

Die Strassenbahn Frauenfeld-Wil.

Von Adolf Ammann, Betriebsleiter.

Es lag in der Absicht der Behörden der Strassenbahn Frauenfeld-Wil, nach deren 20jährigem Bestande einen zusammenfassenden Bericht über Bau und Betrieb der Linie zu erstatten. Die demnächstige Abhaltung der Versammlung schweizerischer Statistiker in Frauenfeld veranlasst die vorzeitige Herausgabe

Die Arbeit erstreckt sich nicht auf die Wandlungen im Eisenbahnwesen überhaupt und auch nicht auf die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung.

I. Vorgeschichte und Gründung der Bahn.

Die Bestrebungen für eine Bahnverbindung von Wil nach Frauenfeld mit Fortsetzung zum See- und Rheintale regten sich früh. In den ersten Fünfzigerjahren wurde von Ingenieur Denzler ein Projekt entworfen, das eine Normalbahn von Wil über Frauenfeld durch das Seebachtal nach Schaffhausen ins Auge fasste. Das Projekt unterlag gegenüber der Linie Wil-Winterthur-Schaffhausen. Im Jahr 1872 betraute die Ortsvorsteherschaft Frauenfeld Herrn Ingenieur Dardier mit der Abfassung eines Gutachtens über die Verbindung der Bahnhöfe Frauenfeld und Wil. 1875 bildete sich in Frauenfeld ein Komitee zur Verwirklichung eines Projektes Wil-Frauenfeld-Stammheim, mit Anschluss an die Nationalbahn und weiterer Fortsetzung gegen Diessenhofen. Die bald darauf eintretende Eisenbahnkrisis erstickte diese Bestrebungen im Keime. In der lange dauernden Periode verkehrspolitischer Depression ging die Hoffnung auf Ermöglichung einer durchgehenden Vollbahn verloren, es reifte der Gedanke, sich auf das Erreichbare zu bescheiden, die beiden Markorte Frauenfeld und Wil unter sich zu verbinden und dadurch auch dem gewerbefleißigen Murgtal den lang ersehnten Verkehrsweg zu schaffen durch eine *schmalspurige Strassenbahn*.

In einer Versammlung des Vereins „Hinterthurgau“ in Eschlikon, vom Dezember 1879, berichtete Herr Staatsschreiber Kollbrunner über Zweck und Nutzen der Schmalspurbahnen im allgemeinen und über die Aufgaben einer Strassenbahn Frauenfeld-Wil im besonderen. Andere Versammlungen folgten, es wurde zur Zeichnung von Gründungsaktien geschritten und ein Initiativkomitee bestellt, das den Auftrag erhielt, „alles zu tun, was geeignet sei, die Angelegenheit zu fördern“.

Unter Zugrundelegung der Spurweite von 1 Meter wurden Baupläne und Kostenberechnungen aufgestellt durch Herrn Ingenieur Ehrensperger in Winterthur. Die Baukosten waren zu Fr. 499,500 veranschlagt (1881).

Mit der Regierung des Kantons Thurgau wurde ein Vertrag abgeschlossen wegen unentgeltlicher Überlassung der Landstrasse. Wir fügen diesen Vertrag im Anhang bei.

Sodann beschloss der Grosse Rat des Kantons Thurgau im Jahre 1884 eine staatliche Beteiligung durch Aktien II. Ranges im Betrage von Fr. 45,000.—

Unterm 25./27. Juni 1884 erteilten die eidgen. Räte dem Initiativkomitee zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft *die Konzession* für den Bau und Betrieb einer Strasseneisenbahn vom Bahnhof der Nordostbahn in Frauenfeld bis zum Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen in Wil. Die Bedingungen waren die damals üblichen. Bis zum 1. September 1885 sollte die Bahn eröffnet werden. Die Konzession wurde auf die Dauer von dreissig Jahren, vom Tage der Eröffnung der Bahn an gerechnet, erteilt. Zum Sitz der Gesellschaft wurde Frauenfeld bestimmt.

Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4 mal nach beiden Richtungen und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen zu beziehen in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen per Kilometer, in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer, für Hin- und Rückfahrt mindestens 20% niedriger. Daneben wird ein weiterer Rabatt für Abonnementsbillete zu mindestens 12maliger Fahrt verlangt. Für den Transport von Gepäck ist eine Taxe von 3 Rappen per 50 Kilogramm und Kilometer bewilligt; für Güter eine solche von 2 und 1½ Rappen.

Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Der Bund kann das Rückkaufsrecht auch ausüben, wenn der Kanton den Ankauf der Bahn bewerkstelligt hat.

* * *

Die Baufrist musste nachträglich um 2 Jahre verlängert werden.

Auf Grundlage des Ehrenspergerschen Planmaterials wurde von den Herren Buri und Gysin ein neues Projekt: Pläne, Kostenvoranschlag, Betriebs- und Rentabilitätsberechnung ausgearbeitet. Dieser zweite

Entwurf bildete von Beginn des Jahres 1885 an die Grundlage aller Verhandlungen und ist während des Baues begleitend geblieben.

Neben mannigfachen Änderungen im Trace und in der Anlage der Bahn erforderte der Entwurf von Buri und Gysin ein viel reichlicheres Rollmaterial und erhöhte die mutmasslichen Baukosten auf Fr. 650,000. Letztere Summe wurde durch mannigfache Abstriche auf Fr. 600,000 beschränkt, und es wurde beschlossen, das also abgerundete Kapital aufzubringen in Gestalt von

400 Aktien II. Ranges .	Fr. 200,000
400 „ I. „ .	„ 200,000
400 Obligationen . . .	„ 200,000

Die Aktien II. Ranges sollen erst dann zum Zinsengenus kommen, wenn jene I. Ranges 4% Dividenden zum voraus erhalten haben. Sie wurden in erster Linie gesammelt und sind gezeichnet worden:

vom Kanton Thurgau . . .	90
„ Kanton St. Gallen . . .	11
von der Toggenburgerbahn .	5
„ Gemeinden	195
„ Privaten	109

410

Gestützt auf dieses Ergebnis legte das Initiativkomitee im Mai 1886 die Aktien I. Ranges und die Obligationen zur Zeichnung auf. Leider stellte sich das Kapital nicht im notwendigen Betrage ein, dagegen fanden sich dann die Unternehmer, welche bereit waren, die Linie um den Voranschlag von Fr. 600,000 zu bauen und die fehlenden Aktien zu übernehmen. Es waren dies für die festen Anlagen die bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, Herren Pümpin, Herzog & Co., für das Rollmaterial die schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur und die Industriegesellschaft Neuhausen. Im Herbst 1886 wurden die Bauschal-Verträge mit diesen Gesellschaften abgeschlossen.

Der Zeitpunkt für die Inangriffnahme war ein günstiger. Die Preise für Oberbaumaterial standen ungewöhnlich niedrig, und die Maschinen- und Wagenfabriken suchten Arbeit.

* * *

Die konstituierende Versammlung der Aktionäre fand am 24. November 1886 in Frauenfeld statt. Sie beriet nach vorgelegtem Entwurf die Statuten der Gesellschaft. Diese bezeichneten als Gesellschaftskapital: Fr. 215,000, eingeteilt in 430 Aktien I. Ranges, und Fr. 205,000, eingeteilt in 410 Aktien II. Ranges, beide auf den Inhaber lautend. Als Organ der Gesellschaft waren neben der Generalversammlung und der Kontrollstelle ein Verwaltungsrat von 7 Mitgliedern vorgesehen, mit einem aus dessen Mitte bestellten dreigliedrigen Vollziehungsausschuss (Direktion).

Die erste Aktionärversammlung genehmigte sodann die abgeschlossenen Bauverträge und bestellte den Verwaltungsrat aus den Mitgliedern des früheren Initiativkomitees. Zum Präsidenten wurde Herr C. A. Schweitzer, Fabrikant in Wängi, gewählt.

II. Die bauliche Entwicklung.

Nach Beendigung der notwendigen Vorarbeiten konnte zu Mitte April 1887 mit dem Bau der Bahn begonnen werden. Von seiten der Unternehmung Pümpin, Herzog & Co. war Herr Ingenieur J. Gysin mit der Bauausführung betraut. Das Vorlegen des Oberbaues auf der Strasse ging rasch von statten, im Durchschnitt rückte das Geleise jeden Arbeitstag um nahezu 200 Meter vor. Am 1. September 1887 konnte die Linie dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Wir lassen vorerst einige Angaben über den Bau der Bahn im Jahr 1887 folgen.

A. Bahnanlage.

Spurweite: 1 Meter.

Länge.

Baulänge, von Anfang bis Ende des Hauptgeleises 17,640 m.

Betriebslänge, von Mitte Aufnahmsgebäude in Frauenfeld bis Mitte Gebäude in Wil, 17,584 m., = 18 Kilometer.

Unterbau.

Bahnanlage auf der öffentlichen Strasse 14,670 m. Strecke mit eigener Anlage 2970 m.

Kronenbreite 3.10 m.

Breite der Schotterkrone 2.20, mittlere Stärke der Schotterschicht 0.25.

Wegkreuzungen 59.

Tollen und Durchlässe bis auf 1 m Lichtweite	44
von 1—2 m	6
von 2—10 m	3
von über 10 m	4

Gerade Strecke 13,400 m, im Bogen 4240 m.

Minimalradius in Frauenfeld 35 m, für die offene Linie 75 m.

Gesamtsteigung 166.70 m, durchschnittlich 9.45 ‰.

Maximalsteigung in Frauenfeld 46.4 ‰, für die offene Linie 30 ‰.

Oberbau.

Für die Strecke Frauenfeld Hauptbahnhof-Frauenfeld Stadt: Rillenschienen, System Demerbe, 132 mm hoch, 33.2 kg Metergewicht, 10 m lang, ohne Schwellenunterlage.

Für die Strecke Frauenfeld Stadt-Wil: Vignolschienen, 95 mm hoch, Metergewicht 16 kg, 8 m lang, geliefert von Gebrüder Stumm in Neunkirchen,

mit Eichenschwellen, 1.60 lang, $\frac{0.12-0.15}{0.18-0.20}$, nicht imprägniert, aus dem Elsass stammend.

Länge der Geleise 19,498 m.
Weichen 30, Drehscheiben 2.

Hochbau.

In Frauenfeld Stadt: Kleines Stationsgebäude mit Warteraum, Güterschuppen mit Rampen, Abort, Lokomotivremise, Brückenwage.

In Matzingen, Wängi und Münchwilen je 1 Güterschuppen mit Rampe.

In Wil Lokomotiv- und Wagenremise.

Telephonleitung über die Linie mit 8 Telephonstationen.

B. Rollmaterial.

Steifkupplung ohne Puffer, Spindelbremse und nicht automatisch wirkende Hardybremse.

Lokomotiven.

Drei Tendermaschinen, gebaut von der Lokomotivfabrik Winterthur. Ganze Länge 5.45 m, Breite 2 m, Höhe mit Kamin 3.40 m.

Mittleres Dienstgewicht 14.4 Tonnen, 3 Triebachsen, Radstand 1.8, Raddurchmesser 0.75, Zylinder 2, aussen, geneigt, Durchmesser 0.24, Kolbenhub 0.35, Maximaldruck 14 Atmosphären. Leistungsfähigkeit 80 PS. Zulässige Geschwindigkeit 25 km.

Personenwagen.

Acht Personenwagen. Erbauer schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen. 2achsige. Stuhlung querlaufend, 2 und 1 Sitz in einer Reihe. 3 Wagen mit II. und III. Klasse, 5 Wagen mit III. Klasse. Sitzplätze II. Klasse 18, III. Klasse 213. Petrolbeleuchtung. Ofenheizung.

Lastwagen

14 Lastwagen, 2achsige, von Neuhausen. Pack- und Postwagen, kombiniert, 2; gedeckte Güterwagen 4; offene Güterwagen 8.

* * *

Die Bautätigkeit konnte hierbei nicht stehen bleiben. Abgesehen davon, dass manches verstärkt und vergrößert werden musste, erforderte auch die Zunahme des Verkehrs die weitere Ausgestaltung der Bahnanlage. Nur in wenigen Jahren ruhte die Bautätigkeit vollständig. Wir geben im folgenden *ein Bild dieser Entwicklung.*

Stationsanlagen.

Im Frühjahr 1890. (Eidgenössisches Schützenfest in Frauenfeld.) Umbau der Geleiseanlagen in Frauenfeld N. O. B. wegen Änderung des Hauptbahnhofes. Einlage von Ausweichgeleisen in Matzingen und Rosental.

1898. In Frauenfeld-Stadt. Abbruch der gänzlich ungenügenden Baulichkeiten für Bureau und Warteraum. Neubau eines Aufnahme- und Verwaltungsbüroausbaues mit Abfertigungsräumen im Erdgeschoss, Verwaltungsbureau im ersten Stock und Dienstwohnung im zweiten Stock. Damit zusammenhängende Änderung der Geleiseanlage.

1901. Einrichtung einer Haltestelle bei der Weberei Matzingen.

1904. In Station Rosental. Erstellung eines Güterschuppens samt Nebengeleise.

Jetziger Bestand der Stationen.

Höhenlage über Meer m.		Entfernung m.
407.53	Frauenfeld S. B. B.	—
420.40	Frauenfeld Stadt	610
434.00	Murkart	3,570
442.90	Weberei Matzingen	4,901
450.90	Matzingen	6,130
463.30	Jakobstal	7,660
473.70	Wängi	9,228
489.43	Rosental	11,121
518.20	Münchwilen	13,613
574.25	Wil	17,584

Durchschnittliche Entfernung der Stationen = 1954 m.

Oberbau.

Zu Ende des Jahres	Länge der Geleise							Weichen	Drehscheiben
	Durchgehendes Hauptgeleise			Zweites Hauptgeleise	Andere Geleise	Alle Geleise zusammen			
	Im ganzen	In offener Bahn	In den Stationen	Nur in Stationen	Nur in Stationen	Im ganzen	per Kilometer Hauptgeleis	Anzahl	
									m
1887	17,640	16,464	1176	640	1218	19,498	1105	30	2
1890	17,640	16,329	1311	857	1278	19,775	1121	35	2
1895	17,640	16,307	1333	857	1256	19,753	1120	36	2
1900	17,640	16,257	1383	857	1273	19,770	1121	37	2
1904	17,640	16,205	1435	869	1340	19,849	1125	39	2

Verbindungsgeleise mit gewerblichen Anstalten.

Eigentümer	Eröffnungsjahr	Länge
1. Fabrik Murkart	1887	122 Meter
2. Baumwollspinnerei Wängi	1888	67 "
3. Weberei Matzingen	1897	99 "
4. Maismühle Rosental	1902	86 "
		374 Meter

Rollmaterial.

Im Laufe des 18jährigen Betriebes erfuhr der Bestand an Maschinen und Wagen die nachbenannten Vermehrungen:

Im Jahr 1890: Beschaffung einer 4. Lokomotive, geliefert gleichfalls von Winterthur. Gleicher Typus wie die 3 ersten. Beschaffung von Haushälterschen Geschwindigkeitsmessern.

Ankauf von 2 Personenwagen II. und III. Klasse

zu je 36 Sitzplätzen, 6 Plätzen II. Klasse, 30 Plätzen III. Klasse. Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen. Einführung der Dampfheizung für sämtliche Personenwagen.

In den Jahren 1889, 1891 und 1897: Anschaffung von je 2, zusammen 6 gedeckten Güterwagen, bezogen von Neuhausen.

Im Jahr 1903: Bau von 4 gedeckten Güterwagen, die rasch zum Personentransport sich umwandeln lassen (Sommerwagen) in der schweiz. Wagonsfabrik Schlieren.

Aus der ursprünglichen Zahl von 4 gedeckten Güterwagen sind 14 geworden. Dagegen ist die Zahl der offenen Güterwagen (8) die gleiche geblieben wie zu Anfang.

Die 2 kombinierten Pack- und Postwagen haben sich nicht vermehrt, dagegen soll noch im laufenden Jahr der unzureichend gewordene Posträum vergrößert werden durch Einwandung der vorderen Plattform.

Stand des Rollmaterials.

Bestand am Ende des Jahres	Lokomotiven											
	Maschinen	Achsen der Maschinen und Tender			Leistungsfähigkeit in Pferdekraften		Mittleres Adhäsionsgewicht		Leergewicht der Maschinen und Tender		Mittleres Dienstgewicht der Maschinen und Tender	
		Triebachsen	Laufachsen	Im ganzen	Im ganzen	Per Maschine	Im ganzen	Per Maschine	Im ganzen	Per Maschine	Im ganzen	Per Maschine
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1887	3	9	—	9	240	80	43.2	14.4	36.6	12.2	43.2	14.4
1890	4	12	—	12	320	80	57.6	14.4	48.8	12.2	57.6	14.4
1895	4	12	—	12	320	80	57.6	14.4	48.8	12.2	57.6	14.4
1900	4	12	—	12	320	80	57.6	14.4	48.8	12.2	57.6	14.4
1904	4	12	—	12	320	80	57.6	14.4	48.8	12.2	57.6	14.4

Bestand am Ende des Jahres	Personenwagen						Lastwagen					
	Wagen	Achsen	Plätze		Eigengewicht der Wagen		Wagen	Achsen	Plätze		Eigengewicht der Wagen	
			Im ganzen	Per Achse	Im ganzen	Per Achse			Im ganzen	Per Achse	Im ganzen	Per Achse
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1887	8	16	231	14.44	33.6	2.10	14	28	70.0	2.50	38.6	1.38
1890	10	20	303	15.15	46.0	2.30	16	32	80	2.50	45.6	1.48
1895	10	20	303	15.15	46.0	2.30	18	36	90	2.50	52.6	1.46
1900	10	20	303	15.15	46.0	2.30	20	40	100	2.50	59.6	1.49
1904	10	20	303	15.15	46.0	2.30	24	48	120	2.50	80.5	1.68

Zusammenstellung der Baukosten.

Auf Jahreschluss	Organisation, Verwaltung u. Bauleitung	Verzinsung des Baukapitals	Land-erwerb	Unterbau	Oberbau	Hochbau	Telephon, Signale, Brieftierzeichen	Rollmaterial	Mobiliar und Gerätschaften	Zusammen	Per Bahn-kilometer
Voranschlag	34,000	5000	30,000	112,000	267,000	42,500	5000	125,000	15,000	¹⁾ 650,000	36,943
1887	14,025	—	37,552	116,848	979,908	39,603	5233	126,948	13,662	630,779	35,614
1890	14,133	—	39,347	120,030	283,197	41,390	5679	176,777	16,167	696,720	39,296
1895	14,133	—	40,556	120,780	283,197	41,390	5679	182,467	16,167	704,369	39,723
1900	15,228	—	42,340	122,429	283,197	70,799	5679	188,867	17,322	745,861	42,069
1904	15,228	—	42,598	122,845	284,167	74,055	5679	207,091	17,322	768,985	43,619

¹⁾ Im Voranschlag sind inbegriffen für Unvorhergesehenes Fr. 14,500.

III. Der Betrieb.

Die ersten Betriebseinrichtungen wurden nach dem Vorbild der Waldenburger Bahn gestaltet, möglichst einfach und sparsam. Da die Verwaltung in dem kleinen Stationsgebäude nicht Platz hatte, wurde sie im gegenüberliegenden Comptoir der ehemaligen Rotfarb eingemietet.

An ständigem Personal wurden erstmals 15 Personen eingestellt. Heute ist die Zahl auf 24 gewachsen. Die Besorgung der Zwischenstationen wurde Anwohnern überbunden, die nach Lage ihrer Häuser und infolge ihres Berufes sich dazu eigneten. Der betriebstechnische Anschluss an die Vereinigten Schweizerbahnen und an die Nordostbahn wurde durch Verträge geregelt. Die erstere Gesellschaft übernahm im Bahnhof Wil die der Strassenbahn obliegenden Geschäfte der Einnehmerei, der Gepäck-, Vieh- und Güter-Expedition und räumte die hierfür bestimmten Lokale ein. Eine ähnliche Abmachung wurde für Frauenfeld in bezug auf Personen- und Gepäckverkehr getroffen. Die Verträge sind mit den Bundesbahnen abgeändert und erneuert worden.

Als Grundlagen für den *Personentarif* wurden die in der Konzession bewilligten Taxen von 10 Rp. für den Kilometer in der II. Klasse und von 7 Rp. in III. Klasse angenommen, mit 25 % Rabatt für die Kehrfaht. Daneben wurde in Gestalt von Abonnementsbilletten Erleichterung für das regelmässig verkehrende Publikum geschaffen. Allgemeiner Beliebtheit erfreut sich die später eingeführte „Fahrkarte für 200 Kilometer“ zu Fr. 15 in II. und Fr. 10 in III. Klasse, nicht weil sie billig, sondern weil sie bequem ist. Den Inhabern von Generalabonnementskarten der schweizerischen Eisenbahnen wird eine Preisermässigung gewährt in der Höhe von 50 % auf den Taxen für einfache Fahrt und Kehrfaht.

Das *Gepäck* wurde zuerst zu 6 Rp. für 100 kg und Kilometer befördert, später zur allgemein schweizerischen Taxe von 5 Rp., unter Zugrundelegung von Tariffdistanzen mit 20 % Zuschlag; dies bedeutet eine ungemaine Erleichterung in der Abfertigung.

Für den *Güterverkehr* wurden die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation der schweizerischen Reformtarif-Bahnen angenommen mit der Einschränkung, dass die Bestimmungen für Wagenladungen von 10,000 kg keine Gültigkeit haben. Für die Berechnung der Tariffdistanzen war ein Zuschlag von 25 % zur wirklichen Entfernung bewilligt, der später gleich wie beim Gepäck auf 20 % ermässigt wurde.

Im Anfang beschränkte man sich grundsätzlich auf den internen Verkehr und vermied die Einrichtung eines direkten Verkehrs mit den anschliessenden Normalbahnen. Bald jedoch wurde die Wünschbarkeit direkter Abfertigung — in erster Linie für Gepäck — erkannt, und schon im Jahre 1889 waren Tarife für direkte Beförderung von Gepäck und Tieren im Verkehr mit den Nachbarbahnen erstellt. Später kam dazu die direkte Abfertigung von Personen für nähere oder für häufig verlangte Verbindungen. Die Beschränkung auf den internen Dienst ist bis heute aufrecht erhalten worden beim Güterverkehr, aber die Frage, ob wenigstens für Eilgut direkte Abfertigung auszuwirken sei, steht offen.

Im allgemeinen ist man bei der Strassenbahn Frauenfeld-Wil in Tariffragen konservativ, auch die gewaltigen Umwälzungen bei den schweizerischen Bundesbahnen vermochten hieran wenig zu ändern.

* * *

Eine Strassenbahn hat notwendigerweise grosse Ausgaben für den *Unterhalt der Geleiseanlage*. Das musste hier um so mehr zutreffen, als die Vignolschiene von 16 kg Metergewicht — bei übrigens sehr gutem Material — unverhältnismässig schwach war. Es wurde deshalb schon früh der Neubedarf an Schienen durch ein stärkeres Profil gedeckt. Seit 1901 ist die regelmässige Erneuerung des Oberbaues im Gange, allerdings werden angesichts der bescheidenen Mittel alljährlich nur kurze Strecken umgebaut. Zur Einlage kommen Schienen von 25 kg Metergewicht von Völklingen a. d. Saar. Damit geht Hand in Hand der Ersatz der Schwellen wiederum durch Eichenschwellen, aber von stärkeren Dimensionen. Heute liegen 3080 m

neues Geleise. Die Kosten des neuen Materials dürfen dem Erneuerungsfonds entnommen werden.

* * *

Fahrordnung. Mit der Eröffnung der Linie wurden 2 Zuggefüge in Bewegung gesetzt, da bei beidseitigen Anschlüssen ein einschichtiger Betrieb kaum denkbar ist. Eine Querbahn zwischen zwei Hauptlinien hat begreiflicherweise schwer befriedigende Zugsanschlüsse zu finden. Immerhin ist die Sache leichter geworden seit durch Vermehrung der Züge auf den Hauptbahnen die Anschlussgelegenheit sich vermehrt hat. Von den benachbarten Verwaltungen sind die Bestrebungen nach guter Zugverbindung immer nach Möglichkeit gefördert worden.

Der erste Fahrplan für den Rest der Sommerperiode 1887 sah 5 Züge in jeder Richtung vor. Heute haben wir durch das ganze Jahr 7 Züge. Wir legen den ersten Fahrplan und jenen der letzten Winterperiode zum Vergleiche bei. Je kleiner eine Verkehrsanstalt ist und je geringer die Stationsentfernungen sind, desto häufiger muss die Gelegenheit zum Fahren geboten werden — bis zur vollen Ausnutzung des Rollmaterials.

Bei ausserordentlichen Gelegenheiten muss eine Schmalspurbahn, die das Fahrmaterial nicht von weiter her zuziehen kann, zu aussergewöhnlichen Mitteln greifen. Die Güterwagen müssen zum Personentransport verwendet, die Zahl der Züge muss vermehrt werden bis zur Grenze des Möglichen. An den Haupttagen der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Frauenfeld verkehrten 40 Züge.

* * *

Im *Fahrdienst* hatte man von Anfang an 3 Personal eingestellt; je einen Lokomotivführer und einen Heizer, jetzt sind es neun Mann. Der Kohlenbedarf wird seit längerer Zeit von einer grossen Zahl von Neben- und Sekundärbahnen und Dampfschiffgesellschaften — dem Kohlenverband schweizerischer Transportanstalten — gemeinsam gedeckt. Gleichzeitig ist mit dem thermochemischen Laboratorium des eidg. Polytechnikums in Zürich die regelmässige Prüfung des Brennmaterials vereinbart, was eine Garantie für vertragsmässige und preiswürdige Lieferung bildet. Leider ist die Einrichtung für diese Prüfungen eine ungenügende, die Eisenbahner fordern deshalb von der Eidgenossenschaft die *Errichtung einer schweizerischen Anstalt zur Prüfung von Brennstoffen*. Seit dem Jahre 1902 wird dem fahrenden Personal eine Kohlenersparnisprämie ausgerichtet. Dadurch ist es gelungen, den Kohlenverbrauch für den Nutzkilometer (Zugs- und Vorspannkilometer) von 7.1 kg im Jahre 1900 auf 5.2 kg im Jahre 1904 herabzudrücken. Die Gesellschaft bezieht von der Ersparnis direkt keinen erheblichen Anteil, der indirekte Nutzen liegt darin, dass alle Vergeudung vermieden

wird und dass das Personal für aufmerksame und sachkundige Dienstleistung einen wohlverdienten Lohn erhält.

Das nicht zum Fahrdienst beanspruchte Personal wird in der Werkstatt zum Unterhalt des Rollmaterials verwendet. Ist die Werkstatt auch klein und nur bescheiden eingerichtet, so leistet sie doch gute Dienste. Ein einpferdiger Wassermotor liefert die treibende Kraft. Es wird auf deren Verstärkung Bedacht genommen werden müssen.

* * *

Gegen die Folgen der Haftpflicht bei Unfällen war die Strassenbahngesellschaft bis zum Jahre 1900 bei schweizerischen Unfall-Versicherungsgesellschaften versichert. Dann schloss sie sich dem Unfallversicherungsverband schweizerischer Sekundärbahnen an, der im Jahre 1898 gegründet wurde und heute 30 Bahngesellschaften zählt. Die Strassenbahn hat auch die Geschäftsführung dieses Verbandes übernommen.

Um eine Hilfs- und Pensionskasse für das Personal einzurichten und zu erhalten, ist ein so kleines Unternehmen nicht stark genug. Es existieren daher nur: eine Krankenkasse für die Tagelohnarbeiter und eine Dienstalterskasse für die fest Angestellten. Diese letztere ist im wesentlichen eine Ersparniskasse für die Einlagen des Personals mit hoher Verzinsung, welche letztere ermöglicht wird durch die Beiträge der Bahngesellschaft. Kann diese Kasse die Familie eines verstorbenen oder arbeitsunfähig gewordenen Angestellten vor Sorge nicht schützen, so bildet sie immerhin eine Hilfe in der ersten Not. Beim Verband schweizerischer Sekundärbahnen sind übrigens Bestrebungen zur Gründung einer gemeinsamen Hilfskasse im Gange.

* * *

Der *Verband schweizerischer Sekundärbahnen* ist im Jahre 1889 von 9 Verwaltungen gegründet worden, heute gehören 70 Gesellschaften dazu. Die Strassenbahn Frauenfeld-Wil war von Anfang an dabei. Es werden alljährlich regelmässig zwei Konferenzen abgehalten; die 12. Konferenz fand am 16./17. Mai 1894 in Frauenfeld statt.

* * *

Die ersten Betriebsjahre ergaben einen wenn auch bescheidenen finanziellen Erfolg. Im Jahre 1890 steigerte das eidgenössische Schützenfest in Frauenfeld die Personen-Einnahmen auf einmal um Fr. 20,000. Freilich waren auch die Ausgaben gross. Das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben ist auch in guten Jahren kein günstiges, wegen der geringen Länge der Linie, wegen der beidseitigen Anschlüsse, welche einen einfachen Fahrplan ausschliessen, wegen der Linie Wil-Winterthur, die das Hinterland abschneidet, und wegen der Schwierigkeit des Betriebes zwischen den beiden Bahnhöfen in Frauenfeld.

Für die Jahre 1889 und 1890 konnte eine Dividende an die Aktien I. Ranges ausgerichtet werden im Betrage von je 3%. Dann aber folgte von 1891—1895 eine Zeit geschäftlichen Stillstandes, die den Überschuss an Einnahmen immer geringer werden liess. Die Verwaltung suchte auf alle mögliche Art und Weise zu sparen; dass die Zahl der Züge beschnitten wurde, war wohl das ungeeignetste, was man tun konnte. Jedenfalls fällt die geringste Zahl der täglich geführten Züge mit den geringsten Erträgen zusammen.

Die Lage der Bahngesellschaft wurde kritisch, als der Zeitpunkt heranrückte, auf welchen das Obligationenkapital zurückgezahlt werden sollte (Juni 1897). Da wandte der Verwaltungsrat sich an die 3 Banken der Landesgegend: die thurgauische Hypothekenbank, die thurgauische Kantonalbank und die Bank in Wil wegen Übernahme eines neuen Anleihe, wobei zur Bestreitung notwendiger Bauten eine Vermehrung des Kapitals in Aussicht genommen wurde. Die Banken anboten ein Anleihen im Betrage von Fr. 300,000 zum Nennwerte, gegen Leistung von vierprozentigen Annuitäten, wovon 3½% zur Verzinsung, der Rest zur Abzahlung verwendet würde, so dass die Amortisation in 61 Jahren vollzogen wäre; jedoch unter der Bedingung, dass die an der Strassenbahn interessierten Gemeinden für die richtige Bezahlung der Annuitäten von je Fr. 12,000 Gewähr leisten.

Nun richtete der Verwaltungsrat an die Gemeinden des Murgtales und Umgebung das Gesuch, die von den Banken erheischte Garantie des Anleihe, bzw. der Annuitäten desselben, zu leisten. Er stellte einen Vorschlag für die Verteilung allfällig zu deckender Fehlbeträge auf, nach welchem übernehmen sollten:

die politische Gemeinde und die Ortsgemeinde Wil	300 ‰
die Ortsgemeinde und die Bürgergemeinde Frauenfeld	400 ‰
die Gemeinden Münchwilen, Wängi und Matzingen je 75 ‰	225 ‰
die übrigen Gemeinden	75 ‰
zusammen 1000 ‰	

Die Gemeinden in Wil gingen voran, Frauenfeld und andere folgten — dagegen versagten einige Zwischengemeinden, so dass nur 815 ‰ der Garantie beschlossen wurden. Da übernahmen die drei Banken den Rest der Garantie selbst und ermöglichten dadurch die Verwirklichung des Garantieanleihe.

Wir legen den Anleihevertrag und den Garantievertrag im Anhang bei.

Der Garantievertrag hatte eine Statutenrevision zur Folge, da den Garantiegemeinden eine Vertretung im Verwaltungsrat gesichert werden musste. Dieser wurde auf 9 Mitglieder gebracht.

Der Überschuss des neuen Anleihe wurde 1898 verwendet zum Bau des Verwaltungs- und Stationsgebäudes im Bahnhof Frauenfeld-Stadt.

Die Garantie musste bis jetzt nicht in Anspruch genommen werden, und es ist zu hoffen, dass dies auch später nicht notwendig sei. Nach Vertrag sollten heute 23 Obligationen amortisiert sein, es sind aber 40 zurückbezahlt.

Die letzten Jahre des alten Jahrhunderts brachten auch der Strassenbahn Frauenfeld-Wil einen lebhaften Verkehr, der bis heute anhält und hoffentlich von Dauer sein wird. Den Höhepunkt erreichte er im Jahr 1903, wo die schweizerische landwirtschaftliche Ausstellung bislang nicht bekannte Einnahmen — und Ausgaben — brachte. So wurde es nicht nur möglich, die Annuitäten des Anleihe mühelos auszurichten, sondern auch den Erneuerungsfonds erklecklich zu speisen, und es gestatteten die Ergebnisse der Jahre 1903 und 1904 nach langer Vakanz eine Dividende für die Aktien I. Ranges, die aber nur im letzten Jahre in bescheidenem Masse bezogen wurde.

Freilich wird die Strassenbahn weit davon entfernt sein, eine sorgenfreie Existenz zu führen, auch wenn die besten Erwartungen sich erfüllen sollten. Es wartet ihrer eine ganze Reihe schwerwiegender Aufgaben: Raschere Förderung des Geleiseumbaus, Einführung der *automatischen* Vacuumbremse, Einführung einer bessern Beleuchtung, Einführung eines rationelleren Kupplungsystems u. a. mehr.

Die Gewerbetätigkeit im Murgtal hat seit 18 Jahren, trotz mancher Schwierigkeit, sich bedeutend gehoben. Es soll nicht untersucht werden, was Ursache, was Wirkung sei: Gedeihen der Bahn und Gedeihen der Industrie stehen in steter Wechselwirkung.

Schliesslich noch einige personelle Mitteilungen. Von den im Jahre 1887 gewählten Mitgliedern des Verwaltungsrates leben heute nur noch zwei: die Herren E. Kollbrunner und A. Wild. Die Präsidenten des Verwaltungsrates sind: Herr C. A. Schweitzer 1887 bis 1896; Herr A. Koch, Vorsteher in Frauenfeld, 1897—1898; Herr A. Wild, Regierungsrat, in Frauenfeld, seit 1898. Die Vizepräsidenten: Herr A. Koch 1887—1897; Herr A. Wild 1897—1898; Herr Ph. Heitz, seit 1898. — In der Betriebsleitung hat bis jetzt ein Wechsel nicht stattgefunden. Von den ursprünglichen 15 Angestellten sind heute noch 4 im Dienst.

* * *

Wir geben anschliessend eine Reihe von Zusammenstellungen über die Betriebsergebnisse: Zugverkehr, Transportmengen, Einnahmen, Ausgaben, Überschüsse und deren Verwendung während des 17½-jährigen Betriebes. Die Angaben sind unsern Jahresberichten entnommen und wurden bereits in der schweizerischen Eisenbahnstatistik veröffentlicht.

Leistungen des Rollmaterials.

Jahr	Weg der Lokomotiven und Wagen										Zugsdienst							
	Lokomotiven						Personenwagen		Lastwagen		Alle Wagen zusammen	Zugsverkehr		Zusammensetzung der Züge			Tägliche Züge über die ganze Bahn	
	Reisedienst	Materialzüge	Leerfahrt	Bauglied-dienst	Im ganzen	Per Maschine	Im ganzen	Per Achse	Im ganzen	Per Achse		Im ganzen	Per Bahn-kilometer	Lokomo-tiven	Pers.-Wagen	Achsen Lastwagen		Zusammen
	Lokomotivkilometer						Achsenkilometer				Zugskilometer							
1887 (1/2 Jahr)	21,261	17,100	4	1040	39,405	39,405	93,736	17,359	64,620	6874	158,356	21,010	3502	1.012	4.46	3.08	7.54	9.59
1888	71,265	524	6	3708	75,503	25,168	290,352	18,147	231,888	8282	522,240	70,951	3941	1.005	4.09	3.27	7.36	10.77
1889	71,375	—	4	3611	74,990	24,997	307,638	19,227	239,926	7498	547,564	71,221	3956	1.002	4.32	3.37	7.69	10.34
1) 1890	74,469	—	106	3770	78,345	21,762	303,624	15,980	280,220	8756	583,844	74,324	4129	1.002	4.09	3.77	7.86	11.31
1891	70,805	—	51	3744	74,600	18,650	270,020	13,501	242,716	6995	512,736	70,198	3900	1.009	3.85	3.45	7.30	10.68
1892	67,451	290	34	3825	71,600	17,900	294,914	14,746	243,434	6762	538,348	67,217	3734	1.004	4.39	3.32	8.01	10.20
1893	69,427	92	92	3129	72,740	18,185	311,766	15,588	252,534	7015	564,300	69,094	3839	1.005	4.51	3.66	8.17	10.52
1894	69,110	156	115	3419	72,800	18,200	300,362	15,018	255,672	7102	556,034	68,674	3815	1.008	4.38	3.73	8.10	10.45
1895	69,081	168	228	3423	72,900	18,225	302,470	15,123	259,080	7197	561,550	68,400	3800	1.010	4.42	3.79	8.21	10.41
1896	69,694	52	157	4817	74,720	18,680	316,528	15,826	267,762	7438	584,290	69,330	3852	1.005	4.57	3.86	8.43	10.52
1897	69,108	380	35	4817	74,340	18,585	316,904	15,845	273,992	7405	590,896	68,798	3822	1.005	4.61	3.98	8.59	10.47
1898	70,088	338	17	4894	75,387	18,834	324,960	16,248	281,574	7039	606,534	69,648	3869	1.006	4.67	4.04	8.71	10.80
1899	69,484	311	58	4870	74,223	18,681	316,234	15,812	272,424	6811	588,658	69,315	3851	1.002	4.56	3.98	8.49	10.55
1900	70,064	26	81	3496	73,667	18,417	315,806	15,790	280,684	7017	596,490	69,860	3881	1.008	4.59	4.09	8.54	10.68
1901	71,586	30	201	3573	75,390	18,847	323,866	16,193	276,502	6913	600,368	71,090	3949	1.007	4.56	3.89	8.45	10.32
1902	72,062	268	94	3636	76,060	19,015	324,584	16,229	294,788	7370	619,372	71,827	3990	1.008	4.59	4.10	8.62	10.98
2) 1903	83,310	102	81	4167	87,290	21,915	377,784	18,889	365,122	8551	742,906	82,829	4955	1.006	4.56	4.41	8.97	12.61
1904	86,634	122	51	4313	91,120	22,780	384,382	19,219	358,618	7471	743,000	86,528	4916	1.001	4.44	4.15	8.59	13.17
Jahresdurchschnitt	71,899	1153	82	3936	75,148	21,015	315,919	16,375	273,551	7361	589,470	71,555	3983	1.005	4.42	3.78	8.20	10.84

1) Eidgenössisches Schützenfest in Frauenfeld.

2) Schweizerische landwirtschaftliche Ausstellung in Frauenfeld.

Leistungen des Rollmaterials. Beförderte Lasten.

Jahr	Totes Gewicht							Nutzgewicht					Gesamtgewicht			
	Lokomotiven	Personenwagen	Lastwagen	Im ganzen	per Bahn-kilometer	per Nutz-kilometer	In % des Gesamt-gewichts	Beisende	Gepäck, Tiere und Güter	Im ganzen	per Bahn-kilometer	per Nutz-kilometer	In % des Gesamt-gewichts	Im ganzen	per Bahn-kilometer	per Nutz-kilometer
	Kilometertonnen							Kilometertonnen					Kilometertonnen			
1887	808,285	195,908	89,176	593,369	98,895	27.9	92.31	35,284	10,689	45,973	7,662	2.2	7.19	639,842	106,557	30.1
1888	1,033,342	609,739	320,005	1,963,086	109,060	27.5	93.14	87,922	56,784	144,706	8,039	2.0	6.86	2,107,792	117,099	29.6
1889	1,034,937	646,040	339,694	2,020,671	112,260	28.4	92.36	94,519	74,920	169,439	9,413	2.4	7.74	2,190,110	121,673	30.9
1890	1,042,566	686,190	400,715	2,129,471	118,308	28.6	91.06	123,089	86,010	209,099	11,616	2.8	8.04	2,338,570	129,919	31.4
1891	991,270	658,558	396,542	2,046,370	113,687	28.9	91.99	93,651	84,531	178,182	9,899	2.5	8.01	2,224,552	123,586	31.4
1892	971,294	678,302	355,414	2,005,010	111,389	29.7	91.87	89,758	87,654	177,412	9,857	2.7	8.13	2,182,422	121,246	32.4
1893	999,750	717,062	368,700	2,085,512	115,862	30.1	91.73	100,540	87,802	188,342	10,464	2.7	8.28	2,273,854	126,326	32.8
1894	995,184	690,833	373,281	2,059,298	114,405	29.8	91.05	90,525	89,689	180,214	10,012	2.6	8.05	2,239,512	124,417	32.4
1895	994,766	695,681	378,251	2,068,704	114,928	30.0	91.41	96,286	98,025	194,311	10,795	2.7	8.59	2,263,015	125,723	32.8
1896	1,008,594	728,014	390,938	2,122,541	117,919	30.5	91.81	98,176	103,887	202,063	11,226	2.9	8.69	2,324,604	129,145	33.4
1897	995,155	728,879	402,768	2,126,802	118,156	30.8	90.99	106,082	106,809	212,891	11,827	3.10	9.10	2,339,693	129,933	33.9
1898	1,009,267	747,408	419,545	2,176,220	120,901	31.0	90.70	109,121	114,149	223,270	12,404	3.2	9.30	2,399,490	133,305	34.2
1899	1,000,570	727,338	405,912	2,133,820	118,546	30.7	90.78	105,245	111,513	216,758	12,042	3.1	9.22	2,350,578	130,588	33.8
1900	1,008,922	726,354	418,219	2,153,495	119,640	30.7	90.44	113,206	114,482	227,688	12,649	3.3	9.56	2,381,183	132,289	34.0
1901	1,030,838	744,892	411,988	2,187,718	121,540	30.6	90.66	108,001	117,273	225,274	12,515	3.1	9.34	2,412,992	134,055	33.7
1902	1,037,698	746,543	439,234	2,223,470	123,526	30.9	90.06	113,156	132,259	245,415	13,634	3.4	9.04	2,468,885	137,160	34.8
1903	1,199,664	868,903	569,590	2,638,157	149,895	31.7	89.04	168,315	155,818	324,633	18,445	3.9	10.68	2,962,730	163,340	35.6
1904	1,247,530	884,079	602,478	2,734,087	155,346	31.56	89.67	127,971	153,270	281,241	15,979	3.26	9.33	3,015,328	171,325	34.8
Jahresdurchschnitt	1,032,959	720,041	408,602	2,161,604	124,284	31.11	91.36	107,385	108,013	210,399	11,582	2.89	8.63	2,372,002	134,387	32.6

Personenverkehr.

Bd. II, 1905.

Jahr	Ausscheidung nach Fahrten						Ausscheidung nach Wagenklassen				Gesamtzahl d. Reisenden		Personenkilometer				Mittlere Ausnutzung der Sitzplätze	Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren Kilometer
	Einfache Fahrt		Kehrfahrt		Fahrten zu ermäßigten Taxen		II. Klasse		III. Klasse		Im ganzen	Per Bahnkilometer	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Per Zugkilometer	Per Achsenkilometer		
	Reisende	%	Reisende	%	Reisende	%	Reisende	%	Reisende	%								
1887	21,059	39.75	28,268	53.85	3,658	6.9	1884	3.06	51,101	96.44	52,985	8,831	470,455	78,409	22.4	5.02	34.8	8.88
1888	41,030	30.80	75,980	56.11	18,391	13.59	3523	2.00	181,878	97.40	185,401	7,522	1,172,291	65,127	16.5	4.04	28.0	8.66
1889	88,372	27.09	74,666	52.71	28,620	20.20	3498	2.47	188,160	97.53	141,648	7,870	1,260,264	70,015	17.7	4.10	28.4	8.89
1890	41,587	23.07	75,808	43.08	56,136	32.35	4043	2.88	169,488	97.07	173,531	9,641	1,641,187	91,177	22.1	5.41	36.1	9.40
1891	37,852	27.44	73,924	53.00	26,154	18.05	3210	2.88	184,720	97.07	187,930	7,668	1,248,688	69,371	17.8	4.02	30.40	9.05
1892	35,017	26.08	67,006	50.00	29,469	22.41	2814	2.14	128,678	97.86	131,492	7,805	1,196,777	66,487	17.8	4.00	26.80	9.10
1893	33,151	23.44	61,814	43.71	46,463	32.85	3046	2.15	138,382	97.85	141,428	7,857	1,340,544	74,475	19.4	4.30	28.88	9.48
1894	84,076	25.75	50,654	38.28	47,585	35.07	2550	1.93	129,765	98.07	132,815	7,351	1,206,996	67,055	17.6	4.02	26.88	9.12
1895	32,386	23.88	52,002	38.82	51,331	37.82	2835	2.00	182,884	97.91	135,719	7,540	1,283,809	71,323	18.8	4.24	27.00	9.46
1896	30,291	21.87	54,830	38.07	57,469	40.20	2778	1.05	189,942	98.05	142,720	7,929	1,309,015	72,728	18.9	4.14	27.30	9.17
1897	32,829	21.18	59,254	38.73	61,427	40.14	2613	1.71	150,377	98.20	153,010	8,501	1,414,426	78,579	20.6	4.46	29.40	9.34
1898	32,481	21.80	64,778	43.47	51,760	34.73	2428	1.08	146,596	98.87	149,019	8,279	1,454,951	80,831	20.9	4.48	29.55	9.76
1899	30,518	20.62	71,024	47.77	47,143	31.71	2683	1.80	146,002	98.20	148,685	8,260	1,403,268	77,959	20.2	4.44	29.20	9.44
1900	30,660	18.70	76,820	46.70	56,220	34.45	3163	1.04	160,037	98.00	163,200	9,067	1,509,408	83,856	21.6	4.78	31.55	9.25
1901	28,147	18.18	70,930	45.82	55,739	36.00	3011	1.04	151,805	98.00	154,816	8,601	1,440,008	80,000	20.30	4.45	29.35	9.30
1902	28,382	17.08	72,796	45.34	59,874	36.08	3311	2.00	157,241	97.94	160,552	8,920	1,508,742	83,819	21.00	4.05	30.08	9.40
1903	28,726	13.20	122,444	56.24	66,525	30.56	4113	1.89	213,582	98.11	217,695	12,369	2,250,869	127,890	27.20	5.00	39.88	10.34
1904	31,115	16.80	91,460	49.30	62,910	33.00	3782	2.00	181,703	98.00	185,485	10,539	1,706,287	96,948	19.72	4.44	29.80	9.20
Jahresdurchschnitt	33,878	23.16	71,738	46.80	47,675	30.00	3189	2.14	150,135	97.86	153,325	8,558	1,431,811	79,780	20.08	4.38	30.18	9.40

Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.

Jahr	Gepäck		Tiere			Güter aller Art		Gesamtgewicht aller Güter, Gepäck und Tiere		Tonnenkilometer						Mittlere Ausnutzung der Tragkraft	Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren km	
			Stückzahl	Gewicht				Im ganzen	Per Bahnkilometer	Gepäck	Tiere	Güter aller Art	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Per Zugkilometer			Per Achsenkilometer
				Anzahl	Tonnen													
1887	91	7.70	265	55	4.71	1,022	87.50	1,168	195	889	662	9,138	10,689	1781	0.5	0.17	6.8	9.15
1888	295	4.40	1803	313	4.77	5,956	90.74	6,564	365	2883	3289	50,612	56,784	3155	0.8	0.24	9.8	8.05
1889	389	4.50	2730	366	4.28	7,890	91.27	8,645	480	3573	4571	66,776	74,920	4162	1.0	0.31	12.5	8.67
1890	461	4.50	3502	367	3.68	9,280	91.81	10,108	562	4422	4651	76,937	86,010	4778	1.2	0.31	12.4	8.51
1891	503	4.07	3568	413	4.08	9,202	90.05	10,118	562	4931	3617	75,983	84,531	4696	1.2	0.35	13.0	8.85
1892	530	5.21	4221	449	4.41	9,198	90.88	10,177	565	5172	3558	77,124	87,654	4870	1.3	0.36	14.4	8.58
1893	562	5.47	4054	405	3.94	9,312	90.59	10,279	571	5548	4638	77,616	87,802	4878	1.3	0.35	13.9	8.64
1894	529	5.17	4505	413	4.04	9,282	90.79	10,224	568	5303	5186	79,200	89,689	4933	1.3	0.35	14.0	8.77
1895	522	4.00	3141	352	3.14	10,332	92.20	11,206	623	5428	4217	88,380	98,025	5446	1.4	0.38	15.1	8.75
1896	561	4.80	2787	348	2.80	11,133	92.45	12,042	669	5775	4141	93,971	103,887	5772	1.5	0.39	15.5	8.68
1897	579	4.70	2763	353	2.80	11,394	92.44	12,326	685	6178	3787	96,844	106,809	5934	1.6	0.39	15.6	8.67
1898	626	4.01	3040	359	2.82	11,757	92.27	12,742	708	6739	4090	103,320	114,149	6341	1.6	0.41	16.2	8.95
1899	681	5.85	3017	390	3.24	10,982	91.11	12,053	670	7068	4321	100,124	111,513	6195	1.6	0.41	16.4	9.25
1900	761	6.07	3042	431	3.44	11,336	90.49	12,528	696	6762	4978	102,742	114,482	6360	1.6	0.41	16.8	9.14
1901	675	5.24	3405	463	3.59	11,744	91.17	12,882	716	7027	5231	105,015	117,273	6515	1.6	0.43	17.0	9.10
1902	810	5.58	3916	647	4.45	13,070	89.07	14,527	807	8096	7648	116,515	132,259	7348	1.8	0.45	17.2	9.10
1903	980	5.78	4107	629	3.07	15,504	90.60	17,113	972	9696	7362	138,760	155,818	8853	1.9	0.43	17.07	9.11
1904	1008	5.95	3841	603	3.55	15,319	90.52	16,930	962	9370	7064	136,836	153,270	8709	1.77	0.43	17.1	9.05
Jahresdurchschnitt	551	5.80	3906	424	3.64	10,599	90.00	11,632	655	6050	4893	92,071	103,013	5814	1.4	0.36	14.51	8.84

Betriebseinnahmen.

Ertrag des Personentransportes.

Jahr	Ausscheidung nach Fahrten						Ausscheidung nach Wagenklassen				Gesamtertrag						
	Einfache Fahrt		Kehrfahrt		Fahrten zu ermässiger Taxe		II. Klasse		III. Klasse		Im ganzen	Per Bahnkilometer	Per Zugkilometer	Per Achsenkilometer	Per Reisenden	Per Reisenden und Kilometer	In % der ganzen Transport-Einnahmen
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	%
1887	11,196	41.30	14,469	53.46	1,406	5.10	1627	6.01	25,444	93.00	27,071	4512	1.20	28.88	0.51	5.75	85.75
1888	23,542	35.78	36,323	55.22	5,917	9.00	3278	4.08	62,504	95.02	65,782	3655	0.03	22.65	0.40	5.61	76.28
1889	22,315	33.11	36,381	53.08	8,696	12.01	3223	4.78	64,169	95.22	67,392	3744	0.05	21.01	0.48	5.35	73.02
1890	25,820	29.20	37,761	42.84	24,562	27.87	3800	4.31	84,343	95.00	88,143	4857	1.18	29.03	0.51	5.37	76.50
1891	22,896	33.05	37,264	54.27	7,883	11.58	2915	4.28	65,128	95.72	68,943	3780	0.07	25.20	0.40	5.45	71.48
1892	21,277	33.27	33,511	52.30	9,172	14.34	2538	3.07	61,422	96.03	63,960	3553	0.05	21.00	0.40	5.34	69.93
1893	20,760	29.46	33,550	47.60	16,172	22.05	2843	4.03	67,639	95.07	70,482	3916	1.02	22.61	0.50	5.20	71.42
1894	20,183	32.07	27,196	43.21	15,554	24.72	2372	3.77	60,561	96.23	62,933	3496	0.02	20.05	0.48	5.21	69.11
1895	19,979	30.84	27,837	42.07	16,965	26.10	2600	4.01	62,181	95.00	64,781	3599	0.05	21.42	0.48	5.05	68.28
1896	19,102	28.20	29,544	43.61	19,099	28.10	2553	3.77	65,192	96.23	67,745	3764	0.08	21.40	0.47	5.18	68.07
1897	20,010	27.37	32,221	44.07	20,887	28.56	2457	3.06	70,661	96.04	73,118	4062	1.06	23.07	0.48	5.17	68.00
1898	19,624	25.00	34,634	45.71	21,507	28.30	2229	2.04	73,536	97.06	75,765	4209	1.00	23.32	0.51	5.20	68.51
1899	18,005	24.03	37,227	49.67	19,713	26.30	2551	3.40	72,394	96.00	74,945	4164	1.08	23.70	0.50	5.34	68.09
1900	17,382	22.00	38,993	49.48	22,422	28.46	2677	3.40	76,120	96.60	78,797	4378	1.13	24.05	0.48	5.22	67.94
1901	15,772	21.00	36,848	49.27	22,172	29.04	2536	3.30	72,256	96.61	74,792	4155	1.05	23.00	0.48	5.19	66.95
1902	16,166	20.76	38,377	49.27	23,343	29.07	2789	3.08	75,097	96.42	77,886	4327	1.08	24.00	0.49	5.10	65.12
1903	36,144	34.22	43,341	41.03	26,143	24.75	3387	3.21	102,241	96.70	105,628	6002	1.28	27.00	0.48	4.00	68.78
1904	17,671	19.51	47,552	52.51	25,334	27.07	2947	3.25	87,610	97.75	90,557	5145	1.05	23.50	0.49	5.31	65.40
Jahresdurchschnitt	21,222	28.30	34,982	48.30	17,709	22.72	2845	3.00	72,029	96.11	72,951	4189	1.05	23.80	0.40	5.27	70.56

Betriebseinnahmen.

Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.

Jahr	Gepäck					Tiere			Güter aller Art				Gesamtertrag						
	Im ganzen		Per Tonne	Per Tonne und Kilometer	Anf. 100 Fr. Einnahmen aus dem Personentransport	Im ganzen		Per Stck	Per Tonne und Kilometer	Im ganzen		Per Tonne	Per Tonne und Kilometer	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Per Zugkilometer	Per Achsenkilometer	Per Tonne und Kilometer	In % der ganzen Transport-Einnahmen
	Fr.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Fr.	%	Fr.	Ct.	Fr.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Fr.	Fr.	Ct.	Ct.	%
1887	957	21.20	10.52	107.65	3.54	279	6.20	1.05	42.15	3265	72.54	3.10	35.78	4501	750	0.21	6.07	42.11	14.25
1888	2779	131.50	9.42	96.30	4.26	1536	7.51	0.85	46.70	16,139	78.00	2.71	31.80	20,454	1136	0.29	8.82	36.02	23.72
1889	3065	12.00	7.88	85.78	4.55	2179	9.03	0.80	47.07	18,904	78.28	2.40	28.31	24,148	1342	0.34	10.00	32.28	26.88
1890	3712	13.71	8.05	83.04	4.21	2398	8.80	0.68	51.50	20,964	77.43	2.20	27.26	27,074	1504	0.30	9.06	31.48	23.60
1891	4003	14.75	7.00	81.18	5.88	2548	9.30	0.71	70.44	20,592	75.80	2.24	27.10	27,143	1508	0.30	11.18	32.11	28.52
1892	4139	15.05	7.81	80.08	5.47	2733	9.04	0.65	51.01	20,631	75.01	2.24	26.75	27,503	1528	0.41	11.30	31.88	30.07
1893	4448	15.77	7.01	80.17	6.31	2483	8.80	0.61	53.54	20,279	75.43	2.20	27.42	28,210	1567	0.41	11.17	32.13	28.58
1894	4320	15.30	8.17	81.40	6.80	2559	9.10	0.57	49.84	21,249	75.54	2.20	26.88	28,128	1563	0.41	11.17	31.80	30.80
1895	4458	14.78	8.54	82.18	6.88	2105	6.08	0.67	49.02	23,602	78.24	2.28	26.71	30,165	1676	0.44	11.04	30.77	31.77
1896	4667	14.60	8.32	80.81	6.80	2140	6.74	0.77	51.08	24,964	78.57	2.24	26.50	31,771	1765	0.40	11.87	30.58	31.08
1897	4976	15.08	8.50	80.57	6.81	2194	6.05	0.70	57.09	25,833	78.27	2.27	26.67	33,003	1834	0.48	12.05	30.90	31.10
1898	5375	15.48	8.50	79.76	7.00	2366	6.70	0.78	57.85	27,087	77.78	2.30	26.21	34,828	1935	0.50	12.37	30.51	31.40
1899	5701	16.28	8.37	80.06	7.01	2424	6.00	0.80	56.10	27,002	76.87	2.40	26.07	35,127	1951	0.15	12.80	31.50	31.01
1900	6360	17.10	8.30	94.05	8.07	2743	7.38	0.00	55.10	28,088	75.52	2.48	27.84	37,191	2066	0.53	13.25	32.49	32.00
1901	5908	16.10	8.76	84.03	7.00	2912	7.88	0.80	55.07	28,108	76.12	2.30	26.77	36,928	2052	0.52	13.35	31.40	33.05
1902	6581	15.78	8.12	81.20	8.45	3880	9.30	0.90	50.78	31,249	74.02	2.30	26.82	41,710	2317	0.58	14.15	31.54	34.88
1903	7831	16.33	7.00	80.77	7.41	3699	7.72	0.90	50.24	36,416	75.95	2.35	26.24	47,946	2724	0.58	13.13	30.77	31.22
1904	7809	16.35	7.78	83.34	8.71	3641	7.02	0.95	51.55	36,323	76.03	2.37	26.54	47,773	1714	0.55	13.32	31.17	34.54
Jahresdurchschnitt	5025	15.55	8.30	84.07	6.55	2586	7.08	0.80	52.72	24,905	76.08	2.40	27.07	32,515	1842	0.42	11.45	32.25	29.44

Betriebseinnahmen.

Jahr	Total der Transporteinnahmen						Nebeneinnahmen						Gesamteinnahmen			
	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Per Zugkilometer	Per Nutzkilometer	Per Achsenkilometer	In % der Gesamteinnahmen	Pacht- und Mietzinse	Ertrag von Hilfs-geschäften	Sonstige Einnahmen	Im ganzen	Per Bahnkilometer	In % der Gesamteinnahmen	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Per Nutzkilometer	Per Achsenkilometer
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Ot.	%	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%	Fr.	Fr.	Fr.	Ot.
1887	31,572	5262	1.50	1.48	19.04	99.51	—	—	154	154	26	0.40	31,726	5288	1.40	20.08
1888	33,236	4791	1.22	1.21	16.51	99.00	—	—	35	35	2	0.04	33,271	4793	1.21	16.53
1889	91,540	5086	1.28	1.28	16.72	99.05	—	—	49	49	3	0.05	91,589	5089	1.28	16.78
1890	115,217	6401	1.55	1.55	19.73	99.70	200	—	45	245	14	0.21	115,462	6415	1.55	19.78
1891	95,186	5288	1.30	1.34	18.56	99.00	35	—	—	35	2	0.04	95,221	5290	1.34	18.57
1892	91,463	5081	1.30	1.30	16.00	99.00	38	—	—	38	2	0.04	91,501	5083	1.30	17.—
1893	98,692	5483	1.42	1.42	17.40	99.81	185	—	—	185	10	0.10	98,877	5493	1.43	17.53
1894	91,061	5059	1.33	1.32	16.38	99.00	35	—	—	35	2	0.04	91,096	5061	1.32	16.38
1895	94,946	5275	1.30	1.37	16.01	99.00	35	—	—	35	2	0.04	94,981	5277	1.37	16.01
1896	99,516	5529	1.44	1.43	17.08	99.81	—	—	185	185	10	0.10	99,701	5539	1.43	17.00
1897	106,121	5896	1.54	1.54	17.00	99.87	140	—	—	140	7	0.18	106,261	5903	1.54	17.08
1898	110,593	6144	1.50	1.58	18.23	99.81	206	—	—	206	11	0.10	110,799	6155	1.58	18.27
1899	110,072	6115	1.50	1.58	18.70	99.20	610	209	—	819	46	0.74	110,891	6161	1.50	18.84
1900	115,988	6444	1.00	1.00	19.45	99.20	587	276	—	863	48	0.74	116,851	6492	1.07	19.50
1901	111,720	6207	1.57	1.50	18.81	98.00	500	344	637	1481	82	1.81	113,201	6289	1.00	18.80
1902	119,596	6644	1.07	1.00	19.81	98.50	555	370	900	1825	102	1.50	121,421	6746	1.00	19.00
1903	153,574	8726	1.85	1.84	20.07	98.88	530	393	900	1823	104	1.17	155,397	8830	1.87	20.02
1904	138,330	7860	1.60	1.60	18.02	98.18	477	1185	900	2562	146	1.82	140,892	8005	1.60	18.00
Jahresdurchschn.	107,501	5961	1.406	1.487	18.21	99.50	230	154	211	595	34	0.50	108,098	5995	1.51	18.30

Betriebsausgaben.

Jahr	I. Allgemeine Verwaltung				II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.					III. Expeditiions- und Zugdienst.				IV. Fahrdienst.					
	Personal	Sonstige Ausgaben	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Personal	Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	Sonstige Ausgaben	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Personal	Andere Ausgaben	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Personal	Material-Vorbrauch der Maschinen und Wagen	Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	Andere Ausgaben	Im ganzen	Per Bahnkilometer
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1887	1344	997	2341	390	1733	459	439	2,631	439	4,577	3647	8,224	1371	3,365	5,567	519	149	9,600	1600
1888	3867	1096	4963	276	4504	8,621	454	13,579	754	12,305	1729	14,034	780	9,040	12,884	4,317	263	26,504	1472
1889	4762	1280	6042	336	4186	6,988	408	11,582	644	13,951	2745	16,696	927	9,393	12,761	4,821	281	27,256	1514
1890	5161	1153	6314	351	4336	8,606	282	13,224	735	17,828	5800	23,628	1312	11,074	16,847	7,741	402	36,064	2004
1891	4537	997	5534	307	4239	7,912	614	12,765	709	14,967	5065	20,032	1113	11,019	16,589	8,377	266	36,251	2014
1892	4020	975	4995	278	4421	6,904	488	11,813	656	15,033	4078	19,111	1062	10,139	17,355	6,086	336	33,916	1884
1893	4305	1134	5439	302	4400	9,744	595	14,739	819	15,938	4342	20,280	1127	10,343	14,483	6,594	568	31,988	1777
1894	4025	1120	5145	286	4493	9,406	565	14,464	804	15,506	4199	19,705	1095	10,707	14,430	8,375	538	34,050	1891
1895	4025	1148	5173	287	4938	13,301	860	19,099	1061	15,037	4197	19,234	1069	12,802	15,307	8,277	571	36,957	1942
1896	4205	1083	5288	294	4700	10,395	614	15,709	873	16,218	4657	20,875	1160	10,337	15,545	9,130	422	35,434	1968
1897	4595	1112	5707	317	4600	13,337	873	18,810	1045	17,269	5917	23,186	1288	11,109	15,842	7,467	512	34,930	1941
1898	4745	2160	6905	384	5033	13,443	757	19,233	1069	17,197	6023	23,220	1290	11,388	15,091	8,119	564	35,162	1953
1899	4770	1431	6201	345	5117	16,747	947	22,811	1267	17,610	5057	22,667	1259	11,421	15,843	7,697	694	35,655	1981
1900	5055	1118	6173	343	4800	11,528	889	17,217	957	18,240	5637	23,877	1327	12,408	22,631	7,715	742	43,496	2416
1901	5765	1151	6916	384	4500	19,161	1170	24,831	1380	18,593	6064	24,657	1370	11,181	22,010	8,466	633	42,290	2349
1902	5860	1347	7207	400	5100	22,279	1103	28,482	1582	20,292	6197	26,489	1472	11,658	18,134	9,309	674	39,825	2218
1903	6135	1488	7623	433	5300	24,056	1252	30,608	1739	25,204	8067	33,271	1891	15,589	17,051	13,595	614	46,849	2662
1904	5875	2092	7967	453	5040	22,045	1157	28,242	1605	24,131	7378	31,509	1790	16,612	17,099	10,981	628	45,320	2575
Jahresdurchschnitt	4791	1320	6111	342	4699	12,977	777	18,452	1007	17,301	5238	22,540	1256	11,514	16,472	7,938	511	36,435	2009

Betriebsausgaben.

Rechnungsabschluss.

Jahr	V. Verschiedene Ausgaben					Gesamtausgaben					Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben					
	Pacht- und Mietzins	Verlust an Hüllgeschichten	Andere Ausgaben	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Per Nutzkilometer	Per Achsen- kilometer	In % der Gesamt- einnahmen	Im ganzen	Per Bahnkilometer	Per Engkilometer	Per Nutzkilometer	Per Achsen- kilometer	In % der Gesamt- einnahmen
1887	567		1750	2317	386	25,113	4185	1.18	15.86	79.16	8,776	1468	0.41	0.41	5.54	27.80
1888	1990		2525	4515	251	63,595	3593	0.89	12.18	73.24	27,156	1509	0.88	0.88	5.20	31.40
1889	2005		2109	4114	228	65,690	3649	0.92	12.00	71.72	29,964	1665	0.42	0.42	5.47	32.78
1890	1982		3695	5677	315	84,907	4717	1.14	14.54	73.54	35,987	1999	0.48	0.48	6.16	31.28
1891	2070		2384	4454	248	79,036	4391	1.12	15.41	83.00	20,604	1145	0.20	0.20	4.02	21.05
1892	2070		2299	4369	242	74,204	4122	1.10	13.70	81.10	21,628	1201	0.32	0.32	4.02	23.05
1893	2070		2320	4390	244	76,886	4269	1.11	13.02	77.71	26,246	1458	0.38	0.38	4.06	26.50
1894	2070		2723	4793	266	78,157	4342	1.13	14.05	85.80	17,697	983	0.26	0.26	3.18	19.48
1895	2070		2921	4991	277	83,454	4636	1.21	14.86	87.86	16,483	916	0.24	0.24	2.04	17.30
1896	2070		2994	5064	281	83,270	4576	1.18	14.10	82.62	22,210	1234	0.32	0.32	3.80	22.32
1897	2160		3391	5551	308	88,184	4899	1.28	14.02	82.00	23,488	1305	0.34	0.34	3.88	22.18
1898	2150		3599	5749	318	90,269	5014	1.20	14.88	81.47	26,073	1448	0.38	0.37	4.30	23.56
1899	1728		3519	5249	292	92,581	5144	1.04	15.73	83.40	22,738	1263	0.33	0.33	3.86	20.06
1900	1540		2774	4314	239	95,077	5282	1.36	15.04	81.37	25,225	1401	0.36	0.36	4.23	21.75
1901	1560		3011	4571	254	103,265	5737	1.44	17.20	91.22	13,026	724	0.18	0.18	2.28	11.06
1902	1580		4308	5888	327	107,891	5994	1.50	17.42	88.86	17,593	977	0.26	0.24	2.84	14.71
1903	1480		4787	6217	353	124,568	7078	1.50	16.77	80.16	35,223	2001	0.42	0.42	4.74	22.94
1904	1480		4239	5719	325	118,757	6748	1.87	15.91	84.39	25,292	1437	0.20	0.39	3.40	18.28
Jahresdurchsch.	1880		3193	5073	286	89,100	4906	1.28	14.95	81.65	23,966	1452	0.33	0.32	4.14	22.78

Gewinn- und Verlustrechnung.

Jahr	Einnahmen										Ausgaben														
	Aktivsaldo vom Vorjahr	Überschuss der Betriebs- einnahmen	Ertrag von Kapitalen	Zuschüsse aus besonderen Fonds				Aus sonstigen Quellen	Passiv- saldo- vortrag	Zusammen	Passivsaldo vom Vorjahr	Verzinsung der kon- solidierten Anleihen	Konto- korren- tinsen	Einlagen in die Spezialfonds				Abschrei- bungen	Kapital- amorti- sation	Ver- wendungen zu ver- schludenen Zwecken	Dividenden für die Aktien	Aktivsaldo- vortrag			
				Er- neuerungs- fonds	Reserve- fonds	Amorti- sations- fonds	Andere Fonds							Er- neuerungs- fonds	Reserve- fonds	Amorti- sations- fonds	Andere Fonds								
1887	—	6,613	66	—	—	—	—	—	—	6,679	—	3,000	—	2,933	—	—	—	—	—	—	—	—	—	746	6,679
1888	746	22,676	44	—	—	—	—	—	—	23,466	—	9,510	120	8,500	—	—	4000	—	—	800	—	—	536	23,466	
1889	536	25,899	—	—	—	—	—	—	—	26,435	—	9,480	75	8,500	—	—	1000	—	—	500	6450	—	430	26,435	
1890	430	30,555	—	—	—	—	3581	—	—	34,566	—	10,080	172	8,500	—	—	5500	—	—	3864	6450	—	—	34,566	
1891	—	16,185	—	—	—	—	3550	—	—	19,735	—	10,840	568	4,777	—	—	353	—	—	3197	—	—	—	—	19,735
1892	—	17,297	—	—	—	—	877	—	—	18,174	—	10,900	774	5,623	—	—	—	—	—	877	—	—	—	—	18,174
1893	—	22,041	—	—	—	—	—	—	—	22,041	—	10,400	138	11,167	—	—	336	—	—	—	—	—	—	—	22,041
1894	—	12,989	297	1869	—	—	350	—	—	15,455	—	10,400	—	4,705	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	15,455
1895	—	11,527	356	3533	—	—	505	—	—	15,921	—	10,400	—	5,016	—	—	—	—	—	505	—	—	—	—	15,921
1896	—	17,331	510	3750	—	—	—	—	—	21,591	—	10,400	—	11,191	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,591
1897	—	18,077	660	5058	—	—	728	2898	—	27,421	—	10,400	—	14,595	1698	—	—	—	—	728	—	—	—	—	27,421
1898	—	20,530	1134	2968	—	—	—	—	—	24,632	—	10,450	—	10,000	129	750	—	—	3303	—	—	—	—	—	24,632
1899	—	18,810	990	4904	—	1500	—	865	77	26,646	—	10,474	—	10,025	256	1526	—	—	2000	1500	865	—	—	—	26,646
1900	—	21,774	1385	1340	—	1500	—	—	—	25,949	—	10,421	—	8,500	113	4148	67	—	1200	1500	—	—	—	—	25,949
1901	—	9,986	1272	5882	—	4000	650	—	—	21,740	—	10,325	—	4,934	—	1831	—	—	—	4000	650	—	—	—	21,740
1902	—	13,530	882	9304	—	2000	—	—	—	25,716	—	10,220	—	11,189	—	1917	—	—	440	2000	—	—	—	—	25,716
1903	—	30,829	883	9004	—	2000	—	—	—	42,716	—	10,150	—	21,507	6004	1984	—	—	693	2000	—	—	378	—	42,716
1904	378	22,185	1189	8550	—	2000	—	—	—	84,252	—	10,080	—	10,560	—	2064	—	—	7000	—	—	4300	268	—	84,252

Anlagekapital und Verzinsung.

Jahr	Anleihen			Aktien I. Ranges			Aktien II. Ranges			Gesamtes Kapital		
	Kapital im Jahresdurchschnitt	Zinsen		Kapital im Jahresdurchschnitt	Ertrag		Kapital im Jahresdurchschnitt	Ertrag		Kapital im Jahresdurchschnitt	Zinse und Dividenden	
		Betrag	In Prozenten		im ganzen	In Prozenten		im ganzen	In Prozenten		im ganzen	In Prozenten
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.			Fr.	Fr.	
1887	66,667	3,000	4.500	71,667	—	—	68,833	—	—	206,667	8,000	1.452
1888	212,000	9,510	4.486	215,000	—	—	205,000	—	—	632,000	9,510	1.505
1889	212,000	9,480	4.472	215,000	6450	3.000	205,000	—	—	632,000	15,980	2.521
1890	227,000	10,080	4.440	215,000	6450	3.000	205,000	—	—	647,000	16,580	2.555
1891	246,000	10,840	4.405	215,000	—	—	205,000	—	—	666,000	10,840	1.628
1892 ¹⁾	260,000	10,900	4.192	215,000	—	—	205,000	—	—	680,000	10,900	1.608
1893	260,000	10,400	4.000	215,000	—	—	205,000	—	—	680,000	10,400	1.520
1894	260,000	10,400	4.000	215,000	—	—	205,000	—	—	680,000	10,400	1.520
1895	260,000	10,400	4.000	215,000	—	—	205,000	—	—	680,000	10,400	1.520
1896	260,000	10,400	4.000	215,000	—	—	205,000	—	—	680,000	10,400	1.520
1897	260,000	10,400	4.000	215,000	—	—	205,000	—	—	680,000	10,400	1.520
1898 ²⁾	280,000	10,450	3.762	215,000	—	—	205,000	—	—	700,000	10,450	1.408
1899	299,250	10,474	3.500	215,000	—	—	205,000	—	—	719,250	10,474	1.456
1900	297,750	10,421	3.500	215,000	—	—	205,000	—	—	717,750	10,421	1.452
1901	295,000	10,325	3.500	215,000	—	—	205,000	—	—	715,000	10,325	1.444
1902	292,000	10,220	3.500	215,000	—	—	205,000	—	—	712,000	10,220	1.435
1908	290,000	10,150	3.500	215,000	—	—	205,000	—	—	710,000	10,150	1.430
1904	288,000	10,080	3.500	215,000	4300	2.000	205,000	—	—	708,000	14,380	2.081

¹⁾ Konvertierung des Anleihe 30. Juni 1892.

²⁾ Garantieleihen 1. Juli 1898.

Bilanz.

Jahr	Aktiven								Passiven													
	Verwendete Kapitalien			Verfügbare Mittel			Passivseite d. Gewinn- u. Verlust- Rechnung	Total der Aktiven	Anlagekapital				Schwebende Schulden			Spezialfonds					Aktivseite d. Gewinn- u. Verlust- Rechnung	Total der Passiven
	Banckonten	Amortisierende Verwendg.	Zusammen	Kassenbestände, Wertschriften u. Guthaben	Liegenschaften u. Material- vorräte	Zusammen			Aktien	Konsolidierte Anleihen	Amortisier- tes Kapital	Zusammen	Verfallene Titel und Coupons u. Ba. anlose	Sonstige Kreditoren	Zusammen	Erneuerung- fonds	Reserve- fonds	Amortisierungs- fonds	Andero Fonds	Zusammen		
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1887	630,779	—	630,779	1,686	11,914	13,600	—	644,379	420,000	212,000	—	632,000	4,500	4,200	8,700	2,934	—	—	—	2,934	745	644,379
1888	639,307	—	639,307	3,592	15,096	18,688	—	657,995	420,000	212,000	—	632,000	4,500	5,526	10,026	11,433	—	—	—	11,433	4536	657,995
1889	646,650	—	646,650	13,988	14,862	28,850	—	675,500	420,000	212,000	—	632,000	10,950	7,187	18,137	20,133	—	—	4800	24,933	430	675,500
1890	696,720	—	696,720	7,718	16,791	24,509	—	721,229	420,000	242,000	—	662,000	11,790	12,087	23,877	33,933	—	—	1419	35,352	—	721,229
1891	702,410	—	702,410	5,525	25,314	30,839	—	733,249	420,000	260,000	—	680,000	5,500	10,817	16,317	33,210	—	—	3722	36,932	—	733,249
1892	703,619	—	703,619	7,251	25,541	32,792	—	736,411	420,000	260,000	—	680,000	5,045	9,688	14,733	38,833	—	—	2845	41,678	—	736,411
1893	703,619	—	703,619	19,700	23,778	43,478	—	747,097	420,000	260,000	—	680,000	5,022	8,894	13,916	50,000	—	—	3181	53,181	—	747,097
1894	704,369	—	704,369	21,531	23,115	44,646	—	749,015	420,000	260,000	—	680,000	5,123	8,225	13,348	52,886	—	—	2831	55,667	—	749,015
1895	704,369	—	704,369	12,498	25,000	37,498	—	741,867	420,000	260,000	—	680,000	5,222	—	5,222	54,319	—	—	2826	56,645	—	741,867
1896	704,369	—	704,369	24,389	23,200	47,589	—	751,958	420,000	260,000	—	680,000	6,022	1,850	7,872	61,761	—	—	2325	64,086	—	751,958
1897	710,769	—	710,769	23,872	25,289	49,161	—	759,930	420,000	260,000	—	680,000	5,000	337	5,337	71,297	1698	—	1598	74,593	—	759,930
1898	745,237	3200	748,437	27,646	34,571	62,217	—	810,654	420,000	300,000	—	720,000	5,250	2,900	8,150	78,329	1827	750	1598	82,504	—	810,654
1899	745,361	1200	747,061	35,182	32,994	68,176	—	815,237	420,000	298,500	1,500	720,000	5,224	2,971	8,195	83,450	2083	776	733	87,042	—	815,237
1900	745,361	—	745,361	41,678	37,800	79,478	—	825,334	420,000	297,000	3,000	720,000	5,198	3,106	8,304	90,790	2083	3424	733	97,030	—	825,334
1901	746,311	—	746,311	31,940	42,740	74,680	—	820,991	420,000	293,000	7,000	720,000	5,123	2,600	7,723	89,661	2196	1256	150	98,263	—	820,991
1902	746,311	—	746,311	35,014	41,400	76,414	—	822,725	420,000	291,000	9,000	720,000	5,092	2,617	7,709	91,497	2196	1172	150	95,016	—	822,725
1903	764,535	—	764,535	40,712	40,700	81,412	—	845,947	420,000	289,000	11,000	720,000	5,058	7,004	12,062	104,000	8200	1157	150	113,507	378	845,947
1904	768,985	—	768,985	45,287	41,700	86,987	—	855,952	420,000	287,000	13,000	720,000	14,323	5,800	20,123	106,000	8200	1211	150	115,561	268	855,952

Personalbestand.

Jahr	Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn			Expeditions- und Zugsdienst			Fahrdienst und Werkstätten			Gesamter Betriebsdienst				
	Ant Personal-konto,	Ant andere Konti	Zusammen	Ant Personal-konto	Ant andere Konti	Zusammen	Ant Personal-konto	Ant andere Konti	Zusammen	Ant Personal-konto	Ant andere Konti	Zusammen	Ant Personal-konto	Ant andere Konti	Zusammen	Per Bahn-kilometer	Ant Fr. 10,000 der gesamten Betriebs-einnahmen
	Anzahl												Anzahl				
1887	1	—	1	3	—	3	11	—	11	6	—	6	21	—	21	1.17	2.31
1888	1	—	1	3	—	3	13	—	13	7	—	7	24	—	24	1.88	2.78
1889	1	—	1	3	6	9	13	1	14	7	—	7	24	7	31	1.73	3.88
1890	2	—	2	3	6	9	13	1	14	8	—	8	26	7	33	1.86	2.86
1891	2	—	2	3	6	9	13	1	14	8	—	8	26	7	33	1.88	3.47
1892	2	—	2	3	6	9	13	1	14	7	—	7	25	7	32	1.78	3.50
1893	2	—	2	3	6	9	14	—	14	7	—	7	26	6	32	1.78	3.24
1894	2	—	2	3	6	9	14	—	14	8	—	8	27	6	33	1.88	3.62
1895	2	—	2	3	6	9	14	—	14	8	—	8	27	6	33	1.88	3.47
1896	2	—	2	3	9	12	14	—	14	8	—	8	27	9	36	2.00	3.01
1897	2	—	2	3	10	13	12	2	14	8	—	8	25	12	37	2.06	3.48
1898	2	—	2	3	10	13	13	1	14	8	—	8	26	11	37	2.08	3.34
1899	2	—	2	3	10	13	14	—	14	8	—	8	27	10	37	2.06	3.34
1900	2	—	2	3	12	15	15	—	15	8	—	8	28	12	40	2.22	3.42
1901	2	—	2	3	12	15	14	—	14	8	—	8	27	12	39	2.17	3.46
1902	2	—	2	3	12	15	14	2	16	8	1	9	27	15	42	2.88	3.40
1903	2	—	2	2	14	16	16	2	18	9	1	10	29	15	44	2.50	2.88
1904	2	—	2	2	12	14	15	4	19	9	1	10	28	17	45	3.19	2.56

Unfälle.

Jahrgang	Unfälle der Angestellten und Arbeiter										Unfälle der Reisenden und Passanten									
	Zahl der Unfälle	Be-troffene Personen	Unfallkosten					Bezahlt wurde			Zahl der Unfälle	Be-troffene Personen	Unfallkosten					Bezahlt wurde		
			Heilkosten	Entschädigung für teilweise Arbeits-unfähigkeit	Andere Ent-schädigung	Rechts-kosten	Gesamt-kosten	Verwaltung	Versicherung	Andere			Heilkosten	Entschädigung für teilweise Arbeits-unfähigkeit	Andere Ent-schädigung	Rechts-kosten	Gesamt-kosten	Verwaltung	Versicherung	Andere
1887 1/2	—	—	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	—	—	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1888	2	2	22	47	—	—	69	—	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1889	1	1	22	38	—	—	60	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	6	6	108	488	—	—	596	—	596	—	2	6	160	235	—	—	395	—	395	—
1891	5	5	111	421	—	—	532	—	532	—	2	2	90	112	—	—	202	—	202	—
1892	3	3	33	96	—	—	129	—	129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1894	6	6	183	559	—	—	692	—	692	—	4	4	37	10	—	—	47	—	47	—
1895	6	6	101	294	—	—	395	—	395	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1896	7	7	105	248	—	—	353	—	353	—	1	1	21	69	—	—	90	23	67	—
1897	5	5	128	366	—	—	494	—	494	—	2	2	308	—	—	—	308	50	258	—
1898	13	13	1127	1209	4330	—	6666	3	6663	—	1	1	32	—	—	—	32	32	—	—
1899	10	10	282	626	—	—	908	30	878	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1900*)	7	7	392	1245	5103	400	7140	637	6503	—	2	2	74	60	—	250	348	—	384	—
1901	15	15	269	541	—	—	810	810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1902	8	8	120	361	—	—	481	481	—	—	2	2	70	77	761	—	908	908	—	—
1903	6	6	76	309	—	—	385	385	—	—	4	4	2726	1282	8548	1159	13,715	1876	11,839	—
1904	8	8	134	390	200	—	724	620	104	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	108	108	3163	7238	9633	400	20,434	2966	17,468	—	21	25	3518	1845	9309	1409	16,081	2889	13,192	—

*) Versicherung beim Verband 1. IX. 1900.

IV. Schluss.

Man hat sich später nicht ohne weiteres mit der Verbindung zwischen Wil und Frauenfeld beschieden. Im Anfang der 90er Jahre studierte ein Komitee, das in Frauenfeld seinen Sitz hatte, die schmalspurige Fortsetzung nach Stammheim-Diessenhofen. Aber die schlimme Lage, in welche damals die Strassenbahn Frauenfeld-Wil geriet, war nicht geeignet, diese Bestrebungen zu fördern; sie verliefen im Sande. In neuester Zeit (1904) liess der Verkehrsverein Frauenfeld ein Projekt ausarbeiten für eine Normalbahn Etwilen-Stammheim-Frauenfeld-Wil auf eigenem Bahnkörper und ein Komitee hat den Auftrag, dem Projekte Gestalt zu geben.

Im Jahre 1887 zählte die schweizerische Eisenbahnstatistik 24 Normalbahnen und 12 Spezialbahnen mit zirka 2700 Kilometern auf, daneben 7 Seilbahnen und 3 Tramways. Unter den Spezialbahnen waren 8 Schmalspurige mit Dampftrieb.

Zu Ende 1904 sind es 32 Normalbahnen, 38 Schmalbahnen, 12 Zahnradbahnen mit beiläufig 4200 km. daneben 29 Drahtseilbahnen und 28 Tramways. Der Bestand der Schmalspurbahnen mit Dampftrieb hat zwar hauptsächlich durch die Rhätische Bahn eine mächtige Vermehrung erfahren — aber anderseits sind mehrere solche für elektrischen Betrieb umgebaut worden, während anderorts normal gebaut wurde, wo die schmale Spur es gerade so gut getan hätte. Es lässt sich nicht verkennen, dass die Schmalspurbahn mit Lokomotivbetrieb auf den Aussterbeetat gesetzt ist, einerseits zu gunsten der Vollbahn mit der weitgehenden Transportfähigkeit, anderseits gegenüber der elektrischen Bahn mit der reichlichen Fahrgelegenheit.

Mag nun das Schicksal der Strassenbahn Frauenfeld-Wil sich gestalten, wie es wolle — mag sie einer Vollbahn Platz machen, oder für elektrischen Betrieb umgebaut werden, oder für absehbare Zeit bleiben, wie sie ist — es wird gesagt werden dürfen, dass sie seit Bestehen ihrer Landesgegend gute Dienste geleistet hat und dass sie solche auch fernerhin zu leisten im stande ist.

Anlagen:

1. Vertrag zwischen dem Regierungsrate des Kantons Thurgau und dem Initiativkomitee für eine Strassenbahn Frauenfeld-Wil betreffend Benützung der Landstrasse, vom 21. April / 19. Mai 1882.
2. Anleihevertrag, vom Januar 1898.
3. Garantievertrag, vom Februar 1898.

Anlage 1.

Vertrag

zwischen dem

Regierungsrate des Kantons Thurgau und dem Initiativkomitee für eine Strassenbahn Frauenfeld-Wil betreffend Benützung der Landstrasse.

(Vom 21. April / 19. Mai 1882.)

1. Dem benannten Komitee wird für die Dauer von 30 Jahren bewilligt, auf der Landstrasse Frauenfeld-Wil ein Bahngleise zu legen und dasselbe für Personen- und Warenverkehr zu betreiben, wozu Dampf, komprimierte Luft oder Elektrizität als bewegende Kraft benutzt werden kann.

2. Das Bahngleise soll mindestens eine Spurweite von 1 Meter haben, mit der Oberkante der Schienen im Niveau der Strassenkrone liegen, so dass mit gewöhnlichen Fuhrwerken über dasselbe leicht weggefahren werden kann, und die Strasse so wenig als möglich kreuzen. Es soll so gelegt werden, dass die äussersten Punkte der zu transportierenden Wagen 0.3 m vom Strassenrande oder 0.15 m von der Trottoirlinie abstehen; bei Gebäuden soll die Entfernung wenigstens 1 m von deren Fensteröffnungen betragen.

3. Das Aufreissen der Strasse und das Legen der Schienen soll mit möglichster Beförderung geschehen; die Wiederherstellung der Strasse soll wo möglich noch am nämlichen Tage stattfinden und der Verkehr derselben darf nicht unterbrochen werden.

4. Wo für die Anlage der Bahn eine Korrektion der Strasse, eine Verlegung von Wasser- oder Gasleitungen etc. notwendig wird, hat dies auf Kosten der Gesellschaft zu geschehen, und zwar ersteres je auf die ganze Strassenbreite. Gegen die Anlage neuer Leitungen von Wasser oder Gas, oder die Anlage von Abzugskanälen, Dollen etc. nach der Anlage der Bahn, kann die Gesellschaft keinerlei Einwendungen erheben. An der Korrektion der Strasse beim Krebsbach, oberhalb Münchwilen, übernimmt der Staat die Hälfte der Kosten.

5. Der regelmässige Unterhalt der Strasse wird wie bisher durch den Staat besorgt; doch hat das Komitee nach dem Legen der Schienen den Unterhalt der Strassenstrecke zwischen denselben und eines Streifens von 60 cm Breite längs und ausserhalb derselben auf die Dauer von 4 Monaten zu übernehmen. Jede Beschädigung der Strasse durch Arbeiten an dem Geleise hat die Gesellschaft wieder herzustellen. Ueber den Unterhalt der Pflästerung zwischen und längs dem Geleise innerhalb der Ortschaften hat sich die Gesellschaft mit den betreffenden Ortsgemeinden zu verständigen.

6. Die zur Verwendung kommenden Lokomotiven sollen möglichst wenig Geräusch verursachen, leicht angehalten werden können, gedeckte Räder und keine schimmernden Teile haben, um das Scheuen der Pferde möglichst zu

verhüten. Sie sollen ferner mit einem automatischen Lätwerk versehen sein, damit die Annäherung des Zuges auf grössere Entfernung bemerkt werden kann.

7. Die Personenwagen müssen für 2 Klassen eingerichtet sein und dürfen höchstens eine Breite von 2 m haben. Sie sollen mit beweglichen Fenstern und mit Einrichtung für Heizung und Beleuchtung versehen sein.

8. Die Fahrgeschwindigkeit darf in Ortschaften und in gedeckten Kurven nicht mehr als 10 km per Stunde betragen. Im Falle von Hemmnissen oder beim Scheuen von Pferden und Hornvieh muss die Fahrgeschwindigkeit ermässigt oder der Zug angehalten werden. An Markttagen darf zwischen 9 Uhr morgens und 7 Uhr abends ohne besondere Verständigung der Ortsbehörden nicht durch Frauenfeld gefahren werden.

9. Die Gesellschaft ist für alle auf dem Bahnbetriebe entstehenden Schädigungen an Leben und Eigentum verantwortlich, nach Massgabe des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes für Eisenbahnbetrieb. Das Personal hat alle Sorgfalt darauf zu verwenden, dass Störungen und Unglücksfälle vermieden werden. Dem Regierungsrate steht das Recht zu, die Entlassung von Lokomotivführern zu verlangen, welche sich gegen diese Bestimmungen verfehlen.

10. Es sollen täglich in jeder Richtung wenigstens drei Züge geführt werden. Der Fahrtenplan bedarf der Genehmigung des Regierungsrates.

11. Die Benutzung der Strasse ist unentgeltlich, so lange das Unternehmen nicht einen Reingewinn von mehr als 6% nach Dotierung des Erneuerungsfondes abwirft. Von diesem Zeitpunkte an ist aus dem Mehrertrag dem Staate jährlich eine Pachtsumme von 100 Fr. per Kilometer zu entrichten.

12. Zur Erwerbung der Bundeskonzession für das Unternehmen wird eine zweijährige Frist (vom Datum des Abschlusses dieses Vertrages an) festgesetzt. Die Bahnanlage ist innert einer Frist von zwei Jahren nach der Erlangung der Konzession durch die Bundesbehörden zu vollenden und in Betrieb zu setzen. Mit Ablauf dieser Frist tritt ohnedies der Vertrag ausser Kraft.

13. Die Übertragung der aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Pflichten auf Drittpersonen oder eine Aktiengesellschaft bedarf der Genehmigung des Regierungsrates.

14. Das Legen des Geleises darf erst an Hand genommen werden, wenn der Finanzansweis durch den schweizerischen Bundesrat als geordnet erklärt ist und die dem Regierungsrate vorzulegenden Detailpläne über die Geleisanlegung, die Korrekionsarbeiten an der Strasse und das Rollmaterial genehmigt sind.

15. Nach der Vollendung der Bahn ist dem Regierungsrate eine Abschrift der Baurechnung zuzustellen.

16. Nach Ablauf des Vertrages kann derselbe erneuert werden. Der Kanton hat jederzeit das Recht, die Bahnanlage samt Rollmaterial als Eigentum an sich zu ziehen, und zwar während der Vertragsdauer gegen Ersatz der Erstellungskosten, nach Ablauf des Vertrages gegen Ver-

gütung des dazumaligen Wertes. Wenn eine Einigung über diese Taxation nicht erzielbar ist, hat das schweizerische Bundesgericht die Übernahmssumme festzusetzen.

Tritt keine dieser Eventualitäten ein, oder wird der Betrieb aus irgend einem Grunde vor Ablauf des Vertrages eingestellt, so hat die Gesellschaft das Geleise zu entfernen und die Strasse wieder in Ordnung zu stellen.

17. Gegenwärtiger Vertrag tritt nach der Genehmigung durch den Grossen Rat sofort in Kraft.

(Unterschriften.)

Der Grosse Rat des Kantons Thurgau

hat dem vorstehenden Vertrage die Genehmigung erteilt, in der Meinung, dass die in § 1 festgesetzte dreissig-jährige Dauer mit dem Tage der Eröffnung der Bahn zu beginnen habe.

Frauenfeld, den 21. Wintermonat 1882.

Der Präsident des Grossen Rates:
Scherb.

Die Sekretäre:
Dr. Fehr.
J. Michel.

Grossratsbeschluss vom 22. November 1886.

Die Abänderung von § 7 des obigen Vertrages, wonach Personenwagen von 2.24 m Breite verwendet werden dürfen, wird genehmigt.

Anlage 2.

Anleihe-Vertrag.

Zwischen einem Bank-Konsortium, bestehend aus der thurgauischen Kantonalbank, der thurgauischen Hypothekenbank in Frauenfeld und der Bank in Wil einerseits und der Strassenbahn Frauenfeld-Wil andererseits ist unter heutigem Datum folgender Anleihe-Vertrag abgeschlossen worden.

Art. 1. Das vorgenannte Bank-Konsortium gewährt der Strassenbahngesellschaft Frauenfeld-Wil ein Anleihen von 300,000 Fr., Franken dreihunderttausend, auf den 1. Juli 1898 gegen Entrichtung von vierprozentigen Annuitäten, wovon $3\frac{1}{2}\%$ zur Verzinsung, der Rest zur Abzahlung verwendet wird.

Art. 2. Durch dieses Anleihen werden die bereits bestehenden Obligationsanleihen der Strassenbahngesellschaft abgelöst.

Art. 3. Die Strassenbahngesellschaft übergibt dem Konsortium 600 auf den Inhaber lautende Obligationen von je 500 Fr. zum Nennwerte, verzinslich zu $3\frac{1}{2}\%$ jährlich, erstmals auf 30. Juni 1899.

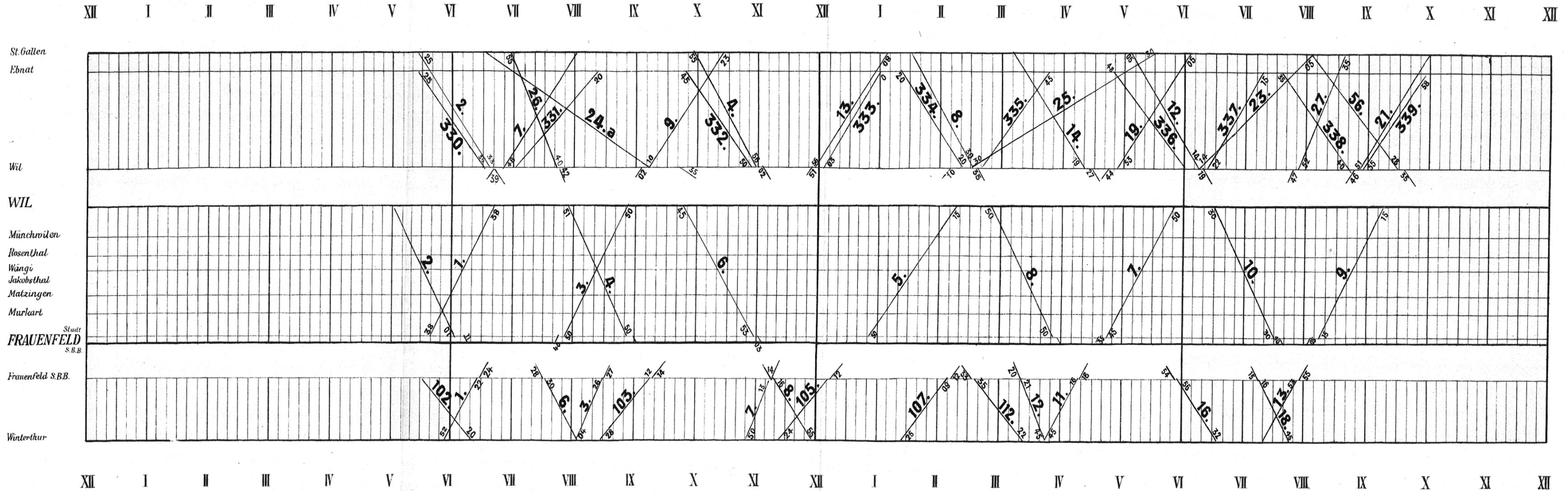
Art. 4. Die Rückzahlung dieser Obligationen hat nach einem auf den Titeln vorgemerkten Amortisationsplan zu erfolgen, wonach das ganze Anleihen in spätestens 61 Jahren

STRASSENBAHN FRAUENFELD - WIL

Fahrplan vom 1. Sept. 1887 - 14. Okt. 1887.

20^{mm} = 1 Stunde, 2^{mm} = 1 km, 1^{mm} = 10^m Höhe.

Berner - Zeit.



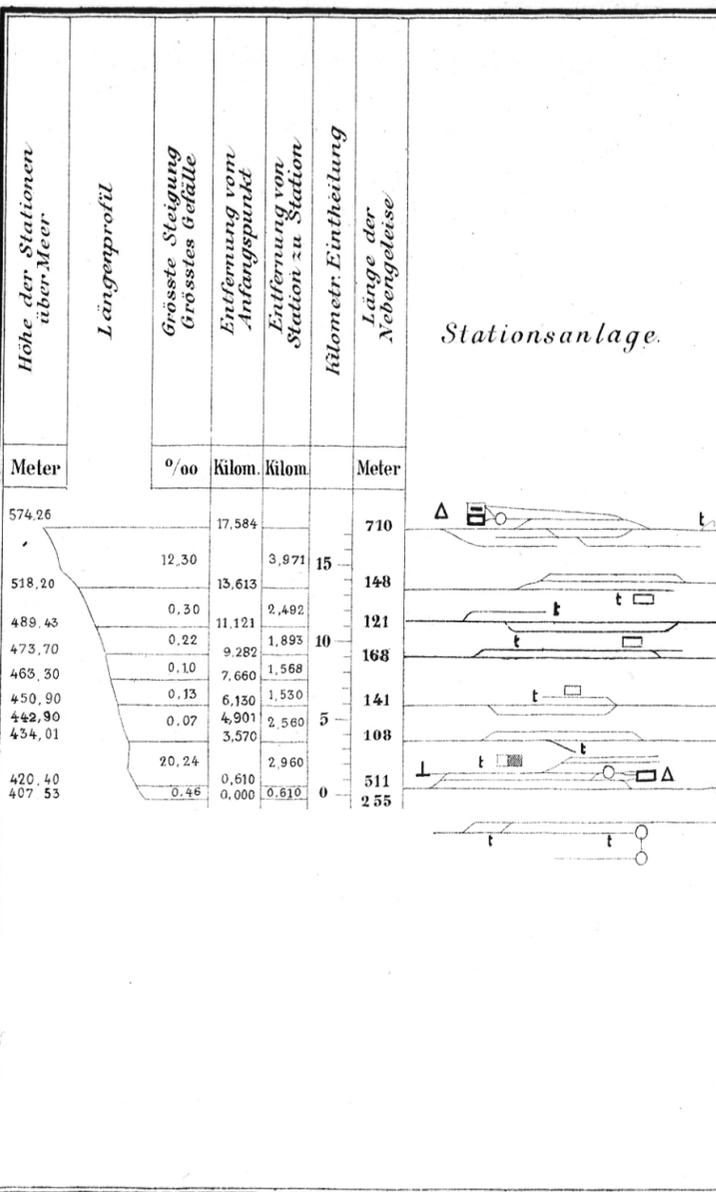
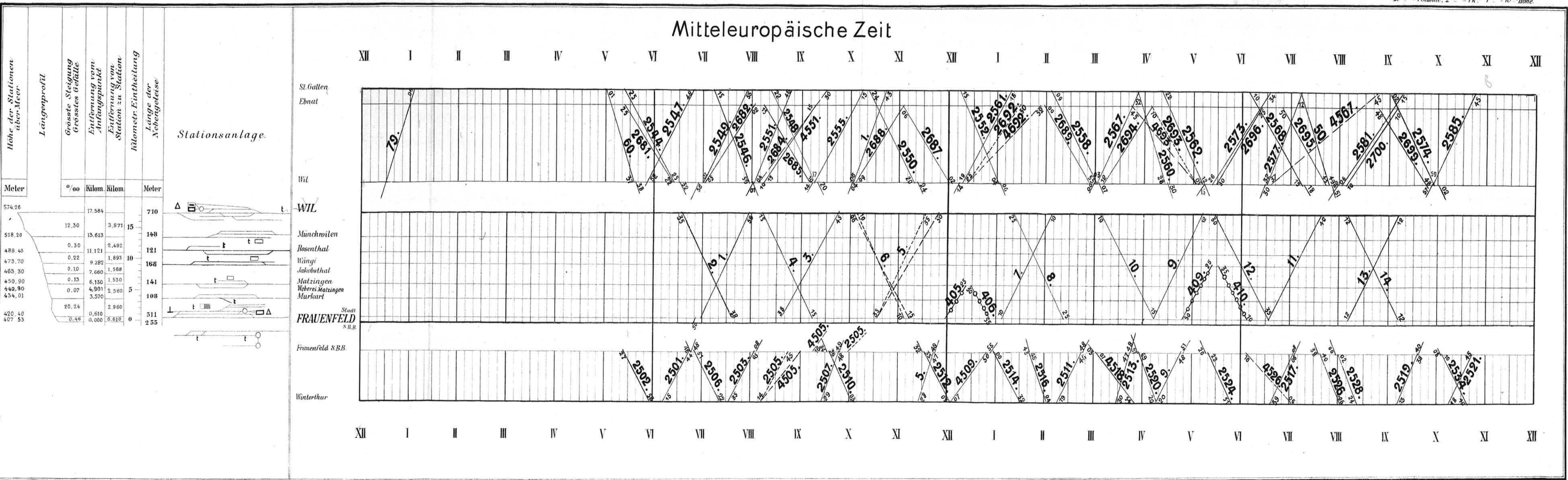
STRASSENBAHN FRAUENFELD - WIL

Fahrplan vom 1. Oktober 1904.

20^{mm} = 1 Stunde, 2^{mm} = 1 km, 1^{mm} = 10^m Höhe.

- Aufnahmsgebäude
- d° mit Schuppen
- Güterschuppen
- Locomotivremise
- Wagenremise
- △ Wasserstation
- Drehscheibe
- ⊥ Brücken-Waage
- t Telephon

Mitteleuropäische Zeit



Regelmässige Züge Werktags-Züge Sonntags-Züge Fakultative Züge

getilgt sein wird. Die Reihenfolge der zur Rückzahlung gelangenden Obligationen wird durch jährliche Ziehungen bestimmt, im Beisein des Direktors der thurgauischen Hypothekenbank und eines Mitgliedes der Direktion der Strassenbahngesellschaft.

Art. 5. Die Strassenbahn Frauenfeld-Wil behält sich das Recht vor, die jährlichen Amortisationsquoten zu vergrößern und nach Ablauf von 15 Jahren, vom Ausgabetermin an gerechnet, das Anleihen jederzeit auf sechs Monate zur gänzlichen Rückzahlung zu kündigen.

Art. 6. Die Strassenbahn Frauenfeld-Wil verpflichtet sich, die vierprozentigen Annuitäten zu 12,000 Fr. alljährlich rechtzeitig auf den Verfalltag an die thurgauische Hypothekenbank, als Trägerin des Konsortiums zu entrichten. Diese legt den Betrag zu den jeweils üblichen Kontokorrent-Bedingungen in einen besonderen Kontokorrent, aus welchem nur die Verzinsung und Amortisation des 300,000 Fr. Anleihebestandes bestritten wird.

Der Geschäftsgang des Anleihebestandes vollzieht sich nach den von den Banken aufzustellenden Vorschriften.

Art. 7. Die Strassenbahn Frauenfeld-Wil übermittelt dem Konsortium von seiten der umliegenden Gemeinden die unbedingte Garantie für pünktliche Entrichtung der Annuitäten zu 815‰ ihres Betrages. Den Rest mit 185‰ übernimmt das Konsortium selbst.

Art. 8. Die Strassenbahngesellschaft verpflichtet sich, ohne Zustimmung des Bankkonsortiums keine hypothekarisch versicherten Anleihen aufzunehmen.

Art. 9. Die aus Erfüllung dieses Vertrages erwachsenden Kosten fallen zu lasten der Strassenbahngesellschaft. Diese übernimmt:

Alle Kosten der Emission des neuen Anleihebestandes, sowie der Konversion der frühern Obligationen.

Alle aus dem Dienst des neuen Anleihebestandes erwachsenden Kosten.

Art. 10. Die Strassenbahngesellschaft bestellt ihre Rechnungs-Prüfungskommission aus den Vertretern der drei Banken.

Dieser Vertrag unterliegt der Genehmigung durch die Aktionärversammlung der Strassenbahn.

Also vierfach ausgestellt und unterzeichnet.

Frauenfeld, }
Weinfelden, } den 19. Januar 1898.
Wil, }
(Unterschriften.)

Anlage 3.

Garantie-Vertrag.

Zwischen der politischen Gemeinde und der Ortsbürgergemeinde Wil, den Ortsgemeinden Münchwilen, Stettfurt, Huben, Kurzdorf, Langdorf, Frauenfeld und der Bürgergemeinde Frauenfeld, der thurgauischen Kantonalbank, der

thurgauischen Hypothekenbank und der Bank in Wil einerseits, und der Strassenbahn Frauenfeld-Wil andererseits, wird nachfolgender Vertrag abgeschlossen:

Art. 1. Die vorgenannten Gemeinden und die drei Banken übernehmen gemeinsam die in Art. 2 näher umschriebene Garantie für ein Anleihen der Strassenbahn Frauenfeld-Wil bei den 3 Banken im Betrage von 300,000 Franken, das durch Entrichtung von 61 vierprozentigen Annuitäten verzinst und zurückgezahlt wird.

Art. 2. Wenn es der Strassenbahn Frauenfeld-Wil je unmöglich sein sollte, die vierprozentige Jahresquote aufzubringen, so verpflichten sich die Gemeinden und die Banken, dieselbe auf den Vollbetrag von 12,000 Fr. zu äufnen.

Art. 3. Die von den Gemeinden und Banken aufzubringenden Fehlbeträge werden so verteilt, dass davon übernehmen:

Die politische Gemeinde Wil	150 ‰
„ Ortsbürgergemeinde Wil	150 „
„ Gemeinde Münchwilen	75 „
„ „ Stettfurt	20 „
„ „ Huben	10 „
„ „ Langdorf	5 „
„ „ Kurzdorf	5 „
„ Bürgergemeinde Frauenfeld	200 „
„ Ortsgemeinde Frauenfeld	200 „
„ Thurgauische Kantonalbank	70 „
„ Thurgauische Hypothekenbank	70 „
„ Bank in Wil	45 „
	1000 ‰

Die Verpflichtung zur Übernahme dieser Beiträge ist nicht solidarisch.

Art. 4. Die Strassenbahngesellschaft verpflichtet sich, ohne Zustimmung aller Garanten keine hypothekarisch versicherten Anleihen aufzunehmen.

Art. 5. Die Strassenbahngesellschaft verpflichtet sich, die infolge der Garantie geleisteten Zahlungen nebst 3½‰ Zinsen zurückzuerstatten.

So lange diese Rückerstattungen nicht erfolgt sind, darf den Aktionären keine Dividende ausgerichtet werden.

Art. 6. Um der Garantiegesellschaft einen Einfluss auf die Bahnverwaltung zu ermöglichen, wird die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates auf 9 erhöht, die von der Aktionärversammlung ernannt werden, und zwar je ein Mitglied aus den Verwaltungen der Orts- und Bürgergemeinde Frauenfeld, der Orts- und politischen Gemeinde Wil und der Ortsgemeinde Münchwilen und vier in freier Wahl.

Art. 7. Wenn die Vorschüsse der Garantiegesellschaft nebst Zinsen mindestens 10 Prozent der Garantiesumme ausmachen, so ist die Garantiegesellschaft oder ein Teil derselben berechtigt, die Bahn um den Betrag der Obligationen und laufenden Schulden zu übernehmen.

Frauenfeld, im Februar 1898.
(Unterschriften.)

Druckfehler: Im graphischen Fahrplan vom 1. September 1887 ist statt Frauenfeld S. B. B. zu lesen Frauenfeld N. O. B.