

## Bericht

des volkswirthschaftlichen Ausschusses betreffend die Betheiligung des Landes beim Baue der Localbahn Bregenz—Bezau.

### Hoher Landtag!

Die Verbindung des Bregenzerwaldes mit dem übrigen Theile des Landes und damit auch mit dem Reiche wurde von jeher als mangelhaft und völlig unzureichend angesehen. Die dermalen in den innern Bregenzerwald führenden Straßen müssen zuerst unter bedeutenden, den Verkehr äußerst erschwerenden Steigungen das Hochplateau von Alberschwende erreichen, um sich dann wieder zum Niveau der Bregenzerach bei Egg hinabzusetzen. Es ist aber nicht nur der hintere Bregenzerwald, von Egg bis Schoppernau, der unter dieser schlechten Verkehrsverbindung leidet, sondern noch in erhöhterem Grade der Vorderwald, von welchem aus die Straßen nach Schwarzach oder Dornbirn nur über das durchgehends tief eingeschnittene Bett der Ach auf ungemein steilen und schlechten Wegen, oder durch die auf großem Umwege nach Egg durch die Schluchten der Subersach führenden Straße erreicht werden können, so daß ein eigentlicher Verkehrsweg für die zahlreichen Gemeinden des Vorderwaldes mit dem übrigen Theile des Landes eigentlich nicht besteht. Eine entsprechende Verkehrsverbindung besitzen gedachte Gemeinden nur gegen Bayern hin; hier sind es aber die hohen Zölle, die einem regeren Verkehr sowie dem leichten Abfahre der Produkte des Vorderwaldes hindernd im Wege stehen.

Es wurde daher schon seit Jahrzehnten der Frage der Schaffung einer bessern Verbindung von und nach dem Bregenzerwalde eine rege Aufmerksamkeit zugewendet.

Schon im Berichte des landtäglichen Ausschusses betreffend die Erstellung der Achthalstraße vom 9. Sept. 1884 (XIX. der Beilagen zu den stenografischen Protokollen) wird hervorgehoben, daß bereits in den 1830er Jahren, als der Bau der Schwarzachtobelstraße in Angriff genommen werden sollte, mehrfach darauf hingewiesen worden sei, daß die natürlichste und zweckmäßigste Verbindung des Bregenzerwaldes mit dem Vorlande in einer längs der Ach herzustellenden Straße bestehen würde.

Das Projekt der Erstellung einer Achthalstraße wurde Ende der 1860er Jahre von Bregenz und den Gemeinden des Bregenzerwaldes aufgegriffen, diesbezüglich Pläne und Kostenvoranschläge verfaßt; die Verhandlungen gelangten aber, obwohl sie sich bis zum Jahre 1877 ausdehnten, zu keinem Resultate, weil die beteiligten Gemeinden nicht in der Lage waren, die Kostensumme aufzubringen.

Unabhängig von diesen Verhandlungen war durch den damaligen k. k. Bezirksförster Joh. Koberle in Bezau (siehe dessen „Denkschrift über die Bevölkerungs-, Besitz- und Verkehrsverhältnisse

des Achthalgebietes“ vom Jahre 1871) das Projekt der Erstellung einer Pferdebahn in den Bregenzerwald in Anregung gebracht worden, welches kurze Zeit hernach in ein Projekt für eine Lokomotiv-eisenbahn umgewandelt wurde.

Die Verhandlungen hinsichtlich Erstellung der Bahn mit einer englischen Gesellschaft gelangten zu keinem Resultate und auch die österreichische Industrie-Forst- und Montan-gesellschaft, die bereits ein Detailprojekt hatte ausarbeiten lassen, zog sich nach den Ereignissen des Jahres 1873 vom Unternehmen wieder zurück.

Nach Erstellung der Arlbergbahn im Jahre 1884 wurde das Projekt der Erstellung einer Achthalstraße neuerdings aufgenommen und Plan und Kostenvoranschlag über Auftrag der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz durch das k. k. Bauamt Feldkirch verfaßt. Ueber Antrag der Abgeordneten Berchtold und Genossen beschloß der Landtag in seiner 13. Sitzung vom 11. September 1884, der Regierung das Ansuchen zu unterbreiten, die ehemöglichste Herstellung der Achthalstraße ins Auge zu fassen, und wenn diese Herstellung auf Staatskosten nicht thunlich sein sollte, den beteiligten Gemeinden zum Zwecke dieser Erstellung unter mit ihnen besonders zu vereinbarenden Bedingungen ein die Herstellungskosten deckendes, unverzinsliches Darlehen zu gewähren, welches nach Ablauf von 10 Jahren von der Eröffnung der Straße an in jährlichen Raten von nicht über 10.000 fl. zu amortisieren sein werde.

In dem bezüglichen bereits oben citirten Ausschußberichte wird darauf hingewiesen, daß die Gemeinden des Bregenzerwaldes die enormen auf 500.000 fl. sich belaufenden Kosten dieses Straßenprojektes allein nicht im Stande seien aufzubringen, und daß es daher unbedingt notwendig erscheine, daß der Staat selbst hiefür in geeigneter Weise eintrete, indem in dieser Angelegenheit ein bedeutender Theil der Verkehrsinteressen des Landes berührt, der Verkehr der Arlbergbahn bei Durchführung des Projektes bedeutend gewinnen, und durch Erstellung einer allen Anforderungen des Verkehrs genügenden, denselben erleichternden und hebenden Straße das Wohl und die finanzielle Kraft einer Reihe von Gemeinden gehoben und gefördert werde.

Das damalige Einschreiten sowohl der Gemeinden, als der Stadt Bregenz wie auch der Landesvertretung blieb indessen ohne Erfolg.

Mittlerweile gelangte immer mehr die Ansicht und die Ueberzeugung zur Geltung, daß nicht eine Straße, sondern eine Eisenbahn durch das Achthal das richtigste Verkehrsmittel für den Bregenzerwald wäre, und es bildete sich denn auch ein Consortium, das unterm 2. September 1891 die Vorconcession erhielt und mit Eifer und Opferwilligkeit an die Lösung der Vorarbeiten schritt.

Unter dem 15. März 1892 brachten die Abgeordneten Berchtold und Genossen den Antrag ein, der Landtag wolle beschließen, „die k. k. Regierung sei anzugehen, dem Projekte der Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Bregenz längs der Bregenzerach in den Bregenzerwald ihre wohlwollende Aufmerksamkeit und ausgiebige Unterstützung zuzuwenden.“ In der 17. Sitzung vom 4. April 1892 beauftragte der Landtag gemäß dem Antrage des Straßen-Ausschusses den Landes-Ausschuß auf Grund der s. Z. von dem Achthalbahn-Consortium ihm zur Verfügung zu stellenden Daten über Kosten und Rentabilität der projektirten Achthalbahn, bei der k. k. Regierung um eine ausgiebige Unterstützung dieses Projektes aus Staatsmitteln einzuschreiten.

Unter dem 3. Dezember 1892 richtete das Consortium folgende Eingabe an den Landes-Ausschuß:

Höher Landesauschuß! Unter Berufung auf den Landtagsbeschluß vom 24. April 1892 und der Verhandlungen im hohen Landtage vom 20. September 1892 hat das von den interessirten Gemeinden und Korporationen mit den Vorarbeiten für eine Bregenzerwald-Eisenbahn betraute Consortium, welchem vom hohen Handelsministerium die Vorconcession erteilt wurde, die Ehre bekannt zu geben, daß nun die Vorarbeiten für die angestrebte Eisenbahn beendet sind.

Die unter Berücksichtigung aller Verhältnisse sorgfältig angestellten Erhebungen ergeben an:

## Gesamtkosten für eine schmalspurige Eisenbahn Bregenz—Bezau.

### I. Baukosten.

A. Allgemeine Ausgaben.		
a. Vorprojekt und sämtliche Kommissionskosten . . . . .	18.000 fl.	
b. Detailprojekt und technische Bauleitung . . . . .	82.000 fl.	
c. Weg in der Achslucht . . . . .	16.000 fl.	116.000 fl.
B. Katastralaufnahmen . . . . .		22.000 fl.
C. Besondere Erwerbungen . . . . .		20.000 fl.
D. Unterbau:		
a. Bregenz—Kannelbach . . . . .	26.000 fl.	
b. Kannelbach—Eggerbrücke . . . . .	420.900 fl.	
c. Eggerbrücke—Bezau . . . . .	220.500 fl.	667.400 fl.
E. Oberbau:		
a. Beschotterung . . . . .	42.000 fl.	
b. Schwellen . . . . .	35.000 fl.	
c. Weichenhölzer . . . . .	1.600 fl.	
d. Stahlschienen und Zubehör . . . . .	210.000 fl.	
e. Weichen und Zubehör . . . . .	10.000 fl.	
f. Drehscheiben . . . . .	5.000 fl.	
g. Legen des Oberbaues . . . . .	26.000 fl.	329.600 fl.
F. Hochbau:		
a. Stationsgebäude . . . . .	90.000 fl.	
b. Wasserstationen . . . . .	21.000 fl.	
c. Werkstatteinrichtung . . . . .	5.000 fl.	116.000 fl.
G. Verschiedenes:		
Einfriedungen und Geländer, Stations- und diverse Einrichtungen . . . . .		31.000 fl.
H. Unvorhergesehenes . . . . .		50.000 fl.
Summa aller Baukosten		<u>1,352.000 fl.</u>

### II. Fahrpark.

a. 4 Locomotiven . . . . .	à 14.000 fl.	= 56.000 fl.	
b. 16 Personenwagen . . . . .	à 3.000 fl.	= 48.000 fl.	
c. 10 gedeckte Güterwagen . . . . .	à 2.000 fl.	= 20.000 fl.	
d. 22 offene . . . . .	à 1.410 fl.	= 31.000 fl.	
e. 1 Draisine, 5 Schotterwagen . . . . .		2.000 fl.	
f. 2 mobile Krane . . . . .	2.100 fl.	}	160.000 fl.
1 stationärer Kran . . . . .	900 fl.		

**III. Zinsen während der Bauzeit:**

		$4\frac{1}{2}\%$			
a.	1. Jahr. Halbjähriger Zins von	300.000	fl.	6.750	fl.
b.	2. " Ganzer " "	300.000	"	27.000	"
	Halbjähriger " "	600.000	"		"
c.	3. " Ganzer " "	900.000	"	54.270	"
	Halbjähriger " "	612.000	"		"
				88.020	fl.

**Recapitulation:**

I. Baukosten . . . . .	1,352.000	fl.
II. Fahrpart . . . . .	160.000	"
III. Bauzinsen . . . . .	88.000	"
Summa der Gesamtherstellungskosten	1,600.000	fl.

Unter Voraussetzung höchster Spesen und reichlicher Abschreibungen erfordern jährlich

**Betriebskosten und Erneuerung.****I. Personal:**

A. Allgemeine Verwaltung	9.300	fl.	
B. Bahnerhaltungspersonal	10.000	fl.	
C. Zugspersonal	8.400	fl.	
D. Stationsdienst	13.100	fl.	40.800 fl.

**II. Brennmaterial:**

A. Steinkohlen	21.000	fl.	
B. Schmiermaterial	2.000	fl.	
C. Beleuchtung	1.200	fl.	24.200 fl.

**III. Erneuerung des Oberbaues:**

A. Schwellen- u. Weichenhölzer	5.100	fl.	
B. Stahlschienen	3.780	fl.	
C. Weichen	700	fl.	9.580 fl.

**IV. Erneuerung des Fahrparkes:**

A. Lokomotiven	3.750	fl.	
B. Wagenpark	5.000	fl.	8.750 fl.

Summa der Betriebskosten 83.330 fl.

Ueber den zu erwartenden Verkehr wurden die eingehendsten Erhebungen gepflogen und unter Benützung der von den einzelnen Gemeindevorstellungen eingeforderten Ausweise, der Statistik des Landwirthschaftsvereines, sowie anderen Materials, unter Controle von Vertrauensmännern Verkehrstabellen entworfen, die allen Anforderungen umsomehr entsprechen, als man sich nur an erweisbare Zahlen gehalten hat.

Auf Grund dieser Tabellen und der vorstehend spezifizirten Erfordernisse ergibt sich folgende

### Rentabilitäts-Rechnung.

#### Einnahmen:

a. Personenverkehr	40.000 fl.	
b. Zuschlag für II. Classe	4.000 fl.	
c. Gepäck	1.000 fl.	
d. Vergütung für Postbeförderung	2.000 fl.	
e. Güterausfuhr	60.569 fl.	
f. Gütereinfuhr	37.735 fl.	145.304 fl.
		<hr/>
	Rund	145.300 fl.
	10% für Verkehrszunahme	14.530 fl.
	Gesamteinnahme	159.830 fl.

#### Ausgaben:

1. Verzinsung des Anlagekapitals:		
4 $\frac{1}{2}$ % von 1,600.000 fl.		72.000 fl.
2. Betriebsauslagen:		
a. Personal f. Bahndienst u. Bahnerhaltung	40.800 fl.	
b. Brenn- und Schmiermaterial	24.200 fl.	65.000 fl.
3. Oberbau- und Fahrparterneruerung:		
a. Erneuerung des Oberbaues	9.580 fl.	
b. Erneuerung des Fahrparks	8.750 fl.	18.330 fl.
		<hr/>
		155.330 fl.
	Unvorhergesehenes	4.500 fl.
	Gesamt-Ausgaben	159.830 fl.

Demnach würde sich für das Anlagekapital eine 4 $\frac{1}{2}$ % Verzinsung ergeben, obgleich die durch eine Eisenbahn unausbleibliche Zunahme des Verkehrs nur mit 10% angenommen ist, was um so eher unter der Wahrscheinlichkeit bleibt, als Massengüter wie Bausteine und Torf der erst durch eine Eisenbahn ermöglichten Ausfuhr harren.

Die Ueberprüfung der sämtlichen Vorarbeiten durch die löbl. k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen ist bereits angeführt. Die volle Einsichtnahme in alle Details und Controlierung durch den hohen Landesausschuß bleibt demselben jederzeit vorbehalten.

Natürlich bestand niemals die Voraussetzung, daß die nöthigen Gelder allein von den beteiligten Gemeinden aufgebracht würden, sondern man war sich stets bewußt, daß die Ausführung des ebenso nützlichen wie nothwendigen Unternehmens, selbst wenn dafür auch die volle Verzinsung gesichert erschiene, nur unter kräftiger Mitwirkung des Landes wie des Staates möglich sei, welche nicht verabsäumen würden, ihren Verpflichtungen gegenüber einem, vielfach vernachlässigten, großen Landestheile gerecht zu werden. Nach Informationen aus Regierungskreisen liegt es im Bereiche der Möglichkeit, vom Staate eine Betheiligung oder entsprechende Garantie bis zu drei Viertel des erforderlichen Kapitals zu erhalten, unter der vorausgehenden Bedingung, daß mindestens ein Viertel vom Lande und den Gemeinden gesichert erscheint.

Entsprechend den Gesetzen über das Lokalbahn-Wesen wird die Ausgabe von Obligationen nicht gestattet, sondern die Communal- wie Landesbetheiligungen erfolgen in Aktien und zwar in Stammactien, während der Staat gewöhnlich für seinen Antheil Prioritätsactien übernimmt, oder für solche einen Zins garantirt.

Im vorliegenden Falle dürfte die Geldbeschaffung am leichtesten und billigsten erfolgen, wenn seitens der hohen Staatsregierung der ihr zuge dachte Antheil durch 4% Prioritätsactien voll übernommen würde, oder aber, daß selbe eine Zinsengarantie erhielten.

Wie sich auch das Uebereinkommen mit der hohen Regierung gestalten wird, jedenfalls bleibt als erste Bedingung, daß Vorarlberg wenigstens 400.000 fl. aufbringt.

Die betheiligten Gemeinden werden außer Ueberlassung des nöthigen Grund und Bodens den Betrag von 300.000 fl. zeichnen, in welche Summe sich die Stadtgemeinde Bregenz mit Nieder, dann die Vorderwaldgemeinden, ebenso die Gemeinden des Hinterwaldes gleichmäßig theilen.

Vom Lande Vorarlberg muß daher eine Uebernahme von 100.000 fl. in Aktien zugesichert werden, wenn nicht das ganze Unternehmen von vornherein fraglich erscheinen soll.

Es ergeht daher das höfliche und dringende Ersuchen:

„Es möge sich der hohe Landesauschuß nicht nur bei der hohen Staatsregierung dafür verwenden, daß dieselbe dem Unternehmer einer Eisenbahn von Bregenz nach Bezau ihre weitestgehende Unterstützung in vorgebacher Weise ange deihen lasse, sondern der h. Landes-Auschuß beliebe auch die nöthigen Einleitungen zu treffen, um dem h. Landtage in seiner nächsten Session eine Betheiligung an dieser Bregenzerwald-Eisenbahn im Betrage von 100.000 fl. beantragen zu können.“

Hoher Landes-Auschuß! Kein gewöhnliches Verlangen ist es, mit welchem der h. Landesauschuß wie der h. Landtag hiedurch angegangen wird; aber auch kein gewöhnliches Unternehmen darf man die projektirte Verkehrsstraße nennen, durch welche ein ganz bedeutender Landestheil aus seiner Abgeschlossenheit erlöst wird.

Der h. Landesauschuß hat bisher gezeigt, daß außerordentliche Ereignisse ihn jederzeit ohne ängstliche Rücksichten und Bedenken auch zu außerordentlichen Maßnahmen bereit fanden, und wenn es sich jetzt darum handelt, einem wesentlichen Theile unseres engeren Vaterlandes mit mehr als 20.000 Bewohnern die Wohlthaten zu theil werden zu lassen, die ein zeitgemäßes Verkehrsmittel mit sich bringt und ohne welches die ganze, blühende Landschaft sicher einer langsame Verarmung entgegengehen müßte, so muß wohl jedermann erwarten, daß das Land Vorarlberg seine Schuldigkeit thut.

Man darf dies um so weniger bezweifeln, als eigentliche Opfer nicht nöthig sind, weil eine finanzielle Mithilfe genügt, die als Kapitalanlage jederzeit ihren vollen Werth behält.

Damit die ganze Angelegenheit dem hohen Landesauschusse warm ans Herz legend, sehen dessen Entschließungen vertrauensvoll entgegen. (Folgen die Unterschriften.)

Den obiger Eingabe beiliegenden Tabellen über die veranschlagten Verkehrsverhältnisse der projektirten Bahn ist folgendes zu entnehmen:

Einfuhr-Verkehr:		Ausfuhr-Verkehr:	
Personen . . . . .	50.700		50.700
Pferde . . . . .	294		254
Rindvieh . . . . .	3.180		4.270
Kälber . . . . .	— —		7.150
Schweine . . . . .	— —		3.450
Schafe . . . . .	— —		1.195
Korn und Weizen . . .	5.985	Meter-Centner.	— —
Gerste und Malz . . .	4.890	„ „	— —
Hafer . . . . .	7.485	„ „	— —
Mais . . . . .	2.285	„ „	— —
Mehl, Gries . . . . .	38.550	„ „	— —
Futtermehle . . . . .	800	„ „	— —
Bier . . . . .	2.385	„ „	— —
Wein . . . . .	5.250	„ „	— —
Branntwein . . . . .	292	„ „	— —

Einfuhr-Verkehr:		Ausfuhr-Verkehr:	
	Meter-Centner.		Meter-Centner.
Obst . . . . .	1.345	— —	— —
Kartoffel . . . . .	8.520	— —	— —
Gartenprodukte . . . . .	1.400	— —	— —
Tabak . . . . .	1.105	— —	— —
Kohlen . . . . .	300	— —	— —
Salz . . . . .	4.280	— —	— —
Cement und Baumaterial	1.680	5.000	— —
Kunstdünger . . . . .	50	— —	— —
Heu, Stroh . . . . .	2.150	— —	— —
Eisenwaaren . . . . .	2.040	— —	— —
Kolonial-Waaren . . . . .	5.920	— —	— —
Stückwaaren . . . . .	2.650	2.645	— —
Maschinen, Geräthe . . . . .	550	150	— —
Rohstoffe u. Fabrikate . . . . .	15.120	6.000	— —
Käse . . . . .	— —	11.740	— —
Butter, Schmalz . . . . .	— —	2.195	— —
Rundholz . . . . .	— —	126.800	— —
Bretter und Rinde . . . . .	— —	47.450	— —
Latten und Rebstecken . . . . .	— —	1.500	— —
Brennholz . . . . .	— —	1.100	— —
Buscheln . . . . .	— —	350	— —
Holzkohle . . . . .	— —	150	— —

Gesamt-Einfuhr an Waaren 115.032 Meter-Centner.

Gesamt-Ausfuhr an Waaren 205.080 " "

Nach den Tabellen über die Ertragsberechnung wurden folgende Tariffätze zu Grunde gelegt: Personenverkehr III. Classe 2 fr. per Kilometer.

Güterverkehr im Großen (Waggonladungen) 1 fr. per Metercentner und Kilometer.

Gütertarif für kleinere Sendungen, dann für Waaren, deren Transport für die Bahn ein erhöhtes Risiko verursacht,  $1\frac{1}{2}$ —2 fr. pro Metercentner und Kilometer.

Mit Zuschrift vom 8. April 1893 theilte das Consortium mit, daß es bereits Verhandlungen mit dem h. k. k. Handels-Ministerium wegen Concessionserwirkung und Staatsbeihilfe eingeleitet habe, ferner, daß sich das Consortium aus mehrfachen Gründen veranlaßt gesehen habe, die Kostenberechnung zu erhöhen und sonach dieselben statt mit 1,600.000 fl. mit 1,760,000 fl. festzustellen und erweiterte das Ansuchen vom 3. Dezember 1892 dahin, es wolle der Landes-Ausschuß bei der Landesvertretung eine Theilnahme des Landes in Stammactien statt mit 100.000 fl. in Folge des geänderten Kosten-voranschlages mit 110.000 fl. erwirken.

Als Ursachen der Erhöhung wurden folgende aufgeführt:

- a. Die beabsichtigte kostenfreie Beistellung von Grund und Boden durch die Gemeinden kann kaum aufrecht erhalten bleiben, ja selbe würde die Angelegenheit unendlich erschweren, weil die interessirten Gemeinden ganz ungleich von der Grundeinlösung betroffen werden, so daß nichts anderes übrig bleibt, als die Kosten des Bodenerwerbes in die Baurechnung einzustellen.
- b. Nach einem bestehenden Landesgesetze ist für den Bau der Zufahrtsstraßen zur Bahn eine Concurrnz zu bilden, bestehend aus den theilhaftigen Gemeinden, der Bahngesellschaft und den hervorragend berührten Grundeigentümern. Aus dieser, vordem nicht gekannten Vorschrift, erwachsen der Eisenbahn Lasten, indem für die Gemeinden Doren mit Sulzberg, dann Langenegg mit Krumbach und Riefensberg, endlich Vingenau mit Hittisau, Volgenach und Sibratsgfall theils neue Straßen zu erstellen, theils solche zu verbessern sind.

- c. In Folge der durch die h. Staatsregierung beliebten Form der Unterstützung des Unternehmens mittelst Zinsgarantie ist der Curs-Verlust in Rechnung zu bringen, welcher daraus resultirt, daß 4% Prioritäts-Obligationen unter pari verkauft werden müssen. Bei der Uebnahme von Prioritätsactien, wie solche vordem gedacht war, hätte ein derartiger Ausfall nicht stattgefunden.

An Stelle der 4 $\frac{1}{2}$ %igen Verzinsung wurde nach dem umgeänderten Projekte die 4%ige und zwar sowohl hinsichtlich der Stammactien als der Prioritätsobligationen in Aussicht genommen, wodurch ungeachtet der Erhöhung des Anlagekapitales ein wesentliches Mehrerfordernis hinsichtlich der Jahresausgaben nicht eintritt.

Die Erstellungskosten nach dem umgeänderten Projekt würden sich gestalten, wie folgt:

Vorarbeiten und Bauaufsicht . . . . .	116.000 fl.
Grundeinlösung . . . . .	129.200 fl.
Erdarbeiten . . . . .	416.786 fl.
Nebearbeiten . . . . .	72.115 fl.
Kleine Kunstbauten . . . . .	98.522 fl.
Große Brücken- und Tunnelbauten . . . . .	101.947 fl.
Beschotterung der Geleise . . . . .	68.000 fl.
Oberbau . . . . .	271.850 fl.
Hochbau . . . . .	111.000 fl.
Verschiedenes . . . . .	32.620 fl.
Fahrtspart . . . . .	157.000 fl.
Zinsen während der Bauzeit . . . . .	75.200 fl.
Emissionskosten . . . . .	52.800 fl.
Unvorhergesehenes . . . . .	56.960 fl.

Gesamterfordernis 1,760.000 fl.

Die jährlichen Betriebskosten sind nach neuem Kostenvoranschlag unverändert mit 83.330 fl. eingesetzt.

Die Rentabilitätsberechnung stellt sich nach der Eingabe vom 8. April wie folgt:

#### Einnahmen:

1. Personenverkehr (III. Classe) . . . . .	40.000 fl.
2. Zuschuß für die II. Classe . . . . .	4.000 fl.
3. Gepäck . . . . .	1.000 fl.
4. Postbeförderung . . . . .	2.000 fl.
5. Güterausfuhr . . . . .	62.698 fl.
6. Gütereinfuhr . . . . .	37.484 fl.
Zunahme des Verkehrs 10% der obigen Einnahmen	14.718 fl.
Jährliche Einnahme	161.900 fl.

#### Ausgaben:

1. Verzinsung der Prioritäten und Stammactien . . . . .	70.400 fl.
2. Betriebskosten . . . . .	83.330 fl.
3. Amortisation und Unvorgesehenes . . . . .	8.170 fl.
Jährliche Ausgaben	161.900 fl.

Unter dem 6. Febr. 1893, Zl. 392 richtete der Landes-Ausschuß in Ausführung des Landtagsbeschlusses vom 4. April 1892 eine Zuschrift an das k. k. Handels-Ministerium, in welcher mit allem Nachdrucke auf die schlechte Verbindung des Bregenzerwaldes mit dem übrigen Lande und die Nothwendigkeit der Erstellung eines Verkehrsmittels durch das Achthal hingewiesen wurde. Insbesondere sei es der Vorderwald, der fast ganz abgeschlossen vom Lande und vom Reiche nur vom Auslande her



leichter zugänglich sei. Die Erstellung einer Straße durch das Achthal, dieser einzig natürlichen Verbindungslinie, sei angesichts der bedeutenden Vorzüge, die einer Localbahn diesfalls gegenüber einer Straße unzweifelhaft zukommen, in den Hintergrund getreten, und es habe sich in allen beteiligten Kreisen die Ansicht Bahn gebrochen, daß nur durch die Erstellung einer Localbahn ein den Verhältnissen und den Verkehrsbedürfnissen entsprechender Verbindungsmeg für den Bregenzerwald geschaffen werden könne. Die Eingabe des Consortiums zur Erstellung einer solchen Bahn werde daher dem Handelsministerium mit der Bitte unterbreitet, hochdasselbe wolle der in Rede stehenden Angelegenheit die größte Aufmerksamkeit zuwenden und die thunlichste Unterstützung angedeihen lassen. Der Landes-Ausschuß gab schließlich der Ansicht Ausdruck, daß auch das Land, soweit es seine schwachen finanziellen Mittel erlauben, seine Unterstützung diesem Unternehmen nicht versagen werde, wenn er auch selbstverständlich dermalen nicht in der Lage sei, diesfalls bestimmte Zusicherungen machen zu können, da vorerst dahinzielende Beschlüsse der Landesvertretung eingeholt werden müßten.

Unter dem 6. März 1893 übermittelte der Herr Abgeordnete Fink dem Landes-Ausschusse Petitionen von 15 Gemeinden um werkhätige Unterstützung des Landes zur Errichtung einer schmalspurigen Bahn in den Bregenzerwald.

Die petitionirenden Gemeinden sind folgende: Hittisau, Sibratsgfall, Oberlangenegg, Wolgenach, Doren, Kiefensberg, Lingenau, Krumbach, Bezau, Andelsbuch, Sulzberg, Mellau, Reuthe, Schnepfau und Schopperrau.

Vom 15.—19. September fand die Tracenrevision der projectirten Bahn statt, zu der auch der Landes-Ausschuß einen Vertreter in der Person seines Mitgliedes Martin Thurnher entsendete.

Die Tracenrevision nahm einen außerordentlich günstigen Verlauf. Die projectirte Trace wurde im allgemeinen als den öffentlichen Interessen entsprechend befunden, auch fanden die Wünsche der Gemeinden bei der Tracenrevision die thunlichste Berücksichtigung. Dem Wunsche der Gemeinden Wolfurt, Buch und Alberschwende nach Verlegung der Trace von Wolfurt an bis Egg auf das linke Ufer konnte, ganz abgesehen von technischen und finanziellen Schwierigkeiten, schon aus Rücksicht auf die eigenartigen Verhältnisse der auf dem rechten Ufer liegenden Gemeinden Doren, Sulzberg, Kiefensberg, Krumbach, Ober- und Unterlangenegg, Lingenau, Hittisau und Sibratsgfall nicht entsprochen werden.

Das Protokoll über die Tracenrevision weist nach, daß sich alle beteiligten Gemeinden sympathisch für das Projekt aussprachen, nur die Vertreter von Alberschwende erklärten, sie stehen dem vorliegenden Projekte gleichgiltig gegenüber und die Vertreter der Gemeinde Buch erklärten, die Bahn sei für dieselbe beinahe ohne Werth, wenn nicht die Trace auf das linke Ufer verlegt werde.

Die Vertreter der k. k. Bergbehörde, der Handels- und Gewerbekammer und des Landes-Ausschusses gaben über das Projekt günstige Erklärungen zu Protokoll.

Mit Zuschrist des k. k. Handelsministeriums vom 30. Nov. 1893 Z. 51.767 genehmigte die k. k. Regierung mit Rücksicht auf das günstige Ergebnis der durchgeführten Tracenrevision, die Tracenführung, sowie die Situierung und Benennung der Stationen und Haltestellen der gedachten Localbahn auf Grundlage des Projektes und mit den von der Commission beantragten geringen Modifikationen. Auch gab das Handelsministerium den Concessionswerbern bekannt, daß es keinen Anstand nehmen werde, mit denselben wegen Feststellung der Bedingungen für die eventuelle Erwirkung der A. h. Concession zum Baue und Betriebe der angestrebten Localbahn in Verhandlung zu treten, sobald die Concessionswerber in der Lage sein werden, den Nachweis über die gesicherte Beschaffung des gesammten zur Ausführung dieses Unternehmens erforderlichen Anlagekapitales zu erbringen oder überhaupt concrete Anträge in Absicht auf die finanzielle Durchführung des Projektes zu stellen und stellte es schließlich den Concessionswerbern anheim, diesfalls durch bevollmächtigte Vertreter mit dem Departement VII des Handelsministeriums sich unmittelbar ins Einvernehmen zu setzen.

Die Handels- und Gewerbekammer für Vorarlberg in Feldkirch hat in ihrer im Dezember v. J. abgehaltenen Sitzung sich in einer eingehend motivirten Eingabe an das h. k. k. Handelsministerium wärmstens für die Erbauung der projectirten Bahn und für Gewährung der vom Con-

fortium erbetenen Staatshilfe durch Zinsengarantie für die zur Deckung von drei Vierteln der Baukosten auszugebenden Prioritäts-Obligationen ausgesprochen und wurde hiebei besonders betont, daß weder dieses noch irgend ein anderes Bahnprojekt für den Bregenzerwald Aussicht auf Verwirklichung habe, wenn nicht der Staat helfend einschreite. In dem der Eingabe zu Grunde liegenden bezüglichen Berichte wird auch konstatiert, daß eine Ueberprüfung der Ein- und Ausfuhr nach und aus dem Bregenzerwalde, wie sie vom Consortium aufgestellt wurde, zeige, daß die Ansätze durchaus mäßig gehalten seien.

Mit Zuschrift vom 30. Dez. v. Js. de präs. 4. Jänner d. J. richtete das Consortium neuerdings an den Landtag das Ersuchen, es möge sich das Land an der Bregenzerwälderbahn durch Uebernahme eines Viertels des in Aussicht genommenen Aktienkapitals von 440.000 fl., sonach mit 110.000 fl. unter der Voraussetzung beteiligen, daß die weiters nothwendigen 1.320.000 fl. auf Grund einer vom Staate zu gewährenden Zinsengarantie durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen beschafft werden. Gleichzeitig wurde mitgetheilt, daß drei Viertel des Aktienkapitals von den übrigen interessirten Kreisen im Betrage von 330.000 fl. bereits gezeichnet seien und zwar von den Gemeinden des Borderwaldes 110.000 fl., von den Gemeinden und einigen Privaten des Hinterwaldes 110.000 fl., von der Landeshauptstadt Bregenz 100.000 fl., und von Privaten dortselbst 10.000 fl. Die auf Grund ordnungsmäßig gefaßter Gemeindebeschlüsse in gesetzlicher Form ausgestellten diesbezüglichen Erklärungen der Gemeindevorstellungen wurden gleichfalls in Vorlage gebracht.

Die projektirte schmalspurige Bahnlinie beginnt nächst dem Hafen und neben den Rangirgleisen des Bahnhofes der k. k. Staatsbahn in der Landeshauptstadt Bregenz. Gleich am Ausgange der geplanten Anfangs- und Hauptstation befinden sich die städtischen Lagerhäuser- sowie der für die Aufstapelung der Holzfracht aus dem Bregenzerwald sich eignende Anschüttungsplatz, ferner der städtische Viehmarkt und das neue Schlachthaus, sowie das Petroleum-Reservoir Nobel u. Comp. Bei km 0·516 betritt die Bahn das großgewerbereiche Nieden und erreicht bei km 1·5 die erste Haltestelle in nächster Nähe des Klosters Mehrerau.

Die Trace nähert sich nun der Rampe der k. k. Staatsbahn, läuft ein Stück weit derselben parallel und unterfährt dieselbe nahe der Haltestelle Schändlingen (2·85 km). Nach einem kurzen Tunnel von 80 m Länge gewinnt die Bahn das Ufer der Bregenzerach, (km 3·45) unterfährt die Reichsstraße und erreicht die Haltestelle Achbrücke-Lauterach (km 4·25), hierauf bei km 6·65½ die Station Kennelbach, in welchem Orte sich große Fabriksetablissemments befinden.

Hinter der Station Kennelbach tritt die Bahn in die Bregenzerachschlucht (7·55 km) und zieht durch dieselbe in einer Länge von 16 km, sich immer auf dem rechten Flußufer haltend. Bei km 11·2 ist die Haltestelle für Buch, bei km 13·2 für Langen, bei km 15·3 Station Bogenau für die Gemeinden Doren und Sulzberg. Schon vor der Haltestelle Buch passirt die Bahn einen Tunnel von wieder 80 m und bei km 14·2 einen solchen von 130 m Länge. Vor der Station Bogenau übersezt sie mittelst eiserner Brücke die Rothach und bei km 17 die Weißach. Nach einem weitem 315 m langen Tunnel kommt die Station Langenegg (km 19·7) mit den Ortschaften Unterlangenegg, Oberlangenegg, Krumbach und Müselbach, dann bei km 22 die Station Eingenau für die Ortschaften des Borderwaldes: Eingenau, Hittisau, Volgenach und Sibratsgfall.

Die Subersach wird mit eiserner Brücke übersezt. Vor Erreichung der Station Egg passirt die Bahn einen 100 m langen Tunnel. Von Station Egg (km 24·87) steigt die Bahn zum Plateau von Andelsbuch (km 27·57) einem bekannten Kur- und Badeort empor. Im Orte Bühel ist Haltestelle, dann hinter Bersbuch (km 32) die Station Schwarzenberg.

Die Bahntrace führt nun auf eiserner Gitterbrücke auf das linke Achufer, kommt zur Haltestelle Reuthe und übersezt hierauf die Ach in gleicher Weise nochmals, um bei km 37·4 die Endstation Bezau, den Sitz des k. k. Bezirksgerichtes für den Bregenzerwald zu erreichen, welche Station auch den ganzen Verkehr der Thalgemeinden Bizau, Mellau, Schnepfau, Au und Schoppernau, sowie der Berggemeinden Damüls und Schröcken aufzunehmen berufen ist.

Es unterliegt nun wohl nicht dem geringsten Zweifel, daß der Bregenzerwald aus sich selbst nicht in der Lage ist, die Kosten für Erstellung der projektirten Bahn aufzubringen und es muß daher auf die ausgiebige Hilfe des Staates gerechnet werden. Soll aber diese Hilfe erwirkt werden, so muß auch das Land durch die That zeigen, daß es die Erstellung der Bahn im Interesse des Bregenzerwaldes für dringend geboten hält und daher für dieselbe, soweit es seine Mittel gestatten, mit thunlichst weitgehender materieller Unterstützung eintritt.

Das Ansuchen des Consortiums ist nun dahin gerichtet, das Land möge sich mit einem Betrage von 110.000 fl. in Actien betheiligen, so daß sonach  $\frac{1}{4}$  der Stammactien auf das Land,  $\frac{1}{4}$  auf die Stadt Bregenz und einige Private dortselbst,  $\frac{1}{4}$  auf die Gemeinden des Vorderwaldes und  $\frac{1}{4}$  auf die Gemeinden des Hinterwaldes einschließlich einiger Privatzeichnungen entfielen. Dabei ist immer vorausgesetzt, daß für die übrigen  $\frac{3}{4}$  der Erstellungskosten die staatliche Zinsengarantie erwirkt würde.

Der Betrag von 110.000 fl. ist nun zwar im Verhältnis der Kräfte des Landes ein sehr hoher und steht das Land, abgesehen von dem f. z. Baue der Irrenanstalt Balduna und den Maßnahmen zum Schutze des Rheinthales zum erstenmal vor der Mitwirkung an der Erstellung eines größeren Werkes. Es darf aber nicht übersehen werden, daß es sich hiebei um einen sehr bedeutenden Landestheil handelt, dem die Wohlthaten geordneter Verkehrsverhältnisse zugeführt werden sollen, um einen Landestheil, der bisher die Hilfe des Landes nur in vereinzelt Fällen in Anspruch nahm.

Zudem wäre das Land genöthigt, für den Fall, als es nicht zur Erstellung der Bahn kommen sollte, hinsichtlich Erweiterung und Verbesserung bestehender oder Erstellung neuer Straßen im Gebiete des Bregenzerwaldes fortan namhafte Summen aus seinen Mitteln zu gewähren. In dem vom Landtage in der Session des Jahres 1889 beschlossenen Gesetze betreffend die Concurrenz-Straße Lauterach-Bezau war bereits vorgesehen, daß das Land zur bessern Instandsetzung und Erhaltung derselben bestimmte Jahresbeiträge zu leisten habe. So sollten durch 3 Jahre hindurch je 4000 fl., durch weitere 7 Jahre je 2000 fl. aus Landesmitteln genanntem Zwecke zugewendet werden, wovon letztgenannte Jahresquote im Wege der Nachtragsgesetzgebung wohl als fortwährende Belastung des Landes verblieben wäre. Der Betrag hätte aber hievon abgesehen schon in den ersten zehn Jahren die ganz ansehnliche Summe von 26.000 fl. erreicht.

Wenn der damals beschlossene Gesetzentwurf in Kraft getreten wäre, so wäre aber einerseits die dadurch geschaffene Concurrenzstraße wegen ihrer Steigungsverhältnisse immer noch ein unzureichender, nicht genügend entsprechender Verkehrsweg nach dem Bregenzerwalde geblieben, andererseits hätten durch Erstellung weiterer Straßen doch auch die Gemeinden des Vorderwaldes mit dieser Straße in Verbindung gebracht werden müssen, was aber ohne ganz bedeutende Beihilfe des Landes nicht hätte geschehen können. Wenn das Land in einem Zeitraume von 10—20 Jahren eine Summe, die dem für die Bahnerstellung in Aussicht genommenen Betrage mindestens gleich käme, für Erstellung und Erhaltung von Straßen im vorbezeichneten Gebiete bei weitgehendster Heranziehung der Gemeinden verwenden würde, so könnte zwar wohl ein etwas verbesserter, keineswegs aber ein befriedigender Zustand hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse des Bregenzerwaldes geschaffen werden.

Die Nothwendigkeit der Verbesserung dieser Verhältnisse wird wohl allseitig anerkannt, ebenso die Nothwendigkeit der Beihilfe des Landes. Wenn nun aber das Land seine Beihilfe nicht versagen kann und darf, so wird dasselbe auch in finanzieller Beziehung besser thun, sich, wenn auch mit einem etwas hohen Betrage an der Erstellung einer Bahn einmal zu betheiligen, statt für Erstellung und Erhaltung von Straßen dauernde Lasten zu übernehmen.

Wie die Verhältnisse dormalen liegen, dürfte die Bahn Bregenz—Bezau in absehbarer Zeit die einzige in Vorarlberg zu erbauende Bahn sein, für die die Inanspruchnahme der Beihilfe des Staates und des Landes ohne allen Zweifel gerechtfertigt erscheint. Die Erstellung der ebenfalls für ein herrliches Thal sehr erwünschten Montavonerbahn erscheint vertragsmäßig ohne Inanspruchnahme der Hilfe des Landes und des Staates bereits gesichert und die Erstellung anderweitiger Bahnbauten mit Ausnahme lokaler Straßenbahnen kann nach der geographischen Lage der einzelnen Theile des Landes und den gegebenen Verhältnissen wohl nicht in ernstliche Aussicht genommen werden.

Es besteht daher wohl kein Grund gegen die finanzielle Betheiligung des Landes an der Erstellung der projektirten Bahn und zwar um so weniger, als der zu zeichnende Betrag von 110.000 fl. in Aktien keineswegs als einfacher Beitrag oder gar als reines Geschenk anzusehen ist, sondern unter Umständen ein nicht so bedeutungsloses Aktium des Landes zu bilden geeignet ist. Je mehr die Amortisation der aufgenommenen Prioritätsobligationen unter der staatlichen Garantie fortschreitet, desto mehr erhöht sich die Aussicht für eine entsprechende Verzinsung der Stammactien und wenn der Amortisationsplan in ähnlicher Weise festgestellt wird, wie bei andern derartigen Bahnen, so erfolgt vor Ablauf der Concessionsdauer auch anstandslos die Rückzahlung des gesammten Actienbetrages an Land und Gemeinden.

Die Daten über Ein- und Ausfuhr des Bregenzerwaldes sind nach dem Urtheile solcher, die die Verhältnisse an Ort und Stelle genau kennen, dann auch nach dem Urtheile der Handels- und Gewerbekammer in Feldkirch nicht hoch gegriffen, der Verkehr wird sich voraussichtlich bedeutend entwickeln und erweitern; zudem sind bei Localbahnen die Betriebserfordernisse nicht so hoch, wie bei andern Bahnen. Alle diese Umstände sprechen dafür, daß die Möglichkeit einer entsprechenden Rentabilität der Bahn nicht ausgeschlossen erscheint. Es ist aber nicht die Aussicht auf eine Rentabilität, sondern die Nothwendigkeit der Erstellung der Bahn, die die Betheiligung des Landes bedingt.

Wenn sich nun aber das Land mit dem Betrage von 110.000 fl. zu betheiligen gedenkt, so erscheint es andererseits geboten, offen und unumwunden zu erklären, daß der von ihm zu votirende Betrag die äußerste Grenze sei, bis zu welcher seine Mitwirkung reichen könne. Es soll keinem Zweifel unterliegen, daß es auf weitere, spätere, wie immer geartete Anforderungen oder Mehrleistungen unter keinen Umständen einzugehen bereit sei.

Gerade bei diesem Punkte wird es am Plage sein, kurz die in den letzten Wochen an den Landtag gegen die finanzielle Betheiligung des Landes gerichteten Petitionen zu berühren.

Petitionen langten ein: Von den Gemeindevorstehungen von Schwarzach, Alberschwende, St. Gallenkirch, Bürserberg, Bartholomäberg, Vandans, Silberthal, Tschagguns, Schruns, Altenstadt, Dünserberg, Sattains, Schnifis, Brand, Innerbras, Dalaas, Thüringen, Thüringerberg, St. Gerold, Blons, Sonntag, Fontanella, Raggal und Ludesch, ferner vom kath. Bauernverein in Montavon und von der Genossenschaft der Handelsleute und Wirthe von Wolfurt, Schwarzach und Bildstein.

Es wäre unter gewöhnlichen Umständen einigermaßen wohl schwer zu verstehen, wie die verschiedenen Gemeindevorstehungen, von denen die Petitionen fast ausnahmslos herrühren, sich gegen eine Unternehmung, die einem großen Landestheile bleibenden Nutzen zu bringen berufen ist, einzuschreiten sich veranlaßt fühlen sollten. Erklärlich erscheint es von den Gemeinden Schwarzach und Alberschwende die nicht mit Unrecht in der Bahnerstellung ein Ablenken des Verkehrs von diesen 2 Gemeinden befürchten. Die Gründe des Einschreitens der übrigen Gemeinden sind sicher nicht darin zu suchen, daß dieselben dem Bregenzerwalde die Hilfe des Landes nicht in ausgedehntem Maße gönnen würden. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit aller Theile und Bewohner des Landes, das Gefühl der Nothwendigkeit der gegenseitigen, gemeinsamen Hilfe und des einigen Zusammengehens ist gewiß nicht verschwunden; es sind daher wohl andere Ursachen, die den Petitionen zu Grunde liegen. Diese Ursachen dürften hauptsächlich zwei sein. Es hat sich die Ansicht Geltung verschafft, das Land werde bei Rotirung einer so großen Summe gehindert, in nächster Zeit den übrigen Theilen des Landes nach wie vor seine wohlwollende Obforge und Unterstützung angedeihen zu lassen, und es werde sich zudem bei etwaiger Ueberschreitung des Kostenvoranschlages beim Baue der projektirten Bahn in weitere dermalen nicht übersehbare Auslagen stürzen und dadurch die jetzt so geordnete Finanzlage des Landes verschlechtern.

Die Betheiligung des Landes an der Bregenzerwälderbahn kann erfolgen, ohne daß das Land erhöhte Umlagen zu beschließen, oder Schulden zu machen braucht. Auch wird das Land nicht gehindert, in der bisherigen, mäßigen Weise fördernd und helfend auch bei anderen Unternehmungen einzugreifen. Die Auszahlung des Betrages soll nicht auf einmal, sondern in 3 Jahresraten erfolgen.

Hinsichtlich der Furcht, es könnte das Land durch Betheiligung an der Erstellung der Bahn sich weitere Verbindlichkeiten und Lasten aufladen, kann wohl ausgesprochen werden, daß sie nicht

begründet ist, da es sicher Niemandem beigefallen ist und auch wohl nicht beifallen wird, derartige weitere Lasten dem Lande aufzubürden; es erscheint aber zur allseitigen Beruhigung sehr angemessen, wenn bei der Beschlußfassung über die Betheiligung des Landes ausdrücklich alle weitere wie immer geartete Heranziehung zu Mehrleistungen zum Vorhinein entschieden abgelehnt wird.

Die Vorsorge des Landes soll sich aber noch weiter, nämlich auch auf die betheiligten Gemeinden des Vorder- und Hinterwaldes erstrecken. Diese Gemeinden haben in Erkenntnis der Wichtigkeit der Bahnerstellung im Verhältnis zu ihren Kräften ganz außerordentlich hohe Summen gezeichnet und sind mehrere derselben diesbezüglich bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gegangen.

Die Handels- und Gewerbekammer ist der gleichen Ansicht, indem im bezüglichen Berichte ausgesprochen wird, eine weitergehende Belastung der Gemeinden könne in Rücksicht auf ihre finanzielle Leistungsfähigkeit denselben weder zugemuthet noch überhaupt durchgeführt werden.

Damit nun auch in dieser Beziehung volle Klarheit und somit auch volle Beruhigung eintreten kann, empfiehlt der volkswirtschaftliche Ausschuss an die Betheiligung des Landes die weitere Bedingung zu knüpfen, daß auch die Gemeinden des Vorder- und Hinterwaldes zu keinerlei weiteren Mehrleistungen über die von denselben gezeichneten Beiträge hinaus herangezogen werden dürfen.

Nach dem Gesetze vom 8. Mai 1869 Nr. 61 R. G.-Bl. beziehungsweise vom 19. März 1887, Nr. 33 R.-G.-Bl. besitzen die Landeshauptstädte das Recht, zu der von den Bahnen zu entrichtenden Einkommensteuer Zuschläge einzuheben. Es ist nun sicher im Interesse der projektirten Bahn gelegen, wenn dieselbe von dieser Last befreit wird, indem dadurch für die Bahn eine Verringerung der Betriebsauslagen erzielt wird. Es soll daher diese Bedingung seitens des Landes gestellt werden. Bregenz, das denn doch ein bedeutendes Interesse am Zustandekommen der Bahn besitzt, ist leicht in der Lage, auf etwas zu verzichten, was es ohne Erstellung der Bahn — und diese erfolgt ohne Betheiligung des Landes wohl kaum — ohnedem nicht bekäme. Anders würde es sich verhalten, wenn eine Aenderung der bezeichneten Gesetze nach der Richtung erfolgen sollte, daß allen von der Bahn berührten Gemeinden verhältnismäßig eine Quote der Bahnsteuer zugetheilt würde; bei Eintritt dieses Falles wäre die Bedingung als von dort an aufgehoben zu betrachten.

Wenn nun die Landesvertretung in dieser umsichtigen, sich und die Gemeinden des Vorder- und Hinterwaldes schützenden Weise vorgeht, so müssen und werden alle Vorurtheile und Bedenken gegen die Betheiligung des Landes bei Erstellung der Bahn verschwinden. Durch die Botirung des Betrages aber wird das Land dokumentiren, daß es mit Ernst und Opferwilligkeit an die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eines bisher fast abgeschlossenen, finanziell nicht genug kräftigen, aber vom Schöpfer mit Naturschönheiten aller Art reich ausgestatteten Landesheiltes schreiten will. Die h. Regierung wird aber in der Botirung des genannten Betrages von dem finanziell schwachen Lande die Wichtigkeit der Bahn aber auch die Nothwendigkeit ihrer eigenen Beihilfe in ausgedehntem Maße erkennen und darf dann das Land, und insbesondere der Bregenzermald vertrauensvoll den weiteren Entschliessungen derselben in dieser Angelegenheit entgegensehen.

Gleichzeitig mit der Petition des Consortiums um Mitwirkung des Landes bei Erbauung der Bregenzermälderbahn wurde dem volkswirtschaftlichen Ausschusse auch der Akt, betreffend die Concurrrenzstraße Lauterach—Bezau zugewiesen. Der Landtag hat bereits in der Session des Jahres 1889 einen Gesetzentwurf beschlossen, der diese Angelegenheit der Regelung zuführen sollte. Nach diesem Entwurfe wäre, wie schon bereits früher ausgeführt wurde, die Zuwendung von Staats- und Landesbeiträgen für die erste Instandsetzung, dann für die künftige Erhaltung genannter Straße in Aussicht genommen worden. Dieser Gesetzentwurf erhielt aber vornehmlich wegen der Bestimmungen hinsichtlich Auftheilung zweier zu Gunsten dieser Straße bestehenden Fonds nicht die A. h. Sanction.

Der Landes-Ausschuss hat nun wohl neuerliche Unterhandlungen mit den Gemeinden eingeleitet, dieselben haben aber zu keinem Resultate geführt, da sich alle Gemeinden mit Ausnahme jener von Egg, Alberschwende, Schwarzach, Lauterach und Hard gegen die Errichtung der Concurrrenzstraße Lauterach—Bezau auf Grund des Gesetzentwurfes vom Jahre 1889 aussprachen. Mittlerweile hatte

aber das Projekt des Bahnbaues Bregenz—Bezau greifbare Gestalt angenommen und es konnten daher in der Straßenangelegenheit seitens des Landes-Ausschusses weitere Schritte mit Aussicht auf einen Erfolg nicht mehr unternommen werden.

Wird die Eisenbahn in den Bregenzerwald erbaut, dann verliert die Tobelstraße ihre bisherige Bedeutung und entfallen sonach auch die in Aussicht genommenen Staats- und Landesbeiträge und kann daher in eine Beschlußfassung über diese Straßenangelegenheit vor erfolgter Entscheidung über die Bahnfrage, seitens der Landesvertretung nicht eingegangen werden.

Diese Straßenfrage könnte aber dormalen auch schon aus dem formellen Grunde einer Erledigung nicht zugeführt werden, weil vorerst neue Verhandlungen mit den Gemeinden gepflogen, und weitere Erhebungen gemacht werden müßten.

Auf Grund dieser Darstellungen erhebt der volkswirthschaftliche Ausschuß folgende

### Anträge:

Der h. Landtag wolle beschließen:

- „1. Das Land Vorarlberg theiligt sich an der Erstellung der Localbahn Bregenz—Bezau durch Zeichnung eines Betrages von 110.000 fl. in Stammactien, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung und Voraussetzung, daß weder die Gemeinden des Vorder- und Hinterwaldes, noch das Land außer den gezeichneten Beträgen zu irgend welcher Mehrleistung, also auch nicht zur Deckung etwaiger erhöhter Baukosten oder sich ergebender Betriebsdeficite herangezogen werden dürfen, ferner unter der weitem Voraussetzung, daß der Staat für drei Viertel der Erstellungskosten die Zinsengarantie übernehme.
2. An die Theiligung des Landes wird die weitere Bedingung geknüpft, daß die Landeshauptstadt Bregenz ihrerseits auf das Recht der Erhebung von Gemeindezuschlägen zu den von der Bregenzerwälderbahn zu entrichtenden direkten ärarischen Steuern auf die Zeit der Concessionsdauer Verzicht zu leisten habe. Erfolgt eine Abänderung des Gesetzes vom 8. Mai 1869, Nr. 61 R.-G.-Bl., beziehungsweise vom 19. März 1887, Nr. 33 R.-G.-Bl., nach der Richtung, daß allen von der Bahn berührten Gemeinden eine entsprechende Quote der Bahnsteuerzuschläge zugesichert erscheint, so tritt von jenem Zeitpunkte an die Verzichtleistung der Stadt Bregenz außer Kraft.
3. Die Auszahlung des Betrages von 110.000 fl. erfolgt in 3 Jahresraten und zwar die erste nach Erwirkung der A. h. Concession, die zweite und dritte in den nächst darauf folgenden zwei Jahren.
4. Die h. k. k. Regierung wird neuerdings dringend ersucht, der Erstellung der Localbahn Bregenz—Bezau die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden und sich hieran in ausgiebigster Weise zu theiligen.
5. Die in der Angelegenheit der Erbauung der Localbahn Bregenz—Bezau an den Landtag gerichteten Petitionen werden durch die vorstehenden Beschlüsse als erledigt erklärt.
6. In eine Beschlußfassung betreffend die Concurrrenz-Straße Lauterach—Bezau wird dormalen nicht eingetreten.“

Bregenz, 22. Jänner 1894.

Johannes Thurnher,  
Obmann.

Martin Thurnher,  
Berichterstatter.