



# Botte vom Welzheimer Wald

**Amts- und Anzeigebblatt für den Oberamts-Bezirk Welzheim.**

erschient wöchentlich viermal: Dienstag, Donnerstag, Samstag und Sonntag. Vierteljährlicher Preis in Welzheim 1 M 5 S, im Oberamtsbezirk 1 M 25 S, im übrigen Württemberg 1 M 45 S. Insertionspreis: die 4spaltige Petit-Beile oder deren Raum 7 S, auswärts 10 S. Reklamezeile 20 S.

Nr. 69.

Welzheim, Dienstag den 9. Mai 1899.

33. Jahrgang.

## Ämliche Bekanntmachungen.

Welzheim.

Wegen der Maul- und Klauenseuche ist der Zutrieb von Wiederläuern und Schweinen aus verseuchten Ortschaften auf die am 12. d. Mts. in Sulzbach und am 16. d. Mts. in Bäcknang stattfindenden Viehmärkte **verboten**.

Den 8. Mai 1899.

R. Oberamt.  
Wablinger.

### Zur Eisenbahnfrage.

Welzheim, 6. Mai. Wir sind in der Lage, nachstehendes hochinteressante Attenstück aus der Abgeordnetenlammer zur Veröffentlichung zu bringen.

#### Stichbahn nach Welzheim.

Eine Bahnverbindung von Welzheim mit der Remsbahn ist vom Eisenbahnamite Welzheim erstmals im Jahr 1890 bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, angeregt worden. Auf die an die Staatsregierung und an die Ständeversammlung gerichtete Bitte der bürgerlichen Kollegien und des Eisenbahnamites in Welzheim, sowie mehrerer Gemeinden der Bezirke Welzheim, Bäcknang, Gaildorf und Schorndorf vom Mai 1896 um Erbauung einer Eisenbahn Welzheim—Rudersberg—Schorndorf oder Welzheim—Alfdorf—Lorch hat die Kammer der Abgeordneten nach dem Antrag der volkswirtschaftlichen Kommission in ihrer 129. Sitzung vom 11. Mai 1897 (Protokollband V S. 2811) den Beschluß gefaßt, die Petition der bürgerlichen Kollegien von Welzheim der R. Regierung zur Berücksichtigung zu übergeben.

Für den Aufstieg aus dem Remsthal auf den Welzheimer Wald kommen zwei Ausgangsstellen hauptsächlich in Betracht, die Bahnhöfe Schorndorf und Lorch.

Nachdem sich die beteiligten Gemeinden bereit erklärt hatten, die Kosten der Vorarbeiten zu tragen und im Falle des Baus der Bahn den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, ist im Sommer 1898 durch Techniker der Staatseisenbahnverwaltung für eine Stichbahn nach Welzheim mit dem **Ausgangspunkt Schorndorf** ein vollständiges generelles Projekt ausgearbeitet worden. Ueber dieses Projekt ist in technischer Beziehung folgendes anzuführen:

Wahl des Bahnsystems und der Spurweite.

Die Bahn soll nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands ausgeführt werden, da sie lediglich lokalen Interessen zu dienen hat. Als Spurweite ist die Schmalspur mit 0,75 m Weite in Aussicht genommen. Zu Gunsten der Schmalspur ist anzuführen, daß nach den angestellten ver-

gleichenden Berechnungen mit der Anwendung der Normalspur ein Mehraufwand von rund 200 000 M verknüpft wäre, weil namentlich beim Aufstieg die Terrainverhältnisse nicht günstig sind. Bei einer etwaigen späteren Fortsetzung der Bahn in der Richtung gegen das Murrthal würden sich die Ersparnisse gegenüber der Normalspur bei den örtlichen Verhältnissen noch erheblich höher berechnen. Spätere Erweiterungen und Umbauten werden bei der Schmalspur geringere Kosten verursachen. Daß eine Bahn einfacher Art den voraussichtlich nicht erheblichen Verkehr zu bewältigen vermag, steht außer Zweifel und haben daher auch die Interessenten von jeher nur den Bau einer schmalspurigen Bahn ins Auge gefaßt. Der Anschluß der Schmalspurbahn an den Bahnhof Schorndorf bietet keine erheblichen Schwierigkeiten. Die Wahl der Schmalspur erscheint bei dieser Sachlage begründet.

Allgemeine Lage der Bahn.

Begründung der Trace. Stationsanlagen.

Die Bahn soll durchweg auf eigenem Bahnkörper erstellt werden, da die Verhältnisse der Thalstraße von Schorndorf über Rudersberg nach Welzheim die Mitbenützung der Straßenfahrbahn zur Schienenaufgabe nicht gestatten. Der Anschluß der Nebenbahn an den Bahnhof Schorndorf soll am östlichen Ende geschehen. Sodann ist geplant, nur die Gleise für den Personenverkehr auf dem linksseitigen Verladeplatz einzuführen, dagegen die Güter- und Umladegleise am Bahnhofende, Richtung gegen Alen, im Anschluß an die Hauptbahn zu erstellen. Beim Austritt aus dem Bahnhof geht die Bahn in eine östliche und hierauf in einem Bogen von 500 Meter Krümmungshalbmesser in die nördliche Richtung über, überschreitet oberhalb der Einmündung der Wieslauf in einer Horizontalen die Rems mittels einer 35 Meter weiten Brücke, tritt in das Wieslaufthal ein, auf dessen Sohle sie sich bis Oberndorf hinzieht, und erreicht die Haltestelle Haubersbronn, welche dicht vor dem Dorf projektiert ist. Die Bahn überschreitet darauf die Staatsstraße und bald nachher die Ortsstraße je in Schienenhöhe, läßt das Dorf rechts und geht im Thal mit wechselndem Bäder weiter bis Niedelsbach. Für diesen Ort ist eine kleine Haltestelle mit

kurzem Abstellgleis ohne Gebäude vorgesehen. Nach dieser tritt die Bahn in das Oberamt Welzheim, überschreitet die Thalstraße, hierauf die Ortsstraße je in Schienenhöhe und führt alsdann zu der rechts der Straße projektierten Haltestelle Michelau, welche den Verkehr der Orte Asperglen, Krehwinkel und Steinberg aufnehmen soll. Bald nach dem Verlassen der Station kreuzt die Bahn aufs neue die Thalstraße in Schienenhöhe, überschreitet die Wieslauf mittels einer 12 Meter weiten Brücke, umfährt Unter- und Mittelschlechtbach und tritt dann in die kleine Haltestelle Schlechtbach ein, welche angeichts der Nähe von Rudersberg nur mit einem Agenten besetzt und aufs einfachste ausgestattet werden soll. Nach Ueberschreitung der Thalstraße in Schienenhöhe erreicht die Bahn die Haltestelle Rudersberg, welche neben der Straße am südlichen Ausgang des Orts geplant ist. Nunmehr geht die Bahn in eine nordöstliche Richtung über, umgeht den Ort Rudersberg und bald darauf auf der südlichen Seite das Dorf Oberndorf. Für diesen Ort ist eine kleine Haltestelle mit einem kurzen Abstellgleis vorgesehen. Nunmehr beginnt der eigentliche Aufstieg auf die Welzheimer Höhe, für den sich zwei Wege bieten, ein längerer mit entsprechender Entwicklung durch das Edenbachthal und ein kürzerer, bei welchem unter Anwendung der Zahnstange die Höhe auf dem nächsten Weg ohne weitere Entwicklung gewonnen wird. Nach der erstgenannten Variante wird der Rantenbach in der Steigung 1 : 48 überschritten, die Bahn zieht sich am Hang in dieser Steigung bis zur Haltestelle Klaffenbach hin, welche 17 Meter höher als die Thalstraße zu liegen kommt. Nach dem Verlassen der Station steigt die Bahn mit 1 : 35, überschreitet bei Steinbach das Strümpfelbachthälchen auf einem 13 Meter hohen Damm und hierauf die Straße nach Welzheim in Schienenhöhe. Jetzt tritt die Bahn in den engen, schluchtartig gestalteten Teil des Wieslaufthals ein und zieht sich in bis zu 10 Meter tiefen Felsenschnitten und auf kurzen, bis zu 15 Meter hohen Dämmen an dem Hang hin, überschreitet kurz vor der Laufenmühle die Wieslauf auf einer 80 Meter langen und bis 24 Meter hohen Brücke, um alsdann die Haltestelle Laufen-

mühle zu erreichen, welche bestimmt ist, den Personenverkehr von Ebensee und den voraussichtlich nicht geringen Holzverkehr des Wieslaufthals aufzunehmen. Nach dem Verlassen der Station überschreitet die Bahn den Ebnbach, steigt wieder mit 1 : 35, tritt in das Weidenbachthal ein, überschreitet in der Horizontalen die Straße von Pfahlbrunn nach Welzheim in Schienenhöhe, woselbst ein Haltepunkt für Breitenfurt geplant ist, geht dann in die Steigung 1 : 50 über, fällt nach einer Horizontalen mit 1 : 50 und erreicht in diesem Gefälle den Endbahnhof Welzheim, welcher in der Höhe von 499,8 Meter am südlichen Ausgang der Stadt in der Nähe der Kronenstraße angelegt werden soll.

Nach der zweiten Variante steigt die Bahn hinter der Haltestelle Oberndorf zunächst mit 1 : 60, überschreitet die Straße nach Welzheim in Schienenhöhe, steigt mit 1 : 55, umfährt in einem Bogen mit 250 Meter Krümmungshalbmesser den Ort Klaffenbach und tritt nach Ueberschreitung der Straße in Schienenhöhe auf die Haltestelle Klaffenbach ein, welche 10,4 Meter tiefer als bei der ersten Variante geplant ist. Beim Austritt aus der Station steigt die Bahn mit 1 : 50, überschreitet bei Sauerhöfle in der Horizontalen die Straße von Rudersberg nach Welzheim in Schienenhöhe und hierauf das Strümpfelbachthal auf einem niederen Damm. Mit dem jetzt folgenden Eintritt in den schluchtartigen Teil des Wieslaufthals steigt die Bahn mit 1 : 18 unter Anwendung der Zahnstange auf eine Länge von 1422 Meter. In Einschnitten und kurzen Dämmen zieht sich die Bahn am Hang hin, geht in die Horizontale über, kreuzt die Staatsstraße in Schienenhöhe und erreicht die Haltestelle Laufenmühle. Nach der Station beginnt die zweite Stange der Zahnradstrecke mit derselben Steigung 1 : 18 auf eine Länge von 1863 m. Dicht bei der Laufenmühle wird die Wieslauf mittels einer bis zu 26 m hohen und etwa 127 m langen Brücke überschritten. Die Bahn zieht sich am linksseitigen Hang des Wieslaufthals hin, biegt in eine Seitenklinge dieses Thals ein, um nach Unterführung der Staatsstraße auf eine kurze Strecke das Ebnbachthal zu streifen und dann schließlich das Plateau von Welzheim zu gewinnen, wo mit dem Ende der Zahnstange der höchste Punkt der Bahn in der Höhe von 517,55 m erreicht wird. Die Bahn fällt alsdann auf eine kurze Strecke mit 1 : 50 bis zum Endbahnhof Welzheim, der in der Höhe von 512,5 m am westlichen Ausgang der Stadt geplant ist.

Werden für die beiden Varianten die Baukosten und die voraussichtliche Rente berechnet, so stellt sich kein wesentlicher Unterschied heraus. Die Leistungsfähigkeit ist gleichfalls wenig verschieden, bei der Zahnradbahn mit der stärksten Steigung 1 : 18 etwas größer als bei der Adhäsionsbahn mit der stärksten Steigung 1 : 35. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen wird sich der Verkehr und namentlich auch der Langholztransport auf der Zahnradbahn glatter vollziehen als auf der nahezu 6 Kilometer langen Adhäsionsstrecke in der Steigung 1 : 35. Zu Gunsten des Zahnradaufstiegs ist ferner anzuführen, daß derselbe nahezu 2,7 Km. kürzer ist als der Aufstieg mittels Adhäsion. Sodann folgt bei Anwendung der Zahnstange die Bahn von Oberndorf bis zum Sauerhöfle in mäßiger Steigung mehr der Thalsole, gestattet daher eine für die Langholzfuhre weit günstigere Lage der Haltestelle Klaffenbach, läßt eine spätere Erweiterung der letzteren ohne große Kosten zu, ermöglicht die Anlage einer weiteren Holzverladestelle beim Sauerhöfle und die Ausfuhr eines Anschlußgleises, wenn, was anzunehmen ist, die Erbauung eines größeren

industriellen Werks im Thal zur Ausnützung der hier noch vorhandenen nicht unerheblichen Wasserkraft in Folge des Bahnbaus zur Ausfuhrung kommt. Ferner erhält beim Zahnradprojekt die Haltestelle Laufenmühle eine für Langholzfuhre aus dem großen Waldrevier gegen den Ebensee weit günstigere, an beiden Enden von der Staatsstraße aus zugängliche Lage, welche ohne große Kosten spätere Erweiterungen zuläßt. Endlich wird beim Zahnradprojekt auch die Lage des Endbahnhofs Welzheim für den größten Teil der Bewohner von Welzheim eine günstigere sein.

Bei dieser Sachlage kann dem Zahnradprojekt der Vorzug eingeräumt werden. Für dasselbe beträgt die Gesamtlänge von Mitte Verwaltungsgebäude Schorndorf bis Ende Bahnhof Welzheim 19,5 Km. Als Stationen sind vorgesehen der Bahnhof Welzheim, die Haltestellen Haubersbrunn, Nibelsbach, Michelau, Schlechtbach, Rudersberg, Oberndorf, Klaffenbach und Laufenmühle.

#### Neigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Die stärkste Steigung ist auf der Adhäsionsstrecke zu 1 : 50, auf der Zahnradstrecke zu 1 : 18 angenommen. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 200 Meter.

#### Unter- und Oberbau. Hochbauten.

Nur beim Aufstieg vom Wieslaufthal bei Oberndorf auf das Welzheimer Plateau kommen Erdarbeiten von einiger Bedeutung vor. Von größeren Kunstbauten sind zu nennen die Brücke über die Rems und der Viadukt über die Wieslauf bei der Laufenmühle. Als Bettungsmaterial ist für den untern Teil der Bahn Remskies, für den oberen dagegen weißer Bauwandstein und Kleinstein vorgesehen. Für den Oberbau sind 9 m lange Stahlschienen Profil M mit einem Gewicht von 20 Kilogr. für das laufende Meter und forche Schwellen auf der Adhäsionsstrecke, eiserne Querschwellen auf der Zahnradstrecke in Aussicht genommen. Die Zahnstange ist für einen Zahnradruck von 6 t berechnet. Die Hochbauten sollen möglichst einfach nach den Typen hergestellt werden.

#### Baukosten.

Die Baukosten sind zu 1752 000 M. oder 89 800 M. für das Kilometer samt Grunderwerbung, und zu 1505 000 M. oder 77 200 M. Mark für das Kilometer ohne Grunderwerbung veranschlagt.

#### Wirtschaftliche Verhältnisse. Rentabilität.

Die Einwohnerzahl der in das Verkehrsgebiet fallenden Ortschaften beträgt 17 640, die kommerzielle Bevölkerung 12 110 Köpfe. Von den Bewohnern der Ortschaften, die innerhalb des Verkehrsgebiets der Bahn im Wieslaufthal an dessen Thalhängen und Höhen, ferner auf dem Plateau von Welzheim liegen, wird hauptsächlich Viehzucht und Landbau betrieben. Der landwirtschaftliche Betrieb ist im Thal ein intensiver, da Klima und Boden für den Anbau der einheimischen Kulturgewächse günstig sind. Namentlich ist der Obstbau nicht unbedeutend. Eine Ausfuhr in landwirtschaftlichen Erzeugnissen kann in Aussicht genommen werden. In Rudersberg befindet sich eine Dampfsiegelei, in Welzheim eine Holzspielwarenfabrik mit Dampfbetrieb, sonst ist die Industrie noch wenig entwickelt. Im oberen Wieslaufthal sind aber noch Wasserkräfte verfügbar, die durch den Ebensee als Wasserreservoir auf ziemlich konstanter Höhe gehalten werden können und deren Ausbeutung nach Erstellung der Bahn um so eher in Aussicht genommen werden kann, als es an Arbeitskräften in der Gegend nicht fehlt. Auf der Höhe des Wieslaufthals sind Keuper sandstein-

brüche, die ein gutes Baumaterial zur Ausfuhr liefern. Der große Holzreichtum des Welzheimer, Untertwiesacher und Schwender Waldreviers wird den Güterverkehr günstig beeinflussen. Namentlich wird die Haltestelle Laufenmühle einen regen Holzverkehr aus dem oberen Wieslaufthal erhalten. Zur Sommerzeit wird sich ein lebhafter Touristenverkehr, namentlich nach dem Ebensee entwickeln. Es erscheint begründet, für die Berechnung der Jahreseinnahmen nach dem abgekürzten Plesnerschen Verfahren den Satz von 4,5 Mk. für den Kopf der kommerziellen Bevölkerung anzunehmen. Es ergeben sich alsdann die Betriebseinnahmen zu 54 500 Mk. Für die Berechnung der Betriebsausgaben erscheint der Satz von 1 Mk. für das Zugskilometer wegen des schwierigen Aufstiegs nicht ganz ausreichend. Bei dem etwas höheren Satz von 1,05 Mk. für die reine Adhäsionsbahn und von 1,2 Mk. für das Zahnradprojekt und bei 4 Zügen in jeder Richtung betragen die Betriebskosten rund 68 000 M. Es ergibt sich also ein Abmangel von 13 500 M. Werden die Einnahmen und Ausgaben einzeln berechnet, so erhält man als Resultat: Jahreseinnahme 56 000 M., Jahresausgabe 66 700 M., somit jährlicher Abmangel 10 700 M. Als Mittel aus beiden Berechnungsarten ergibt sich ein Betriebsdefizit von rund 12 100 M.

Für eine Stichbahn nach Welzheim mit der **Anschlußstation Lorch** haben die Beteiligten durch einen Privattechniker gleichfalls ein vollständiges generelles Projekt ausarbeiten lassen. Das Projekt wurde einer Prüfung unterzogen, wobei sich wesentliche Anstände nicht ergeben haben. In technischer Beziehung ist über das Bahnprojekt folgendes anzuführen:

#### Wahl des Bahnsystems und der Spurweite.

Die Bahn soll gleich der Linie Schorndorf—Welzheim als Nebeneisenbahn mit der Spurweite von 0,75 m hergestellt werden. Besonders zu bemerken ist, daß die Bahn behufs Vermeidung eines zu großen Kostenanstands mit vielen scharfen Bögen von nur 120 m Halbmesser geplant ist, und daß daher die Anwendung der Normalspur mit ganz erheblichem Mehraufwand verknüpft wäre.

#### Allgemeine Lage der Bahn. Begründung der Trace. Stationsanlagen.

Der Anschluß der Nebenbahn an den Bahnhof Lorch soll bahnhofsseitig erfolgen. Die Verhältnisse sind für den Anschluß nicht günstig. Es erfordert die Erstellung des Umladebahnhofs umfangreiche Erdarbeiten und erhebliche Kosten, etwaige spätere Erweiterungen würden einen großen Kostenaufwand verursachen.

Die Nebenbahn verläßt den Bahnhof Lorch in nördlicher Richtung, verbleibt zunächst im Remsthal, die Seemühle mit einem Bogen von 120 m Krümmungshalbmesser umfahrend, und tritt dann in das Schweizerbachthal ein. Sie folgt dem letzteren auf dem rechten Ufer in mäßiger Steigung, geht dann in die Steigung 1 : 29 über, läßt die Brudersägmühle rechts und biegt in das Haselbachthal ein. In diesem soll in der Steigung 1 : 400 ein Haltepunkt für den Maierhof angelegt werden. Nach dem Verlassen des Haltepunkts steigt die Bahn wieder mit 1 : 29, später mit 1 : 51, kreuzt die Straße von Alsdorf nach Adelskotten in Schienenhöhe und erreicht die nördlich vom Dorf in dessen unmittelbarer Nähe projektierte Haltestelle Alsdorf. Beim Austritt aus der Haltestelle umfährt die Bahn in der Horizontalen Alsdorf, überschreitet eine Ortsstraße in Schienenhöhe und folgt alsdann dem Zug der Vizinalstraße von Alsdorf nach Pfahlbrunn. Mittels eines Bogens von 160 m Krümmungs-

Halbmesser biegt die Bahn rechts ab, umfährt Pfahlbrunn und erreicht die Haltestelle Pfahlbrunn. Nach dem Verlassen der Haltestelle nähert sich die Bahn wieder der Straße von Alfdorf nach Welzheim, verbleibt in deren nächster Nähe, kreuzt die Straße in Schienenhöhe und folgt nun dem Zuge der Straße auf der linken Seite. Hier ist ein Haltepunkt Haghof vorgesehen. Nach diesem geht die Bahn wieder auf die rechte Straßenseite über und verläßt die Straße, um im Gefäll 1 : 88 den nördlich vom Dorf gedachten Haltepunkt Breitenfürst zu erreichen. Nach verschiedenen Bindungen durch ein größeres Waldareal tritt die Bahn endlich im Gefäll 1 : 50 in den Endbahnhof Welzheim ein, der so angelegt werden soll, daß eine spätere Fortsetzung in der Richtung zum Murrthal leicht möglich ist.

Die Länge der Bahn beträgt von Mitte Verwaltungsgebäude Lorch bis Ende Bahnhof Welzheim 20,2 Kilometer.

Als Stationen sind vorgesehen:

der Bahnhof Welzheim, die Haltestellen Alfdorf und Pfahlbrunn und die Haltepunkte Meierhof, Haghof und Breitenfürst.

#### Neigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Die größte Steigung ist zu 1 : 29, der kleinste Krümmungshalbmesser zu 120 m angenommen.

#### Unter- und Oberbau. Hochbauten.

Erarbeiten von Belang kommen nur auf dem Bahnhof Lorch und beim Aufstieg auf das Plateau vor. Größere Kunstbauten sind nicht auszuführen. Oberbau und Hochbauten sollen wie bei dem Bahnprojekt Schorndorf-Welzheim gestaltet werden.

#### Baukosten.

Die Baukosten sind in dem Projekt etwas zu nieder berechnet, sie sind nach der Richtstellung und Gleichstellung mit den Sätzen beim Bahnprojekt Schorndorf-Welzheim zu veranschlagen einschließlich Grunderwerbung zu 1 380 400 M. oder 68 330 M. für das Kilometer, und ohne Grunderwerbung zu 1 243 700 Mark oder 61 560 M. für das Kilometer.

#### Wirtschaftliche Verhältnisse. Rentabilität.

Die für den Bahnverkehr in Frage kommende kommerzielle Bevölkerung berechnet sich auf 9 940 Köpfe. Die Haupterwerbsquelle der Einwohner sind Landbau und Viehzucht. In Alfdorf befindet sich eine große Brauerei, im übrigen ist die Industrie noch weniger entwickelt als im Wieslautthal. Holztransporte können in Aussicht genommen werden. Während der Sommermonate wird auch der Touristenverkehr, namentlich bis zum Meierhof, nicht unerheblich sein. Nach Lage der Verhältnisse ist es fraglich, ob für die Berechnung der Einnahmen nach dem abgekürzten Plehnerschen Verfahren der Satz von 4,5 (wie beim Projekt Welzheim-Schorndorf) nicht zu hoch gegriffen ist. Wird derselbe der Rechnung doch zu Grunde gelegt, so erhält man für die Betriebseinnahmen den Betrag von rund 44 800 M. Bei 4 Zügen in jeder Richtung und dem Satz von 1,08 M. für das Zugkilometer gegenüber dem Satz von 1,05 M. bei der Bahn Welzheim-Schorndorf berechnen sich die Betriebskosten auf 63 400 M. Die Annahme des etwas höheren Satzes von 1,08 M. ist wegen des höheren virtuellen Koeffizienten (3,35 gegenüber 2,82 bei Schorndorf-Welzheim) infolge der ungünstigen Streckenverhältnisse

geboten. Es würde also ein jährlicher Abmangel von 18 600 M. anfallen. Bei der Einzelberechnung unter besonderer Berücksichtigung des Arbeiter- und Touristenverkehrs ergeben sich die Jahreseinnahmen zu 42 410 Mark, die Betriebsausgaben zu 60 560 M. und nahezu übereinstimmend mit der anderen Berechnungsweise der Betriebsabmangel zu 18 150 M. Hienach ist als Mittel aus beiden Berechnungsarten ein jährliches Betriebsdefizit von rund 18 400 M. in Aussicht zu nehmen.

Im vorigen Jahre ist in Anregung gebracht worden, für die Stichbahn nach Welzheim nicht an der Remsbahn, sondern an der Murrbahn und zwar in **Bachnang** den Anschlußpunkt zu suchen. Das Eisenbahnkomite hat durch einen Privattechniker für eine Bahn Bachnang-Welzheim eine Projektstudie mit summarischer Kostenschätzung anfertigen lassen. Soweit es an der Hand des gelieferten Materials möglich war, ist das Projekt näher untersucht worden. In technischer Beziehung ist über dasselbe folgendes zu bemerken:

#### Wahl des Bahnsystems und der Spurweite.

Die Bahn Bachnang-Welzheim soll gleichfalls nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und mit der Spurweite von 0,75 m hergestellt werden. Die Annahme der Normalspur ist bei den vorliegenden schwierigen Terrainverhältnissen auf einen Teil der Strecke als ausgeschlossen zu bezeichnen.

#### Allgemeine Lage der Bahn. Begründung der Trace. Stationsanlagen. Baukosten.

Die Bahn soll durchweg auf eigenem Bahnkörper erstellt werden. Für den Anschluß der Schmalspurbahn sind die Verhältnisse des Bahnhofes Bachnang ganz ungünstig. Die Einführung kann nur auf der südwestlichen Seite rechts der Bahn geschehen, wird aber auf dieser Stelle erhebliche Kosten verursachen. Nach dem Verlassen des Bahnhofes soll die Bahn dem Weisbachtal folgen, um Unterweiskach, den bedeutendsten Ort des Thals, zu berühren. Die Bahn durchfährt Unterweiskach in mehreren scharfen Bögen und unter wiederholter Ueberschreitung der Ortsstraße in Schienenhöhe und erreicht die Haltestelle Unterweiskach. Nach dem Austritt aus der Station überschreitet die Bahn die Weiskach, geht auf das rechte Ufer über und biegt in das Brüdenbachtal ein. Die Bahn steigt mit 1 : 100, dann mit 1 : 40, 1 : 54, 1 : 63 und alsdann mit 1 : 38 dem südlichen Thalhang entlang in scharfen Windungen mit Krümmungshalbmessern von meist nur 80 m bis zur Haltestelle Zippoldsweller-Ebersberg, welche neben der Straße von Unterweiskach nach Seckelberg projektiert ist.

Nunmehr beginnt die eigentliche Rampe zur Erstiegung des Welzheimer Plateaus, und zwar sind für die Entwicklung das Glaitenbach- und Schlichenbachtal gewählt. In zahlreichen scharfen Bögen mit Krümmungshalbmessern von nur 80 m, steigt die Bahn hinter Zippoldsweller mit 1 : 30, dann mit 1 : 35, am Sauerhof und Schlichenweiler vorbei. Oberhalb Schlichenweiler unterfährt die Bahn in einem 8 m tiefen Einschnitt die Straße Ebersberg-Waldenweiler, und kommt nach Ueberschreitung des Ortswegs zu der Haltestelle Waldenweiler-Seckelberg. Nach schienen gleicher Kreuzung der Straße Waldenweiler-Dörsenhau fällt die Bahn mit 1 : 70, durchquert den Staatswald Dörsenhau auf Dämmen und in Einschnitten von 3-4 m Höhe und Tiefe in teilweise scharfen Win-

dungen und wechselnden Neigungen, und erreicht in einem bis zu 5 m tiefen Einschnitt die Wasserscheide zwischen Murr und Wieslauf. Nach einer kurzen Horizontalen steigt die Bahn mit 1 : 100, dann mit 1 : 57, geht links vom Spägenhof vorüber und kommt in der Höhe von 559,8 m zu dem höchsten Punkt. Hier ist die Haltestelle Kaisersbach-Ebni geplant. Beim Verlassen der Station wird die Straße von Kaisersbach nach Ebni in Schienenhöhe gekreuzt. Dann fällt die Bahn mit 1 : 50, bleibt eine Strecke weit horizontal, um wieder bis zum Haltepunkt Gausmannsweiler zu fallen, welcher in der Horizontalen südlich vom Ort neben der Straße projektiert ist. Die Bahn fällt dann mit 1 : 62 bis zum Haltepunkt Edartsweiler-Seiboldsweller, in wechselnder Neigung wird schließlich in der Meereshöhe von 511 m die Endstation Welzheim erreicht, welche dicht bei der Stadt neben der Straße Welzheim-Murrhardt geplant ist.

Die Länge der Bahn beträgt von Mitte Verwaltungsgebäude Bachnang bis Ende Bahnhof Welzheim 25,92 Klm. Als Stationen sind vorgesehen der Bahnhof Welzheim, die Haltestellen Unterweiskach, Zippoldsweller-Ebersberg, Waldenweiler-Seckelberg, Kaisersbach-Ebni und die Haltepunkte Gausmannsweiler und Edartsweiler-Seiboldsweller.

Die größte Neigung ist bis zu 1 : 30, der kleinste Krümmungshalbmesser zu 80 m angenommen.

Umfangreiche Erarbeiten kommen bei dem Aufstieg auf das Plateau vor. Größere Kunstbauten sind nicht auszuführen. Hinsichtlich des Oberbaus und der Hochbauten ist dasselbe zu bemerken, wie beim Projekt Lorch-Welzheim.

Die Baukosten sind zu 1 931 000 M. oder 74 500 M. für das Kilometer samt Grunderwerbung, 1 645 000 M. oder 63 500 M. für das Kilometer ohne Grunderwerbung zu veranschlagen.

#### Wirtschaftliche Verhältnisse. Rentabilität.

Es berechnet sich die kommerzielle Bevölkerung zu 11 400 Köpfen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse sind wenig verschieden von denjenigen der Verkehrsgebiete der Bahnen Welzheim-Schorndorf und Welzheim-Lorch. Der Berechnung der Jahreseinnahmen nach dem abgekürzten Plehnerschen Verfahren kann günstigfalls der Satz von 4,5 M. für den Kopf der kommerziellen Bevölkerung zu Grunde gelegt werden. Die Jahreseinnahmen betragen alsdann 51 300 M. Die Betriebskosten berechnen sich bei 4 Zügen in jeder Richtung und dem Satz von 1,1 M. für das Zugkilometer, der angefaßt der Steigung 1 : 30 und der zahlreichen Bögen mit nur 80 m Krümmungshalbmesser nieder gegriffen ist, auf 83 200 M., so daß ein jährlicher Abmangel von 31 900 M. anfallen wird. Werden die Betriebseinnahmen und Betriebskosten einzeln berechnet und wird den besondern Verhältnissen, zum Beispiel dem Arbeiterverkehr zwischen Bachnang und dem Weisbachtal durch entsprechende Zuschläge besondere Rechnung getragen, so gelangt man zu folgendem Resultat: Betriebseinnahmen 61 380 M., Betriebsausgaben 71 570 M., somit Betriebsabmangel 10 190 M. Das Mittel aus beiden Berechnungsarten ist ein jährliches Betriebsdefizit von 21 000 M.

#### Vergleichende Uebersicht.

Wie bei den 3 Varianten die Verhält-

nisse liegen, geht aus der folgenden Zusammenstellung hervor:

	Schorndorf—Wetzheim Abhäsionsproj. 22,24 km 1 : 35	Lorch—Wetzheim Bahnradproj. 19,5 km 1 : 18	Bachnang—Wetzheim
Baulänge	130 m	200 m	80 m
Größte Steigung	1491 000 ‰	1505 000 ‰	1 645 000 ‰
Kleinster Krümmungshalbmesser	12100 "	12100 "	21 000 "
Baukosten ohne Grunderwerb	12100 "	18 400 "	21 000 "
Jährlicher Betriebsabmangel			

Aus der Vergleichung geht hervor, daß die Variante Bachnang—Wetzheim die ungünstigsten Streckenverhältnisse hat. Als besonders lästig würde sich für den Betrieb das Zusammenfallen der stärksten Steigung 1 : 30 mit den zahlreichen Krümmungen mit nur 80 m Halbmesser erweisen. Die Bachnanger Variante erfordert auch den größten Bauaufwand und ergiebt das größte jährliche Betriebsdefizit. Der Verkehr von Wetzheim und Umgebung gravitiert in das Remsthal hauptsächlich Schorndorf und nicht nach Bachnang. Es besteht auch keine Postverbindung zwischen Wetzheim und Bachnang. Für den Anschluß der Stichbahn nach Wetzheim kann Bachnang nach Lage der Verhältnisse nicht empfohlen werden.

Zur Wahl stehen noch Lorch—Wetzheim und Schorndorf—Wetzheim. Aus der Uebersicht geht hervor, daß die Streckenverhältnisse bei der Bahn Schorndorf—Wetzheim günstiger sind als bei der Linie Lorch—Wetzheim. Es geht dies weiter daraus hervor, daß trotz der größeren Baulänge des Abhäsionsprojekts Schorndorf—Wetzheim sich die virtuelle Länge nur auf 62,6 km, gegenüber 67,5 km bei Lorch—Wetzheim berechnet. Der virtuelle Koeffizient beträgt bei Schorndorf—Wetzheim

2,82, bei Lorch—Wetzheim 3,35. Zu Gunsten von Lorch—Wetzheim kann nur angeführt werden, daß der Bauaufwand wegen der geringeren Baulänge um etwa 250 000 Mark kleiner ist. Dagegen ist der jährliche Abmangel nicht unerheblich größer als bei dem Bahnprojekt Schorndorf—Wetzheim. Schon für die erste Zeit liegen also die Verhältnisse hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, der Ausdehnungsfähigkeit und des voraussichtlichen Betriebsergebnisses bei der Variante Schorndorf—Wetzheim günstiger als bei der Variante Lorch—Wetzheim. Es kommt hinzu, daß das Wieslautthal mit seinen zahlreichen Ortschaften und seinen Wasserkräften die Bedingungen für eine Entwicklung der Industrie besitzt und deshalb damit gerechnet werden kann, daß das Betriebsdefizit verschwindet. Dies trifft bei dem kurzen Schweizerbachtal, durch welches die Lorch Bahnen geführt werden soll, nicht zu. In Betracht kommt auch, daß der Holzverkehr nicht thalwärts, sondern thalabwärts gravitiert, und daß der Verkehr von Wetzheim und den Ortschaften des Wieslautthals mit der Stadt Schorndorf, welche in der Ausbildung zu einem größeren Industrieplatz begriffen ist, ein lebhafter ist. Dem Umstand, daß durch die Bahn Lorch—Wetzheim mehr Orte des Bezirks Wetzheim berührt würden, und daß mit dieser Bahn dem Verkehr innerhalb des Oberamtsbezirks besser gedient wäre, ist große Bedeutung nicht beizumessen.

Anzufügen ist noch, daß in neuester Zeit von einem Eisenbahnkomitee in Gmünd als Ausgangspunkt für die Stichbahn nach Wetzheim der Bahnhof Gmünd in Vorschlag gebracht worden ist. Es ist dabei auch an die Erstellung einer Durchgangsbahn Bachnang—Wetzheim—Gmünd—Göppingen gedacht. Ein Projekt für die neue Variante liegt noch nicht vor, dessen Vorlage ist aber in baldige Aussicht gestellt. Indem dessen Beurteilung vorbehalten wird, kann für jetzt nur gesagt werden, daß es fraglich erscheint, ob den Interessen des Wetzheimer Walds mit der Stichbahn Wetzheim—Gmünd gedient wäre. Die Erbauung einer Durchgangsbahn kommt wegen der schwierigen Terrainverhältnisse und des hierdurch bedingten hohen Bau- und Betriebsaufwands nicht wohl in Betracht.

So wie die Verhältnisse jetzt liegen, scheint die Variante mit dem Ausgangspunkt Schorndorf den Vorzug zu verdienen. Die Regierung nimmt vorerst bis zur Prüfung des ausstehenden Projekts Wetzheim—Gmünd in Aussicht, daß die Stichbahn nach Wetzheim mit dem Ausgangspunkt Schorndorf und zwar durch eine Privatunternehmung mit Staatsbeitrag in der zweiten Bauperiode zur Ausführung kommen soll. Dabei könnte dem Unternehmer überlassen bleiben, ob er das Abhäsionsprojekt oder das Zahnradprojekt zur Ausführung bringen will. Auch wäre dagegen nichts zu

erinnern, wenn der Unternehmer die Bahn **normalspurig** statt **schmalspurig** ausführen wollte.

Gegen die Ueberlassung des Baus und Betriebs der Stichbahn an eine Privatunternehmung liegt kein Bedenken vor. Auch im Falle einer späteren Fortsetzung der Bahn bis zum Anschluß an die Murbahn ist eine erhebliche Verkehrsentziehung für die Hauptbahn schon wegen der ungünstigen Streckenverhältnisse der Nebenbahn nicht zu befürchten. Bei entsprechender Subventionierung ist in Aussicht zu nehmen, daß eine Privatunternehmung sich bereit findet, den Bau einer schmalspurigen Stichbahn nach Wetzheim zu übernehmen.

Ein ansprechendes und poesievolles Festspiel: „Prinz Ralmus und Prinzessin Birte“ von Hedwig Schlunz bietet größeren und kleineren Kindern Gelegenheit, ihre Bekannten und Angehörigen zum Pfingstfeste mit einer hübschen Aufführung zu überraschen.

Der Modenteil bringt Frühjahrs-Anzüge in geschmackvoller Auswahl für Damen, Mädchen und Knaben und Wäschegegenstände für Kinder verschiedenen Alters. — Hauswirtschaftliches in reicher Fülle reiht sich an und macht dieses weitverbreitete Blatt allen Hausfrauen unentbehrlich.

Abonnementspreis: vierteljährlich 1,40 Mk. Einzelnummer 10 Pf., mit Schnittmusterbogen 15 Pfg.

Man verlange Probenummern, gratis und franko vom Verlag Robert Schneeweiß, Berlin W., Elkhholzstr. 19 erhältlich.

## Aus dem Bezirk und Umgebung.

**Wetzheim, 8. Mai.** (Vortrag Westmark.) Ueber Herrn Westmark, der auch hier in nächster Zeit einen solchen zu halten gedenkt, schreibt das „Schweinfurter Tagbl.“ vom letzten Freitag: Der bekannte Afrikareisende Oberleutnant Westmark hielt gestern abend in der Brauerei Belschner einen ebenso belehrenden als auch bis in die kleinsten Details interessanten Vortrag über seinen fünfzehnmonatlichen Aufenthalt unter den Menschenstreffern am oberen Kongo und die Stanley-Affaire. Mit gespanntestem Interesse folgten die zahlreich Anwesenden Zuhörer den Ausführungen des Redners, der manchmal mit gutem Humor und so fesselnd zu schildern verstand, daß sich das Publikum oft unwillkürlich selbst in die wunderbare Natur des „dunkeln Erdteils“ versetzt glaubte. Lebhafter Beifall wurde dem Redner nach Beendigung seines interessanten Vortrags gezollt.

## Bekanntmachungen.

**Steckbohnen, Steckerbsen, Stecklinsen, Steckzwiebeln,**

**Angersien, Oberndorfer, Götendorfer,**

**Rahgrasamen, Wiesenrasamen, Kleesamen, garantiert steirische Saat,**  
sowie alle Arten

**Gartensämereien**

empfehlen

Heinr. Aug. Bilsinger.

**Steckbohnen, Gartensämereien**

empfehlen

Albert Zweigle.

**Prinzessin-Zwiebackmehl**

das beste und leichtverdaulichste Nahrungsmittel für kleine Kinder empfiehlt offen und in Packetener

S. Nobly.

Hierzu ein zweites Blatt.

### Waiblingen.

Ein junger Bursche von 14 bis 15 Jahren findet bei Unterzecher als

**Laufbursche**

bauernde Beschäftigung.

**C. Schmann,**  
mech. Schreinererei.

**Kaffee, Thee und Cacao**

feinst schmeckend, empfiehlt

**Chr. Bauer.**

**Schuld- und Bürgscheine**  
sind vorrätig in der Buchdr. ds. Bl.