

Lokalbanan Kapfenberg—Au-Seewiesen. (Steiermärkische Landesbahnen)

Från den vid huvudbanan Wien—Triest belägna stationen Kapfenberg utgår denna smalspåriga lokalbana i nordlig riktning följande en strid alpflod, som slingrar sig fram i en dalgång.

Som dalbotten hastigt stiger, måste den 25 km. långa banan med oavlätliga stigningar av ända till 25 ‰ arbeta sig upp för att från Kapfenberg till Au-Seewiesen övervinna en höjdskillnad av 260 meter.

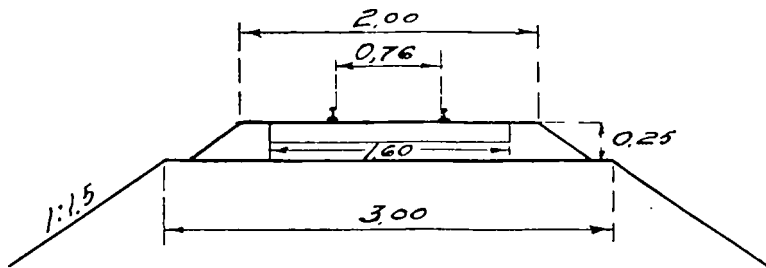
Banans trafikområde utgöres egentligen endast av själva dalbotten med utgreningar. Slutningarna högre upp äro nämligen svåra att bebygga.

Utefter dalen har på grund av den tillgängliga vattenkraften uppstått en hel del industriella anläggningar, omkring vilka mindre samhällen hava uppkommit.

I administrativt hänseende lyder banan under Österrikiska sydbanornas huvuddirektion i Wien. Den närmaste ledningen utövas av en banförvaltare, stationerad i Kapfenberg. Som biträde åt denne är en baumästare anställd.

Banan har en spårvidd av endast 0,76 m. Det har varit nödvändigt att använda så ringa spårvidd för att kunna anordna så skarpa kurvor, att terrägen kunnat i största möjliga mån följas och allt för dyrbara terrasseringsarbeten undvikas. Detta oaktat hava rätt stora schaktnings- och fyllnadsarbeten förekommit.

Banvallens utseende framgår av nedanstående skiss.



Skenvikten är 26 kg. pr meter. Sliprarna äro av trä och ballasten av makadam. Största stigningen uppgår till 25 ‰ och minsta krökningsradien till 80 m.

Å banan framföres dagligen omkring 20 tåg.

Högsta tillåtna tåghastigheten uppgår till 25 km. i timmen, men användes i allmänhet icke högre hastighet än 20 km. i timmen.

All rullande materiel är försedd med vakuumbromsar.

Banan är ej inhägnad. Vid vägkorsningar i plan finnes icke avstängningsanordningar, utan gives vid sådana ställen signaler från lokomotiven på vederbörligt avstånd.

Telegraf finnes icke utan endast dubbeltrådig telefonlinje. Telefonstolparne äro numrerade. Denna numrering användes bl. a. då olika platser utefter linjen skola närmare angivas.

Bangårdsanordningarna och stationshusbyggnaderna äro enkla. Plattformer förekomma icke.

Vagnväg finnes endast vid Kapfenberg.

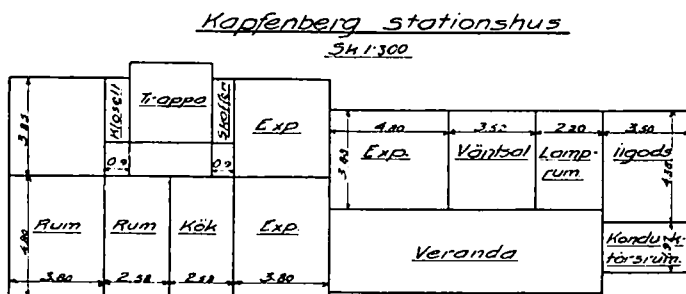
Fasta signaler finnes icke, men äro alla växlar låsta och försedda med taylor, utvisande åt vilket spår växeln leder.

Trafikplatserna äro följande:

Kapfenberg, station.

Platsen utgöres av en stad om 11,000 invånare. Lokalbanan har här sin egen bangård, förbunden med den normalspåriga huvudbanan medelst ett särskilt spår. Detta förbindelsespar är inlett på lokalbanans bangård så, att vissa spår å denna blivit försedda med 4 räler. Detta möjliggör nedförandet av vagnar av olika spårvidd i ett och samma växeltåg å bangården.

Angående utrymmena i stationshuset, se nedanstående skiss.



Stationen förestås av en »Unterbeamter». Personalen i övrigt utgöres av 4 konduktörer, av vilka en turvis gör stationstjänst, 8 bromsare, av vilka 2 likaledes turvis utföra stationstjänst, samt 4 lokomotivförare och 4 eldare.

Utom stationens egen betydande trafik förekommer här en omfattande omlastning av såväl stycke- som vagnslastgods.

Winkel, hållplats.

Vid platsen finnas omkring 200 invånare.

Sidospår förekommer icke.

En öppen mindre vänthall (3 × 5 m.) är dock uppsatt.

Personal fanns icke anställd här, utan såldes biljetter av konduktören, som även expedierade il- och fraktgods.

Einöd, håll- och lastplats.

Vid platsen finnas omkring 100 invånare.

Varken stationsbyggnad eller personal förekom. Endast ett bispår är anlagt, nämligen till en närbelägen trämassfabrik. Konduktörerna ombesörja vagnsväxlingen å platsen.

Hansenhütte, håll- och lastplats.

Vid platsen finnas omkring 100 invånare.

Varken stationsbyggnad eller personal finnes. Endast ett 45 m. långt stäckspår med bispår till en fabrik, som tillverkar hästskosöm och ståltråd, är anordnat. Resande och gods expedieras av konduktören.

Margarethenhütte, agentstation.

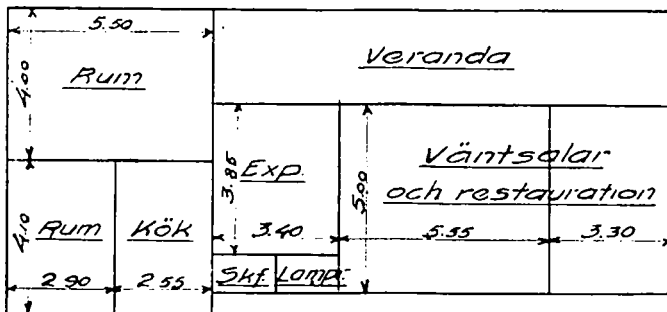
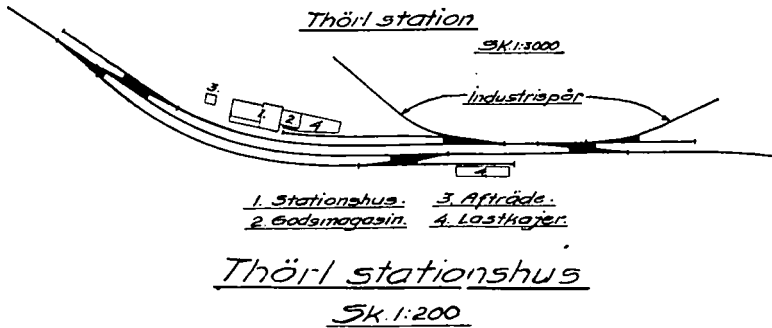
Vid platsen finnas omkring 100 invånare. Varken stationsbyggnad eller personal förekommer. Endast ett 50 m. långt stäckspår, från vilket utgår ett bispår till en närbelägen stålträdsfabrik, är anordnat.

Thörl, agentstation.

Vid platsen finnas omkring 300 invånare.

Stationen förestås av en banagent, som själv håller biträde. Bispår till en närbelägen stålträdsfabrik är utlagt.

Angående spårplaneringar och utrymmen i stationshuset hänvisas till nedanstående skisser.



Från stationen expedieras förutom ståltråd även granit och mycket trävaror.

Aflenz, agentstation.

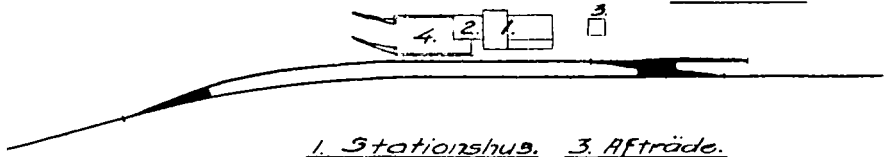
Vid platsen finnas omkring 800 invånare.

Stationshuset är av samma typ som stationshuset i Thörl.

Angående spåranordningarna, se nedanstående skiss.

Afrenz station.

Sk. 1:2000



1. Stationshus. 3. Afträde.
2. Godsmagasin. 4. Lastkaj

I närheten av stationen förekomma sanatorium, grafitverk och kalkstensbrott.

Wappensteinhammer, håll- och lastplats.

Vid platsen finnas omkring 100 invånare.

Av spåranordningar finnes endast ett 35 m. långt stäckspår, från vilket utgår ännu ett stäckspår av 25 m. längd.

Varken stationsbyggnad eller personal förekommer.

Från stationen expedieras huvudsakligen trä- och smidesvaror.

Hinterberg, håll- och lastplats.

Vid platsen finnas omkring 100 invånare.

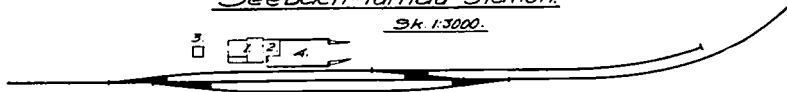
Ett 70 meter långt stäckspår är anordnat.

Varken stationshus eller personal förekommer.

Från stationen expedieras huvudsakligen trävaror och högvilt.

Seebach-Turnau station.

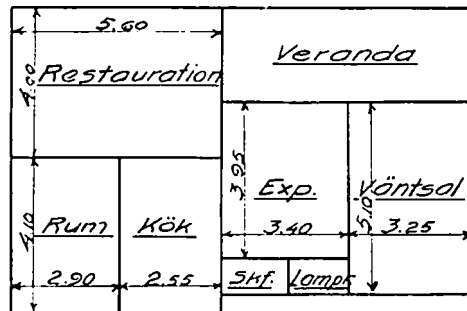
Sk. 1:3000.



1. Stationshus. 3. Afträde.
2. Godsmagasin 4. Lastkaj.

Seebach-Turnau stationshus

Sk. 1:200



Seebach-Turnau, agentstation.

Vid platsen finnas omkring 400 invånare.

Angående spårplanordningar och utrymmen i stationshuset hänvisas till förestående skisser.

Från stationen expedieras huvudsakligen trävaror.

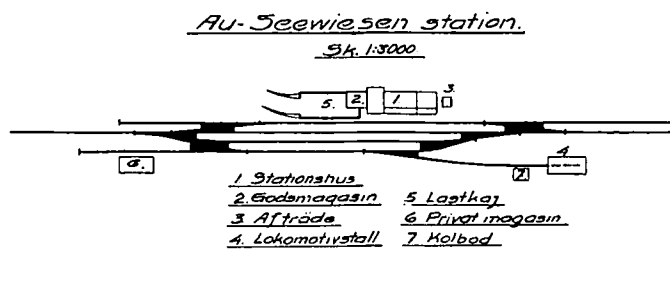
Au-Seewiesen, agentstation.

Vid platsen finnas omkring 500 invånare.

Stationshuset är av samma slag som stationshuset i Thörl.

Angående spårplanordningarna, se nedanstående skiss.

Från stationen expedieras huvudsakligen kol, gips och sten.



Banvakter finnas icke. Banan inspekteras en gång varje dag av banmästaren, varvid denne omväxlande tillryggalägger ena hälften av sträckan till fots och färdas å lokomotivet den andra hälften.

Banunderhållet utföres under banmästarens överinseende av 2 arbetsförmän med biträde av 13 à 14 man.

Vid banan fanns således följande personal:

Banförfattare	1
Banmästare	1
Stationsföreståndare (»Unterbeamter«).	1
Agenter	5
Konduktörer	4
Bromsare	8
Lokomotivförare	4
Lokomotiveldare	4
Arbetsförmän	2
Banarbetare	14

Följande statistiska uppgifter angående banan hava erhållits:

Trafikerad banlängd: Km. 23

Inkomster:

Persontrafik	Öst. Kr.	91 982'01
Resgods	» »	1 905'46

Godstrafik	» »	285 436'62
Övriga inkomster	» »	6 327'57
Totalinkomster	» »	385 651'66
<i>Utgifter:</i>		
Allmänna förvaltningskostnader	» »	2 991'24
Banunderhåll	» »	44 179'72
Stationstjänst	» »	75 168'61
Tågtjänst	» »	80 308'72
Summa utgifter	» »	202 648'29
<i>Överskott trafikinkomster</i>	» »	183 003'37

Särskilt anmärkningsvärt är att driftskostnaden vid denna bana endast uppgår till c:a 53 % av totalinkomsterna.
