

Erster Geschäftsbericht

und

Rechnung

der

Straßenbahn-Verwaltung

der

Stadt Winterthur

umfassend

die Bauperiode und den Betrieb bis Ende 1898.



Winterthur.

Buchdruckerei Winterthur vorm. G. Vinkert.
1899.

Behörden.

a) Straßenbahn-Kommission.

Herr Stadtrat	C. Diethelm, Präsident.
" "	C. Vogel, Vizepräsident.
" "	A. Isler.
" Stadtschreiber	C. Müller, Sekretär.

b) Verwaltung.

Herr J. Lehmann,	Betriebschef.
" D. Bogler,	Bureaugehülfe.

Bericht.

I. Geschichtlicher Rückblick.

Eine Gesellschaft für Unternehmung schweizerischer Straßenbahnen, welche am 21. September 1893 die Konzession für eine schmalspurige Straßenbahn mit elektrischem, eventuell Dampfbetrieb von Winterthur nach Töß=Illnau=Uster=Stäfa=Männedorf=Meilen verlangt hatte, war es, welche in Winterthur selbst den Gedanken der Erstellung einer Straßenbahn von Winterthur nach Töß wach rief.

So konstituierte sich am 16. April bezw. 21. Mai 1895 die Tram=Omnibus=Genossenschaft von Winterthur und Umgebung, und die Betriebsergebnisse dieses Unternehmens weisen auf der Strecke Winterthur=Töß vom 16. September 1895 bis 30. September 1896 eine Beförderung von 235,903 Personen oder 619 Personen per Tag auf.

Im Sommer 1896, als die Frage der Konzessionsertheilung für den Bau und Betrieb einer Straßenbahn Winterthur=Töß an die Tram=Omnibus=Genossenschaft in den Vordergrund trat, sprachen sich der Gemeindeverein sowie der Grütliverein für die Uebernahme durch die Stadt aus.

In einem einläßlichen Berichte, welchen der Stadtrat am 25. August 1896 dem Großen Stadtrate vorlegte, vertrat er die Ansicht, daß eher die Ertheilung einer Konzession an eine Privatgesellschaft mit Rückkaufsrecht der Stadt zu empfehlen sei. Eine vom Großen Stadtrate ernannte besondere Kommission unterbreitete diesem den Antrag, es sei Bau und Betrieb einer Straßenbahn Winterthur=Töß durch die Stadt Winterthur zu übernehmen, und wurde dieser Antrag in der Gemeindeversammlung vom 7. März 1897 zum Beschluß erhoben und der Stadtrat mit der

Vollziehung beauftragt. Am 12. März 1897 schon gelangte der Stadtrat in den Besitz der regierungsrätlichen Konzession, während die Bundeskonzession am 2. Juli 1897 erteilt wurde.

II. Bau-Beschreibung.

1. Tracé.

Die Bahn beginnt gegenüber dem Bahnhofe Winterthur bei der Einmündung der Paulstraße in die Rudolfstraße, führt auf der südöstlichen Seite derselben gegen die Zürcherstraße, in welche sie in einer Kurve von 20 Meter Radius einmündet und folgt in derselben dem nordwestlichen Rande des Trottoirs. Sie bildet in dieser Straße, ausgenommen die Kurven an der oberen Brühlstraße mit 60 Meter Radius und an der Wylandstraße mit 150 Meter Radius, eine gerade Strecke bis zum „Hirschen“ in Töß. Von hier aus mündet sie in einer S-Kurve von 20 resp. 15 Meter Radius in die Remise, welche auf der der Aktiengesellschaft vormals J. J. Rieter & Cie. gehörenden sog. Festwiese liegt, ein.

Die ganze Bahnlänge bis zur Remise beträgt 1950 Meter. Die Straßenbahn schneidet die Linie Winterthur-Bülach der schweizerischen Nordostbahn unterhalb der „Gerwe“ in Töß. Da laut Verfügung des schweizer. Eisenbahn-Departementes genannte Bahnkreuzung mit Straßenbahnwagen nur morgens und abends für Leerfahrten von und zum Depot und tagsüber behufs Auswechseln von Wagen passiert werden darf, so wurde „Gerwe“ Töß Endstation und beträgt die Betriebslänge 1735 Meter.

Die maximale Steigung beträgt 18‰ und zwar auf einer Länge von 110 Meter auf dem Gemeindebanne Töß.

2. Betriebs-System.

Im Sommer 1896 wurden sowohl vom Stadtrate als auch von der vom Großen Stadtrate ernannten Kommission eingehende Studien gemacht für die Anwendung des Gasmotorenbetriebes, der in Anbetracht der Zukrierung des städtischen Gaswerkes und des Wegfalles aller Leitungsanlagen viele Vorteile zu bieten schien.

Beide Behörden kamen aber zu dem Schlusse, daß vom Gasmotorenbetriebe abzusehen sei, und damit war die Wahl der elektrischen Betriebskraft und in Anbetracht unserer einfachen Verhältnisse auch das System der oberirdischen Stromzuführung gegeben.

3. Leitungen.

Die Kontaktleitung besteht aus hartgezogenem Kupferdraht von 8,2 Millimeter Durchmesser. Dieselbe ist im Durchschnitte zirka 5,5 Meter über der Schienenoberkante aufgehängt. An den Ausweichstellen, wo zwei Geleise verlegt sind, werden die Kontaktdrähte durch Spanndrähte getragen, die ihrerseits an Spannmasten und zum Teil an Häusern befestigt sind. Auf der übrigen Strecke wird der Kontaktdraht durch Auslegermasten getragen.

Sowohl Spann- als auch die Auslegermasten sind gefällig konstruierte schmiedeeiserne Masten, System Mannesmann, und weisen folgende Durchmesser auf:

Spannmasten auf der Strecke	206 × 160 × 110	Millimeter
„ am Ende der Bahn	233 × 160 × 110	„
Auslegermasten	134 × 100 × 84	„

Die Masten sind in einer Entfernung von 35 – 40 Meter von einander aufgestellt.

Die Rückleitung des elektrischen Stromes geschieht durch die Schienen und zum Teil durch einen 5 Millimeter dicken Kupferdraht.

4. Geleise-Anlage.

Die Spurweite beträgt 1 Meter. Die Anlage ist eingleisig. Behufs Kreuzung der beiden Kurswagen ist an der Jägerstraße (Lokomotivfabrik) eine 80 Meter lange Ausweichstelle angebracht. Um auch mit Anhängewagen verkehren zu können, ist an den beiden Endstationen Rudolfstraße und „Gerwe“ Töb je eine 60 Meter lange Weiche erstellt worden. Eine aus Vertretern des Stadtrates, Ingenieuren und Industriellen gewählte Kommission entschied sich nach einläßlichen Prüfungen für die Haarmann-Schiene, die in den geraden Strecken der Landstraße als einfache Schiene und in Kurven und Straßenübergängen je mit Leitschiene verlegt wurde.

Die Hauptdaten der verlegten Schiene sind:

Höhe der Schiene	155	Millimeter
Breite des Fußes	133	„
Kopfbreite	48	„
Stegdicke	9	„

Das Gewicht der Schiene per laufenden Meter beträgt 36,7 Kilogramm, Schiene samt Leitschiene, welch' letztere zur Bildung der Rille dient, wiegt per laufenden Meter 55,5 Kilogramm.

Die Fahrchiene kostet per Meter Geleise . . . Fr. 20. —

Die Fahrchiene samt Leitschiene kostet per
Meter Geleise „ 30. 50

Zuschlag für Kurven per Geleisemeter . . . „ 1. —

Die ausgezeichnete Stoßverbindung der Haarmann-Schiene trägt wesentlich zu dem sehr ruhigen Gange unserer Straßenbahnwagen bei.

Die Geleiseachse hat durchwegs einen Minimalabstand von 1,7 Meter vom Trottoirrande, oder, wo ein Trottoir nicht vorhanden ist, 2 Meter vom Straßenrande.

Die Achsdistanz für Doppelgeleise (bei Ausweichstellen) beträgt 2,5 Meter. Behufs gleichmäßiger Abnutzung des Rollmaterials wurde im Banne der Stadt Winterthur das Geleise horizontal verlegt, im Banne der Gemeinde Töß, also auf kantonalem Straßengebiete, mußte laut Verfügung der Kantonsregierung die gegen die Straßenmitte gelegene Schiene mit 3 Centimeter Ueberhöhung verlegt werden.

5. Kraftbeschaffung.

Die Stadt ist z. Z. nicht im Besitze einer eigenen Kraftstation. Die elektrische Kraft liefert laut Vertrag vom 23. Oktober 1897 für 5 Jahre die Erstellerin der Bahn, die Aktiengesellschaft vormals J. J. Rieter & Cie. in Winterthur.

Der Strom von 550 Volt Spannung wird in einer 50 HP Dynamo von J. J. Rieter & Cie., die mit einer vertikalen Dampfmaschine von Gebrüder Sulzer in Winterthur direkt gekuppelt ist, erzeugt. Eine gleich große Dynamo dient als Reserve und wird mittelst Riemen von einer Turbine angetrieben. Die Stadt zahlt an die Kraftlieferantin per Wagenkilometer und Beleuchtung:

für einen Motorwagen . .	10 Rp.
„ „ Anhängewagen . .	5 „

Wird der Betrieb über 9 Uhr abends ausgedehnt, so hat die Stadt außer dem Kilometergelde noch eine Extra=Entschädigung von Fr. 2. 50 per Stunde zu bezahlen.

Für elektrische Heizung zweier in Betrieb befindlicher Motorwagen zahlt die Stadt an die Kraftlieferantin eine Aversal=Entschädigung von Fr. 1100. — per Jahr.

6. Rollmaterial.

Es wurden anfänglich drei Motorwagen angeschafft, wovon zwei stets zur Besorgung des Verkehrs und einer als Reserve bestimmt war. Zudem wurden noch zwei Anhängewagen beschafft, um bei einer allfällig starken Frequenz in jeder Richtung mit einem Motor= und einem Anhängewagen fahren zu können.

Auf die Neußerung des Eisenbahndepartementes, daß es nach den Erfahrungen bei andern Straßenbahnen angezeigt wäre, statt eines zwei Reservemotorwagen anzuschaffen, beschloß die Straßenbahnkommission, den Anhängewagen No. 4 zum Motorwagen umbauen zu lassen. Dank der Idee, die Anhängewagen ganz gleich konstruieren zu lassen wie die Motorwagen, ging dieser Umbau so rasch von statten, daß der Wagen No. 4 schon anfangs September als Motorwagen zur Disposition stand.

Die eleganten Wagen, deren koloristische äußere Ausschmückung nach einer Vorlage des Herrn Calame, Professors am Technikum, vorgenommen worden, wurden von der Waggonfabrik Neuhausen, die elektrischen Einrichtungen von der Aktiengesellschaft vormals J. J. Rieter & Cie. in Winterthur geliefert.

Die Wagen enthalten im Innern 16 Sitzplätze, auf der vordern Plattform 6, auf der hintern 8 Stehplätze. Das sehr solide Untergestell ist vom Oberteil unabhängig und kann leicht von demselben getrennt werden. Die Bremse ist gemäß den Vorschriften des Eisenbahndepartementes, in Berücksichtigung des Betriebes mit Anhängewagen, achtklögig und von beiden Plattformen aus be-

dienbar. Jeder Motorwagen ist mit einem Elektromotor von 20 HP effektiver Leistungsfähigkeit, 2 Regulierapparaten (Kontroller), 6 kleinen Widerstandskasten, zum Regulieren und Bremsen dienend, einer Bleisicherung, einem Maximalstromauschalter und der Stromabnahmevorrichtung (Bügel) versehen. Die Wagen werden elektrisch beleuchtet und geheizt. Für die Heizung sind unter den Sitzbänken 4 Heizkörper angebracht.

Das Gewicht der Wagen beträgt

Motorwagen		Anhängewagen	
Tara	3600 Kilo	Tara	3600 Kilo
Gletr. Ausrüstung .	3150 "	—	—
Belastung		Belastung	
durch 30 Personen	2250 "	durch 30 Personen	2250 "
Total	9000 Kilo	Total	5850 Kilo

Die Anschaffungskosten der Wagen stellen sich folgendermaßen:

ein Motorwagen	Fr. 12,387. 75,
ein Anhängewagen	" 6,768. —.

III. Bauausführung.

Gemäß den zwischen dem Stadtrate Winterthur und der Aktiengesellschaft vormals J. J. Rieter & Cie. in Winterthur am 14. bezw. 22. Oktober 1897 abgeschlossenen Verträgen hatte genannte Firma den gesamten Bau auszuführen.

Am 22. April begannen die Arbeiten für die Geleiseanlage, die am 23. Juni vollständig fertig erstellt war. Um dem Geleise eine solide Basis zu geben, wurde demselben auf seiner ganzen Länge ein Steinbett unterlegt, das 40 Centimeter unter Schienenoberkant reicht.

Am 25. Mai wurde mit der Aufstellung der Masten und am 15. Juni mit der Montage der Luftleitung begonnen.

Inzwischen wurde auch die Einrichtung der Kraftstation so weit gefördert, daß am 1. Juli Strom in die Leitung gegeben werden konnte. Am 1. Juli konnte die erste Probefahrt auf der Linie vorgenommen werden.

Die amtliche Kollaudation fand am 9. Juli statt, und nahmen die Probefahrten wie auch die Bremsversuche einen befriedigenden Verlauf. Die zu schwach gehaltenen Spannmasten, welche ursprünglich gleich dimensioniert waren wie die Auslegermasten, bildeten den wichtigsten Punkt, betreffend den das Eisenbahndepartement die Genehmigung nicht erteilte, sondern Ersetzung derselben durch stärkere noch vor Eintritt der kalten Jahreszeit verlangte. Die Straßenbahnkommission behandelte zwar diesen Punkt schon in ihrer Sitzung vom 23. Juni im gleichen Sinne und trat hierauf mit der Firma Rieter & Cie in diesbezügliche Unterhandlungen. Die Auswechslung wurde vom 28. Oktober bis 26. November vorgenommen. Im Uebrigen wurde die ganze Anlage, obwohl ein Erstlingswerk, von der Erstellerin zur allgemeinen Befriedigung ausgeführt.

Nachdem das für den Betrieb angestellte Personal seine Instruktionen empfangen und während einigen Tagen Probefahrten gemacht hatte, wurde die Eröffnung des offiziellen Betriebes auf den 13. Juli angesetzt. Die Ergebnisse bezüglich der Frequenz der Bahn geben den deutlichen Beweis dafür, daß die Erstellung der Straßenbahn Winterthur-Löß einem Bedürfnisse entsprach.

IV. Taxen und Reglemente.

Nach eingehenden Prüfungen faßte die Straßenbahnkommission in ihrer Sitzung vom 13. Mai den Beschluß, auf der Strecke Winterthur-Löß die Einheitstaxe, 10 Rp. für eine Fahrt, einzuführen. Diesem Beschlusse erteilte der Stadtrat am 28. Mai, der Große Stadtrat am 6. Juni die Genehmigung. Von der Einführung persönlicher Abonnemente wurde vorläufig Umgang genommen; dagegen gelangten unpersönliche Abonnemente zur sofortigen Ausgabe und zwar für:

- a) Erwachsene zum Preise von Fr. 4. 50 für 50 Fahrten und Fr. 9. — für 100 Fahrten;
- b) Kinder unter 16 Jahren zum Preise von Fr. 4. — für 50 Fahrten und Fr. 8. — für 100 Fahrten.

Neben der Tagordnung wurden erlassen: ein Transportreglement und Dienstvorschriften für das Betriebspersonal. Es wurde den Dienstvorschriften ferner beigegeben: Die Vorschriften betreffend Anzeige und Untersuchung von Unfällen und Eisenbahngefährdungen, das Bundesgesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei und die Polizeiverordnung für den Straßenbahnverkehr der Stadt Winterthur. Nach Vollendung des Privatgeleises für das Gaswerk wurden noch mit Genehmigung des eidg. Eisenbahndepartementes genaue Vorschriften aufgestellt über die Kreuzung desselben mit der Straßenbahn. Den Reglementen wurde, soweit nötig, am 3. bezw. 8. August die bundesrätliche Genehmigung erteilt.

V. Fahrplan.

Es wurde der 10 Minutenbetrieb eingeführt und zwar von morgens 6 Uhr bis abends 9 Uhr.

Die Strecke Winterthur-Töß wird gewöhnlich in zirka 8 Minuten zurückgelegt, was einer mittleren Geschwindigkeit von 13 Kilometer per Stunde entspricht. Die konzessionierte maximale Fahrgeschwindigkeit beträgt 18 Kilometer.

Haltestellen.

Als solche wurden festgesetzt: Rudolfstraße, Zürcherstraße (Bahnübergang), Gebr. Sulzer, Wylandstraße, Jägerstraße, obere Briggerstraße, untere Briggerstraße, Eingangstraße Töß, Kirchgasse und „Gerwe“ Töß.

Um dem Verlangen der Bewohner des Quartiers Schönthal-Tößfeld entgegenzukommen, wurde am 9. September die anfänglich nicht vorgesehene Haltestelle, obere Briggerstraße, eingeschaltet.

VI. Betrieb.

1. Personalbestand.

Auf 31. Dezember war der Personalbestand:

I. Allgemeine Verwaltung.

Betriebschef	1	
Büreaugenhilfe	1	2

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.			
Bahnwärter	1		
Hilfsbahnwärter	1		2
<hr/>			
III. Expeditions- und Zugsdienst.			
Kontrolleur	1		
Kondukteure	3		
Kondukteurablöser (an Rast- und Sonntagen)	3		7
<hr/>			
IV. Fahrdienst.			
1. Wagenführer	3		
Wagenführerablöser (an Rast- und Sonntagen)	3		6
<hr/>			
2. Depot:			
Depotchef (zugleich Kontrolleur).			
Mechaniker	1.		
Wagenreiniger (zugleich Rasttagablöser).			1
<hr/>			
Personalbestand			Total 18

2. Unfälle.

Unfälle beim Betriebe im engeren Sinne:

Bei Ausübung ihres Dienstes zogen sich 2 Angestellte leichte Verletzungen zu. Die Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur entrichtete für Arzt- und Apothekerkosten und Lohnausfall Fr. 29.

Von Fahrgästen, sowie auch von Drittpersonen (Passanten) sind keine Unfälle zu verzeichnen.

3. Krankenkasse.

Die Angestellten der Straßenbahn sind Mitglieder der allgemeinen Krankenkasse für städtische Angestellte und Arbeiter.

Es erkrankten vom 13. Juli bis 31. Dezember 3 Straßenbahnangestellte mit zusammen 12 Krankentagen, und bezogen dieselben an Krankengeldern Fr. 24.—, für Arzt- und Apothekerkosten Fr. 16.— oder total Fr. 40.—. Am Ende des Berichtsjahres mußte sich ein Angestellter in das Lungenanatorium Wald begeben.

Der Aktivsaldo der städtischen Krankenkasse beträgt bei einer Gesamt-Mitgliederzahl von 261 per Ende 1898 Fr. 15,692. 90.

4. Betriebs-Einnahmen.

Seit der Eröffnung, 13. Juli bis 31. Dezember 1898 (172 Betriebstage), wurden auf der Straßenbahn Winterthur=Löß 333,240 oder per Tag 1,937 Passagiere befördert.

Durch den Verkauf von 826 Abonnements wurde eine Einnahme von Fr. 3,880. 50 erzielt, was 11,6 % der Gesamt-Einnahme gleichkommt. Im Ganzen wurden 56,570 Wagenkilometer gefahren, und stellen sich Einnahmen und Passagiere per Wagenkilometer folgendermaßen:

Einnahmen per Wagenkilometer . . . 59 Rp.

Anzahl Passagiere per Wagenkilometer . 5,9.

Die Gesamt-Einnahme der 172 Betriebstage beläuft sich auf Fr. 33,371. —, was eine mittlere Tageseinnahme von Fr. 194. — ergibt.

5. Betriebs-Ausgaben.

Bei einer Totalausgabe von Fr. 21,133. 50 stellen sich die Ausgaben per Wagenkilometer auf 37,2 Rp., was als ein günstiges Resultat angesehen werden darf.



A. Betriebs-Rechnung

pro 13. Juli bis 31. Dezember 1898.

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Einnahmen.						
I. Ertrag des Personentransportes.						
1. Gewöhnliche Billets			29,488	50		
2. Abonnements			3,880	50	33,369	—
II. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse			—	—		
2. Sonstige Einnahmen			2	—	2	—
Total der Einnahmen					33,371	—
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef (2/5 von Fr. 1,652. 80)	661	15				
2. Büreaugehülfe	225	—	886	15		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Büreaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate, Posti und Telegramme	769	30				
2. Beleuchtung, Reinigung und Heizung der Dienstlokale	57	60				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	9	30				
4. Verschiedenes	105	25	941	45	1,827	60
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef (1/5 von Fr. 1,652. 80)	330	55				
2. Bahnwärter und Hülfspersonal	650	80				
3. Dienstkleider	32	55	1,013	90		
Transport			1,013	90	1,827	60

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Transport			1,013	90	1,827	60
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlage.						
1. Unterbau	—	—				
2. Oberbau	—	—				
3. Hochbau und Stations-Einrichtung . .	2	90				
4. Leitungsnetz	1	10				
5. Signale, Einfriedigungen und Verschiedenes	2	50				
6. Räumung der Bahn von Eis und Schnee	12	75	19	25		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	29	95				
2. Verschiedenes	37	80	67	75	1,100	90
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef (1/5 von Fr. 1,652. 80) .	330	55				
2. Kontrolleur (1/2 von Fr. 848. 80) . . .	424	40				
3. Kondukteure	2,674	50				
4. Dienstkleider	332	90	3,762	35		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Billete	522	80				
2. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	165	—				
3. Verschiedenes	—	—	687	80	4,450	15
IV. Fahrdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef (1/5 von Fr. 1,652. 80) .	330	55				
2. Kontrolleur (1/2 von Fr. 848. 80) . . .	424	40				
3. Wagenführer	2,928	55				
4. Depotarbeiter und Wagenreiniger . .	682	55				
5. Dienstkleider	417	25	4,783	30		
B. Materialverbrauch.						
1. Brennmaterial und Kraftmiete	6,769	20				
2. Schmiermaterial	183	45				
3. Beleuchtungsmaterial	65	20				
4. Säure	—	—				
Transport	7,017	85	4,783	30	7,378	65

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Transport	7,017	85	4,783	30	7,378	65
5. Verschiedene Materialien: Reinigungs- und Dichtungsmaterial, Sand, Schmiedefohlen, Benzin zc.	272	70	7,290	55		
C. Unterhalt und Erneuerung der Wagen und Maschinen.						
1. Wagen: Radfäße, Untergestelle u. Kästen	189	10				
2. Elektrische Ausrüstung der Wagen:						
a) Motoren und Regulatoren Fr. 114.20						
b) Uebrige elektr. Einrichtungen „ 73.30	187	50	376	60		
D. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse und Drucksachen . . .	39	90				
2. Beleuchtung und Heizung der Dienstlokale	39	—				
3. Unterhalt und Erneuerung des Inventars	84	40				
4. Verschiedenes	15	45	178	75	12,629	20
V. Verschiedene Ausgaben.						
1. Pacht- und Mietzinse			90	—		
2. Gerichts- und Prozeßkosten			—	—		
3. Feuerversicherung			121	60		
4. Unfallversicherung und Entschädigungen			841	25		
5. Steuern und Abgaben			—	—		
6. Beiträge an die Krankenkasse, Unterstützungen und Geschenke			52	80		
7. Verschiedenes			20	—	1,125	65
Total der Ausgaben					21,133	50
Abschluß.						
Total der Einnahmen					33,371	—
Total der Ausgaben					21,133	50
Ueberschuß der Einnahmen					12,237	50

B. Rechnungen über die Spezialfonds.

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Erneuerungsfond.						
Einnahmen.						
1. Saldo vom Vorjahre					—	—
2. Zins à 4% pro 1898					—	—
3. Einlage pro 1898						
für den Oberbau:						
Fr. 8. — per Jahr für je 1000 ausgeführte Wagenkilometer. 56,576 ⁶ Wagenkilometer per 1/2 Jahr à Fr. 4. — .			226	30		
Fr. 50. — per Jahr für jede einzelne Weiche oder Kreuzung. 5 Weichen per 1/2 Jahr à Fr. 25. —			125	—		
für das Leitungsnetz:						
Fr. 1. 50 per Jahr für je 1000 ausgeführte Wagenkilometer. 56,576 ⁶ Wagenkilometer per 1/2 Jahr à Fr. —. 75 .			42	45		
für die Wagen:						
3% der Anlagekosten per Jahr,						
Fr. 49,550. 95 4 Motorwagen;						
" 6,768. — 1 Anhängewagen;						
Fr. 56,318. 95 per 1/2 Jahr à 1 1/2%			844	80	1,238	55
					1,238	55
Ausgaben.						
Keine.						
Saldo auf neue Rechnung					1,238	55
					1,238	55
Bestand am 31. Dezember 1898					1,238	55
II. Amortisationsfond.						
Einnahmen.						
1. Saldo vom Vorjahre					—	—
2. Zins à 4% pro 1898					—	—
3. Einlage pro 1898, gemäß Gemeindebeschluss vom 7. März 1897, 5% Amortisation von Fr. 212,801. 25 Baukapital per 31. Dezember 1898 per 1/2 Jahr à 2 1/2%					5,320	—
					5,320	—

Ausgaben.

Keine.

Saldo auf neue Rechnung

5,320 —

5,320 —

Bestand am 31. Dezember 1898

5,320 —

**III. Fond für Ergänzung und
Ausbau der Bahn.**

Einnahmen.

1. Saldo vom Vorjahre

— —

2. Zins à 4 % pro 1898

— —

3. Einlage pro 1898, gemäß Gemeinde-
beschluss vom 7. März 1897, der Ueber-
schuß von

2,095 —

2,095 —

Ausgaben.

Keine.

Saldo auf neue Rechnung

2,095 —

2,095 —

Bestand am 31. Dezember 1898

2,095 —

2,095 21 00
5 126 21 00

C. Gewinn- und Verlustrechnung.

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Einnahmen.						
1. Aktivsaldo vom Vorjahre					—	—
2. Ueberschuß der Betriebseinnahmen . . .					12,237	50
3. Ertrag verfügbarer Kapitalien					—	—
4. Zuschuß aus den Spezialfonds:						
a) aus dem Erneuerungsfond			—	—		
b) " " Amortisationsfond			—	—		
c) " " Fond für Ergänzung und Ausbau			—	—		
Total					12,237	50
Ausgaben.						
1. Verzinsung des Anlagekapitals:						
Conto-Correntzinse à 4 % laut Abrech- nung per 31. Dezember 1898					3,583	95
2. Einlage in die Spezialfonds:						
a) Erneuerungsfond						
für den Oberbau:						
Fr. 8. — per Jahr für je 1000 ausge- führte Wagenkilometer. 56,576 ⁶ Wagen- kilometer per 1/2 Jahr à Fr. 4. —			226	30		
Fr. 50. — per Jahr für jede einzelne Weiche oder Kreuzung. 5 Weichen per 1/2 Jahr à Fr. 25. —			125	—		
für das Leitungsnetz:						
Fr. 1.50 per Jahr für je 1000 ausge- führte Wagenkilometer. 56,576 ⁶ Wagen- kilometer per 1/2 Jahr à Fr. —.75			42	45		
für die Wagen:						
3 % der Anlagekosten per Jahr, Fr. 49,550.95 4 Motowagen;						
" 6,768. — 1 Anhängewagen;						
Fr. 56,318.95 per 1/2 Jahr à 1 1/2 %			844	80		
b) Amortisationsfond, gemäß Gemeinde- beschuß v. 7. März 1897, 5 % Amor- tisation von Fr. 212,801.25 Bau- kapital per 31. Dezember 1898 per 1/2 Jahr à 2 1/2 %			5,320	—		
c) Fond für Ergänzung und Ausbau der Bahn, gemäß Gemeindebeschuß v. 7. März 1897, der Ueberschuß von			2,095	—	8,653	55
Total					12,237	50

D. Kapitalrechnung.

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Einnahmen.						
Kapitaleinzahlungen der Stadtkasse . . .					212,801	25
Ausgaben.						
Verwendungen zu Bauzwecken					212,801	25

E. Nachweis der Verwendungen zu Bauzwecken.

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
A. Organisations- und Verwaltungskosten.						
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen:						
a) Gehalte	Fr. 5,122.	20				
b) Taggelder und Reiseauslagen (inkl. technische Leitung)	„	610. 75	5,732	95		
2. Büreaukosten			127	50		
3. Mobilien, Instrumente und Meßgeräte			—	—		
4. Miete, Heizung und Beleuchtung der Büreau			—	—		
5. Allgemeine Rechtskosten			—	—		
6. Verschiedenes			736	30	6,596	75
B. Verzinsung des Baukapitals .			—	—		
C. Expropriationen.						
1. Entschädigungen	16,678	—				
2. Schätzungs- und Gerichtskosten	40	70				
3. Zahlung an Telegraphenverwaltung	781	55	17,500	25		
D. Bahnbau.						
1. Unterbau	13,730	20				
2. Oberbau	58,344	20				
3. Leitungszug	30,314	80				
4. Gebäude:						
Remise, Wartehalle	15,935	90				
5. Kraftzeugungsanlage	—	—				
6. Elektrische Anlage	416	60				
7. Signale, Einfriedigungen u. Verschiedenes	686	05	119,427	75	143,524	75
II. Rollmaterial.						
Motorwagen. 4 Wagen à Fr. 12,387. 75			49,550	95		
Anhängewagen. 1 Wagen à Fr. 6,768. —			6,768	—		
Reserveteile			7,868	—	64,186	95
Transport					207,711	70

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Transport					207,711	70
III. Mobilien und Gerätschaften.						
1. Für die allgemeine Verwaltung . . .			300	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst			1,741	10		
3. Für den Transportdienst			839	—		
4. Werkstätte			2,209	45	5,089	55
Summa der Ausgaben					212,801	25

F. Bilanz per 31. Dezember 1898.

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Aktiven.						
1. Bau-Conto:						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen			143,524	75		
b) Rollmaterial			64,186	95		
c) Mobilien und Gerätschaften			5,089	55	212,801	25
2. Verfügbare Mittel:						
a) Cassa			—	—		
b) Materialvorräte			—	—		
c) Guthaben bei der Stadtkasse			8,653	55	8,653	55
					221,454	80
Passiven.						
1. Stadtkasse. Anlagekapital-Conto					212,801	25
2. Spezialfonds:						
a) Erneuerungsfond			1,238	55		
b) Amortisationsfond			5,320	—		
c) Fond für Ergänzung und Ausbau der Bahn			2,095	—	8,653	55
					221,454	80