zunächst der Station Kimpolung gegen den Moldawafuß, in der Strecke Pozoritta-Valeputna gegen den Putnabach und in der Strecke Jakobeni-Dorna Watra gegen den Bistritzfluß durch ausgedehnte Steinvorlagen, Steinsätze und Pflasterungen geschützt werden, welche sich bisher als vollkommen ausreichend erwiesen haben. (Tafel 62.)

Die Schutzbauten sind nach denselben Typen, wie in meinem ersten Buche dargestellt, ausgeführt.

Auch der Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) wird auf lange Strecken gegen die Angriffe des Moldawafusses durch Steinbauten geschützt.

Die Durchlässe wurden, soweit als dies die verfügbare Höhe des Bahnkörpers zuließ, gedeckt oder gewölbt, ausgeführt. Die offenen Objekte erhielten bis 1,5 m Lichtweite, Tragkonstruktionen aus Eichenholz, darüber hinaus eiserne Tragkonstruktionen, deren Berechnung auf der Linie Kimpolung-Dorna Watra die 100%ige Belastung nach Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, zugrunde gelegt wurde. Auf dem Flügel Pozoritta-Louisenthal erfolgte die Ausführung der eisernen Brücken auf Grund der inzwischen erlassenen neuen Brückenverordnung vom Jahre 1904 unter Zugrundelegung der Belastungsstufe B.

Auf Tafel 39 sind die Typen der Portlandzementrohre und Betondurchlässe, auf Tafel 40 ein gewölbter Durchlaß und Durchfahrt von 3 m Lichtweite und auf Tafel 41 ein gedeckter Durchlaß und Durchgang von 1 m Lichtweite ersichtlich gemacht.

Bemerkenswerte Bauobjekte sind auf der Strecke Kimpolung-Dorna Watra:

Die Brücke über den Putnabach in $km\ 86\frac{4}{5}$, 15 m weit, auf Tafel 42 ersichtlich, ferner die Brücke über den Bistritzfluß $km\ 106\frac{7}{8}$, 32 m weit, Tafel 43, und die Brücke über den Dornafuß $km\ 109\frac{7}{8}$, 40 m weit, schief, welche in Tafel 44 dargestellt ist.

Auf dem Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal), woselbst die Ausführung hölzerner Brücken zulässig war, sind bemerkenswert:

Die Brücke über den Putnabach $km\ 0\frac{2}{3}$, 2 Öffnungen à 10 m Lichtweite, Holzkonstruktion, ferner die unter 45° schiefen Brücken über den Moldawafuß, $km\ 1\frac{9}{10}$ und $3\frac{4}{5}$ mit je 3 Öffnungen à $10\frac{2}{3}$ m senkrechter Lichtweite und Eisenkonstruktion, endlich die Moldawafußbrücke $km\ 6\frac{0}{1}$ schief, 3 Öffnungen à $10\frac{2}{3}$ m senkrechter Lichtweite, Holzkonstruktion.

Die vorbezeichneten Holzbrücken erhielten gemauerte Widerlager und Zwischenjoche aus Eichenholz.

Der 1620⁷⁸⁸ m lange eingleisige Wasserscheidetunnel durch den Mesticanestierücken $km\ 89\frac{7}{8}$ bis $km\ 91\frac{1}{4}$ ist zur Gänze ausgemauert und nach dem auf Tafel 45 dargestellten Profile ausgeführt. Die Ausführung des Tunnels erfolgte gleichzeitig von beiden Seiten mittels Sohlstollen, welchem der Firststollen, sowie der Vollaubruch und die Ausmauerung nachfolgten. Der Vollaubruch und die Ausmauerung erfolgte in 202 Ringen von je zirka 8 m Länge. Die Ausführung des Sohlstollens erforderte die Zeit von Mitte Juli 1900 bis Ende März 1902 und erfolgte der Durchschlag im 113. Ringe vom Tunnelausgang Valeputna gerechnet. Bei ununterbrochenem Tag- und Nachtbetriebe betrug der größte Monatsfortschritt im Sohlstollen, und zwar auf der Valeputnaer Seite $60\frac{1}{4}$ m. Der höchste Punkt der Wasserscheide hat die Cote 1134 m über der Meeresfläche und liegt 185 m

über der Nivellette. Der auf die ganze Länge des Tunnels aufgefahrene, meist steil geschichtete Glimmerschiefer war auf der Valeputnaer Seite zumeist talkig, weich und häufig mit Wasseradern durchsetzt, während derselbe auf der Jakobenyer Seite quarzreicher und härter war. Insbesondere in der Strecke $km\ 90\frac{2}{6}$ trat in den Ringen Nr. 63 bis 99 weiches, der Zersetzung namentlich bei Wasserzutritt geneigtes Gebirge auf, welches der Instandhaltung der Stollen während des Baues und der Ausführung der Mauerung erhebliche Schwierigkeiten bereitete und einen besonders starken Einbau, sowie die Anwendung schwerer, teilweise noch verstärkter Druckprofile und Sohlengewölbe erforderlich machte. Es traten auch stellenweise Deformationen der Tunnelröhre auf und mußte insbesondere auch die Mauerung der Ringe Nr. 92 und 96 rekonstruiert werden. Bezüglich der Mauerungsprofile ist noch zu bemerken, daß die Mauerung ausschließlich mit Bruchstein erfolgte und daß die dem Tunnelbau zugrunde gelegten Normaltypen der k. k. österr. Staatsbahnen, Unterbaublatt Nr. 13 U vom Jahre 1885, bei der Ausführung zahlreicher Ringe im Gewölbe um 10 cm verstärkt wurden. Infolge dieser Veränderung gelangten neben den Typen Fig. 3, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 noch die in der Tafel 46 dargestellten verstärkten Typen 3a, 4a, 5a, 7a, 8a und 10a zur Anwendung.

Von den gesamten Ringen des Tunnels wurden ausgemauert:

	nach Verkleidungsprofil Fig. 3	1 Ring, lang	. . . .	10 ³²⁸ m
	"	"	3a 10 Ringe	" zusammen . 77 ⁰⁶⁴ "	
	"	"	4a 33	" " " . 261 ⁶⁰⁶ "	
	nach dem leichten Druckprofil	"	5 50	" " " . 401 ²⁶⁹ "	
	"	"	5a 16	" " " . 128 ⁷⁴⁴ "	
	"	"	6 5	" " " . 42 ³⁵⁴ "	
	"	"	7 42	" " " . 333 ¹¹⁸ "	
	"	"	7a 5	" " " . 39 ⁷²³ "	
nach dem leichten Druckprofil mit Sohlengewölbe	"	8 8	" " "	. 63 ⁷⁹³ "	
"	"	8a 10	" " "	. 79 ⁸⁴⁰ "	
"	" schweren Druckprofil	"	9 2	" " " . 15 ⁸⁷² "	
"	"	" mit Sohlengewölbe	"	10 14	" " " . 111 ³⁴⁸ "
"	"	"	"	10a 6	" " " . 49 ⁵⁸¹ "

Die Gesamtlänge . . . 202 Ringe beträgt 1614⁰⁹⁰ m

Die Länge der beiden Portale, deren Mauerwerk in der Stärke nach Fig. 9 ausgeführt wurde 6⁶⁹⁸ m

Daher die Gesamtlänge des Tunnels . . . 1620⁷⁸⁸ m

Zur Mauerung wurde teils der in der Nähe des Tunnels, sowie im benachbarten Bistritztales bei Czokanestie gewonnene quarzreiche Glimmerschiefer und der zunächst der Tunneleinfahrt anstehende Kalkstein, teils der zunächst der Station Požoritta gewonnene und mit Bahn zugeführte sehr harte, grobkernige Sandstein mit kieseligem Bindemittel, letzterer insbesondere zur Herstellung der Fassaden der Widerlager, sowie der Gewölbe in den druckreichen Partien, verwendet. In geringerem Maße kam auch der zunächst der Lokalbahnstation Molit gewonnene Sandstein, sowie ein im Bistritztales bei Kirlibaba gewonnener Sandstein zur Verwendung. Die Fußquadern und Kanaldeckplatten wurden zumeist aus Moliter Sandstein hergestellt. Als Bindemittel kam ausschließlich der aus der Bukowinaer Zementfabrik in Putna stammende Portlandzement zur Anwendung, welcher auch bei den Unterbauobjekten der offenen Strecke größtenteils angewendet wurde und sich bisher aufs Beste bewährte. Gegen die nach Ausführung der Mauerung an vielen Stellen des Tunnels aufgetretenen Sickerungen von Wasser durch die Gewölbe wurde die Einspritzung hydraulischer Kalkmilch mit im allgemeinen entsprechendem Erfolge angewendet, indem hiedurch das zusickernde Wasser vom Gewölbescheitel gegen die Widerlager und die in denselben ausgesparten Wasserschlitz abgedrängt wurde.

Rettungsnischen wurden insgesamt 41 ausgeführt, und zwar im allgemeinen alternierend beiderseits der Bahnachsen in Entfernungen von zirka 48 m. (Siehe Tafel 46.)

Nachdem im Winter des Betriebsjahres 1902/1903 Vereisungen im Tunnel auftraten, wurde im Jahre 1903 an der Ausfahrt des Tunnels gegen Jakobeny, welche um 18 m höher liegt als die Tunneleinfahrt, ein hölzernes Tunnelort angebaut, welches im Winter während der Zugspausen geschlossen gehalten wird und die Bildung von Vereisungen im Tunnel bisher hintanhält.

Im ganzen gelangten auf der Linie Kimpolung-Dorna Watra-Dampfsäge zur Ausführung:

Erd- und Felsarbeiten	605.000 m ³
Trockenmauern	2.500 "
Steinpflasterungen	12.885 "
Steinwürfe und Steinsätze	10.981 "
Stütz- und Futtermauern	1.835 "
Chaussierungen	16.782 m ²
Beschotterung von Wegen etc.	25.628 "

ferner bei den Brückenobjekten und Durchlässen:

Fundamentaushub	5 718 m ³
Beton- und Bruchsteinmauerwerk	10.559 "
Pflasterungen und Steinsätze	654 "
Eichene Brückenhölzer	257 "
Rohrdurchlässe, Rampenkanäle	775 m
Eiserne Brückenkonstruktionen	283.871 kg

Auf dem Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) gelangten zur Ausführung:

Erd- und Felsenarbeiten	43.000 m ³
Steinwürfe und Steinsätze	113 "
Stütz- und Futtermauern	40 "
Böschungspflaster	3.900 "
Trockenmauerwerk	351 "
Chaussierungen	900 m ²
Beschotterung von Wegen etc.	2.300 "
Rohrdurchlässe, Rampenkanäle	146 m

ferner bei den Brückenobjekten und Durchlässen:

Fundamentaushub	1.325 m ³
Beton- und Bruchsteinmauerwerk	1.743 "
Pflasterungen und Steinsätze	305 "
Eichene Brückenhölzer	108 "
Weiche Brückenhölzer	196 "
Eisenbestandteile	8.360 kg
Eiserne Brückenkonstruktionen	120.183 "

Oberbau.

Der Oberbau der Strecke Kimpolung-Dorna Watra wurde im allgemeinen nach dem Oberbausystem XXIV der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Martinflußstahlschienen von 26 kg Gewicht pro laufenden Meter und 12 $\frac{1}{5}$ m Länge und 18 Stück Schwellen per Schienenlänge ausgeführt. Zur Anwendung gelangten eichene Schwellen von 2 $\frac{1}{4}$ m Länge, 15 cm oberer und 22 cm unterer Breite und 15 cm Höhe. Die Schienenbefestigung erfolgte in der Geraden unter Anwendung von 10 Unterlagsplatten per Stoß, in den Bögen unter Anwendung von Unterlagsplatten mit je 3 Hakennägeln auf jeder Schwelle und in beiden Strängen. Im Wasserscheidetunnel und den Anschlußstrecken wurde auf zusammen 2 km Länge der Oberbau nach System XI der Staatsbahnen mit Flußstahlschienen von 31 $\frac{7}{2}$ kg Gewicht pro laufenden Meter mit 16 Stück Schwellen auf einer Schienenlänge von 12 $\frac{1}{5}$ m

hergestellt und hiebei eichene Schwellen von 15 cm oberer, 25 cm unterer Breite, 15 cm Höhe und 2,4 m Länge verwendet. Die Schienenbefestigung erfolgte unter Anwendung von Unterlagsplatten mit je 3 Hakennägeln auf jeder Schwelle.

Für den Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) gelangten alte Stahlschienen des Systems XI der k. k. österr. Staatsbahnen von 32,75 kg Gewicht per laufenden Meter in Längen von 8 m und eichene Schwellen wie beim Oberbau System XXIV zur Anwendung.

Es gelangten auf der Strecke Kimpolung-Dorna Watra-Dampfsäge insgesamt 37 Stück Stahlweichen, auf dem Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) zusammen 8 Stück Stahlweichen des Schienensystems XXIV auf eichenen Extrahölzern zur Ausführung.

Als Bettungsmaterial wurde teils Flußschotter, teils Schlegelschotter verwendet.

Die Station Dorna Watra erhielt eine Lokomotivdrehzscheibe von 14,65 m Durchmesser.

Die Oberbaukonstruktion ist aus Tafel 47 zu entnehmen.

Hochbau.

Sämtliche Stationen erhielten definitiv hergestellte, den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen angemessene Aufnahmsgebäude. Die verbaute Fläche derselben auf der Linie Kimpolung-Dorna Watra beträgt 1247 m², auf dem Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) 182 m².

In der Station Dorna Watra wurde eine Lokomotivremise für 2 Stände aus Riegelmauerwerk auf einer Untermauerung hergestellt.

Die Stationen Valeputna, Jakobeny und Dorna Watra sind mit Wassertürmen und die beiden erstgenannten mit je 2 freistehenden Wasserkränen versehen.

Die Wasserstationsbrunnen sind 3 m weit aus Bruchstein ausgeführt. Die runden Eisenblechreservoirs haben einen Fassungsraum von 45 m³. Die Wasserstationsgebäude sind mit Stabkesseln und Pulsometeranlagen versehen. Die dauernde Ergiebigkeit der Brunnen wird durch Zuleitungsrigole von den benachbarten Wasserläufen gesichert.

Die Warenmagazine sind aus Holz auf einer Untermauerung ausgeführt und beträgt deren Fläche auf der Strecke Kimpolung-Dorna Watra 663 m², auf dem Flügel Pozoritta-Louisenthal 59 m². Die Verladerampen sind teils gemauert, teils von Holz und haben eine Länge von 119 m auf der Hauptstrecke und von 37 m auf dem Flügel, mit einer Lagerfläche von 1068 m², resp. 327 m². Alle Gebäude sind mit Dachfalzziegeln, respektive Zementplatten gedeckt.

Die Station Dorna Watra erhielt ein einstöckiges Bedienstetenwohngebäude für 4 Parteien.

Wächterhäuser wurden in den Stationen Pozoritta, Valeputna, Jakobeny, ferner ein Wächterhaus bei der Ausfahrt des Mesticanestietunnels km 91,5 ausgeführt.

Die ausgeführten Hochbauten sind auf Tafel 48, 49, 50, 51 und 52 ersichtlich. In Tafel 53 ist das in Dorna Watra erbaute Bahnhof dargelegt. (Siehe auch Taf. 60—67.)

Stationsanlagen.

Abgesehen von der Ausgangsstation Alt-Kimpolung, deren Anlagen in der bereits beschriebenen Weise erweitert wurden, gelangten zur Ausführung die für den gesamten Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichteten Stationen Kimpolung, Pozoritta, Valeputna, Jakobeny, Dorna Watra, dann die für den Personen- und Gepäcksverkehr während der Badesaison geöffnete Station Dorna Watra-Bad, die für den Personen- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnete Personenhalte- und Ladestelle Sadowa, die Personenhaltestelle Argestru und die für den Wagenladungsverkehr der Aktiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägenbetrieb vormals P. & C. Goetz & Co. bestimmte Ladestelle Dorna Watra-Dampfsäge.

Auf dem Flügel Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) gelangte die Haltestelle Louisenthal für den Personen und Wagenladungsgüterverkehr und die Endstation Fundul Moldowi (Louisenthal) für den Gesamtverkehr zur Ausführung.

Der Abstand der Stationsgleise voneinander beträgt $4\frac{1}{5}$ m, in Kreuzungsstationen sowie bei Gleisen mit zwischenliegenden Wasserkränen, ferner bei Magazinsgleisen $4\frac{3}{75}$ m.

Die Anlage der wichtigeren Stationen ist aus Tafel 48 und 50 zu entnehmen.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Linie Kimpolung-Dorna Watra hat eine Telegraphenleitung (Sprechlinie) und sind die Stationen zu einem privaten Telegraphendienst ermächtigt. Von der Station Dorna Watra zur Ladestelle Dorna Watra-Dampfsäge führt eine Telephonleitung; ebenso wird die Station Pozoritta mit der Station Fundul Moldowi (Louisenthal) des Flügels Pozoritta-Louisenthal durch eine Telephonleitung verbunden.

Die Bahn ist mit Hektometer- und Kilometersteinen versehen und das Grundeigentum mit Grenzsteinen vermarktet. Die Säulen der Warnungstafeln und Gradientenzeiger sind aus Eichenholz. Die Stationen sind mit den erforderlichen Feuerlöschrequisiten versehen und mit den notwendigen Inventarstücken ausgerüstet.

In den Stationen Pozoritta, Valeputna, Jakobeny, Dorna Watra und Dorna Watra Dampfsäge in der Ladestelle Sadowa, ferner in der Station Fundul Moldowi (Louisenthal) wurden Brücken, wagen ohne Gleisunterbrechung mit 6 m Länge und 30 t Tragkraft ausgeführt.

Fahrbetriebmittel.

Wie bereits bei der Linie Hatna-Kimpolung erwähnt, wurden anlässlich des Ausbaues der Bahnfortsetzung von Kimpolung nach Dorna Watra mit Abzweigung Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal) angeschafft:

3 Stück dreiachsige Güterzugslokomotiven von 42 t Dienstgewicht, Serie 59 der k. k. österr. Staatsbahnen mit zugehörigen Tendern,

1 Stück dreiachsige Heißdampf-Tenderlokomotive von $39\frac{1}{5}$ t Dienstgewicht,

1 Stück Personenwagen I./II. Klasse mit Aussichtsabteil,

1 Stück Personenwagen I./II. Klasse,

3 Stück Personenwagen III. Klasse,

3 Stück kombinierte Kondukteur- und Gepäckswagen mit Heizkessel zur Dampfheizung der Züge, sowie

60 Stück diverse zweiachsige Lastwagen, davon 35 mit Bremse.

Die Zeichnungen dieser Fahrbetriebmittel sind auf Tafel 36 ersichtlich. (Siehe auch Taf. 66.)

4. Bau- und Anlagekapital.

Die Baurechnungen sind noch nicht abgeschlossen.

Bezüglich des Anlagekapitales im Betrage von K 8,900.000, bestehend aus K 6,860.000 Prioritäts-Obligationen und K 2,040.000 Stammaktien wurde bereits im geschichtlichen Teile Mitteilung gemacht.

d) Linie Hadikfalva-Radautz.

Die Baulänge beträgt $8\frac{436}{1000}$ km,

„ Betriebslänge beträgt $8\frac{140}{1000}$ km,

„ Tariflänge beträgt $9\frac{000}{1000}$ km.

Unterbau.

Der hölzerne Überbau der $213\frac{7}{10}$ m langen Brücke über den Suczawafuß wurde im Jahre 1896 erneuert. Sonstige, außerhalb des Rahmens der kurrenten Erhaltung fallende Herstellungen kamen nicht vor.

Oberbau.

Die Instandhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues wurde durch die Unternehmung Carl & Emanuel Tauber gegen eine Pauschalvergütung in der Höhe von K 260 pro 1 km und Jahr besorgt. Die schadhafte Eisenschienen werden durch alte Eisenschienen wieder ersetzt.

Stationsanlagen.

Auf der Linie Hadikfalva-Radautz wurde über Wunsch der Stadtgemeinde Radautz im Jahre 1890 die Personenhaltestelle „Suczawa Bad“ in km 0⁸⁸ und „Radautz-Herrengasse“ in km 6⁸ aktiviert.

Die Hebung des Frachtenverkehrs in der Endstation Radautz veranlaßte im Jahre 1890 die Errichtung eines neuen hölzernen Warenmagazins mit 2 Toren und 170 m² verbauter Fläche, welches jedoch schon im nächstfolgenden Jahre durch einen Zubau von 125 m² Fläche vergrößert werden mußte. Im Jahre 1892 erfolgte auch eine Erweiterung des bereits anlässlich des Bahnbaues errichteten Frachtenmagazins durch einen Zubau von 86 m² Fläche.

Zufolge Errichtung neuer Sägewerke in den, zur Station Radautz gravitierenden Flußtälern erwiesen sich auch die vorhandenen Bretterdepotplätze bald als unzureichend und wurde demzufolge im Jahre 1893 ein Grundstück von 15⁴¹³ m² Fläche zunächst der Station Radautz als Lagerplatz erworben und auf demselben ein 213⁷ m langes Verladegleis errichtet, welches im Jahre 1894 um weitere 37⁰ m verlängert wurde.

Fahrbetriebsmittel.

Die für den Betrieb dieser Linie bestimmten 2 Stück dreiachsigen Tenderlokomotiven der Type Serie 94 der k. k. österr. Staatsbahnen wurden im Jahre 1891 eingeliefert. Dieselben haben folgende Abmessungen:

Zylinderdurchmesser	0 ³⁸⁵ m
Kolbenhub	0 ⁵⁰⁰ „
Dampfkesseldurchmesser	1 ¹⁹⁰ „
Dampfkessellänge	3 ⁰⁰⁰ „
Zahl der Siederohre	134 St.
Rostfläche	1 ³³ m ²
Totale der Heizfläche	71 ⁴ m ²
Dampfdruck	12 Atm
Raddurchmesser	1 ⁰¹⁰ m
Radstand	2 ⁹⁰⁰ „
Größte Länge	8 ⁰⁴⁷ „
Leergewicht	22 ⁵⁰ t
Dienstgewicht	31 ⁸⁵ „

Verkehr.

Mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des nicht unbedeutenden Personenverkehrs werden in den Wintermonaten 4 gemischte Züge, in den Sommermonaten 5 gemischte Züge nach jeder Richtung täglich in Verkehr gesetzt.

Bahnfortsetzung.

Für eine Lokalbahnfortsetzung der Linie Hadikfalva-Radautz im Tale des Suczawaflusses von Radautz nach Frassin a./F. wurde dem Bukowinaer Landesausschusse, wie im geschichtlichen Teile bereits erwähnt, die Konzession verliehen. Infolge Ausbaues dieser Bahnfortsetzung ging, wie bereits erwähnt, die Linie Hadikfalva-Radautz mit 1. Juli 1898 in das Eigentum der Aktiengesellschaft „Neue Bukowinaer Lokalbahnen“ über.

e) Schleppbahn Berhometh a./S.-Mezebrody.

- Die Baulänge beträgt 9[·]₁₁₅ km,
 „ Betriebslänge beträgt 9[·]₂₂₂ km,
 „ Tariflänge beträgt 11[·]₀₀₀ km.

Unterbau.

Die vom Hochwasser besonders bedrohten Bahnstellen wurden durch Bürstenwehren, Steinkästen, Steinbunnen etc. geschützt.

Im Jahre 1892 wurden sämtliche kleine Durchlässe rekonstruiert und hiebei die weichen Piloten und Verschalungen der Landjoche durch eichene ersetzt.

Im Jahre 1893 erfolgte auch die Rekonstruktion des hölzernen Überbaues der über den Serethfluß führenden Brücke. Im Jahre 1899 trat neuerdings die Notwendigkeit der Erneuerung des hölzernen Überbaues der Durchlässe und Brücken ein.

Hiebei wurde die Tragfähigkeit der Holzkonstruktionen durch entsprechende Verstärkung derselben derart erhöht, daß in Hinkunft auch die dreiachsigen Tenderlokomotiven Serie 94 von 32 t Dienstgewicht, welche auf der Lokalbahn Hliboka-Berhometh a./S. in Verwendung stehen, auf die Schleppbahn übergehen können, während bisher nur zweiachsige Lokomotiven Serie 83 von 18 t Dienstgewicht zulässig waren.

Diese infolge ihrer geringen Leistungsfähigkeit den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs nicht mehr entsprechenden zweiachsigen Lokomotiven wurden sodann, und zwar 1 Stück im Jahre 1900, 2 Stück im Jahre 1902 durch Verkauf abgestoßen, nachdem an Stelle derselben leistungsfähigere dreiachsige Tenderlokomotiven angeschafft worden waren.

Oberbau.

In der Zeit vom Jahre 1889 bis zum Jahre 1892 wurden die vorhandenen halbrunden Fichten- und Tannenschwellen durch Eichenschwellen von 2[·]₃ m Länge, 15 cm oberer, 20 cm unterer Breite und 14 cm Höhe ersetzt. Die Befestigung des Oberbaues in den Kurven wurde durch Beigabe von Unterlagsplatten und Hakennägeln auf allen Schwellen verstärkt.

Die Instandhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues erfolgt durch die Unternehmung Carl & Emanuel Tauber gegen eine Pauschalvergütung von K 220 pro 1 km und Jahr.

Stationsanlagen.

Die Haltestelle Suchy wurde im Jahre 1892 infolge Sistierung der Holzgewinnung in dem dahin gravitierenden Suchybachtale aufgelassen. Hingegen wurde die Ladestelle Teplica km 8[·]₀₀₂ für den allgemeinen Wagenladungsgüterverkehr im Jahre 1897 eröffnet.

Verkehr.

Der Verkehr wird durch nach Erfordernis eingeleitete Güterzüge bedient.

Nur in den Sommermonaten Juli und August werden behufs Erleichterung des Verkehrs mit dem von Mezebrody 4 km entfernt gelegenen Bade Lopuszna zweimal wöchentlich personenführende gemischte Züge nach jeder Richtung in Verkehr gesetzt. Seit dem Jahre 1897 ist auch ein öffentlicher Güterverkehr auf der Schleppbahn gestattet.

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

- Die Baulänge beträgt 19[·]₉₅₉ km,
 „ Betriebslänge beträgt 20[·]₀₄₇,
 „ Tariflänge beträgt 23[·]₀₀₀ km.

Unterbau.

Infolge der wiederholt aufgetretenen Hochwässer mußten die in der geschichtlichen Darstellung enthaltenen Rekonstruktions- und Ergänzungsbauten ausgeführt werden.

Die Notwendigkeit der Erneuerung der aus weichem Holze hergestellten Durchlässe und Brücken trat im Jahre 1894 ein und wurden in diesem, sowie in den Jahren 1895 und 1896 sämtliche kleine Durchlässe rekonstruiert und hiebei die weichen Piloten und Jochverschalungen durch eichene ersetzt.

Die Rekonstruktion der Tragwerke der größeren, schon gelegentlich der ersten Anlage mit eichenen Land- und Mitteljochen ausgeführten Bach- und Flußbrücken erfolgte in den Jahren 1895 und 1896, wobei anstatt der Fichten- und Tannen-Querschwellen solche aus Eichenholz angewendet wurden. Hiebei gelangte an Stelle des in einem tiefen Wasserrisse situierten, 3 m weiten, offenen Durchlasses in $km\ 17\frac{1}{6}$ und des anschließenden Dammes ein hölzerner Viadukt mit 3 Öffnungen à 6₀ m Spannweite zur Ausführung.

Die aus Fichten- und Tannenholz bestehenden Brückentragwerke werden nunmehr nach Ablauf von je 6 bis 7 Jahren erneuert.

Zwecks Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn wurden im Jahre 1904 die 20⁰/₀₀ betragenden Steigungen in den Strecken $km\ 11\frac{1}{4}$ und $km\ 17\frac{1}{7}/18\frac{1}{3}$ durch entsprechende Regulierung des Unterbaues auf 12⁰/₀₀ herabgemindert und hiemit die maßgebenden, der Erhöhung der Bruttobelastung der Züge entgegenstehenden Hindernisse beseitigt. Bei diesem Anlasse wurden auch die in diesen Teilstrecken befindlichen 4 Stück hölzernen Durchlässe durch gemauerte ersetzt.

Die ursprünglich aus Fichten- und Tannenholz mit halbrundem Querschnitt erzeugten Oberbauschwellen wurden in den Jahren 1891 bis 1895 durch eichene Schwellen von 2₃ m Länge, 15 cm oberer, 20 cm unterer Breite und 14 cm Höhe ersetzt.

Der aus alten Eisenschienen bestehende Oberbau wird seit dem Jahre 1894 mit 23 kg pro laufendes Meter schweren Stahlschienen des Systems XX der k. k. österr. Staatsbahnen rekonstruiert, wobei im Jahre

1894	2 ⁰⁶⁵	Gleiskilometer
1895	5 ⁵²⁸	"
1896	2 ¹⁵⁹	"
1897	2 ⁷⁹³	"
1898	1 ⁴³²	"
1899	1 ⁶⁹⁴	"
1900	2 ⁹⁰⁵	"
1901	0 ⁸⁵⁵	"
Zusammen	19 ²⁸⁶	Gleiskilometer

Stahlschienenoberbau in der kurrenten Strecke und im Jahre 1903 1³⁵⁹ Gleiskilometer Stahlschienenoberbau in den Nebengleisen verlegt und in den Bögen auf sämtlichen Schwellen Unterlagsplatten verwendet wurden.

Die ursprünglich vorhandenen alten Eisenschienenweichen wurden sukzessive durch Stahlweichen des Systems XX ersetzt.

Die Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues besorgt die Bauunternehmung Karl & Emanuel Tauber gegen eine Pauschalvergütung von K 250 pro 1 km und Jahr zur vollen Zufriedenheit der Verwaltung.

Stationsanlagen.

In der Endstation Russ Moldawitza-Säge wurde die Gleisanlage im Jahre 1892 durch ein 205 m langes Nebengleis ergänzt und im Jahre 1896 ein an das Bahnende anschließendes Industrie-
gleis von 276 m Länge zum Holzverkohlungs-etablissement der Firma L. Ortlieb ausgeführt.

Das im Frühjahr 1895 gelegentlich eines Brandes am benachbarten Bretterdepotplatze der Firma Louis Ortlieb abgebrannte hölzerne Heizhaus wurde sofort wieder aufgebaut und hierbei mit einer Untermauerung versehen.

Zwecks Eröffnung der Endstation Russ Moldawitza-Säge für den allgemeinen Verkehr, die bisher nur für Zwecke des Sägeetablissemments und des nach kurzem Betriebe zum Stillstande gebrachten Holzverkohlungs-etablissemments diente, wurde dieselbe im Jahre 1904 wesentlich erweitert. Das Stationsplateau wurde um 6000 m^2 Fläche vergrößert, eingefriedet und auf demselben ein gemauertes Aufnahmsgebäude von 160 m^2 nebst Veranda von 19 m^2 verbauter Fläche, eine 18 m lange gemauerte Verladerampe, ein hölzerner Güterschuppen von 64 m^2 Fläche nebst einem Hausbrunnen, ein freistehender Abort und ein Wirtschaftsgebäude errichtet und diese Station sodann dem allgemeinen öffentlichen Verkehr übergeben.

In der Station Dragosza wurde i. J. 1892 für Zwecke der Holzindustrie-Aktiengesellschaft Leopold v. P o p p e r und unter entsprechender Beitragsleistung derselben ein $83\frac{3}{8}\text{ m}$ langes Stutzgleis und, von diesem ausgehend, ein 154 m langes Bretterverladegleis ausgeführt, das jedoch in der Folge gelegentlich des Abrennens des Bretterdepots beschädigt und kassiert wurde. Im Jahre 1898 erhielt die Station ein hölzernes Handmagazin von 22 m^2 Fläche und im Jahre 1899 einen freistehenden Passagierabort.

Für Zwecke der seitens des k. k. Eisenbahnministeriums im Jahre 1896 nach jahrelangen Bemühungen genehmigten Einführung eines beschränkten öffentlichen Verkehrs auf der Schlepfbahn wurde im Jahre 1897 die bestehende Ladestelle Watra Moldawitza mit einem aus hölzernen Blockwänden mit Untermauerung hergestellten Aufnahmsgebäude von 76 m^2 Fläche, einem hölzernen Magazin von $22\frac{5}{8}\text{ m}^2$ Fläche, einer 18 m langen hölzernen Verladerampe und einem Hausbrunnen sowie einem freistehenden Passagierabort und einem Wirtschaftsgebäude ausgestattet und in $\text{km } 19\frac{0}{1}$ die Verladestelle Russ Moldawitza mit einem 162 m langen Ausweichgleis, einem hölzernen Magazinschuppen von 20 m^2 und einer Personenwarte Halle von 10 m^2 errichtet.

In der Personenhaltestelle Frumossu wurde über Wunsch der Gemeinde im Jahre 1904 eine hölzerne Personenwarte Halle aufgestellt.

Telegrapheneinrichtung.

Zufolge Ansuchens der Firma Louis Ortlieb wurde im Jahre 1892 auf Kosten derselben längs der Schlepfbahn eine Betriebstelegraphenleitung mit den Telegraphenstationen Wama, Dragosza und Russ Moldawitza-Säge errichtet und auch für den Privattelegraphenverkehr eröffnet. In dieselbe wurde im Jahre 1897 auch die Station Watra Moldawitza eingeschaltet.

Verkehr.

Zufolge Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums wurde mit 1. Mai 1897 auf der Schlepfbahn, welche bis dahin nur Gütertransporte der Firmen Louis Ortlieb in Russ Moldawitza und Leopold von P o p p e r in Dragosza und Deia aufnahm und mit nach Bedarf eingeleiteten Güterzügen beförderte, ein beschränkter öffentlicher Personen- und Güterverkehr eingeführt.

Die Beförderung von Personen erfolgte mit den regelmäßig 4 mal wöchentlich, sonst nach Bedarf, jedoch unter tunlichster Bedachtnahme auf den Anschluß an die Lokalbahnzüge in Wama eingeleiteten Güterzügen, denen zu diesem Zwecke ein für die Schlepfbahn angeschaffter kombinierter Personenwagen, welcher ein Coupé II. Klasse mit 8 Sitzplätzen, 2 Coupés III. Klasse mit zusammen 20 Sitzplätzen, einen Raum für den Kondukteur, einen Gepäckraum sowie einen Abort enthält, beigegeben wird. (Taf. 36.)

Die Aufnahme und Absetzung von Personen und Reisegepäck erfolgt außer in Wama in den Personenhaltstellen:

Wama Haltestelle	km 0 ³
Deia	„ 4 ⁴
Frumossu	„ 6 ²
Frendenthal	„ 12 ⁷

und in den Stationen:

Dragosza	km 9 ⁵ / ₈
Watra Moldawitza	„ 15 ² / ₂
Russ Moldawitza	„ 19 ⁰ / ₀
und Russ Moldawitza-Säge	„ 19 ⁸ / ₈

Die Stationen Watra Moldawitza und Russ Moldawitza wurden nach deren Fertigstellung im Herbste des Jahres 1897, die Endstation Russ Moldawitza-Säge im Herbste des Jahres 1904 auch für den öffentlichen Wagenladungs- und Stückgüterverkehr eröffnet.

Seit dem 1. Mai 1905 verkehrt auf der Schleppbahn ein gemischtes Zugspaar täglich und wird auf derselben ab 1. November 1905 auch die k. k. Post befördert.

Aus diesem Anlasse wurden 2 Personenwagen II./III. Klasse nach der auf der Linie Hadikfalva-Radautz in Verwendung stehenden Type angeschafft.

Zur Beförderung der Züge dient eine dreiaxige dreifach gekuppelte Tenderlokomotive, Type Serie 94 der k. k. österr. Staatsbahnen, mit 31⁸⁵/₈₅ t Dienstgewicht und den bei Beschreibung der Lokomotiven der Linie Hadikfalva-Radautz angegebenen Abmessungen.

Das Baukapital erfuhr im Laufe der Jahre durch die im vorstehenden näher bezeichneten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, sowie Anschaffungen an Fahrbetriebsmitteln und Inventargegenständen eine sukzessive Erhöhung.

Dagegen blieb das aus Prioritäts- und Stammaktien gebildete Anlagekapital zunächst unverändert, da, wie früher erwähnt, die Baukosten der Lokalbahnlinie Hadikfalva-Radautz und der Schleppbahnen Berhometh a. S.-Mežebrody und Wama-Russ Moldawitza ursprünglich durch Aufnahme schwebender Schulden bedeckt worden waren, die aus dem Erlöse des Verkaufes der Lokalbahn Czernowitz-Newosielitza getilgt werden konnten.

Die genannten zwei Schleppbahnen sind infolge der Bestimmungen des am 3. Juni 1893 im k. k. Handelsministerium abgeschlossenen Übereinkommens als integrierende Bestandteile der den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 29. August 1885, R.-G.-Bl. Nr. 41, bildenden Eisenbahnen anzusehen.

Der Erlös aus dem Verkauf der Linie Czernowitz-Nowosielitza an den Staat, sowie aus dem im Jahre 1898 erfolgten Verkauf der Linie Hadikfalva-Radautz an die Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft diente in der Folge zur Bestreitung der Kosten der Investitionen und Anschaffungen auf den im Besitze der Gesellschaft verbliebenen Linien.

Das Baukapital stellte sich laut Bilanz vom 31. Dezember 1899 auf fl. 307.206·26¹/₂ == = K 614.412·53.

3. Organisation des Betriebes.

Betriebsführung.

Am 1. Juli 1889 erfolgte die Betriebsübernahme der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn durch die Staatsverwaltung. Dieselbe hatte sich im § 9 der Konzessionsurkunden für die Lokomotiveisenbahn von Czernowitz nach Nowosielitza und für die Lokalbahnen von Hatna nach Kimpolung, von Hliboka nach Berhometh a. S. mit der Abzweigung von Karapczui nach Czudin, sowie von Hadikfalva nach Radautz der Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen das Recht vorbehalten, falls die anschließende Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in den Staatsbetrieb übernommen oder eingelöst werden sollte, auch den Betrieb der konzessionierten Lokalbahnen zu übernehmen und während der noch erübrigenden Konzessionsdauer für Rechnung der Aktiengesellschaft zu führen.

Von diesem vorbehaltenen Rechte hatte die Staatsverwaltung Gebrauch gemacht und ist dieselbe in alle Rechte und Verbindlichkeiten eingetreten, welche der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft aus der Führung des Betriebes der Bukowinaer Lokalbahnen erwachsen.

Nach der mit der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarung sollte der Betriebsdienst unter Aufrechthaltung der bestehenden Organisation der Lokalbahnen, die sich bis dahin voll bewährte, geführt werden.

In der Folge wurden jedoch die Vorschriften der Dienstesorganisation der k. k. österr. Staatsbahnen eingeführt, um eine gleichmäßige Behandlung der Agenden zu ermöglichen, wodurch aber der Lokalbahngesellschaft größere Ausgaben erwuchsen.

Seit dem Jahre 1899 wurden angesichts der ungünstigen Erfolge eines großen Teiles der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen Maßnahmen zur Verbilligung des Lokalbahnbetriebes getroffen, welche auch den gesellschaftlichen Linien zu gute kamen.

Der ursprünglich mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft am 27. Juli 1883 abgeschlossene Betriebsvertrag mit seinem Anhang vom 5. Juni 1884 bleibt noch bis 31. Dezember 1907 für sämtliche Linien in Kraft, ebenso die noch mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Anschlußverträge vom 30. Juni 1884, 18. August 1886 und vom 28. Februar 1888 in betreff Mitbenützung der Bahnhöfe Hliboka, Hatna und Hadikfalva, die jedoch in der Folge insoferne eine Abänderung erfuhren, als die seitens der Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ für die Mitbenützung dieser Stationen und Besorgung des Dienstes in denselben zu zahlenden, nach Maßgabe der Verkehrsintensität alljährlich zu berechnenden Vergütungen laut des mit der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unterm 25. April 1893 abgeschlossenen Übereinkommens rücksichtlich der Stationen :

Czernowitz mit.	fl. 4.800
Zuczka mit	„ 600
Hliboka mit.	„ 1.600
Hadikfalva mit.	„ 800
Hatna mit	„ 1.200

pauschaliert wurden.

Anlässlich Erwerbung der Konzession für die Lokalbahnfortsetzung von Kimpolung nach Dorna-Watra mit Abzweigung nach Pozoritta-Louisenthal wurde in dem im k. k. Eisenbahnministerium am 4. August 1899 aufgenommenen Protokolle rücksichtlich der Betriebsführung durch den Staat die nachstehende Bestimmung festgesetzt :

„Die Betriebsführung der Lokalbahn Kimpolung-Dorna Watra nebst Abzweigung Pozoritta-Louisenthal soll unbeschadet der Bestimmungen im § 9 Alinea 2 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 29. August 1885, R.-G.-Bl. Nr. 141, welche zufolge § 6 des beiliegenden Konzessionsentwurfes auch auf die hier in Rede stehende Lokalbahn Anwendung zu finden haben werden, bis zum 31. Dezember 1907 von der k. k. Staatsbahnverwaltung unter sinngemäßer Anwendung der für die Betriebsführung der, den Gegenstand der zitierten Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 29. August 1885, R.-G.-Bl. Nr. 141, bildenden Lokalbahnen mit den Verträgen von 27. Juli 1883, 5. Juni 1884 16. und 21. Jänner 1888, 4. und 7. April 1889, und 15. und 25. April 1893 festgestellten Bestimmungen, jedoch mit der Maßgabe, übernommen werden, daß die Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen in Gemäßheit des Artikels IX, Punkt 1 des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, von der Entrichtung der, im Grunde der obzitierten Verträge zu leistenden jährlichen Pauschalentschädigungen für die Kosten der allgemeinen Verwaltung und der Zentralleitung, für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und kommerziellen Dienst, Zugsförderungs- und Werkstättendienst, sowie für die Besorgung des gesamten Dienstes in den Anschlußstationen im Gesamtmaximalbetrage von 31.850⁰⁰ fl. ö. W. vom 1. Jänner 1900 angefangen, insoweit und insoweit befreit werden soll, als dies erforderlich erscheint, um die Verzinsung und Tilgung des, nicht durch Prioritätsobligationen beschafften Anlagekapitales der gesellschaftlichen Bahnlagen zu höchstens 5% aus dem eigenen Reinertragnisse zu ermöglichen.“

Im Grunde dieser Bestimmung wurde nach Eröffnung der Fortsetzungslinie der Staatsbetrieb auf dieselbe ausgedehnt.

Die laut obigem mit fl. 31.850 = K 63.700 festgesetzte Maximal-Pauschalvergütung für die Kosten der allgemeinen Verwaltung etc. wurde in der Folge über Einschreiten der Gesellschaft unter Berücksichtigung der hierin enthaltenen, auf die an die Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft abgetretene Linie Hadikfalva-Radantz entfallende Quote per K 4300 auf K 59.400 reduziert.

Zufolge Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums ist der mit Ende des Jahres 1907 formell ablaufende Betriebsvertrag rücksichtlich der gesellschaftlichen Linien durch eine neue, die im ursprünglichen Stammvertrage und in nachträglichen Vereinbarungen enthaltenen Bestimmungen zusammenfassende, für die restliche Konzessionsdauer geltende Vereinbarung zu ersetzen.

4. Personen- und Gütertarife.

Die bei der Eröffnung des Betriebes auf den gesellschaftlichen Lokalbahnlinien eingeführten Tarifvorschriften haben nach Übernahme des Betriebes durch die k. k. österr. Staatsbahnen zwecks Erreichung einer Gleichförmigkeit mit jenen der betrieblühenden k. k. Staatsbahnverwaltung einige Abänderungen erfahren, doch wurden die bei der Tarifbildung ursprünglich aufgestellten Grundsätze, soweit sich selbe bewährten, im allgemeinen beibehalten. In der Folge fand nach Maßgabe der eingetretenen Bedürfnisse eine Herabsetzung der

Personenfahrpreise

statt, indem im Jahre 1891 die Personentarife für die II. und III. Wagenklasse um 25⁰/₀ herabgesetzt wurden, und zwar rücksichtlich der zweiten Klasse von 7²/₂ h auf 5⁴/₄ h und rücksichtlich der dritten Klasse von 4⁸/₈ auf 3⁶/₆ h pro Person und Kilometer.

Die für das gesamte Lokalbahnnetz geltenden Personentarife finden auch auf den gesellschaftlichen Schleppbahnen Anwendung.

Im Jahre 1900 hat der Verwaltungsrat im Interesse der Förderung des Personenverkehrs auf den gesellschaftlichen Linien eine weitere Herabsetzung der Personentarife eintreten lassen und stehen nunmehr nachstehende Grundtaxen per Person und Kilometer auf dem Netze der Bukowinaer Lokalbahnen in Anwendung, und zwar:

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
8 h	5 h	3 h.

Die hiernach entfallenden Fahrpreise werden von 10 zu 10 h auf- oder abgerundet. Die geringste Gebühr beträgt in der III. Klasse 20 h, in der II. Klasse 30 h, in der I. Klasse 50 h.

Zur Förderung des Touristenverkehrs wurden im Einvernehmen mit den k. k. österr. Staatsbahnen um 50⁰/₀ ermäßigte Touristenrückfahrkarten von den bedeutenderen Stationen der Bukowina nach den an den gesellschaftlichen Linien liegenden Badeorten und Sommerfrischen eingeführt, welche während der Sommersaison zur Ausgabe gelangen und eine drei- bis fünftägige Gültigkeit besitzen.

Für den Transport von

Reisegepäck

besteht auf den gesellschaftlichen Linien ein Freigewicht von 25 kg für jede ganze Fahrkarte und von 12 kg für jede halbe Fahrkarte. Die Beförderungsgebühr beträgt für je angefangene 10 kg Gepäck und für jeden Kilometer 0⁴/₄ h.

Im

Güterverkehre

wurden je nach der Sachlage und unter Berücksichtigung der Anforderungen der Landwirtschaft und der Handel und Industrie treibenden Interessenten entsprechende Tarifmaßnahmen teils durch Herabsetzung der Tarifsätze, teils durch Erstellung von ermäßigten Frachtsätzen in bestimmten

Relationen und Gewährung von Refaktien, etc. getroffen, welche sich auch im allgemeinen bewährten. Nachdem die auf den gesellschaftlichen Linien in Übung stehende Warenklassifikation jener der k. k. österr. Staatsbahnen nicht entsprach, so wurde, dem seitens der betriebführenden Verwaltung geäußerten Wunsche Rechnung tragend, im Jahre 1900 eine gänzliche Umarbeitung des Gütertarifes auf den gesellschaftlichen Linien in der Weise durchgeführt, daß die Warenklassifikation der k. k. österr. Staatsbahnen auch für die Bukowinaer Lokalbahnen angenommen und ein neues Barême, unter Berücksichtigung der während des Betriebes zutage getretenen Bedürfnisse, aufgestellt wurde.

Der Tarif ist nunmehr auf nachfolgenden Grundlagen aufgebaut:

Die Einheitssätze betragen in Hellern pro 100 *kg* und 1 *km*:

Eilgut	1'8
Frachtgut (Klasse I).	1'8
" (Klasse II)	1'5
Wagenladungsklasse A	1'2
" B	1'2
" C und Spezialtarif 2 von 1—50 <i>km</i>	0'8
" 51—100 "	0'7
über 100 <i>km</i>	0'6
Spezialtarif 1	0'7
" 3 und Ausnahmetarif I	0'7

sämtlich mit einer Manipulationsgebühr von 8 h per 100 *kg*; ferner

Ausnahmetarif II von 1—50 <i>km</i>	0'5
" 51—100 "	0'4
über 100 <i>km</i>	0'3

mit einer Manipulationsgebühr von 6 h pro 100 *kg*;

Ausnahmetarif III a	1'5
" III b	1'5
" III c	1'2

nebst einer Manipulationsgebühr von 8 h, endlich

Ausnahmetarif V 1	3'2
" V 2	1'8
" V 3 a	2'0
" V 3 b	3'0

pro 1 Quadratmeter Bodenfläche nebst einer Manipulationsgebühr von 13 h.

Außer den nach diesen Tarifgrundsätzen berechneten Frachtgebühren stehen jedoch noch zahlreiche, je nach dem jeweiligen Bedürfnisse konstruierte und eingeführte Frachtgebühren-Ermäßigungen in Anwendung, so insbesondere für Schnitt- und Brennholz von Stationen der gesellschaftlichen Linien nach den wichtigeren Konsumorten der Bukowina und des benachbarten Galizien, für den Export von Schnittholz, für den Transport von Rundholz zu den inländischen Sägeetablissemments, für den Transport von Holzabfällen, Holzwolle, gebranntem Kalk, Bruchstein, Schotter, Steinen aller Art, Schwefelkies, Braunstein, Drainröhren, landwirtschaftlichen Produkten, Mahlprodukten Zuckerrüben, Saturationschlamm, Bier etc.

Die obenangeführten Einheitssätze gelten auch für die Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza, woselbst jedoch für Holz des Spezialtarifes 2 besondere Frachtsätze bestehen.

Für die Schleppbahn Berhometh a./S.-Mezebrody sind besondere Überfuhrsgebühren eingeführt.

Im nachstehenden folgen die Kilometerzeiger für die gesellschaftlichen Linien:

a) Lokalbahn: Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin.

Von oder nach	Beckow ²⁾	Berhometh a. S.	Czudin	Hliboka	Idzestie ⁵⁾	Karapcziu a. S.	Komarestie-Słobodzia	Kupka ¹⁾	Lukawetz a. S.	Panka ⁵⁾	Petroutz a. S.	Presekareny ⁴⁾	Ropcze ³⁾	Storozynet ^z	Tisowetz ²⁾	Zadowa
	Kilometer															
Beckow ²⁾	—															
Berhometh a. S.	19	—														
Czudin	45	64	—													
Hliboka	35	53	28	—												
Idzestie ⁵⁾	40	59	5	23	—											
Karapcziu a. S.	26	45	19	9	14	—										
Komarestie-Słobodzia	3	21	43	32	38	24	—									
Kupka ¹⁾	32	51	13	15	9	6	30	—								
Lukawetz a. S.	14	6	58	47	53	39	16	45	—							
Panka	9	27	37	26	32	18	7	24	22	—						
Petroutz a. S.	37	56	8	20	4	11	35	6	50	29	—					
Presekareny ⁴⁾	29	48	22	6	17	3	27	9	42	21	14	—				
Ropcze ³⁾	22	41	24	13	19	5	20	11	35	14	16	7	—			
Storozynet ^z	15	34	31	20	26	12	13	18	28	7	23	15	8	—		
Tisowetz ²⁾	5	24	40	30	36	22	3	28	18	4	33	24	17	10	—	
Zadowa	6	14	50	39	45	31	8	37	9	14	42	34	27	20	10	—

1) Haltestelle für den Personenverkehr, dann für Frachtgut in Wagenladungen.

2) Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, Auf- und Abgabe von Gütern nur nach vorausgehender Übereinkunft mit der Bahnverwaltung.

3) Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet. Auf- und Abgabe von leeren Spiritusfässern in Mengen unter 5000 kg, wenn hiebei die Wagen ausgenützt sind und das Ein- und Ausladen seitens der Parteien übernommen wird.

4) Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Verkehr von lebenden Tieren. Aufnahme und Abgabe von sonstigen Wagenladungsgütern nur nach vorausgegangener Übereinkunft mit der Bahnverwaltung. Auf- und Abgabe von leeren Spiritusfässern in Mengen unter 5000 kg, wenn hiebei die Wagen ausgenützt sind, und das Ein- und Ausladen seitens der Parteien übernommen wird.

5) Haltestelle für den Personenverkehr; Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

b) Lokalbahn: Hatna-Dorna Watra mit Abzweigung Pozoritta-Fundul Moldowi (Louisenthal).

Von oder nach	Alt-Kimpolung	Argestru ²⁾	Dorna Watra	Dorna Watra-Bad ¹⁾	Eisenau ⁵⁾	Frassin a. M.	Louisenthal	Gurahumora	Hatna	Illischestie	Jakobeny	Kaczyka	Kimpolung ⁶⁾	Komanestie a. S. ³⁾	Fundul Moldowi (Louisenthal)	Molit	Paltinoasa	Parhouthz ³⁾	Pertestie ³⁾	Pozoritta	Sadowa ³⁾	Strigoia ⁴⁾	Theodorestie	Valeputna	
	Kilometer																								
Argestru ²⁾	46	—																							
Dorna Watra	50	4	—																						
Dorna Watra-Bad ¹⁾	51	5	1	—																					
Eisenau ⁵⁾	9	55	59	60	—																				
Frassin a. M.	23	69	73	74	15	—																			
Louisenthal ⁷⁾	17	41	45	46	26	40	—																		
Gurahumora	31	76	80	81	22	8	48	—																	
Hatna	77	122	126	127	68	54	93	46	—																
Illischestie	39	85	88	89	30	16	56	9	38	—															
Jakobeny	40	7	11	12	49	63	35	70	116	78	—														
Kaczyka	52	98	102	103	44	30	69	22	25	14	92	—													
Kimpolung ⁶⁾	4	42	46	47	13	27	13	34	80	43	36	56	—												
Komanestie a. S. ³⁾	62	107	111	112	53	39	78	31	15	23	101	10	65	—											
Fundul Moldowi (Louisenthal)	19	43	47	48	28	45	2	49	95	57	37	71	15	80	—										
Molit	17	63	67	68	9	6	34	14	60	22	57	36	21	45	36	—									
Paltinoasa	35	81	85	86	27	12	52	5	42	4	75	18	39	27	54	18	—								
Parhouthz ³⁾	72	118	122	123	63	49	89	42	5	34	112	20	76	11	91	55	37	—							
Pertestie ³⁾	57	103	106	107	48	34	74	27	20	19	96	5	61	5	75	40	22	16	—						
Pozoritta	11	36	40	40	20	34	7	41	87	49	29	63	7	72	8	28	46	83	67	—					
Sadowa ³⁾	8	39	43	44	17	31	10	38	84	46	33	60	4	69	12	25	43	80	64	4	—				
Strigoia ⁴⁾	43	89	93	94	34	20	60	13	34	5	83	10	47	19	62	26	8	29	14	54	51	—			
Theodorestie	67	112	116	117	58	44	83	36	10	28	106	15	70	6	85	50	32	6	10	77	74	24	—		
Valeputna	23	24	28	29	32	46	18	53	99	61	17	75	19	84	20	40	58	95	79	12	16	66	89	—	
Wama	14	60	64	64	5	10	31	17	63	25	53	39	18	48	32	4	22	59	43	25	21	30	53	36	

1) Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr, nur während der Badesaison eröffnet.

2) Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr.

3) Personenhaltestelle, dann Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen.

4) Haltestelle für den Personenverkehr. Auf- und Abgabe von Gütern nur nach vorheriger Übereinkunft mit der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz.

5) Personenhaltestelle, dann Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh nur in Wagenladungen, beschränkte Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtstückgütern bis zum Höchstgewichte von 50 kg für das Frachtstück und 100 kg für die Sendung.

6) Station für den Gesamtverkehr mit Ausnahme der Auf- und Abgabe von lebenden Tieren.

7) Ladestelle für den Wagenladungsverkehr.

c) Schleppbahn: Wama-Russ Moldawitza.

Von oder nach	Deia ²⁾	Dragosza	Frendenthal ¹⁾	Frumosa ¹⁾	Russ Moldawitza ²⁾	Russ Moldawitza-Säge	Wama	Wama Haltestelle ¹⁾	Watra-Moldawitza
	K i l o m e t e r								
Deia ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dragosza	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Frendenthal ¹⁾	10	4	—	—	—	—	—	—	—
Frumosa ¹⁾	2	4	8	—	—	—	—	—	—
Russ Moldawitza ²⁾	17	12	8	15	—	—	—	—	—
Russ Moldawitza-Säge	18	13	9	16	1	—	—	—	—
Wama	5	11	14	7	22	23	—	—	—
Wama Haltestelle ¹⁾	3	9	13	5	20	21	2	—	—
Watra-Moldawitza	13	7	3	11	5	6	17	15	—

¹⁾ Personenhaltestelle. — ²⁾ Personenhaltestelle, Aufgabe von Frachtgütern in Wagenladungen.

5. Verkehrsentwicklung und deren Ergebnisse.

a) Linie Czernowitz-Nowosielitza.

Nachdem diese Linie bis zu dem im Monate November des Jahres 1893 erfolgten Anschlusse an das Netz der kais. russischen Südwestbahnen hauptsächlich dem Transporte des aus den angrenzenden russischen und rumänischen Distrikten exportierten Getreides und sonstiger landwirtschaftlicher Produkte diente, so hingen die Betriebsergebnisse der einzelnen Jahre von dem jeweiligen Ernteausfalle dieser Gebiete, sowie von den herrschenden Handels- und Zollverhältnissen ab.

Demzufolge weist auch die tabellarische Zusammenstellung auf Seite 93 keine kontinuierliche Entwicklung des Verkehrs auf.

Der weitaus größte Teil des Verkehrs fiel der Endstation Nowosielitza zu, während die Zwischenstationen Sadagora und Bojan nur gelegentlich Ausbeutung der in der Nähe gelegenen Wälder vorübergehend einen namhafteren Verkehr erlangten.

Seit Errichtung des Anschlusses an das russische Bahnnetz gelangt auch ein bedeutender Teil des in der Bukowina und Ost-Galizien produzierten Schnittholzes zum Exporte via Nowosielitza nach dem Seehafen Odessa, zum geringen Teile auch nach Inner-Rußland.

Die drei vereinigten Lokalbahnlilien

b) Hliboka-Berhometh a./S.-Czudin.

c) Hatna-Kimpolung und

d) Hadikfalva-Radautz.

Auf diesem Lokalbahnnetze ist eine kontinuierliche Entwicklung des Verkehrs und der hieraus erzielten Einnahmen zu konstatieren, indem sich seit dem Jahre 1890, von dessen Beginne an bereits die sämtlichen genannten Lokalbahnlilien im Betriebe standen, bis zum Jahre 1897 die Leistungen im Personen- und Frachtenverkehr, sowie die hieraus erzielten Einnahmen nahezu verdoppelt haben.

Infolge der vom Jahre 1897 an eingetretenen Veränderungen in der Länge des gesellschaftlichen Netzes durch Verkauf der Linie Hadikfalva-Radautz und Ausbau der Bahnfortsetzung Kimpolung-Dorna Watra, können aus dem Vergleiche der Betriebsergebnisse der Vorjahre mit jenen der nachfolgenden keine direkten Schlüsse gezogen werden.

An der Entwicklung des Verkehres partizipieren die sämtlichen genannten Lokalbahnlinien, in erster Linie jedoch die Lokalbahn Hatna-Kimpolung, welche die stärkste und nachhaltigste Verkehrszunahme aufweist und unter sämtlichen Linien das größte Erträgnis liefert. Die ausgedehnten, konservativ bewirtschafteten Forste des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds im Bereiche dieser Linie, die vorhandenen, zum großen Teile noch nicht der Ausbeutung zugeführten Montanschätze und das verhältnismäßig rasche Anwachsen der Bevölkerung lassen auch eine weitere stete Entwicklung des Verkehres auf dieser Linie erwarten, zumal die im Jahre 1902 erfolgte Eröffnung der Lokalbahnfortsetzung bis Dorna Watra sowie die im Jahre 1906 eingetretene Betriebsaufnahme auf dem Flügel Pozoritta-Louisenthal, welche bereits gegenwärtig eine namhafte Verkehrszunahme auf der alten Linie herbeigeführt haben, ihren vollen Einfluß auf die Verkehrssteigerung der Gesamtlinie erst in den folgenden Jahren ausüben werden.

Auf der Linie Hliboka-Berhometh-Czudin hat der Verkehr im Jahre 1904 seinen Höhepunkt erreicht und ist von da ab eine namhafte Abschwächung, insbesondere der Holztransporte wahrzunehmen, welche in der fortgeschrittenen Ausnützung der, in das recht beschränkte Verkehrsgebiet dieser Linie fallenden Forste begründet ist.

Die im Zuge befindliche Realisierung der schmalspurigen Lokalbahn von Czudin nach Koszczuja wird eine neuerliche Belebung des Holzverkehres auf der Teilstrecke Hliboka-Karapcziu-Czudin herbeiführen.

e) Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody.

Diese Bahn ist lediglich auf den Transport der Produkte der im oberen Serethtale gelegenen Baron Wassilkoschen Forste angewiesen. Infolge fortgeschrittener Ausbeutung derselben weist der Frachtenverkehr eine sinkende Tendenz auf.

Indes erfüllt diese Linie ihren Zweck, durch Erleichterung der Ausbeutung und Verwertung der Forstprodukte des oberen Serethtales der anschließenden Lokalbahn Transporte zuzuführen, die andernfalls zum Teile entfallen würden.

Der in den Sommermonaten besorgte Personenverkehr und die hieraus erzielten Einnahmen sind ganz belanglos.

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Der Frachtenverkehr zeigt bisher eine im allgemeinen erfreuliche Entwicklung, die um so höher anzuschlagen ist, als das Verkehrsgebiet dieser Schleppbahn bloß das Moldawitzafußtal umfaßt.

Der am 1. Mai 1897 eingeführte Personenverkehr liefert ein recht befriedigendes Resultat.

Tabellarische Zusammenstellungen der Betriebsergebnisse der sämtlichen gesellschaftlichen Linien.

Die Ergebnisse des Personen- und Güterverkehres, sowie die Güterbewegung auf den einzelnen Linien sind den Zusammenstellungen auf Seite 93 bis 98, die dermalige Verkehrsbedeutung der einzelnen Stationen in den Jahren 1905 und 1906, die in den Stationen der gesellschaftlichen Linien aufgegebenen Privattelegramme, verkauften Fahrkarten, sowie auf- und abgegebenen Eil- und Frachtgüter sind aus den Tabellen auf Seite 99 und 100 zu entnehmen.

Dieselben sind auch auf Tafel 54 graphisch dargestellt.

a) Lokalbahnlinie Czernowitz (Zuczka)-Nowosielitza.

Betriebsjahr	Anzahl der beförderten		Einnahmen für				Zusammen	
	Personen	Eil- und Frachtgüter in t	Personen und Gepäck		Eil- und Frachtgüter			
			K	h	K	h	K	h
1885 ¹⁾	34.128	34.731	45.612	90	181.960	24	227.573	14
1886	19.330	24.108	24.929	56	121.065	28	145.994	84
1887	17.405	30.687	38.773	44	154.148	74	194.922	18
1888	16.199	46.006	19.065	50	202.718	06	221.783	56
1889	15.214	64.250	20.020	24	243.869	88	263.890	12
1890	20.093	60.659	25.617	70	246.593	74	272.211	44
1891	21.449	84.606	29.496	—	417.612	52	447.108	52
1892	24.582	45.540	23.457	14	188.317	22	211.774	36
1893 ²⁾	20.406	48.910	21.127	52	152.545	22	173.672	74

¹⁾ Vom 12. Juli bis 31. Dezember 1885.

²⁾ Die Linie Czernowitz-Nowosielitza ist am 1. Jänner 1894 an die k. k. Staatsverwaltung übergegangen.

b) Lokalbahnlinie Hliboka-Berhometh a. S. samt Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin.

Betriebsjahr	Anzahl der beförderten		Einnahmen für				Zusammen	
	Personen	Eil- und Frachtgüter in t	Personen und Gepäck		Eil- und Frachtgüter			
			K	h	K	h	K	h
1887 ¹⁾	16.157	74.636	22.775	88	265.689	38	288.465	26
1888	18.864	74.499	22.141	74	198.728	42	220.870	16
1889	28.650	84.607	27.774	36	229.313	68	257.088	04
1890	23.945	83.946	25.888 ²⁾	—	249.656 ²⁾	—	275.544 ²⁾	—
1891	23.284	115.170	24.638 ²⁾	—	252.744 ²⁾	—	277.382 ²⁾	—
1892	32.607	104.175	39.022 ²⁾	—	270.014 ²⁾	—	309.036 ²⁾	—
1893	41.703 ²⁾	98.596 ³⁾	44.108 ²⁾	—	261.692 ²⁾	—	305.800 ²⁾	—
1894	42.643 ²⁾	143.979 ³⁾	45.138 ²⁾	—	342.028 ²⁾	—	387.166 ²⁾	—
1895	42.685	131.158	45.504 ²⁾	—	313.864 ²⁾	—	359.386 ²⁾	—
1896	43.356	135.597	47.134 ²⁾	—	364.442 ²⁾	—	411.576 ²⁾	—
1897	44.476	140.869	51.572 ²⁾	—	440.702 ²⁾	—	492.274 ²⁾	—
1898	63.146	158.812						
1899	62.341	128.703						
1900	78.712	147.168						
1901	100.613	177.521						
1902	103.576	177.869						
1903	111.897	226.865						
1904	133.331	217.652						
1905	157.241	174.308						
1906	164.087	147.694						

Vom Jahre 1898 angefangen, werden die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr für die Linien Hliboka-Berhometh und Hatna-Kimpolung nicht mehr getrennt nachgewiesen.

¹⁾ Vom 30. November 1886 bis 31. Dezember 1887.

²⁾ Approximativ.

³⁾ Exklusive Eilgüter.

c) Lokalbahnlinie Hatna-Kimpolung-Dorna Watra.

Betriebsjahr	Anzahl der beförderten		Einnahmen für				Zusammen	
	Personen	Eil- und Frachtgüter in t	Personen und Gepäck		Eil- und Frachtgüter		K	h
			K	h	K	h		
1888 ¹⁾	28.180	23.462	44.229	02	136.325	74	180.554	76
1889	55.464	58.766	77.720	52	340.373	42	418.093	94
1890	60.994	87.233	95.430 ²⁾	—	414.206 ²⁾	—	509.636 ²⁾	—
1891	73.075	114.918	106.352 ²⁾	—	596.206 ²⁾	—	702.558 ²⁾	—
1892	82.531	110.138	101.812 ²⁾	—	582.382 ²⁾	—	684.194 ²⁾	—
1893	78.235 ²⁾	124.955 ²⁾	102.132 ²⁾	—	652.288 ²⁾	—	754.420 ²⁾	—
1894	96.872 ²⁾	138.892 ²⁾	113.764 ²⁾	—	679.544 ²⁾	—	793.308 ²⁾	—
1895	100.506	149.191	122.338 ²⁾	—	682.384 ²⁾	—	804.686 ²⁾	—
1896	98.133	146.883	114.590 ²⁾	—	650.114 ²⁾	—	764.704 ²⁾	—
1897	101.905	155.742	120.558 ²⁾	—	820.382 ²⁾	—	940.940 ²⁾	—
1898	109.734	141.560						
1899	116.925	138.389						
1900	130.210	162.577						
1901 ⁴⁾	218.612	211.145						
1902 ⁵⁾	189.602	230.476						
1903	204.747	269.473						
1904	244.396	283.800						
1905	257.350	264.737						
1906	327.384	302.802						

Vom Jahre 1898 angefangen werden die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr für die Linien Hliboka-Berhometh und Hatna-Kimpolung nicht mehr getrennt nachgewiesen.

¹⁾ Vom 1. Mai 1888 bis 31. Dezember 1888 — ²⁾ Approximativ. — ³⁾ Exklusive Eilgüter. — ⁴⁾ Am 9. Jänner 1901 wurde die Teilstrecke Kimpolung-Valeputna dem Verkehre übergeben. — ⁵⁾ Am 28. Oktober 1902 wurde die Endstrecke Valeputna-Dorna Watra dem Verkehre übergeben.

d) Lokalbahnlinie Hadikfalva-Radautz.

Betriebsjahr	Anzahl der beförderten		Einnahmen für				Zusammen	
	Personen	Eil- und Frachtgüter in t	Personen und Gepäck		Eil- und Frachtgüter		K	h
			K	h	K	h		
1889 ¹⁾	8.566	381	3.663	—	540	46	4.203	46
1890	50.689	11.034	18.444	—	19.636	—	38.080	—
1891	43.719	35.368	16.736	—	38.736	—	55.472	—
1892	63.047	21.584	18.302	—	24.462	—	42.764	—
1893	53.228 ²⁾	28.601 ³⁾	19.840	—	34.542	—	54.382	—
1894	71.784 ²⁾	41.880 ³⁾	26.396	—	42.742	—	69.128	—
1895	68.432 ²⁾	45.451	21.250	—	46.500	—	67.750	—
1896	53.072	55.299	26.746	—	67.244	—	93.990	—
1897	59.144	65.722	22.710	—	77.552	—	100.262	—
1898 ⁴⁾	38.675	49.541						

Gemeinsame Rechnung für Hliboka-Berhometh, Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz.

Seit 1. Juli 1898 wurde die Linie Hadikfalva-Radautz für Rechnung der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen betrieben.

¹⁾ Vom 17. November 1889 bis 31. Dezember 1889. — ²⁾ Approximativ. — ³⁾ Exklusive Eilgüter. — ⁴⁾ Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1898.

e) Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody.

Betriebsjahr	Anzahl der beförderten		Einnahmen für				Zusammen	
	Personen	Eil- und Frachtgüter in t	Personen und Gepäck		Eil- und Frachtgüter			
			K	h	K	h	K	h
1887 ¹⁾	415	37.175	316	26	35.647	78	35.964	04
1888	273	35.352	153	18	33.093	98	33.247	16
1889	349	32.205	186	26	35.073	64	35.259	90
1890	345	29.362	26	28	29.639	76	29.666	04
1891	330	29.998	332	40	37.424	50	37.756	90
1892	143	27.720	132	76	31.624	78	31.757	54
1893	201	28.071	91	60	28.925	56	29.017	16
1894	271	45.648	61	22	34.216	48	34.277	70
1895	808	21.210	154	68	22.822	62	22.977	30
1896	245	17.848	73	16	21.832	74	21.905	90
1897	266	19.601	117	98	30.017	22	30.135	20
1898	340	20.829	128	92	25.406	82	25.535	74
1899	297	18.757	112	—	27.730	18	27.842	18
1900	170	18.122						
1901	230	21.157						
1902	325	20.642						
1903	314	18.102						
1904	350	16.611						
1905	409	27.956						
1906	146	28.213						

Seit dem Jahre 1900 wird für die Schlepfbahn Berhometh-Mezebrody eine separate Betriebsrechnung nicht mehr geführt, weshalb die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre dieser Linie nicht mehr gesondert nachgewiesen werden können.

¹⁾ Vom 21. Dezember 1886 bis 31. Dezember 1887.

f) Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza.

Betriebsjahr	Anzahl der beförderten		Einnahmen für				Zusammen	
	Personen	Eil- und Frachtgüter in t	Personen und Gepäck		Eil- und Frachtgüter			
			K	h	K	h	K	h
1889 ¹⁾	—	7.252	—	—	19.146	82	19.146	82
1890	—	27.159	—	—	123.897	—	123.897	—
1891	—	40.072	14	78	100.077	38	100.092	16
1892	—	37.110	—	—	113.353	26	113.353	26
1893	—	41.870	—	—	113.184	76	113.184	76
1894	—	46.103	—	—	112.698	—	112.698	—
1895	—	45.942	—	—	123.460	72	123.460	72
1896	—	48.923	—	—	130.155	56	130.155	56
1897	9.238 ²⁾	48.701	4.624	62	129.317	10	133.941	72
1898	17.952	37.237	5.756	51	98.131	32	103.887	83
1899	19.798	40.824	8.183	17	116.549	99	124.733	16
1900	18.864	49.612						
1901	17.717	51.892						
1902	18.162	43.817						
1903	19.518	53.136						
1904	9.598 ³⁾	41.571						
1905	22.581	41.649						
1906	23.200	59.668						

Seit dem Jahre 1900 wird für die Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza eine separate Betriebsrechnung nicht mehr geführt, weshalb die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre dieser Linie nicht mehr gesondert nachgewiesen werden können.

¹⁾ Vom 15. August 1889 bis 31. Dezember 1889. — ²⁾ Personenverkehr ab 1. Mai 1897. — ³⁾ Fehlerhafte statistische Angabe; richtige Anzahl zirka 20.000.

g) Vereinigte drei Bukowinaer Lokalbahnen Hliboka-Berhometh-Czudin, Hatna-Kimpolung-Dorna Watra und Hadikfalva-Radautz.

Betriebsjahr	Anzahl der beförderten		Einnahmen für				Zusammen	
	Personen	Eil- und Frachtgüter in t	Personen und Gepäck		Eil- und Frachtgüter		K	h
			K	h	K	h		
1887 ¹⁾	16.157	74.636	22.775	88	265.689	38	288.465	26
1888 ²⁾	47.044	97.961	66.370	76	335.054	16	401.424	92
1889 ³⁾	87.680	143.754	109.157	88	570.227	56	679.385	44
1890	135.628	182.213	139.761	36	683.497	90	823.259	26
1891	140.078	265.456	147.725	92	887.686	32	1,035.412	24
1892	178.185	235.897	159.135	78	876.858	24	1,035.994	02
1893	173.166	255.969	166.079	50	948.522	70	1,114.602	20
1894	211.299	325.478	185.298	64	1,064.314	30	1,249.612	94
1895	211.623	325.800	189.093	68	1,042.710	52	1,231.804	20
1896	194.561	337.779	188.470	80	1,081.798	92	1,270.269	72
1897	205.525	361.652	194.840	90	1,338.636	06	1,533.476	96
1898 ⁴⁾	211.555	350.013	195.218	40	1,178.337	72	1,373.556	12
1899	179.266	267.092	212.199	46	1,024.268	81	1,246.468	27
1900 ⁵⁾	208.922	309.745						
1901 ⁶⁾	319.225	387.666						
1902 ⁷⁾	293.178	408.345						
1903 ⁸⁾	205.061	496.338						
1904 ⁸⁾	377.727	501.452						
1905	414.591	439.045						
1906	491.471	450.496						

Vom Jahre 1900 angefangen wird für die vereinigten drei Lokalbahnlinien keine separate Betriebsrechnung mehr geführt. Die Betriebseinnahmen und -Ausgaben werden nur für das gesamte Netz — inkl. der Schlepfbahnen — nachgewiesen.

1) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen nur den Verkehr auf der Linie Hliboka-Berhometh-Czudin, und zwar für die Verkehrsperiode vom 30. November 1886 bis 31. Dezember 1887.

2) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen den Verkehr auf den Linien Hliboka-Berhometh-Czudin und Hatna-Kimpolung, und zwar für letztere Linie für die Betriebsperiode vom 1. Mai 1888 bis 31. Dezember 1888.

3) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen den Verkehr auf sämtlichen drei Bukowinaer Lokalbahnen, für die Linie Hadikfalva-Radautz bloß für die Betriebsperiode vom 17. November 1888 bis 31. Dezember 1888.

4) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen den Verkehr auf sämtlichen drei Bukowinaer Lokalbahnen, für die Linie Hadikfalva-Radautz bloß für die Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 30. Juli 1898.

5) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen nur den Verkehr auf der Linie Hliboka-Berhometh-Czudin und Hatna Kimpolung.

6) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen den Verkehr auf den Linien Hliboka-Berhometh-Czudin und Hatna-Valeputna, und zwar für die Strecke von Kimpolung nach Valeputna für die Betriebsperiode vom 9. Jänner bis 31. Dezember 1901.

7) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen den Verkehr auf den Linien Hliboka-Berhometh-Czudin und Hatna-Dorna Watra, für die Teilstrecke Valeputna-Dorna Watra bloß für die Betriebsperiode vom 29. Oktober bis 31. Dezember 1902.

8) Die ausgewiesenen Zahlen umfassen den Verkehr auf den Linien Hliboka-Berhometh-Czudin und Hatna-Dorna Watra.

7.) Lokalbahnen Hliboka-Berhometh a. S.-Czudin, Hatna-Kimpolung-Dorna Watra und Hadikfalva-Radautz, sowie Schlepfbahnen Berhometh a. S.-Mezebrody und Wama-Russ Moldawitza.

Betriebsjahr	Anzahl der beförderten		Einnahmen für				Zusammen	
	Personen	Eil- und Frachtgüter in t	Personen und Gepäck		Eil- und Frachtgüter		K	h
			K	h	K	h		
1887 ¹⁾	16.572	111.912	23.092	14	301.337	16	324.429	30
1888 ²⁾	47.317	133.493	66.523	94	368.148	14	434.672	08
1889 ³⁾	88.029	183.211	109.344	14	624.448	02	733.792	16
1890 ³⁾	135.973	238.734	139.787	64	837.034	66	976.822	30
1891 ³⁾	140.408	335.526	148.073	10	1,025.188	20	1,173.261	30
1892 ³⁾	178.328	300.727	159.268	54	1,021.836	38	1,181.104	82
1893 ³⁾	173.367	322.910	166.171	10	1,090.633	02	1,256.804	12
1894 ³⁾	211.570	417.229	185.359	86	1,211.228	78	1,396.588	64
1895 ³⁾	212.431	401.952	189.248	36	1,188.993	86	1,378.242	22
1896 ³⁾	194.806	404.550	188.543	96	1,233.787	22	1,422.331	18
1897 ³⁾	215.029	430.635	199.583	50	1,497.970	38	1,697.553	88
1898 ⁴⁾	229.847	408.079	201.103	83	1,292.875	86	1,493.979	69
1899 ⁵⁾	199.361	326.673	220.497	65	1,168.548	98	1,389.046	63
1900 ⁶⁾	227.956	377.479	238.886	12	1,313.505	26	1,552.391	38
1901 ⁶⁾	337.172	461.715	261.976	43	1,575.785	82	1,837.762	25
1902 ⁷⁾	311.665	472.804	302.674	98	1,624.194	22	1,926.869	20
1903 ⁸⁾	336.476	567.576	351.095	58	2,055.415	24	2,406.510	82
1904 ⁸⁾	387.675	559.634	383.446	12	2,024.215	41	2,407.661	53
1905 ⁸⁾	437.581	508.650	443.150	24	1,945.871	29	2,389.021	53
1906	514.817	538.377	509.956	67	2,220.790	48	2,730.747	15

¹⁾ Ergebnis aus dem Betriebe der Lokalbahn Hliboka-Berhometh-Czudin für die Verkehrsperiode vom 30. November 1886 bis 31. Dezember 1887 und der Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody für die Verkehrsperiode vom 31. Dezember 1886 bis 31. Dezember 1887.

²⁾ Ergebnis aus dem Betriebe der Lokalbahnlinien Hliboka Berhometh-Czudin und Hatna-Kimpolung, sowie der Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody, und zwar auf der Lokalbahn Hatna-Kimpolung für die Betriebsperiode vom 1. Mai bis 31. Dezember 1888.

³⁾ Ergebnis aus dem Betriebe sämtlicher oben angeführter Lokal- und Schlepfbahnlinien; für die Lokalbahn Hadikfalva-Radautz nur für die Verkehrsperiode vom 17. November 1889 bis 31. Dezember 1889 und für die Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza nur für die Verkehrsperiode vom 15. August 1889 bis 31. Dezember 1889.

⁴⁾ Ergebnis aus dem Betriebe sämtlicher oben angeführter Lokal- und Schlepfbahnlinien; für die Lokalbahn Hadikfalva-Radautz nur für die Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 1. Juli 1898.

⁵⁾ Ergebnis aus dem Betriebe sämtlicher oben angeführten Lokal- und Schlepfbahnlinien mit Ausschluß der am 8. Juli 1898 an die Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft verkauften Lokalbahn Hadikfalva-Radautz.

⁶⁾ Ergebnis aus dem Betriebe der Lokalbahnlinien Hliboka-Berhometh-Czudin und Hatna-Valeputna, sowie der Schlepfbahnen Berhometh a. S.-Mezebrody und Wama-Russ Moldawitza, und zwar auf der Strecke Kimpolung-Valeputna für die Betriebsperiode vom 9. Jänner bis 31. Dezember 1901.

⁷⁾ Ergebnis aus dem Betriebe der Lokalbahnlinien Hliboka-Berhometh a. S.-Czudin und Hatna Dorna Watra, sowie der Schlepfbahnen Berhometh a. S.-Mezebrody und Wama-Russ Moldawitza, und zwar auf der Lokalbahn Valeputna-Dorna Watra für die Betriebsperiode vom 29. Oktober bis 31. Dezember 1902.

⁸⁾ Ergebnis aus dem Betriebe der Lokalbahnlinien Hliboka-Berhometh-Czudin und Hatna-Dorna Watra, sowie der Schlepfbahnen Berhometh a. S.-Mezebrody und Wama-Russ Moldawitza.

Beförderte Frachtgüter auf der Linie Hliboka-Berhometh samt Flügel Karapcziu a. S.-Czudin.

W a r e n g a t t u n g	1890	1895	1900	1905	1906
	i n T o n n e n				
Bau und Werkholz	76.603	112.083	64.917	66.069	57.598
Brennholz			62.192	73.917	61.907
Getreide, Hülsenfrüchte	4.412	9.369	7.329	11.642	9.276
Steine, Zement, Kalk, Ziegel	281	853	1.308	5.140	3.416
Mahlprodukte	665	1.537	2.285	5.028	3.887
Salz	1	311	450	307	246
Eisen und Eisenwaren	63	649	463	752	972
Abfälle aller Art	—	248	429	—	—
Bier	7	427	606	736	924
Emballagen	84	381	542	627	663
Stein-, Braun-, Holzkohle, Koks	—	247	35	342	268
Möbel, Effekten	45	178	480	234	206
Kolonialwaren	—	114	160	368	162
Petroleum, Chemikalien	87	318	382	329	368
Landwirtschaftliche und andere Maschinen	30	163	275	427	353
Kartoffel und Stärke etc.	32	299	1.950	1.122	885
Lebendes (Pferde, Horn- und Borstenvieh)	1.047	1.717	1.630	1.161	779
Spiritus, Spirituosen	31	697	372	779	1.030
Häute, Felle, Leder etc.	11	70	51	213	107
Glas- und Tonwaren, Porzellan	41	72	57	496	442
Manufakturwaren	4	89	140	138	68
Diverse Artikel	430	933	662	3.622	3.112
Zusammen	83.874	130.755	146.715	173.449	149.669

Beförderte Frachtgüter auf der Linie Hatna-Kimpolung-Dorna Watra.

W a r e n g a t t u n g	Hatna-Kimpolung			Hatna-Dorna Watra	
	1890	1895	1900	1905	1906
i n T o n n e n					
Bau- und Werkholz	69.567	115.154	108.456	154.389	186.917
Brennholz			12.992	38.189	44.802
Getreide, Hülsenfrüchte	3.900	13.612	10.423	19.993	19.479
Steine, Zement, Kalk, Ziegel	5.733	6.649	8.531	15.115	11.201
Erze, Mineralien, Hüttenprodukte	1.843	1.660	5.037	10.148	16.287
Mahlprodukte	1.164	2.603	2.876	7.455	5.573
Salz	1.239	2.387	2.603	4.963	4.987
Eisen und Eisenwaren	1.076	1.015	2.356	1.746	1.689
Abfälle aller Art	—	733	1.770	—	—
Bier	190	778	1.518	1.412	1.364
Emballagen	222	554	934	1.174	1.256
Stein-, Braun-, Holzkohle, Koks	45	370	890	195	83
Möbel, Effekten	184	437	559	714	725
Kolonialwaren	133	355	462	676	528
Petroleum, Chemikalien	166	433	442	572	669
Landwirtschaftliche und andere Maschinen	215	88	365	875	573
Kartoffel und Stärke etc.	10	85	309	1.609	788
Lebendes (Pferde, Horn- und Borstenvieh)	155	189	138	1.504	556
Spiritus, Spirituosen	203	362	202	667	814
Häute, Felle, Leder etc.	627	44	98	168	142
Tabak	57	158	112	121	81
Glas- und Tonwaren, Porzellan	32	81	58	153	114
Manufakturwaren	36	145	164	340	271
Diverse Artikel	407	1.176	1.071	1.971	3.483
Zusammen	87.204	149.068	162.366	264.149	302.082

Frequenzausweis für das Jahr 1905 und 1906. Linie: Hliboka-Berhometh-Czudin.

Stationen	Privat-Telegramme Stück		Anzahl der verkauften Fahrkarten Stück		Gepäck und Eilgut				Frachtgut			
					Aufgabe		Abgabe		Aufgabe		Abgabe	
					in Meterzentner							
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Hliboka	—	—	17.049	18.254	—	—	—	—	—	—	—	—
Presekareny	—	—	905	601	—	—	—	—	3.190	2.798	2.662	4.279
Karapcziu	—	—	7.668	7.853	6.283	4.061	473	790	31.509	10.903	27.000	37.214
Ropce	—	—	2.185	1.541	—	—	—	—	23.307	9.095	6.776	4.230
Storozynetz	—	—	31.657	34.813	520	830	782	848	133.760	189.829	73.244	93.344
Panka	638	556	3.284	3.974	20	12	9	—	79.883	41.435	9.993	5.318
Tisowetz	—	—	1.632	864	—	—	—	—	49.588	59.986	149	—
Komarestie Slob	—	—	4.401	4.649	18	23	7	28	55.620	53.276	9.707	4.062
Beckow	—	—	1.175	836	—	—	—	—	19.685	13.200	—	—
Zadowa	—	—	7.654	8.158	36	28	37	137	41.688	19.398	3.401	4.381
Lukawetz	—	—	10.509	11.261	3.913	4.198	253	286	266.061	126.667	144.775	131.898
Berhometh	—	—	15.091	15.373	215	188	253	140	78.683	36.187	18.084	22.018
Teplica	—	—	—	—	—	—	—	—	91.453	149.736	—	12
Mežebrody	—	—	208	74	—	—	—	—	140.057	121.616	20	—
Kupka	—	—	2.257	1.903	—	—	—	—	8.731	10.072	—	1.076
Petroutz	—	—	5.672	5.139	28	377	45	117	241.692	238.726	36.821	13.919
Idzestie	—	—	2.146	2.375	—	—	—	—	—	—	—	—
Czudin	—	—	9.365	10.392	108	161	244	265	292.898	444.262	34.442	39.260
Zusammen	693	610	122.808	128.060	11.141	9878	2.103	2.611	1.557.805	1.527.186	377.074	361.011

Frequenzausweis für das Jahr 1905 und 1906. Linie: Hatna-Dorna Watra.

Stationen	Privat-Telegramme Stück		Anzahl der verkauften Fahrkarten Stück		Gepäck und Eilgut				Frachtgut			
					Aufgabe		Abgabe		Aufgabe		Abgabe	
					in Meterzentner							
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Hatna	—	—	14.947	17.703	—	—	—	—	—	—	—	—
Parhoutz	—	—	4.651	4.362	—	—	—	—	—	195	383	1.645
Theodorestie	—	3	2.601	3.834	154	3.702	2.984	182	8.581	8.144	34.748	53.964
Komanestie	—	—	4.930	2.950	—	—	—	—	1.217	923	10.016	19.936
Pertestie	—	—	850	629	—	—	—	—	15.705	14.312	104	—
Kaczyka	200	72	10.792	17.330	1.229	202	268	697	154.132	146.301	28.459	25.365
Strigoja	—	—	490	328	—	—	—	—	—	—	—	—
Illischestie	101	80	3.332	4.055	15	72	66	17	1.977	285	521	626
Paltinoasa	880	1.489	4.811	6.929	56	71	42	113	200.787	314.104	194.122	196.404
Gurahumora	36	16	28.853	36.399	1.063	823	772	1.332	192.641	148.955	68.765	118.922
Woronetz	—	—	—	—	—	—	—	—	29.898	61.427	—	—
Frašin	51	19	18.395	21.621	165	94	77	241	612.188	610.100	24.396	15.371
Molit	—	1	2.714	2.513	13	10	33	3	46.905	59.640	14.423	35.595
Wama	—	—	25.535	36.350	123	176	200	238	44.454	142.111	6.787	98.075
Eisenau	—	—	5.131	6.068	—	—	—	25	4.429	6.021	2.332	5.988
Alt-Kimpolung	64	60	9.742	14.900	35	42	43	27	222.293	206.589	33.450	49.712
Kimpolung	—	—	40.261	49.542	1.430	561	470	1.321	24.781	29.882	55.498	44.463
Sadowa	—	—	2.680	2.168	—	—	—	—	101.075	82.195	198	661
Požoritta	—	—	15.969	20.317	200	113	106	299	161.598	183.825	32.904	37.938
Valeputna	—	—	2.491	3.103	24	23	15	54	3.997	9.181	1.478	1.107
Jakobeny	—	—	18.063	21.010	166	117	139	126	37.565	128.930	38.963	46.655
Argestru	—	—	1.804	1.090	—	—	—	—	—	—	—	—
Dorna Watra	—	—	16.360	18.500	7.176	3.800	3.303	8.200	116.210	277.720	64.133	52.887
Dorna Watra-Bad	—	—	8.837	9.400	5.289	7.200	6.648	5.800	—	—	—	—
Fundul Moldowi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.761	—	164
Louisenthal-Grube	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29.773	—	227
Zusammen	1.332	1.740	244.239	301.601	15.268	17.006	17.141	18.675	1.980.433	2.495.374	611.689	705.705

Frequenzausweis für das Jahr 1905 und 1906. Schlepfbahn: Wama-Russ Moldawitza.

Stationen	Privat-Telegramme Stück		Anzahl der verkauften Fahrkarten Stück		Gepäck und Eilgut				Frachtgut			
					Aufgabe		Abgabe		Aufgabe		Abgabe	
	in Meterzentner											
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Wama Haltestelle .	—	—	1.529	1.723	—	—	—	—	—	—	—	—
Deia	—	—	429	360	—	—	—	—	46.620	55.057	35	41
Frumossa	—	—	1.844	1.887	—	—	—	—	—	—	—	—
Dragosza	1.183	574	2.075	1.810	—	—	—	12	16.193	105.835	2.163	3.065
Frendenthal.	—	—	1.498	1.590	—	—	—	—	—	—	—	—
Watra Moldawitza .	916	730	1.636	2.172	—	—	—	—	36.011	53.844	5.244	12.168
Russ Moldawitza . .	—	—	—	—	—	—	—	—	340	21.105	—	—
Russ Moldawitza-Säge	2	—	4.397	4.883	135	47	—	17	240.080	266.418	30.778	8.313
Zusammen	2.101	1.304	13.408	14.425	135	47	—	29	339.243	502.259	38.220	23.587

6. Betriebsleistungen beim Personen- und Güterverkehre und Betriebsergebnisse, auf das Betriebskilometer reduziert.

a) Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza.

Aus den bereits angeführten Gründen konnte, insolange die Bahn hauptsächlich auf den Transport der Bodenprodukte der benachbarten Auslandsgebiete angewiesen war, eine kontinuierliche Verkehrsentwicklung nicht stattfinden und geben daher auch die kilometrischen Leistungen im Personen- und Güterverkehr und die Einnahmen hieraus zu keinerlei anderweitigen Bemerkungen Anlaß.

Die Betriebsausgaben sind wegen der zumeist sicheren Lage der im ebenen Terrain geführten Linie relativ gering. Die bloß 2·50/100 betragende Maximalneigung ermöglichte es, selbst in ungewöhnlich verkehrsreichen Jahren, z. B. im Jahre 1891, den Verkehr ohne wesentliche Erhöhung der geleisteten Zugskilometer zu bewältigen, indem lediglich die Durchschnittsbelastung der Züge entsprechend stieg.

Der Verkehr wurde durch ein täglich verkehrendes gemischtes Zugspaar, durch Marktzüge an einzelnen Tagen der Woche und durch nach Erfordernis eingeleitete Güterzüge besorgt.

Hauptfrachtartikel war Getreide, sodann Bau-, Schnitt- und Brennholz.

Seit Erreichung des Anschlusses an das russische Bahnnetz mit Ende des Jahres 1893 hat der Transport von Schnittmaterial nach Inner-Rußland und Odessa erhöhte Bedeutung erlangt.

Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza.

Betriebsjahr	Abgerundete Betriebslänge km	Beförderte		pro Betriebskm.			Ausgaben-Koeffizient in % ¹⁾	Einnahme in Hellern			Geleistete				Netto zu Brutto in %	Durchschnittsbelastung der Züge in t	Hauptsächlichste Frachtartikel in %				
		Personen-kilometer	Güter-Tonnen-Kilometer	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß		pro Personen-Kilometer	pro Tonnen-Kilometer	Ausgabe in Hellern pro t und km	Zugs-Wagen-achs-Kilometer pro Betriebskilom.	Tonnen		Bau- und Brennholz			Getreide, Hülsenfrüchte, Manufakturwaren	Steine, Zement, Kaak, Ziegel	Sonstige		
												Brutto	Netto								
		pro Betriebskm.		in Kronen																	
1885	31	27.963	31.360	7.390	3.328	4.062	45·0	5·20	18·6	8·34	1.345	24.061	126.000	39.900	32	93	0·7	62·5	—	37·88 ²⁾	
1886	31	15.423	20.425	4.744	2.270	2.474	47·3	5·14	16·44	7·88	886	16.674	84.900	28.800	34	96	1·38	72·49	—	26·13	
1887	31	13.626	29.160	5.690	2.488	3.202	43·7	4·80	16·94	7·40	820	17.358	91.260	32.000	35	111	12·28	50·57	—	37·15	
1888	31	12.439	43.877	7.192	2.350	4.842	32·7	4·82	16·22	5·30	909	22.094	124.400	44.300	36	137	6·63	59·80	—	33·57	
1889	31	12.350	52.430	8.446	3.330	5.136	39·3	5·14	14·64	5·56	838	25.551	139.900	59.900	43	167	15·45	77·04	—	7·51	
1890	31	17.327	54.685	8.910	2.094	6.816	23·5	4·66	14·50	4·30	913	31.040	152.100	48.700	32	166	15·02	72·74	—	12·24	
1891	31	17.474	79.657	14.458	2.690	11.768	18·6	5·36	16·92	3·32	979	38.062	217.200	87.600	40	222	16·51	75·23	—	8·26	
1892	31	20.095	43.735	6.870	2.492	4.378	36·0	3·68	13·70	5·20	845	25.019	135.900	47.800	35	160	22·86	67·85	0·23	9·06	
1893	31	18.195	39.336	5.636	2.718	2.918	48·2	3·66	12·50	5·12	825	29.924	148.500	53.100	36	180	15·71	41·23	32·18	10·38 ³⁾	

1) Betrifft das Prozentualverhältnis der Betriebsausgaben von den Einnahmen. — 2) Vom 12. Juli 1894 als 31. Dezember 1885. — 3) Am 1. Jänner 1894 in das Eigentum der Staatsverwaltung übergegangen.

b) Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit Flügel Karapcziu a. S.-Czudin.

Seit dem Jahre 1889 ist der Personenverkehr auf mehr als das Sechsfache, der Frachtenverkehr auf mehr als das Doppelte gestiegen, welche Steigerung auf die Zunahme der Zahl und Wohlhabenheit der Bevölkerung, sowie auf die Entwicklung der Sägeindustrie und intensive Ausbeutung der in das Verkehrsgebiet dieser Linie fallenden Forste zurückzuführen ist.

Die kilometrischen Leistungen und Einnahmen bleiben jedoch wesentlich hinter den bezüglichen Durchschnittsziffern für sämtliche Linien zurück. Hauptfrachtartikel sind: Brennholz, dann Schnitt- und Bauholz, welche zusammen durchschnittlich 85% des Gesamtverkehrs ausmachen, sodann folgen Getreide und Mahlprodukte mit durchschnittlich 7% des Gesamtverkehrs.

Der Verkehr wurde bis zum Jahre 1896 durch je einen täglichen gemischten Zug nach jeder Richtung, außerdem durch wöchentlich einmal nach jeder Richtung verkehrende gemischte Marktzüge und durch nach Erfordernis eingeleitete Lastzüge vermittelt.

Die Bestrebungen nach einer, der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der auf dieser Linie verkehrenden gesellschaftlichen Lokomotiven entsprechenden Erhöhung der den Zügen beizugebenden Bruttolasten führten zu dem Resultate, daß bis zum Jahre 1895 der gesteigerte Frachtenverkehr ohne nennenswerte Erhöhung der geleisteten Zugskilometer bewältigt werden konnte, wobei die Durchschnittsbelastung der Züge um fast 50% stieg.

Seit dem Jahre 1896 wurde zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums ein zweites tägliches Zugspaar in Verkehr gesetzt. Durch diese Maßnahme wurde schon im Jahre 1896 die Leistung der Zugskilometer um zirka 23%, im Jahre 1897 um zirka 40% gegen das Jahr 1895 erhöht und die Betriebskosten wesentlich gesteigert, jedoch auch der Grund zu der in späterer Folge eingetretenen namhaften Steigerung des Personenverkehrs gelegt. Andererseits ist auch eine ungünstige Wirkung dieser im Interesse des reisenden Publikums getroffenen Maßnahme in der zeitweisen wesentlichen Verschlechterung der Durchschnittsbelastung der Züge und des Verhältnisses der Nettolast zur Bruttolast wahrzunehmen.

Lokalbahn Hliboka-Berhometh a. S. samt Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin.

Betriebsjahr	Abgerundete Betriebslänge: km	Betriebs-Einnahmen ¹⁾ in Kronen	Geleistete				Netto zu Brutto in %	Durchschnittsbelastung der Züge in t	Hauptsächliche Frachtartikel in Prozenten					Anmerkung
			Zugs-Kilometer pro Betriebskilom.	Wagen-achs-	Tonnen				Bau- und Brennholz	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte	Steine, Zement, Kalk, Ziegel	Sonstige		
					Brutto-	Netto-								
1887	72	3.696	1.106	24.026	127.300	68.300	34 ⁹	115	88 ³³	6 ⁹⁶	—	4 ⁷¹	vom 30./11. 1886 bis 31./12. 1887	
1888	72	3.068	1.121	22.554	119.900	42.600	35 ⁵	107	89 ⁷⁸	0 ⁸⁸	1 ⁶⁰	7 ⁷⁸		
1889	72	3.570	1.193	23.048	125.300	46.400	37 ¹	105	93 ⁸⁸	2 ⁴⁶	—	3 ⁶³		
1890	72	3.828	1.212	25.398	135.400	48.100	35 ⁶	112	1 ³³	5 ²⁶	—	3 ⁴¹		
1891	72	3.852	1.079	27.932	152.100	59.200	38 ⁹	141	90 ⁶⁰	6 ¹³	0 ⁶¹	2 ⁷⁶		
1892	72	4.292	995	28.133	146.200	55.700	38 ¹	146	89 ²²	6 ¹⁰	0 ⁸¹	3 ⁸⁷		
1893	72	4.248	994	28.167	145.000	54.300	37 ⁴	146	85 ³⁴	7 ¹⁹	2 ³²	5 ¹⁵		
1894	72	5.656	1.166	34.400	185.500	73.700	39 ⁷	159	89 ¹⁴	6 ⁸¹	0 ⁹¹	3 ¹⁴		
1895	72	4.992	1.168	32.835	188.200	75.260	40 ⁰	161	85 ⁷²	8 ³⁴	0 ⁹⁵	5 ²⁹		
1896	72	5.716	1.442	36.017	205.400	76.500	37 ⁰	142	84 ⁴⁶	7 ⁵⁴	0 ⁷¹	7 ²⁹		
1897	72	6.836	1.617	38.132	217.500	78.944	36 ³	135	84 ⁶²	10 ⁰³	0 ⁶²	4 ⁸³		
1898	72		1.592	38.458	227.100	80.380	35 ⁴	102/130+	83 ¹²	12 ⁰⁸	0 ⁹⁶	4 ¹⁴		
1899	72		1.538	36.983	213.386	76.085	35 ⁷	102/121+	87 ⁷¹	6 ⁶²	0 ⁵⁶	5 ⁰⁸		
1900	72		1.577	39.730	229.057	80.590	35 ²	149/86+	86 ⁶³	6 ⁵⁶	0 ⁹⁰	5 ⁰¹		
1901	72		1.622	43.897	257.322	86.164	33 ⁵	132	88 ²⁴	5 ⁴⁰	0 ⁴⁸	5 ⁸⁸		
1902	72		1.469	43.162	253.722	94.208	37 ¹	180	86 ⁰¹	5 ⁹⁷	0 ⁹⁷	7 ⁰⁵		
1903	72		1.534	51.325	306.228	102.280	33 ⁴	205	86 ⁹⁷	6 ¹⁸	1 ²⁰	5 ⁶⁵		
1904	72		1.512	48.479	317.928	100.783	31 ⁷	205	86 ⁸²	6 ⁶³	1 ²⁴	5 ⁰¹		
1905	72		1.504	37.229	273.590	—	—	178	80 ⁷¹	9 ⁶⁰	2 ⁹⁵	6 ⁷³		
1906	27		1.504	35.196	261.070	—	—	174	81 ⁴⁸	8 ⁷⁰	2 ³³	7 ⁴⁹		

¹⁾ Approximativ.

+ Zähler Hliboka-Berhometh Nenner Karapcziu-Czudin

Infolge der fortschreitenden Verwendung von Wagen mit 12 und 15 t Ladegewicht an Stelle der 10-tonnigen Wagen ist ein fortschreitend günstigeres Verhältnis zwischen den geleisteten Bruttotonnenkilometern und Wagenachskilometern wahrzunehmen.

Der Frachtenverkehr hat in den Jahren 1903 und 1904 seinen Höhepunkt erreicht und bewegt sich seither infolge fortgeschrittener Ausbeutung der in dem Verkehrsrayon dieser Linie gelegenen Forste in absteigender Richtung.

Behufs neuerlicher Belegung des Frachtenverkehrs in der Strecke Hliboka-Karapczu-Czudin hat die Gesellschaft die Konzession für die schmalspurige Lokalbahn von Czudin nach Koszczuja erworben.

c) Linie Hatna-Kimpolung-Dorna Watra.

Vom Jahre 1890 bis zum Jahre 1900 ist der Personenverkehr um mehr als 100%, der Frachtenverkehr um mehr als 90% gestiegen. Die steigende Tendenz des Verkehrs hält auch gegenwärtig noch an, jedoch ist infolge der seit dem Jahre 1900 sukzessiv erfolgten Verlängerung dieser Linie von Kimpolung nach Dorna Watra eine direkte Vergleichung der Betriebsergebnisse mit jenen der Vorjahre untunlich.

Den hauptsächlichsten Anteil an dieser Verkehrssteigerung hat die Entwicklung der Sägeindustrie in den von der Bahn berührten, ausgedehnten, dem Bukowinaer gr.-or. Religionsfonds gehörigen Waldgebieten. Überdies wurden durch geeignete Tarifmaßnahmen auch Schnittholztransporte aus dem Tale der goldenen Bistritz und deren Zufüssen über die Lokalbahnlinie Hatna-Kimpolung geleitet, die vordem über Siebenbürgen und Rumänien zum Export gelangten.

Neben den Schnittmaterialien gelangen auch in geringerem Maße Bau- und Brennholz zum Transporte.

Lokalbahnlinie Hatna-Kimpolung (Dorna Watra).

Betriebsjahr	Abgerundete Betriebslänge: km	Einnahmen ¹⁾ pro Betriebskilometer in Kronen	Geleistete				Netto zu Brutto in %	Durchschnittsbelastung der Züge in t	Hauptsächlichste Frachtkategorie in Prozenten					Anmerkung
			Zugs-Kilometer pro Betriebskilom.	Wagenachse-	Tonnen				Bau- und Brennholz	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte	Steine, Zement, Kalk, Ziegel	Sonstige		
					Brutto-	Netto-								
1888	67	4.046	966	16.113	84.400	25.100	29 ⁷	87	63 ²⁴	13 ²⁹	2 ⁸⁷	20 ⁶⁰	vom 1./5. 1888 bis 31./12. 1888	
1889	67	6.240	1.652	32.848	179.300	58.700	32 ⁷	109	74 ⁷⁷	7 ¹³	9 ⁷⁵	8 ³⁵		
1890	67	7.606	1.730	42.457	235.000	84.800	36 ¹	134	79 ⁷⁸	5 ⁸⁰	6 ⁸⁷	7 ⁸⁵		
1891	67	10.486	1.778	51.907	284.400	101.800	35 ⁸	160	81 ⁸⁷	6 ⁰⁹	6 ²⁵	5 ⁷⁹		
1892	67	10.210	1.595	48.153	261.500	99.400	37 ⁹	164	81 ⁸¹	4 ⁵⁴	6 ¹⁴	7 ⁵¹		
1893	67	11.260	1.685	54.019	298.300	111.700	37 ⁴	177	75 ⁷⁵	6 ⁷⁰	9 ⁸⁷	7 ⁶⁸		
1894	67	11.840	1.623	57.123	325.500	126.500	38 ⁸	200	75 ¹¹	10 ⁶¹	6 ⁰⁹	7 ⁶⁹		
1895	67	12.010	1.667	61.836	347.940	125.490	36 ⁰	209	77 ²⁵	10 ⁸⁸	4 ⁴⁶	7 ⁴¹		
1896	67	11.414	1.637	60.763	347.200	126.250	36 ³	212	76 ⁴⁷	9 ⁹¹	4 ⁸⁸	8 ⁷⁴		
1897	67	14.044	1.881	66.741	384.955	141.400	36 ⁷	204	79 ²⁰	9 ³⁵	3 ⁶⁰	7 ⁸⁵		
1898	67		1.799	62.627	375.612	141.901	37 ⁸	187	68 ⁴⁵	14 ⁴⁵	4 ³⁷	12 ⁷³		
1899	67		1.621	58.638	350.193	124.882	35 ⁷	184	69 ²⁷	8 ⁸⁶	10 ⁶³	11 ²⁴		
1900	67		1.755	61.204	362.381	132.010	36 ⁴	157	74 ⁷⁹	8 ¹⁹	5 ²⁵	11 ⁷⁷		
1901 ²⁾	86		1.869	60.728	347.526	127.540	36 ⁷	185	77 ²⁷	5 ⁷¹	8 ⁷³	8 ²⁹		
1902 ³⁾	109		1.670	54.886	327.578	142.110	43 ⁴	190	75 ³²	4 ⁷⁵	10 ⁶⁰	9 ³³		
1903	109		2.202	68.215	415.029	157.711	38 ⁰	188	80 ²¹	7 ²⁹	4 ⁶⁴	7 ⁸⁶		
1904	109		2.241	68.855	427.092	151.191	35 ⁴	190	76 ⁰¹	9 ¹⁹	5 ⁰³	9 ⁷⁷		
1905	109		2.316	62.064	455.059	—	—	196	72 ⁹⁰	11 ⁰⁰	5 ⁷²	10 ³⁸		
1906	109		2.977	69.641	542.890	—	—	182	76 ⁷¹	8 ⁴⁶	3 ⁷¹	11 ¹²		

¹⁾ Approximativ. — ²⁾ Betriebseröffnung der Teilstrecke Kimpolung-Valeputna am 9. Jänner 1901.

³⁾ Betriebseröffnung der Teilstrecke Valeputna Dorna Watra am 29. Oktober 1902.

Insgesamt bilden die genannten Forstprodukte zirka 75⁰/₀₀ des Verkehres. Hieran reihen sich Getreide und Mahlprodukte mit zirka 9⁰/₀ des Gesamtverkehres, bezüglich welcher Artikel auch ein Transitverkehr nach den benachbarten ungarischen und rumänischen Gebieten herrscht.

Der Verkehr wird durch täglich 2 gemischte Züge nach jeder Richtung, sowie durch nach Erfordernis eingeleitete Güterzüge, in den letzten Jahren auch durch ein täglich verkehrendes Lastzugspaar besorgt. Die Anzahl der pro Betriebskilometer geleisteten Zugskilometer blieb vom Jahre 1889 bis zum Jahre 1902 trotz der wesentlichen Steigerung der geleisteten Bruttotonnenkilometer fast unverändert, indem es durch sukzessive Anschaffung einer genügenden Anzahl leistungsfähiger Güterzugslokomotiven ermöglicht wurde, den wesentlich erhöhten Güterverkehr ohne Vermehrung der Zahl der Züge zu bewältigen, wobei die Durchschnittsbelastung der Züge nahezu kontinuierlich stieg.

Seit dem Jahre 1903, in welchem bereits die Linie bis Dorna Watra im Verkehr stand, verkehren während der Badesaison in Dorna Watra auf der gesamten Strecke drei gemischte Zugspare, was in der Erhöhung der geleisteten Zugskilometer zum Ausdruck kommt.

Das Verhältnis von Netto- zur Bruttolast beträgt zirka 36⁰/₀ und wird dadurch, daß sich der größte Teil des Verkehres nur in der Richtung gegen Hatna bewegt, während in der Gegenrichtung vorwiegend nur leere Wagen befördert werden, sowie durch die häufig notwendige Beigabe von Hilfsbremsen zu den Zügen in der eine Maximalsteigung von 27⁰/₀₀ besitzenden Teilstrecke Kaczyka-Illischestie nachteilig beeinflusst.

d) Linie Hadikfalva-Radautz.

Infolge der Entwicklung der Dampfsägeindustrie in den nach der Endstation Radautz gravitierenden Tälern des Suczawafusses und Suczawabaches hat auch diese Linie eine namhafte Verkehrssteigerung zu verzeichnen und bildet Schnittmateriale mit zirka 70⁰/₀ des Gesamtgüterverkehres den hauptsächlichsten Frachtartikel, woran sich der Artikel Getreide und Mahlprodukte mit zirka 15⁰/₀ des Gesamtverkehres reihen. Auch findet ein ansehnlicher Stückgutverkehr statt.

Lokalbahnlinie Hadikfalva-Radautz.

Betriebsjahr	Abgerundete Betriebslänge: km	Betriebs-einnahmen ¹⁾ in Kronen	Geleistete				Netto zu Brutto in %	Durchschnittsbelastung der Züge in t	Hauptsächlichste Frachtartikel in Prozenten					Anmerkung
			Zugs-Kilometer pro Betriebskilom.	Wagenachsen-	Tonnen				Bau- und Brennholz	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte	Steine, Zement, Kalk, Ziegel	Sonstige		
					Brutto-	Netto-								
1889	9	3.774	253	1.854	6.700	2.300	34 ³ / ₈	26	—	—	—	100	am 17./11. 1889 dem öffentlichen Verkehr übergeben.	
1890	9	4.232	2.637	19.401	103.700	23.800	22 ⁸ / ₈	39	68 ³⁷ / ₈	14 ⁷³ / ₈	—	16 ⁹⁰ / ₈		
1891	9	6.162	2.501	28.774	145.200	38.800	26 ⁷ / ₈	58	84 ³⁷ / ₈	8 ⁰² / ₈	0 ⁷⁸ / ₈	6 ²³ / ₈		
1892	9	4.752	2.732	26.671	132.700	26.600	20 ⁰ / ₈	49	69 ⁹¹ / ₈	11 ¹⁶ / ₈	2 ⁷⁹ / ₈	16 ¹⁵ / ₈		
1893	9	6.042	2.560	27.193	134.900	32.900	24 ⁴ / ₈	53	68 ⁹³ / ₈	16 ²⁸ / ₈	1 ⁴¹ / ₈	13 ³⁸ / ₈		
1894	9	7.682	2.900	33.551	170.200	46.900	27 ⁶ / ₈	58	67 ⁴⁰ / ₈	20 ³⁹ / ₈	1 ¹⁶ / ₈	11 ⁰⁵ / ₈		
1895	9	7.528	2.731	32.964	171.440	48.820	28 ⁵ / ₈	63	67 ²⁵ / ₈	21 ⁴⁴ / ₈	1 ⁰⁰ / ₈	10 ³¹ / ₈		
1896	9	10.442	2.658	39.159	200.000	59.830	29 ⁹ / ₈	75	70 ³⁶ / ₈	15 ¹⁸ / ₈	2 ⁰² / ₈	11 ³⁴ / ₈		
1897	9	11.140	3.024	46.053	230.000	70.090	30 ⁴ / ₈	76	70 ⁶⁶ / ₈	17 ⁵⁵ / ₈	2 ⁷⁸ / ₈	10 ¹¹ / ₈		
1898 ²⁾	9	—	1.409	23.558	121.433	35.522	29 ³ / ₈	86	61 ⁷⁷ / ₈	21 ⁴⁴ / ₈	4 ¹³ / ₈	12 ⁰⁰ / ₈		durch ein halbes Jahr.

¹⁾ Approximativ.

²⁾ Für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1898; mit 1. Juli 1898 übergegangen in den Besitz der Neuen Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft.

Für den Personenverkehr, zu dessen Bedienung täglich im Sommer 5, im Winter 4 gemischte Züge nach jeder Richtung geführt werden, werden große Opfer gebracht, indem für diese große Anzahl von Zügen genügende Fracht nicht vorhanden ist, was auch aus der trotz günstiger Streckenverhältnisse geringen Durchschnittsbelastung der Züge und dem ungünstigen Verhältnisse zwischen Netto- und Bruttolast zum Ausdruck kommt.

Die drei vereinigten Lokalbahnlinien:

b) Hliboka-Berhometh mit Abzweigung Karapeziu-Czudin,

c) Hatna-Kimpolung und

d) Hadikfalva-Radautz;

vom Jahre 1900 ab: Gesamtes gesellschaftliches Netz: Hliboka-Berhometh-Czudin, Hatna-Kimpolung-Dorna Watra, Berhometh-Mežebrody und Wama-Russ Moldawitza.

Nachdem ab 1889 für die gesellschaftlichen Lokalbahnlinien und ab 1900 für die gesamten gesellschaftlichen Linien eine gemeinsame Betriebsrechnung geführt und ein Teil der statistischen Daten für dieselben gemeinsam aufgestellt wird, was auch zur Folge hat, daß die vorstehenden, für die einzelnen Linien verfaßten Tabellen in mancher Hinsicht Lücken aufweisen, so wird hier bezüglich der auf das Betriebskilometer reduzierten Betriebsleistungen und Ergebnisse der genannten Linien zusammengenommen, der Vollständigkeit halber noch angeführt:

Die pro Betriebskilometer geleisteten Personen- und Gütertonnenkilometer weisen eine fast kontinuierliche Steigerung auf. Dies ist auch bezüglich der Betriebseinnahmen im allgemeinen der Fall, wobei jedoch bemerkt werden muß, daß die Betriebseinnahmen der einzelnen Jahre durch mangelhafte Einnahmenezuschreibungen aus dem Güterverkehr, durch nachträgliche, aus früheren Jahren herrührende Einnahmengutschriften etc. mitunter wesentlich alteriert werden.

Hierauf ist es zurückzuführen, daß in einzelnen Betriebsjahren sich aus den statistischen Daten eine Erhöhung der pro beförderter Güertonne erzielten Einnahmen ergibt, während tatsächlich die Einnahmen pro Netto-Tonnenkilometer infolge der, insbesondere zur Unterstützung der Landwirtschaft der Industrie und des Bergbaues und Erweiterung des Absatzgebietes für die Forstprodukte eingeführten Frachtbegünstigungen eine im allgemeinen sinkende Tendenz aufweisen.

Die Einnahmen pro Personenkilometer haben infolge der im Jahre 1891 vorgenommenen Herabsetzung der Personentarife um 25% einen entsprechenden Rückgang erfahren, desgleichen seit dem Jahre 1900 infolge neuerlicher Herabsetzung der Fahrpreise für die III. Wagenklasse.

Von den Reisenden benützten im Jahre 1905:

0,2 % die I. Wagenklasse,
6,0 " " II. " "
92,2 " " III. " " während
1,6 " mit Militärkarten abgefertigt wurden.

Die Betriebsausgaben wurden in einzelnen Jahren durch bedeutende Rekonstruktionsarbeiten bei den zahlreichen hölzernen Brückenobjekten, sowie durch umfangreiche Schwellenauswechslungen, endlich auch durch eingetretene Hochwasserschäden ungünstig beeinflusst.

Abgesehen von zufälligen Ursachen läßt sich jedoch bis zum Jahre 1899 eine kontinuierliche Steigerung der Betriebsausgaben wahrnehmen, die zum nicht geringen Teile auf die Anwendung der Betriebsnormen der Hauptbahn auf den Betrieb der Lokal- und Schlepplahnlinien, ungeachtet die auf den letzteren herrschenden wesentlich einfacheren Verhältnisse und der geringere Verkehr eine dementsprechend vereinfachte und ökonomischere Betriebsweise zulassen, zurückzuführen ist.

Die drei vereinigten Lokalbahnlinsen Hliboka-Berhometh a. S.-Czudin, Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz bis zum Jahre 1899.
 Vom Jahre 1900 angefangen: Gesamtes Bahnnetz.

Betriebsjahr	Abgerundete Betriebslänge: km		Beförderte pro Betriebskm		pro Betriebskm		Ausgaben-Koeffizient in %		Einnahme in Hellern		Ausgabe in Hellern		Zugs- und Wagonachs-Kilometer pro Betriebskilometer		Geleistete in Tonnen		Netto zu Brutto in %		Hauptsächliche Frachtartikel in %					Anmerkung		
	Persone	Güter	km	km	Ein	Ausgaben	Überschub	pro Person	pro Tonne	pro km	pro km	pro km	Brutto	Netto	Kilometer	Wagon	Brutto	Netto	Durchschnitts-	Brennholz	Geteide	Hülsenfrüchte	Mahlprodukte		Steine, Zement, Kalk, Ziegel	Sonstige
1889	148	15.692	41.571	4.470	2.698	1.772	60,4	4,60	8,44	2,56	1.343	26.196	142.600	49.300	34	106	81,7	4,4	3,9	10,0	81,7	4,4	3,9	10,0	10,0	Die Linie Hadikfalva-Radautz wurde am 17. 11. 1889 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Mit 1. Juli 1898 entfällt die Linie Hadikfalva-Radautz. Vom Jahre 1900 angefangen wird für sämtliche Linien der Bukowinaer Lokalbahnen (Lokal- und Schlepfbahnen) eine gemeinsame Betriebsrechnung geführt. Am 26. August 1906 wurde die Zweiglinie Forozitta-Louisenthal für den Güterverkehr eröffnet.
1890	148	22.288	52.961	5.624	4.444	1.180	79,0	4,14	8,66	3,51	1.548	32.768	178.600	68.300	35	116	84,4	6,1	3,3	6,3	84,4	6,1	3,3	6,3	6,3	
1891	148	22.765	71.983	7.050	4.488	2.562	63,7	4,28	8,24	2,90	1.482	38.836	211.600	77.200	36	143	85,9	6,4	3,1	4,6	85,9	6,4	3,1	4,6	4,6	
1892	148	26.579	64.342	7.106	3.900	3.206	54,9	3,94	9,26	2,64	1.378	37.103	197.600	73.700	37	144	83,9	5,8	3,5	6,8	83,9	5,8	3,5	6,8	6,8	
1893	148	25.805	69.210	7.636	4.126	3.510	54,0	4,24	9,24	2,61	1.402	39.811	213.700	78.900	37	152	78,7	7,9	5,9	7,6	78,7	7,9	5,9	7,6	7,6	
1894	148	31.775	90.304	8.700	5.288	3.412	60,8	3,86	8,00	2,76	1.478	44.635	247.950	95.900	39	168	80,3	10,2	3,4	6,1	80,3	10,2	3,4	6,1	6,1	
1895	148	31.063	86.401	8.444	4.916	3.528	58,2	4,00	8,07	2,55	1.488	45.903	260.000	96.400	37	174	79,3	11,3	2,4	7,0	79,3	11,3	2,4	7,0	7,0	
1896	148	31.937	79.029	8.700	4.716	3.984	54,2	2,89	9,18	2,41	1.607	47.410	269.000	98.000	36	167	78,8	9,8	2,8	8,6	78,8	9,8	2,8	8,6	8,6	
1897	148	33.349	90.132	10.502	5.166	5.336	49,2	3,85	9,87	2,42	1.821	51.431	294.081	106.670	36	161	75,9	10,5	2,2	11,4	75,9	10,5	2,2	11,4	11,4	
1898	148 ²⁾	38.646	90.094	9.779	5.420	4.859	55,4	2,45	9,05	—	1.733	50.189	297.976	109.192	37	171	74,2	14,4	2,7	8,7	74,2	14,4	2,7	8,7	8,7	
1899	139	38.089	84.089	9.028	5.826	3.202	64,5	3,93	8,40	—	1.578	47.421	279.329	99.606	36	177	78,0	7,8	5,8	8,4	78,0	7,8	5,8	8,4	8,4	
1900	168	40.431	84.798	10.422	5.479	4.943	52,6	3,46	9,04	—	1.532	44.157	255.234	93.431	36	168	82,8	6,2	2,8	8,2	82,8	6,2	2,8	8,2	8,2	
1901	187	45.276	89.844	10.110	5.339	4.771	52,8	3,04	9,25	—	1.617	47.557	274.336	96.535	35	170	83,9	4,8	4,3	7,0	83,9	4,8	4,3	7,0	7,0	
1902	191	48.260	112.492	10.281	4.537	5.744	41,4	3,23	7,44	—	1.619	49.893	295.969	121.052	41	183	81,8	4,6	5,7	7,9	81,8	4,6	5,7	7,9	7,9	
1903	211	48.852	116.457	13.160	4.836	8.324	41,3	3,34	8,24	—	1.790	55.494	341.385	122.899	36	191	84,8	6,0	2,7	6,5	84,8	6,0	2,7	6,5	6,5	
1904	211	58.348	112.100	11.754	5.464	6.290	46,6	3,05	8,43	—	1.780	54.187	341.423	122.912	36	192	82,3	7,3	3,1	7,3	82,3	7,3	3,1	7,3	7,3	
1905	211	—	—	11.655	4.628	7.027	39,7	—	—	—	1.807	46.612	340.313	—	—	188	78,5	9,0	4,4	8,1	78,5	9,0	4,4	8,1	8,1	
1906	217	—	—	13.025	5.611	7.414	43,1	—	—	—	2.150	49.953	381.785	—	—	178	81	6,5	3,1	9,0	81	6,5	3,1	9,0	9,0	

Gesamtes Bahnnetz:
 Hliboka-Berhometh-Czudin, Hatna-Dorna Watra, Berhometh a. S.-Mezebrody und Wama-Russ Moldawitz.

1) Betrifft das Prozentualverhältnis der Betriebsausgaben von den Einnahmen.

2) Durchschnittliche Betriebslänge infolge Verkaufes der Lokalbahn Hadikfalva-Radautz an die Neue Bukowinaer Lokalbahngesellschaft ab 1. Juli 1898.

Seit dem Jahre 1900 kommen einerseits die seitens der betriebführenden Verwaltung eingeführten Ersparungsmaßnahmen, andererseits der sukzessive Ersatz der hölzernen Brückenobjekte durch definitive Eisenbrücken und sonstige Maßnahmen zur Verbesserung des Bahnzustandes in der Herabminderung der kilometrischen Betriebsausgaben zur Geltung, wogegen jedoch das zu verzinsende Anlagekapital eine fortschreitende namhafte Erhöhung erfährt.

Die Höhe der pro Betriebskilometer geleisteten Zugskilometer blieb bis zum Jahre 1895 trotz der bedeutenden Verkehrszunahme ziemlich konstant, indem, wie bereits erwähnt, seitens der Lokalbahngesellschaft sukzessive, den Bedürfnissen entsprechende, leistungsfähige Lokomotiven angeschafft wurden und auch eine vollständigere Ausnützung der Zugkraft der ursprünglich vorhandenen Lokomotiven eintrat, infolge welcher Umstände auch die Durchschnittsbelastung der Züge kontinuierlich stieg.

Die wesentliche Erhöhung der geleisteten Zugskilometer und Verringerung der Durchschnittsbelastung der Züge in den Jahren 1896 und 1897 ist auf die im Interesse des reisenden Publikums vorgenommene Vermehrung der gemischten Züge zurückzuführen, jedoch ermöglichte in der Folge das Anwachsen des Verkehrs eine fortschreitende bessere Ausnützung der geführten gemischten Züge.

Den weitaus wichtigsten Frachtartikel auf sämtlichen Bahnlinien bilden Schnitt-, Bau- und Brennholz mit zirka 82% des Gesamtfrachtverkehrs. Hieran reihen sich Getreide und Mahlprodukte mit zirka 7% des Gesamtverkehrs, während zirka 11% auf die sonstigen Frachtartikel entfallen.

e) Schleppbahn Berhometh a. S.-Mezebrody.

Das Ergebnis des in den Sommermonaten besorgten Personenverkehrs ist belanglos und rechtfertigt nicht die hiedurch verursachten beträchtlichen Ausgaben.

Infolge fortgeschrittener Ausbeutung der Forste des Quellgebietes des Serethflusses, in dessen Tale die Schleppbahn verläuft, ist in den letzten Jahren eine sinkende Tendenz des Verkehrs wahrzunehmen.

Schnittmateriale, Bauholz und Brennholz sind die einzigen Frachtartikel dieser Schleppbahn.

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza.

Auf dieser, bis zum Monate Mai 1897 bloß für die Frachtaufgabe einzelner Firmen bestimmten Schleppbahn gelangt weitaus überwiegend Schnittholz zum Transporte, woran sich die relativ geringe Verfrachtung von Abfallholz und Brennholz anschließt. Bezüglich der wichtigsten Transporte bestanden während der ersten zehn Betriebsjahre Frachtverträge mit den Interessenten.

Der im Jahre 1897 im Interesse der Bewohner des Moldawitzatales eingeführte beschränkte öffentliche Verkehr hat schon im ersten Jahre einen bemerkenswerten Personenverkehr ergeben, welcher auch in der Folge nach Einführung regelmäßiger gemischter Züge stieg. Die Entwicklung des Frachtenverkehrs ist durch das auf das Moldawitzatal beschränkte Verkehrsgebiet begrenzt.

Die anfangs geringen Betriebsausgaben erfuhren in der Folge durch die notwendig gewordene Auswechslung der Schwellen und hölzernen Brückenkonstruktionen sowie durch eingetretene Hochwässer eine wesentliche Steigerung.

Infolge der Einführung der regelmäßigen gemischten Züge hat sich in den letzten Jahren das Verhältnis der geleisteten Nettotonnenkilometer zu den Bruttotonnenkilometern verschlechtert, hingegen weist die Durchschnittsbelastung der Züge eine Erhöhung auf, die auch auf die Eliminierung von, die Zugsbelastung beschränkenden Gegensteigungen zurückzuführen ist.

Die auf das Tarifkilometer reduzierten Betriebsleistungen und Betriebsergebnisse sind auf Tafel 54 graphisch dargestellt.

e) Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody.

Betriebsjahr	Abgerundete Betriebslänge: km	Befördert		Betriebsausgaben in Kronen pro Betriebskm.			Ausgaben-Koeffizient in % ¹⁾	Einnahme in Hellern		Ausgabe in Heller pro Tonne	Zugs-Kilometer	Geleistete Tonnen		Netto zu Brutto in %	Durchschnittsbelastung der Züge in t	Hauptsächliche Frachtartikel in Prozenten				Anmerkung																
		Personen-Kilometer	Güter-Tonnen-Kilometer	Einnahmen	Überschub	pro Person		pro Tonne	Waagenachs-			Brutto Netto	Bau- und Brennholz			Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte	Steine, Zement, Kalk, Ziegel	Sonstige																		
1887	9	415	33.564	4.042	2.158	1.884	53 ⁴	4.01	6.50	3.40	1.245	76.400	32.500	43	61	100	—	—	—	—	—	} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887														
1888	9	273	27.146	3.724	2.102	1.622	56 ⁴	2.98	6.77	3.82	1.072	72.500	27.307	38	68	100	—	—	—	—	—		} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887													
1889	9	357	37.982	3.856	2.316	1.540	60 ⁰	2.82	5.03	3.05	1.079	77.600	37.982	49	72	100	—	—	—	—	—			} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887												
1890	9	321	25.645	3.616	3.010	606	83 ¹	3.20	6.42	5.48	1.079	70.200	27.500	39	65	100	—	—	—	—	—				} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887											
1891	9	366	27.022	4.560	2.792	1.768	61 ³	4.73	7.70	5.17	1.088	72.000	27.000	38	66	100	—	—	—	—	—					} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887										
1892	9	159	26.315	3.946	3.098	848	78 ⁶	4.06	6.68	5.26	836	68.400	29.500	43	82	100	—	—	—	—	—						} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887									
1893	9	223	25.435	3.566	4.218	—652	118 ⁴	2.13	6.32	7.91	752	62.500	26.300	42	83	95 ⁶¹	—	—	—	4 ³⁰	—							} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887								
1894	9	271	40.873	4.010	2.158	1.852	53 ⁸	1.25	4.65	3.11	1.012	86.400	34.600	40	86	98 ⁷¹	—	—	—	1 ³⁰	—								} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887							
1895	9	898	23.568	3.040	1.696	1.344	55 ⁸	0.93	5.38	4.44	835	48.800	19.100	39	59	100	—	—	—	—	—									} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887						
1896	9	272	17.850	2.754	2.304	450	83 ⁷	1.32	6.80	4.65	774	64.600	24.733	38	84	100	—	—	—	—	—										} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887					
1897	9	277	19.601	3.718	4.028	—310	108 ⁴	2.23	8.51	8.02	887	64.630	25.180	39	73	100	—	—	—	—	—											} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887				
1898	9	340	20.828	2.932	4.587	—1655	130 ⁷	—	—	—	902	64.986	25.089	39	71	100	—	—	—	—	—												} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887			
1899	9	297	18.758	3.120	3.194	—74	102 ⁴	—	—	—	934	67.000	23.956	36	71	100	—	—	—	—	—													} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887		
1900	9										1130	95.989	32.211	34	99	99 ²⁶	—	—	—	—	—														} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887	
1901	9										838	91.022	30.037	33	109	100	—	—	—	—	—															} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887
1902	9										723	86.000	20.667	24	119	99 ⁹⁹	—	—	—	—	—															
1903	9										900	17.453	—	—	—	100	—	—	—	—	—	} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887														
1904	9										775	15.224	93.689	16.611	—	100	—	—	—	—	—		} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887													
1905	9										670	10.988	70.278	—	—	100	—	—	—	—	7 ⁷⁸			} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887												
1906	9										667	10.273	64.220	—	—	99 ⁶	—	—	—	—	0 ³²				} vom 31.12. 1886 bis 31.12. 1887											

Seit dem Jahre 1900 werden die statistischen Daten für das gesamte gesellschaftliche Bahnnetz gemeinsam ermittelt.

1) Betrifft das Prozentualverhältnis der Betriebsausgaben von den Einnahmen.

f) Schleppbahn Wama-Russ Moldawitz.

Betriebsjahr	Abgerundete Betriebslänge: km	Befördert		pro Betriebskm.			Ausgaben-Koeffizient in ‰ ¹⁾	Einnahme in h		Ausgabe in Heller pro Tonne und Kilometer	Geleistete		Netto zu Brutto in ‰	Durchschnittsbelastung der Züge in t	Hauptsächliche Frachtkategorien in ‰				Anmerkung				
		Personen-kilometer	Güter-Tonnen-kilometer	Ein-nahmen	Aus-gaben	Über-schuß		pro Personen-kilometer	pro Tonnen-kilometer		Zugs-Wagen-achs-Kilometer	Brutto			Netto	Bau- und Brennholz	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte	Steine, Zement, Kalk, Ziegel		Sonstige			
1889	21	—	4.639	976	350	616	36%	—	18-98	8-04	210	2.480	16.000	4.740	29	76	—	—	—	—	—	Betriebsöffnung am 1. August 1889 bis Dragosza und am 15. August 1889 bis Russ Moldawitz.	
1890	21	—	19.829	5.918	1.680	4.238	28%	—	29-76	8-04	609	9.828	51.100	20.900	41	84	99%	—	—	—	—		
1891	21	—	31.186	4.838	1.982	2.856	40%	—	15-28	6-36	791	11.430	77.400	31.100	40	98	99%	—	—	—	—		
1892	21	—	28.466	5.446	2.096	3.350	38%	—	18-96	7-56	642	11.147	61.500	27.700	45	96	99%	—	—	—	—		
1893	21	—	31.683	6.482	3.392	2.090	61%	—	17-02	10-64	648	13.391	69.100	31.900	46	107	99%	—	—	—	—		
1894	21	—	34.483	5.698	4.248	1.450	74%	—	15-56	12-14	726	14.384	76.600	35.000	46	106	98%	—	—	—	—		
1895	21	—	36.196	6.054	4.420	1.634	73%	—	16-24	10-74	844	17.808	97.200	41.000	42	115	98%	—	—	—	—		
1896	21	—	32.630	6.412	4.262	2.150	66%	—	19-—	10-40	798	16.697	92.660	41.100	44	117	97%	—	—	—	—		
1897	21	12.781 ²⁾	32.468	6.670	3.022	3.648	45%	3%	18-96	7-66	776	16.496	94.640	39.460	42	122	94%	—	—	—	—		
1898	21	8.404	23.818	4.740	3.450	1.290	72%	—	—	—	718	12.366	75.076	28.643	38	112	93%	—	—	—	—		
1899	21	18.183	25.278	6.150	3.049	3.101	49%	—	—	—	717	12.251	68.238	28.904	42	90	92%	—	—	—	—		
1900	21	Seit dem Jahre 1900 werden die statistischen Daten für das gesamte gesellschaftliche Bahnnetz gemeinsam ermittelt.										765	15.423	83.229	36.157	43	99	92%	—	—	—	—	—
1901	21											827	17.557	98.438	41.895	43	120	90%	—	—	—	—	—
1902	21											711	15.321	84.857	31.524	37	110	92%	—	—	—	—	—
1903	21											908	20.059	112.981	42.982	38	124	96%	—	—	—	—	—
1904	21											734	14.323	83.490	29.221	35	113	98%	—	—	—	—	—
1905	21											693	13.852	80.219	—	—	129	97%	—	—	—	—	—
1906	21											790	17.911	111.990	—	—	142	98%	—	—	—	—	—

1) Betrifft das Prozentualverhältnis der Betriebsausgaben von den Einnahmen.
2) Ab 1. Mai 1897 für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

7. Anlagekosten der gesellschaftlichen Linien.

a) des Lokalbahnnetzes Hliboka-Berhometh a. S. mit Abzweigung Karapcziu-Czudin und Hatna-Kimpolung	K 12,168.671 ⁷¹
b) der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody	" 166.454 ³²
c) der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza	" 614.412 ⁵³
	<u>K 12,949.538⁵⁶</u>
Dotation des Materialvorratsfonds	" 188.841 ³⁴
	<u>K 13,138.379⁹⁰</u>
Amortisierte Anlagekosten der Lokalbahn Hadikfalva-Radantz und Investitionsreserve aus dem Verkaufe derselben	" 412.397 ¹⁷
	<u>K 13,550.777⁰⁷</u>

Demgegenüber bestand mit Ende Dezember 1899 das Anlagekapital aus:

Stück 22.600 Prioritätsaktien à K 400 =	" 9,040.000 ⁰⁰
wovon bereits getilgt waren 378 Stück = K 151.200 ⁰⁰ , ferner	
Stück 10.650 Stammaktien à K 400 =	" 4,260.000 ⁰⁰
zusammen Aktienkapital	K 13,300.000 ⁰⁰

Der hiedurch nicht bedeckte Teil der Baukosten wurde aus dem vom Verkaufe der Linie Czernowitz-Nowosielitza herrührenden Gesellschaftsvermögen bestritten.

Zur Aufbringung der Kosten der mit Konzessionsurkunde vom 23. Oktober 1899, R.-G.-Bl. Nr. 215, konzessionierten Lokalbahn Kimpolung-Dorna Watra mit Abzweigung Požoritta-Louisenthal wurde laut des im k. k. Eisenbahnministerium am 4. August 1899 aufgenommenen Protokolles der Gesellschaft das Recht zur Ausgabe weiterer gesellschaftlicher Stammaktien im Nominalbetrage von K 2,040.000, sowie eines 4⁰/₀igen Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von K 6,860.000 zuerkannt.

Nach erfolgtem Ausbaue der Lokalbahnfortsetzung von Kimpolung nach Dorna Watra, sowie des Bahnhofs in Dorna Watra betragen laut Hauptbilanz die Anlagekosten per 31. Dezember 1906:

a) Lokalbahnen:	
Hliboka-Berhometh a. S. samt Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin und Hatna-Kimpolung	K 13,038.700 ⁶³
Kimpolung-Dorna Watra	" 8,900.000 ⁰⁰
	<u>K 21,938.700⁶³</u>
b) Schleppbahnen:	
Berhometh a. S.-Mežebrody	K 175.364 ⁰⁷
Wama-Russ Moldawitza	" 749.694 ⁵²
	<u>" 925.058⁵⁹</u>
	K 22,863.759 ²⁴
Dotation des Material-Vorratsfonds	" 188.841 ³⁴
	<u>K 23,052.600⁵⁸</u>
Anlagekosten des Bahnhofs in Dorna Watra	" 337.310 ⁰¹
zusammen	<u>K 23,389.910⁵⁹</u>
Demgegenüber betrug das emittierte Anlagekapital Stück 22.600 Prioritätsaktien	
à K 400 =	" 9,040.000 ⁰⁰
Stück 10.650 Stammaktien I. Emission à K 400 =	" 4,260.000 ⁰⁰
" 5.100 " II. " à " 400 =	" 2,040.000 ⁰⁰
	<u>K 15,340.000⁰⁰</u>
4 ⁰ / ₀ Prioritätsobligationen vom Jahre 1902, diverse Stücke	" 6,860.000 ⁰⁰
	<u>K 22,200.000⁰⁰</u>

wovon Prioritätsaktien per K 309.200⁰⁰
 und Prioritätsobligationen per „ 56.000⁰⁰
 bereits getilgt waren.

Außerdem war von dem Gesellschaftsvermögen aus dem Verkauf der Linie Czernowitz-Nowosielitza zur Bedeckung von Investitionsanlagen auf den gesellschaftlichen Linien und der Kosten des Bahnhotels verwendet worden „ 1,101.086⁶⁰
 zusammen wie oben K 23,301.086⁶⁰

Die Titres der Gesellschaft nach dem Stande des Jahres 1906 sind aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen:

Stück 22.600 Prioritätsaktien à K 400 =	K 9,040.000 ⁰⁰
wovon bereits getilgt waren 773 Stücke =	K 309.200 ⁰⁰
Stück 10.650 Stammaktien (I. Emission) à K 400 =	„ 4,260.000 ⁰⁰
„ 5.100 „ (II. Emission) à K 400 =	„ 2,040.000 ⁰⁰
4% Obligationen vom Jahre 1902:	
Stück 4650 à K 400 =	K 1,860.000 ⁰⁰
wovon bereits getilgt waren Stück 45 =	K 18.000 ⁰⁰
Stück 2000 à K 1000 =	„ 2,000.000 ⁰⁰
wovon bereits getilgt waren Stück 14 =	K 14.000 ⁰⁰
Stück 1500 à K 2000 =	„ 3,000.000 ⁰⁰
wovon bereits getilgt waren Stück 12 =	K 24.000 ⁰⁰
	<hr/>
	„ 6,860.000 ⁰⁰
	K 22,200.000 ⁰⁰
Von der k. k. Staatsverwaltung zur Selbstzahlung übernommene Stück 12.500	
4% Obligationen (Czernowitz-Nowosielitza) à K 400 =	„ 5,000.000 ⁰⁰
wovon bereits getilgt waren Stück 348 =	K 139.200 ⁰⁰
	<hr/>
	Zusammen K 27,200.000 ⁰⁰

8. Investitionen mit Ende 1906.

Auf den gesellschaftlichen Linien wurden seit der Betriebseröffnung für die im nachstehenden näher bezeichneten Herstellungen zu Lasten des Anlagekapitales nachfolgende Beträge investiert:

Auf der Linie Hatna-Dorna Watra mit Abzweigung Pożoritta-Louisenthal:

Anlässlich Ersatzes der ursprünglich bestandenen hölzernen Brücken in der Strecke Hatna-Kimpolung durch eiserne Brücken mit gemauerten Zwischenpfeilern	K 916.715 [—]
für sonstige Ergänzungsarbeiten am Unterbaue	„ 58.492 [—]
„ Verstärkung des Oberbaues	„ 153.432 [—]
„ Erweiterung der Stationsanlagen sowie für Hochbauten in den Stationen	„ 171.343 [—]
„ Ergänzung der Ausrüstung und Einrichtung	„ 52.766 [—]
„ Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln	„ 426.394 [—]
	<hr/>
	Zusammen K 1,779.142 [—]

Auf der Linie Hliboka-Berhometh a. S. mit Abzweigung Karapcziu-Czudin:

Anlässlich Ersatzes der hölzernen Brücken durch eiserne Brücken mit gemauerten Mittelpfeilern	K 119.068 [—]
für Verbesserung des Unterbaues	„ 822 [—]
„ Erneuerung des Oberbaues	„ 31.618 [—]
„ Erweiterung der Stationen und Hochbauten	„ 95.320 [—]
„ Ergänzung der Ausrüstung und Einrichtung	„ 38.522 [—]
„ Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln	„ 99.842 [—]
	<hr/>
	Zusammen K 385.192 [—]

Auf der Schlepfbahn Wama-Russ Moldawitza:

Für Unterbauarbeiten	K	45.997.—
„ Erneuerung des Oberbaues	„	49.691.—
„ Erweiterung der Stationen und der Stationshochbauten	„	55.398.—
„ Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln	„	13.900.—
Zusammen	K	164.986.—

Auf der Schlepfbahn Berhometh a. S.-Mezebrody:

Für Unterbauarbeiten	K	9.131.—
„ Hochbau und Stationsanlagen	„	6.118.—
Zusammen	K	15.249.—

9. Finanzielle Ergebnisse.

Das Reinerträgnis weist eine im allgemeinen steigende Entwicklung auf, wobei zu bemerken ist, daß erst mit Ende des Jahres 1889 sämtliche Linien der Bukowinaer Lokalbahnen im Betriebe standen.

Ende des Jahres 1893 entfiel die Linie Czernowitz-Nowosielitza infolge Verkaufes an den Staat, Mitte 1898 die Linie Hadikfalva-Radautz infolge Abtretung an die Neue Bukowinaer Lokalbahnsgesellschaft.

Hingegen erfuhr das gesellschaftliche Netz einen Zuwachs durch die im Frühjahr 1901 erfolgte Eröffnung der Teilstrecke Kimpolung-Valeputna und durch die im Herbst 1902 erfolgte Eröffnung der Lokalbahnfortsetzung bis Dorna Watra, endlich durch die im Jahre 1906 erfolgte Eröffnung des Flügels Pozoritta-Louisenthal. Die durch diese Entwicklung des gesellschaftlichen Netzes herbeigeführten Veränderungen kommen auch in der Entwicklung der finanziellen Ergebnisse zum Ausdrucke.

Mit Ausnahme dreier Jahre konnte den Prioritätsaktien stets eine 5⁰/₁₀ige Verzinsung und seit dem Jahre 1903 eine 6⁰/₁₀ige Verzinsung gewährt werden.

Aber auch die Stammaktien wurden einer stetig steigenden Dividende, die für das Betriebsjahr 1897 ebenfalls 5⁰/₁₀ erreichte, teilhaftig, so daß das gesamte Aktienkapital seit dem Jahre 1897 mit 5⁰/₁₀, seit dem Jahre 1903 mit 6⁰/₁₀ verzinzt werden konnte.

In der 22jährigen Zeitperiode vom Jahre 1885 bis zum Jahre 1906 betrug die Verzinsung der Prioritätsaktien durchschnittlich 4⁹⁵/₁₀₀, die Verzinsung der Stammaktien durchschnittlich 3³³/₁₀₀ des Nominalwertes derselben.

Überdies hat die Verwaltung nicht verabsäumt, in günstigen Betriebsjahren namhafte Beträge aus den Reinerträgnissen den gebildeten Reservefonds für die Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft, Brückenauswechslungen, Schienenerneuerung, Gewinnreserve etc. zuzuweisen, um auch bei Eintritt schwankender Betriebsergebnisse eine tunlich stetige entsprechende Verzinsung des Aktienkapitales zu ermöglichen.

VI. Schmalspurige Lokalbahn Czudin-Koszczuja.

1. Geschichtliches.

Der Besitzer des Waldgutes Hilcze, Herr August Ritter von Gorayski, trat im Jahre 1895 an die Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen mit der Anregung heran, eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Czudin über Mold. Banilla nach Hilcze und Koszczuja auszuführen, um insbesondere die Verwertung der in den Forsten von Hilcze und Koszczuja vorhandenen alten Buchenbestände, welche bisher mit Rücksicht auf die großen Kosten der Achsverfrachtung zur Bahnstation Czudin nicht ausgenützt werden konnten, zu ermöglichen. Derselbe stellte der Bahngesellschaft ein Schätzungsoperat zur Verfügung, demzufolge in das Verkehrsgebiet der angestrebten Bahnlinie Forste in der Gesamtfläche von zirka 12.000 *ha* fallen, aus welchen innerhalb der nächsten 20 Jahre Holzmaterialien im durchschnittlichen Jahresquantum von zirka 33.000 *t* zur Verfrachtung gelangen würden.

Die Bahngesellschaft veranlaßte hierauf die Verfassung eines Vorprojektes für eine unter teilweiser Benützung der bestehenden Straße mit der Spurweite von 76 *cm* auszuführende 23 *km* lange Schmalspurbahn von Czudin nach Koszczuja und unterbreitete mit der Eingabe vom 16. Dezember 1898 dem Landesausschusse des Herzogtums Bukowina die motivierte Bitte, dem Landtage den Antrag auf Beteiligung des Landes Bukowina an der Kapitalsbeschaffung für die projektierte Schmalspurbahn durch Übernahme von Stammaktien im Nominalbetrage von K 80.000 vorzulegen. Es hat jedoch der Bukowinaer Landesauschuß mit dessen Schreiben vom 28. Juni 1899 dem Verwaltungsrate eröffnet, daß der Landtag denselben ermächtigt habe, mit der Bahngesellschaft zwecks Zustandekommens einer normalspurigen Bahn für den Personen- und Frachtenverkehr in Verbindung zu treten, in welchem Falle das Land Stammaktien der Bukowinaer Lokalbahnen zum Nominalwerte von K 120.000 übernehmen würde. Nach eingehenden Studien und Erwägungen mußte sich jedoch die Bahngesellschaft außerstande erklären, an Stelle der projektierten Schmalspurbahn eine normalspurige Bahnlinie herzustellen, da mit Rücksicht auf die wesentlich höheren Bau- und Betriebskosten der letzteren eine angemessene Verzinsung des aufzuwendenden Anlagekapitales um so weniger zu erwarten war, als diese Bahnlinie nach der innerhalb der beiden ersten Dezennien zu gewärtigenden Erschöpfung der vorhandenen alten Holzbestände nur mit relativ geringfügigen Frachtquantitäten rechnen muß. Da auch die Interessenten sich zu einer ausreichenden Beitragsleistung nicht herbeiließen, so kamen die Bestrebungen nach Ausbau dieser Linie vorläufig zum Stillstande. Erst im Jahre 1903 haben sich der Besitzer des Waldgutes von Koszczuja Herr Alexander Ritter von Gojan sowie der Besitzer von Hilcze Herr August Ritter von Gorayski neuerdings an die Bahngesellschaft gewendet und sich bereit erklärt, im Falle der Errichtung der Schmalspurbahn dieselbe durch Überlassung von Grund und Boden sowie Baumaterialien zu fördern. Demzufolge trat die Aktiengesellschaft anfangs des Jahres 1904 an das k. k. Eisenbahnministerium zunächst mit der Bitte

heran, die prinzipielle Zustimmung zur Ausführung einer schmalspurigen, für den Güterverkehr bestimmten Lokalbahn von Czudin nach Koszczuja zu erteilen. Nach Erhalt dieser Zustimmung und der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten schritt die Bahngesellschaft an die Verfassung des Detailprojektes, welches anfangs Jänner 1906 der Trassenrevision und Stationskommission, ferner der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen unterzogen wurde. Im Zuge dieser kommissionellen Amtshandlung trat über Verlangen der Interessenten die Notwendigkeit auf, für die Teilstrecken $km\ 7\frac{1}{8}$ bis $10\frac{8}{8}$ und $km\ 12\frac{7}{8}$ bis $15\frac{6}{8}$ Trassenvarianten zu studieren, welche sohin verfaßt und im September 1906 der Kommissionierung zugeführt wurden.

Nach langwierigen Verhandlungen mit den Interessenten und dem k. k. Eisenbahnministerium wurden in dem Protokolle vom 4. Dezember 1906 die Bedingungen der zu erteilenden Konzession für die schmalspurige Lokalbahn Czudin-Koszczuja festgelegt und das Anlagekapital mit K 825.000 angenommen. Die Konzessionsurkunde vom 18. Jänner 1907 ist im R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1907 veröffentlicht. Die Dauer der Konzession ist bis 4. Juni 1973 festgesetzt und wird die Bahn seitens der Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen selbst betrieben werden. In Gemäßheit der mit den Interessenten abgeschlossenen Vereinbarungen hat der Gutsbesitzer von Koszczuja Herr Alexander Ritter von Gojan, bzw. dessen Erbe Herr Gregor von Gojan sich verpflichtet, den gesamten, für die Anlage der Bahn erforderlichen Grund und Boden, mit alleiniger Ausnahme der in Czudin in Anspruch genommenen Religionsfondsgrundstücke, welche die Bahngesellschaft auf deren eigenen Kosten einlöst, zu beschaffen und der Bahngesellschaft unentgeltlich ins Eigentum zu übergehen, ferner 15.000 Stück weiche Schwellen und $150\ m^3$ weiches Schnitt- und Bauholz unentgeltlich beizustellen. Ebenso haben die gegenwärtigen Besitzer des Gutes Hilcze, die Herren Felix Adlersberg und Konsorten sich verpflichtet, 10.000 Stück weiche Schwellen und $100\ m^3$ Schnitt- und Bauhölzer unentgeltlich beizustellen und gestatteten beide Interessenten die unentgeltliche Gewinnung der zum Bahnbaue benötigten Stein-, Schotter- und Erdmaterialien auf ihren Territorien. Weiters haben die Besitzer von Hilcze die Garantie übernommen, daß die Frachteinnahme aus den vom Waldgute Hilcze provenerenden Holztransporten auf die Dauer von zehn aufeinanderfolgenden Jahren K 34.000 jährlich betragen wird. Für den gleichen Zeitraum leistet das Abstockungskonsortium des Gutes Koszczuja, die Firma Wohlin und Konsorten eine Frachtgarantie von jährlich K 36.000.

Die Art der Kapitalsbeschaffung für die Linie Czudin-Koszczuja ist einem späteren Zeitpunkte vorbehalten und werden die Bauauslagen vorläufig aus den verfügbaren Mitteln der Gesellschaft bestritten. Der Bau wurde im Frühjahr 1907 in Angriff genommen und ist die Herstellung des Unter-, Ober- und Hochbaues exklusive der Lieferung des Holz- und Eisenoberbaumaterials der Fahrbetriebsmittel mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums der Bauunternehmung Karl & Emanuel Tauber um den Pauschalbetrag von K 270.000 übertragen worden.

Im Anschlusse an die gegenständliche Schmalspurbahn trat die Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen auch an die Frage der Errichtung einer solchen zirka 13 km langen Linie von Czudin nach Krasna Ilski näher, doch konnten bisher mit Rücksicht auf das unbefriedigende Ergebnis der mit den Interessenten gepflogenen bezüglichen Verhandlungen die notwendigen Grundlagen für das Zustandekommen dieser Bahnlinie nicht geschaffen werden.

2. Verkehrsbedeutung.

Die schmalspurige Lokalbahn Czudin-Koszczuja hat ausschließlich lokalen Interessen, insbesondere der Ausnützung der Forste im Quellgebiete des Klein-Serethflusses zu dienen. Es kommen ferner Transporte von Kalk, Getreide und Brennereiprodukten in Betracht. Auch steht die Aufnahme des Stückgut- und Personenverkehrs nach Schaffung der hierfür notwendigen Einrichtungen in naher Aussicht.

3. Bauanlage, Konstruktions- und Betriebsverhältnisse.

Die projektierte Länge der schmalspurigen Lokalbahn Czudin-Koszczuja beträgt $23,164$ km. Die schmalspurige Lokalbahn beginnt an der Station Czudin der Bukowinaer Lokalbahnen und wird zunächst ausschließlich für den Frachtenverkehr in vollen Wagenladungen ausgerüstet. Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit ist vorläufig mit 15 km pro Stunde festgesetzt. Bezüglich des Lichtraumprofils ist auf die eventuelle Einführung eines Rollschemmelverkehrs Bedacht genommen.

Die Anfangsstation Czudin wird als Umladestation angelegt. Von derselben führt die Bahn auf eigenem Unterbau zunächst in nördlicher Richtung in das Tal des Klein-Serethflusses, in welchem dieselbe im allgemeinen in westlicher Richtung über die Orte Cziresz und Mold. Banilla nach Koszczuja führt. Der Minimalhalbmesser der Bogen in der freien Bahn beträgt 100 m, die größte Neigung der Bahn 17‰ . Zwischen Geraden und Bogen werden Übergangskurven eingeschaltet. In den Stationen und Ladestellen beträgt die Neigung der Bahn nicht über $2,5\text{‰}$. Die Situation der Bahnlinie ist auf Tafel 55 und das Längenprofil derselben auf Tafel 56 ersichtlich gemacht.

Unterbau.

Die Kronenbreite des Unterbaues beträgt sowohl in Dämmen als in Einschnitten 3 m, das Böschungsverhältnis in Dämmen und Einschnitten im allgemeinen $1:1,5$. Die höchste Aufschüttung beträgt $3,9$ m, die tiefste Abgrabung $4,6$ m. Die Durchlässe werden teils als Betonrohrdurchlässe von $0,3$ bis $0,5$ m Weite, teils als gedeckte gemauerte Durchlässe, sowie endlich als offene Durchlässe hergestellt. Letztere haben einen hölzernen Überbau und teils gemauerte, teils hölzerne Widerlager. Sämtliche Brücken haben gemauerte Widerlager und Zwischenjoche aus Eichenholz. An größeren Brücken sind zu erwähnen: die Brücke über den Klein-Serethfluß mit 2 Öffnungen à 10 m und 5 Öffnungen à 8 m Weite, sowie eine zweite Brücke über diesen Fluß mit 6 Öffnungen à 8 m Weite, ferner die Brücke über den Dymitritzabach mit 4 Öffnungen à 8 m Weite. Die Typen des Bahnkörpers sowie der Unterbauobjekte sind auf Tafel 57 ersichtlich.

Oberbau.

Der Oberbau wird im Systeme des schwebenden Stoßes mit Holzquerschwellen ausgeführt. Die zur Verwendung gelangenden Martinflußstahlschienen haben ein Normalgewicht von $13,75$ kg per laufenden Meter und werden mit 12 Schwellen auf die Schienenlänge von 8 m mittels Hakennägel befestigt. Die Verteilung der Schwellen und Kleinmaterialien ist auf Tafel 58 ersichtlich gemacht. Die Schwellen sind aus Eichenholz erzeugt und mindestens $1,50$ m lang und 12 cm hoch, die obere Breite beträgt 12 cm, die untere 18 cm. Der Schotterkörper hat eine Kronenbreite von 2 m, die Stärke des Schotterbettes beträgt unterhalb der Schienenunterkante auf Dämmen mindestens 22 cm, in Einschnitten mindestens 25 cm. Die Oberbautypen sind auf Tafel 58 dargestellt.

Hochbau.

Die Hochbauten beschränken sich vorläufig auf ein aus Riegelbaumauerwerk hergestelltes Heizhaus für zwei Lokomotiven, sowie einen hölzernen Wagenreparaturschuppen und hölzernen Schuppen für den Bahnerhaltungs- und Werkstättendienst.

Die Wasserversorgung erfolgt in der Station Czudin mittels Rohrleitung von dem Wasserreservoir der Lokalbahn Karapciu-Czudin. In der Station Koszczuja wird ein Wasserstationsbrunnen angelegt, aus welchem das Wasser durch die an den Lokomotiven angebrachten Elevatoren direkt in die Tenderkästen befördert wird. Die Gebaulichkeiten sind auf Tafel 59 dargestellt.

Stationsanlagen.

Die Umladestation Czudin ist mit Nebengleisen in der Länge von 1510 *m* und geräumigen Umlade- und Lagerplätzen ausgestattet. Außerdem kommen Ladestellen mit je einem Nebengleis von 200–300 *m* Länge in Cziresz, Cziresz-Säge, Dawideny und Mold. Banilla, sowie Stationen mit je zwei Nebengleisen à 250 *m* Länge in Hilcze und Koszezuja zur Ausführung. Hochbauanlagen für den Güterverkehr sind vorläufig nicht vorgesehen. Der Abstand der Gleise in den Stationen beträgt im allgemeinen 4 *m* von Mitte zu Mitte. Im Anschlußbahnhofe Czudin ist die Entfernung von der Mitte des normalspurigen Überladegleises zur Mitte des schmalspurigen Überladegleises 3 *m*. Das Niveau des schmalspurigen Gleises liegt 50 *cm* über jenem des benachbarten normalspurigen Gleises.

Die Anschlußstation Czudin sowie die Endstation Koszezuja ist in Tafel 57 ersichtlich gemacht.

Ausrüstung und Einrichtung.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung versehen. Wegübersetzungen in der Schienenhöhe erhielten beiderseits des Gleises Warnungstafeln, welche nur bei Wirtschaftsrampen, die auf eine Entfernung von mindestens 50 *m* seitens des Lokomotivführers überblickt werden können, entfallen. An den Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen werden Neigungszeiger angebracht. Für die Hektometer- und Kilometerzeichen wird Stein verwendet und die Bahngrenzen durch Grenzsteine markiert. Die Station Czudin erhält eine Brückenwage.

Fahrbetriebmittel.

An Fahrbetriebmitteln wurden angeschafft 2 Stück Verbund-Tenderlokomotiven mit je vier gekuppelten Achsen und 16 $\frac{3}{8}$ *t* Dienstgewicht bei der Lokomotivfabrik Krauss & Cie. in Linz ferner 80 Stück Güterwagen, welche vorwiegend für Brenn-, Schnitt- und Rundholztransporte bestimmt und in einfacher Art nach den bei Waldbahnen üblichen Typen von den Firmen Rössemann & Kühnemann und Orenstein & Koppel in Prag ausgeführt wurden.

Der größte zulässige Achsdruck beträgt 4 $\frac{1}{2}$ *t*.

Die Verbund-Tenderlokomotive sowie die Trucks- und Scheitholztransportwagen sind in Tafel 58 dargestellt, wo auch die Hauptabmessungen derselben angegeben erscheinen.



STATIONS - ANLAGE

Erweiterung der Station Nowosielitza zu einem Grenzbahnhofe.

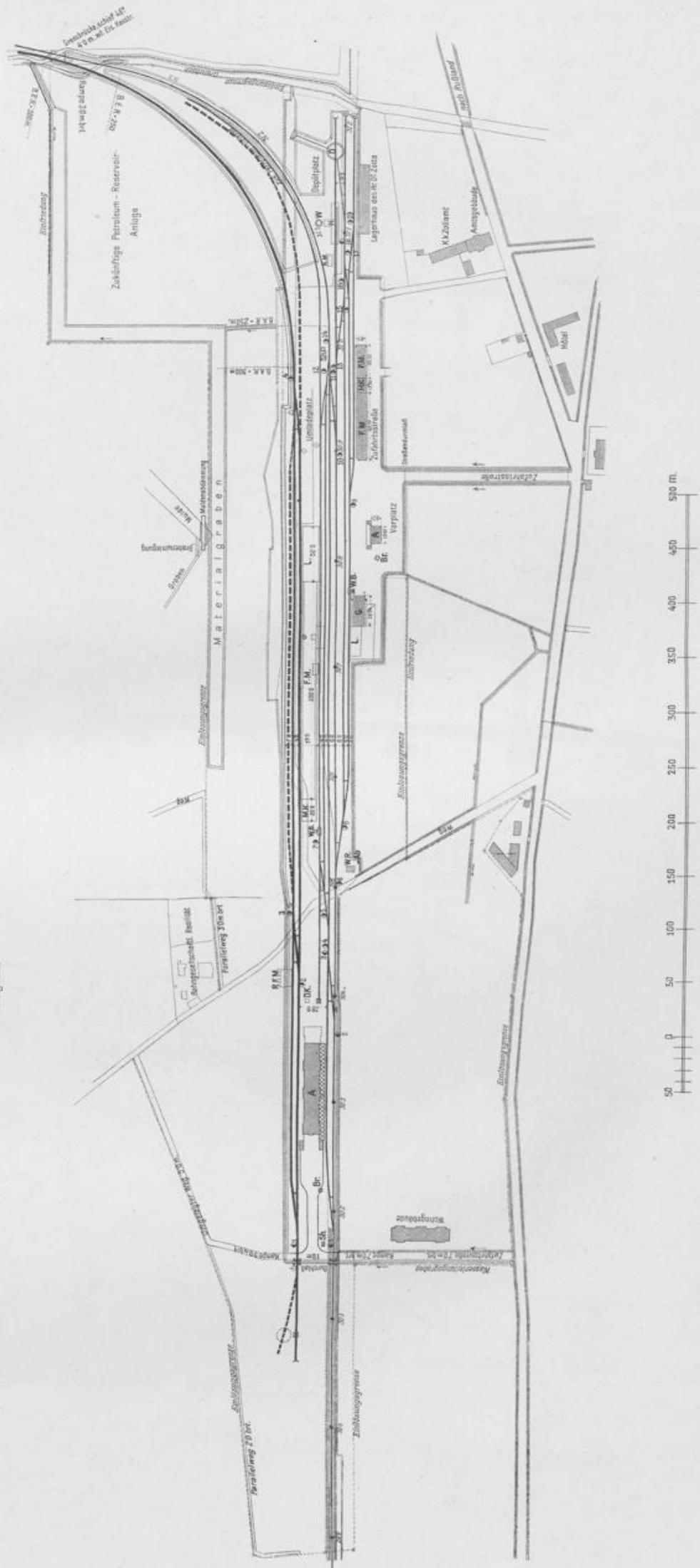
Situation 1:5000

- Bestehende Anlagen.**
- A. Aufnahmsgebäude
 - W.H. Wachterhaus
 - Ab. Abort
 - M.K. Magazin-Kanzlei
 - F.M. Frachtmagazine
 - G. Getreidemagazin
 - W.B. Brückenwage
 - L. Laderrampe
 - Br. Brunnen

- Aus Anlaß des Anschlusses ausgeführte Anlagen.**
- W.B. Brückenwage
 - Br. Brunnen
 - Sh. Signalhütte
 - D. Drehscheibe
 - W. Wasserstationsstrumen

- In Aussicht genommene Anlagen.**
- DH. Desinfektionshütte
 - R.F.M. russ. Frachtmagazin

- Normalspurige Gleise
- Neue breitspurige Gleise
- Neue breitspurige Gleise (zukünftig)



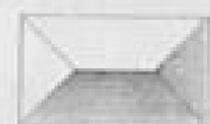
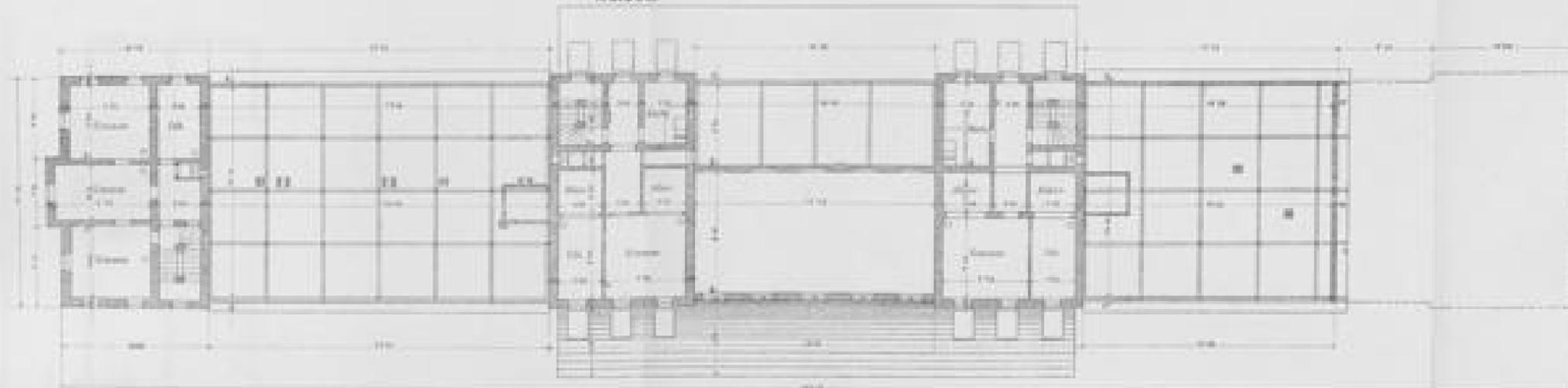
HOCHBAU

Aufnahmegebäude in der Station Nowosielitz.

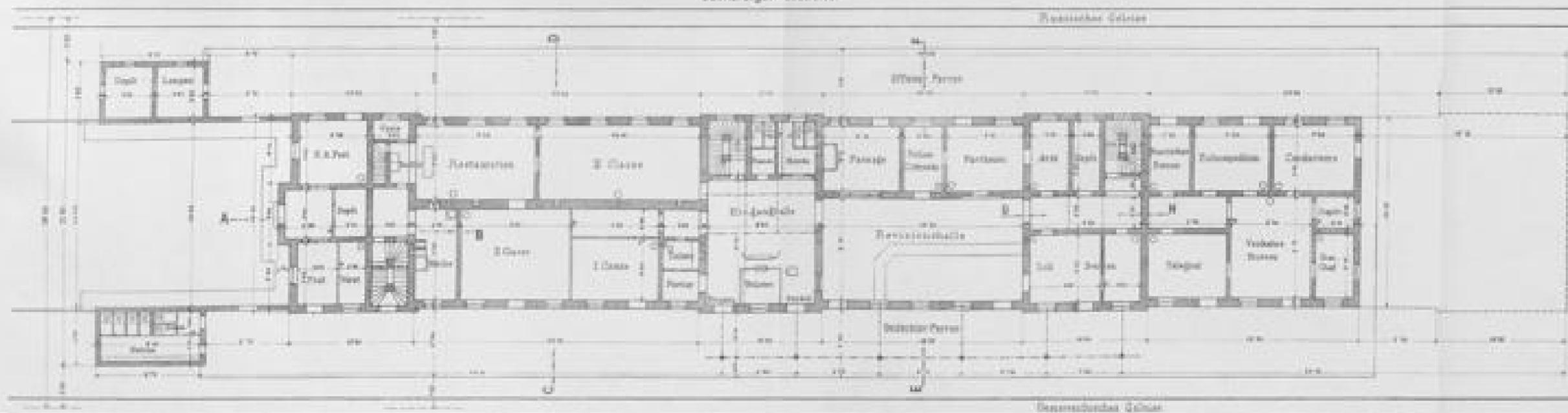
M 1:200



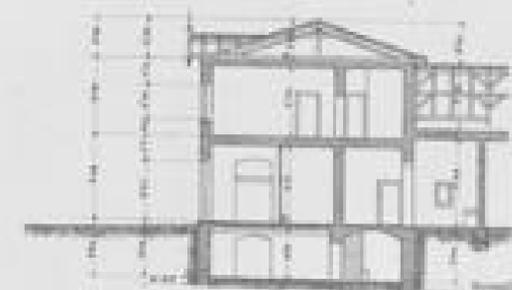
I. Stock



Ebenirdiger Grundriß



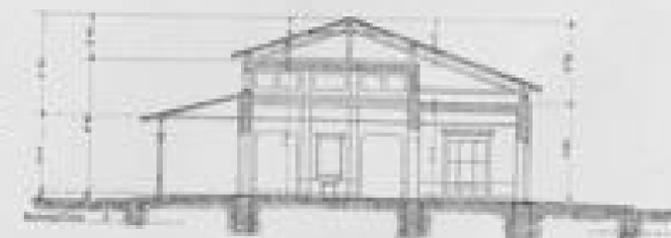
Querschnitt A-B



Querschnitt C-D



Querschnitt E-F



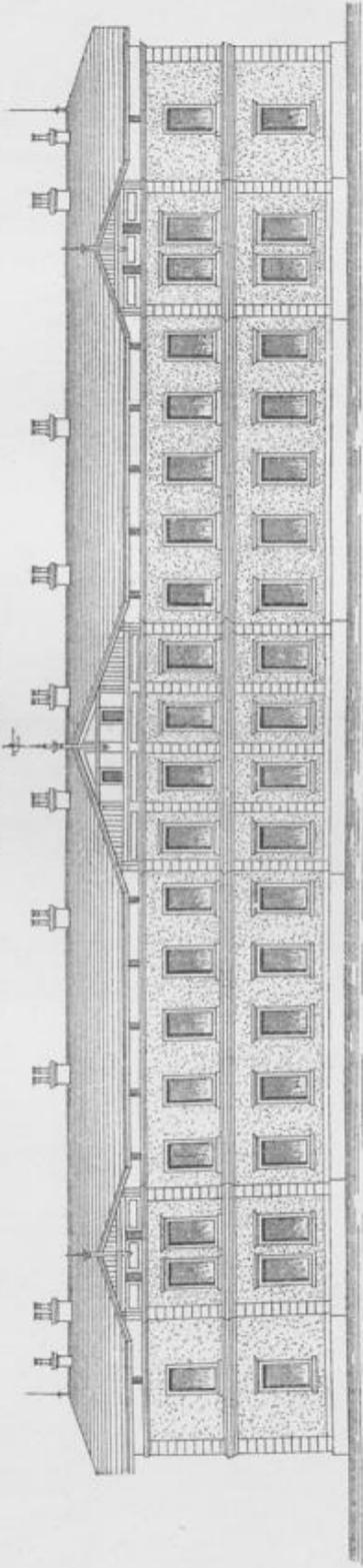
Querschnitt G-H



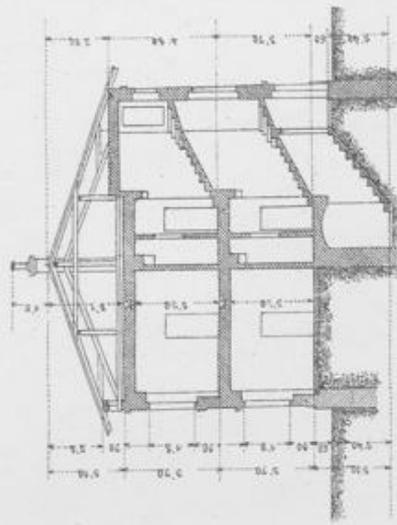
Deutscher Gehweg

HOCHBAU
 Wohngebäude in Österreichisch-Nowosielitza.

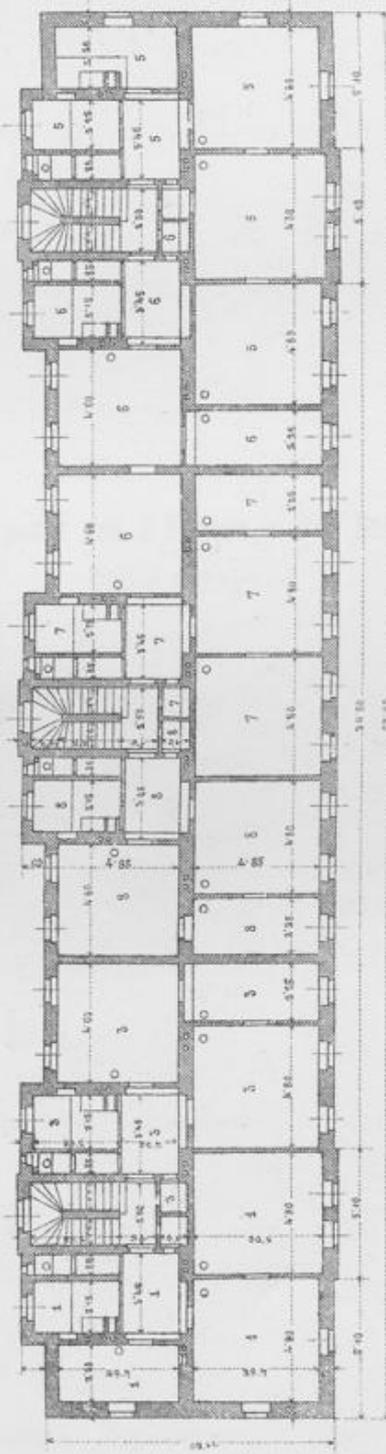
Bahnseitige Ansicht.



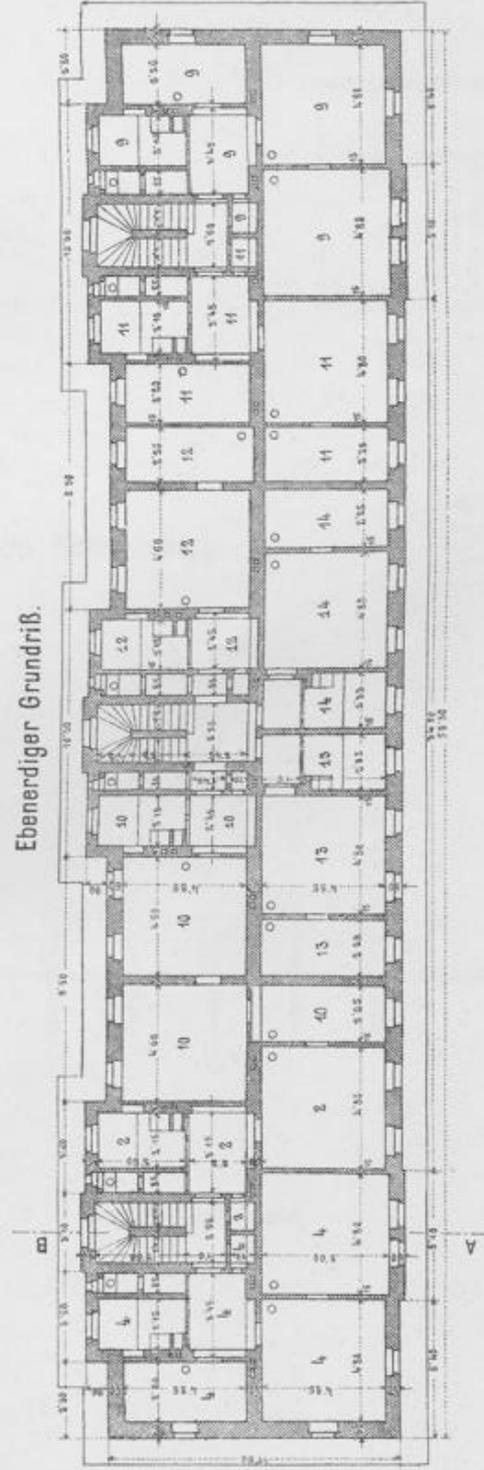
Querschnitt A. B.



Grundriß des I. Stockes.



Ebenerdiger Grundriß.



Wohnungsverzeichnis

1. Polizei-Kommissär
2. Polizei-Agent
3. Zollamt-Leiter
4. Postamt-Leiter
5. Stations-Vorstand
6. 1. Verkehrsbeamte
7. 2. Verkehrsbeamte
8. Stations-Kassier
9. Magazin-Vorstand
10. Aufgabs-Kassier
11. Magaziner
12. Magaziner
13. Lokomotivführer
14. Lokomotivführer

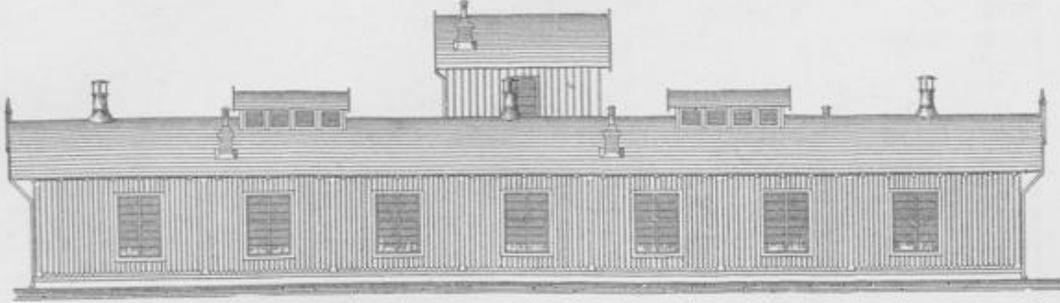
Maßstab 1:300.



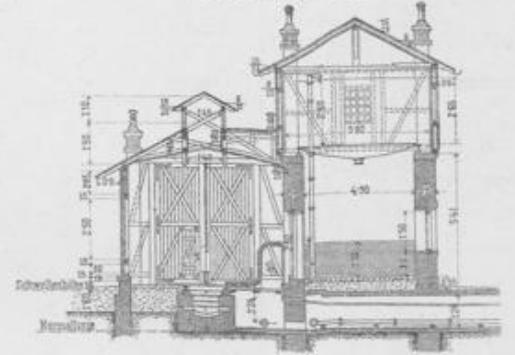
HOCHBAU

Heizhaus für zwei Maschinen mit Reservoirgebäude für die Station Nowosielitza.

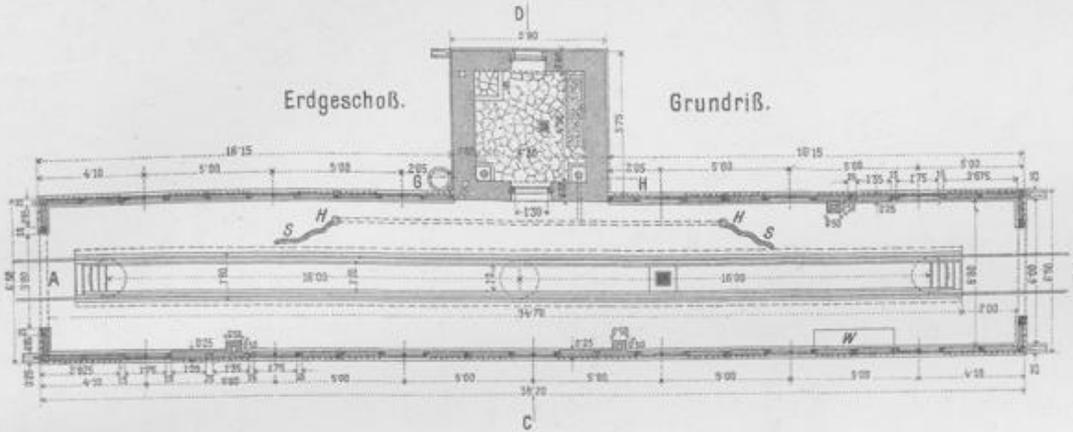
Bahnseitige Ansicht. 1:300



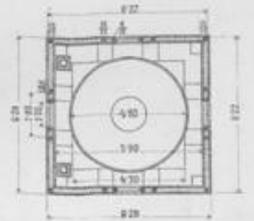
Querschnitt C.D.



Erdgeschoß. Grundriß.



Grundriß des Aufbaues.

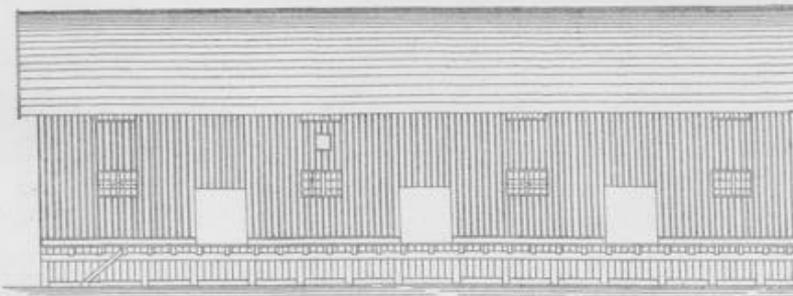


H - Hydranten mit Schläuchen S - Gummischläuche 52 mm Dm mit Holländerverschraubungen W - Werkbank

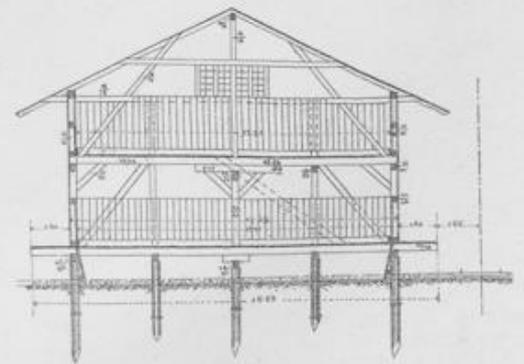
Hölzernes Frachtenmagazin mit 2 Etagen in der Station Nowosielitza.

lang 200 m.

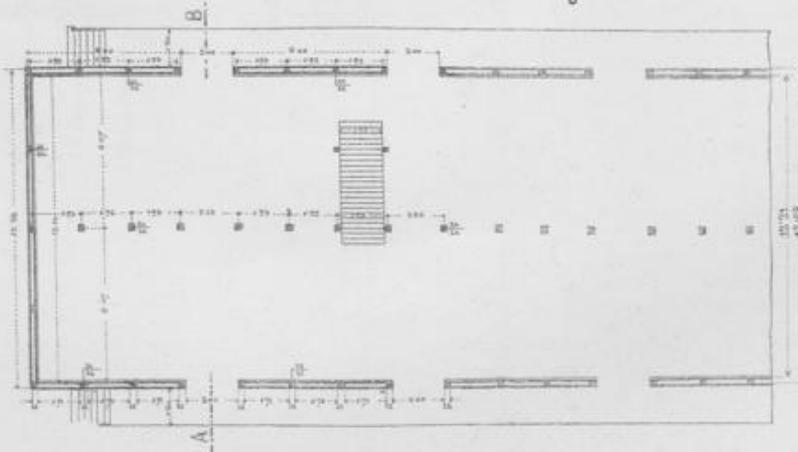
Längs-Ansicht.



Querschnitt A.B.



Grundriß der unteren Etage.

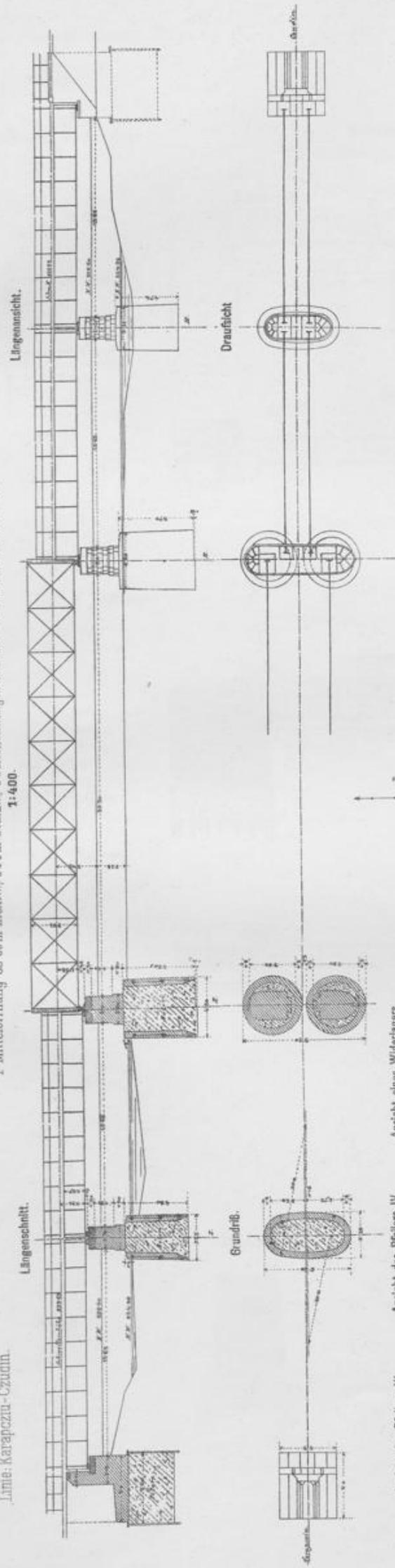


Maßstab 1:300.



Brücke über den großen Serethfluß, Km. 1'88084.

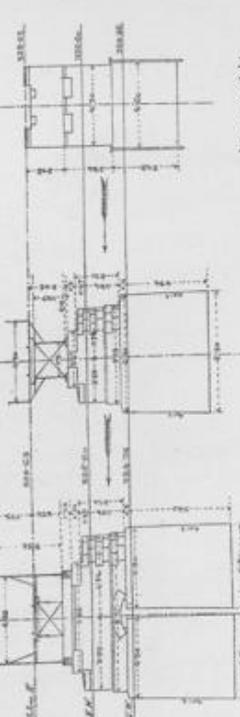
1 Mittelloffnung 32,30 m Lichtw., 3/4 0 m Stützsw., 4 Seitenöffnungen à 15,65 m Lichtw. à 16,92 m Stützsw.
1:400.



Ansicht eines Widerlagers.

Ansicht des Pfeilers IV.

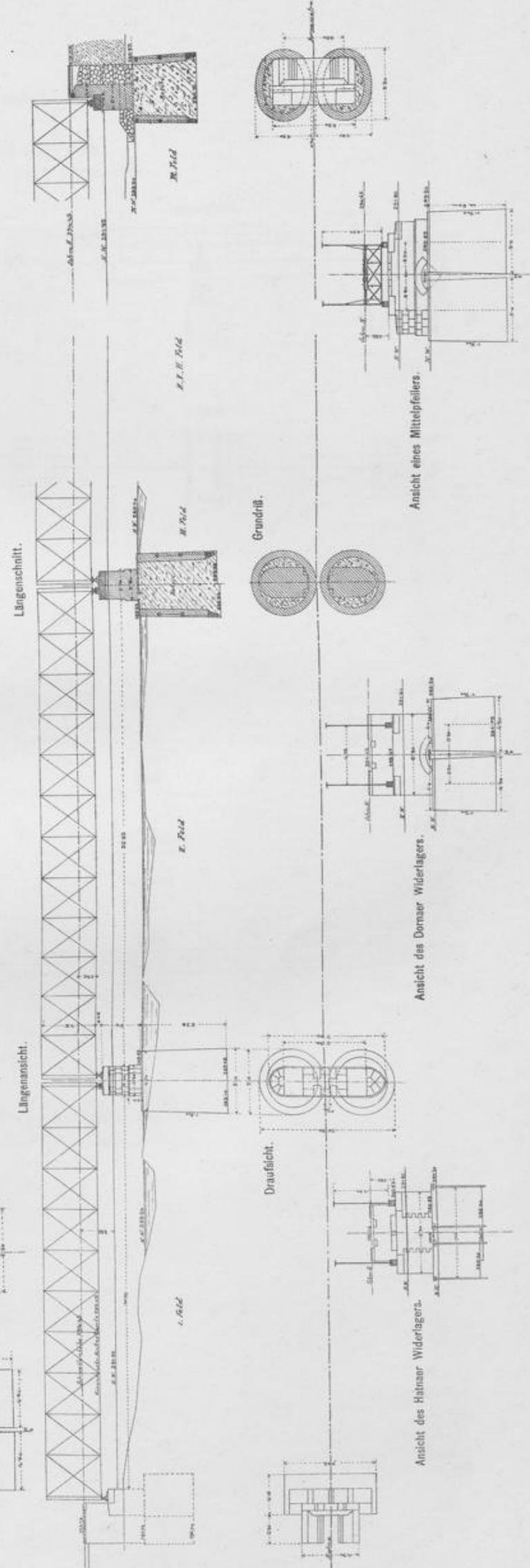
Ansicht des Pfeilers III.



Limite. Hatna - Dorna Watra.

Brücke über den Suczawafluß, Km. 1'91109.

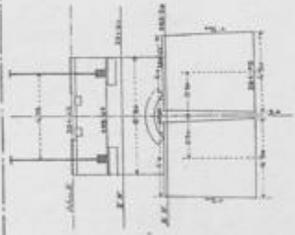
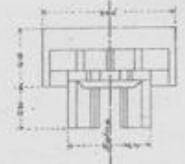
1 Öffnung 30,35 m, 5 Öffnungen à 36,62 m, 1 Öffnung 36,67 m. Lichtw. u. 31,60 m resp. 37,92 m Stützsw.
1:400.



Ansicht des Hätnaer Widerlagers.

Ansicht des Dornaer Widerlagers.

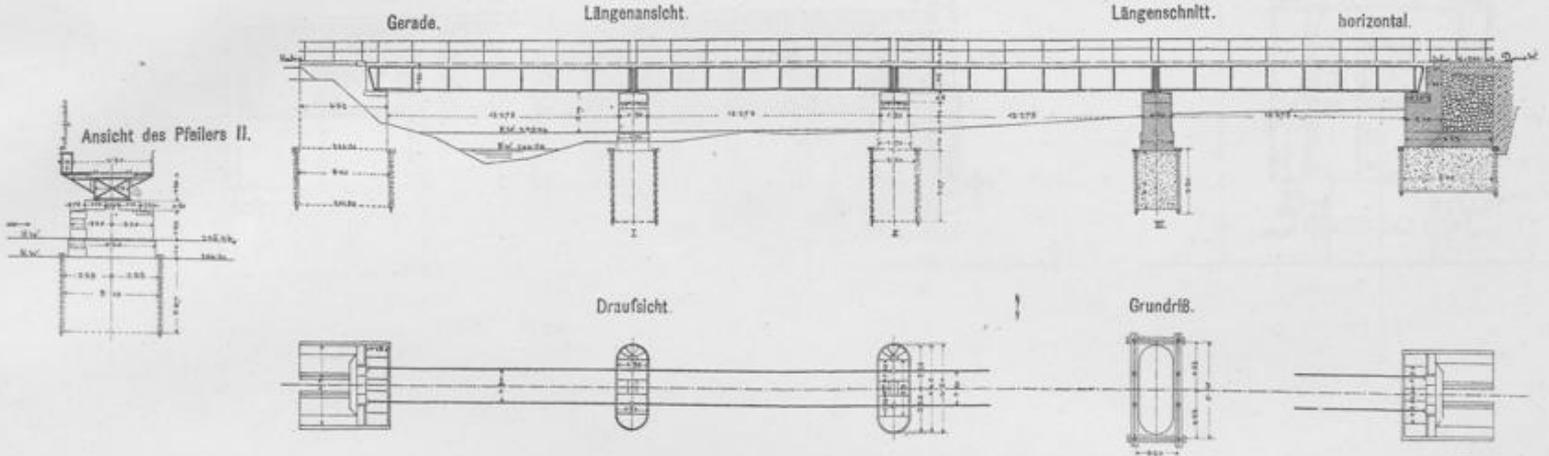
Ansicht eines Mittelpfeilers.



UNTERBAU

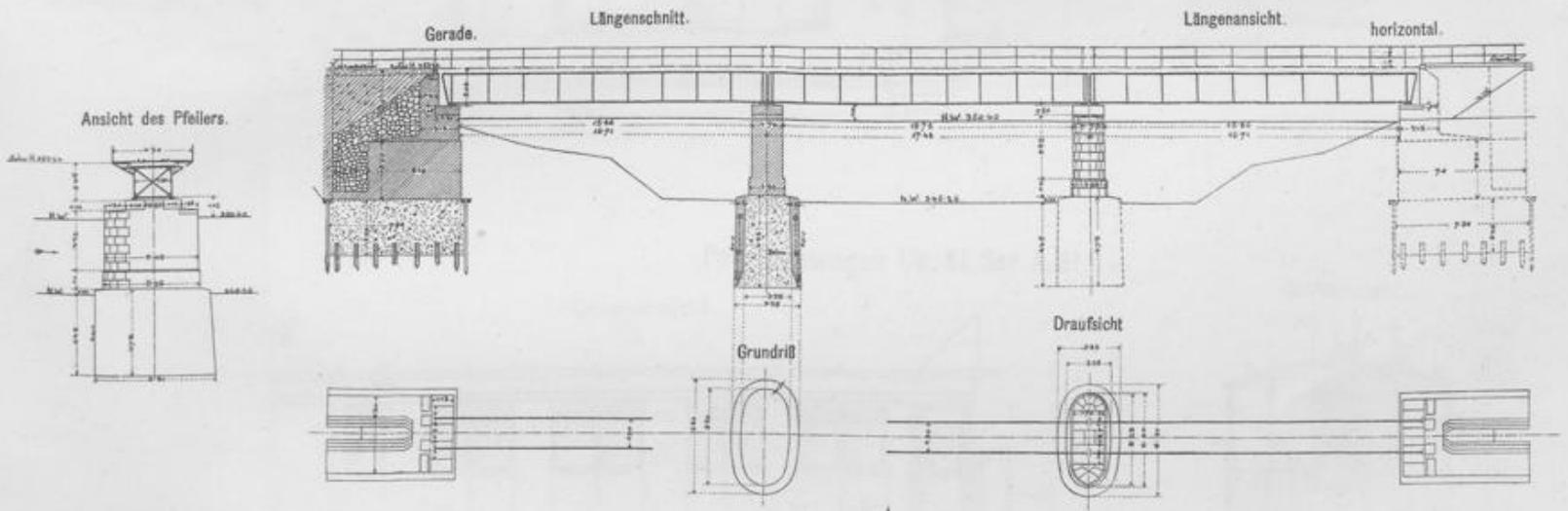
Linie: Hatna-Dorna Watra.

Brücke über den Solonetzbach, Km. 3'618.
4 Öffnungen a 12'275 m Lichtw., 13'335 m Stütz w., Fahrbahn offen.
1:400.



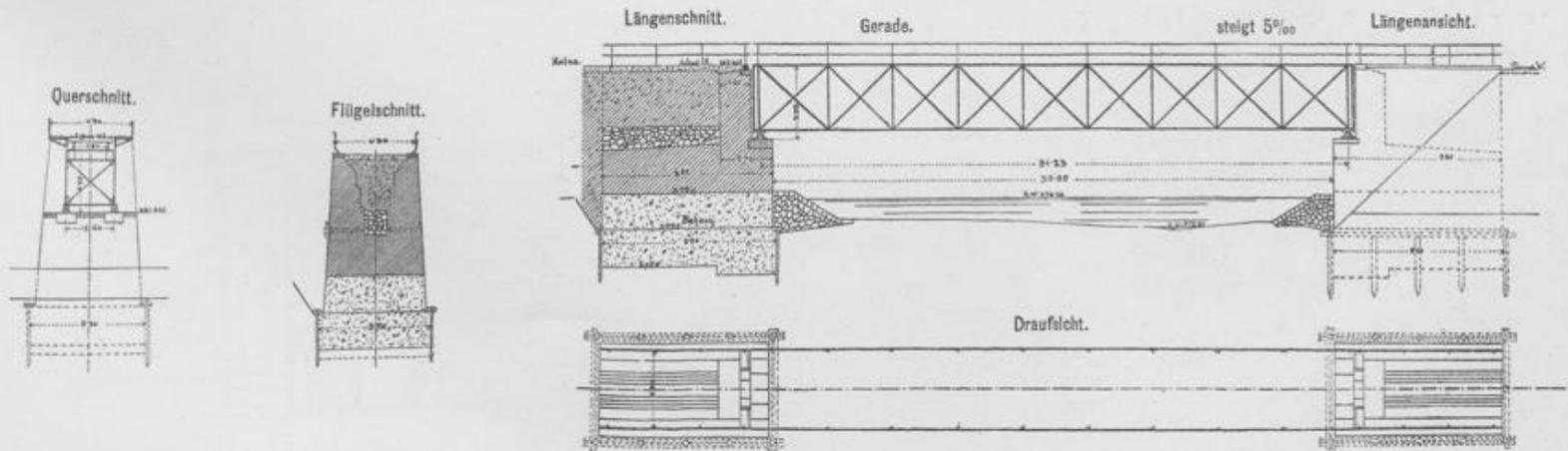
Linie: Karapcziu - Czudin

Brücke über den kleinen Serethfluß, Km. 14'251.
1 Mittelöffnung 15'78 m, 2 Seitenöffnungen a 15'86 m Lichtw., 16'92 m Stütz w.



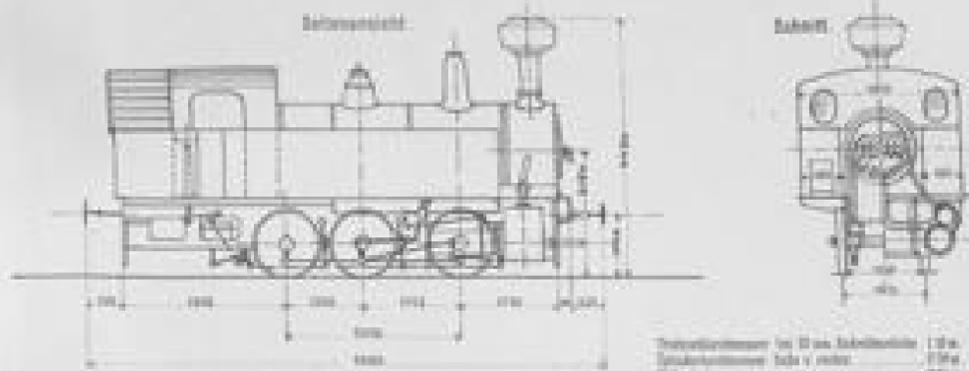
Linie: Hatna-Dorna Watra.

Brücke über den Solonetzbach, Km. 22'04.
Lichtw. 30'0 m, Stütz w. 31'23 m. Fahrbahn versenkt.



FAHRERTRIEBSMITTEL

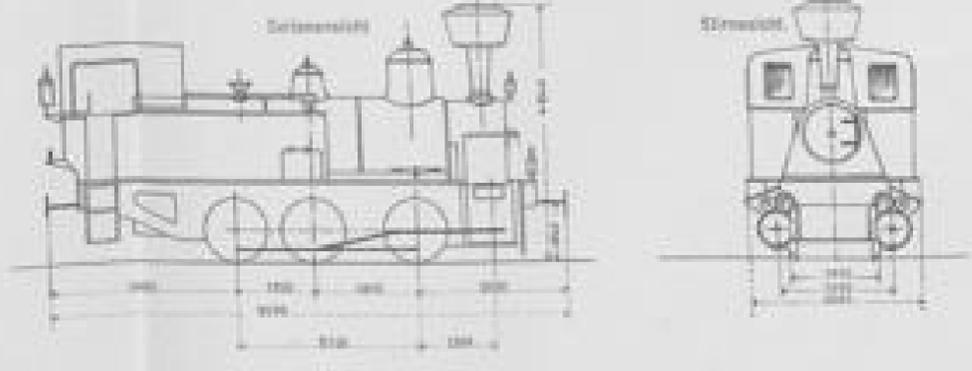
Heißdampf-Tender-Lokomotive Nr. 164 D1.



Leistung bei 10 km/h	120
Leistung bei 20 km/h	180
Leistung bei 30 km/h	240
Leistung bei 40 km/h	300
Leistung bei 50 km/h	360
Leistung bei 60 km/h	420
Leistung bei 70 km/h	480
Leistung bei 80 km/h	540
Leistung bei 90 km/h	600
Leistung bei 100 km/h	660
Leistung bei 110 km/h	720
Leistung bei 120 km/h	780
Leistung bei 130 km/h	840
Leistung bei 140 km/h	900
Leistung bei 150 km/h	960
Leistung bei 160 km/h	1020
Leistung bei 170 km/h	1080
Leistung bei 180 km/h	1140
Leistung bei 190 km/h	1200
Leistung bei 200 km/h	1260
Leistung bei 210 km/h	1320
Leistung bei 220 km/h	1380
Leistung bei 230 km/h	1440
Leistung bei 240 km/h	1500
Leistung bei 250 km/h	1560
Leistung bei 260 km/h	1620
Leistung bei 270 km/h	1680
Leistung bei 280 km/h	1740
Leistung bei 290 km/h	1800
Leistung bei 300 km/h	1860

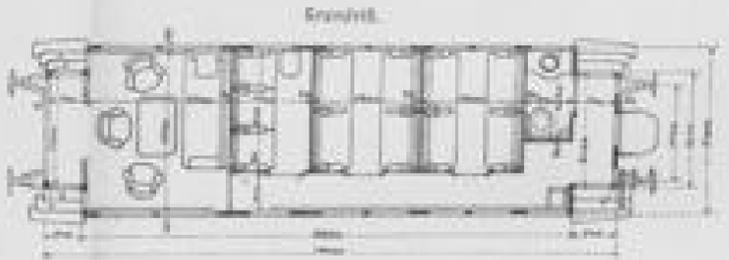
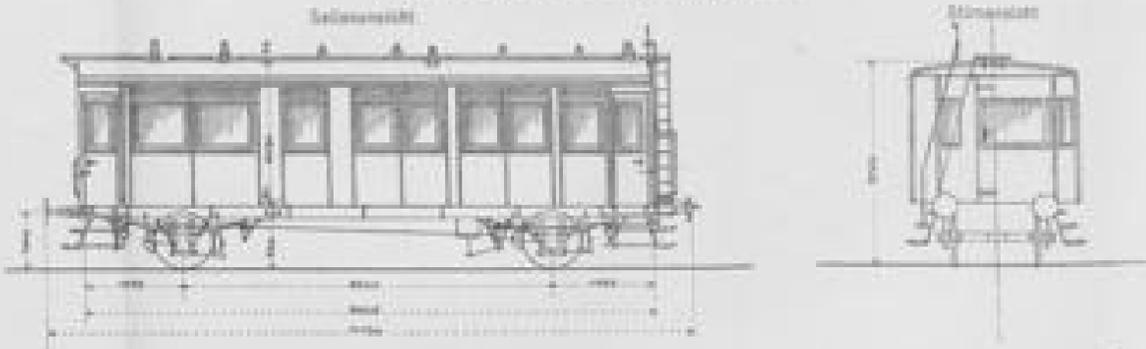
Verzeichnis der Abmessungen: 1:40, bei 1:10000 1:100 - Längen 1:10

Verband-Tender-Lokomotive Nr. 64 D1.



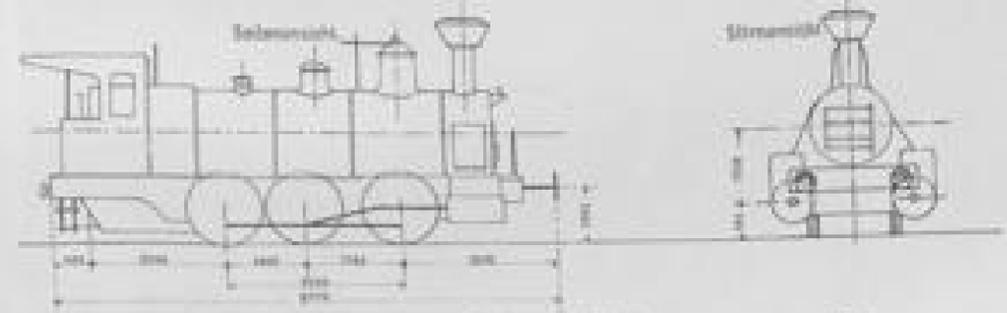
Leistung bei 10 km/h	120
Leistung bei 20 km/h	180
Leistung bei 30 km/h	240
Leistung bei 40 km/h	300
Leistung bei 50 km/h	360
Leistung bei 60 km/h	420
Leistung bei 70 km/h	480
Leistung bei 80 km/h	540
Leistung bei 90 km/h	600
Leistung bei 100 km/h	660
Leistung bei 110 km/h	720
Leistung bei 120 km/h	780
Leistung bei 130 km/h	840
Leistung bei 140 km/h	900
Leistung bei 150 km/h	960
Leistung bei 160 km/h	1020
Leistung bei 170 km/h	1080
Leistung bei 180 km/h	1140
Leistung bei 190 km/h	1200
Leistung bei 200 km/h	1260
Leistung bei 210 km/h	1320
Leistung bei 220 km/h	1380
Leistung bei 230 km/h	1440
Leistung bei 240 km/h	1500
Leistung bei 250 km/h	1560
Leistung bei 260 km/h	1620
Leistung bei 270 km/h	1680
Leistung bei 280 km/h	1740
Leistung bei 290 km/h	1800
Leistung bei 300 km/h	1860

Personenwagen 1/2 Kl. mit Salonraum, Ser. A.B.



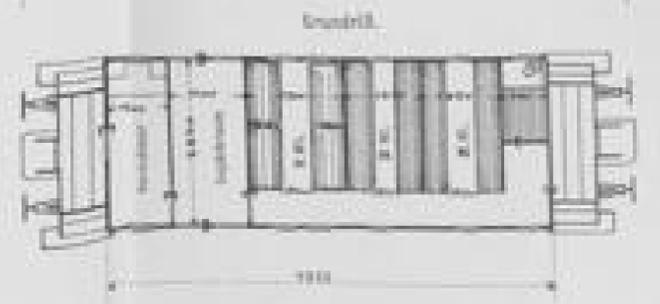
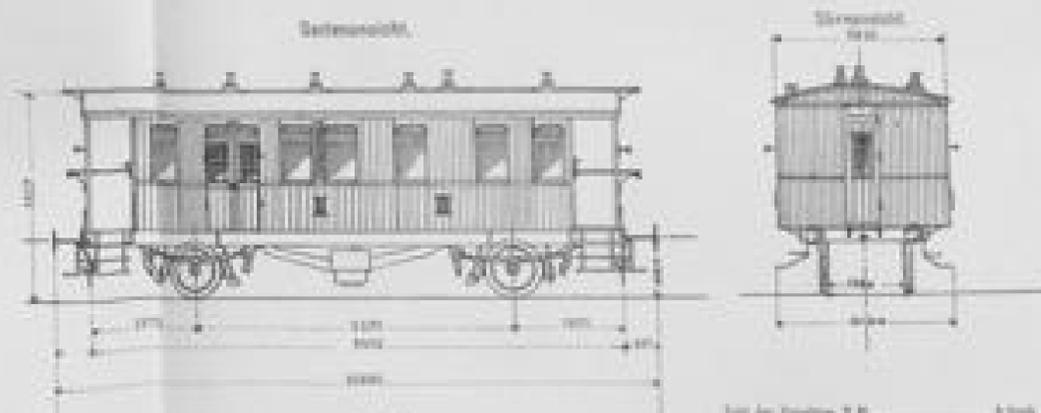
Leistung	1200
Leistung	1800
Leistung	2400
Leistung	3000
Leistung	3600
Leistung	4200
Leistung	4800
Leistung	5400
Leistung	6000
Leistung	6600
Leistung	7200
Leistung	7800
Leistung	8400
Leistung	9000
Leistung	9600
Leistung	10200
Leistung	10800
Leistung	11400
Leistung	12000
Leistung	12600
Leistung	13200
Leistung	13800
Leistung	14400
Leistung	15000
Leistung	15600
Leistung	16200
Leistung	16800
Leistung	17400
Leistung	18000
Leistung	18600
Leistung	19200
Leistung	19800
Leistung	20400
Leistung	21000
Leistung	21600
Leistung	22200
Leistung	22800
Leistung	23400
Leistung	24000

Verband-Güterzug-Lokomotive, Ser. 60.



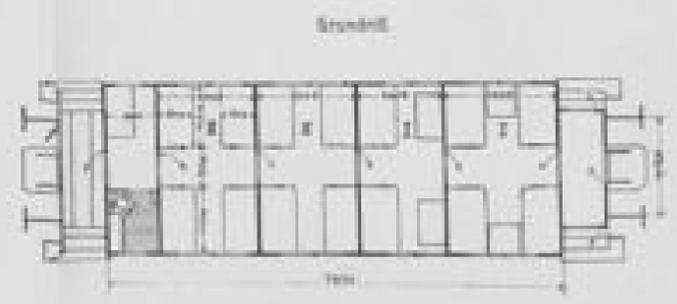
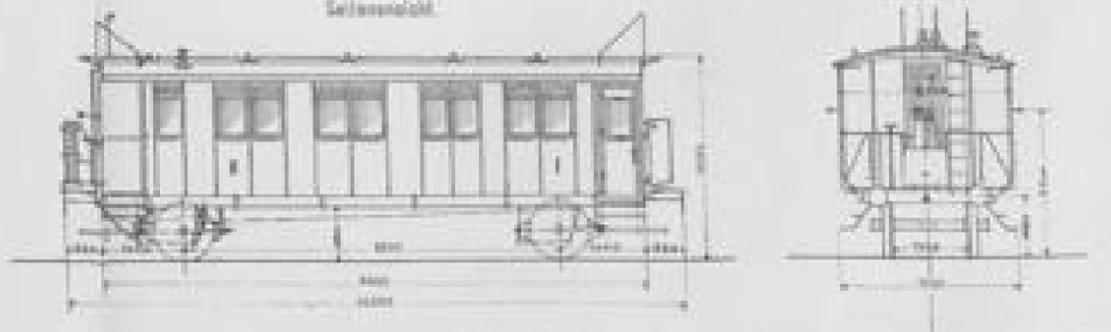
Leistung bei 10 km/h	120
Leistung bei 20 km/h	180
Leistung bei 30 km/h	240
Leistung bei 40 km/h	300
Leistung bei 50 km/h	360
Leistung bei 60 km/h	420
Leistung bei 70 km/h	480
Leistung bei 80 km/h	540
Leistung bei 90 km/h	600
Leistung bei 100 km/h	660
Leistung bei 110 km/h	720
Leistung bei 120 km/h	780
Leistung bei 130 km/h	840
Leistung bei 140 km/h	900
Leistung bei 150 km/h	960
Leistung bei 160 km/h	1020
Leistung bei 170 km/h	1080
Leistung bei 180 km/h	1140
Leistung bei 190 km/h	1200
Leistung bei 200 km/h	1260
Leistung bei 210 km/h	1320
Leistung bei 220 km/h	1380
Leistung bei 230 km/h	1440
Leistung bei 240 km/h	1500
Leistung bei 250 km/h	1560
Leistung bei 260 km/h	1620
Leistung bei 270 km/h	1680
Leistung bei 280 km/h	1740
Leistung bei 290 km/h	1800
Leistung bei 300 km/h	1860

Personenwagen 1/2 Kl. mit Konditor- u. Gepäckraum, Ser. B.C.D.



Leistung	1200
Leistung	1800
Leistung	2400
Leistung	3000
Leistung	3600
Leistung	4200
Leistung	4800
Leistung	5400
Leistung	6000
Leistung	6600
Leistung	7200
Leistung	7800
Leistung	8400
Leistung	9000
Leistung	9600
Leistung	10200
Leistung	10800
Leistung	11400
Leistung	12000
Leistung	12600
Leistung	13200
Leistung	13800
Leistung	14400
Leistung	15000
Leistung	15600
Leistung	16200
Leistung	16800
Leistung	17400
Leistung	18000
Leistung	18600
Leistung	19200
Leistung	19800
Leistung	20400
Leistung	21000
Leistung	21600
Leistung	22200
Leistung	22800
Leistung	23400
Leistung	24000

Personenwagen 1/2 Kl. Ser. A.B.

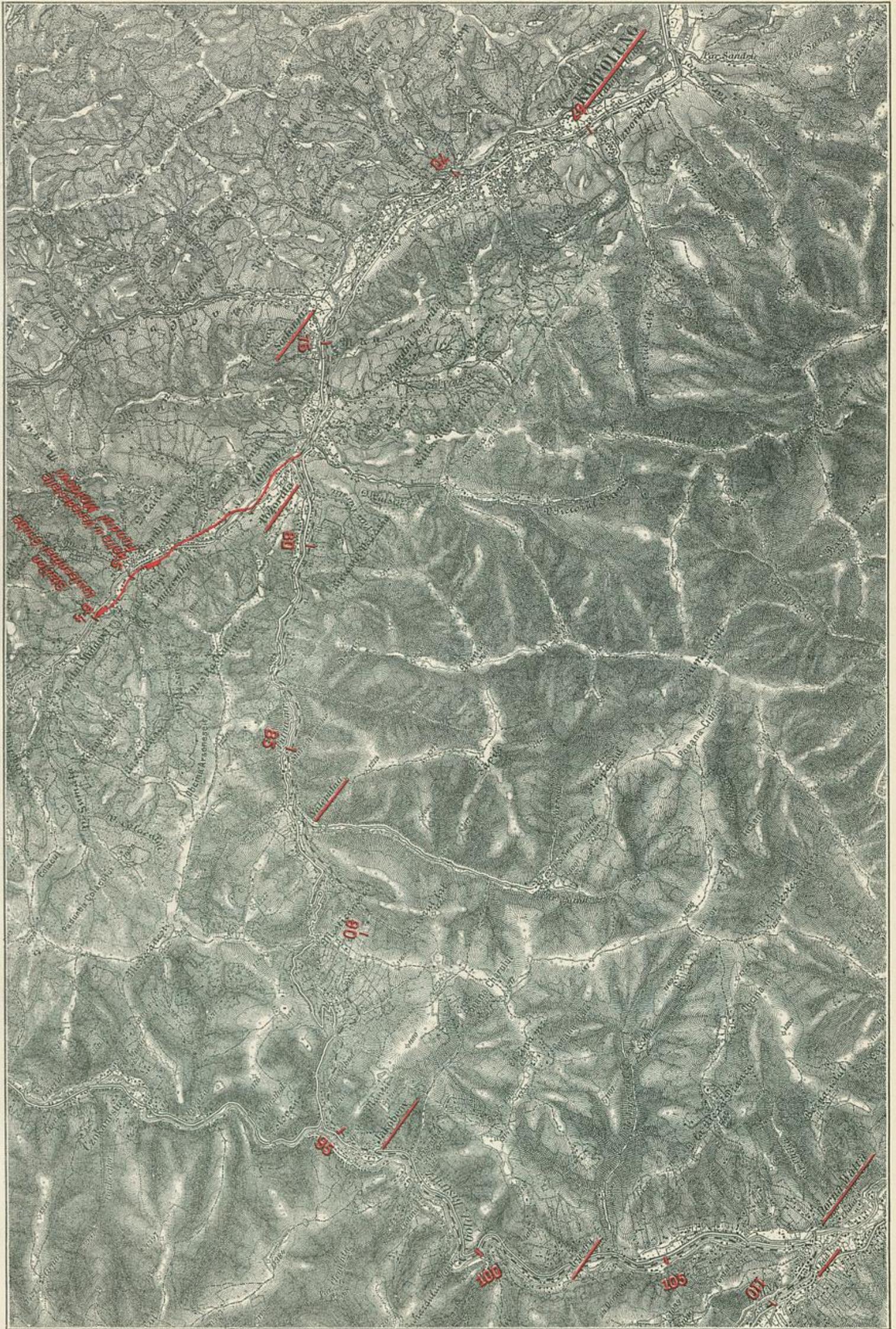


Leistung	1200
Leistung	1800
Leistung	2400
Leistung	3000
Leistung	3600
Leistung	4200
Leistung	4800
Leistung	5400
Leistung	6000
Leistung	6600
Leistung	7200
Leistung	7800
Leistung	8400
Leistung	9000
Leistung	9600
Leistung	10200
Leistung	10800
Leistung	11400
Leistung	12000
Leistung	12600
Leistung	13200
Leistung	13800
Leistung	14400
Leistung	15000
Leistung	15600
Leistung	16200
Leistung	16800
Leistung	17400
Leistung	18000
Leistung	18600
Leistung	19200
Leistung	19800
Leistung	20400
Leistung	21000
Leistung	21600
Leistung	22200
Leistung	22800
Leistung	23400
Leistung	24000



Leistung	1200
Leistung	1800
Leistung	2400
Leistung	3000
Leistung	3600
Leistung	4200
Leistung	4800
Leistung	5400
Leistung	6000
Leistung	6600
Leistung	7200
Leistung	7800
Leistung	8400
Leistung	9000
Leistung	9600
Leistung	10200
Leistung	10800
Leistung	11400
Leistung	12000
Leistung	12600
Leistung	13200
Leistung	13800
Leistung	14400
Leistung	15000
Leistung	15600
Leistung	16200
Leistung	16800
Leistung	17400
Leistung	18000
Leistung	18600
Leistung	19200
Leistung	19800
Leistung	20400
Leistung	21000
Leistung	21600
Leistung	22200
Leistung	22800
Leistung	23400
Leistung	24000

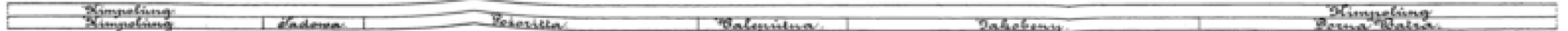
Motoren 1:100
bei 1:10000



GENERAL - LÄNGENPROFIL.

Linie: Alt Kimpolung - Dorna Watra.

Betriebsgemeinschaft:
 Betriebsende:



Baulänge
 Betriebslänge
 Bauflänge
 Mittelviellänge

Maximal-Steigung: 37 ‰
 Kleinstes Radius: 180 m

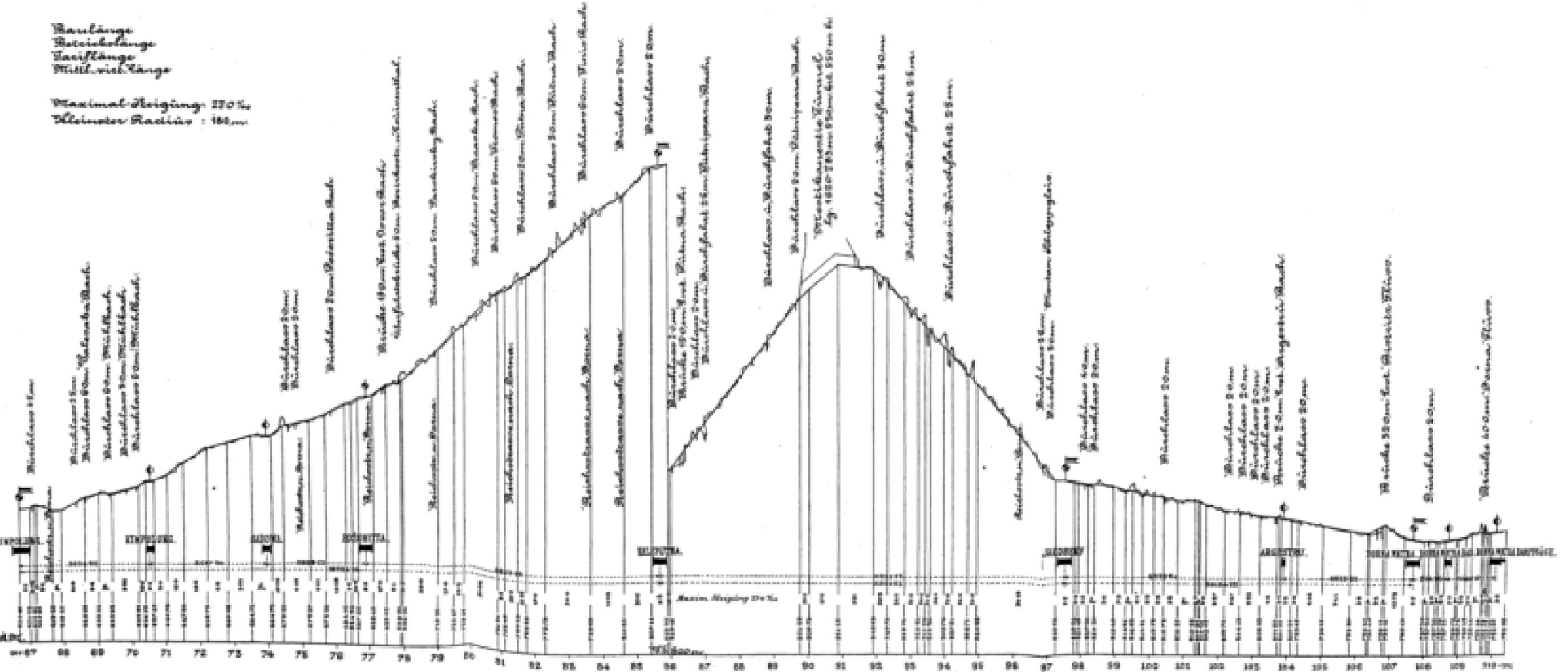
Erhöhte Einbauten

- Stationen
- Haltestellen
- Wasserstationen

Strassen u. Wege

- Stationen u. Haltestellen
- Auf- u. Abgänge u. Wasserstationen
- Steigungswinkel u. Neigung

Wasser u. Stromleitungen
 Vergleichungsebene: 600 m ü. d. M.
 Stationierung in km



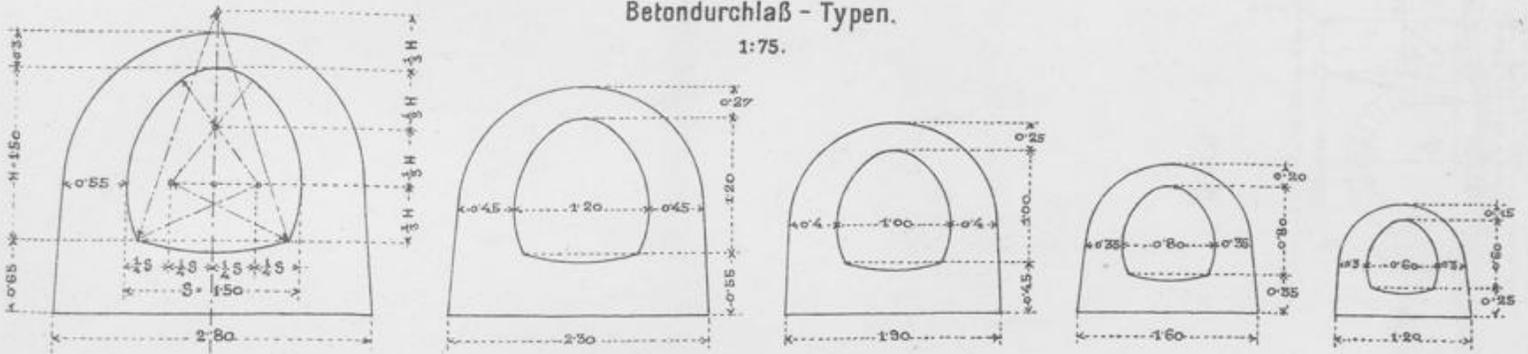
Maßstab für die Längen 1:100000.
 • • • Höhen 1:2000.

UNTERBAU

Rohre aus Portlandzement und Betondurchlässe.

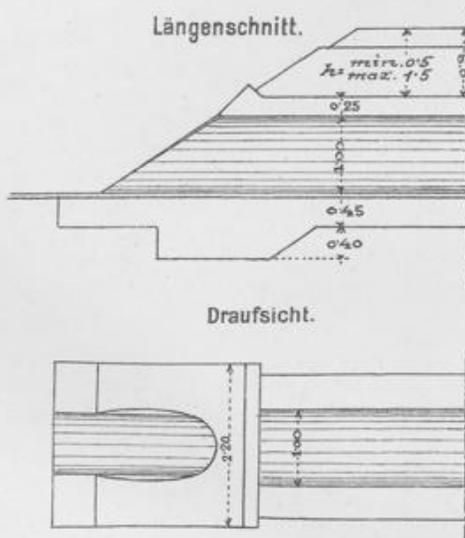
Betondurchlaß - Typen.

1:75.

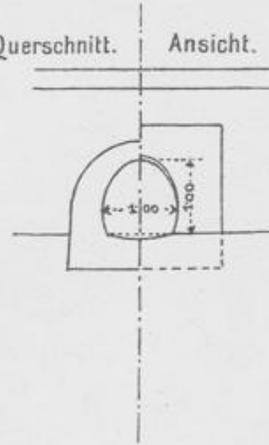


Betondurchlaß.

1:100.

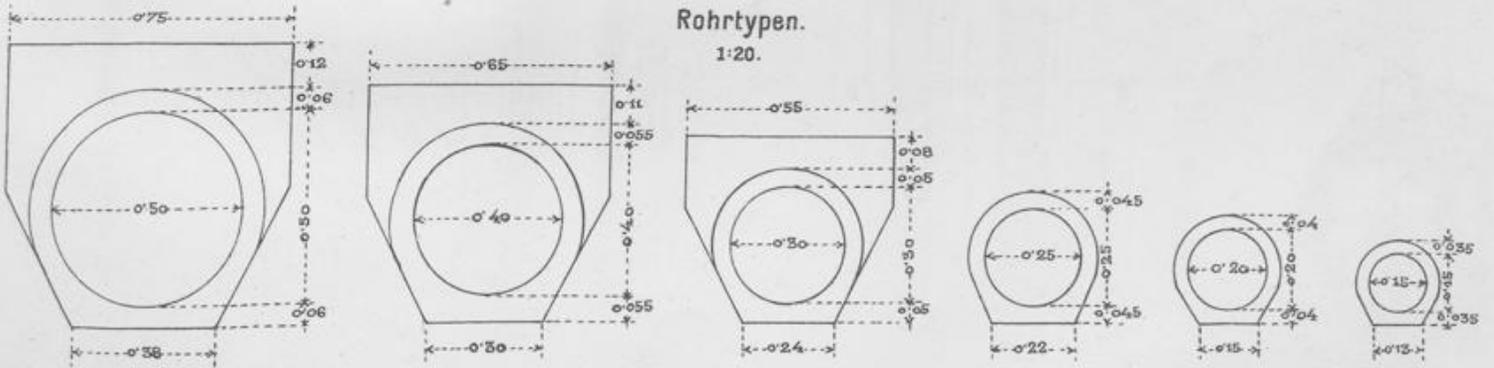


Querschnitt. Ansicht.



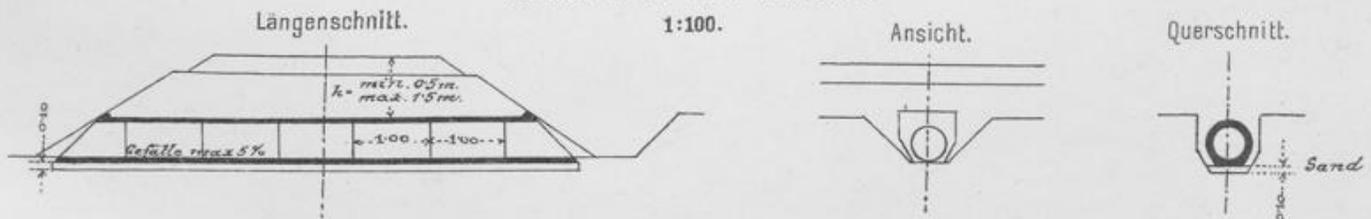
Rohrtypen.

1:20.



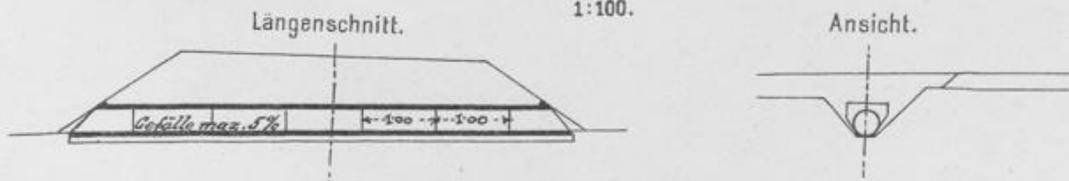
Rohrdurchlaß unter der Bahn.

1:100.



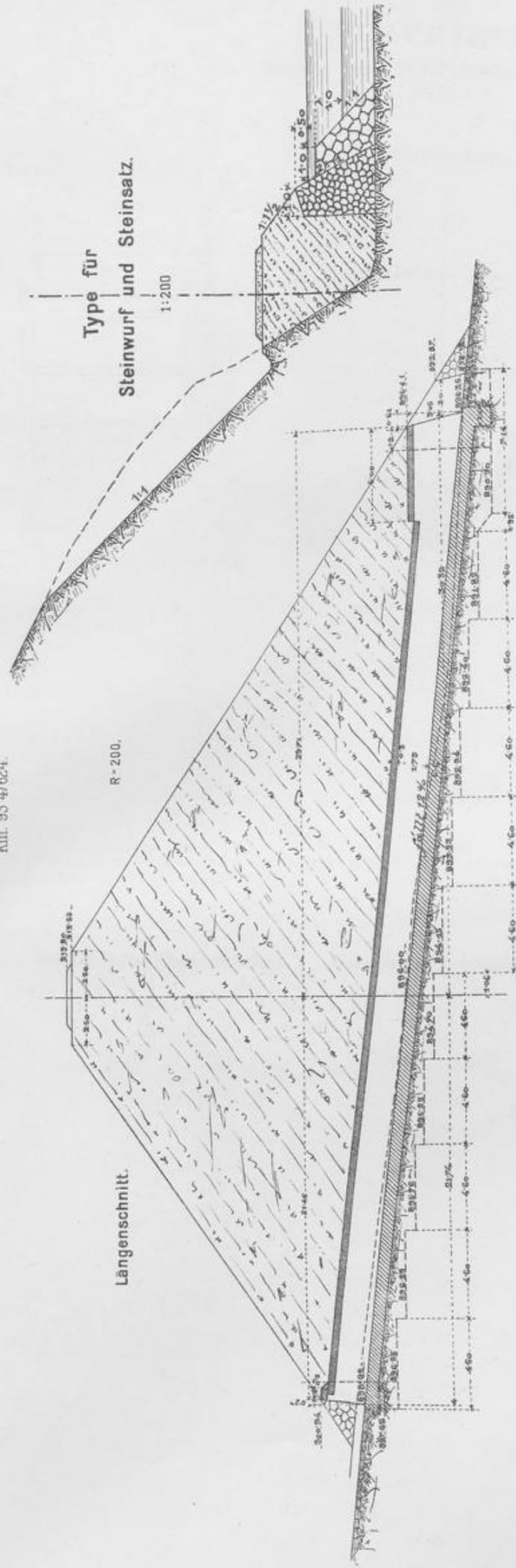
Rampenkanal.

1:100.

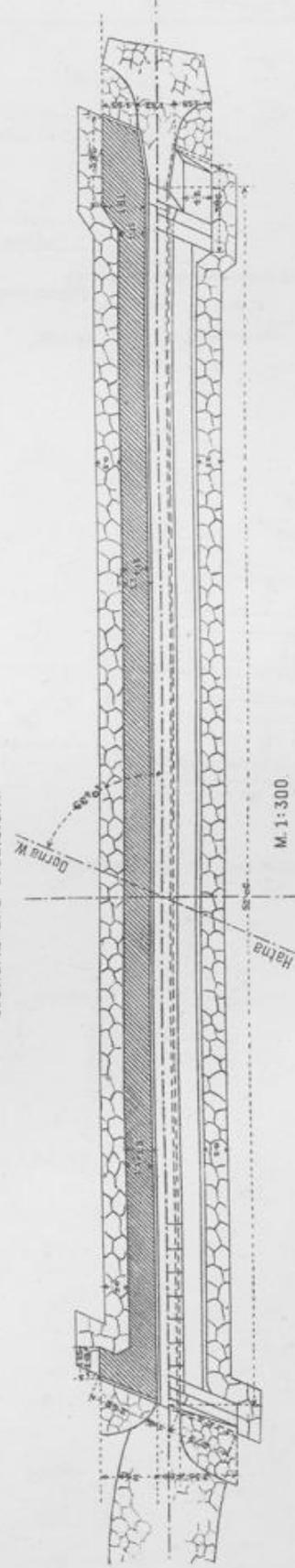


UNTERBAU

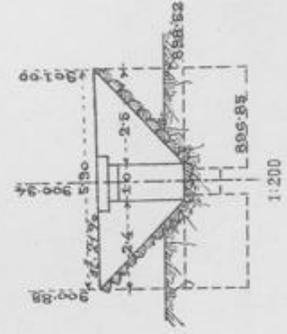
Gedeckter Durchlaß und Durchgang 1'0m. wt. schief 66°
Km. 93'47'624.



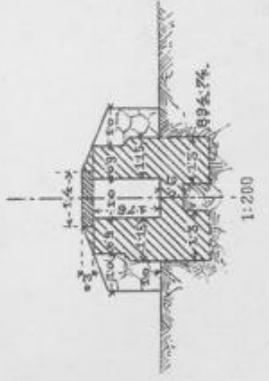
Grundriß und Draufsicht.



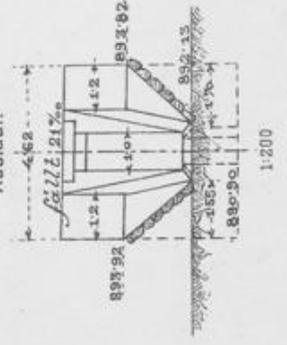
Einlauf.



Querschnitt.



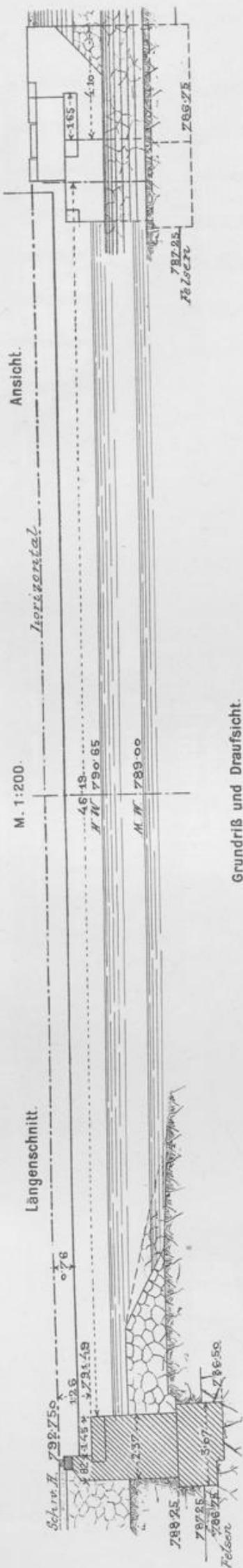
Auslauf.



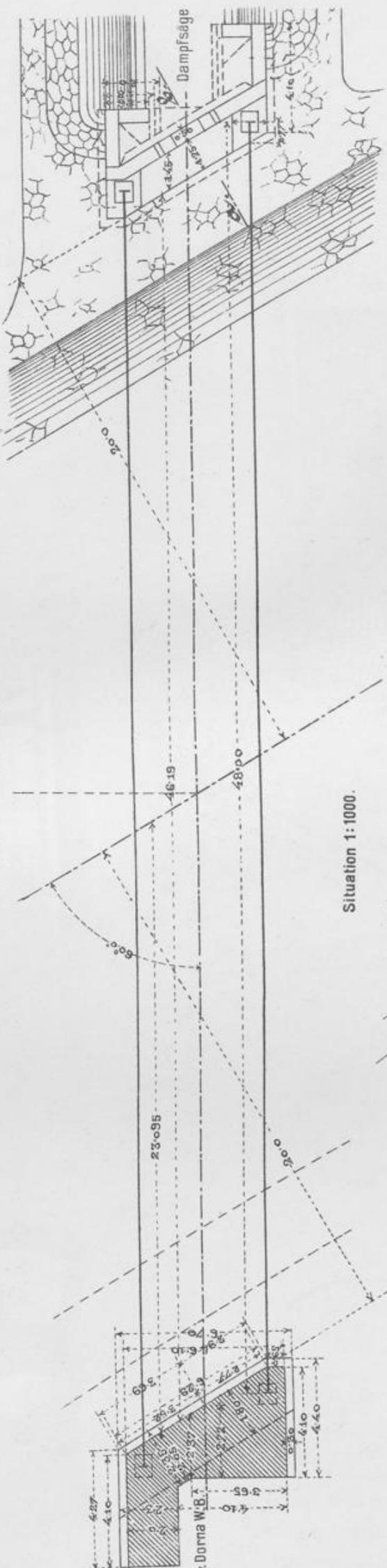
Bukowinaer Lokalbahnen
 Linie: Kumpolung-Dorna Watra

UNTERBAU

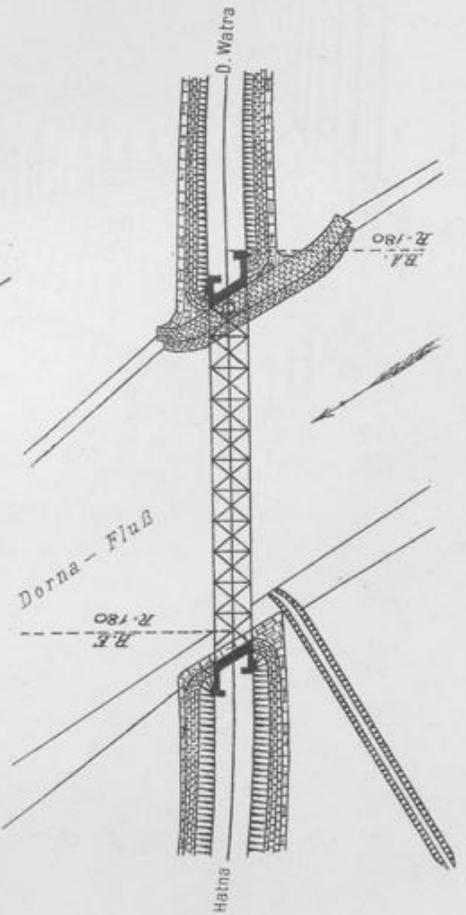
Brücke über den Dorna - Fluß 40.0 m. l. Lwt. schief 60°
 Km. 109.77846



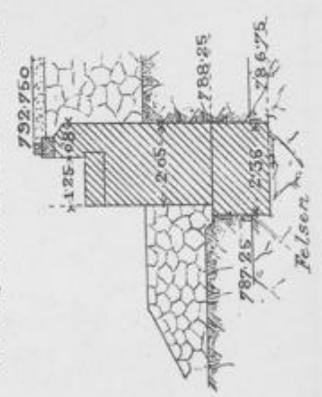
Grundriß und Draufsicht.



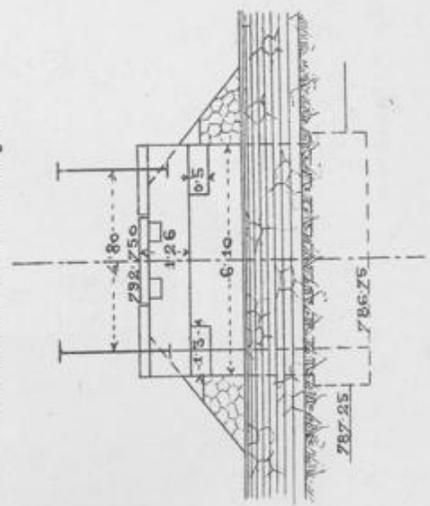
Situation 1:1000.



Senkr. Querschnitt a. b. des Widerlager.



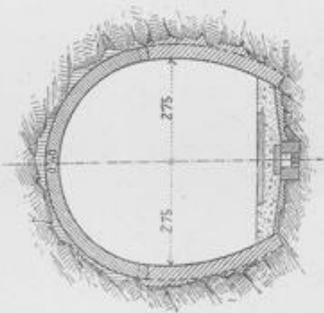
Senkr. Ansicht des Widerlager.



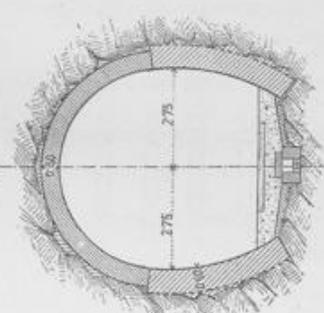
Ausgeführte Tunnel - Normalprofile.

1 : 200.

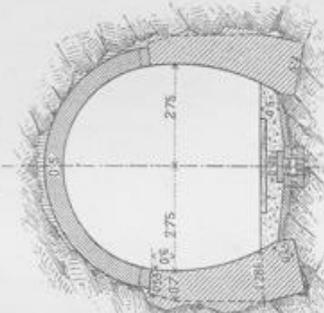
Type 3.



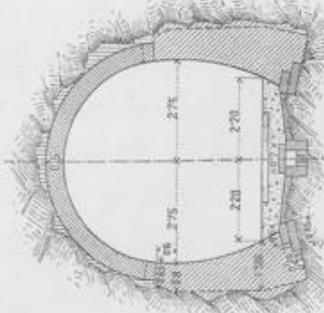
Type 3a.



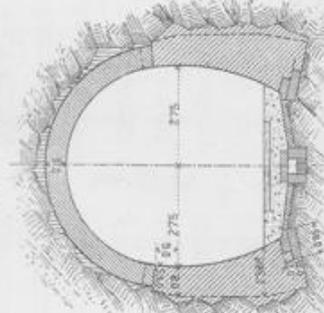
Type 4a.



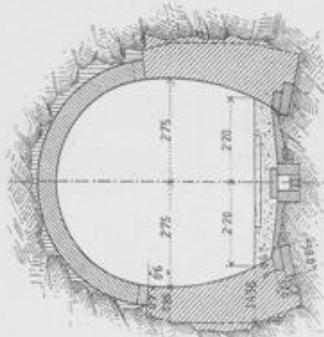
Type 5.



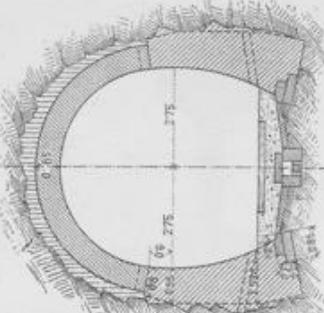
Type 5a.



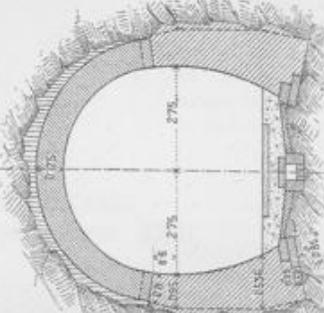
Type 6.



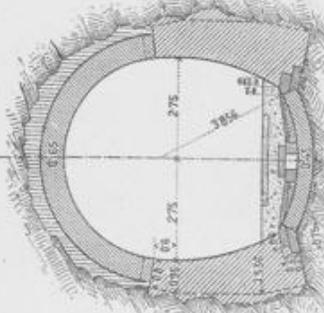
Type 7.



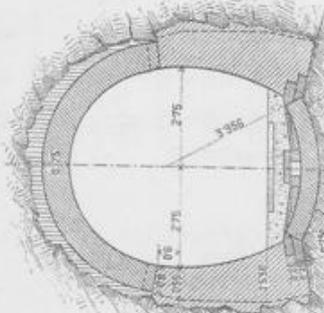
Type 7a.



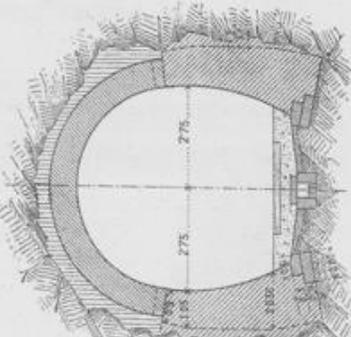
Type 8.



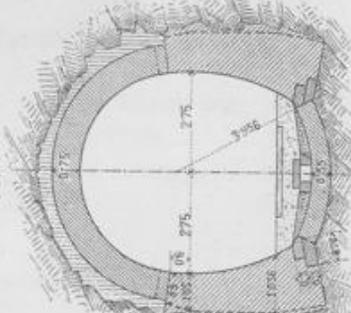
Type 8a.



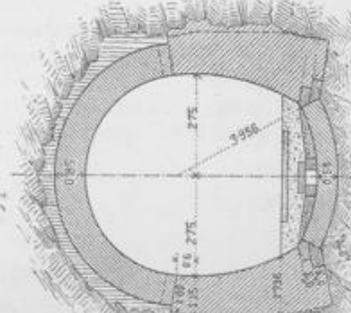
Type 9.



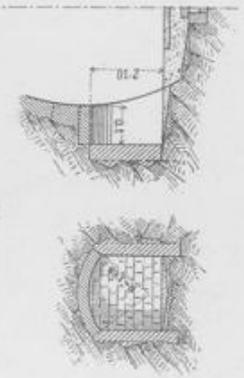
Type 10.



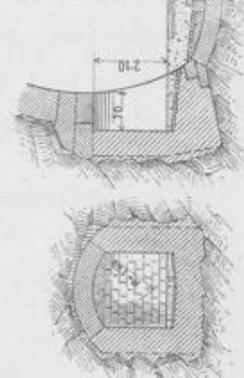
Type 10a.



Type 15.



Type 16.



Nischen - Profile.

Austellung der Querschwellen und Befestigungsmittel.

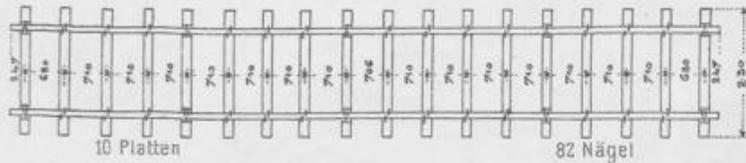
Oberbausystem XXIV.

Schienenlänge 12,5 m.

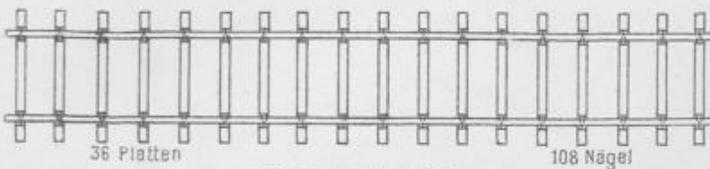
a. Offene Strecke

Für Gerade.

M. 1:125

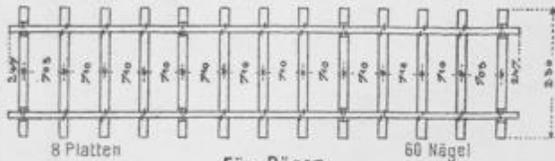


Für Bögen.

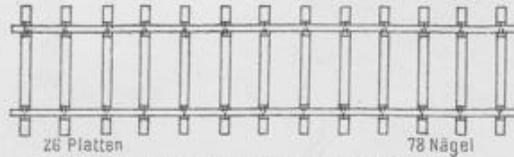


Schienenlänge 9,0 m

Für Gerade.



Für Bögen.



Querschnittsform der Querschwellen.

Schwellen lang 2,30 m.



M. 1:25

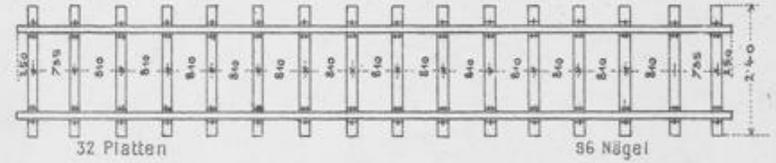


Oberbausystem XI.

Schienenlänge 12,5 m.

b. Tunnel

M. 1:125



Querschnittsform der Querschwellen.

Schwellen lang 2,40 m.

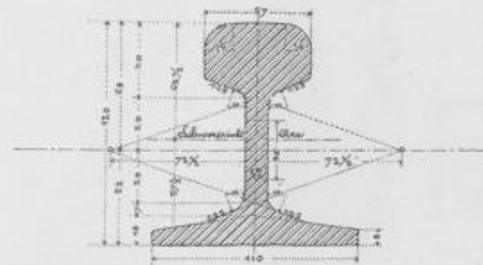


M. 1:25



Schienenprofil, System XI.

M. 1:4



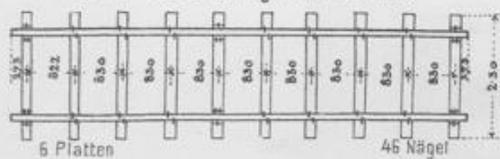
Gewicht der Schiene pro laufenden Meter	31,72 kg.
Querschnittsfläche der Schiene	40,67 cm ²
Abstand der Schwerpunktsachse vom Schienenfuße	5,75 cm
Trägheitsmoment J, auf cm ² bezogen	780 cm ⁴
Tragfähigkeit der Schiene bei einer Inanspruchnahme des Materials von 1000 kg per cm ² , im unabgenutzten Zustande und einer Schwellenentfernung von 810 mm,	8152 kg.
Inanspruchnahme des Materials (im unabgenutzten Zustande bei einer Belastung von 7000 kg. (bei 6 mm Abnutzung	859 kg. ca. 1050 kg.

Abzweigung Pożorzitta-Louiseenthal

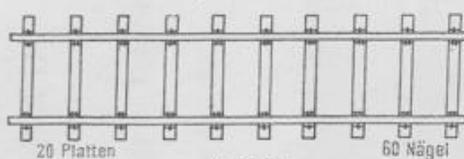
Stahlschienen
Oberbausystem XXIII.

Schienenlänge 8,0 m.

a) Für Gerade u. Bögen bis 500 m. R.



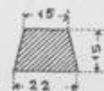
b) Für Bögen unter 500 m. R.



M. 1:125

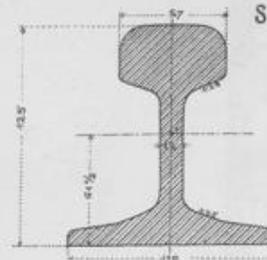
Querschnittsform der Querschwellen.

Schwellen lang 2,30 m.



Schienenprofil, System XXIII.

M. 1:4



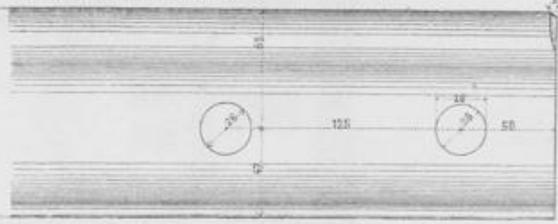
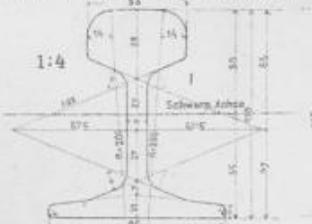
Gewicht der Schiene pro laufenden Meter	32,75 kg
Querschnittsfläche der Schiene	41,64 cm ²
Trägheitsmoment J, auf cm ² bezogen	863 cm ⁴
Statisches Moment	256,27 cm.

Die Koten sind in Millimeter.

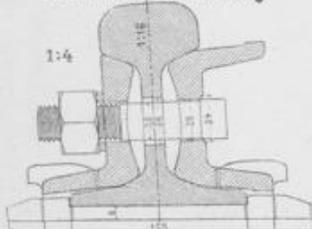
Stahlschienen
Oberbausystem XXIV.

Konstr. d. Schienenquerschnittes.

Ansicht d. Schienenendes.



Schienenstoß-Verbindung.

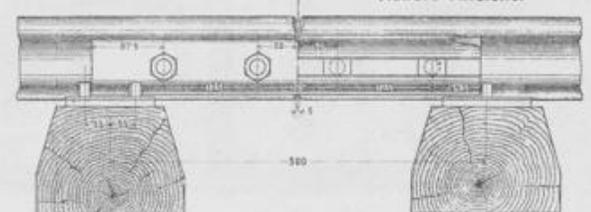


Querschnittsfläche der Schiene	33,04 cm ²
Gewicht der Schiene pro laufenden Meter	26,0 kg.
Entfernung des Schwerpunktes vom Schienenfuße	5,5 cm.
Statisches Moment des ober- oder unterhalb der Schwerpunktschwerachse liegenden Flächenteiles	62
Trägheitsmoment (cm als Einheit) bezogen auf die Schwerpunktschwerachse	532
Tragfähigkeit bei einer Inanspruchnahme von 1000 kg per cm ² und einer Schwellenentfernung von 850 mm.	6021 kg.
dit dit bei einer Schwellenentfernung von 750 mm.	6824 kg.

Schienenstoß-Verbindung.

Innere Ansicht.

Äußere Ansicht.



10 5 0 10 20 30 40 50 cm

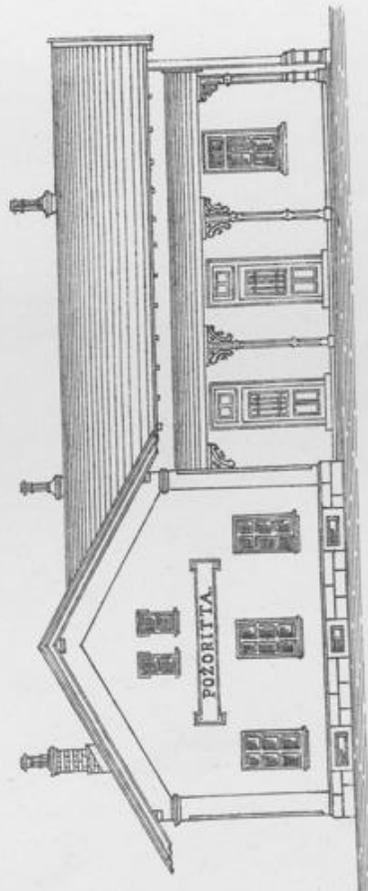
M. 1:10.

Bukowinaer Lokalbahnen
 Linie: Kimpolung-Dorna Watra.

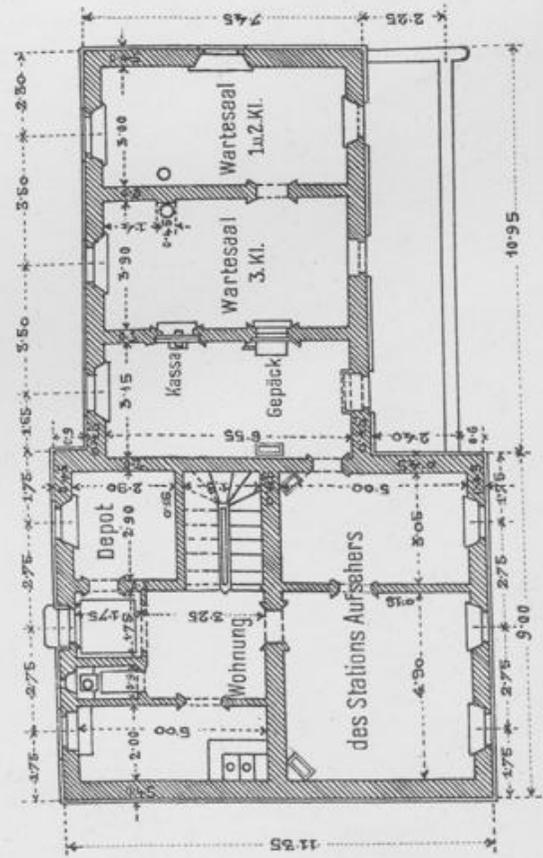
HOCHBAU

Aufnahmegebäude in Pozoritza.

Bahnseitige Ansicht.



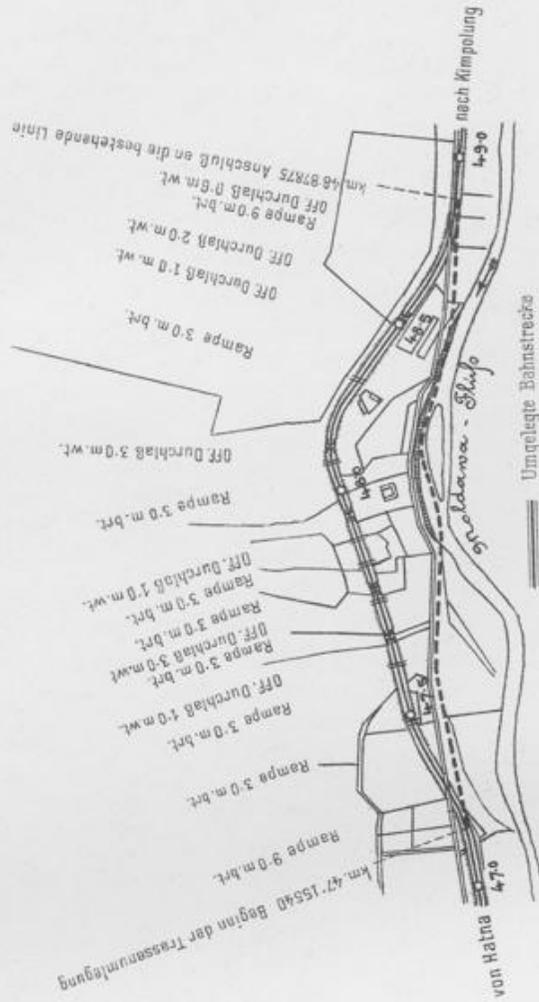
Parterre.



Bahnlegung bei Km. 47.1 / 48.9.

auf der Linie Hatna-Kimpolung.

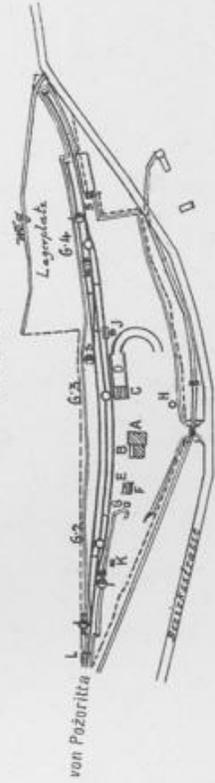
M. 1:20.000.



Station Louisenthal-Grube.

lang 273.0 m.
 M. 1:5000

Abzweigung Pozoritza - Louisenthal.

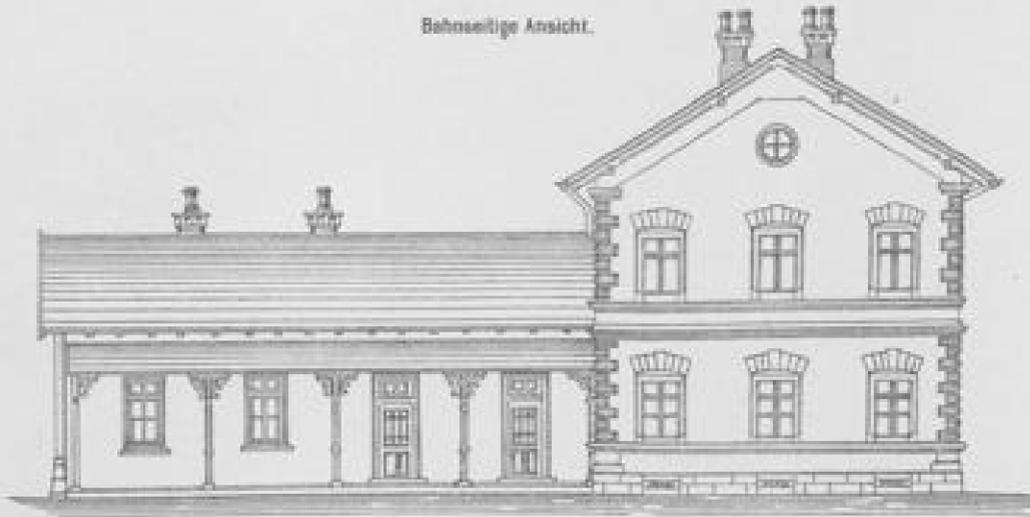


- A. Aufnahmegebäude
- B. Veranda
- C. Güterschuppen
- D. Verteilerampe
- E. Passagierabort
- F. Bahnerhaltungsmagazin
- G. Keimrichtgrube
- H. Hausbrunnen
- J. Brückenwage
- K. Wirtschaftsgebäude
- L. Entgleisungsschuh

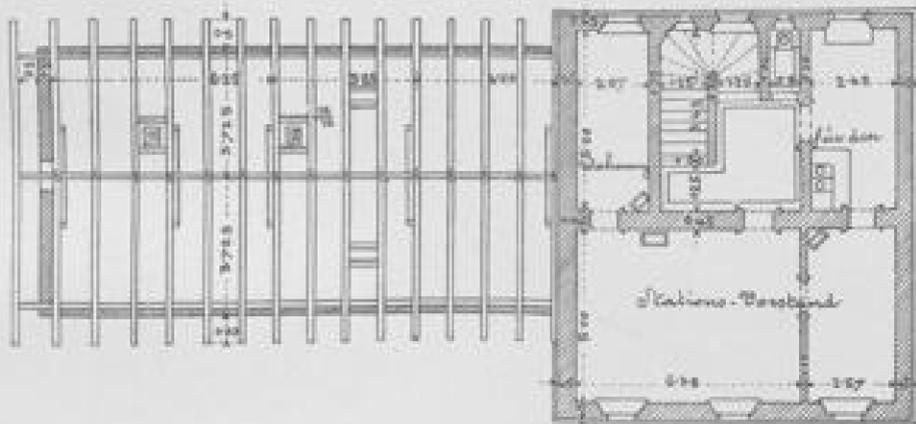
HOCHBAU

Aufnahmegebäude in Dorna Watra.
1:200

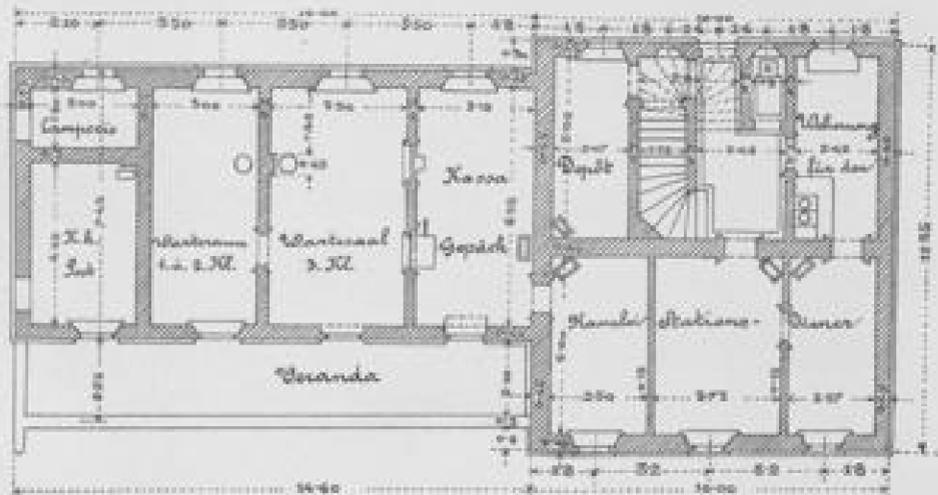
Bahnseitige Ansicht.



I. Stock

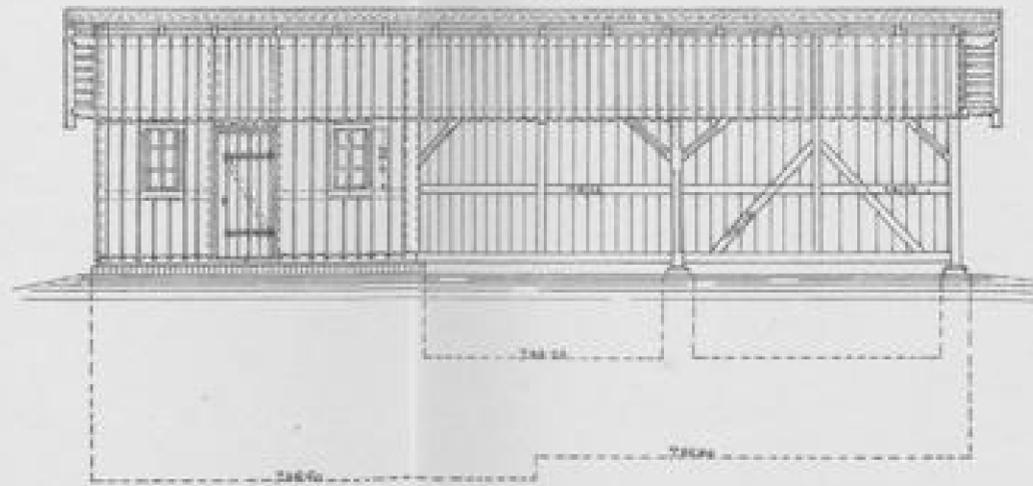


Parterre

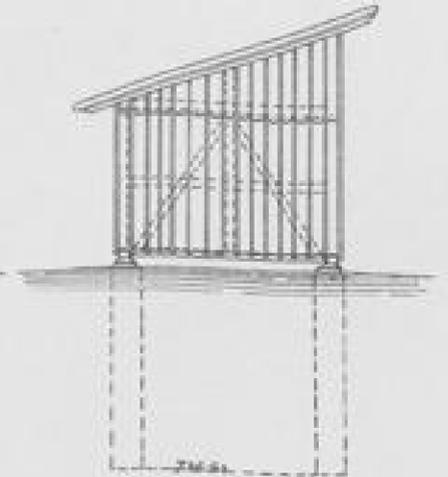


Bahnerhaltungsmagazin in Dorna Watra.

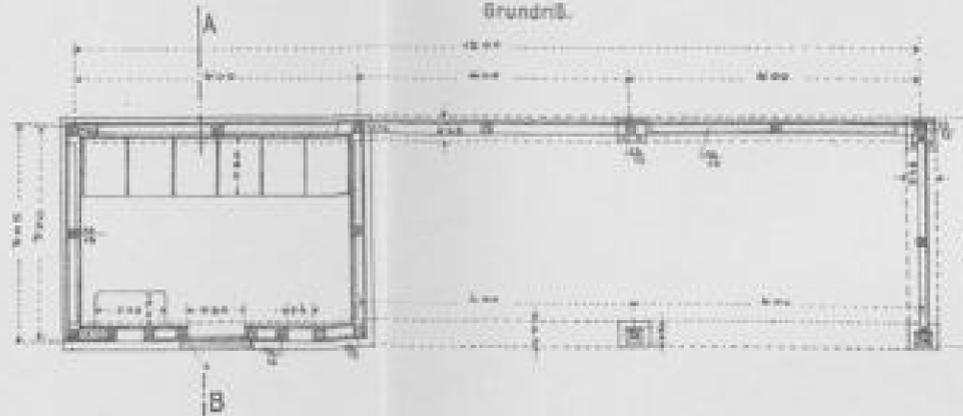
Ansicht 1:100



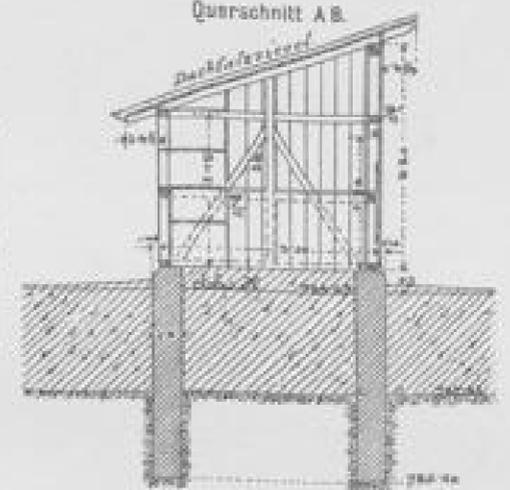
Bahnseitige Ansicht.



Grundriß



Querschnitt A B



Querschnitt A B

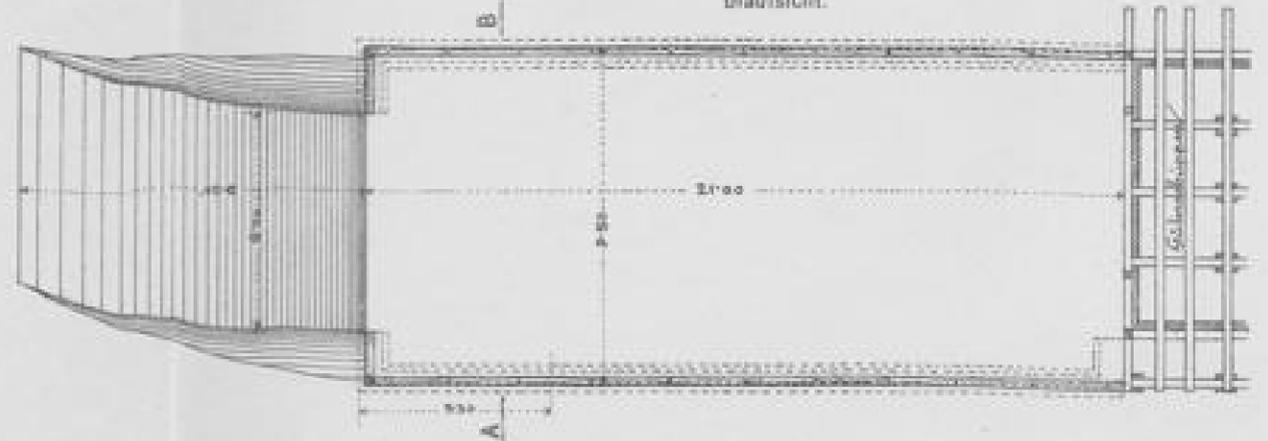


Verladerampe in Dorna Watra.
1:200

Bahnseitige Ansicht.



Draufsicht

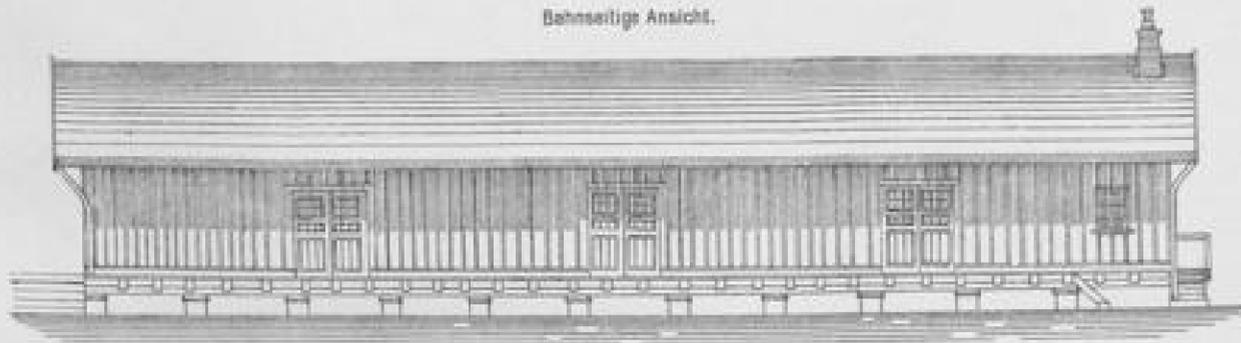


HOCHBAU

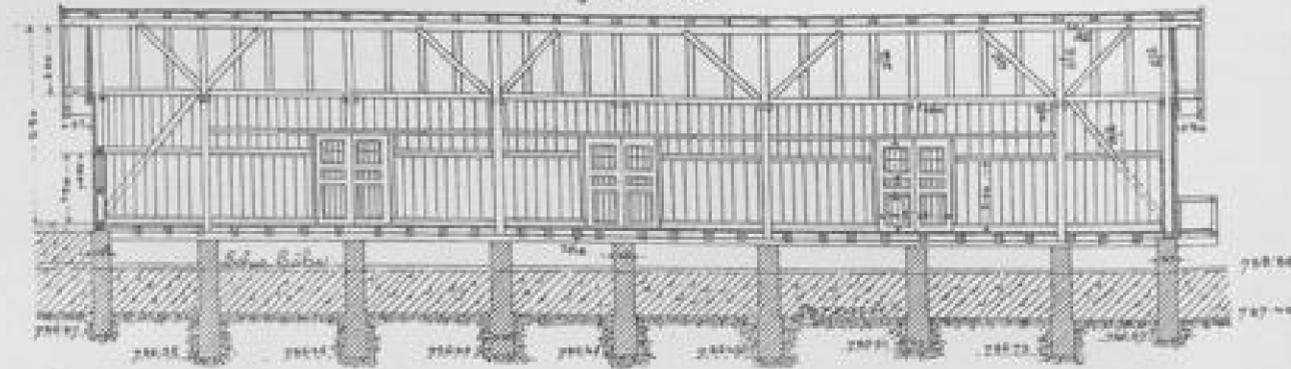
Güterschuppen mit 3 Toren in Dorna Watra.

1:200.

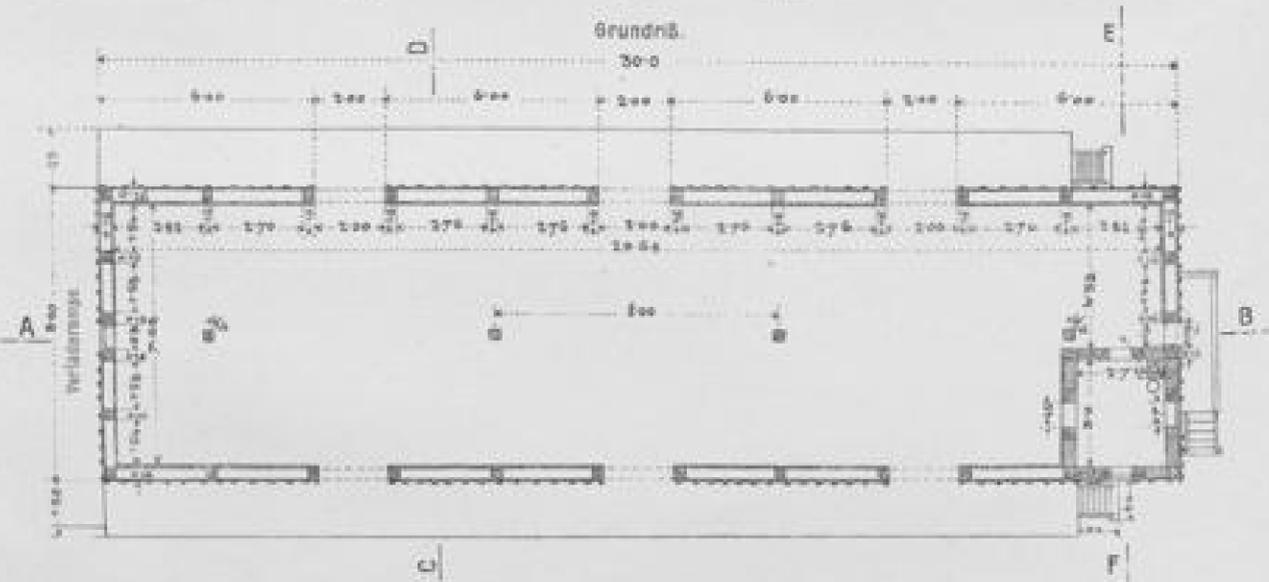
Bahnseitige Ansicht.



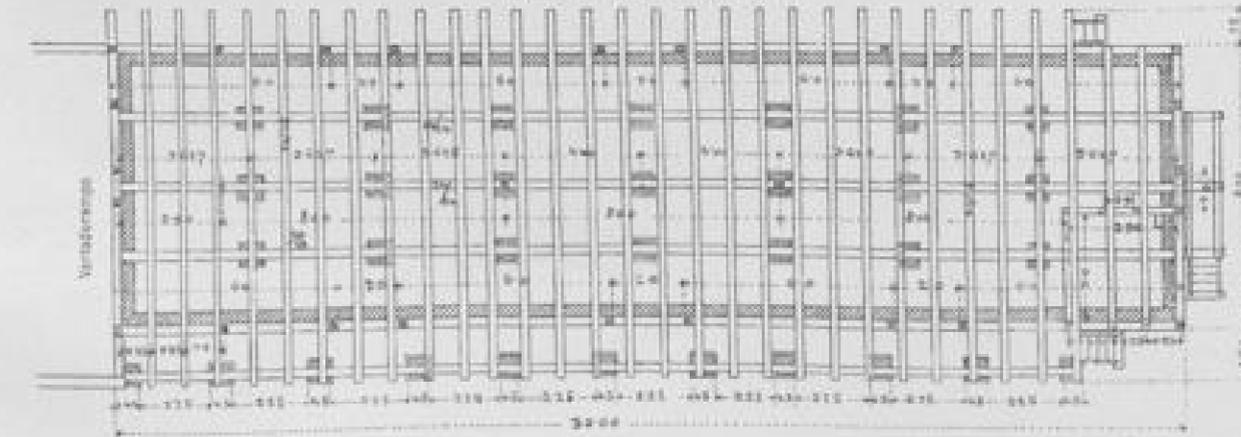
Längenschnitt AB.



Grundriß.



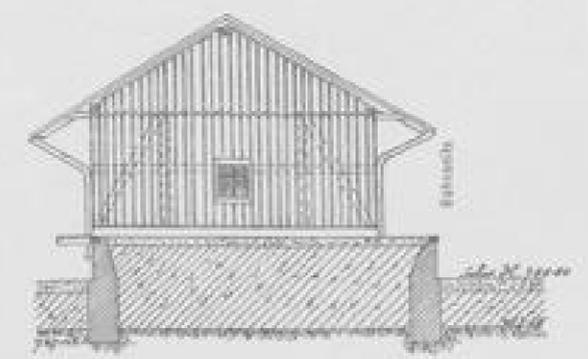
Balkenlage und Fundierungsplan.



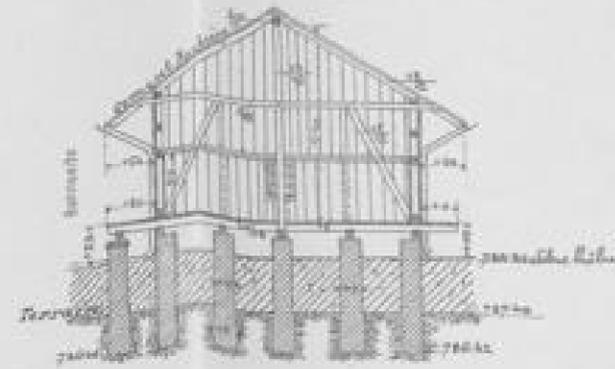
Giebel-Ansicht.



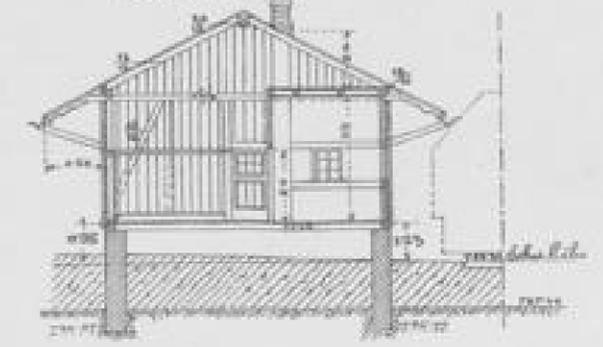
Rampenseitige Ansicht.



Querschnitt C D.



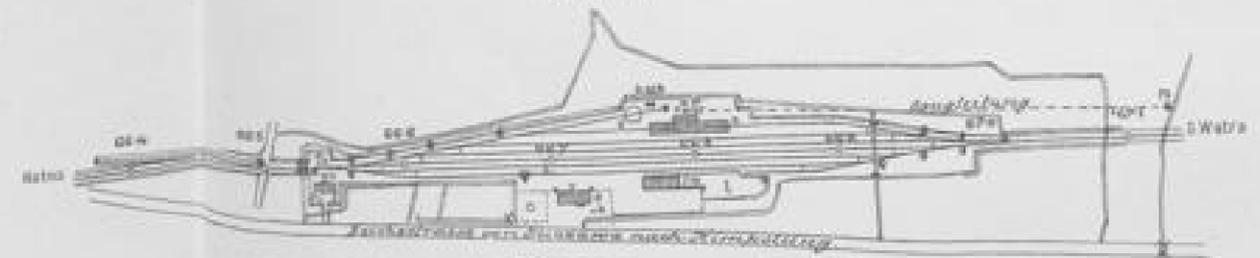
Querschnitt E F.



STATIONS-ANLAGEN

Station: Alt-Kimpolung.

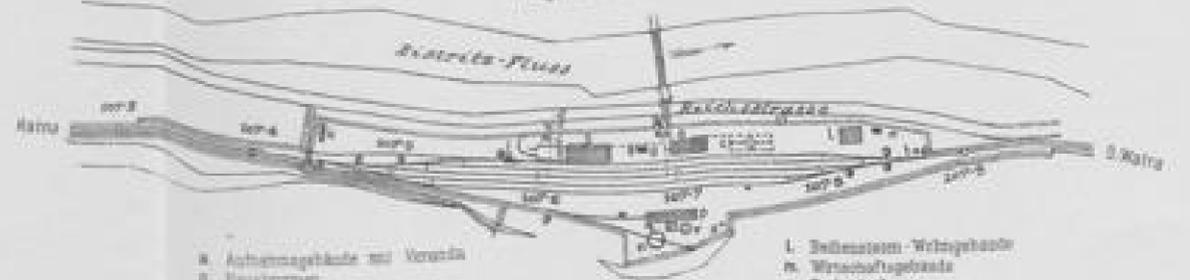
lang 477 m



- a. Anbahngebäude
- v. Veranda
- n. Nebenan
- k. Kutschgrube
- ca. Probenmagazin
- ka. Kohlenmagazin
- l. Lademaschine
- m. Magazin
- ra. Reservoir
- wa. Wasserstationstrasse
- c. Abort
- wa. Wächterhaus
- sa. Signalhäute
- b. Brückenweg
- d. Lokomotivschleife

Station: Dorna Watra.

lang 424,38 m

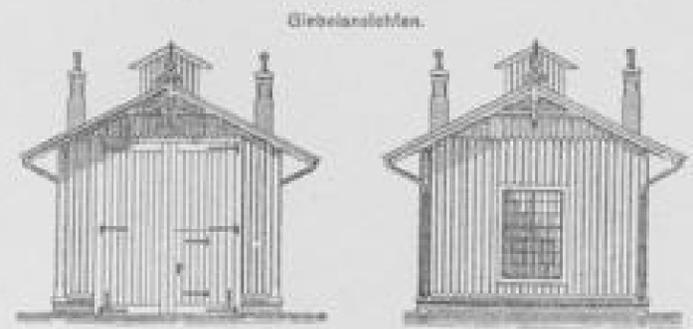
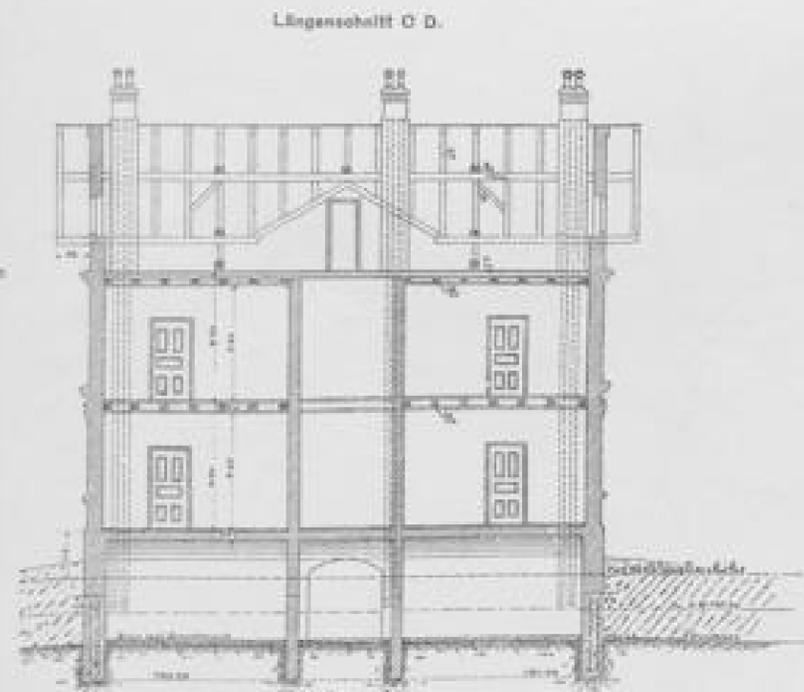
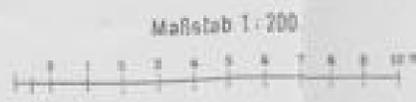
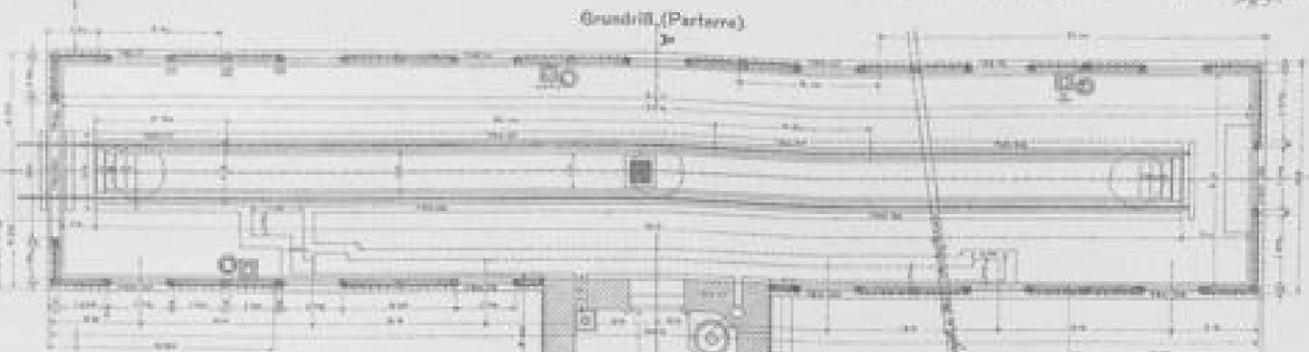
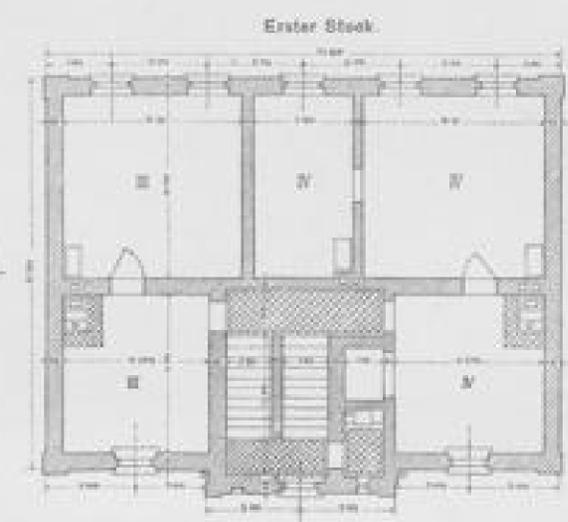
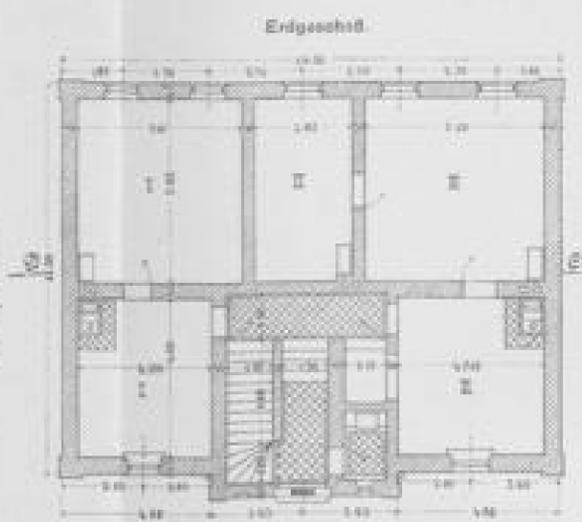
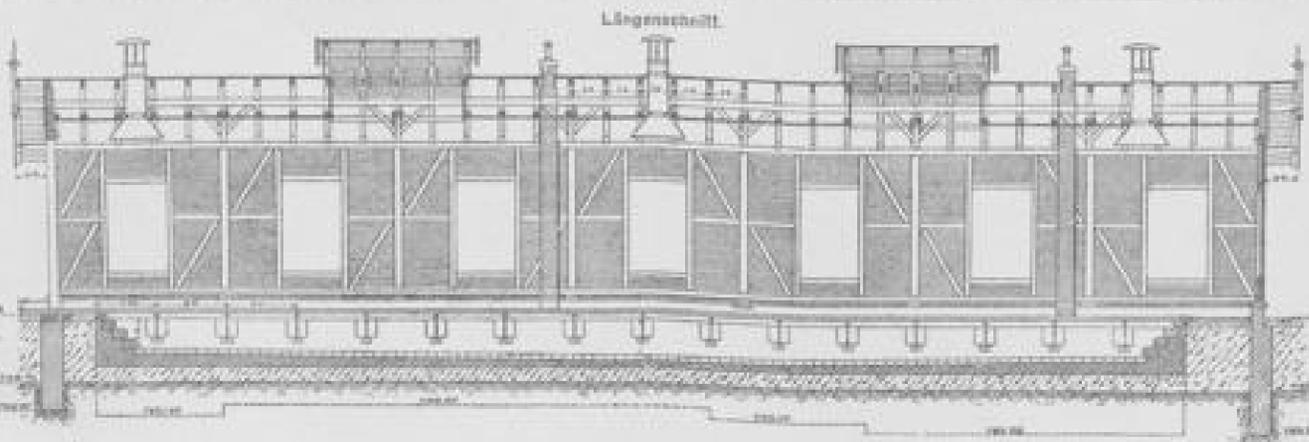
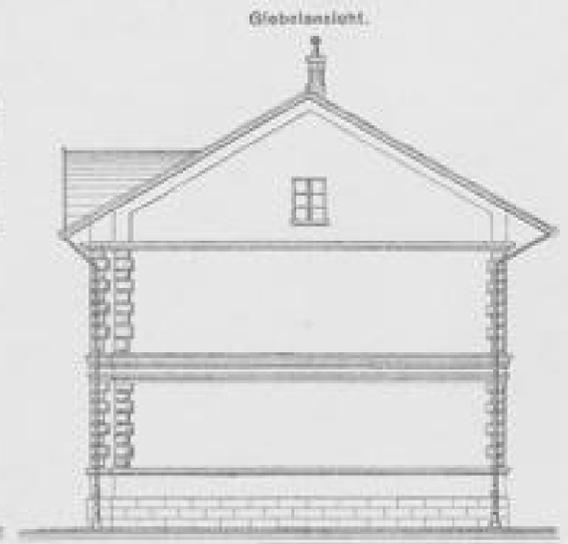
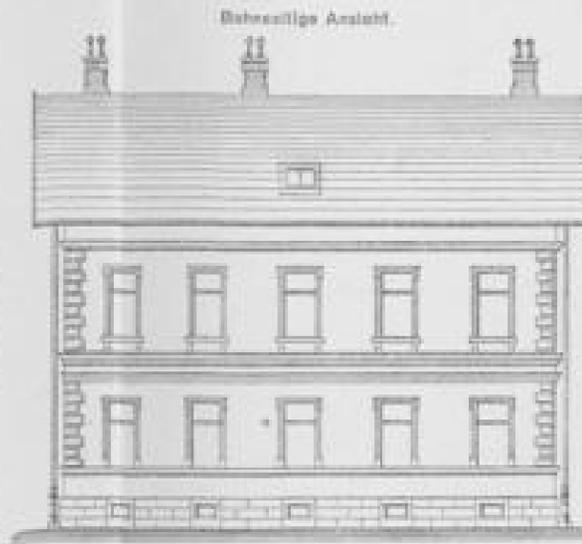
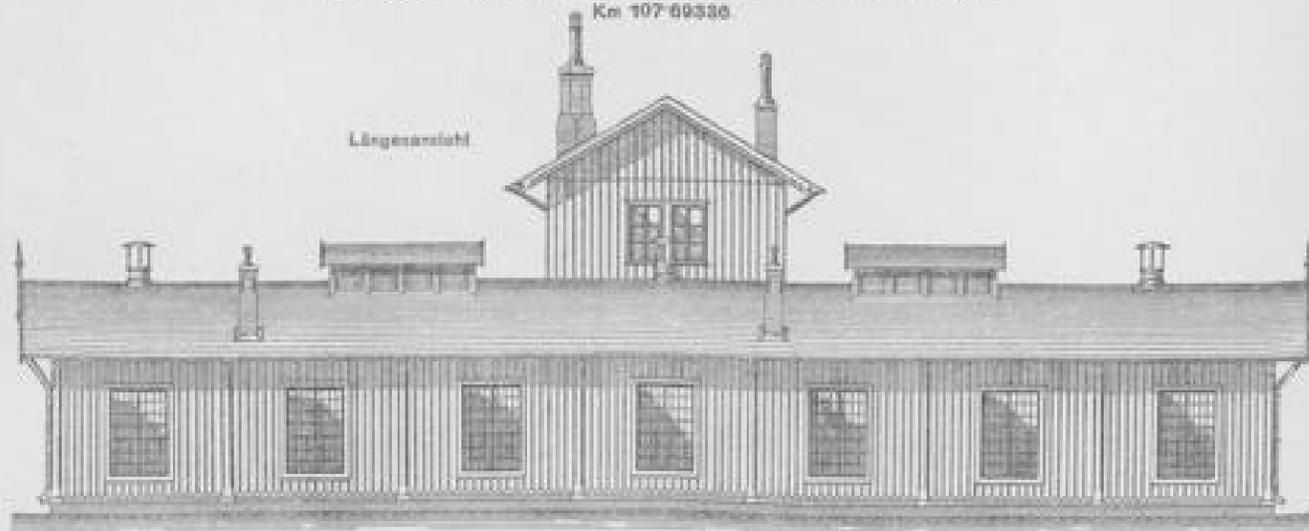


- a. Anbahngebäude mit Veranda
- v. Veranda
- n. Nebenan
- p. Passagierabfertigung
- ka. Kohlenmagazin
- l. Lademaschine
- m. Magazin
- ra. Reservoir
- wa. Wasserstationstrasse
- s. Arbeiterabfertigung
- i. Signalhäute
- l. Lokomotiv-Werstatt
- n. Wächterhaus
- e. Drehscheibe
- p. Lokomotivremise
- q. Wasserleitung
- r. Wasserstationstrasse
- s. Arbeiterabfertigung
- i. Signalhäute

HOCHBAU

Lokomotiv-Remise für 2 Maschinen mit angebautem
Wasserstations-Gebäude in der Station Dorna Watra.
Km 107-69330.

Bediensteten-Wohngebäude in der Station Dorna Watra.
Km 107-92550.



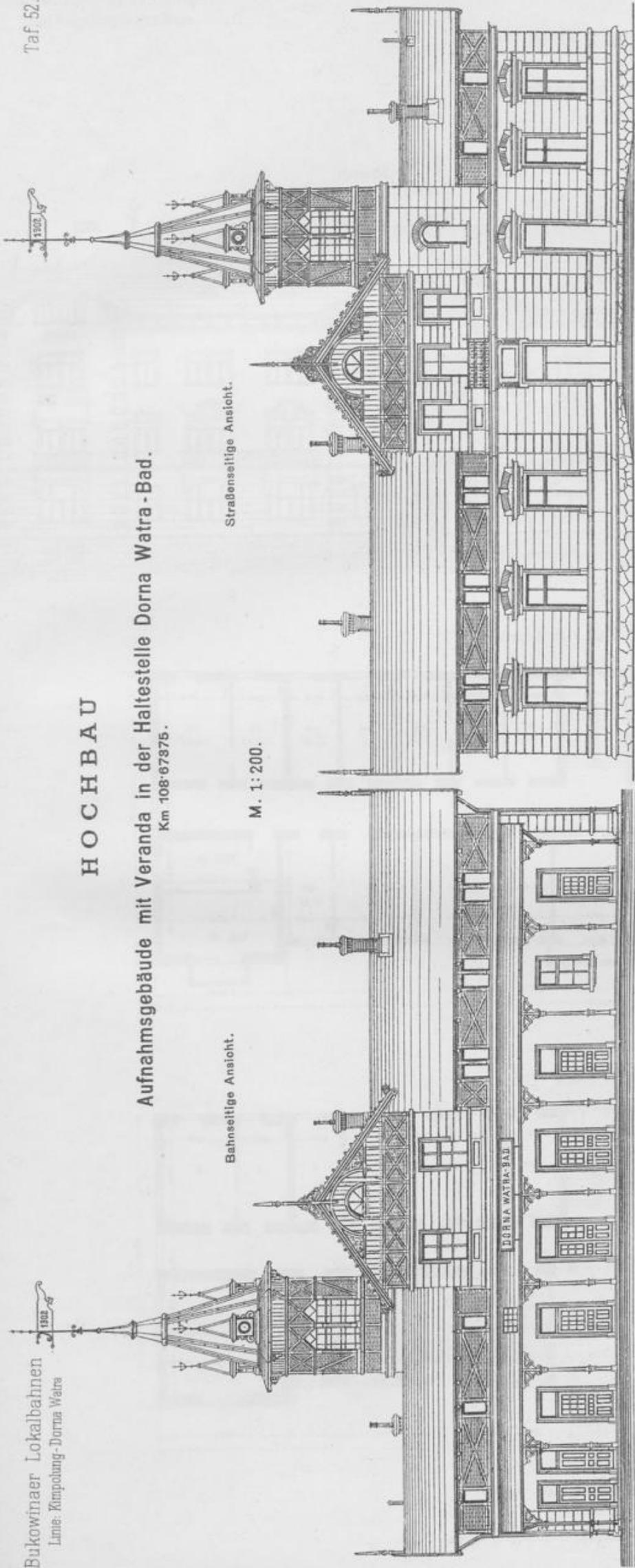
HOCHBAU

Aufnahmegebäude mit Veranda in der Haltestelle Dorna Watra - Bad.
Km 108-67375.

Bahnseitige Ansicht.

Straßenseitige Ansicht.

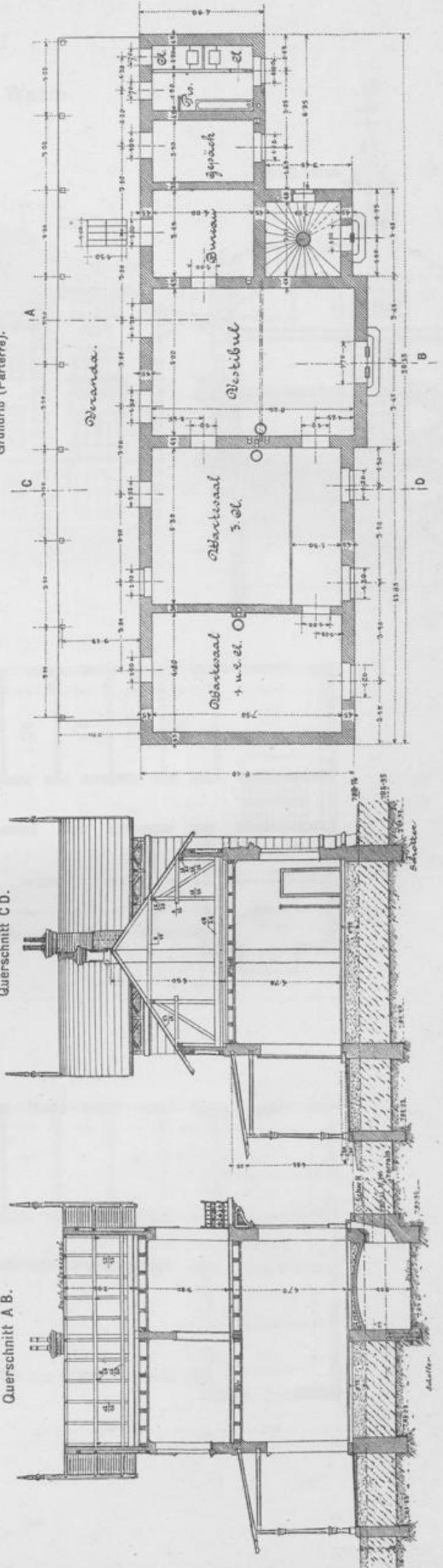
M. 1:200.



Querschnitt A B.

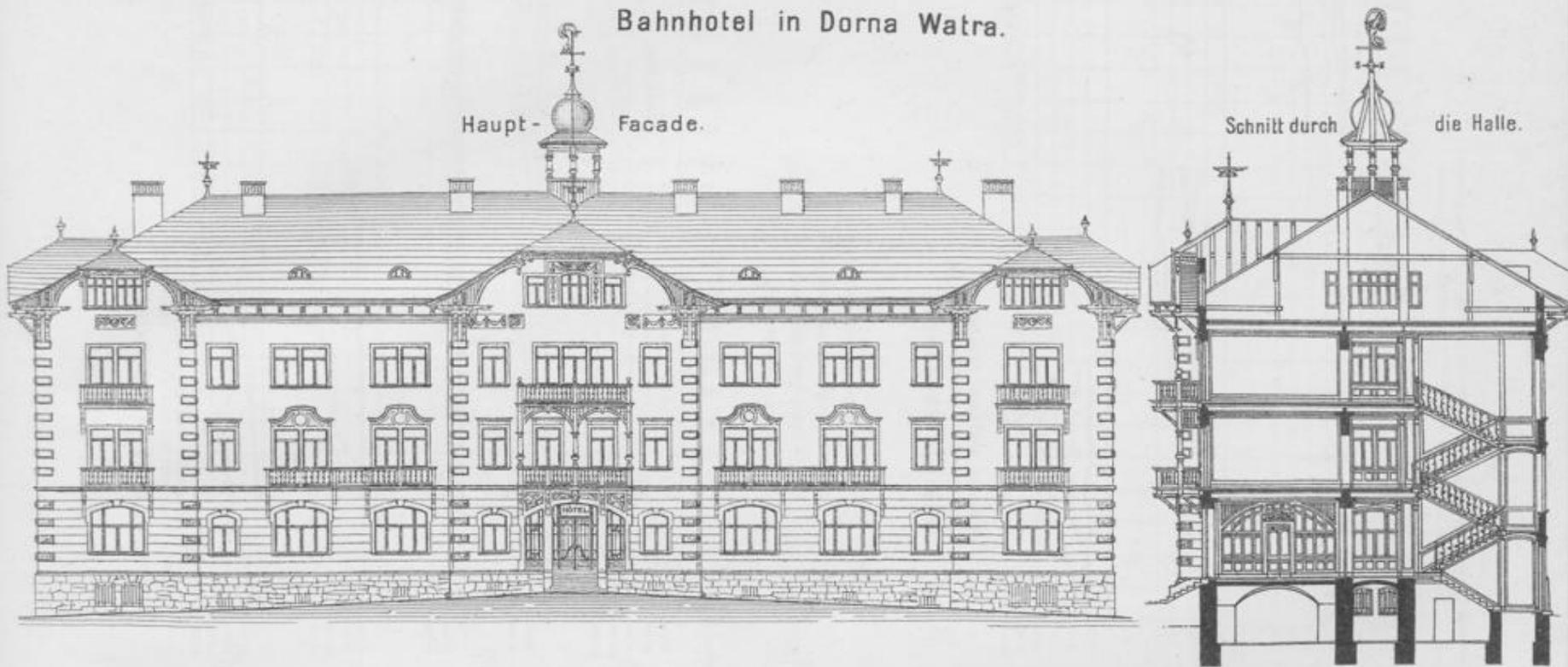
Querschnitt C D.

Grundriß (Parterre).

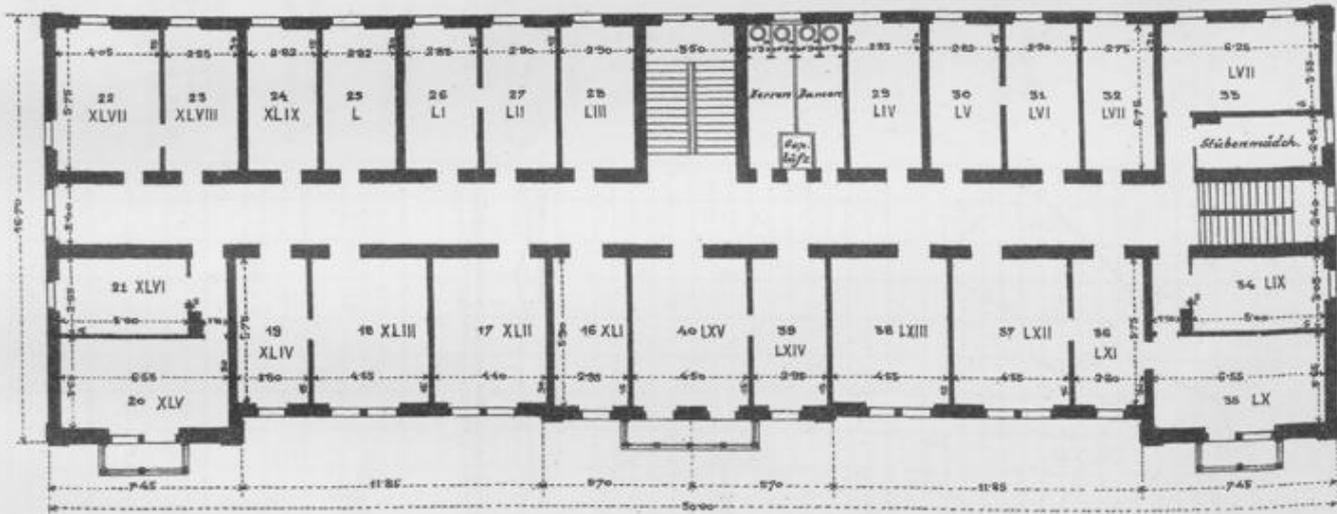


HOCHBAU

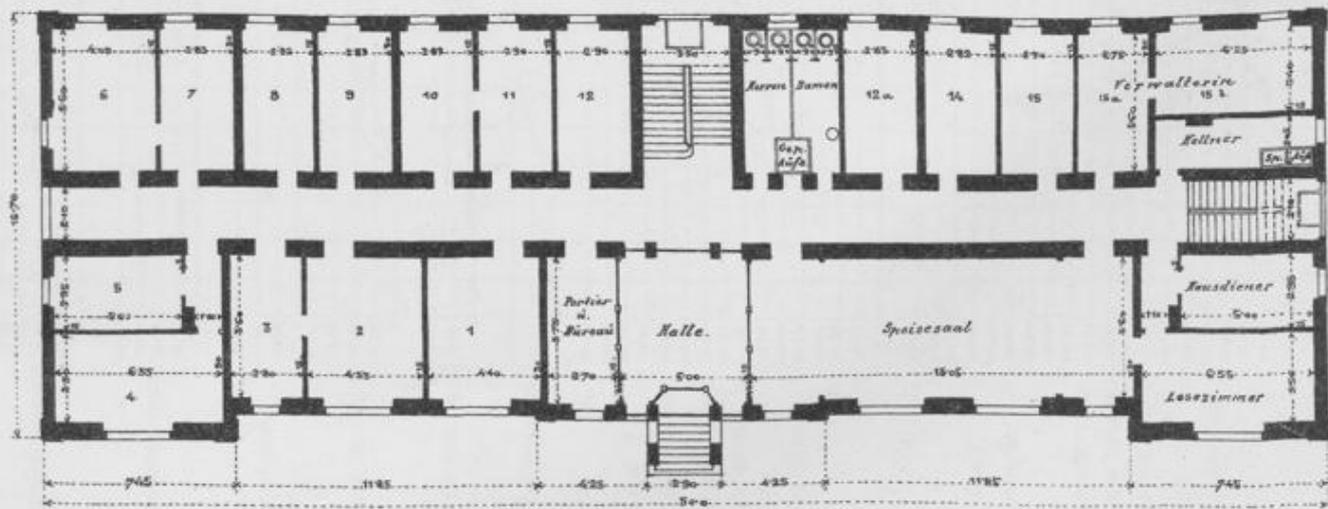
Bahnhotel in Dorna Watra.



Grundriß (I. u. II. Stock).



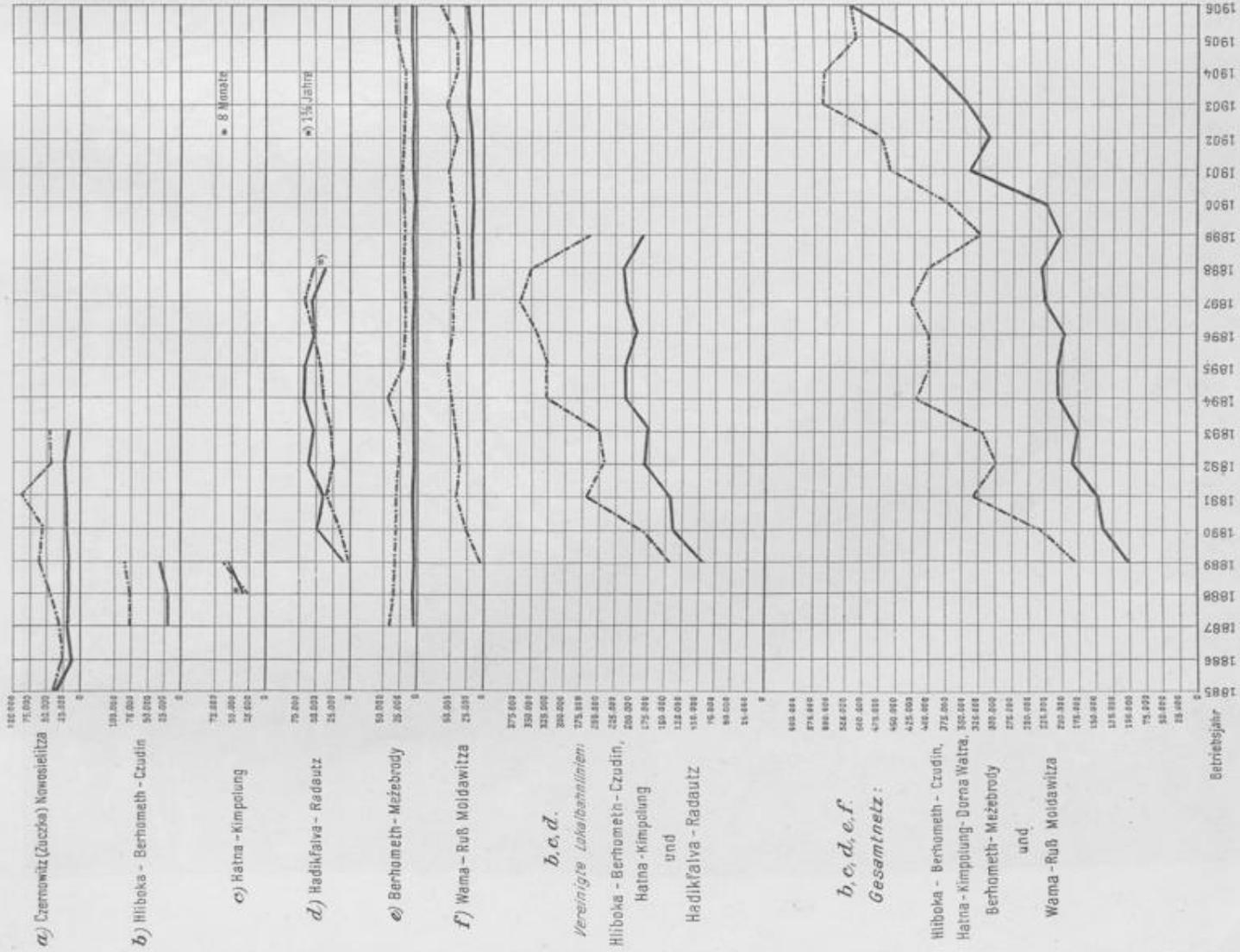
Grundriß (Parterre).



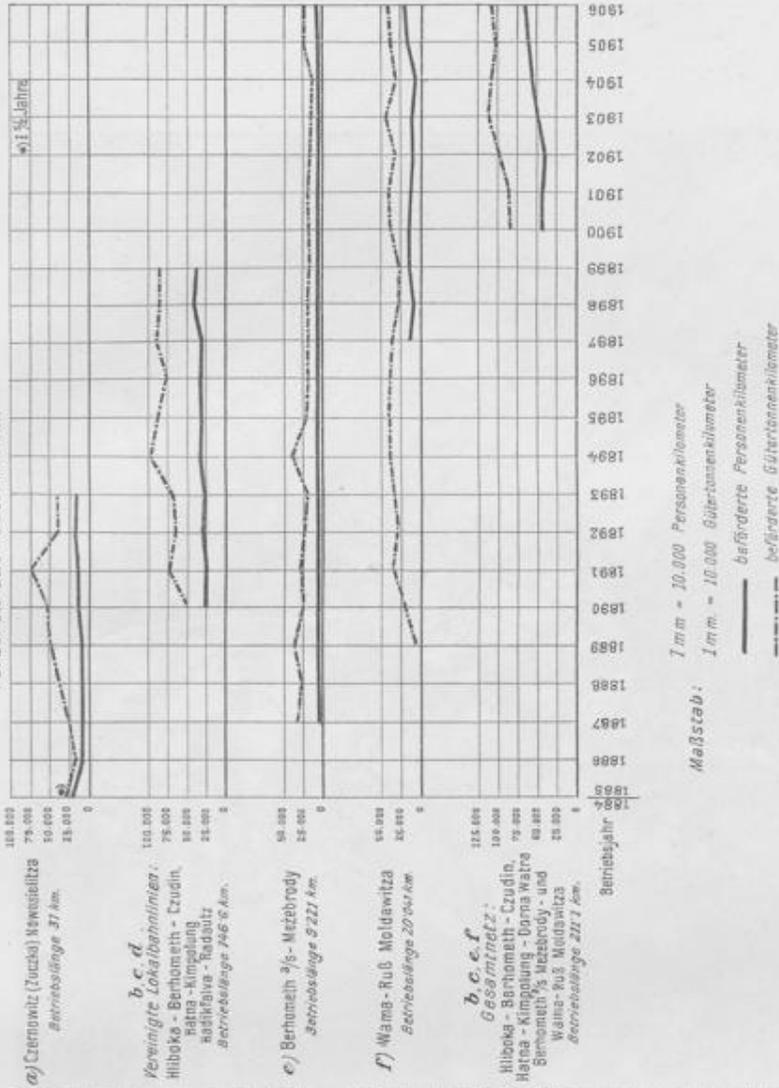
Maßstab 1:300.



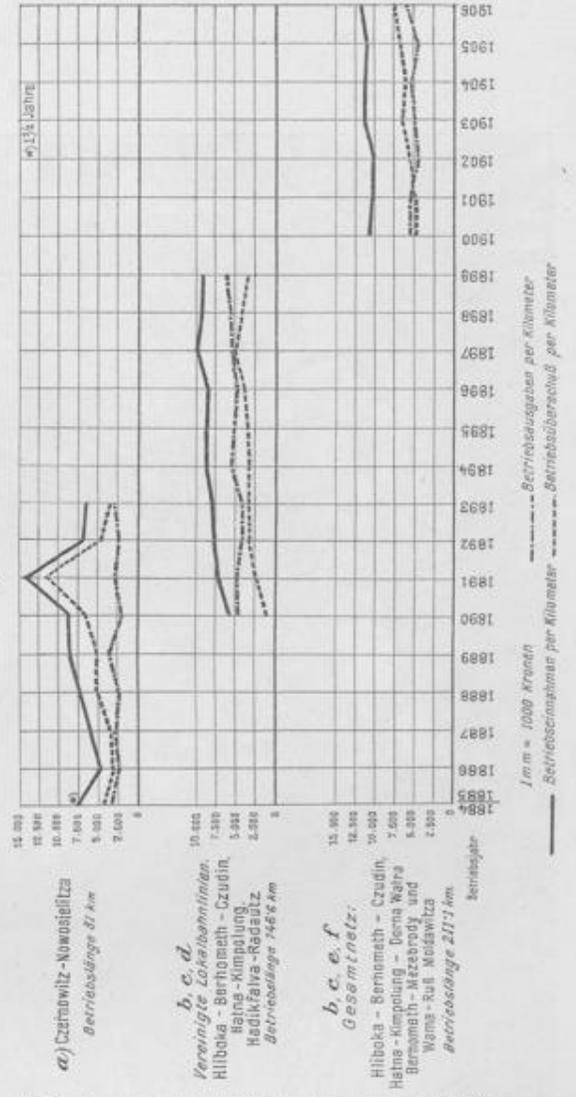
PERSONEN - UND GÜTERBEWEGUNG.



BETRIEBS - ERGEBNISSE
auf das Betriebskilometer reduziert
Personen- und Güterverkehr.

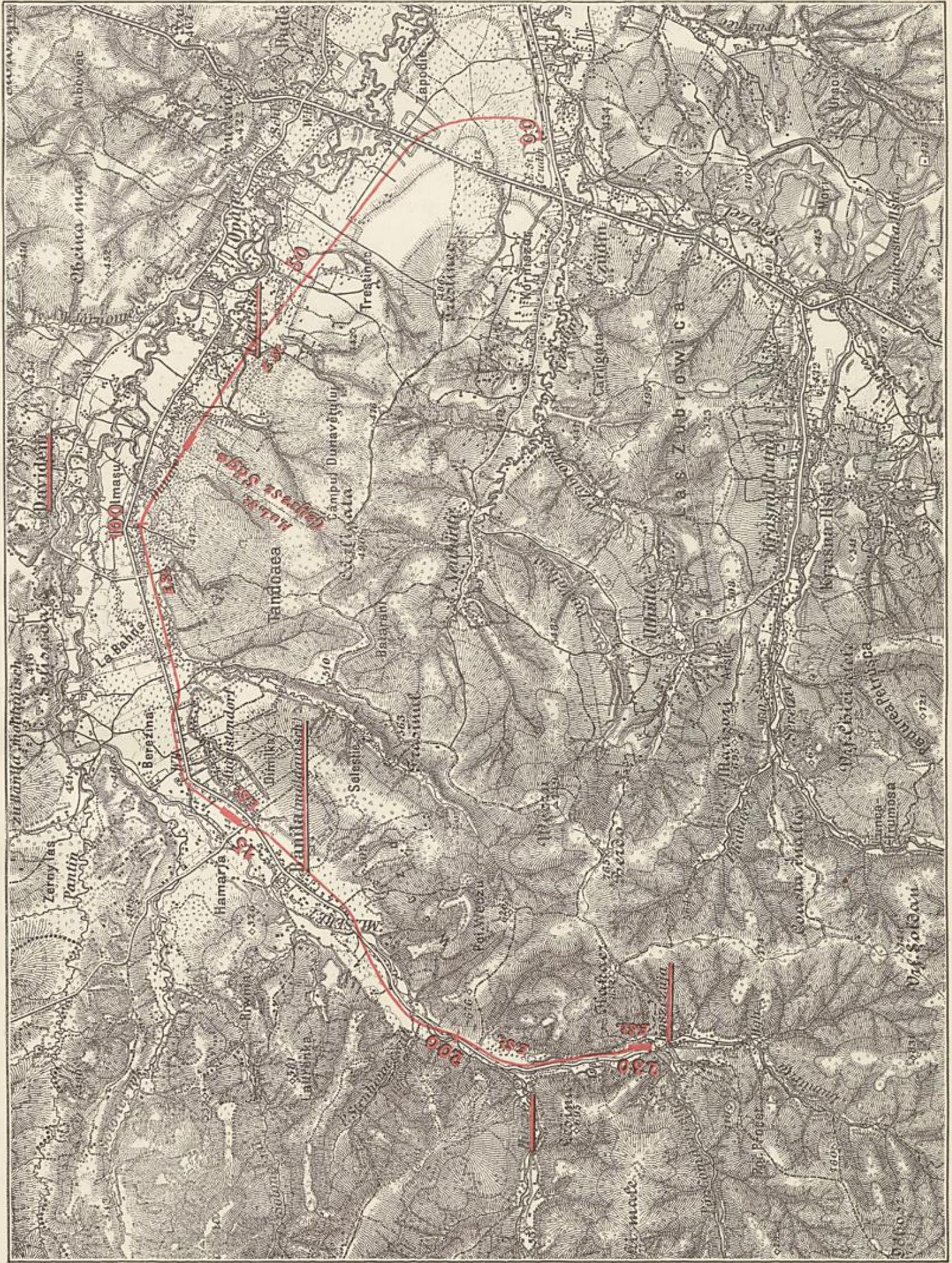


BETRIEBS - ERGEBNISSE
auf das Betriebskilometer reduziert
Einnahmen, Ausgaben, Überschub.



TOPOGRAPHISCHE-KARTE 1:75.000

Linie Czudin - Koszczuja.



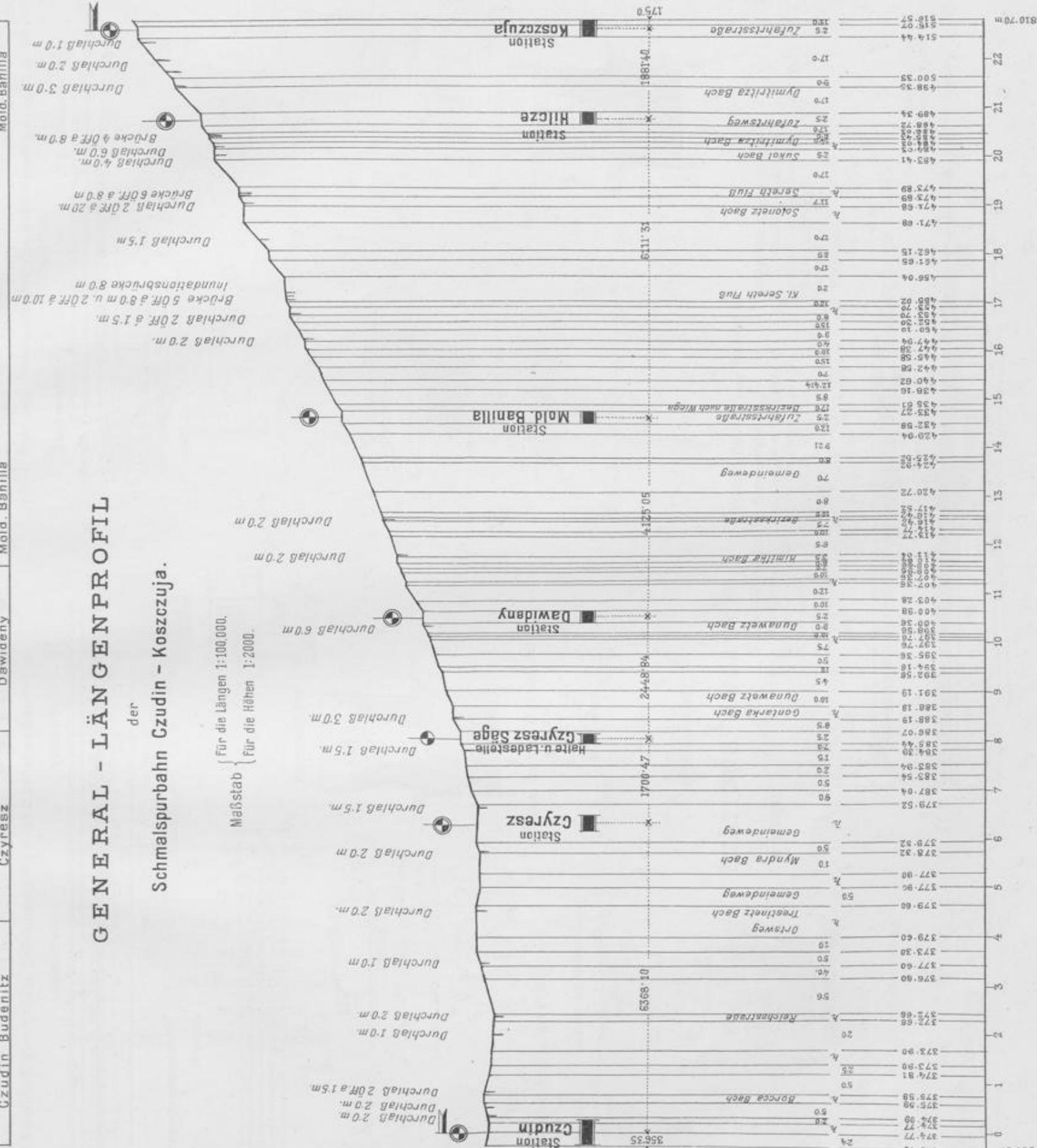
Storozynetz	Czyresz	Dawideny	Mold. Banilla	Storozynetz
Czudin Budenitz				Mold. Banilla

GENERAL - LÄNGENPROFIL

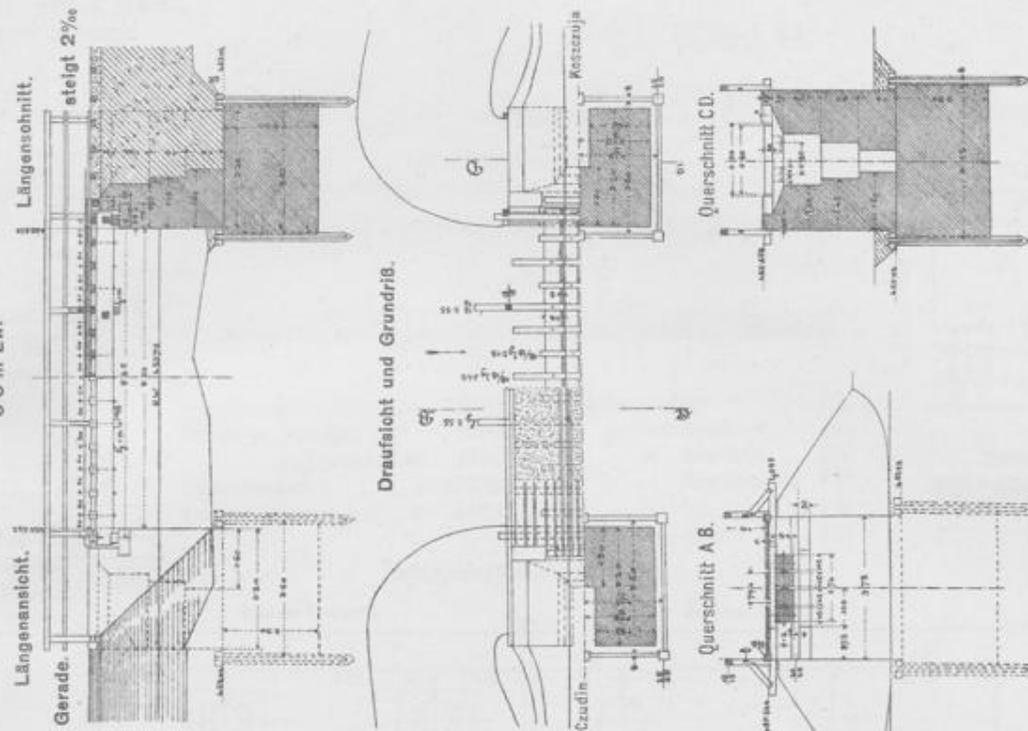
der
Schmalspurbahn Czudin - Koszczyja.



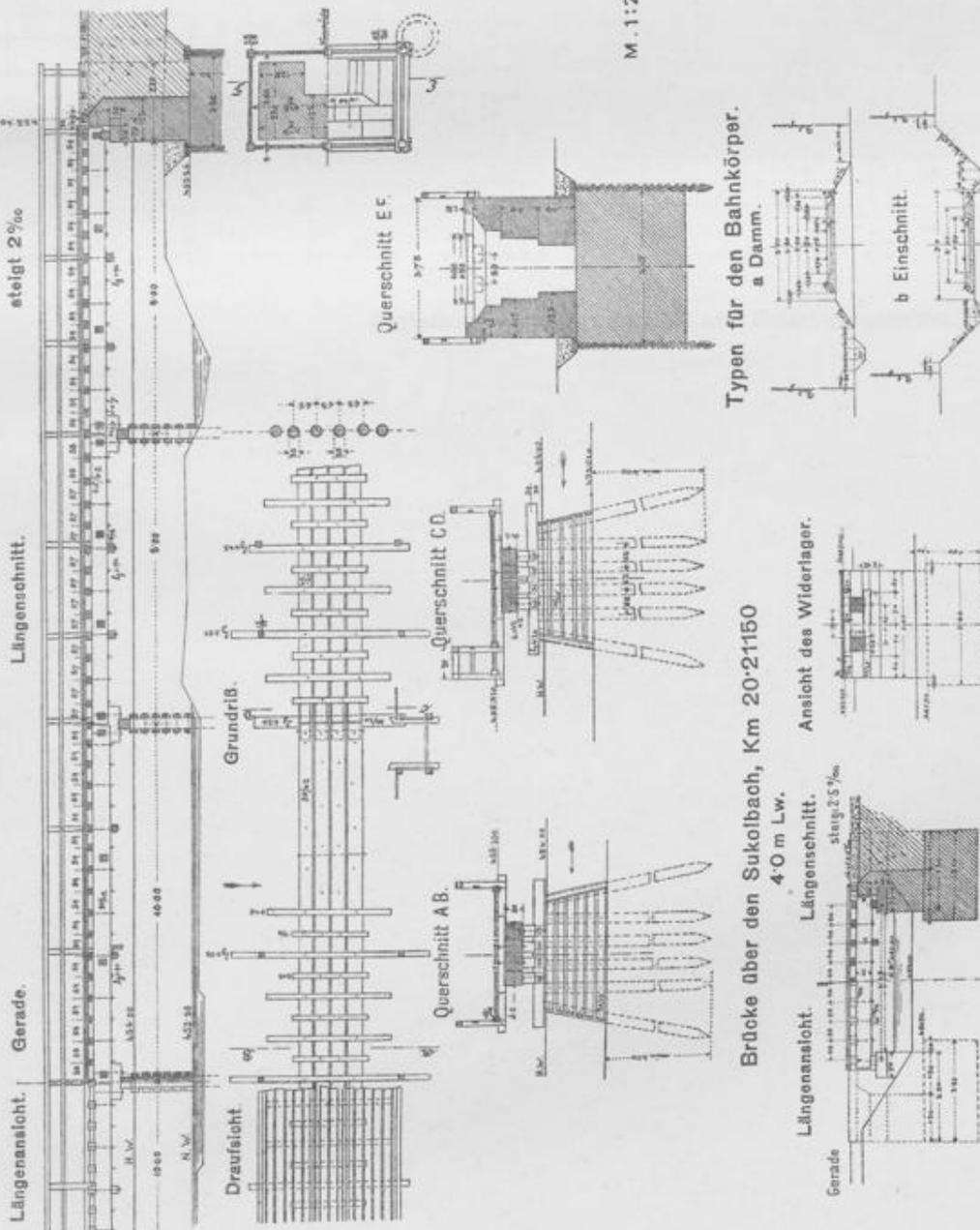
Maßstab {
Für die Längen 1:100.000.
Für die Höhen 1:2000.



Brücke über den Inundationsarm des Klein-Serethflusses, Km 17-47750
8.0 m Lw.

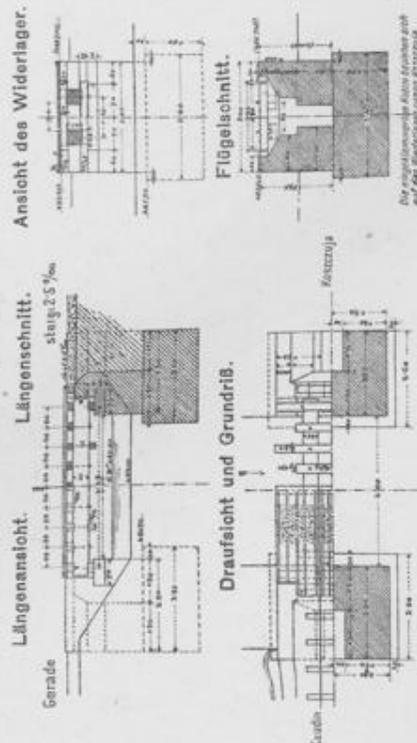


Brücke über den Klein-Serethfluß, Km 17-375 5 Öffnungen à 8.0 m und 2 Öffnungen à 10.0 m Lw.
steigt 2‰



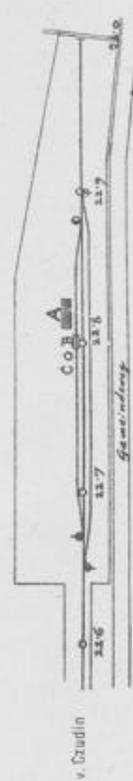
M. 1:200

Brücke über den Sukolbach, Km 20-21150
4.0 m Lw.



End-Station Koszuja lang 246.4 m.

A Holzschuppen B Patzgrube C Wasserstationsbrunnen



STATIONS - ANLAGEN

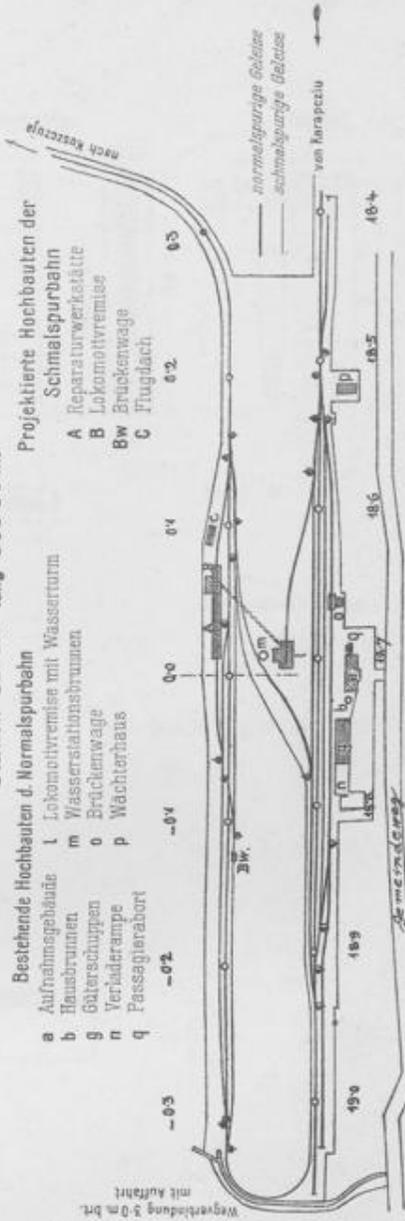
Station Czudin lang 506.00 m.

Bestehende Hochbauten d. Normalpurbahn
a Aufnahmsgebäude
b Hausbrunnen
g Güterschuppen
n Verladerrampe
q Passagierabort

M. 1:5000.

Wegverbindung 3.0 m brt.
mit Auflauf

Projektierte Hochbauten der
Schmalspurbahn
A Reparaturwerkstätte
B Lokomotivremise
Bw Brückenwage
C Flugdach



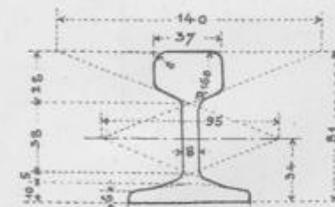
v. Czudin

OBERBAU

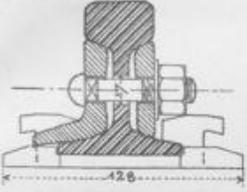
Stahlschienen

81 mm hoch, 13,75 kg per lfd. m schwer.

Konstruktion des Schienenquerschnittes.



Schienenstoß-Verbindung.

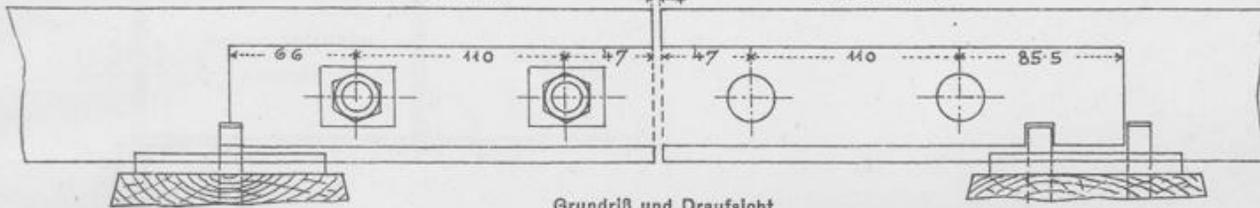


Querschnittsfläche der Schiene	1795 cm ²	Gewicht der Schiene per l. m.	1375 kg
Abstand der gedrückten Faser	404 cm	" per Stück Innenlasche	187 "
gespanntesten Faser	406 cm	" " Außenlasche	2847 "
Trägheitsmoment	J = 14927 cm ⁴	" " Unterlagsplatte	0811 "
Widerstandsmoment	W = 3676 cm ³	" " Schraube	0116 "
		" " Nagel	0116 "

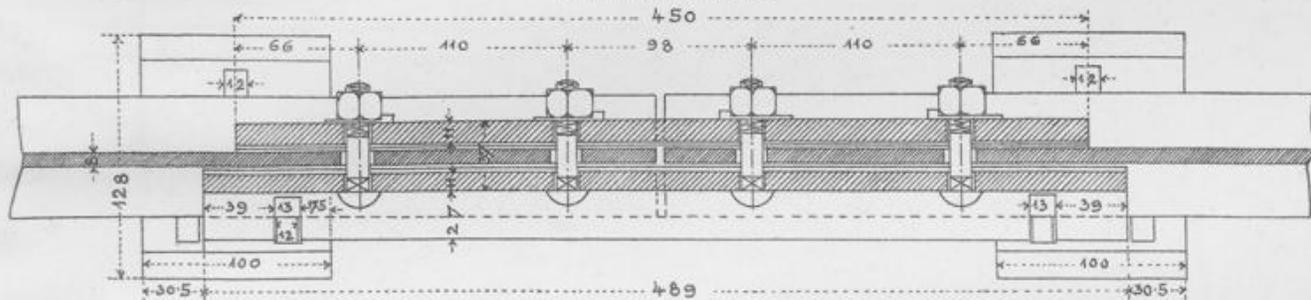
Schienenstoß-Verbindung.

Innere Ansicht.

Äußere Ansicht.



Grundriß und Draufsicht.

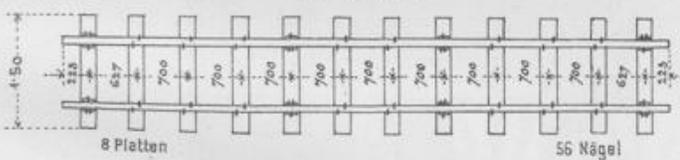


Austeilung der Querschwellen und Befestigungsmittel.

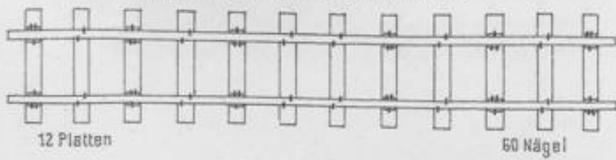
a) für Gerade

Schienenlänge 80 m.

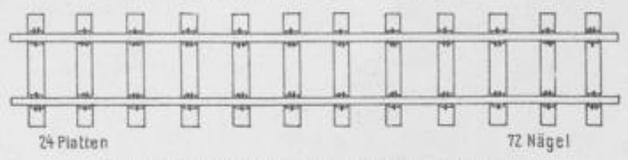
M. 1:100.



b) für Bögen von 500 m aufwärts

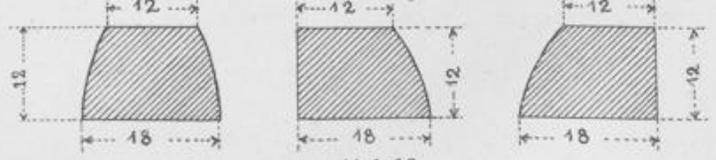


c) für Bögen unter 500 m R.



Querschnittsform der Querschwellen.

Schwellen lang 1,50 m.

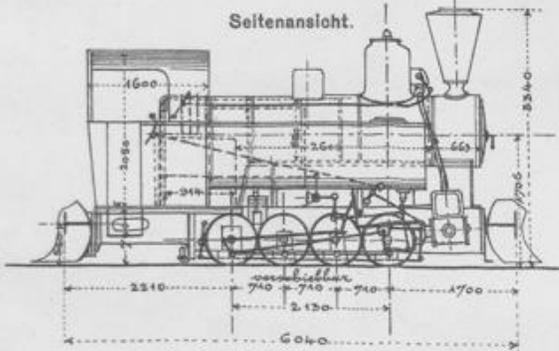


M. 1:10.

Verbund-Tenderlokomotive

760 Spurweite.

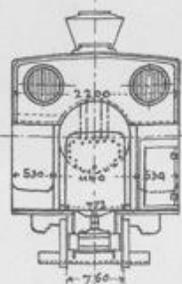
Seitenansicht.



Grundriß.



Stirnansicht.

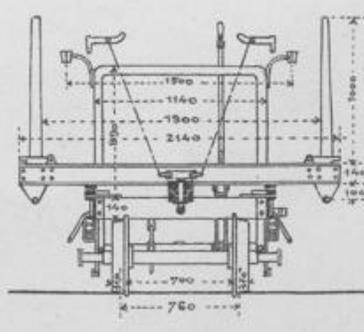
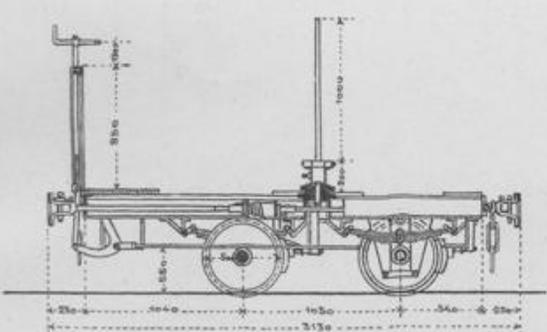


M. 1:100.

FAHRBETRIEBSMITTEL

Truck mit Bremse

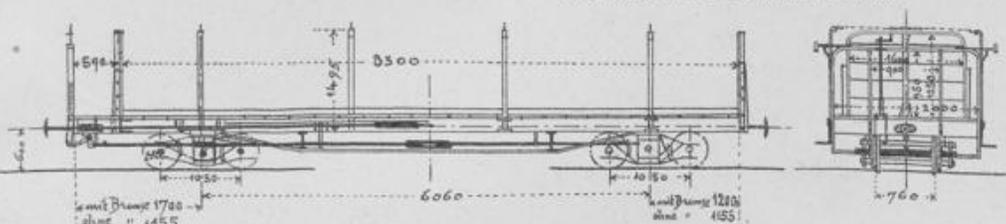
Tragfähigkeit 6000 kg, Spurweite 760 mm.



Anzahl der Achsen	2 Stück
Gesamtradstand	1050 mm
Gesamtlänge (einschließlich Buffer)	3130 mm
Gattung der Bremse	4 klötzige Spindelbremse
Eigengewicht	ca 16 t
Ladegewicht	6 t
Gesamtgewicht bei voller Belastung	76 t
Gewicht bei voller Belastung pro Meter Länge (einschl. Buffer)	24 t
Größter Schienenendruck einer Achse	38 t

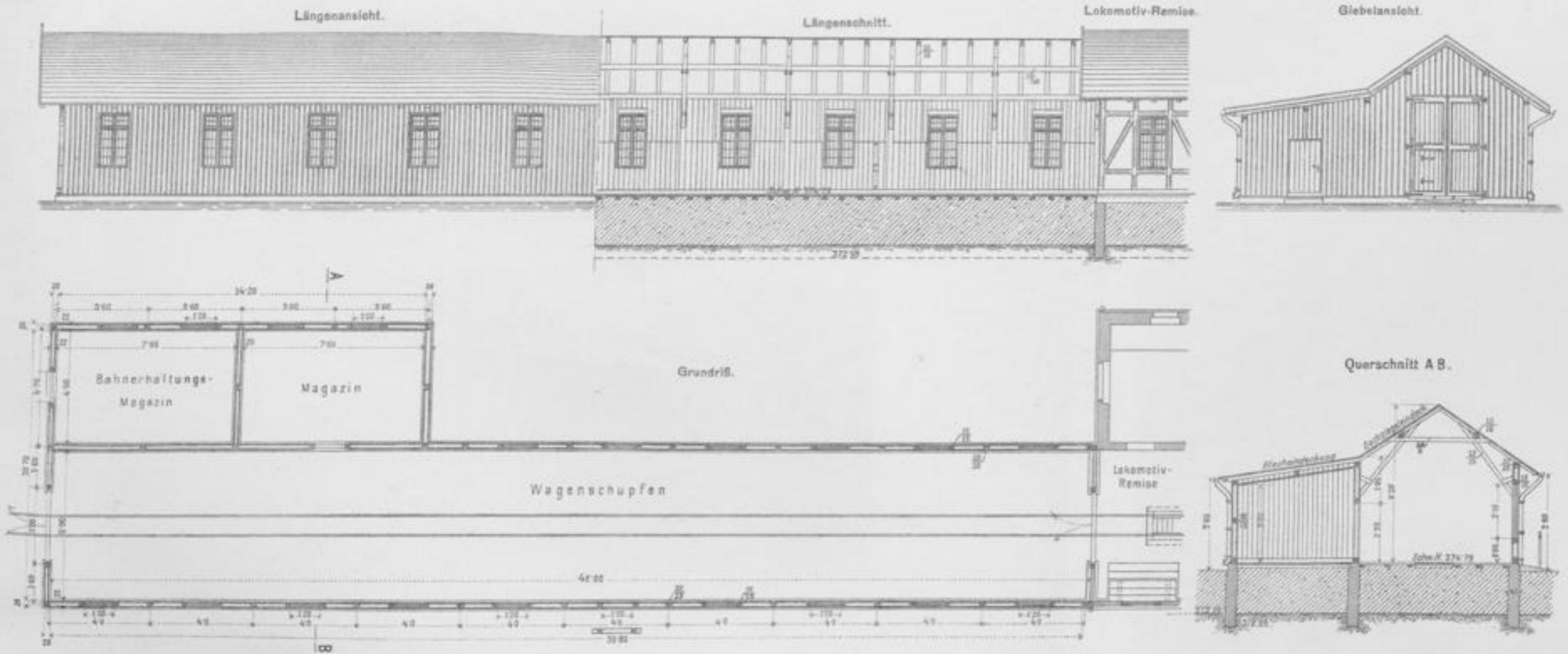
Scheitholztransportwagen

für 1200 kg Belastung mit amerikanischen Trucks, mit Bremse, Tragfähigkeit 12 t, Spurweite 760 mm.

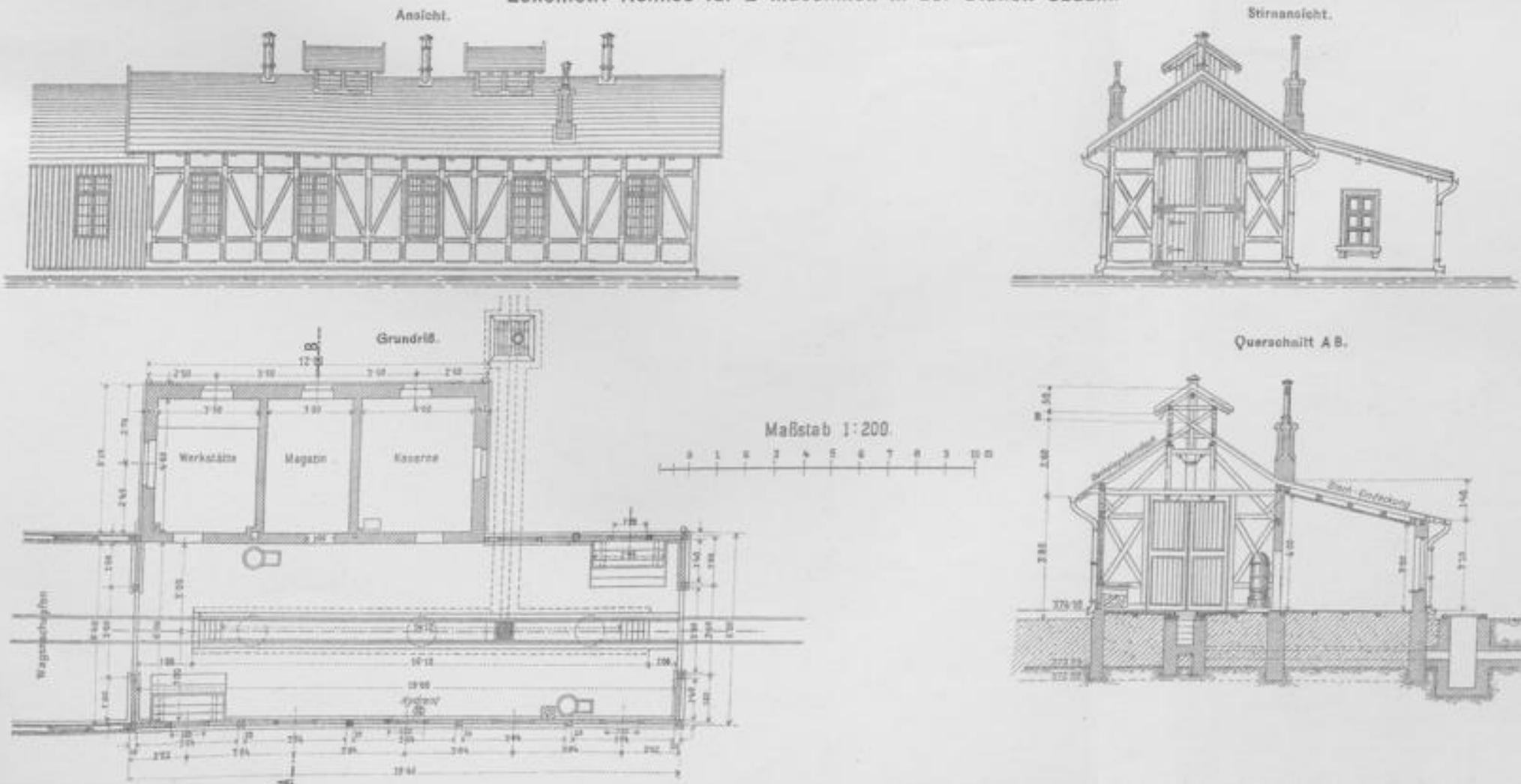


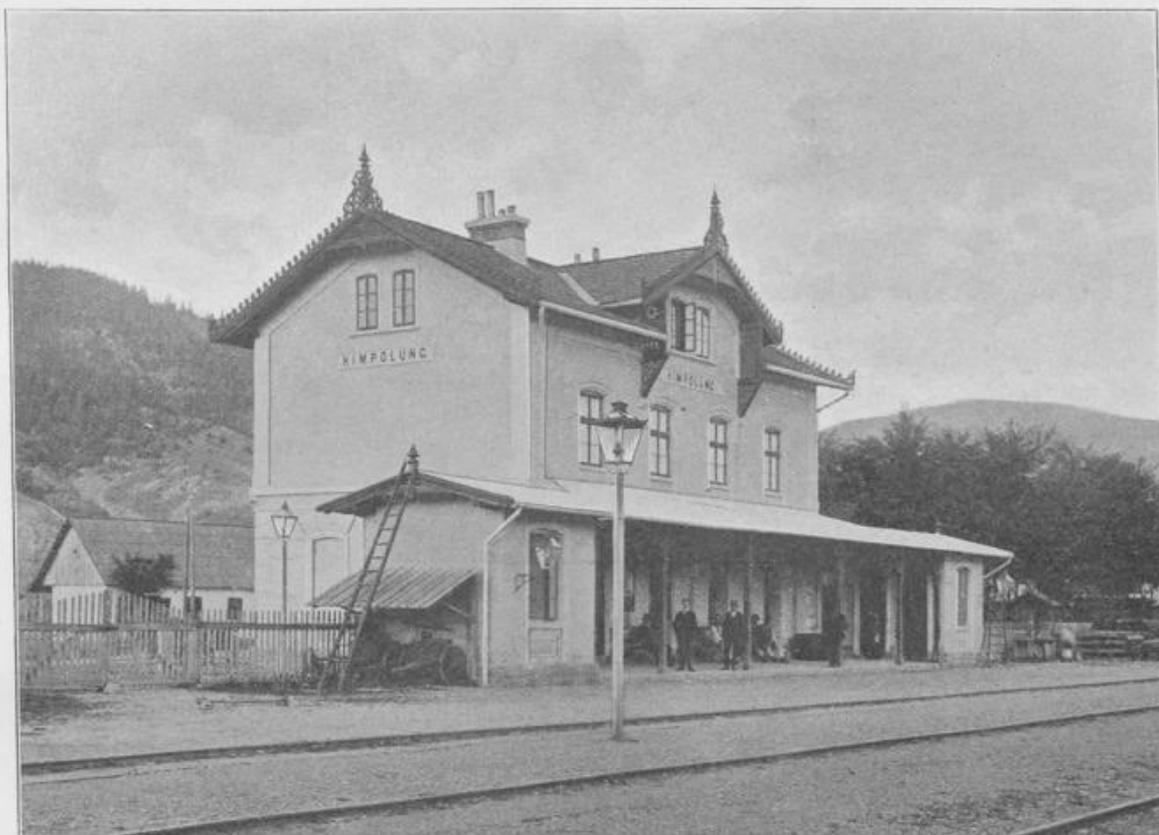
Anzahl der Achsen	4 Stück
Gesamtradstand	7110 mm
Radstand d. Drehgestell	1050 mm
Gesamtlänge (einschließlich Buffer) bei Wagen mit Bremse	9690 mm
Ladefläche	166 m ²
Gattung d. Bremse	durchgehende, 8-fach wirk. Spindelbremse
Eigengewicht	{ mit Bremse und Griffnädern ca 450 t
	{ ohne " " " ca 418 t
Ladegewicht	12 t
Gesamtgewicht bei voller Belastung	165 t
Gewicht bei voller Belastung pro Meter Länge (einschl. Buffer)	17 t
Größter Schienenendruck einer Achse	4125 t

Wagenschuppen samt angebauten Magazinen in der Station Czudin.



Lokomotiv-Remise für 2 Maschinen in der Station Czudin.





Aufnahmsgebäude.
Station Kimpolung.



Aufnahmsgebäude.
Station Pożoritta.



Bahnstrecke Pożoritta-Valeputna.
Felseinschnitt Km. 82'6 im Baue.



Bahnstrecke Pożoritta-Valeputna.
Km. 83'2 im Baue.



Bahnstrecke Pożoritta-Valeputna.
Korrektion des Tinis-Baches Km. 83'4 im Baue.

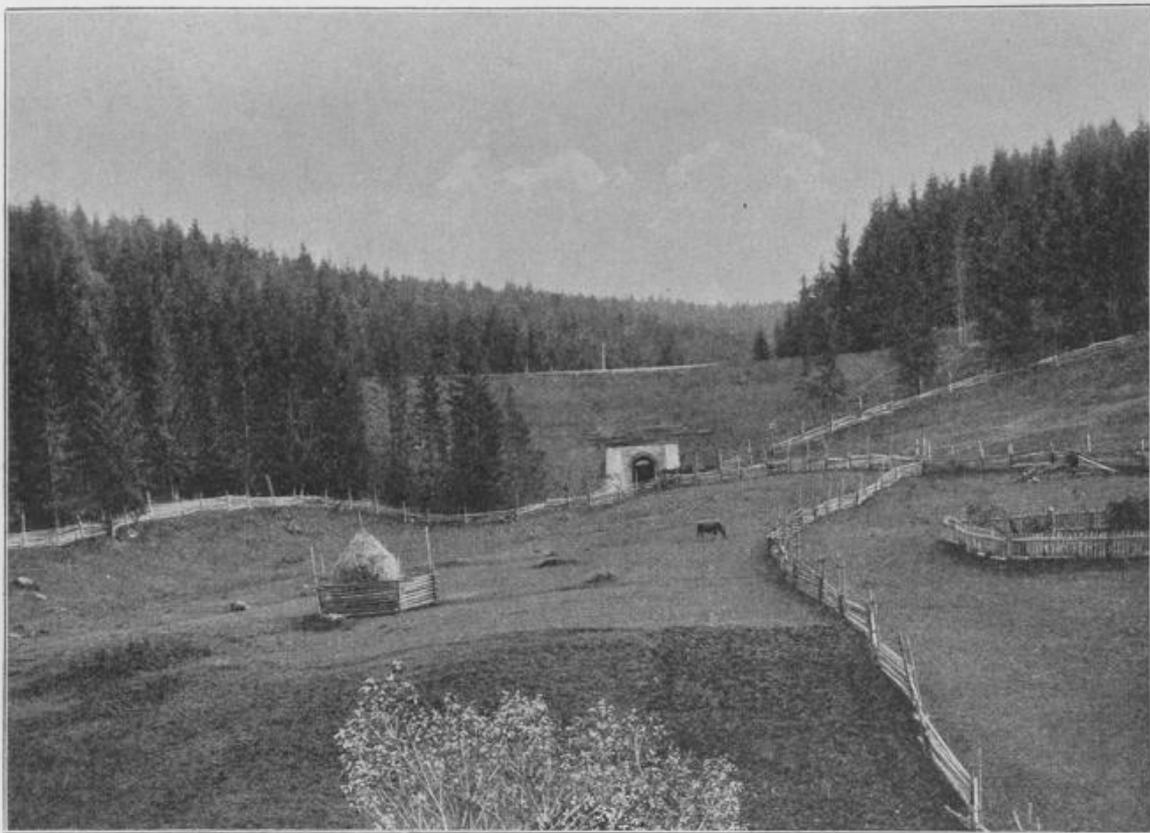


Aufnahmegebäude.
Station Valeputna.



Bahnstrecke Valeputna-Jakobeni.

Gedeckter Bahndurchlaß mit 1 m Lichtweite und 52 m Länge in der Dammschüttung von 18 m Höhe.
Km. 93·4/5.

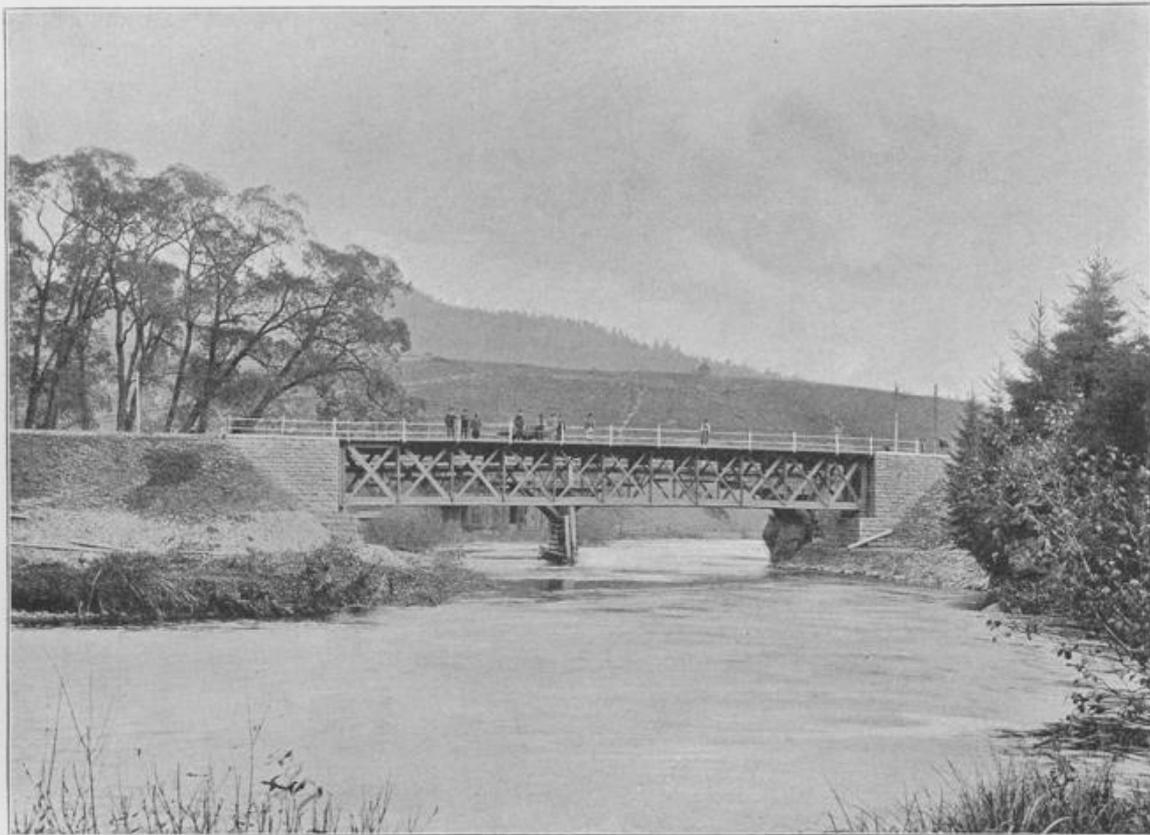


Bahnstrecke Valeputna-Jakobeni.

Gewölbter Bahndurchlaß mit 2·5 m Lichtweite und 35 m Länge in der Dammschüttung von 14 m Höhe.
Km. 94·0/1.



Reichsstraße, Bahnstrecke Jakobeni-Dorna Watra.
Goldene Bistritzfluß (Km. 100⁵/₇.)



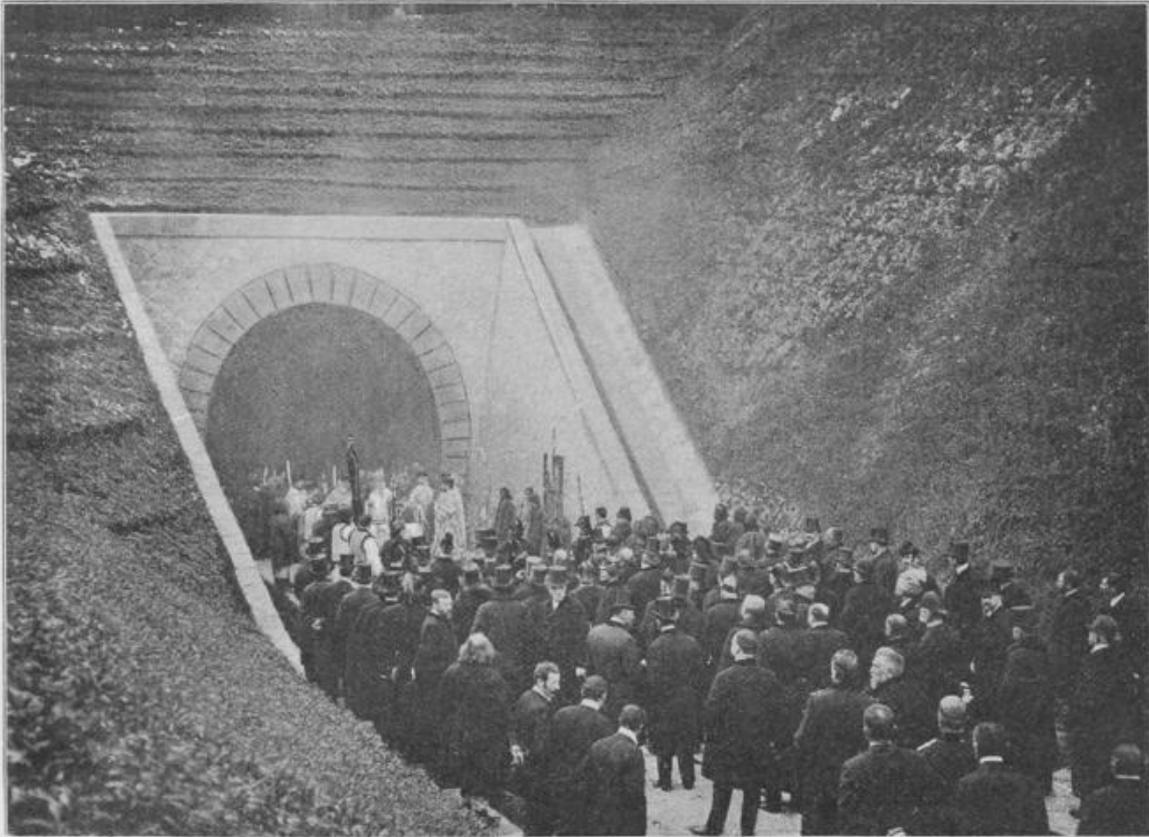
Eisenbrücke über den Goldenen Bistritzfluß.
Km. 106⁷/₈, 32⁷ m weit.



Station Dorna Watra.



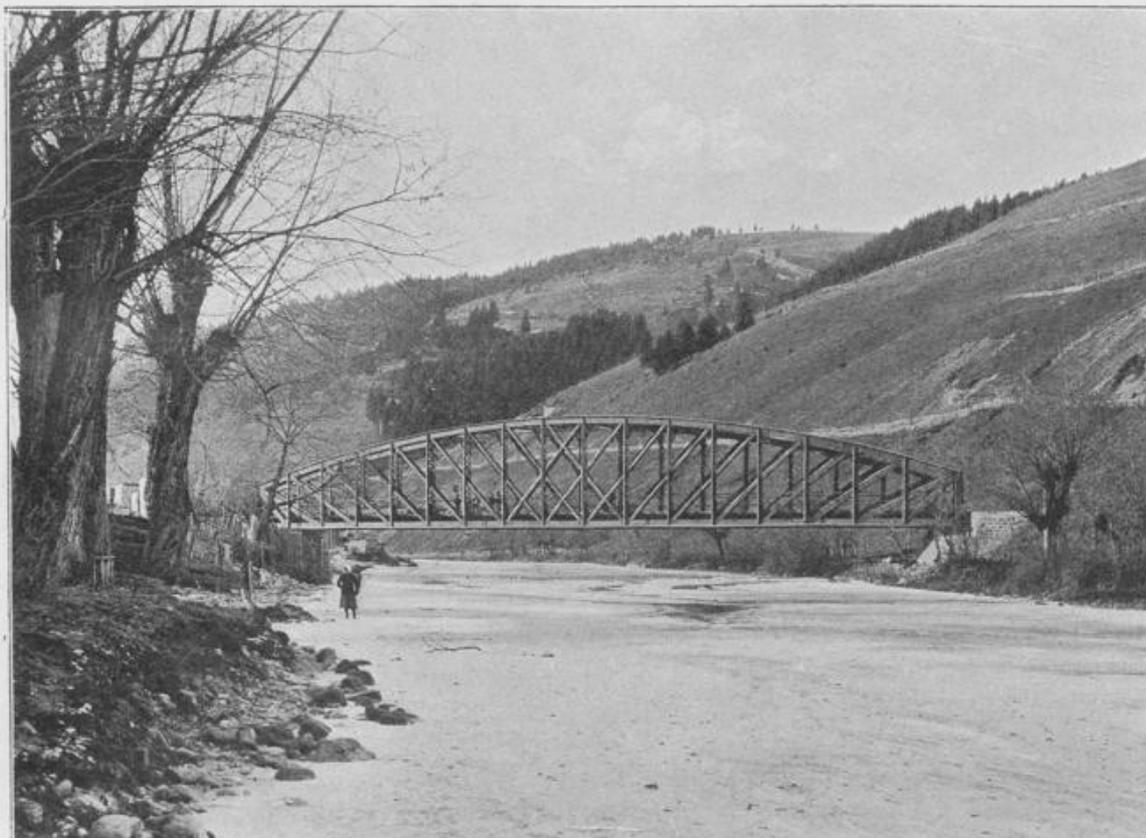
Station Dorna Watra-Bad.



Einweihung des Mesticanestie-Tunnels
am 28. Oktober 1902.



Verbund-Güterzugs-Lokomotive „Bourguignon“ mit 3 Personenwagen.



Eiserne Brücke über den Dornafluß.
Km. 109⁷/₈, 46·2 m weit.



Bahnhotel Dorna Watra.

SCHLUSZWORT.

Aus der Beschreibung der sowohl in meinem Buche vom Jahre 1891 als auch in dem gegenwärtigen Werke behandelten Bahnlinien und insbesondere aus dem Entwicklungsgange der Bukowinaer Lokalbahnen geht hervor, daß bei der Bauanlage mit Rücksicht auf den Anfang des Betriebes auf das sparsamste vorgegangen wurde, um das Anlagekapital auf ein Minimum zu beschränken. Erst mit der Entwicklung des Betriebes und der Steigerung des Verkehrs und der hiedurch erzielten günstigeren finanziellen Lage der Unternehmungen wurde eine ganze Reihe von Vervollständigungsarbeiten ausgeführt. Namentlich wurden auf den Linien der Bukowinaer Lokalbahnen beim Unterbau die ursprünglich hergestellten Holzbrücken durch Einbau von Mittelpfeilern aus Mauerwerk und eiserne Tragkonstruktionen ausgewechselt, die Gleisanlagen in den Stationen ausgestaltet, die Aufnahmegebäude, Zugförderungsanlagen und Güterschuppen vergrößert und endlich auch die Anzahl der Fahrbetriebsmittel erhöht.

Eine Ausnahme hievon bildeten nur die Kolomeaer Lokalbahnen, bei denen infolge des durch das unerwartete Versiegen der Naphthaquellen in den vielen Schachtanlagen gesunkenen Verkehrs und der hiedurch verursachten ungünstigen Betriebsergebnisse derartige Investitionen nicht möglich waren. Es mußten selbst produktive Ausgaben vermieden werden, da unter den obwaltenden Verhältnissen das erforderliche Kapital nicht zu beschaffen war. Auf Grund meiner langjährigen Erfahrungen kann ich nur als einzigen richtigen Grundsatz den Vorgang bezeichnen, daß man bei Herstellung von Lokalbahnen vorerst sich auf das allernotwendigste beschränkt und erst nach und nach an die weitere Ausgestaltung der Bahnlinie schreiten soll, wenn dies der Verkehr bedingt und die hiezu erforderlichen Kapitalien unter günstigen Bedingungen aufgebracht werden können. Auch Vergleiche in bezug auf die Anlagekosten sowie auf die finanziellen Betriebsergebnisse zwischen den einzelnen Lokalbahnen lassen sich nicht anstellen, da man bei Bahnen, die einen starken Personen- und Frachtenverkehr sicher erwarten lassen, die Bauanlage selbst sowie die Einrichtung derselben und die Ausrüstung mit Fahrbetriebsmitteln schon vor Inbetriebsetzung reichlicher ausstattet, dagegen andere Bahnen, deren Verkehr voraussichtlich nur ein schwacher sein wird, in viel einfacherer Weise mit hölzernen Brücken und Riegelwandgebäulichkeiten, schwächeren Schienenprofilen und weichen Querschwellen auszuführen und auszurüsten sein werden.

Auch in tarifarischer Beziehung ist den Bedürfnissen des Verkehrs und des Handels in weitgehendem Maße entsprochen worden, indem zu wiederholten Malen eine Regelung der Personen- und Gütertarife durch die Herabsetzung des Einheitssatzes und Erstellung von Ausnahmetarifen vorgenommen wurde. Gegenwärtig sind aber die Tarife auf ein derartiges Niveau herabgesunken, daß in Anbetracht der steigenden Gehalts- und Lohnverhältnisse sowie der erhöhten Preise der Verbrauchsmaterialien weder eine weitere Ermäßigung noch die Erteilung von Refaktien eintreten kann.

In bezug auf die Organisation des Betriebsdienstes ist zu bemerken, daß die sehr bewährte Einrichtung der Betriebsvorstände, deren Instruktion in meinem mehrmals angeführten Buche vom Jahre 1891 veröffentlicht worden ist, bei Übernahme des Betriebes in die staatliche Verwaltung aufgehoben wurde, und daß die Betriebsführung nach den Normen der Staatseisenbahn-Verwaltung erfolgt, die aber nicht in so einfacher Weise gehandhabt wird, als dies früher beim Privatbetriebe der Fall war. Die bisher im Pauschalakkorde besorgte Erhaltung des Oberbaues, die sich vollständig bewährt hat, wurde über Verlangen der betriebsführenden Verwaltung in eigener Regie übernommen. Über den Erfolg dieser erst seit kurzer Zeit eingeführten neuen Einrichtung kann heute selbstredend ein Urteil nicht abgegeben werden. Ferner wurde eine richtigere, und zwar erhöhte Zugsbelastung angestrebt und teilweise auch erzielt. Behufs Verringerung der Zugförderungskosten wurden leistungsfähigere Heißdampflokomotiven angeschafft; die hiedurch beim Brennstoff- und Wasserverbrauch erzielten Ersparnisse sind ganz bemerkenswert.

Ich darf wohl auch auf eine von mir im Jahre 1883, also vor 25 Jahren verfaßte Broschüre, betitelt „Die projektierten Lokalbahnen in der Bukowina“, hinweisen, in welcher das Verkehrsgebiet, die Entwicklung sowie die zu erwartenden Transport- und Absatzverhältnisse, endlich die voraussichtliche Rentabilität der beiden Lokalbahnen Hatna-Kimpolung und Hliboka-Berhometh a. S. samt Flügelbahn Karapciu a. S.-Czudin in der Gesamtlänge von 140 km des näheren besprochen wurden. Das Erträgnis dieser beiden Bahnen habe ich schon damals mit einer 6^o/_oigen Verzinsung des investierten effektiven Bankkapitals ermittelt.

Ich freue mich, daß diese Voraussicht eingetroffen ist; ja es hat sich sogar noch ein günstigeres Resultat ergeben, indem in den letzten Jahren nicht nur eine Dividende von 6^o/_o des ganzen Nominal-Anlagekapitales ausgeschüttet wurde, sondern auch Dividenden-Reservefonds gebildet worden sind.

Auch die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) hat in den letzten beiden Jahren eine 5^o/_oige Verzinsung des gesamten Nominal-Anlagekapitales ergeben und gleichfalls Dividenden-Reservefonds angelegt, während für das Geschäftsjahr 1907 eine 6^o/_oige Verzinsung des gesamten Nominal-Anlagekapitales entfällt. Dagegen müssen die finanziellen Ergebnisse der verkehrsschwachen Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów und der Kolomeaer Lokalbahnen als höchst ungünstig bezeichnet werden, da sie Sackbahnen sind. Die Lage dieser Unternehmungen dürfte sich aber sofort anders gestalten, wenn die Fortsetzung der ersten Linie nach Bobrówka und jene der Kolomeaer Lokalbahn von Sopów nach Wiznitz realisiert werden könnte. In dieser Richtung sind sehr ernste Bestrebungen der Verwaltungen der betreffenden Bahnen zu verzeichnen. Was die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) betrifft, so wird im Falle der Sicherstellung des Anschlusses an die projektierte Bahn von Belzec nach Lublin oder an einen andern Punkte der Weichselbahn, für deren Zustandekommen dormalen bessere Aussichten vorliegen, dieses Unternehmen einen außerordentlichen Aufschwung nehmen, so daß das Erträgnis der im Betriebe stehenden Bahn derart günstig beeinflußt werden würde, daß dieselbe zu den rentabelsten Bahnen gezählt werden kann.

Es steht jedoch fest, daß jede Bahn, wenn das finanzielle Ergebnis noch so ungünstig ist, als im volkswirtschaftlichen Interesse gelegen angesehen werden müsse, den durchzogenen Gegenden zum Segen gereicht, neue Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse schafft und die Errichtung von Industrien ermöglicht.

WIEN, im Juni 1908.

E. A. Ziffer.

ANHANG.



I. Anhang

zu dem Vertrage ddt. Wien den 23. Juni 1886, betreffend die Besorgung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów).

§ 1.

Die k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen verpflichtet sich hiemit namens des k. k. Eisenbahnärars sowie als die den Betrieb der österreichischen Linien der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft führende k. k. Behörde mit Zustimmung der letztgenannten Eisenbahngesellschaft, während der Dauer des Vertrages ddt. Wien den 23. Juni 1886, betreffend die Besorgung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów), den gesamten für die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) erforderlichen Dienst in den Stationen Lemberg und Rawa ruska gegen nachstehende Pauschalentschädigungen, und zwar:

für Lemberg (Karl Ludwig-Bahnhof)	fl. 6.500
„ „ (Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahnhof)	„ 4.500
„ Rawa ruska	„ 4.000
	zusammen . fl. 15.000

schreibe: Fünfzehntausend Gulden ö. W. pro Jahr zu besorgen.

§ 2.

Die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) verpflichtet sich hiemit, der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen namens des k. k. Eisenbahnärars und der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft für die Besorgung des im § 1 näher bezeichneten Dienstes die daselbst angeführten Pauschalentschädigungen in halbjährigen dekursiven Raten zu zahlen.

§ 3.

Diese Vereinbarung wird mit Rückwirkung ab 1. Jänner 1892 getroffen und treten hiedurch alle früheren Bestimmungen über die Vergütung für die Mitbenützung der im § 1 angeführten Stationen seitens der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) außer Kraft.

§ 4.

Beide Vertragsteile behalten sich das Recht vor, dieses Übereinkommen, in Hinsicht auf die vereinbarte Pauschalentschädigung von fünf zu fünf Jahren zu revidieren, u. zw. auf Grund des Verhältnisses der beiderseitigen Wagenbewegung in den im § 1 bezeichneten Anschlußstationen für die nächstfolgenden fünf Jahre die Pauschalentschädigung festzusetzen.

§ 5.

Die Stempel und Gebühren von diesem, in einem Exemplare anzufertigenden Vertragsanhang trägt die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów). Das Vertragsexemplar verbleibt in Aufbewahrung bei der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) erhält über Verlangen eine auf ihre Kosten zu beglaubigende Vertragsabschrift.

Wien, am 6. September 1893.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft.
 Unterschrift. Unterschrift.
 Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów).
 Unterschrift. Unterschrift.

K. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen.
 Der Präsident:
 L. S. Billński m. p.

Z. 49.458 ex 1893.

Genehmigt.

Wien, 22. September 1893.

Der k. k. Handelsminister:
 L. S. Bacquehem m. p.

Vertrag

abgeschlossen am heutigen unten angesetzten Tage zwischen der k. k. Bezirkshauptmannschaft Lemberg namens des Reichsstraßenärars einerseits und der k. k. privilegierten Galizischen Aktien-Hypothekenbank, dem Geheimen Räte Wilhelm Grafen Siemieński-Lewicki und Grafen Roman Potocki als Konzessionären der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów (Konzessionsurkunde vom 1. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 55) andererseits, aus Anlaß der Benützung der Krakauer Reichsstraße für den Bau und Betrieb dieser Lokalbahn auf Grund der Bedingungen, unter welchen laut Erlasses der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 28. September 1895, Z. 78.677, gemäß Art. 14 des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895) im Einvernehmen mit den beteiligten Behörden die Zulässigkeit der Straßenbenützung ausgesprochen wurde.

1. Die Anlage der Bahn auf der Straße hat in der Weise zu erfolgen, daß durch diese Anlage der Straßenverkehr in der ganzen Breite der Straße in keiner Weise behindert werde.

Es sind daher die Geleise derart auszuführen und einzuschottern, daß die Straßenfahrwerke sowohl längs als quer über dieselben austandslos verkehren können. Es darf daher der Schienenkopf nicht über die Straßenoberfläche hervorragen und ist der Raum zwischen den Schienen sowohl, als jener außerhalb derselben, soweit der Oberbau reicht, nicht allein genau in der Linie des Straßenprofils (falls nicht die Vorschriften vom April 1895 über die Ausführung der Bahnnivellete etc. eine Ausnahme zulassen) zu halten, sondern auch in gleicher Weise auszugestalten, wie der übrige Teil der Straße. Auch darf der von der Bahn eingenommene Straßenteil in keiner Weise von dem Reste der Straße durch Streifsteine, Barrieren u. dgl. abgeschieden werden.

2. Sofern nicht der Verkehr auf der Bahn über Verlangen des k. u. k. Reichskriegsministeriums überhaupt eingestellt worden sein sollte, hat der Bahnverkehr stets den Vorrang vor den Straßenfahrwerken und wird die Straßenverwaltung in dieser Beziehung die entsprechenden Vorschriften erlassen.

Selbstverständlich ist es, daß durch diese Bestimmung die Bahnverwaltung nicht von der Verantwortlichkeit und Haftpflicht für jene Unfälle freigesprochen wird, an welchen ihre Organe die Schuld tragen.

Die Straßenverwaltung wird ferner dafür Sorge tragen, daß der zum Bahnbetriebe notwendige Straßenteil von allen Materialablagerungen — die im Punkte 7 angeführten Fälle ausgenommen — freigehalten werde.

3. Bezüglich der Lage der Bahnachse auf der Straße wird festgesetzt, daß dieselbe möglichst am Rande der Reichsstraße geführt werde und daß eine Erbreiterung der Straße in jenen Streckenteilen zu bewirken ist, wo außerhalb des der Straße zugekehrten Schienenstranges nicht mindestens eine Breite von 5 m für die Benützung der Straßenfahrwerke übrig bleibt.

Wenn bei einer Straßenkurve infolge der Einhaltung des Minimalradius die Bahn in die Straße hineinverlegt werden müßte, so ist unter Einhaltung des beigeschlossenen Straßen-Normalprofils die Straße derart zu erbreitern, daß dieselbe Straßenbreite außerhalb der Bahngeleise verbleibe, wie in den Anschlußstrecken; fällt aber bei einer solchen Trassenlage die Bahn außerhalb der Straße, so ist bei geringer Straßenerbreiterung die letztere in gleicher Weise wie das Straßenbankett herzurichten, während bei größeren Erbreiterungen die letztere auch als Bahnstrecke auf eigenem Unterbau behandelt werden kann.

Bei einer Kreuzung von Bahn und Straße sind die Geleise auf die ganze Fahrbahnbreite mit hölzernen Leitschwellen zu versehen und der Raum zwischen denselben sowie je ein Streifen von 1 m Breite längs und außerhalb der Schienen standbältig auszupflastern (Würfelpflaster).

4. Die innerhalb der Straßen gelegenen Brücken, Durchlässe, Kanäle u. dgl. sind, falls dieselbe nicht die genügende Tragfähigkeit für die Eisenbahnfahrzeuge haben sollten, zu rekonstruieren bezw. bei eisernen und hölzernen Brücken zu verstärken, und zwar insoweit, als dies die gleichzeitig auch für den Verkehr der Eisenbahnfahrzeuge dienenden Haupt- und Nebenkonstruktionsteile des betreffenden Objektes in Ansehung der bestehenden Normen (Brückenverordnung) verlangen.

Es ist ferner auch dafür Sorge zu tragen, daß die im Straßenkörper liegenden Wasser- und Telegraphenleitungen etc. durch die Bauarbeiten oder den Betrieb der Bahn in keiner Weise einen Schaden erleiden.

Wo thunlich, sind die genannten Anlagen derart zu verlegen, daß sie außerhalb des Bahnkörpers fallen und an denselben Reparaturen vorgenommen werden können, ohne daß es notwendig wird, den Bahnverkehr zu unterbrechen.

5. Alle in Punkt 1, 2, 3 und 4 angeführten Arbeiten sind durch die Bahngesellschaft und auf deren alleinige Kosten durchzuführen und wird diese hiebei dafür Sorge tragen, daß durch diese Arbeiten der Straßenverkehr in möglichst geringer Weise behindert werde.

Diese Arbeiten sind nur im Einvernehmen mit der Straßenbehörde zu regeln und behält sich diese letztere das Recht vor, sowohl während der Durchführung als auch nach Vollendung derselben zu beurteilen, ob dieselben entsprechend ausgeführt worden sind oder nicht.

In dem letzteren Falle hat die Bahngesellschaft unweigerlich sämtliche für nötig befundenen Ergänzungsarbeiten binnen 24 Stunden in Angriff zu nehmen und mit größter Beschleunigung durchzuführen, widrigenfalls die Straßenbehörde berechtigt sein soll, dieselben auf Kosten der Bahn herzustellen.

6. Was die Erhaltungsarbeiten anbetriift, so fallen dem Bahnunternehmen die Auslagen für die Erhaltung des von der Bahnanlage benützten Straßenteiles (Schotterung, Einwalzen, Reinigungsarbeiten) sowie allfällige durch die Bahnanlage verursachten Mehrkosten der Erhaltung des restlichen Straßenplanums zur Last; alle übrigen Erhaltungsarbeiten aber, wie insbesondere jene der Straßenobjekte, exklusive derjenigen Objektteile, welche zum Zwecke der Bahnanlage durch die Konzessionäre rekonstruiert resp. verstärkt wurden, ferner die Erhaltung und Reinigung der bahnseitigen Bankette und Böschungen sowie die zum Zwecke der Aufrechthaltung des Straßenverkehrs sich als notwendig ergebende Schneesäuberung sind von der Straßenverwaltung zu bestreiten und ist letztere nur berechtigt, die Rückvergütung jener Mehrauslagen zu fordern, an welchen der Bahnbau und der Bahnbetrieb Schuld tragen.

7. Sollte eine Rekonstruktion der Straße oder der in derselben gelegenen Objekte die Neuanlage von Kanälen, von Wasser- und Telegraphenleitungen etc. oder sonstige Arbeiten durchgeführt werden müssen, welche die Bahnanlage tangieren, so hat dies nach Erfolg der Gutheißung des bezüglichen Projektes durch das k. k. Eisenbahnministerium stets im Einverständnis mit der Bahnverwaltung zu geschehen und ist die Unterbrechung des Bahnbetriebes stets auf die möglichst kürzeste Zeit zu beschränken.

Jene Mehrkosten, welche bezüglich dieser Arbeiten sich aus dem Bestande der Bahn ableiten, sind von der Bahnverwaltung zu tragen.

8. Die Konzessionäre oder ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Schotterablagerungsplätze für den vom Ärar zur Konservierung 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, wemöglich in der Mitte des Kilometers, je ein Schotterdepotplatz in dem Ausmaße von 400 m² anzulegen. Sollten örtliche Schwierigkeiten die Anlage beiderseitiger Schotterplätze unmöglich machen, so kann ausnahmsweise auf einer Seite der Strecke ein Depotplatz im doppelten Ausmaße von 800 m² angelegt werden. Außerdem sind die Konzessionäre verpflichtet, die allenfalls nötigen Überbrückungen des Straßengrabens oder die Zufahrtswege zum Depotplätze anzulegen und stets in gutem Zustande zu erhalten. Falls es notwendig sein wird, die Depotplätze mittels Gräben oder Umzäunungen zu begrenzen, so haben dies die Konzessionäre auf eigene Kosten herzustellen und zu erhalten.

9. Für die Verführung des auf den von der Bahn übergebenen Depotplätzen gelagerten Schotters auf die Straße zum Zwecke der Verbreitung desselben, haben die Konzessionäre oder ihre Rechtsnachfolger die dafür wirklich erwachsenen Transportkosten dem k. k. Straßenärar zu vergüten.

Gegenwärtig und bis auf weiteres werden diese Transportkosten auf 15 kr. pro Kubikmeter Schotter festgesetzt und haben die Konzessionäre oder ihre Rechtsnachfolger den bezüglichen nach der alljährlichen Schottermenge ermittelten Gesamtbetrag acht Tage nach Aufforderung von Seite der k. k. Bezirkshauptmannschaft bei sonstiger Einbringung im Wege der politischen Exekution einzuzahlen.

10. Sollte infolge von Elementarereignissen der Bahnkörper zerstört oder der Bahnverkehr auf der Straße durch längere Zeit unterbrochen werden, so erwächst hieraus der Bahngesellschaft kein Recht, Ersatzforderungen an die Straßenverwaltung stellen zu können.

11. Bei Übertragung des Eigentums der Straße an einen anderen Eigentümer ist der letztere ebenfalls an vorstehende Abmachungen gebunden.

12. Mit Rücksicht auf die im § 9 der eingangs zitierten Konzessionsurkunde bestimmte Konzessionsdauer hat dieser Vertrag bis Ende Dezember 1984 zu gelten und wird derselbe mit Vorbehalt der Genehmigung seitens des hohen k. k. Eisenbahnministeriums abgeschlossen und in drei gleichlautenden Partien ausgefertigt.

Lemberg, am 12. März 1896.

Für das k. k. Reichsstraßenärar:
K. k. Statthaltereirat und Bezirkshauptmann
Kolarzowski m. p.

Als Konzessionäre:
K. k. priv. Galizische Aktien-Hypothekenbank
Lazarus m. p. Dr. Ribicki m. p.
Wilhelm Graf Siemieński-Lewicki m. p.
Roman Potocki m. p.

Z. 4419.

Im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern genehmigt.

Wien, am 15. Mai 1897.

Für den k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p. L. S.

Vertrag

welcher zwischen der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg einerseits und der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów als Konzessionärin der Lokalbahn Janów-Jaworów andererseits in betreff der gemeinsamen Betriebsführung dieser beiden Lokalbahnen vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums abgeschlossen wurde.

§ 1.

Gegenstand des Vertrages.

Gegenstand dieses Vertrages ist die weitere Besorgung des Betriebes der den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 1. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 55, bildenden Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów, ferner die Übernahme und Besorgung des Betriebes der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 14. Dezember 1902, R.-G.-Bl. Nr. 231, bildenden Fortsetzungstrecke von Janów nach Jaworów, sowie der in der Folge von diesen Lokalbahnlinien etwa abzweigenden Industrie- und Schleppbahnen, während der im § 18 festgesetzten Vertragsdauer durch die k. k. Staatsbahndirektion Lemberg.

Die Betriebsführung erfolgt in Gemäßheit der einschlägigen Bestimmungen der vorbezogenen Konzessionsurkunden und der vom k. k. Handelsministerium respektive vom k. k. Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsbedingungen, ferner in Übereinstimmung mit den diesfalls mit der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów“ als Konzessionärin der Lokalbahn Janów-Jaworów vereinbarten respektive derselben auferlegten Verpflichtungen.

Im weiteren Kontexte dieses Vertrages werden die beiden vorerwähnten Lokalbahnlinien als „Lokalbahn“ bezeichnet und beziehen sich sämtliche Bestimmungen dieses Vertrages auf diese Lokalbahn in ihrer derart aufgefaßten Gesamtlänge als ein Ganzes, insoweit nicht ausdrücklich von einem Teile derselben die Rede ist.

Des Weiteren werden die „Aktiengesellschaft Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów“ einfach als „Gesellschaft“ und die „k. k. Staatsbahndirektion Lemberg“ als „k. k. Staatsbahndirektion“ bezeichnet.

§ 2.

Übergabe der Bahn.

Die Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów steht bereits seit 21. November 1895 im Staatsbetriebe.

Die Lokalbahn Janów-Jaworów ist einschließlich des im § 8 bezeichneten Fahrparkes in einem guten betriebsfähigen Zustande und mit allen für den regelmäßigen ungestörten und sicheren Betrieb nötigen beweglichen und unbeweglichen Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenständen (also auch inklusive Oberbaureservemateriale, Reservebestandteilen für die Lokomotiven, Wagen und maschinellen Einrichtungen der Wasserstationen) an die k. k. Staatsbahndirektion so zu übergeben, daß die Letztgenannte nur das zum Betriebe erforderliche Personale und das Verbrauchsmateriale beizustellen hat, um den öffentlichen Betrieb beginnen zu können.

Unmittelbar vor der Betriebseröffnung der Lokalbahn Janów-Jaworów wird unter Zuziehung von Vertretern der Gesellschaft von der k. k. Staatsbahndirektion durch Erhebung an Ort und Stelle auf Grund des Bauzustandes dieser Lokalbahn und ihrer Anlagen festgestellt und in einem Protokolle dargelegt, ob und welche Herstellungen vor der Übernahme in die Erhaltung noch von der Gesellschaft bzw. auf deren Rechnung von der k. k. Staatsbahndirektion auszuführen sein werden.

Die Gesellschaft hat der k. k. Staatsbahndirektion die Betriebsvorauslagen (das ist die vor dem Eröffnungstage auflaufenden Gehalte und Löhne, sowie die Kosten für Kommissions- und Verteilungszüge und die sonstigen Auslagen sowie die Kosten der Personal-Einschulung neu aufgenommenen Personales im fixen Betrage von K 160 pro km Länge) bar zu vergüten und zu diesem Zwecke vier Wochen vor dem in Aussicht genommenen Eröffnungstermine der Lokalbahn Janów-Jaworów ein Deposit im Betrage von K 6600, sage Sechstausendsechshundert Kronen im Baren zu erlegen, welches Deposit sodann in der der Gesellschaft zu legenden Faktura über die der k. k. Staats-

bahndirektion faktisch erwachsenen Betriebsvorauslagen als Guthaben in Rechnung gestellt wird; ein nach gelegter Faktura verbleibender Überschuß wird der Gesellschaft ausgefolgt, ein eventueller Abgang ist dagegen von der Gesellschaft sofort bar zu vergüten.

Die Ausführungspläne über die gesamten Bauanlagen der Lokalbahn Janów-Jaworów, ferner je drei Exemplare der Übersichts- und Detailzeichnungen der Lokomotiven, Wagen, der maschinellen und sonstigen Einrichtungen, der Wasserstationen und Heizhäuser sind längstens drei Monate nach der Betriebseröffnung, die Behelfe, welche für die Tarif- und Fahrordnungserstellung nötig sind, und zwar:

die Generalstabskarte mit der eingezeichneten Bahntrasse und Angabe der Stationen und Haltestellen;

das richtig gestellte generelle Längenprofil mit Angabe der Stationsentfernungen in Metern;

die Stationspläne mit Angabe der Geleiselängen; die von der Gesellschaft allfällig zu stellenden Anträge über die Abfertigungsbefugnisse der Stationen und Haltestellen sind mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung an die k. k. Staatsbahndirektion zu übergeben.

Die von der Gesellschaft abgeschlossenen Verträge mit Bauunternehmern, Lieferanten und Fabriken rücksichtlich der Durchführung des Baues der genannten Lokalbahn und der hiefür gelieferten Materialien und Ausrüstungsgegenstände, der Herstellung der Lokomotiven, Wagen, der maschinellen und sonstigen Einrichtungen, der Wasserstationen und Heizhäuser sind behufs weiterer Abwicklung der diesen Unternehmern und Lieferanten aus den Verträgen entspringenden, über den Eröffnungstermin hinausreichenden Garantieverpflichtungen an die k. k. Staatsbahndirektion zu übergeben und tritt dieselbe in gedachter Richtung in die mit den Verträgen sich ergebenden Rechte der Gesellschaft.

§ 3.

Verbrauchsmaterialien und Kassen-Verlagsgelder.

Die zum Betriebe der Lokalbahn nötigen Verbrauchsmaterialien und Verlagsgelder für die Manipulationskassen werden von der k. k. Staatsbahndirektion vorschußweise beigestellt.

Die Beistellung der Verbrauchsmaterialien erfolgt zu den bei der k. k. Staatsbahndirektion gültigen Einheitspreisen.

Als Kompensation für den aus Anlaß der Material- und Kassen-Dotierungen der k. k. Staatsbahnverwaltung erwachsenden Zinsenverlust überläßt die Gesellschaft während der Vertragsdauer die von den Betriebseinnahmen innerhalb der in § 10 normierten vierteljährigen Verrechnungsperiode erzielbaren Zinsen in das Eigentum der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und zahlt die Gesellschaft während der Vertragsdauer jährlich einen Pauschalbetrag von K 30, sage Dreißig Kronen pro Kilometer Betriebslänge der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów, wobei angefangene Kilometer als voll gerechnet werden.

Die Zahlung des Pauschalbetrages von K 30 pro *km* Betriebslänge beginnt mit dem Tage der Betriebseröffnung der im § 1 bezeichneten Lokalbahn Janów-Jaworów. Bei eventueller teilweiser Eröffnung der Lokalbahn Janów-Jaworów wird dieses Pauschale entsprechend der jeweilig im Betriebe stehenden Bahnlänge zu bezahlen sein.

Die k. k. Staatseisenbahnverwaltung erteilt die Zusicherung, daß für den Fall als auf Grund der tatsächlich aus dem Betriebe dieser Lokalbahn gewonnenen Erfahrungen beziehungsweise auf Grund der im Zuge befindlichen Studien sich ergeben sollte, daß das Pauschale von K 30 pro *km* zu hoch bemessen ist, seinerzeit eine entsprechende Reduktion dieses Ausmaßes eintreten wird.

§ 4.

Nachträgliche Bauten, Vermehrung des Inventars und des Fahrparkes.

Die nachträglich nötig werdenden Neu-, Um- und Erweiterungsbauten, sowie die Vermehrung an Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenständen einschließlich des Fahrparkes (§ 8) erfolgen auf alleinige Kosten der Gesellschaft und bedürfen stets der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Derartige Herstellungen sollen jedoch nur nach eingeholter Zustimmung der Gesellschaft durch die k. k. Staatsbahndirektion bewirkt werden.

Kommt eine Einigung mit der Gesellschaft diesfalls nicht zustande, so soll die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums eingeholt werden, welcher die Gesellschaft sich zu fügen hat.

Nur für solche Herstellungen und Ausrüstungen, welche wegen Gefahr im Verzuge oder infolge Anordnung der staatlichen Aufsichtsbehörde aus öffentlichen Sicherheitsrücksichten sofort erfolgen müssen, kann die vorherige Einholung der Zustimmung seitens der Gesellschaft entfallen, jedoch ist dieselbe gleichzeitig von der zu treffenden Verfügung in Kenntnis zu setzen.

In dem Falle als die Kosten für derlei nachträgliche Bauten, sowie für die Vermehrung des Inventars und des Fahrparkes nicht in Gemäßheit der Konzessionsbestimmungen dem Baukapitale zugerechnet werden, hat die Gesellschaft selbst für die Bedeckung der auflaufenden Kosten zu sorgen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, über Verlangen der k. k. Staatsbahndirektion für die Bedeckung derartiger Auslagen im voraus den Erlag eines entsprechenden Depositums zu leisten.

Im Falle bei Ausführung von Neu-, Zu- und Umbauten durch die k. k. Staatsbahndirektion auf Rechnung der Gesellschaft zur Beaufsichtigung dieser Arbeiten das sonst auf der Lokalbahn verwendete Personale nicht zureicht, werden die Bezüge der zu obigem Zwecke beigestellten Organe der Gesellschaft besonders angerechnet.

Die Gesellschaft behält sich vor, solche behördlich genehmigte Herstellungen selbst oder durch einen Unternehmer ausführen zu lassen.

Dieser Vorbehalt findet jedoch nur insofern Anwendung, als hiedurch der Betriebsführung weder Schwierigkeiten noch Gefahren erwachsen, worüber die k. k. Staatsbahndirektion einseitig entscheidet.

§ 5.

Anschlußbauten, Mitbenützung des Hauptbahnhofes Lemberg, Stationsanlagen auf der Lokalbahn, Anschlußstationen.

a) Anschluß an die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów).

Die aus Anlaß der Einmündung der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów bei Rzesna polska, km 4937 erforderlichen Herstellungen, einschließlich der Sicherungsanlage, sind nach den diesfalls seinerzeit von der bestandenen k. k. General-Direktion der österreichischen Staatsbahnen gutgeheißenen und vom k. k. Handelsministerium genehmigten Plänen auf Kosten der Gesellschaft ausgeführt worden und dienen fernerhin dem Betriebe der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów.

Bezüglich der Mitbenützung einer Teilstrecke der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) werden im nachstehenden § 6 dieses Vertrages besondere Bedingungen detailliert aufgestellt.

b) Mitbenützung des Hauptbahnhofes Lemberg der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die k. k. Staatseisenbahnverwaltung gestattet der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów die Mitbenützung des Hauptbahnhofes und der Heizhausanlagen in Lemberg nach Maßgabe der Bestimmungen des § 9, Abs. 1, Punkt 3.

c) Stationsanlagen auf der Lokalbahn.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Zustimmung der k. k. Staatsbahndirektion zu den projektierten Stationsanlagen der Lokalbahn vor der Einholung der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums zu eruiieren, soweit nicht diese Anlagen die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums bereits gefunden haben.

d) Anschlußstationen künftig in die Lokalbahnen einmündender neuer Bahnlinien.

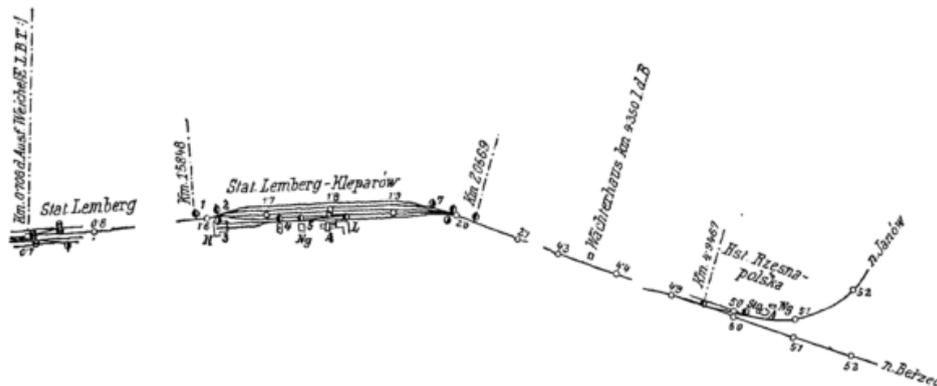
Sollten in der Folge neue Bahnlinien in die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Lokalbahn einmünden, so wird die betriebsführende k. k. Staatsbahndirektion im Einvernehmen mit der Gesellschaft wegen Anschluß der neuen Bahnlinie und Betriebsführung in den Anschlußstationen das Übereinkommen treffen und sind die von der fremden Bahnverwaltung etwa geleisteten Entschädigungen für die Mitbenützung als Einnahmen der Lokalbahn im Sinne des § 9 zu behandeln.

§ 6.

Peagierung einer Teilstrecke der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów).

Punkt I.

Die Züge der Lokalbahn werden, wie auf dem beiliegenden, einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bildenden Plane ersichtlich gemacht ist, von der Anschlußstelle bei Rzesna polska, km 4937 bis zum Haupt-



Peagestrecke Lemberg-Belzec und Lemberg-Janów-Jaworów.

bahnhofs Lemberg die Geleise der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) benutzen und gestattet diese Eisenbahn, welche in der bezeichneten Strecke die gesamten Kosten des Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienstes, des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes trägt, die Peagierung dieser Strecke gegen Entrichtung des nachstehend sub Punkt II dieses Paragraphen bestimmten, von der Lokalbahn zu bezahlenden Bahngeldes.

Punkt II.

Behufs Feststellung des zu entrichtenden Bahngeldes sind in nachstehend angegebener Weise folgende Auslagen zu ermitteln:

A. Verzinsung des Anlagekapitales.

Die $5\frac{1}{16}\%$ (fünfeinsechzehntel) Zinsen des Anlagekapitales für die kurrente Peage-Strecke, welches Anlagekapital einverständlich mit 182.692 K angenommen wird.

Eine Erhöhung der, der Verzinsung zugrunde liegenden Kapitalsumme tritt dann ein, wenn Neuherstellungen, Rekonstruktionen oder sonstige Veränderungen im Bestande der Peage-Strecke vorgenommen werden, und wenn diese Herstellungen im gegenseitigen Einvernehmen von beiden Teilen als zur gemeinschaftlichen Betriebsführung erforderlich bezeichnet worden sind.

In einem solchen Falle wird zwischen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) und der Lokalbahn der für das neu investierte Anlagekapital in Anrechnung zu bringende Zinsfuß von Fall zu Fall zu vereinbaren sein.

Sollte eine Einigung zwischen beiden Bahnen nicht erzielt werden, so steht dem k. k. Eisenbahnministerium das Recht der diesbezüglichen bindenden Entscheidung zu.

B. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung.

Die hinsichtlich der Peage-Strecke effektiv aufgelaufenen Kosten der Bahnaufsicht und der Bahnerhaltung im engeren Sinne (Kapitel V bis X des Kontierungsschemas) samt den auf die bezügliche Strecke entfallenden Anteilen an der Feuerassekuranz, an den Grund- und Gebäudesteuern.

C. Stationsdienst.

Die effektiv aufgelaufenen Kosten des Stationsdienstes der Station Lemberg-Kleparów.

Die Berechnung des Bahngeldes selbst erfolgt in der Weise, daß die sub A, B und C aufgezählten Auslagen auf beide Verwaltungen im Verhältnisse der von den beiderseitigen Zügen in der Peage-Strecke zurückgelegten Achskilometer der Fahrbetriebsmittel aller Art verteilt werden, wobei es keinen Unterschied macht, ob die Wagen beladen oder leer gefahren wurden und bildet der hienach auf die Lokalbahn entfallende Anteil das von derselben an die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) zu entrichtende Bahngeld.

Punkt III.

1. Die Beförderung von Personen und deren Gepäck von Lemberg loco und transit nach Kleparów loco und umgekehrt hat mit den Zügen beider Bahnen auf Grund des Tarifes der befördernden Bahn zu erfolgen und sind die vollen Gebühren der befördernden Bahn zuzuschreiben.

2. Die Beförderung von Personen und deren Gepäck von Lemberg loco und transit nach Kleparów transit und darüber hinaus in der Richtung gegen Jaworów und umgekehrt hat ausschließlich mit den Zügen der Lokalbahn auf Grund ihres Tarifes und zu ihren Gunsten zu erfolgen.

3. Die Beförderung von Personen und deren Gepäck von Lemberg loco und transit nach Kleparów transit und darüber hinaus in der Richtung gegen Belzec und umgekehrt hat ausschließlich mit den Zügen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) nach dem Tarife dieser Bahn und zu ihren Gunsten zu geschehen.

4. Personen und deren Gepäck, welche in der Richtung von Belzec nach Rzęsna polska und darüber hinaus gegen Jaworów zu befördern sind, werden mit den Zügen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) bis zu der Station Kleparów und ab dort mit den Zügen der Lokalbahn, Reisende und deren Gepäck, welche in der Richtung von Jaworów bis inklusive Rzęsna polska über Kleparów in der Richtung gegen Belzec zu befördern sind, werden mit den Zügen der Lokalbahn bis Kleparów, ab dort mit den Zügen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) geführt.

Die Gebührenvermittlung hat nach den Tarifen der beiden Bahnen durch Zusammenstoß bis bzw. vom Schnittpunkte Kleparów sowie dementsprechend die Gebührensuschreibung bis bzw. von diesem Schnittpunkte zugunsten der beteiligten Bahnen zu erfolgen.

5. Die Beförderung von Gütern und Wagen von Lemberg loco und transit nach Lemberg-Kleparów loco und darüber hinaus, in der Richtung nach Belzec sowie umgekehrt, hat einschließlich der Peage-Strecke, mit den Zügen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) zu erfolgen.

Die nach dem Gütertarife der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) für diese Gütertransporte zu ermittelnden Gebühren fallen ausschließlich dieser Eisenbahn zu.

6. Die Beförderung von Gütern und Wagen von Lemberg loco und transit, dann von Lemberg-Kleparów loco nach jenseits der Peage-Strecke in Richtung nach Jaworów gelegenen Stationen hat einschließlich der Peage-Strecke mit den Zügen der Lokalbahn zu erfolgen.

Die nach dem Gütertarife der Lokalbahn für diese Transporte zu ermittelnden Transportgebühren fallen ausschließlich dieser Lokalbahn zu.

7. Die Beförderung von Gütern und Wagen im Wechselverkehre zwischen den Stationen der Strecke Lemberg-Kleparów-Belzec einerseits und den Stationen der Strecke Lemberg-Kleparów-Jaworów andererseits, exklusive der Station Lemberg-Kleparów und exklusive der Peage-Strecke erfolgt mit den Zügen der Eigentumsstrecke bis bzw. ab Lemberg-Kleparów und fallen die für diese Gütertransporte nach dem Gütertarife der jeweiligen Eigentumsbahn entfallenden Gebühren der transportierenden Bahn zu.

8. Dieselben Bestimmungen haben für Güter und Wagen, welche zur Beladung bzw. Entladung auf offener Strecke bestimmt sind, sinngemäße Anwendung zu finden mit der Maßgabe, daß die in der Peage-Strecke zur Beladung bzw. Entladung gelangenden Güter und Wagen bis bzw. ab Lemberg-Kleparów stets durch die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) zu befördern sind.

9. Die Beförderung der leeren in der Station Lemberg-Kleparów entladenen Wagen nach Lemberg loco und transito hat normal mit den Zügen jener Bahn zu erfolgen, welche die gegenständlichen Wagen unmittelbar vorher im beladenen Zustande nach Lemberg-Kleparów zugeführt hat.

10. Frachtermäßigungen in den Relationen:

Lemberg-Lemberg-Kleparów;

Lemberg-Rzęsna polska und

Lemberg-Kleparów-Rzęsna polska können nur von der Verwaltung der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) zugestanden werden.

Punkt IV.

Die Gesamtkosten des Gemeinschaftsdienstes der Station Lemberg-Kleparów hat ausschließlich die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) zu tragen, zumal dieselbe hiefür durch das von der Lokalbahn gemäß § 6, Punkt II des vorliegenden Betriebsvertrages zu leistende Bahngeld entschädigt wird.

Punkt V.

Die Verteilung der Kosten der k. k. Betriebsleitung Lemberg hat nach dem Verhältnisse der abgerundeten Bahnlängen von 90 km für die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) und der abgerundeten von der k. k. Staatsbahnverwaltung nach Kilometrierung der Lokalbahn Janów-Jaworów festzustellenden Bahnlänge für die Lokalbahn Lemberg-Lemberg (Kleparów)-Jaworów zu der sich hieraus ergebenden Gesamtlänge zu erfolgen.

Punkt VI.

Auslagen und Schadenersatzleistungen, welche der den Betrieb sowohl auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) als auch auf der Lokalbahn führenden k. k. Staatseisenbahnverwaltung aus Anlaß von Ereignungen im Verkehre der Peage-Züge auf der Peage-Strecke, sei es durch die Verletzung oder Tötung von Personen, sei es durch die Beschädigung von Sachen und Fahrbetriebsmitteln erwachsen, werden der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) oder der Lokalbahn angelastet, je nachdem die betreffende Ereignung bzw. der bezügliche Schaden ausschließlich durch den Verkehr der Züge oder die Einrichtungen der einen oder der anderen der vorgenannten Eisenbahnen herbeigeführt wurde.

Sollten jedoch die im vorstehenden Absatze bezeichneten Ereignungen im Verkehre der Peage-Züge auf der Peage-Strecke nicht ausschließlich auf den Verkehr der Züge oder die Einrichtungen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) bzw. der Lokalbahn zurückzuführen sein, so werden die im Eingange dieses Artikels bezeichneten Auslagen und Schadenersatzbeträge von der betriebsführenden k. k. Staatseisenbahnverwaltung den vorgenannten Bahnen zu jenen Teilen angelastet werden, welche sich bei Anwendung des sub Punkt II dieses Paragraphen des vorliegenden Betriebsvertrages für die Berechnung des Bahngeldes festgesetzten Schlüssels, d. i. aus dem Verhältnisse der vor den beiderseitigen Zügen in der Peage-Strecke zurückgelegten Achskilometer ergeben.

Desgleichen wird rücksichtlich der in der Gemeinschaftsstation Lemberg-Kleparów sich ereignenden Unfälle oder Sachbeschädigungen bestimmt, daß sämtliche hieraus entspringenden Auslagen und Schadenersatzleistungen aller Art von der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) und der Lokalbahn gemeinschaftlich nach dem vorerwähnten Schlüssel zu tragen sind.

Für die auf die Peage-Strecke entfallenden, durch Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck, sowie Eil- und Frachtgütern entstehenden Schäden haftet die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) oder die Lokalbahn, je nachdem dieser oder jener Bahn die Gebühren nach Maßgabe der obangeführten Bestimmungen des § 6, Punkt III des Vertrages zugeschrieben werden.

Sollten beide Eisenbahnen an den Gebühren partizipieren, dann haften beide nach Maßgabe der zugeschriebenen Teile.

Wagenstehzeiten in der gemeinschaftlichen Station Lemberg-Kleparów fallen derjenigen Bahn zur Last, welcher gemäß den Bestimmungen des Vertrages § 6, Punkt III die Beförderung der Wagen obliegt. Analog dem kommen auch der befördernden Bahn die für diese Wagen von den Parteien eingehobenen Wagenstandgelder und Wagenmieten zugute.

Punkt VII.

Sollten sich in der Anwendung der vorstehenden, in diesem § 6 enthaltenen Bestimmungen in der Folge etwaige Streitfragen ergeben oder Änderungen angestrebt werden, so ist diesbezüglich die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums bindend und hat sich sowohl die Lokalbahn wie auch die Eisenbahn Lemberg-Betzec (Tomaszów) der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums zu fügen.

§ 7.

Industrie- und Schleppgeleise.

Die betrieblührende k. k. Staatsbahndirektion ist berechtigt, den Anschluß von Industrie- und Schleppgeleisen an die Lokalbahn nach den bei der k. k. Staatseisenbahnverwaltung üblichen Normen zu gestatten bezw. deren Anlage und Betrieb auszuführen und die bezüglichen Verträge im Einvernehmen mit der Gesellschaft zu vereinbaren.

Im Falle die Gesellschaft sich zur Tragung der Baukosten einer solchen Industrie- und Schleppbahn bereit erklärt, wird rücksichtlich der Bedeckung dieser Kosten im Sinne des § 4 vorgegangen.

Die aus dem Betriebe solcher Industrie- und Schleppgeleise erwachsenden Einnahmen (Wagenbestellungsgebühren, eventuell die von der Partei zu zahlende Verzinsung des Anlagekapitales) sind im Sinne des § 9 für die Lokalbahn in Rechnung zu stellen, dagegen wird die k. k. Staatsbahndirektion die ihr aus der Betriebsführung erwachsenden Selbstkosten der Gesellschaft in Anrechnung bringen.

§ 8.

Fahrparkbeistellung.

1. Die Gesellschaft hat seinerzeit für den Betrieb der Lokalbahnlinie Lemberg (Kleparów)-Janów zwei Tenderlokomotiven mit je drei gekuppelten Achsen, acht Personenwagen, zwei Dienstwagen und die hiezu gehörigen Reservebestandteile übergeben und verpflichtet sich, diesen Fahrpark für den Betrieb der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów zu ergänzen.

2. Die Gesellschaft wird zu diesem Behufe eine Tenderlokomotive Serie 94, 18 offene Güterwagen (wovon sechs Stück mit Bremsen), dann ein Fahrrad für den Bahnmeister und sechs Bahnwagen nebst der erforderlichen Fahrbetriebsmittelreserve aus dem für die Fahrparksbeschaffung bestimmten Betrage per K 118.500 beschaffen und diese Fahrbetriebsmittel sowie die zugehörige Fahrbetriebsmittel-Reserve der k. k. Staatsbahndirektion rechtzeitig vor Eröffnung des Betriebes der Fortsetzungsstrecke Janów-Jaworów übergeben.

3. Die Konstruktion und Einrichtung dieser Fahrbetriebsmittel muß den in den Konzessionsbedingungen für die Lokalbahnlinie Janów-Jaworów vom k. k. Eisenbahnministerium gegebenen Vorschriften entsprechen.

4. Wenn vorübergehend infolge von Reparaturen etc. einzelner Lokomotiven der Lokalbahn oder aus einem anderen Grunde Lokomotiven aus dem Stande der k. k. österreichischen Staatsbahnen aushilfsweise zur Abwicklung des „normalen“ Zugsverkehrs beigestellt werden, so hat die Gesellschaft der k. k. Staatsbahndirektion die für diese Beistellung erwachsenden Selbstkosten (d. i. auf das Jahr berechnet 13%, sage dreizehn Prozent vom Anschaffungswerte der betreffenden Lokomotiven für Verzinsung, Amortisation, Erhaltung und Umgestaltung) als Leihgebühr zu vergüten.

Sobald sich auf Grund des auf der Lokalbahn während eines vorausgegangenen Betriebsjahres durchgeführten Verkehrs gezeigt hat, daß für die Folge zur Abwicklung des normalen Zugsverkehrs die beigestellten Lokomotiven nicht mehr ausreichen, so ist die k. k. Staatsbahndirektion berechtigt, eine Vermehrung derselben von der Gesellschaft anzufordern.

5. Die Gesellschaft verpflichtet sich, in dem Falle, als die für die Lokalbahn beschafften Personen- oder Dienstwagen (Post- und Kondukteurwagen) nicht mehr ausreichen und aus dem Stande der k. k. Staatsbahnen derlei Wagen beigestellt werden müßten, für jedes mit den Personen- und Dienstwagen der k. k. Staatsbahnen geleistete Wagenachskilometer zwei (2) Heller an die k. k. Staatsbahndirektion zu entrichten und wenn durch zwei aufeinanderfolgende Jahre die Beistellung von Personen- oder Dienstwagen aus dem Stande der k. k. Staatsbahnen eingetreten ist, den Stand der Personen- bezw. der Dienstwagen über Verlangen der k. k. Staatsbahndirektion entsprechend zu vermehren.

6. Die Gesellschaft hat der k. k. Staatsbahndirektion für die bis zum Zeitpunkte der Einlieferung der gemäß der früheren Ausführungen aus dem Betrage per K 118.500 zu beschaffenden 18 Güterwagen, etwa geleistete Aushilfe mit Güterwagen eine Leihgebühr von (1) einem Heller für jedes auf der Lokalbahn geleistete Güterwagen-Achskilometer zu entrichten.

Auch hat die Gesellschaft für den Fall, als die Jahresleistung an Güterwagen-Achskilometern auf der Lokalbahn eine solche Höhe erreichen sollte, daß bei Repartition dieser Leistung auf die Anzahl der für Rechnung der Gesellschaft beschafften Güterwagen pro Güterwagen eine Anzahl von mehr als 19.200 Wagenachs-Kilometer entfällt, für jedes über diese Anzahl mehr geleistete Güterwagen-Achskilometer einen (1) Heller an die k. k. Staatsbahndirektion zu vergüten.

In dem Falle, als durch zwei aufeinanderfolgende Jahre eine Überschreitung des vorerwähnten Ausmaßes der Leistung der Güterwagen eingetreten sein sollte, hat die Gesellschaft über Verlangen der k. k. Staatsbahndirektion den Stand an Güterwagen zu erhöhen.

Die Feststellung der Entschädigungen über die von der k. k. Staatsbahndirektion gemäß vorstehender Bestimmungen beigestellten Wagen erfolgt auf Basis der Achskilometer-Statistik ohne spezielle nummerweise Abrechnung.

In den vorbezeichneten Einheitssätzen per einem (1) Heller bzw. zwei (2) Heller ist auch die Vergütung für die Erhaltung der bezüglichen Wagen inbegriffen.

Sollte die mit 2 bzw. 1 Heller festgestellte Entschädigung in der Folge etwa zur Bedeckung der der k. k. Staatseisenbahnverwaltung aus der Wagenbeistellung erwachsenden Selbstkosten nicht hinreichen, so hat eine Erhöhung der obgedachten Einheitssätze auf das durch die Selbstkosten bedingte Ausmaß einzutreten.

Für die fallweise Beistellung eines Kran-, Tour- oder Requisitionswagens der k. k. Staatsbahnen hat die Gesellschaft eine Entschädigung von K 10 für jeden auch angefangenen Tag nebst den aufgelaufenen Transportkosten, welche im Bereiche der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit der sechsfachen Laufmiete bemessen werden, zu entrichten.

Über die von der Lokalbahn beigestellten Güterwagen wird der k. k. Staatsbahndirektion die freie Disposition überlassen.

§ 9.

Betriebskosten-Vergütung, Einnahmen-Zuscheidung und Ausgaben-Prälliminare.

Punkt I.

Die Gesellschaft hat an die k. k. Staatsbahndirektion die derselben aus der Betriebsführung der Lokalbahn erwachsenden Selbstkosten nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen zu ersetzen.

1. An den Kosten der allgemeinen Verwaltung und Zentralleitung, sowie an den Anteilen für Überwachung des Dienstes durch die k. k. Staatsbahndirektion partizipiert die Lokalbahn insolange, als der Reinertrag des Bahnunternehmens zur Bezahlung einer 4%igen Vorzugsdividende nebst der planmäßigen Tilgungsquote für die auszugebenden Prioritätsaktien im Nominalbetrage von K 1,700.000 und zur planmäßigen Amortisation und vierprozentigen Verzinsung des übrigen Anlagekapitales nicht hinreicht, in der Weise, daß zu den auf die nachstehende Art ermittelten Selbstkosten 5%, schreibe fünf Prozent dieser Selbstkostensumme zugeschlagen werden.

Sobald jedoch die Bezahlung einer 4%igen Vorzugsdividende nebst der planmäßigen Tilgungsquote für die auszugebenden Prioritätsaktien im Nominalbetrage von K 1,700.000 sowie die planmäßige Amortisation und die Verzinsung des übrigen Anlagekapitales mit 4% (vier Prozent) durch den Reinertrag des Bahnunternehmens gedeckt erscheint, partizipiert die Gesellschaft an den vorerwähnten Kosten in der Weise, daß von den Auslagen für die allgemeine Verwaltung und Zentralleitung, sowie für Überwachung des Dienstes durch die k. k. Staatsbahndirektion sämtlicher mit diesen Auslagen belasteter Bahnlinien im Staatsbetriebe zu Lasten der Gesellschaft ein Anteil zugeschrieben wird, welcher dem Verhältnisse der geleisten Wagenachs-Kilometer der Lokalbahn zur Gesamtleistung der vorbenannten Bahnlinien entspricht.

Zur Bedeckung dieses der Gesellschaft zur Last fallenden Anteiles darf jedoch nur das Superplus der Einnahmen, welches nach Bedeckung der in nachstehenden Punkten 2 bis 8 aufgeführten Selbstkosten des Betriebes und des zur Bezahlung einer 4%igen Vorzugsdividende nebst der planmäßigen Tilgungsquote für die auszugebenden Prioritätsaktien im Nominalbetrage von K 1,700.000 sowie der planmäßigen Amortisation und 4%igen Verzinsung des übrigen Anlagekapitales erforderlichen Betrages verbleibt, herausgezogen werden und darf der auf diese Weise ermittelte Betrag nie geringer sein, als die erwähnte 5%ige Quote der Selbstkosten des Betriebes.

2. Die Kosten für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und kommerziellen Dienst, sowie für Zugförderungsdienst werden lokalisiert verrechnet.

3. Insolange die Bezahlung einer 4%igen Vorzugsdividende nebst der planmäßigen Tilgungsquote für die auszugebenden Prioritätsaktien im Nominalbetrage von K 1,700.000 sowie die planmäßige Amortisation und die 4%ige (vierprozentige) Verzinsung des übrigen Anlagekapitales durch den Reinertrag des Bahnunternehmens nicht gedeckt ist, wird der Lokalbahn die unentgeltliche Mitbenützung des Hauptbahnhofes in Lemberg gestattet und hat diese auch zu den Kosten für die Betriebsführung des Hauptbahnhofes Lemberg inklusive der Heizhausanlagen und für die Ausübung des Stationsdienstes dortselbst einen Beitrag nicht zu leisten; die in diesem Bahnhofe für Zwecke der Lokalbahn notwendigen Verschiebungen werden eventuell auch durch die Lokomotiven der Hauptbahn unentgeltlich mitbesorgt, insoweit als die Lokomotiven der Lokalbahn hierfür nicht ausreichen sollten.

In dem Falle jedoch als die Bezahlung einer 4%igen Vorzugsdividende nebst der planmäßigen Tilgungsquote für die auszugebenden Prioritätsaktien im Nominalbetrage von K 1,700.000 und die planmäßige Amortisation und die 4%ige Verzinsung des übrigen Anlagekapitales in einem Betriebsjahre durch den Reinertrag des Bahnunternehmens gedeckt ist, hat die Gesellschaft, insoweit der in dem betreffenden Jahre vorhandene Betriebsüberschuß hiezu ausreicht, für die Mitbenützung und Betriebsführung des gemeinschaftlichen Zwecken dienenden Teiles des Haupt-

bahnhofes, sowie der Heizhausanlagen in Lemberg den auf die Lokalbahn entfallenden Anteil, ermittelt auf Grund der ein- und auslaufenden Wagenachsen, an die k. k. Staatsbahndirektion zu vergüten.

Die Bemessung jener Kosten, an welchen die Lokalbahnunternehmung laut obigem zu partizipieren hat, wird zum gegebenen Zeitpunkte im gegenseitigen Einvernehmen erfolgen.

In dem Falle als zwischen der k. k. Staatsbahndirektion und der Gesellschaft etwa bezüglich der Bemessung der für den Gemeinschaftsdienst und für die Mitbenützung des genannten Bahnhofes auflaufenden Kosten, an welchen die Gesellschaft bei Erfüllung der obigen Voraussetzungen zu partizipieren hat, ein Einvernehmen nicht erzielt werden sollte, entscheidet das k. k. Eisenbahnministerium.

Die Kosten der Erhaltung und Umgestaltung der Lokomotiven, sowie der Personen- und Dienstwagen der Lokalbahn werden bei Ausführung derartiger Reparaturen in den Werkstätten der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach den Selbstkosten (d. i. Lohn, Material und der für Werkzeugbenützung und Werkstättenaufsicht nach dem jeweilig letztveröffentlichten Verwaltungsberichte der k. k. Staatseisenbahnverwaltung sich ergebende Zuschlag, nebst den Transportgebühren der Fahrbetriebsmittel nach dem Regiesatze) in Rechnung gestellt.

5. Die Auslagen für die Erhaltung und Umgestaltung der Güterwagen der Lokalbahn werden in der Weise berechnet, daß die Gesamtzahl der auf der Lokalbahn in jedem Rechnungsabschnitte zurückgelegten Güterwagen-Achskilometer mit der nach dem vorjährigen Berichte der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für die Erhaltung und Umgestaltung der Güterwagen-Achskilometer sich ergebenden Kostenquote multipliziert und der so gewonnene Geldbetrag zu Lasten der Gesellschaft in Rechnung gestellt wird, die betreffende Kostenquote wird jedoch in den ersten drei Jahren der Verwendung der von der Gesellschaft beigestellten Lastwagen nur mit der Hälfte und erst nach Ablauf dieser Zeit mit dem vollen Betrage in Anrechnung gebracht.

In diese Berechnung werden jedoch die Leistungen der Wagen, welche die k. k. Staatsbahndirektion gemäß der Bestimmungen des § 8 bis zum Zeitpunkte der Einlieferung der von der Gesellschaft zu beschaffenden 18 Güterwagen für den Betrieb der Lokalbahn beigestellt, sowie die, die Anzahl von $18 \times 19.200 = 345.600$ Wagenachskilometern pro Jahr überschreitende Leistung an Güterwagen-Achskilometern nicht einbezogen.

6. Etwaige auf der Lokalbahn erwachsende Kosten für Behebung außerordentlicher Beschädigungen an Fahrbetriebsmitteln durch Entgleisungen, Achsbrüche, Zusammenstöße etc., werden bei Ausführung derartiger Reparaturen in den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen nach den Selbstkosten (d. h. Lohn, Material und der für Werkzeugabnützung und Werkstättenaufsicht nach dem jeweilig letztveröffentlichten Verwaltungsberichte der k. k. Staatseisenbahnverwaltung sich ergebende Zuschlag, nebst den Transportspesen der Fahrbetriebsmittel nach dem Regiesatze) in Rechnung gestellt.

7. Die zu den eigentlichen Betriebsauslagen nicht gehörigen Kosten, für Grund-, Gebäude-, Erwerb- und Einkommensteuern samt Zuschlägen, Gebühren-Äquivalent, Börsebeiträge und Kotierungssteuer, Stempel und Gebühren, Assekuranz-Prämien, der für die Mitbenützung der Peage-Strecke als Bahngeld an die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) (vide § 6, Punkt II) zu bezahlende Betrag, ferner die Kosten für Miet- und Pachtzinse für sonstige mitbenützte Bahnanlagen, Grundflächen und Lokalitäten, Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes und der Unfallversicherungsgesetze, bezw. Anteilnahme an dem Haftpflichtversicherungsverbande und der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahnen und der hierauf fließenden Zahlungen und Entschädigungen, Kosten der Anteilnahme an dem Brandschaden-Assekuranzverbande, Beiträge zu den Humanitäts-Instituten, Unterstützungen an Bedienstete etc. etc. werden der Lokalbahn mit dem sie betreffenden effektiven Aufwande aufgelastet.

8. Für die Lokalbahn werden im Sinne der Bestimmungen des § 8 die Kilometerleistungen der Wagen vierteljährig nachgewiesen und werden die hieraus sich ergebenden Schuldbeträge, sowie etwaige Zahlungen für aushilfsweise beigestellte Lokomotiven zu Lasten der Lokalbahn in Rechnung gestellt.

9. Eine aktive oder passive Lokomotiv- und Wagenmiete wird unter Aufrechthaltung der im § 8 des Vertrages enthaltenen Verpflichtungen zur Zahlung einer Leihgebühr für ausnahmsweise beigestellte Lokomotiven und zur Bezahlung der für die Beistellung der Güterwagen bestimmten Entschädigungen, ferner unter Aufrechthaltung der im § 8 enthaltenen Bestimmungen über aushilfsweise Beistellung von Fahrbetriebsmitteln bei Nachschaffungen weder zugunsten noch zu Lasten der Lokalbahn in Rechnung gestellt.

Punkt II.

Die Zusecheidung der Einnahmen erfolgt nach Maßgabe der im § 11 des Vertrages über die Tarifierstellung enthaltenen Bestimmungen und werden der Lokalbahn insbesondere noch zugeschrieben:

1. Die Einnahmen aus dem Personen- und Sachentransporte der Peage-Strecke Rzęsna polska-Lemberg Hauptbahnhof, insoweit dieser Verkehr mit den Zügen der Lokalbahn durchgeführt wird (vide § 6, Punkt III).

2. Die aus der Betriebsführung der Industrie- und Schleppbahnen erzielten Einnahmen (siehe § 7 des Vertrages).

3. Die sonstigen „verschiedenen Einnahmen“.

Punkt III.

Seitens der k. k. Staatsbahndirektion ist alljährlich ein Ausgaben-Präliminare für die Betriebsführung der Lokalbahn aufzustellen und soll dasselbe längstens drei Monate vor Ablauf des dem Gegenstandsjahre vorausgehenden Jahres mit der Lokalbahngesellschaft vereinbart werden.

In dem Falle als bezüglich dieses Ausgaben-Präliminaries ein Einvernehmen zwischen der k. k. Staatsbahndirektion und der Lokalbahngesellschaft nicht erzielt werden sollte, wird die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten und hat sich die Lokalbahngesellschaft dieser Entscheidung zu fügen.

§ 10.

Rechnungslegung.

Die k. k. Staatsbahndirektion wird im Sinne der vorstehenden Bestimmungen die Betriebsrechnung für die Lokalbahn vierteljährig provisorisch aufstellen und ganzjährig abschließen.

Die Jahresrechnung wird spätestens viereinhalb Monate nach Jahresschluß der Gesellschaft zur Prüfung und Anerkennung zugestellt.

Auf Grund der vierteljährig provisorisch aufgestellten Abschlüsse werden der Gesellschaft angemessene Abschlagszahlungen vier Wochen nach Abschluß der Quartalsrechnung geleistet werden.

In dem Falle, als die Einnahmen nach Abschlag des zur Begleichung der an die Staatseisenbahnverwaltung zu leistenden Betriebskostenvergütung erforderlichen Betrages nicht mehr hinreichen sollten, um sowohl die besonderen in der Betriebskostenvergütung nicht begriffenen Auslagen und die von der Staatsverwaltung alljährlich festzusetzenden Kosten der sozietären Gebarung aus den Betriebsbruttoerträgen, als auch die Bezahlung einer 4%igen Vorzugsdividende nebst der planmäßigen Tilgungsquote für die auszugebenden Prioritätsaktien im Nominalbetrage von K 1,700.000 zu decken, so wird zum Zwecke der Begleichung der sich ergebenden Fehlbeträge der Gesellschaft seitens der Staatseisenbahnverwaltung die Betriebskostenvergütung in einem zu obigem Zwecke nötigen Teilbetrage und falls die Fehlbeträge den Betriebskosten gleichkommen oder die letzteren übersteigen sollten, in ihrer ganzen Höhe gestundet.

Die gestundeten Betriebskostenbeträge haben als mit 4% jährlich verzinsliche Vorschüsse zu gelten.

Sobald das Reinerträgnis der Lokalbahn das Erfordernis für die Bezahlung einer 4%igen Vorzugsdividende nebst der planmäßigen Tilgungsquote für die auszugebenden Prioritätsaktien im Nominalbetrage von K 1,700.000 sowie der besonderen in der Betriebskostenvergütung nicht begriffenen Auslagen und der von der Staatsbahndirektion alljährlich festzusetzenden Kosten der sozietären Gebarung aus den Betriebs-Bruttoerträgen überschreitet, fällt der diesfällige Überschuß sogleich und zur Gänze als Rückzahlung der etwa in früheren Jahren gestundeten Beträge samt Zinsen der k. k. Staatsbahndirektion zu, wobei die Berechtigung der fälligen Zinsen der Rückzahlung der gestundeten Beträge vorzugehen hat.

Forderungen des Staates an gestundeten Betriebskosten oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Konzession oder der Einlösung des gegenständlichen Bahnunternehmens etwa noch nicht bezahlt sein sollten, werden aus dem noch erübrigenden Vermögen der Gesellschaft, zu welchem insbesondere auch die vom Staate für die Einlösung zu leistende Entschädigung gehört, zu berichtigen sein.

Bei Überschreitung sonstiger im vorliegenden Verträge für die Gesellschaft festgesetzten Zahlungsfristen werden derselben vom Zahlungstage ab 5% Verzugszinsen in Aufrechnung gebracht.

Für die bei der k. k. Staatsbahndirektion bis zur Ausfolgung an die Gesellschaft erliegenden Geldbeträge wird keine Verzinsung geleistet.

Die Gesellschaft ist berechtigt, die Details der Abrechnungen nach einer von der k. k. Staatsbahndirektion im Einvernehmen mit der Gesellschaft festgesetzten Form einzusehen und zu prüfen.

Die k. k. Staatsbahndirektion wird der Gesellschaft alljährlich, und zwar längstens drei Monate nach Ablauf des Gegenstandsjahres die Jahressaldi über den Stand des Betriebsinventars (Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände) und über den Stand der Reserve für Fahrbetriebsmittel und Oberbaumaterialien, im Einsichtswege zur Kenntnis bringen und hat die Gesellschaft die ihr zur Einsicht übermittelten Aufschreibungen ehetunlichst an die k. k. Staatsbahndirektion zurückzustellen.

Der Gesellschaft wird auch das Recht eingeräumt, in die Gebarung der exekutiven Lokalbahn-Dienststellen und der Dienststellen der Peage-Strecke von der Anschlußstelle bei Rzesna polska, km 4-937 bis zum Hauptbahnhofe Lemberg inklusive durch ihre Organe in Gegenwart eines Delegierten der k. k. Staatsbahndirektion zu informativen Zwecken Einsicht zu nehmen.

Die Gesellschaft hat jene Organe, welche sie mit dieser Tätigkeit betraut hat, der k. k. Staatsbahndirektion namhaft zu machen und sind diese Organe gehalten, von der beabsichtigten Bereisung der betreffenden Bahnstrecken die k. k. Staatsbahndirektion rechtzeitig unter Anführung des Reisezweckes amtlich zu verständigen.

Den Organen der Gesellschaft steht das Recht der unmittelbaren Einflußnahme auf den Dienstgang nicht zu, sie haben vielmehr ihre diesfälligen Wahrnehmungen, insofern dieselben nicht ohnehin im kurzen Wege des Einvernehmens mit dem Delegierten der k. k. Staatsbahndirektion Aufklärung gefunden haben, im Wege des gesell-

schaftlichen Verwaltungsrates zur Kenntnis der k. k. Staatsbahndirektion zu bringen, welche dieselben der entsprechenden Erledigung zuführen und hievon den gesellschaftlichen Verwaltungsrat verständigen wird.

Die Anerkennung des Saldos hat binnen einem Monate nach erfolgter Rechnungslegung stattzufinden bzw. ist dieselbe nach Ablauf dieser Frist als erfolgt anzusehen und hat sodann die Begleichung des Saldos in dem Falle, als eine Stundung der Betriebskosten nicht mehr stattfindet, ungesäumt zu erfolgen.

Durch diese Anerkennung soll jedoch der nachträglichen Prüfung und Bemänglung der Verrechnung in keiner Weise präjudiziert werden; es ist aber auch diese nachträgliche Prüfung an eine Frist von sechs Monaten vom Tage der Zustellung der Jahresabrechnung an gerechnet, gebunden, nach deren Ablauf die Rechnung als endgültig anerkannt betrachtet wird.

Die von der Gesellschaft vorgelegten Berichtigungen oder Bemänglungen sollen von der k. k. Staatsbahndirektion tunlichst in einer Frist von drei Monaten ausgetragen werden.

Etwaiqe Rechnungs-differenzen oder Beanständigungen sollen die Rechnungssumme nicht alterieren und sind in der nächsten Abrechnung auszutragen.

Die k. k. Staatsbahndirektion wird der Gesellschaft die Einnahmen aus dem Personen- und Gütertransport der Lokalbahn mittels eines besonderen Ausweises monatweise bekanntgeben und die für den Jahresbericht der Lokalbahn gehörigen statistischen Daten in den ersten Monaten des folgenden Jahres für das abgelaufene Jahr in jenem Umfange mitteilen, welcher auf Grund der vorhandenen Aufschreibungen und ohne Führung besonderer Nachweisungen als durchführbar sich ergibt.

§ 11.

Tariferstellung, Leistungen für öffentliche Dienstzweige, Fahrordnung etc.

1. Inso lange die vom Staate zugestandene Stundung der Betriebskosten tatsächlich in Anspruch genommen wird, oder in den Vorjahren etwa gestundete Betriebsauslagen, sowie die von den gestundeten Beträgen aufgelaufenen 4^o/_oigen Zinsen noch aushaften, bleibt der k. k. Staatseisenbahnverwaltung die Feststellung der Fahrordnung und der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Warenklassifikation und aller auf den Frachttransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zugunsten der Postverwaltung und der Staats-telegraphenanstalt unter Berücksichtigung der jeweils bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Die Gesellschaft ist, inso lange die im vorhergehenden Absatze angegebenen Voraussetzungen zutreffen, nur zur Stellung von Anträgen über die Einrichtung des Zugverkehrs, die Abänderung oder Aufhebung von Tarifen berechtigt.

2. Für den Fall und den Zeitpunkt, daß die Stundung der Betriebskosten von der Gesellschaft nicht mehr in Anspruch genommen wird und keine in den Vorjahren gestundeten Betriebsauslagen bzw. von den letzteren aufgelaufene Zinsen aushaften, haben bezüglich der Fahrordnungs- und Tariferstellung, sowie bezüglich der Leistungen für öffentliche Dienstzweige etc. folgende Bestimmungen zu gelten.

Für die Beförderung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgut, sowie für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Tieren, Fahrzeugen, Leichen etc. gelten auf der Lokalbahn jene Tarife, Warenklassifikationen und die auf den Frachttransport bezüglichen Nebenbestimmungen, welche auf Grund der Konzessionsurkunde und der zu derselben aufgestellten Konzessionsbedingungen vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt werden.

Die von der k. k. Staatsbahndirektion dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegenden Tarife und Fahrordnungen sind im Einvernehmen mit der Gesellschaft festzustellen.

3. Der k. k. Staatseisenbahnverwaltung bleibt es auch unbenommen, für einzelne Artikel und Relationen, sofern die Notwendigkeit sich hiefür ergibt, ohne weiteres Einvernehmen mit der Gesellschaft, Ermäßigungen bis zum Minimaleinheitssatze von K 0.52 pro 100 kg und 1 km, in welchem Satze die Manipulationsgebühr bereits inbegriffen ist, einzuräumen. Von jeder solchen Ermäßigung soll die Gesellschaft gleichzeitig mit der Aktivierung derselben von der betriebführenden Staatsbahndirektion in Kenntnis gesetzt werden.

4. Die Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów ist bereits beim Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie beim Fahrkartenverbande der österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen als Vereins-, respektive Verbandsstrecke angemeldet und ist auch die Einreihung dieser Lokalbahn in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr Anwendung findet, erfolgt.

Der k. k. Staatseisenbahnverwaltung steht es frei, auch die Lokalbahn Janów-Jaworów beim Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, sowie beim Fahrkartenverbande der österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen nach Maßgabe der diesbezüglich bestehenden Vereinssatzungen bzw. Verbandsstatuten als Vereinsstrecke, respektive Verbandsstrecke anzumelden und in ihr Netz einzubeziehen und die Einreihung derselben in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr Anwendung findet, zu veranlassen.

Der k. k. Staatseisenbahnverwaltung steht das Recht zu, für die Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów Freikarten und außertarifische Fahrpreisermäßigungen sowohl für die eigenen Bediensteten der k. k. österreichischen

Staatsbahnen, als auch für außerhalb des Dienstverbandes stehende Personen, dann Frachtbegünstigungen für Übersiedlungseffekten und Lebensmittelsendungen etc. der auf der Lokalbahn dislozierten Beamten, Diener und Arbeiter nach den bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen üblichen Normen zu erteilen.

Von der Staatseisenbahnverwaltung ausgestellte Dienstkarten, dann die Verbandskarten des Fahrkartenverbandes der österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen sind auf der Lokalbahn gültig.

§ 12.

Tragung von Entschädigungen für Verlust, Minderung und Beschädigung von Gütern.

Punkt I.

Hinsichtlich der Tragung von Entschädigungen für Verlust, Minderung und Beschädigung von Gütern, welche auf Grund der zwischen den Bahnverwaltungen bestehenden Übereinkommen von der regelnden Verwaltung allein zu übernehmen sind oder nach dem Verhältnis der Kilometerlängen der Beförderungsstrecken verteilt werden, oder aber von den schuldtragenden Verwaltungen zu übernehmen sind, wird die Lokalbahn als selbständige Verwaltung im Sinne der bezüglichen Übereinkommen behandelt.

Punkt II.

Das Gleiche gilt hinsichtlich der Tragung von Entschädigungen für Lieferfristüberschreitungen, jedoch wird bei einer Verteilung der Entschädigung nach dem Verhältnis der Überschreitungen der Lieferfristanteil der Lokalbahn nach Stunden ermittelt und hat die letztere den für eine sich hierauf ergebende Überschreitung entfallenden Anteil zu übernehmen.

§ 13.

Gegenseitige Behandlung der Regiegutsendungen.

Die Beförderung der zum Betriebe der Lokalbahn nach der Betriebsöffnung erforderlichen Betriebsmaterialien wird auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu den für die eigenen zahlungspflichtigen Regie- sendungen der k. k. österreichischen Staatseisenbahnverwaltung jeweilig in Geltung stehenden ermäßigten Tarifsätzen erfolgen.

Die Beförderung von Baumaterialien der Lokalbahn wird auch nach der Betriebsöffnung auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu den vorher bezeichneten ermäßigten Tarifsätzen und zwar fallweise unter der Bedingung zugestanden, daß die hierdurch erzielten Frachtersparnisse der Lokalbahn unmittelbar zugute kommen.

Diese Begünstigung wird für Baumaterialien jedoch nur insoweit zugestanden, als die Stundung der Betriebskosten in Anspruch genommen wird oder gestundete Betriebsauslagen, sowie die von den gestundeten Beträgen aufgelaufenen Zinsen noch aushaften.

Die reziproke Begünstigung, d. i. die Beförderung von Regie- sendungen der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Regiefrachtsatze auf der Lokalbahn findet erst dann statt, wenn das gesamte Anlagekapital der Lokalbahn eine Verzinsung von 4% aus den Betriebsüberschüssen findet.

§ 14.

Landessprache, Landeskräfte, Landeserzeugnisse etc. etc.

Hinsichtlich der Anwendung der Landessprache, der Berücksichtigung von einheimischen Unternehmern, Handwerkern etc., der Anstellung von Landeskindern, sowie der Beschaffung von Materialien und Inventarien aus galizischen Fabriken, sollen jene Normen und Grundsätze maßgebend sein, welche jeweilig rücksichtlich der in Galizien gelegenen, im Staatsbetriebe stehenden Linien in Übung sind.

§ 15.

Streitigkeiten.

Für alle aus diesem Vertrage etwa entspringenden Rechtsstreitigkeiten, welche nicht kraft Gesetzes vor einen ausschließlichen, besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der k. k. Finanzprokuratur in Lemberg ausschließlich zuständig.

§ 16.

Verletzung über die Hälfte.

Beide Teile verzichten auf das Rechtsmittel der Bestreitung dieses Vertrages wegen Verletzung über die Hälfte des wahren Wertes.

§ 17.

Eisenbahnbücherliche Sicherstellung, Rechtsnachfolge der Gesellschaft und solidarische Haftung der letzteren.

Die Gesellschaft verpflichtet sich die aus diesem Vertrage für das k. k. Ärar bezüglich der Lokalbahn entspringenden Rechte in der Eisenbahnbuch-Einlage der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów und in der mit tunlichster Beschleunigung zu eröffnenden provisorischen Eisenbahnbuchseinlage der Lokalbahn Janów-Jaworów unmittelbar nach den von der hohen Regierung eventuell zu bewilligenden Prioritäten auf ihre eigenen Kosten sicherstellen zu lassen.

Durch diesen den eventuell zu bewilligenden Prioritäten bewilligten Vorrang soll jedoch dem privilegierten Pfandrechte für die Betriebskosten in den im § 47 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70 vorgesehenen Fällen nicht präjudiziert werden.

Sämtliche Rechte und Verbindlichkeiten aus diesem Vertrage übergehen innerhalb der im § 18 festgesetzten Vertragsdauer auch auf die jeweiligen Rechtsnachfolger der Gesellschaft im Besitze der Lokalbahn.

Die Aktiengesellschaft haftet für alle in diesem Vertrage übernommenen Verbindlichkeiten. Falls späterhin etwa infolge einer Änderung der Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung die derzeit der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg obliegende Betriebsführung einer anderen Dienststelle übertragen werden sollte, sollen an die letztere auch die in diesem Vertrage begründeten Rechte und Pflichten der genannten k. k. Staatsbahndirektion übergehen.

§ 18.

Vertragsdauer und Vertragsauflösung.

Dieser Vertrag, an den die Gesellschaft mit dem Zeitpunkte der Unterfertigung, die k. k. Staatsbahndirektion aber erst nach erfolgter Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums gebunden ist, tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahnlinie Janów-Jaworów bezw. bei teilweiser Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke dieser Linie in Wirksamkeit.

Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen, doch kann derselbe mit Rücksicht auf die seitens der Staatseisenbahnverwaltung zu gewährende Betriebskostenstundung erst nach vollständiger Tilgung der Prioritätsaktien und der gänzlichen Rückzahlung der etwa gestundeten Betriebskosten samt Zinsen gekündigt werden.

Die Kündigung kann jedoch jeweilig nur mit Ende des Kalenderjahres mit der Wirksamkeit am Ende der nächstfolgenden Kalenderjahre erfolgen.

Der Vertrag dto. 31. Oktober 1895 betreffend die Betriebsführung der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów, sowie das erste Additional zu demselben dto. 3. Jänner 1896 werden durch den vorliegenden Vertrag außer Kraft gesetzt.

§ 19.

Vertragsausfertigung.

Die aus der Aufstellung und Ausfertigung dieses Vertrages entspringenden Kosten und Gebühren trägt die Gesellschaft allein.

Dieser Vertrag wird in einem Exemplare ausgefertigt und von der k. k. Staatsbahndirektion aufbewahrt.

Die Gesellschaft und die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) erhalten eine vidimierte Abschrift des Vertrages.

§ 20.

Beitritt der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) zu den sie betreffenden Bestimmungen des Vertrages.

Die Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) tritt zu diesem Vertrage, insoweit dessen Bestimmungen sie betreffen, für die Konzessionsdauer dieser Eisenbahn ohne Recht auf Kündigung bei und sind die jeweiligen Rechtsnachfolger im Besitze dieser Bahn durch diese Bestimmungen gebunden.

Lemberg, den 12. September 1903.

Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów:
2 Unterschriften.

Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów):
2 Unterschriften.

Betriebsergebnisse der Eisenbahn Lemberg-Betzec (Tomaszów), der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów, der Kotomeaer Lokalbahnen und der Bukowinaer Lokalbahnen pro 1907.

Während des Druckes dieses Buches sind die Rechnungsabschlüsse der obigen Bahnverwaltungen pro 1907 erschienen. — Die nachstehende Zusammenstellung enthält die wichtigsten Daten bezüglich der Ergebnisse des Jahres 1907.

Name der Bahn	Betriebslänge	Beförderte		Kilometer	Einnahmen pro Betriebskilometer in Kronen	Ausgaben pro Betriebskilometer in Kronen	Überschuß	Ausgabenprozent von den Einnahmen		Einnahmen in Hellern	pro Personenkilometer	pro Tonnenkilometer Fracht	Geleistete Zugskilometer	Durchschnittliche Zugbelastung in Tonnen	Hauptsächlichste Frachttartikel in Prozenten											Gestundeter Betrag in Kronen
		Personen-	Güter-					pro Personenkilometer	pro Tonnenkilometer Fracht						Bau-, Nutz-, Werk- und Brennholz	Steinkohle, Braunkohle, Koks	Getreide und Hülsenfrüchte	Petroleum	Erze	Steine, Zement, Kalk, Gips	Mühlenfabrikate	Bier, Wein, Spiritus, Kolonial- und Spezereiwaren	Eier	Salz	Sonstige Artikel	
Eisenbahn Lemberg Betzec (Tomaszów)	89 ⁴⁶⁴	17,539,776	5,988,129	11,852	6,390	5,562	53 ⁰⁷	2 ⁹⁷	8 ⁴⁶	211,799	170	52 ¹¹	8 ²⁷	6 ⁷²	—	—	14 ⁶⁶	3 ²⁰	2 ⁹⁹	1 ⁷⁹	1 ³⁸	8 ⁹⁶	—			
Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	53 ⁶⁶⁹	3,475,514	1,176,154	3,650	2,838	812	77 ⁷³	3 ¹⁹	7 ¹⁴	87,972	72 ³¹	57 ⁶⁰	—	7 ³⁴	—	—	16 ⁶²	—	8 ⁴⁷	—	—	9 ⁴⁷	36,101			
Kotomeaer Lokalbahnen	33 ⁷³⁵	128,631	911,346	3,712	4,012	Abgang 300	108 ⁰⁰	3 ⁵⁹	12 ²⁸	25,369	98 ⁸	11 ³⁸	—	21 ⁰⁸	42 ³¹	—	0 ⁶	11 ³⁸	2 ⁸⁴	—	—	9 ²⁴	25,889			
Bukowinaer Lokalbahnen	217 ³⁷⁰	15,424,851	25,244,402	13,755	7,547	6,208	54 ⁸⁶	3 ²²	9 ²²	496,530	—	78 ⁷⁶	—	5 ³⁶	—	—	5 ⁰⁸	3 ⁵⁷	1 ⁶⁸	1 ²⁷	—	4 ³³	—			

Verwaltungsrat der Lokalbahn-Gesellschaften im Jahre 1908.

I. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Präsident:

Ziffer E. A., behördlich autorisierter Zivil-Ingenieur für Bauächer, technischer Direktor a. D., Präsident des Verwaltungsrates der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, der Bukowinaer Lokalbahnen, der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów und der Kolomeaer Lokalbahnen, Vize-Präsident der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn etc.

Vize-Präsident:

Madeyski von Poray Stanislaus Ritter von, J. Dr., k. u. k. wirkl. Geheimer Rat, k. k. Minister a. D., Mitglied des Herrenhauses und des Reichsgerichtes, Vize-Präsident des Verwaltungsrates der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft etc.

Mitglieder des Verwaltungsrates:

Czedik Otto Freiherr von Bründlsberg und Eysenberg, Ingenieur, Verwaltungsratsmitglied der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, der Bukowinaer Lokalbahnen, der Kolomeaer Lokalbahnen und der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Popowski Josef, Verwaltungsratsmitglied der Ostgalizischen Lokalbahnen und der Eisenbahn Chabówka-Zakopane.

Sonndorfer Rudolf, Dr., k. k. Regierungsrat, Direktor der Handels-Akademie in Wien i. P., Mitglied des k. k. Staatseisenbahnrates.

Seybel Otto, k. k. Kommerzialrat, Vize-Präsident der k. k. priv. österr. Länderbank, Direktor der I. österr. Sparkasse.

Exekutiv-Komitee:

Ziffer E. A., Obmann.

Madeyski von Poray Stanislaus Ritter von, Dr., Mitglied.

Popowski Josef, Mitglied.

II. Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów.

Präsident:

Ziffer E. A., behördlich autorisierter Zivil-Ingenieur für Bauächer (wie oben).

Vize-Präsident:

(derzeit unbesetzt.)

Mitglieder des Verwaltungsrates:

Fruchtman Jakob, Dr., Direktor der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank.

Hofmohl Stanislaus, Dr., Gutsbesitzer.

Kuřakowski Stanislaus Ritter von, Direktor des galizischen Landes-Eisenbahn-Amtes.

Lazarus Moritz, Direktor der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank i. P.

Tchorznicki Kasimir Ritter von, Vize-Präsident der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank.

Tyszkiewicz Janusz, Graf, Landtagsabgeordneter und Gutsbesitzer.

III. Kolomeaer Lokalbahnen.

Präsident:

Ziffer E. A., beh. aut. Zivil-Ingenieur für Baufächer (wie oben).

Vize-Präsident:

Lindheim Alfred Ritter von, königl. rumänischer Generalkonsul, Landtagsabgeordneter, Kommerzialrat, Mitglied des k. k. Staatseisenbahnrates, Gutsbesitzer.

Mitglieder des Verwaltungsrates:

Czedik Otto Freiherr von Bründlsberg und Eysenberg, Ingenieur (wie oben).

Kuczynski Oskar, Ritter von, J. Dr., Rechtskonsulent und Prokurist der k. k. priv. österr. Länderbank.

Singer Jakob, Dr., Vize-Präsident der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf und der Lokalbahn Tarnopol-Zbaraž, Gutsbesitzer.

Stadnicki Johann, Graf, Verwaltungsratsmitglied der k. k. priv. österr. Länderbank und der Zentral-Bodenkreditbank, Gutsbesitzer.

Exekutiv-Komitee:

Ziffer E. A., Obmann.

Kuczynski Oskar Ritter von, J. Dr., Mitglied.

Singer Jakob, Dr., Mitglied.

IV. Bukowinaer Lokalbahnen.

Präsident:

Ziffer E. A., beh. aut. Zivil-Ingenieur für Baufächer (wie oben).

Vize-Präsident:

Styrcea Viktor Baron, Gutsbesitzer.

Mitglieder des Verwaltungsrates:

Czedik Otto Freiherr von Bründlsberg und Eysenberg, Ingenieur (wie oben).

Fenz Rudolf jun., Dr., Hof- und Gerichtsadvokat.

Grigorcea Modest Ritter von, Großgrundbesitzer.

Janosz Isidor Ritter von, Großgrundbesitzer.

Pflaum Moritz, k. k. Kommerzialrat, Börsenrat, Verwaltungsratsmitglied der Brüner Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft, der Friedlander Bezirksbahnen, der Lokalbahn Starckenbach-Rochlitz etc.

Popowicz Konstantin Ritter von, Großgrundbesitzer und Landtagsabgeordneter.

Spaun Johann Ritter von, J. Dr., k. k. Sektionschef i. R.

Smal-Stocki Stefan, Dr., Landeshauptmann-Stellvertreter, k. k. o. ö. Universitätsprofessor, Mitglied des Bukowinaer k. k. Landesschulrates und des Landeskulturrates.

Stroner Ignatz, k. k. Hofrat i. P., Direktor der Bukowinaer Sparkasse.

Wassilko Nikolaj Ritter von, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Direktionsmitglied der Holzindustrie-Aktiengesellschaft Leop. von Popper.

Exekutiv-Komitee in Czernowitz:

Ziffer E. A., Obmann.

Spaun Johann Ritter von, J. Dr., Mitglied.

Stroner Ignatz, Mitglied.

Verwaltungs-Komitee in Wien:

Ziffer E. A., Obmann.

Pflaum Moritz, Mitglied.

Czedik Otto Freiherr von Bründlsberg und Eysenberg, Mitglied.



