

Beilage I.**III. Jahres-Bericht**

über den Stand und Fortgang des Baues der auf Grund des Landesgesetzes vom 29. November 1899, L. G. Bl. Nr. 9 ex 1900 herzustellenden **Konkurrenzstraßen in Vorarlberg**, sowie über die finanzielle Gebarung, umfassend den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1903.

Gleichwie im Vorjahre entwickelte sich auch im Jahre 1903 die Bauaktion in normaler Weise und erstreckte sich gemäß dem im § 2 des vorgenannten Gesetzes festgesetzten Bauprogramme auf nachbenannte Straßenzüge:

1. die Montafonerstraße, I. Teilstrecke;
2. „ Hinterbregenzeraldstraße, I. Teilstrecke;
3. „ Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze;
4. „ Flerenstraße;
5. „ Straße Satteins—Thüringerberg (Jagdbergstraße).

Bezüglich der letzteren Straße wird auf den bereits im vorjährigen Jahresberichte erwähnten Umstand verwiesen, daß nach dem Bauprogramme der Bau derselben erst im Jahre 1907 in Angriff genommen werden sollte.

Nachdem aber die interessierten Gemeinden das nötige Baukapital vorschußweise gegen entsprechenden feinerzeitigen Rückersatz zur Verfügung stellten, so konnte mit diesem Straßenbaue bereits im Jänner 1902 begonnen werden.

Für alle eingangs genannten Straßenzüge wurde vor deren Bauinangriffnahme seitens des Landes-Ausschusses die Erstellung- und Erhaltungskonkurrenz geregelt und durch eigene Statute festgelegt.

Im Jahre 1903 fanden zwei Sitzungen der Vorarlberger Straßenbaukommission statt, deren vornehmlichste Beratungsgegenstände die Prüfung und Genehmigung der Rechnungsgebarung des Rechnungsabchlusses pro 1902, des engeren Bauprogrammes für die Jahre 1903, 1904 und 1905, die Vergabung von Bauarbeiten, insoweit selbe den Voranschlagbetrag von 5000 K und damit den Kompetenzkreis des Bauleiters überschritten, sowie die Verwaltung des Straßenbauhofes bildete.

Die Witterungsverhältnisse des Jahres 1903 waren für den Fortgang der Bauten äußerst ungünstig, so daß der für die Vollendung der Straßenbauten festgesetzte Termin nicht durchwegs eingehalten werden konnte.

Übergehend auf die Straßenbauten im Einzelnen wird nachstehendes bemerkt:

ad I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.

(Bludenz—Schruns—Parthenen).

Von diesem Straßenzuge wurde die nach dem Ausführungsprojekte 4166 m lange Teilstrecke „Mauren—St. Gallenkirch“, deren Bauinangriffnahme bereits im Februar 1902 erfolgte, im Juni 1903 fertiggestellt, am 13. Juli gleichen Jahres mit günstigem Erfolge kollaudiert und der Montafoner-Straßenkonkurrenz zur Erhaltung übergeben.

Der vertragmäßige Vollendungstermin war mit Ende Mai 1903 festgesetzt.

Die Baukosten dieser Straße, deren gesamte Breite 5'0 m beträgt, sind veranschlagt mit 150.000 K. Nachdem die Grundablösung noch nicht vollständig abgeschlossen ist, so können die wirklichen Baukosten genau nicht angegeben werden; dieselben dürften die Höhe von rund 160.000 K erreichen, und ergibt sich sohin eine Überschreitung der Kosten von 10.000 K.

Diese Überschreitung wurde vornehmlich veranlaßt durch das Aufgebot des Bauunternehmers von 7% auf den für die Bauarbeiten veranschlagten Pauschalbetrag von 93.300— K, durch die Verlängerung der Lawinengallerie im Frattnertobel um ein Feld von 5'0 m Länge, durch einen im Frattnertobel eingetretenen Felssturz, weiters durch die Aufstellung von starken eisernen Geländern von 120 m Länge an gefährlichen Stellen, entsprechend dem Wunsche des Straßenkonkurrenzausschusses, und endlich noch durch die Mehrkosten der hölzernen Einfriedung. Ersparungen ergaben sich hingegen bei Titel Grundablösung und Bauleitung, wodurch die Mehrkosten einigermaßen vermindert und auf den vorgenannten Betrag von 10.000— K herabgedrückt wurden.

Erwähnt sei noch, daß die in armiertem Beton nach System Monier erstellten Gewölbekonstruktionen für die Allbrücke mit 18 m lichte Weite, und für die 28 m lange Lawinengallerie im Frattnertobel durch die Firma G. A. Waiss & Cie. in Wien, die übrigen Bauarbeiten durch die Bauunternehmung Ruez und Kurzmann ausgeführt wurden. Gleichzeitig mit der Straßenstrecke Mauren—St. Gallenkirch wurde die bei Battmund abzwweigende und nach der Kreuzgasse, bezw. nach Galgenul führende, 317 m lange, mit 16 000— K veranschlagte Zufahrtsstraße ebenfalls durch die Bauunternehmung Ruez und Kurzmann fertiggestellt.

Die Breite der Zufahrtsstraße beträgt 3'0 m. Die Ausführungskosten betragen 16.023'91 K und ergibt sich somit eine unbedeutende Überschreitung von 23 91 K.

Die Ausführung der Gewölbekonstruktion in armiertem Beton nach System Monier für die Allbrücke mit 18 m lichte Weite erfolgte in eigener Regie der Bauleitung.

Die Kosten für die Herstellung dieser Zufahrtsstraße wurden von der Gemeinde St. Gallenkirch vorschußweise gegen seinerzeitigen entsprechenden Rückersatz in Raten vom Jahre 1904 ab übernommen.

Wie bereits im 2. Jahresberichte pro 1902 erwähnt, wird durch den Bau dieser im Straßenbauprogramme nicht vorgesehenen Zufahrtsstraße das Baukonto der Montafonerstraße, I. Teilstrecke, um den Betrag von 16.023'91 K über den ursprünglichen Kostenvoranschlag von 496.600— K hinaus mehr belastet.

Laut Rechnungsabluß (Beilage 1) wurden im Jahre 1903 verausgabt: . . .	K 38.724'60
hiezuh kommen, wie bereits in dem Rechnungsabluß pro 1902 ausgewiesen, die in den Jahren 1900, 1901 und 1902 aufgelaufenen Kosten von zusammen . . .	K 115.308'48
Der Gesamtaufwand mit Jahresabluß 1903 beziffert sich sohin auf . . .	K 154.033'08

In diesem Betrage sind jedoch auch die Kosten für die Projektaufnahme und Ausarbeitung der anschließenden 4062 m langen Teilstrecke: Mauren—Schrums inbegriffen, dagegen die Kosten für die Zufahrtsstraße ausgeschlossen.

II. Hinterbregenzeraldstraße. Erste Teilstrecke.

Auch dieser Straßenzug gelangt, gleichwie die Montafonerstraße, nur in kleinern Teilstrecken successive zur Ausführung, und wurde im November 1903 die 2640 m lange Teilstrecke „Mellau—Hirschau“, mit deren Baue Ende Juli 1902 begonnen wurde, Ende Oktober 1903 fertiggestellt.

Die Breite der Straße beträgt 5 m, die Fahrbahnbreite 4 m.

Die bereits im Jahresberichte pro 1902 ausgesprochene Befürchtung, daß die Straße wegen im Dezember 1902 eingetretenen Hochwässern zum vertragsgemäßen Termin d. i. Ende Juni 1903 nicht fertig gestellt werden könnte, ist denn auch eingetreten.

Die konstant schlechte Witterung des Jahres 1903 behinderte eben bedeutend den Fortgang der Arbeiten.

Die Kollaudierung derselben erfolgte am 27. November d. J. mit zufriedenstellendem Resultate, so daß die Straße am gleichen Tage dem Konkurrenzausschusse der Hinterbregenzeraldstraße übergeben und von demselben übernommen wurde.

Die Kosten sind veranschlagt mit 145.000 K, von welchen 114.000 K auf die Bauarbeiten entfallen, in welchem Betrage jedoch die Kosten des Baues der gewölbten Brücke über die Bregenzerald nicht inbegriffen sind.

Die Bauarbeiten wurden von der Unternehmung G. & H. Bösch mit einem Nachlasse von 7 % von den Einheitspreisen des Voranschlages ausgeführt.

Die Herstellung der vorgenannten Brücke veranschlagt mit 16.000 K erfolgte jedoch in eigener Regie; die lichte Weite derselben beträgt 21 m.

Die Gewölbekonstruktion wurde in armiertem Beton nach System Monier ausgeführt. Der tatsächliche Kostenaufwand beträgt 14.000 K.

Die für den gegenständlichen Straßenbau aufgewendeten Kosten betragen laut Rechnungsabluß	K 106.388'52
hiesu gerechnet die mit Jahresabluß 1902 aufgewendeten Kosten per	„ 29.282'30
ergibt mit Jahresabluß 1903 einen Kostenaufwand von	K 135.670'82

Damit erscheint das Baukonto dieser Straße jedoch noch nicht abgeschlossen; denn entsprechend dem vom Konkurrenzausschusse geäußerten Wunsche sollen mit Zustimmung des Kollaudators im Jahre 1904 noch einige Ergänzungsarbeiten ausgeführt werden; weiters dürfte dem Bauunternehmer Bösch für seine vornehmlich infolge der ganz abnormal schlechten Witterung erlittene finanzielle Einbuße aus Billigkeitsrücksichten eine entsprechende Entschädigung zu Teil werden.

Dadurch dürften die Gesamtkosten den Voranschlagsbetrag von 145.000 K erreichen.

Über Ansuchen des Konkurrenzausschusses wurde zu Ende des Jahres 1903 der Bau einer weiteren Teilstrecke der Hinterbregenzeraldstraße in Angriff genommen und zwar der 952'5 m langen Teilstrecke Klaus—Zangenan zwischen Mellau-Bezau.

Die Kosten sind mit 30.000 K veranschlagt und werden vorschußweise von den Konkurrenzgemeinden gegen feinerzeitigen entsprechenden Rückersatz aus dem allgemeinen Baufonds getragen.

Diesbezüglich wurde mit Beschluß der Straßenbau-Kommission vom 13. Oktober 1903 dem Konkurrenzausschusse der Rückersatz vom Jahre 1905 ab in zwei Jahresraten zugesichert.

Durch den Neubau der Straße Mellau—Hirschau und Klaus—Zangenan sind die schlechtesten Straßenstrecken im Hinterbregenzeralde von Bezau bis Schopperrau und damit die größten Verkehrs-
hindernisse beseitigt.

III. Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Wie bereits im zweiten Jahresberichte pro 1902 erwähnt, hat die Stadtgemeinde Bregenz schon im Jahre 1901 die erste 620 m lange Teilstrecke dieses Straßenzuges und zwar von der Abzweigung von der Reichstraße bei Rainer's Bierkeller bis zum Siechensteig in einer Breite von 15 m hergestellt, von denen 6 m auf die beiderseitigen Fußwege von je 3 m Breite entfallen, und die Straßenbau-Kommission der Stadtgemeinde hierfür eine Entschädigung in dem Betrage zugesichert, welchen der Bau einer nach dem Normalprofil der weiteren Straßenstrecke Siechensteig—Langen—Reichsgrenze zu erstellenden 5 m breiten Straße erfordern würde. Der Entschädigungsbetrag sollte vom Bauleiter unter Intervention eines Vertreters der Stadt Bregenz ausgemittelt werden.

Die diesbezüglichen Erhebungen wurden vorgenommen, und auf Grund derselben in der Sitzung der Straßenbau-Kommission vom 27. März 1903 der Stadtgemeinde Bregenz eine Entschädigung von 16.000.— K zugesprochen, welcher Betrag im Jahre 1903 ausbezahlt, beziehungsweise von der für den Straßenbau Siechensteig—Wirtatobel seitens der Stadt im Jahre 1903 zu zahlenden Konkurrenzquote in Abzug gebracht wurde. Die zweite Teilstrecke Siechensteig—Wirtatobel wurde im März 1902 seitens der Bauunternehmung Franz Zamboni in Angriff genommen und im Oktober 1903 fertiggestellt. Der für die Fertigstellung festgesetzte Termin, d. i. Ende September 1903, wurde sohin nur unbedeutend — in Folge der anhaltend schlechten Witterung — überschritten.

Die Länge dieser Straßenstrecke beträgt nach dem Ausführungs-Operate 6687 m.

Am 26. November fand die Kollaudierung der Arbeiten statt, und nachdem dieselbe einen befriedigenden Erfolg ergab, so wurde die Straße dem Konkurrenz-Straßenausschusse in die Erhaltung übergeben, und von demselben am gleichen Tage übernommen.

Die Kosten für die Straßenstrecke Siechensteig—Wirtatobel sind veranschlagt mit 350.000.— K; von welchen mit Rücksicht auf die bereits vorher bekannnten hohen Forderungen der Grundbesitzer ein Betrag von 50.000 K für Grundablösung ausgefetzt wurde.

Nachdem einerseits die Grundablösungsaktion noch nicht abgeschlossen ist, andererseits den bei der Kollaudierung vorgebrachten Wünschen des Konkurrenzausschusses entsprechend und mit Zustimmung des Kollaudators im Frühjahr 1904 noch einige Ergänzungsarbeiten, wie Kilometrierung der Straße u. v. vorgenommen werden sollen, so können die genauen Baukosten der Straße Siechensteig—Wirtatobel nicht angegeben werden; voraussichtlich dürften aber die veranschlagten Kosten von 350.000.— K nicht überschritten werden.

Nach dem Rechnungsabschlusse (Beilage 1) betragen die im Jahre 1903 aufgelaufenen Kosten für die erste und zweite Teilstrecke Bregenz—Siechensteig und Siechensteig—Wirtatobel	K 165.736 ⁹²
Hiezu gerechnet die mit Schluß des Jahres 1902 aufgelaufenen und im zweiten Jahresberichte ausgewiesenen Kosten per	„ 170.811 ²⁰
ergibt mit Schluß des Jahres 1903 einen gesamten Aufwand von	K 336.548 ¹²

IV. Flexenstraße.

Diese Straße zerfällt in zwei Teilstrecken und zwar in die erste Strecke: Lech—Warth und in die zweite Strecke Warth—Landesgrenze.

Für erstere Strecke wurde im Jahre 1903 das Detailprojekt verfaßt; die Länge der Straße beträgt 6413 m. Die Breite wurde mit 4 m angenommen, konform der Breite der anschließenden Straße Lech—Zürs—Flexenpaß.

Der Voranschlag beziffert sich auf 200.000 K.

Für die zweite 2158 m lange Teilstrecke Warth—Landesgrenze liegt bereits ein im Jahre 1902 ausgearbeitetes Detailprojekt vor mit dem Kostenanschlage von 38.500 K, wobei eine

Straßenbreite von 3'6 m in Aussicht genommen wurde, entsprechend der Breite der anschließenden Straße auf tirolischem Gebiete.

Der Gesamtkostenanschlag der im ganzen 8571 m langen Flexenstraße stellt sich somit auf 238.500.— K., in welchem die Kosten der Grundeinlösung nicht inbegriffen sind, da die Konkurrenzgemeinden Lech und Warth—Hochkrumbach allein hiefür aufzukommen haben.

Im § 3 des Landesgesetzes vom 29. November 1899 erscheint das Erfordernis für die Flexenstraße mit 98.700 fl = 197.400.— K. eingesetzt und ergibt sich somit ein Mehrerfordernis von 41.100.— K. Der Grund dieser so ansehnlichen Überschreitung liegt vornehmlich in der bedeutenden Mehrlänge der Straßenstrecke Warth—Landesgrenze gegenüber der Straßenlänge, welche dem Kostenanschlage des Bauprogrammes zu Grunde gelegt wurde.

Der Anschluß der beiden tirolischen und vorarlbergischen Straßenstrecken war nämlich ursprünglich bei der alten Grenzbrücke über den Krumbach (Höhentote 1410 m) zwischen Warth und Lechleiten angenommen, und bedurfte es somit bei der Lage dieser Brücke und zur Überwindung der Höhendifferenz von 72 m zwischen Warth (Höhentote 1484 m) und der Grenzbrücke nur einer Straßenlänge von rund 1000 m. Bei den am 24. August 1900 zwischen den technischen Vertretern der Tiroler und Vorarlberger Straßenbau-Kommission vorgenommenen Erhebungen an Ort und Stelle wurde jedoch die Anschlußstelle ca. 2 km unterhalb Warth (Höhentote 1302 m) festgesetzt und fand diese Vereinbarung die Billigung der k. k. Oberbauleitung der Tiroler Konkurrenzstraßen und der Vertreter der betreffenden Grenzgemeinden Warth und Steg.

Dadurch, und durch den Umstand, daß nunmehr eine Höhendifferenz von 182 m (1484—1302 m) zu überwinden kommt, resultiert eine Mehrlänge von 1580 m und ein Mehrkostenaufwand von mindestens 30.000.— K. Dementsprechend vermindert sich die Straßenlänge und das Kosten-erfordernis auf tirolischem Gebiete.

Ein weiterer Grund der Überschreitung des Voranschlages liegt in den leider ursprünglich nicht vorgesehenen kostspieligen Brückenobjekten und der Lawinengallerie im Aprilentobel auf der Strecke Lech—Warth. So erfordert die Überführung des Gaisbachobels, 23 m hoch über dem Bachbette mittelst einer gewölbten steinernen Brücke mit zwei Öffnungen von 25 m und 10 m lichter Weite, alleinig einen Kostenaufwand von 20.000 K. Die Lawinengallerie, deren Bau voraussichtlich sich als notwendig erweisen dürfte, beansprucht 9000 K.

Nach § 2 des Landesgesetzes vom 29. November 1896 sollte im Jahre 1903 mit dem Bau der Flexenstraße begonnen werden.

Wegen Mangel der Geldmittel konnte dieser Bestimmung, wörtlich genommen, nicht entsprochen werden; jedoch wurden im Jahre 1903 alle nötigen Vorarbeiten durchgeführt, so die Verfassung des Detailprojektes, die Grundablösung und die Bildung der Erstellungs- und Erhaltungskonkurrenz.

Letztere wurde seitens des Landesauschusses mit Statut vom 22. Dezember 1903, Z. 3018, im Sinne des Landesgesetzes vom 15. Februar 1881 geregelt.

Nach demselben wird die auf die Konkurrenzgemeinden entfallende 10%ige Beitragsquote zu den Kosten der Erstellung der Straße in der Weise verteilt, daß Klösterle 3'5%, Lech 4% und Warth—Hochkrumbach 2'5% übernimmt. Die restlichen 90% werden im Sinne des § 3 des Landesgesetzes vom 29. November 1899 vom Staate und dem Lande in dem Verhältnisse von 50% und 40% getragen.

Von den rechnungsmäßig sich ergebenden Kosten der jährlichen Erhaltung der Straße

übernimmt die Gemeinde Klösterle	25 %
" " Lech	50 %
" " Warth—Hochkrumbach	25 %
	<hr/>
	zusammen 100 %

Außerdem übernehmen die Gemeinden Lech und Warth—Hochkrumbach die Verpflichtung der täglichen Offenhaltung der Straße zur Winterszeit durch die Vornahme der erforderlichen Schneeschaufelung

auf ihre Kosten, und zwar Lech für die Strecke von Stuben bis zur Einmündung des von der Parzelle Stubenbach kommenden Weges in die neue Straße außerhalb Lech, und Warth—Hochkrumbach für den Rest der Strecke bis zur Landesgrenze.

Der Schluß, § 8 des Statutes, bestimmt noch die Gültigkeit desselben auf die Dauer von fünf Jahren, nach deren Ablauf, „wenn nicht inzwischen die staatliche Inkorporierung der ganzen Straße erfolgt sein sollte“, unter Zugrundelegung der gemachten Erfahrungen ein neues Statut durch den Landesauschuß festzusetzen ist.

Was die staatliche Inkorporierung betrifft, so muß bemerkt werden, daß nach Vollendung des ganzen 19.3 km langen Straßenzuges Stuben—Fleypach—Lech—Warth—Landesgrenze mit Rücksicht auf dessen große Bedeutung in volkswirtschaftlicher und strategischer Beziehung bei der k. k. Regierung die entsprechenden Schritte unternommen werden dürften, um die Übernahme der Fleypstraße in die staatliche Verwaltung zu erwirken.

Nach dem Rechnungsabschlusse beziffern sich die im Jahre 1903 aufgelaufenen Kosten für die Fleypstraße auf 1501.08 K; hiezu gerechnet die mit Ende des Jahres 1902 erwachsenen Kosten per 3732.27 K, ergibt einen gesamten Kostenaufwand von 5233.35 K.

V. Straße Sattelins—Thüringerberg (Jagdbergstraße).

Dieser 9915 m lange Straßenzug teilt sich in drei Strecken und zwar in die

erste	2680 m	lange	Teilstrecke	Sattelins—Nöns;
zweite	2054 m	"	"	Nöns—Schnifis;
britte	5185 m	"	"	Schnifis—Thüringerberg, Einmündung in die Walfertaler Konkurrenzstraße.

Die Breite der Straße beträgt für die Strecke Sattelins—Bad, oberhalb Schnifis, 4.5 m und für die restliche Strecke, bis zur Einmündung in die Walfertaler Konkurrenzstraße, 4 m.

Wie im zweiten Jahresbericht pro 1902 mitgeteilt, wurde die erste Teilstrecke bereits im Oktober 1902 fertiggestellt, mit gutem Erfolge kollauiert und den Konkurrenzgemeinden in die Erhaltung übergeben.

Der Bau der zweiten Teilstrecke, veranschlagt mit 28.000 K, wurde auf Grund des Beschlusses der Straßenbau-Kommission vom 29. Jänner 1903 dem Bauunternehmer Christian Vinzenz gegen ein Abgebot von 3% von den Einheitspreisen des Voranschlages übertragen, der Bau am 7. Februar begonnen und im November 1903 fertiggestellt.

Am 28. November 1903 fand die anstandslose Kollauiertung dieser Straßenstrecke, sowie die Übergabe derselben an den Konkurrenzauschuß der Jagdbergstraße in die Erhaltung statt. Entsprechend dem Wunsche desselben werden mit Zustimmung des Kollauidators im Frühjahr noch einige unbedeutende Ergänzungsarbeiten vorgenommen.

Die Ausführung der dritten, mit 95.000 K veranschlagten Teilstrecke, Schnifis—Thüringerberg—Einmündung in die Walfertaler Konkurrenzstraße, wurde mit Beschluß der Straßenbau-Kommission vom 29. Jänner 1903 den Gebr. Canal übertragen gegen ein Abgebot von 3% von den Einheitspreisen des für die eigentlichen Bauarbeiten mit 88.500 K berechneten Voranschlages.

Mit den Arbeiten wurde am 10. Februar 1903 begonnen und dieselben derart betrieben, daß die Straße bereits Ende des Jahres 1903 befahren werden konnte.

Zu dieser Zeit wurden die Arbeiten die Winterszeit über eingestellt.

Die Fertigstellung der dritten Teilstrecke und damit des ganzen Straßenzuges dürfte im Monate Mai 1904 erfolgen.

Nach dem Rechnungsabschlusse (Beilage 1) beziffern sich die Ausgaben im Jahre 1903 auf	K 101.860·66
hiesu gerechnet die mit Jahreschluß 1902 aufgelaufenen und im Rechnungsabschlusse 1902 ausgewiesenen Auslagen mit	„ 37.681·48
stellt sich der Gesamtaufwand mit Ende des Jahres 1903 auf	<u>K 139.542·14</u>
Oben ausgewiesene	K 37.681·48
betreffend den Bau der ersten Teilstrecke;	
Der Bau der zweiten Teilstrecke ist veranschlagt mit	„ 28.000·—
Gener der dritten Teilstrecke mit	„ 95.000·—

es ergibt sich sohin ein Erfordernis von K 160.681·48

Nach dem Straßenbauprogramme ist das Erfordernis veranschlagt auf „ 156.800·—

resultiert sohin rechnungsmäßig eine Überschreitung von K 3.881·48

Tatsächlich dürfte jedoch mit dem veranschlagten Betrage von 156.800 K das Auslangen gefunden werden.

Wie oben nachgewiesen, beziffern sich sämtliche mit Ende des Jahres 1903 aufgelaufenen Auslagen für

1. die Montafonerstraße auf	K 154.033·08
2. die Hinterbregenzerwaldstraße	„ 135.670·82
3. die Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze	„ 336.548·12
4. die Flexenstraße	„ 5.233·35
5. die Jagdbergstraße	<u>„ 139.542·14</u>

es ergibt sich sohin für die Durchführung des Straßenbauprogrammes seit dem Beginne der Aktion bis Ende des Jahres 1903 ein Gesamtaufwand von

K 771.027·51

Schluß.

Die Länge der im Jahre 1903 im Baue befindlichen Straßenstrecken beträgt rund 22 km.

Das technische Personale für die Durchführung des Straßenbauprogrammes ist das gleiche geblieben wie im Vorjahre und besteht nebst dem Landes-Oberingenieur als Bauleiter, aus einem Baumeister und zwei Bautechniker, welche im Bedarfsfalle auch zur Dienstleistung für den Landesauschuß herangezogen werden.

In diesem Falle trägt der Landesfond die betreffenden Kosten.

Dem vorliegenden dritten Jahresberichte liegen bei:

A) Rechnungsabschluß des allgemeinen Banfondes, und des Baufondes der Jagdbergstraße pro 1903 (Beilage 1).

B) Bauprogramm pro 1904, 1905 und 1906, dessen Erfordernis und Deckung mit Ausschluß der Jagdbergstraße.

Zum Rechnungsabschlusse des allgemeinen Baufondes wird bemerkt, daß sich mit Jahreschluß ein Geharungs-Defizit von 3918·21 K ergab, welches aus dem vorzeitig eingezahlten Landesbeitrage pro 1904, bez. der ersten Hälfte desselben, per 27.132·87 K gedeckt wurde; demgemäß erscheint in Beilage 2 bei Titel „Bedeckung“ unter Landesbeitrag pro 1904 nur der Betrag von 50.347·53 K eingestellt; beim gleichen Titel sind die Staatsbeiträge für die Jahre 1904 und 1905 in der außer-

ordentlichen Höhe von je 120.503·98 K eingesetzt, dagegen für das Jahr 1906 nur der im Landesgesetze vom 29. November 1899 normierte Betrag von 70.503·98 K, und zwar entsprechend dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. Dezember 1901, Z. 38750 (Statth. Z. 49658), nach welchem mit Rücksicht darauf, daß in den ersten Jahren die kostspieligsten Bauten zur Ausführung kommen und zwar für Straßenstrecken, die eine weitere Reduktion der Baulängen, und Verminderung des Kostenerfordernisses nicht zulassen, und infolge dessen mit den programmgemäßen Jahresraten das Auslangen nicht hätte gefunden werden können, — die pro 1903, 1904 und 1905 fälligen Raten von je 70.503·98 K um je 50.000 K erhöht wurden, und demnach in der Höhe von je 120.503·98 K zur Auszahlung gelangen.

Dagegen werden die letzten drei in den Jahren 1913, 1914 und 1915 fälligen Raten entsprechend auf je 20.504·— K vermindert.

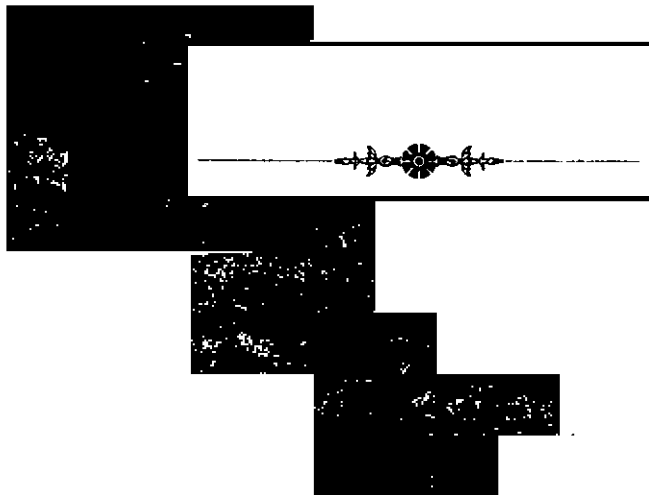
Wie aus dem Bauprogramme ersichtlich, gelangen die einzelnen Straßenzüge nur streckenweise und in langen Zeitabschnitten zur Ausführung.

Durch die Festsetzung eines Zeitraumes von 15 Jahren für die Durchführung des Straßenbauprogrammes sind eben der Bauaktion enge Grenzen gezogen und wohl noch manche Jahre werden sich die Interessentkreise gedulden müssen, bis sie sich der Früchte des Straßenbauprogrammes voll und ganz erfreuen können.

Bregenz, im Jänner 1904.

Skmer m. p.

Landes-Überingenieur und Bauleiter.



Beilage I A.

Rechnungsgebarung und Abschluss

des

allgemeinen Baufondes

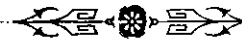
und des

Baufondes der Jagdbergstrasse

(Sattelins — Thüringerberg)

pro

1903.



A. Rechnungs-Abschluss mit Einschluss der Jagdbergstrasse.

Einnahmen laut Kassabuch	K 434.516'68
Ausgaben laut Kassabuch	„ 414.211'78
	<hr/>
Verbleibt Kassarest K	20.304'90

Von den Ausgaben per 414.211'78 K entfallen auf die einzelnen Straßenzüge nach den betreffenden Kassabüchern auf:

B 1 Montafonerstraße, I. Teilstrecke	K 38.724'60
B 2 Hinterbregenzerwalbstraße, I. Teilstrecke	„ 106.388'52
B 3 Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze	„ 165.736'92
B 4 Flerensstraße	„ 1.501'08
B 6 Jagdbergstraße	„ 101.860'66
	<hr/>
Summe K	414.211'78

NB. Die Rechnungsgebarung des Baufondes der Jagdbergstraße erfolgt abgefondert, weil das Baukapital vorläufig von den interessierten Gemeinden vorschußweise gegen feinerzeitigen Rückersatz aus dem allgemeinen Straßenbaufonde zur Verfügung gestellt wird.

Bregenz, am 19. Jänner 1904.

Immer m. p.
Bauleiter.

B. Rechnungsgebarung des Baufondes der Jagdbergstrasse.

Einnahmen laut Kassabuch	K 126.083'77
Ausgaben „ „	„ 101.860'66
	<hr/>
Verbleibt Kassarest K	24.223'11

C. Rechnungsgebarung des allgemeinen Banfondes mit Ausschluss der Jagdbergstrasse.

Laut Kassauch der Einnahmen	K	434.516'68
Hievon ab die Einnahmen für die Jagdbergstraße mit	„	126.083'77
Verbleiben Einnahmen		K 308.432'91
Ausgaben wie vor	K	414.211'78
Hievon ab die Ausgaben für die Jagdbergstraße mit	„	101.860'66
Verbleiben Ausgaben		K 312.351'12
ergibt sich ein Gebarungs-Defizit von	K	3.918'21
welches gedeckt wurde aus der seitens des Vorarlberger Landesauschusses zur Verfügung gestellten I. Hälfte des Landesbeitrages per	K	27.132'87
so daß sich pro 1904 ein Übertrag der Einnahmen ergibt mit	K	23.214 66

NB. In den **Einnahmen** ist auch das Zinserträgnis enthalten, welches sich für den Fond der

Jagdbergstraße auf	K 1037'88
und für den allgemeinen Banfond auf	K 3006'10

sodass zusammen auf K 4043'98 beläuft.

Bregenz, am 19. Jänner 1904.

Zürner m. p.
Banleiter.



Beilage 1 B.

Bauprogramm

pro 1904, 1905 und 1906, dessen Erfordernis und Deckung,
mit Anschluß der Jagdbergstraße.

A. Erfordernis pro 1904, 1905 und 1906.

I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.

a) Strecke Mauren—St. Gallenkirch, restliche Rate	K	5.966'92	
b) Zufahrtstraße Battmund—Kreuzgasse, Gesamterfordernis	"	16.023'91	
c) Mauren—Gamprech und St. Gallenkirch— Gaschurn, erste Rate	"	96.933'39	
		<u>zusammen</u>	K 118.924'22

II. Winterbregenzerwaldstraße. Erste Teilstrecke.

a) Strecke Mellau—Hirschau, Schlußrate	K	9.329'18	
b) Klaus—Zangenuau } Gesamt-	"	30.000'—	
c) Zangenuau—Mellau } erfordernis	"	32.000'—	
		<u>zusammen</u>	K 71.329'18

III. Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Strecke Bregenz—Wirtatobel, Schlußrate	"	29.451'88
--	---	-----------

IV. Flexenstraße, restliches Erfordernis " 233.266'65

V. Laternerstraße, Gesamterfordernis " 119.200'—

Summe K 572.171'93

Bregenz, im Jänner 1904.

Ismer m. p.
Landes-Überringerieur und Bauleiter.

	Hinterüber	K 394.616 ⁰⁸
pro 1906		
1. Staatsbeitrag	K	70.503 ⁹⁸
2. Landesbeitrag	"	54.265 ⁷⁴
3. Beiträge der Gemeinden:		
a) Montavonerstraße: Battmund — Kreuzgasse, Restbetrag von 5.783 ⁹¹ K mit 28 % =	"	1.619 ⁴⁹
b) Hinterbregenzerwaldstraße: Klaus — Zangenau, Restbetrag von 15.000 K mit 25 % =	"	3.750 [—]
c) Flexenstraße, von 108.266 ⁶⁵ K 10 % =	"	10.826 ⁶⁶
d) Laternferstraße, von 81.311 ⁰⁶ K 45 % =	"	36.589 ⁹⁸
	zusammen	K 177.555 ⁸⁵
	Summe	K 572.171 ⁹³

C. Bauprogramm:

Post Nr.	Benennung der Straßenstrecken	Bauaufwand in Kronen		Anmerkung
		einzeln	zusammen	
pro 1904				
1	Montavonerstraße: Mauren — St. Gallenkirch . . . Battmund — Kreuzgasse . . .	5.966 ⁹² 10.240 [—]		fertig I. Rate
2	Hinterbregenzerwaldstraße: Mellau — Hirschau	9.329 ¹⁸		fertig
3	Bregenz — Zangen — Reichsgrenze .	29.451 ⁸⁸		fertig
4	Flexenstraße: (Lech — Warth)	125.000 [—]		II. Rate
5	Laternferstraße: (Vorerhebungen)	4.266 ⁴⁸		I. Rate
	zusammen		184.254 ⁴⁶	
	Hinterüber		184.254 ⁴⁶	

Post Nr.	Benennung der Straßenstrecken	Baufwand in Kronen		Anmerkung
		einzelu	zusammen	
	Herüber		184.254'46	
	pro 1905			
1	Montafonerstraße: Battmünd—Kreuzgasse	5.783'91		II. u. Schlußrate
2	Hinterbregenzerwaldstraße: Klaus—Zangenaу	15.000'—		I. Rate
3	Flehenstraße: Lech—Warth Warth—Landesgrenze	76.266'65 32.000'—		} fertig, III. Rate
4	Laternerstraße	81.311'06		
	zusammen		210.361'62	
	pro 1906			
1	Montafonerstraße: Mauren—Gamprech u. St. Gallen- kirch—Gaschurn	96.933'39		I. Rate
2	Hinterbregenzerwaldstraße: Klaus—Zangenaу Zangenaу—Mellau (Kostenerfor- dernis nach Detailprojekt) . .	15.000'— 32.000'—		II. u. Schlußrate fertig
3	Laternerstraße	33.622'46		III. u. Schlußrate
	zusammen		177.555'85	
	Summe		572.171'93	

NB. Außer den vorgenannten Bauten erstreckt sich im Jahre 1904 die Bauaktion auch auf die Vollendung der Jagdbergstraße (Ausbau der III. Teilstrecke Schnifis—Thüringerberg-Einmündung in die Walsertaler Konfurrenzstraße).

Die Jagdbergstraße wurde im vorstehenden Bauprogramme nicht berücksichtigt, weil die Baukosten vorschußweise von den Konfurrenzgemeinden gegen Rückersatz in Raten vom Jahre 1907 ab getragen werden.

Bregenz, im Jänner 1904.

Klmer m. p.
Bauleiter.