

Beilage zum Gesellschafter.

N^o 11.

Dienstag den 25. Januar.

1876.

Vortrag über Lokaleisenbahnen mit Rücksicht auf das obere Nagoldthal,

gehalten von Dr. Regierungsrath Luz von Stuttgart am 9. Januar d. J. in Altenstaig.
(Schluß.)

Baden. Renchtalbahn. Die beteiligten Gemeinden haben um die Concession nachgesucht und solche erhalten. Die Staatsverwaltung wurde durch ein Gesetz ermächtigt, den Betrieb der Bahn auf die Dauer von 25 Jahren gegen eine vom Bahneigentümer zu leistende Vergütung, welche nicht unter 50 % der Roheinnahme von dieser Bahn betragen darf, zu übernehmen. Betragen diese 50 % mehr als der wirkliche Aufwand, so wird aus dem Mehrbetrag der Zins aus dem Baukapital bis zu 4 1/2 % ergänzt; der Ueberschuß wird zwischen Beiden zu gleichen Theilen getheilt. Reichen 50 % der Roheinnahme zu Bestreitung der Betriebsausgaben nicht hin, so hat die Gesellschaft insoweit zuzuschießen, als ihr nach Abrechnung einer 4 1/2 % Rente noch ein Ueberschuß verbleibt.

Also ist Grunde eine 4 1/2 % Zinsengarantie.

Württemberg. Das württembergische Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen, vom 18. April 1843, bestimmt unter Anderem, daß die Erbauung von Zweigeisenbahnen durch Privatunternehmer der Concession der Regierung unterliege. Die Bestimmung, betreffend die Zwangsabtretung für öffentliche Zwecke, ist auch für solche Unternehmer anwendbar. Die Regierung kann je nach dem Verhältniß der Bahn zum allgemeinen Landesinteresse einen reinen Ertrag des Unternehmers bis zu 3 1/2 % des Anlagekapitals auf eine gewisse Zeit mit ständischer Zustimmung garantiren. Auf Verlangen haben die Privatunternehmer die Bahn nach 25jährigem Betrieb gegen einfache Erstattung des Anlagekapitals an den Staat abzutreten.

Diese Garantie ist aber in Wirklichkeit nie gegeben worden, und scheint auch nicht gegeben werden zu wollen. Zu dem Entwurfe des Gesetzes vom April 1865 hat der Minister v. Barmbüler in der ersten Kammer erklärt, daß ein Privatbau mit Garantie für die Finanzen des Staats bedenklicher sei, als der Staatsbau selbst.

In Württemberg bestehen zwei Privatbahnen:

1) von Unterboihingen nach Kirchheim.

Die Bahn ist 6,2 Km lang und normalspurig. Sie hat 403,695 fl. gekostet. Das Geld wurde durch 500 Aktien à 500 fl., der Rest durch ein Anlehen, welches die Gesellschaft aufnahm, gedeckt. Die Amiskorporation hat 100, die Stadtgemeinde Kirchheim 50 Aktien genommen. Das Jahr 1874 hat für die Aktionäre einen 5 % Ertrag abgeworfen.

2) Von Wehingen nach Urach.

Die Bahn ist 8,6 Km lang und normalspurig. Zu Anbringung der Kosten wurden für 455,000 fl. Aktien ausgegeben, wovon die Stadt Urach 35,000 fl. übernahm. Außerdem hat die Gesellschaft ein Anlehen von 448,000 fl. aufgenommen, dessen 4 1/2 % Verzinsung die Amiskorporation (zu 1/3) die Stadt (zu 2/3) auf 50 Jahre garantiert haben.

Im Jahre 1874 wurde das Anlehen ganz aus dem Ertrag verzinst, während für die Aktionäre 2 % abfielen.

Meine geehrten Herren! Nun komme ich zu demjenigen Theile meines Vortrags, welcher Sie am meisten interessiren wird, zu der Nutzenanwendung für das Nagoldthal. Ehe ich aber die Folgerungen im Einzelnen ziehe, muß ich einige Bemerkungen über die Flößerei vorausschicken, da es mir scheint, daß der Holztransport hier die Eisenbahnfrage fast ganz beherrscht.

Es sind hier 3 Gruppen von Interessenten vorhanden: 1) die l. Forstverwaltung, die waldbesitzenden Gemeinden und die Privatwaldbesitzer. Sie wünschen aus ihren Holzträgen möglichst viel zu erlösen. Sie fürchten zu verlieren, wenn das billigste Mittel zur Beförderung des Langholzes (die Wasserstraße) wegfällt. 2) Die Eisenbahnverwaltung, welche den Holztransport an sich ziehen möchte, aber bis jetzt zu hohe Fracht-Preise gemacht hat und außerdem 3) die Wasserwerkbesitzer, welche die Beseitigung der Flößerei anstreben, um ihre Wasserkräfte besser ausnützen zu können.

Die wichtigste Lösung dieser Frage dürfte darin bestehen, daß die Eisenbahnverwaltung mit ihren Frachtsätzen für das Langholz herabgeht und zugleich die l. Forstverwaltung die Unterhaltung der Flößstraße aufgibt, wobei dann die Flößerei von selbst aufhören wird.

Augenblicklich dürfte diese Frage von der beabsichtigten Reform der deutschen Eisenbahnfrachttarife abhängen. Eine Erledigung in jenem Sinne wird aber kaum ausbleiben können und wäre zugleich im Interesse der Wasserwerkbesitzer und der Ausbeutung der noch unbenützten Wasserkräfte sehr zu wünschen;

soviel ich weiß besteht eine Geneigtheit zur Verständigung.

Uebergend zu den einzelnen Schlußfolgerungen für das obere Nagoldthal wird es sich um Beantwortung der 2 Fragen handeln.

1) Von welcher Beschaffenheit müßte eine Lokalbahn von Nagold nach Altenstaig sein und wie wäre sie zu betreiben?

2) Wer soll den Bau und Betrieb unternehmen?

Zu Ziffer 1. Die schmalspurigen Bahnen bieten die Schwierigkeit, daß man den Anforderungen an den Personenverkehr, was namentlich die Bequemlichkeit betrifft, nicht gerecht werden kann und daß die Güter auf der Hauptbahn ausgeladen werden müssen. Hier im oberen Nagoldthale, wo hauptsächlich auch die Beförderung von Langholz in's Auge zu fassen ist, scheint mir nur eine Bahn von der Spurweite unserer Staatsbahn möglich zu sein. Im Bröthale, wo an Gütern vorwiegend Erze befördert werden, liegt die Sache anders. Dort kann man die Erze von den schmalspurigen Wagen in die normalspurigen hinabfallen lassen. Der Trichter, mittelst dessen man unsere Langholzstäme in ähnlicher Weise umladen könnte, müßte schwer zu erfinden sein.

Dazu kommt, daß zwar die Baukosten bei einer schmalspurigen Bahn kleiner sind, als bei einer normalspurigen, daß aber die Differenz nicht so sehr groß ist (höchstens 10 %) und daß sich bei einer schmalspurigen Bahn die Betriebskosten im Verhältnisse zur Transportmenge höher stellen. Sodann ist die Betriebssicherheit bei Normalspurbahnen unter gleichen Geschwindigkeits- und Transportmassenverhältnissen größer als bei schmalspurigen.

Endlich muß man im Auge behalten, daß der Betrieb einer normalspurigen Privatbahn durch Ueberlassung von Güterwägen des Staats bedeutend erleichtert werden könnte, sowie daß wenn es sich um den Ankauf einer Privatbahn durch den Staat handeln würde, wohl nur eine normalspurige für den Staat in Betracht kommen könnte.

Obwohl in neuerer Zeit verschiedene Erfindungen gemacht worden sind, um das Umladen zu erleichtern, kann ich mich daher nur für eine normalspurige Bahn erklären.

Ich gestehe, daß ich anfänglich der Meinung war, es könnte sich der Bau der Eisenbahn auf der 6,876 m (24') breiten Staatsstraße ausführen lassen. Bei näherer Ueberlegung bin ich aber von dieser Ansicht aus folgenden Gründen abgekommen.

Eine Privatbahn würde doch erst in's Leben gerufen werden können, wenn sie auch den Langholzverkehr erhält. Trifft aber letzteres zu, so wird auch die Einnahme so erheblich werden, daß es sich austrägt, eine eigene Eisenbahnlinie anzulegen.

Auch der mögliche Ankauf durch den Staat und die Umwandlung in eine Hauptbahn muß im Auge behalten werden.

Nachdem ich von sachkundiger Seite erfahren hatte, die Anlegung einer normalspurigen Bahn auf der Straße würde nebst Beschaffung der Betriebsmittel bei einer Entfernung von 14,9 Km immerhin auch auf ungefähr 800,000 fl. zu stehen kommen, so glaube ich, nur der Anlegung einer eigenen Eisenbahnlinie das Wort reden zu können.

Zu Ziffer 2. Auch von dem Betrieb mit Pferden wird abgesehen werden müssen, weil es sich hier um einen massenhaften Gütertransport handeln würde, wozu der Betrieb mit Pferden nicht ausreichend wäre. Es ist Ihnen auch aus den Mittheilungen vom Bröthale erinnerlich, daß die Beförderung mit Dampfkraft dort billiger zu stehen kommt, als der Betrieb mit Pferden.

Es ist mir von andern Bahnen ebenfalls bekannt geworden, daß sie vom Betriebe mit Pferden auf den Betrieb mit Lokomotiven übergegangen sind.

Zu Ziffer 2. Hier könnte ich auch sagen, ich komme an den Zeitpunkt, welchen sie ohne Zweifel als den schwierigsten ansehen werden. Vor Allem wird anzustreben sein, daß der Staat die Bahn baut und betreibt. Da das hiesige Thal von dem Hauptbahnverkehr ausgeschlossen ist, gleichwohl aber an den Kosten des Baus der Hauptbahn beizutragen hat, so ist es nicht mehr als billig, als daß der Staat auch für das hiesige Thal eingreift. Andererseits wird man aber zugeben müssen, daß, so lange die Hauptbahnen die Mittel des Staats so vollständig in Anspruch nehmen, die Lokalbahnen zurückstehen müssen. Ich glaube daher, daß man einen Staatsbahnbau nur in folgenden 3 Fällen in Aussicht nehmen kann:

1) Nach Beendigung der Hauptbahnbauten in 8—10 Jahren (falls nicht Unterbrechungen durch Kriege zc. eintreten).

2) Bei Aufhebung der Flößerei. In diesem Falle dürfte das eigene Interesse der Eisenbahnverwaltung, wie auch der Finanzverwaltung auf den Staatsbahnbau hinführen.

ung.
offen, die in diesem
olle Schwabenalter
haben oder noch
en zu heiterem ge

13. Febr.
undlich eingeladen.
Senfinger.

an ihrem Domi-
Personen kann der
angbaren und cons-
Gebrauchs-
einer Provision
Nebenverdienst
noch Sachkennt-
innerhalb 8 Ta-
S. S. 500
Carlsruhe

ustkranken,
Verschleimung,
ntheiten ist der
honig
s in Breslau
ngsmittel
wenn derselbe echt
nachgeprüfte
zu werden, wolle
arauf achten, daß
W. Eggers'schen
Etiquette, Faci-
eingebrannte
gers in Breslau
Niederlage ist
el in Nagold.

a ch,
denstadt.
verkauf.
m Freitag den 28.
d. M.,
ormittags 11 Uhr,
s. Hirsch hier ca.
dürres, tannenes
händler Walz
Oberschwandorf.

idchen
me und lohnende
bei Felshausen.
General-
agen
und Kinder vor-
W. Kaiser.

ette.
uar 1876.
8 - 7 50 7 20
7 54 7 21 6 86
9 17 8 93 8 57
9 54 8 63 8 37
1 43 10 37 10 29
9 9 8 84 8 66
8 3
12 90
9 60

ur 1876.
16 R. 64—69 Pf.
20 R. 28 33 Pf.
16 R. 15—19 Pf.
4 R. 16—19 Pf.
9 R. 46 51 Pf.

eilage.
in Nagold.



3) Wenn die Eisenbahn von Freudenstadt nach Gernsbach gebaut sein wird, dürfte eine Linie von Nagold ins Murgthal zum Anschlusse an die Freudenstadt-Gernsbacher Linie, somit um eine vom Staat zu bauende und zu betreibende Hauptbahn handeln. Nach meinem Dafürhalten wäre für Sie hauptsächlich dieses letztere Projekt ins Auge zu fassen, weil es Ihnen auch die Verbindung mit Baden erleichtert und eine Hauptbahn nach mehrfachen Richtungen, besonders auch hiesiger der Zahl derzüge vorzuziehen wäre.

Dagegen scheinen mir die Verhältnisse, wie sie jetzt liegen, nicht dazu angethan zu sein, um schon in der gegenwärtigen Zeit den Staatsbahnbau mit Erfolg anstreben zu können.

Ueber kurz oder lang wird aber dieses Ziel zu erreichen sein, soferne Württemberg seine Eisenbahnen behält. Der Ankauf der Eisenbahnen durch das Reich wäre nach meinem Dafürhalten den hiesigen Interessen nicht günstig.

Falls sich meine Annahme wegen einer Staatsbahn wider Erwarten nicht bestätigen sollte, müßte eine Privatbahn ins Auge gefaßt werden. Der Bau der Bahn und die Maschinen könnte von leichterem Construction sein, überhaupt könnte gegenüber vom Staatsbahnbau vieles gespart werden. Alles müßte aber doch so eingerichtet sein, daß er später vom Staat übernommen werden könnte. Die Bahn müßte sich hauptsächlich vom Güterverkehr bezahlt machen. Ob derselbe jetzt schon groß genug ist, um die nöthigen Einnahmen abzuwerfen, möchte ich bezweifeln. Es würde daher die Aufhebung der Flößerei abzuwarten sein.

In diesem Falle könnte aber die Rentabilität keiner Bestimmung unterliegen.

Zu einem näheren Einblick in diese Frage wäre eine genaue Aufstellung der Bau- und Betriebskosten, sowie der voraussichtlichen Gütermengen erforderlich, welche mir nicht zu Gebote steht. Sie können sich aber ein allgemeines Urtheil über den beim Gütertransport zu erzielenden Gewinn machen, wenn ich Ihnen mittheile, daß Herr Freiherr v. Weber, der bekannte österreichische Sachverständige in Eisenbahnsachen, berechnet hat, auf einer Sekundärbahn der oben erwähnten zweiten Kategorie mit normaler Spurweite und geringerer Fahrgeschwindigkeit könne ein Nettocentner zu 0,75 Pf. Selbstkosten transportirt werden, so daß also ein Centner von Nagold nach Altenstaig auf 1 1/2 Pf. zu stehen käme.

Die Privatgesellschaft wäre zwar auch dem allgemeinen Tarif unterworfen. Sie hätte aber, wie jede andere Eisenbahnverwaltung das Recht, eine fixe Gebühr von 3 Pf. per Str. für die ganze Strecke zu erheben. Die württembergische Eisenbahnverwaltung erhebt für 1 Str. auf 15 Km Entfernung bei Stückgut 18 Pf. und bei Gütern nach dem Spezialtarif, z. B. Holz 9 Pf.

Wenn daher die Privatbahn den ganzen Holztransport in der Hauptsache an sich bekäme, so wäre an der Rentabilität lediglich nicht zu zweifeln.

Ebenso würde es auch nicht schwer halten, das Geld durch Ausgabe von Aktien und Aufnahme eines Anlehens aufzubringen.

Die Amtskorporation könnte hier nicht wohl in Mitleidenenschaft gezogen werden. Wenn aber von Gemeinden und Privaten freiwillige Beiträge zu dem Bau gegeben werden würden, so dürfte es gar nicht schwer fallen, das Geld in Dörferkreisen aufzubringen.

Ich habe Ihnen nun meine Meinung in dieser Sache offen dargelegt, indem ich mich hütete, Hoffnungen bei Ihnen zu erwecken, welche nicht in Erfüllung gehen. Dabei bin ich aber durchaus nicht der Meinung, daß es mit Verwirklichung Ihrer Wünsche schlecht stehe, daß etwa noch eine Generation verschwinden müßte, ehe der Eisenbahnbau zur Ausführung gelangt. Ich glaube vielmehr, wir Alle sollten es noch erleben können, daß die Lokomotive auch hieher den Weg findet. Eben deshalb, um Ihnen zu beweisen, daß die Sache nicht schlecht steht, habe ich Sie so viel mit den Verhältnissen anderer Länder unterhalten. Eben so wie man anderwärts mit dem Eisenbahnez immer vorwärts dringt, ebenso kann man auch bei uns nicht an einem in wenigen Jahren erreichten Punkte stehen bleiben.

Zweckmäßig wird es sein, wenn man die Frage nicht aus den Augen verliert und wenn man bei günstiger Gelegenheit den Hebel da ansetzt, wo man sich am meisten Erfolg versprechen darf, nämlich bei der Herabsetzung der Tarife für den Holztransport, verbunden mit der Aufhebung der Flößerei.

Die alte Kirche in Nagold.

In der Ehe die altehrwürdige hiesige Kirche durch den demnächst in Aussicht genommenen Abbruch ihrem gänzlichen Untergang entgegengeht, sei uns ein Rückblick auf ihre Entstehung und die Geistlichen, die darin thätig gewesen sind, gestattet. Wir nehmen dazu die Notizen, welche Herr Helfer Elsässer beim Abschiedsgottesdienste in der alten Kirche, den 21. Dezember 1874, der Gemeinde mitgetheilt hat.

Ueber die Entstehung des Gebäudes geben zwei Inschriften Aufschluß, die sich in der Kirche selbst finden. Die

erste ist an einer der runden Säulen angebracht und lautet also: anno domini 1360 X Kalendas Augusti incepta est cappella beatae Marie virginis in oppido Nagelt — zu deutsch: Im Jahr des Herrn 1360 am 23. Juli wurde begonnen die Kapelle der seligen Jungfrau Maria in der Stadt Nagold.

Die zweite steht über dem Thurmeingang und heißt: Hec structura est incepta anno domini 1401, d. i.: Dieser Bau wurde angefangen im Jahr des Herrn 1401.

Die Kirche gehörte ursprünglich dem Kloster Stein am Rhein in der Schweiz, welchem sie 1386 durch den Bischof Nikolaus von Konstanz einverleibt wurde. In der Reformationszeit kam sie nebst dem kirchlichen Vermögen in den Besitz der Herrschaft Württemberg, indem sie 1543 von Herzog Ulrich durch Kauf erworben wurde. — Der erste an der Kirche angestellte evangelische Stadtpfarrer war Joh. Frisius (Fries), der bis 1562 hier war; der erste Helfer hieß Joh. Hummel, welcher nur von 1556—1558 hier sein Amt versah. Der Ueberblick der ganzen Reihe von Geistlichen läßt sich am einfachsten an der Hand der hiesigen Kirchenbücher geben. Das älteste Kirchenbuch von Nagold, welches nur Tausen und Eheschließungsgeregelt enthält und außer Nagold noch die zwei Dörfer Emmingen und Felshausen und die zwei Mairhöfe Unterschwandorf und Mündersbach befaßt, wurde im Jahr 1560 unter der Amtsführung von obgenanntem Stadtpfarrer Fries und Helfer Christoph Hälting angelegt. Dieses Buch reicht bis ins Jahr 1627, umfaßt also 67 Jahre. Während dieser Zeit sind, so viel man sehen kann, nur drei Stadtpfarrer hier gewesen. Auf Fries folgte nemlich M. Philipp Gräter (zu dessen Zeiten Nagold zweimal von der Pest heimgesucht wurde), von 1562—1590, und von da bis 1635 M. Ludwig Kraacer. Dagegen sind während der Amtsführung dieser beiden Stadtpfarrer nicht weniger als 26 Helfer aufgeführt (12 unter Gräter, 14 unter Kraacer). Die Helfer lösten damals einander rasch ab, indem einer durchschnittlich nur etwa zwei Jahre hier blieb. Im Jahr 1628 (also während des dreißigjährigen Kriegs) wurden neue Kirchenbücher angelegt und zwar je ein besonderes Buch für die Tausen, die Trauungen und die Todesfälle; auch wurden die Filialien in der Kirchenbuchführung vom Mutterort abgetrennt. Damals waren M. Ludw. Kraacer Stadtpfarrer und M. Johannes Leibbrand Helfer hier. Nehmen wir nun den Zeitraum 1628—1808 zusammen. Während dieser 172 Jahre sind 14 Stadtpfarrer der Reihe nach aufgeführt; der letzte derselben war Joh. Dav. Schmid, welcher vom Jahr 1787—1820, also 33 Jahre lang hier war. Die Zahl der Helfer, so weit sie ermittelt werden konnte, betrug in diesem Zeitraum von 1628—1800 mindestens 21; der letzte derselben war M. Christoph Wilhelm Heinrich Cotta, welcher wie sein Amtsgenosse Stadtpfarrer Schmid, eine schöne Reihe von Jahren an der Gemeinde stand, nemlich von 1795—1821, also 26 Jahre lang. Im Jahr 1821 wurde das Dekanat, das bisher in Wilberg seinen Sitz gehabt, mit dem hiesigen Stadtpfarramt vereinigt. Seit dieser Zeit versahen das Amt an dieser Kirche (ohne die gegenwärtigen Fr. und Nr.) 4 Stadtpfarrer und 7 Helfer. Die Stadtpfarrer waren: die Dekane Harpprecht, Hauff, Haas und Stockmayer, die sämmtlich gestorben sind; die Helfer waren: Ellwanger, Ellwert, Hauff, Klaiber, Schütz, Kemmler und Elsässer, von welchen die vier letztgenannten noch im Dienst der vaterländischen Kirche stehen.

Allerlei.

— Ein „ruinirter Bettler“ hat an die Pariser Zeitungen einen offenen Brief gerichtet. Nie, sagt er, gehe das Bettelgeschäft schlechter, als in kalter Zeit, wo alles die Hände tief in die Taschen vergraben oder in unsörmliche Fausthandschuhe gesteckt, an den Almosen Heischenden vorüberleite. Der Briefschreiber macht daher den Vorschlag, die Passanten mögen sich in ihre Oberröcke Seitentaschen machen lassen und in dieselben jenes Kleingeld legen, das sie für Almosen bestimmen; die Bettler würden sich aus diesen Taschen ihren Antheil „mit Discretion“ holen. Diese Idee enthalte einen Fortschritt der Menschensfreundlichkeit, von dem sowohl die Bettler als das Publicum Vorthell haben würden.

— In einer Frankfurter Chronik findet sich folgende Aufzeichnung aus der guten alten Zeit: „Anno 1571, den 9. Juny, da ein Becker allhier in Frankfurt auf der Eschenheimer Gassen das Mehl mit gemehlten Stein vermischte und solches ein Ehrbarer Rath inne worden, sind drey Achtel Brod, so dieser Becker davon gebachtet, ihm ohnvermuthet abgehohlet und da man es so elendig befunden, daß er es mit guten Gewissen nicht verkaufen können, ist der Becker in das Weinwads-Haus (Gefängniß) geleet und ein Achtel des Brods selbst zu essen ihm als rechtmäßige Straff auferlegt worden. Nach diesem hat er aber nicht mehr lang gelebet.“

— In dem Staate Maine, Ver. St. wird das Kluchen am Sonntag mit zwei Dollars per Kluch bestraft, am Wochentag kostet es nur einen Dollar.

177/18
1874

