

Vorarlberger Landtag.

9. Sitzung

am 27. Januar 1894

unter dem Vorsitze des Herrn Landeshauptmannes Adolf Rhomberg.

Gegenwärtig 16 Abgeordnete. Abwesend die Herren: Hochwst. Bischof, Heinzle, Reisch und Johann Thurnher.

Regierungsvertreter: Herr K. k. Hofrath Graf \$L Julien-Wallsee.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 10 Min. Vormittags.

Landeshauptmann: Die Sitzung ist eröffnet.
Ich ersuche um Verlesung des Protokolles der gestrigen Sitzung.

(Secretär verliest dasselbe.)

Landeshauptmann: Wird von irgend einer Seite eine Einwendung gegen die Fassung des Protokolles erhoben? – Es ist nicht der Fall, daher betrachte ich dasselbe als genehmigt.

Ich habe dem hohen Hause eine angenehme Mittheilung zu machen. In der VI. Sitzung am 20. d. Mts. wurde über Antrag des volkswirthschaftlichen Ausschusses von Seite des hohen Hauses beschlossen, der Gemeinde Schlins zur Erstellung der ersten Wuhrbauten an der Ill einen Beitrag von 5000 fl. aus Landesmitteln zu bewilligen. Nun ist heute von Seite der k. k. Statthalterei

die Mittheilung anher gekommen, daß aus dem staatlichen Meliorationsfonde nach Maßgabe der Baufortschritte ein Staatsbeitrag von 5000 fl. zum selben Zwecke flüssig gemacht werde.

Für die heutige Sitzung haben sich der Hochwürdigste Bischof und der Herr Abgeordnete Heinzle entschuldigt.

Wir kommen zur Tagesordnung. Auf derselben steht als erster Gegenstand der Bericht des Finanzausschusses über das ihm in der V. Landtagssitzung vom 17. Jänner zugewiesene Subventionsgesuch des medicinischen Unterstützungsvereines in Wien.

Ich ersuche den Herrn Berichtstatter Abgeordneten Nägele den Antrag zu verlesen.

56

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtags. IV. Session, 7. Periode 1894.

Nägele: (Liest den Antrag aus Beilage XXII.)
Landeshauptmann: Ich eröffne über Bericht und Antrag die Debatte. — Es meldet sich Niemand zum Worte, somit ist die Debatte geschlossen. Wenn der Herr Berichterstatter nichts beizufügen hat, —
Nägele: Nein.

Landeshauptmann: so schreite ich zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem Anträge die Zustimmung geben wollen, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Der zweite Gegenstand unserer heutigen Tagesordnung ist der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses, betreffend die Betheiligung des Landes beim Baue der Localbahn Bregenz-Bezau.

Ich ertheile dem Herrn Berichterstatter Abgeordneten Martin Thurnher das Wort.

Mart. Thurnher: In den letzten Jahren ist die Übung eingetreten, daß die Berichte der betreffenden Ausschüsse nicht mehr zur Verlesung gelangen, sondern vom Berichterstatter nur die Anträge im Namen des Ausschusses gestellt werden. Nachdem es sich aber hier um einen so wichtigen Gegenstand handelt, so dürfte es sich, wenn auch die Herren Abgeordneten Gelegenheit hatten, in den letzten Tagen Einsicht in denselben zu nehmen, doch empfehlen, heute eine Ausnahme zu machen und den Bericht zur Verlesung zu bringen. Ich werde mich daher mit Zustimmung' des Herrn Vorsitzenden dieser Aufgabe unterziehen.

(Liest den Bericht.)

Landeshauptmann: Ich habe nur zur Vollständigkeit des Berichtes mitzutheilen, daß in der Zeit, als der Herr Berichterstatter den Bericht gemacht hat, auch noch eine Petition der Gemeinde Tisis eingelangt ist, welche durch die vorliegenden Anträge auch ihre Erledigung finden wird.

Ich eröffne nun über Bericht und Antrag die Debatte, und zwar hat sich bereits vorher der Herr Abgeordnete Decan Berchtold und der Herr Abgeordnete Fritz zum Worte gemeldet.

Ich ertheile zunächst dem Hochw. Herrn Decan das Wort.

Decan Berchtold: Nach diesem äußerst ausführlichen, erschöpfenden und instructiven Berichte ist es eigentlich nicht nothwendig, daß man noch viel zur Begründung der Anträge beifügt. Ich benütze diesen Anlaß vor Allem, um dem Herrn Berichterstatter für diesen wirklich erschöpfenden Bericht meine Anerkennung und meinen Dank auszusprechen.

Es sind in demselben die Gründe, welche für die Herstellung dieser Bahn sprechen, deutlich und verständlich auseinandergesetzt, ich möchte nur noch Eines beifügen.

Es ist ganz Anfangs dieses Berichtes gesagt: „Eine entsprechende Verkehrsverbindung besitzen gedachte Gemeinden nur gegen Baiern hin.“ Das ist nach meiner Ansicht nicht ganz richtig, insoferne als ich lieber sagen würde: „Eine mehr entsprechende Verbindung.“

Voll entsprechend können wir sie nicht nennen; sie ist allerdings mehr entsprechend, als die nach Alberschwende. Wir haben daselbst immerhin auch noch ein Tobel zu passiren, das Krumbacher-Tobel und es scheint nach den neuesten Erfahrungen als ob dasselbe nicht ganz sicher sei, es drohen Abrutschungen.

Ich weiß nicht, wie es auf der Krumbacher-Seite in 10–20 Jahren aussehen wird. Bekanntlich ist die Straße von Ach hinaus auf baierischen Boden ganz gut, was aber bis dorthin nicht der Fall ist. Auch muß man von Weißach bis Oberstaufen die Frachten, die aus dem Vorderwalde befördert werden, über eine große Steigung hinaufführen. Trotzdem hört man mitunter die Ansicht aussprechen, es genügen die dermaligen Verkehrsmittel, wozu braucht man eine Bahn? Ich meine, wenn man die socialen und volkswirthschaftlichen Verhältnisse des Bregenzerwaldes, wie sie dermalen thatsächlich bestehen, in's Auge faßt, wird es doch Niemanden geben, der der Behauptung, daß es eine Nothwendigkeit sei, bessere Verkehrsmittel zu schaffen, vernünftigerweise entgegentritt. Wenn der Bregenzerwald alle seine Bedürfnisse, Alles, was er braucht, aus eigenen Erzeugnissen decken könnte, so könnte man vielleicht sagen, daß die dermaligen Verkehrsmittel genügen. Dies ist aber thatsächlich nicht der Fall, da der Bregenzerwald auf den Tauschhandel angewiesen ist. Das was er produzirt und an Werthvollem enthält, führt er größtentheils aus und ist angewiesen und genöthigt, die

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtages. IV. Session, 7. Periode 1894.

57

Lebensbedürfnisse hinwieder einzuführen. Es findet also ein fortwährender Austausch statt. Ein Austausch aber bedingt mit Nothwendigkeit Verkehrsmittel. Wenn man aber A sagt und einmal zugibt, daß Verkehrsmittel nothwendig sind, sollte man doch auch B sagen nämlich daß bessere Verkehrsmittel besser find, als minder gute, und man soll dahin streben, die Verkehrsmittel zu verbessern.

Zugegeben, eine Straße sei gut; wenn ich aber ein besseres Verkehrsmittel weiß, warum soll ich nicht dafür eintreten? Übrigens steht im Berichte, daß die Straße über Alberschwende auch nicht so beschaffen ist, daß sie entsprechend wäre. Die Straße müßte vielmehr, wenn sie entsprechend sein soll, bedeutend verbessert und verbreitert werden, selbst für den Hinteren Bregenzerwald. Es handelt sich aber ganz besonders für den Vorderwald darum, daß man ernstlich daran denkt, dieser abgeschlossenen Oase, wie ich sagen möchte, ein Mittel zu bieten, damit dieselbe leichter und näher an's Land komme und nicht fortwährend in Gefahr sei, dasjenige, was sie einzuführen hat, im Tobel zu verlieren, wie es wiederholt vorgekommen ist, daß dort ein Fuhrmann mit seinen Weinfässern hinuntergekollert ist.

Wir wissen nicht, wann sich so etwas wiederholen wird.

Solange diese schlechte Straße existirt, ist ein Fuhrmann fortwährend in Gefahr, mitunter sogar in Lebensgefahr. Das h. Haus ist schon aus dem Berichte soweit verständigt, daß, wenn überhaupt etwas geschehen und der Zweck erreicht werden soll, endlich einmal ein entsprechendes Verkehrsmittel in den Bregenzerwald herzustellen, das Land sich auch beteiligen muß. Wir hängen in dieser Frage ganz von der hohen Regierung ab, diese wird uns aber, wie in anderen Fällen bei einem solchen Unternehmen nur dann entgegenkommen, wenn auch das Land in entsprechender Weise sich beteiligt.

Es hängt also der Erfolg wesentlich davon ab, ob sich das Land beteiligt oder nicht. Deshalb würde ich recht herzlich wünschen, daß durch einen möglichst einstimmigen Beschluß die h. Landesvertretung sich für das Unternehmen ausspreche.

(Bravorufe!)

Laudeshauptmann: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Fritz.

Fritz: Hoher Landtag! Der soeben auf die

Tagesordnung gestellte Gegenstand der Verhandlung, nämlich die Beteiligung des Landes an der Achthalbahn, beschäftigt schon seit langer Zeit die interessirten Kreise des ganzen Landes und bildet das Tagesgespräch. Es wurden Gründe für die Bregenzerwälderbahn und auch gegen dieselbe ins Feld geführt, und dies auch ganz mit Recht, denn ein so wichtiger Gegenstand soll besonders von einem Abgeordneten wohl erwogen und geprüft werden, damit er seine Stimmabgabe vor dem ganzen Lande zu rechtfertigen in der Lage ist. Daß ich von Anfang an für die Bregenzerwälderbahn eingetreten bin, dürfte bekannt sein. Nun will ich auch noch einige Gründe angeben, welche

mich bei diesem Verhalten leiteten. Ich verweise diesbezüglich auf Lokalbahnen in Baiern und zwar in erster Linie auf die Lokalbahn Immenstadt-Sonthofen und Sonthofen Oberstdorf, welche meiner Beobachtung am nächsten gelegen sind.

Es wären auch noch andere Lokalbahnen zu bezeichnen, nämlich Diesenhofen-Landsberg und Kempten-Füssen.

Von diesen will ich nur kurz bemerken, daß diese immer schon wieder verlängert worden sind. Beschäftigen wir uns noch ein wenig mit der erstgenannten Lokalbahn, nämlich Immenstadt-Sonthofen bzw. Oberstdorf.

Ja, meine Herren, es ist dort auch nicht so einfach und glatt abgelaufen; es waren auch dort Gegner der Bahn, welche immer behaupteten, die Bahn sei nicht zum Nutzen des Volkes und rentire sich nicht. Doch die Erfahrung lehrte, daß diese Bahngegner Unrecht bekommen haben und daß sie zum allergrößten Theile die wärmsten Bahnfreunde geworden sind. Würde man besonders dort eine Volksabstimmung vornehmen, so würde sich eine sehr geringe Minorität gegen die Eisenbahn vorfinden.

Die Erfahrung lehrt ferner, daß noch nie eine Gemeinde, wo die Eisenbahn besteht, um eine Unterstützung angesucht hat, daß sie infolge der Eisenbahn als solche Schaden gelitten hätte. Vielmehr ist bewiesen, und es ist dies auch in Vorarlberg der Fall, daß Gemeinden petitionirten, daß sie die Bahnhöfe noch näher gelegen wünschten oder noch mehr Haltstellen errichtet wissen möchten. Ich glaube auch, daß die Bevölkerung vom Klosterthal unter den jetzt gegebenen Verhältnissen nicht wünschen würde, daß die Arlbergbahn von St. Anton durch das Montavon hinauspfeifen würde.

58

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtags. IV. Session, 7. Periode 1894.

obwohl mir gesagt worden ist, die Klosterthaler behaupten, sie wären durch die Bahn zu Schaden gekommen. Ich bin also nicht der Ansicht, daß die Klosterthaler durch die Bahn als solche geschädigt worden sind, sondern vielmehr etwa deshalb, weil der große Straßenverkehr, den sie früher hatten, ihnen jetzt abgeht; und ich glaube doch nicht, daß die Klosterthaler verlangen werden, daß Vorarlberg seinen bedeutenden Verkehr wieder auf der Straße durch das Klosterthal bewerkstelligen soll. Wenn man die Petitionen gegen die Eisenbahn unbefangen betrachtet, so könnte man fast glauben, daß die Bregenzerwälder mit ihrer Forderung ein großes Verbrechen begangen hätten. Dem ist aber nicht so. Die Bregenzerwälder verlangen ja nichts Anderes, als was andere Landestheile schon haben, was ihnen der Staat gebaut hat, woran auch die Steuergulden der Bregenzerwälder hängen. Wie

der hochw. Herr Decan schon bemerkt hat, haben d Bregenzerwälder so ein Tauschgeschäft; was sie also erzeugen, muß zum guten Theile ausgeführt werden, und was sie zum Leben brauchen, muß größtentheils eingeführt werden. Unter diesen Verhältnissen wird doch Niemand bestreiten wollen, daß gerade für den Bregenzerwald das billigste Verkehrsmittel am wohlthätigsten und nützlichsten sein werde, und dies ist denn doch die Bahn.

Was wäre Ungarn ohne eine Eisenbahn, wie würden die Ungarn ihre Erzeugnisse an Getreide und Wein in so weit entfernte Kreise absetzen können? Ich halte es auch nicht für richtig, daß die Eisenbahn nur den Großen zunutze kommt; ich glaube, daß dieselbe auch den Bauern wohlthätig ist, und zwar je nach ihrem Verkehr. Daß die Gemeinden Schwarzach und Alberschwende gegen die Eisenbahn petitionirten, verarge ich ihnen gar nicht, denn wie sie selbst sagen, haben sie den Schlüssel zum Bregenzerwalde. Ja, meine Herren, das muß man zugeben; sie haben allerdings den Schlüssel, der aber jetzt dem Verrosteten nahe ist (Heiterkeit), aber die Thüre haben sie nicht; diese muß man dort suchen, wo sie der Herrgott gemacht hat, nämlich durch das Achthal heraus. Man wird es heute sicher Niemandem übel nehmen, wenn er lieber mit der Thür rechnet als mit dem veralteten Schlüssel; und der neue Schlüssel dazu hat sich gefunden in der Zeichnung der großen Beiträge der Gemeinden des Bregenzerwaldes und' in den Beiträgen der Stadt Bregenz und in der zu er-

hoffenden Staats- und Landeshilfe, welche ich doch nicht zurückweisen möchte. Ich könnte es also mit meinem Gewissen nicht vereinbaren, wenn ich diese vereinigte Hilfe zurückweisen wollte, um dieses wohlthätige Unternehmen zu Gunsten eines großen Theiles unseres Landes zu vereiteln. Ich stimme daher ganz ruhig für die Achthalbahn und glaube, diese meine Abstimmung begründet zu haben. (Laute Bravo-Rufe auf der Gallerte.)

Landeshauptmann: Ich muß bemerken, daß weder Beifalls-, noch Mißfallensbezeugungen von Seite der Galerie nach der Geschäftsordnung gestattet sind. Ich werde dies allerdings nicht zu strenge nehmen, bitte aber doch das Publikum, dieses Verbot zu beherzigen.

Nägele: Hohes Haus! Wir stehen hier vor einer sehr wichtigen und einschneidenden Frage, wobei wie in vielen anderen Fragen, die in der Welt vorkommen, die Finanzen die größte Rolle spielen. Ich gestehe ein, daß ich in dieser Frage doch schon mit dem Gedanken in dieses hohe Haus eingetreten bin, daß sich das Gesuch um finanzielle Beteiligung von Seite des Landes nicht wohl werde abweisen lassen. Ich habe die Ehre, seit dem Jahre 1884 Mitglied der Landesvertretung

zu sein, und die Frage über ein besseres Verkehrsmittel in den Bregenzerwald hat in allen Sessionen, heute also der zehnten, die ich im Landtage bin, die Verhandlungen und Arbeiten des Landtages über ein besseres Verkehrsmittel wie ein rother Faden durchzogen. In diesem vorgetragenen Berichte des Herrn Berichterstatters haben Sie bereits die Arbeiten und Alles vernommen, was in dieser Sache in Bezug auf die Verbesserung der Straße verhandelt worden ist, und trotzdem hat Alles, was das hohe Haus und der Landesausschuß im Auftrage des hohen Hauses gethan hat, zu keinem Zweck und keinem Ziel geführt, und was das Finanzielle betrifft, so bin ich zur Überzeugung gelangt, daß wenn es auch durch die Arbeiten des Landtages und des Landesausschusses, der im Auftrage des h. Landtages gearbeitet hat, zur Erstellung einer neuen Straße durch das Achthal oder zur Verbesserung der Concurrenzstraße Lauterach-Bezau gekommen wäre, das Land im Zeitraume von vielen Jahren eine viel höhere Summe hätte zum Baue und zur Erhaltung der Straße spenden

IX. Sitzung des vorarlberger Landtages. IV. Session, 7. Periode 1894.

59

müssen als hier jetzt beantragt ist. Ich bin vollständig überzeugt, das Land wäre von Beitragsleistungen für die Erhaltung einer Straße nie mehr losgekommen. Es ist daher gewiß in der Ordnung, wenn sich das Land am Unternehmen betheiligt.

Ich kann also von meinem Standpunkte aus trotz der directen und indirecten Agitation, welche an mir schon vor meinem Eintritte in den Landtag stattgefunden hat, nicht gegen die Anträge stimmen, weil ich die Überzeugung habe, daß wir schuldig sind, dem Bregenzerwalde in dieser Beziehung die Hand zu bieten und schuldig sind, nach unserem Gewissen zu handeln, und mein Gewissen ist derart, daß ich unbedingt für die Anträge einstehen muß und hoffe, es werden dies auch alle übrigen Herren Abgeordneten thun.

Schapler: Ich habe nicht die Ansicht des Herrn Vorredners, denn sowohl ich, als auch meine Wähler sind bisher nicht der Überzeugung gewesen, daß eine Bahn in den Bregenzerwald von großem materiellen und moralischen Vortheile ist, daß sich das Land mit einer so großen Summe betheiligen könnte. Nicht daß meine Wähler und ich der Ansicht wären, man sollte gar nichts 'thun, nein, man soll helfen, aber nicht mit so großen Mitteln. Es trifft nicht zu, daß die übrigen Landestheile das was die Bregenzerwälder wollen, schon haben durch die Hilfe des Staates, speziell im Montavon trifft dies nicht zu, denn wir haben vom Staat und Land zu den Verkehrsmitteln, die wir uns selbst geschaffen haben, nichts erhalten. Ich muß

also gegen diese Anträge stimmen.

Dr. Schmid: Geehrte Herren! Wenn man von Jugend auf gewohnt war immer wiederholen zu hören, daß der Verkehr im Bregenzerwalde nur unter ungeheuren Schwierigkeiten möglich sei, wenn man die Leiter von privaten und öffentlichen Fahrgelegenheiten immerfort klagen hört, wie schlecht der Stand der Straßen, wie schwer und gefahrvoll auf denselben der Verkehr durchzuführen sei, — wenn man selbst in jungen Jahren und später hingekommen ist in dieses reizende Thal des Bregenzerwaldes und seine landschaftlichen Schönheiten kennen gelernt hat, — wenn man gesehen hat, — wie eine ganze, große Fülle von Interessantem, Merkwürdigem hier verborgen ist und beobachtet, wie gering hier der Zug der Fremden, ja sogar der

einheimischen Landesangehörigen Vorarlbergs ist, welcher den Bregenzerwald mit seinem Besuche beehrt, — wenn man dies Alles an sich vorüberziehen läßt, und sich erinnert, wie häufig in Privatgesprächen, in öffentlichen Volksversammlungen, und wie häufig hier in diesem hohen Hause in der gesetzlichen Landesvertretung diese Frage der Verbesserung, und der Nothwendigkeit derselben in Bezug auf die Zufahrt in den Bregenzerwald behandelt worden ist: — so muthet es Einen heute in dieser Versammlung wirklich mit einer großen Befriedigung an, wenn man sieht, daß die Versammlung diesem Unternehmen einer Verkehrsverbesserung günstig gesinnt entgegenkommt nach einer reiflichen Prüfung dieser Angelegenheit, nach einem vollkommenen erschöpfenden Berichte seitens des volkswirtschaftlichen Ausschusses und seines beredten Referenten. Alles, was für die Bregenzerwälderbahn vorgebracht werden kann, hat der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses ziemlich vollkommen erschöpft, und es dürfte daher keinem der Herren Redner, die in dieser Angelegenheit das Wort ergreifen, viel Neues zu bringen vorbehalten zu sein. Dessen ungeachtet haben sich meine Herren Vorredner und auch ich mich verpflichtet gefühlt, in dieser Angelegenheit das Wort zu ergreifen und noch einen Apell zu richten auch an jene Herren, die vielleicht mit dem Gedankengange, wie er in dem Berichte enthalten ist, nicht vollkommen einverstanden sind: — daß sie sich selbst und auch das Land ehren mögen und beistimmen, und dadurch zu dem Beschlusse beitragen, daß ein Landestheil wie der Bregenzerwald, der bisher vom Verkehre mit der Außenwelt vollständig abgeschlossen war, nun mit Hilfe des Landes dem Verkehre eröffnet wird. Ich hoffe, der Apell wird zum größten Theile, wenn auch der Herr Abgeordnete Schapler soeben erklärt hat nicht beistimmen zu können, doch Erfolg haben und eine möglichst einhellige Abstimmung in dieser für unser Land und speciell für den Bregenzerwald so wichtigen Angelegenheit zustande bringen.

Dasjenige, was dagegen vorgebracht werden konnte, ist bereits auch im Berichte erwähnt, nämlich daß es nicht so fast ein Mißkennen der Schwierigkeit oder eine böswillige Absicht oder ein Zugrundegehen des Bewußtseins der Zusammengehörigkeit sei, wenn Manche dagegen stimmen, sondern daß Gründe, zweifacher Art in anderer Richtung zu suchen seien,

60

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtages. IV. Session, 7. Periode 1894.

nämlich in derjenigen, daß die Gemeinden, die gegen das Project petitionirten, glauben, es könnte die Hilfe des Landes hier die Mittel desselben, welche für die Unterstützung anderer Landesangelegenheiten nothwendig würden, erschöpfen und dadurch diese Unterstützungen illusorisch machen; und in anderer Hinsicht haben die petitionirenden Gemeinden den Grund vorgebracht, daß vielleicht die Erfordernisse an das Land, wenn es heute schon den gewünschten Beitrag leistet und sich an der Unternehmung betheilige, sich noch vermehren und auch in Zukunft für die Bahn in Anspruch genommen werden könnten. Dem ist aber auch bereits durch den Bericht und die demselben folgende Anträge vorgebeugt, und es entfällt hiermit die vom Herrn Abgeordneten Schapler vorgebrachte Einwendung, so daß er und andere Herren nicht sagen können, es sei die Betheiligung des Landes mit 110.000 fl. zu groß, um so weniger, als diese ja kein Geschenk sind und sie ja eventuell bei der vorgedachten Amortisirung der Schuld von Seite des Staates seinerzeit zu einer nutzbringenden Capitalsanlage des Landes werden können. Es ist ein Geld, welches sich in einer voraussichtlich mit 4% zu verzinsenden Unternehmung für das Land rentiren wird. Also meine Herren! noch einmal zurück zu diesem Gedankengange. Wir Alle sehen ein, wie nothwendig der Bregenzerwald eine neue Verkehrslinie habe, wie nothwendig eine Pulsader geschaffen werden muß, welche dem Walde und seinen fleißigen Bewohnern, dem schönen Lande mit seinen landschaftlichen Reizen und seinem gewiß werthvollen Inhalte von Gegenständen, deren Bedeutung noch nicht einmal allgemein gewürdigt worden ist, Geltung verschafft. Wir müssen dem Unternehmen mit Lust und Freude folgen können, und ich glaube, die vorher schon geäußerten Worte von einigen Rednern haben bewiesen, daß sie mit voller Ruhe ihres Gewissens der Unternehmung, wie sie heute beantragt wird, ihre Folge leisten. Noch einmal: es ist höchst ehrend für die hohe Landesvertretung und das Land, wenn diesem Unternehmen mit möglichster Einstimmigkeit von Seite der Vertretung des Landes gefolgt wird. Ich kann als Mitglied des volkswirtschaftlichen Ausschusses diese Anträge dem hohen Hause nur bestens empfehlen und schließe mit der Hoffnung, daß zum Wohle, zur Ehre des Landes und zur Beförderung seiner

materiellen und geistigen Wohlfahrt ein Unternehmen
gefördert werde, welches gewiß nur wohlthätig
wirken kann.

(Bravo!)

Dr. Waibel: Die Handels- und Gewerbekammer,
welche ich in diesem hohen Hause zu
vertreten die Ehre habe, hat begreiflicherweise der
Natur ihrer Aufgabe gemäß ein lebhaftes Interesse
an Allem, was die Prosperität des Landes
betrifft. Die Handels- und Gewerbekammer muß
sonach ein Unternehmen und eine Anregung, welche
darauf gerichtet ist, dem ganzen Lande oder wenigstens
einem Theile desselben Gelegenheit zur
Erhöhung seiner Prosperität zu beschaffen auf das
Herzlichste begrüßen. In dieser Auffassung von
der Aufgabe der Handelskammer habe ich bereits
im Jahre 1892, als die Frage der Erbauung
der Achthalbahn in diesem hohen Hause besprochen
wurde, in diesem Sinne mich geäußert und habe
es begrüßt, als es galt, einen Antrag zu unter-
stützen, welcher sich zur Aufgabe stellte, einem namhaften
Theile des Landes Vorarlberg eine bedeutende
Verbesserung seiner Verkehrsmittel zu verschaffen.

Ich freue mich, heute constatiren zu können,
daß ich mit dieser Anschauung, die ich schon im
Jahre 1892 vertreten habe, mich in vollkommener
Übereinstimmung mit der Handels- und Gewerbekammer
befinde. Die Handelskammer hat am
12. Oktober verflossenen Jahres seitens eines Mitgliedes
der Kammer den Antrag erhalten, die
Kammer wolle eine Eingabe an die Regierung
richten, in welcher um thunlichste Förderung des
Projectes der Achthalbahn gebeten werde. Das
Praesidium der Handelskammer hat diesen Antrag
ausgearbeitet und einen Bericht dazu verfaßt,
welcher eingehend die Geschichte dieser ganzen Frage
der Verbesserung der Bregenzerwälder Verkehrsmittel
enthält übereinstimmend mit dem, was wir
heute hier im Vortrage des Berichterstatters gehört
haben. Auch enthält der Bericht die wichtigsten
jener Ziffern, welche im Ausschußberichte uns vorgetragen
worden sind. Er ist eingehend und warm
gehalten, ich brauche hier auf seinen Inhalt nicht
weiter einzugehen, weil ich nur wiederholen müßte,
was bereits gesagt worden ist.

Der Bericht schließt mit folgenden Worten:
(Liest).

„Der Bericht war im Vorstehenden bemüht

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtages. IV. Session, 7. Periode 1894.

61

nachzuweisen, daß die projectirte Bahnlinie einem
wirklichen, auf das lebhafteste empfundenen Be-

dürfnisse eines großen Theiles des Kammerbezirkes entspricht, welches nur durch die Hilfe der hohen Regierung durch diese aber um so eher befriediget werden kann, als der finanzielle Anspruch in keinem Verhältnisse zur Bedeutung der Bahnlinie steht. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend wird beantragt, die Kammer wolle beschließen, es sei eine Eingabe an das hohe k. k. Handelsministerium zu richten, in welcher dasselbe unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen gebeten wird, dem Ansuchen des Consortiums um Übernahme einer 4%igert Zinsengarantie für 1,320.000 st. Prioritäts-Actien zu willfahren. Der Bericht will zum Schlusse nur noch darauf verweisen, daß der Herr Finanzminister erst kürzlich im Abgeordnetenhaus die Geneigtheit der hohen Regierung ausgesprochen hat, dem Lokalbahnwesen eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, ja zu seinen Gunsten selbst eine größere Aktion zu unternehmen. Um so vertrauensvoller wird sich demnach die Kammer in dieser für Vorarlberg bedeutungsvollen Angelegenheit an die Regierung wenden dürfen, und es erübrigt nur die Erwartung auszusprechen, daß die Bregenzerwald-Eisenbahn zu den ersten Linien gehören wird, welche ihr Entstehen diesem dankenswerthen und einsichtsvollen wirtschaftlichen Programme der hohen Regierung verdanken werden.

Des weitern wird beantragt, den vorstehenden Bericht dem Herrn Abgeordneten der Handels- und Gewerbekammer für den Landtag, Herrn Dr. Waibel, welcher bereits in der Sitzung des Landtages vom 4. April 1892 für das projectirte Bahnunternehmen eingetreten ist, zur Kenntnissnahme mit dem Ersuchen zu übermitteln, auch weiterhin für das Zustandekommen desselben würdigen zu wollen."

Dieser Antrag wurde in der Sitzung vom 30. Dezember in Verhandlung gezogen und einstimmig angenommen. Die Kammer hat die Überzeugung gewonnen, daß es ihre Aufgabe ist, für • dieses Unternehmen einzutreten und an die h. Regierung mit dem Begehren heranzugehen, daß sie dieses Unternehmen in der angedeuteten Weise fördere. In Consequenz dessen ist es meine angenehme Aufgabe, hier in diesem h. Hause die Anschauung zu vertreten, daß es Aufgabe des Landes sei, auch seinerseits dem Unternehmen in der Höhe

und mit jener Summe beizuspringen, welche hiernach dem Anträge des volkwirtschaftlichen Ausschusses demselben zugemuthet wird und zugemuthet werden muß. Ich werde also für die vom Lande beanspruchte Summe meine Stimme geben. Ich glaube aber doch bei diesem Anlasse im Allgemeinen die Erwartung aussprechen zu sollen, daß der Landtag, nachdem er diesem Unternehmen mit einem so namhaften Betrage beispringt, auch wenn andere Bezirke wohlbegründete Ansprüche an die Landesmittel

machen sollten, diese Ansprüche wohlwollend beurtheilen und wo irgend möglich erfüllen wird. Ich behalte mir noch vor, bezüglich der einzelnen Punkte, die der Ausschuß-Bericht enthält, sowie bezüglich der einzelnen Anträge möglicherweise weitere Bemerkungen zu machen. Ich denke mir nämlich, daß die Anträge der Reihe nach abgesondert zur Verhandlung und Beschlußfassung kommen werden.

Fink: Ich habe, als ich hier in diesen Saal eintrat, heute nicht die Absicht gehabt, bei dieser Gelegenheit zu reden, oder mir nur vorgenommen ganz kurz mit ein paar Worten meine Abstimmung zu begründen. Aber durch einen Herrn Vorredner, Herrn Abgeordneten Schapler, fühle ich mich veranlaßt, zwar thunlich kurz, aber doch eingehend die Sache zu besprechen. Der Herr Abgeordnete Schapler sagte, aus materiellen und moralischen Gründen stimme er dagegen. Zu diesen beiden Schlagworten wäre sehr viel zu sagen, man könnte das weit auseinandersetzen. Bezüglich des letzteren möchte ich ihn nur fragen, was denkt er sich vom hochwürdigsten Bischof Kopp in Troppau, der neulich einem Bahnprojecte in Troppau 50.000 fl. gegeben hat, wenn er als Abgeordneter von Montavon aus moralischen Gründen dagegen stimmt? Was aber die materiellen Gründe betrifft, so glaube ich hier allerdings, daß erwogen werden muß, ob man dafür oder dagegen stimmen kann, aus materiell-volkswirthschaftlichen Gründen. Das habe ich auch gethan; auch ich habe in Erwägung gezogen, ob man aus materiellen und volkswirthschaftlichen Gründen dafür oder dagegen stimmen soll. Ja ich kann noch mehr sagen: ich war anfänglich, als das Bahn-Project auftauchte, sehr kühl dagegen, ja wenn Sie wollen, ein Gegner desselben. Erst nach und nach habe ich die Überzeugung gewonnen, daß ich nicht nur als Bregenzerwälder-Vorsteher, sondern

62

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtags. IV. Session, 7. Periode 1894.

auch als Abgeordneter, wenn ich auch gar nicht dem Bregenzerwalde angehören würde, für dasselbe stimmen müßte. Ich will sagen warum. Das Eine ist unwidersprochen, daß die Verkehrsverhältnisse des Bregenzerwaldes, wie sie jetzt bestehen, nicht genügen. Es hat schon der Herr Abgeordnete Nägele ausgesprochen, daß diese Angelegenheit schon seit zehn Jahren den hohen Landtag beschäftige, es ist dies auch ein Beweis, daß man allgenrein und stets aufs Neue einsieht, daß unsere Straßen nicht mehr genügen. Es liegt dies in der Natur der Entwicklung der Verkehrs-Verhältnisse. Wenn wir zurückdenken, so müssen wir sagen, daß vor mehr als 50 Jahren eine Tobelstraße angelegt worden ist. Früher gieng der Verkehr über Bildstein, und noch 50 Jahre vorher war gar keine Fahrstraße

in den Bregenzerwald. Der ganze Frachtenverkehr wurde nur durch Saumpferde bewerkstelliget. Wenn man diese Straßengeschichte verfolgt, ersieht man aus den Acten und hört von älteren Leuten, daß damals, als es sich darum handelte, von der Bildsteiner-Straße, wo man mit zwei Pferden nur drei Malter führen konnte, abzugehen, davon gesprochen hat, dies sei ein „Luxus“, man habe ja schon durch Hunderte von Jahren den Bregenzerwälderverkehr fördern können, ohne daß es einer neuen Straße bedurft hätte. Ja, meine Herren! wenn ich heute die Bahngegner im Lande betrachte, so kommen sie mir so vor, wie wir heute von Denjenigen denken, die vor 50 Jahren gesagt haben, die Verbesserung der Straße sei ein Luxus; die heutigen Bahngegner leben eben fünfzig oder hundert Jahre zu spät. Die Straße ist so angelegt worden, wie sie für die damaligen Verhältnisse entsprechend war, vier bis fünf Meter breit. Damals genügte dies vollständig, und ältere Leute aus dem Bregenzerwalde haben erzählt, man sei voll Jubel gewesen, als die Tobel-Straße eröffnet und in Betrieb gesetzt wurde; sie genügte dem Verkehre vor 50 Jahren vollständig. Heute genügt die Schwarzachtobelstraße nicht einmal vollständig für den Hinterwald; der Vorderwald ist eigentlich mit Nichts versehen. Das hat schon der hochwürdige Herr Decan Berchtold nachgewiesen, und auch bei mir handelt es sich darum: was ist besser und billiger, Straße oder Bahn? Man könnte ja auch eine bessere Straße herstellen; wenn man nämlich durch das Achthal eine Straße herstellen würde, wie z. B. zwischen Dornbirn und Alber-

schwende eine existirt, wäre ich heute noch sehr im Zweifel, vorausgesetzt daß der Bregenzerwald zur Straßenerstellung nicht mehr in Mitleidenschaft gezogen würde als bei der Bahn, ob ich da nicht für eine Straße stimmen würde. Aber der Umstand, daß wir, wenn wir irgend eine Straße verbessern oder neu anlegen wollen – denn für den ganzen Bregenzerwald würde nur eine Neuanlage durch das Achthal entsprechen –, viel mehr zu zahlen hätten, als wenn eine Bahn erstellt wird, darf mir und auch allen Anderen, die in unbefangener Weise urtheilen, maßgebend sein, für die Betheiligung des Landes am Bahnbaue einzutreten. Ich will möglichst kurz sein und nur ein Beispiel aus dem Hinter- und Vorderwalde vorführen, aus dem Sie ersehen, was für ein Verhältnis zwischen der Erstellung einer Straße und Einhaltung derselben und den Kosten der Gemeinden, in Betreff des Bahnbeitrages besteht. Nach dem Projecte der Erstellung einer Concurrrenzstraße Lauterach-Bezau hätte die Gemeinde Andelsbuch – die Herren werden schon erlauben, daß ich gerade diese Gemeinde zum Exempel hernehme, weil mir die Ziffern derselben am besten bekannt sind – für die erste Erstellung und künftige Erhaltung 15°/^ beizutragen gehabt. Davon wäre der Staats- und

Landesbeitrag, welcher in der im Berichte angegebenen Höhe, in Aussicht genommen war, für die Dauer von zehn Jahren in Abzug zu bringen. Man hat damals die Erstellungskosten auf 20.000 bis 30.000 fl. berechnet, was entschieden zu wenig war, wenn die Straße in der gehörigen Breite[^] allenfalls wie die Dornbirner Straße, angelegt worden wäre. Dagegen hat man die jährlichen Einhaltungskosten mit 16.000 fl. angenommen. Danach hätte es uns in Andelsbuch, wenn man von den Verbesserungskosten auch die Zinsen dazu rechnet, jährlich 2000 bis 2500 fl. zu tragen getroffen. Früher haben wir jährlich 1100 fl. Straßenkosten gehabt; das steigerte sich, jetzt haben wir ca. 1400 fl. zu zahlen. Wie steht es denn mit der Bahn? An der Bahn werden wir uns mit einem gewiß hohen Beitrage betheiligen, mit 15.000 fl. Bei der Repartition haben uns die anderen Gemeinden nicht gesagt, daß wir zu niedrig gegangen seien im Verhältnis zu den Anderen. Diese 15.000 fl. erfordern jährlich zu 4% 600 fl. Zins oder sagen wir 700 fl., so kann in nicht unabsehbarer Zeit das Capital verzinnt und amortisirt

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtages. IV. Session, 7. Periode 1894.

63

werden. Möchten nun alle Herren, die unsere Verhältnisse nur einigermaßen kennen, berücksichtigen, daß die Straßeneinhaltungskosten, wenn es zur Erstellung der Bahn kommt, die in ihrer ganzen Länge die Gemeinde hindurch neben der Straße fahren wird, im Verhältnis zu heute wenigstens um die Hälfte niedriger zu stehen kommen werden, also daß wir mit 700 fl. die Straße besser einhalten werden als jetzt mit 1400 fl. Da möchte ich fragen, kommen wir nicht schon nach den jetzigen Verhältnissen besser zu, wenn wir für die Bahn eintreten, und namentlich möchte ich fragen, kommen wir nicht ein Bedeutendes besser zu, wenn wir die Concurrrenzstraße in Betracht ziehen? Bei anderen Innerwäldergemeinden ist zwischen Bahn und Straße ein ähnliches Verhältnis, wie in Andelsbuch. Bei den Vorderwälder Gemeinden besteht ein noch günstigeres Verhältnis für die Bahn. Der Bericht ist sehr erschöpfend, darin stimme ich dem Herrn Vorredner bei, in einem Punkte aber könnte ich eine Ergänzung machen. Im Jahre 1889 nämlich hat man sich zwischen Bregenz und dem Vorderwalde ins Einvernehmen gesetzt und geprüft, ob es nicht möglich wäre, annähernd die Kosten aufzubringen, um eine Achthalstraße zu ermöglichen. Es ist vom Herrn Ingenieur Michalek ein Project ausgenommen worden, die Kosten desselben sind auf 400.000 fl. projectirt gewesen, aber vom landtäglichen Ausschüsse als um etwa 100.000 fl. zu niedrig befunden worden. Bleiben wir aber bei 400.000 ff., so kann ich mittheilen, daß damals Gemeinden des Vorderwaldes Zeichnungen

vornahmen, und zwar in Procenten, nicht festen Beträgen, denn man mußte in Procenten die Beitragspflicht ausdrücken, weil Niemand da gewesen wäre, der sür die Mehrkosten eingestanden wäre. Es hat damals zugesichert Hittisau 11%, Lingenau 11%, Ober- und Unterlangenegg 7%, Krumbach 4%, Doren 4%, Sulzberg 1%, Riefensberg 1%, Sibratsgfäll 1%.

Es haben also die Vorderwälder Gemeinden 40%, die, wenn der Kostenvoranschlag nicht überschritten worden, 160.000 fl. gleichgekommen wären, gezeichnet. Aber trotz dieser enormen Zeichnungen von 160.000 fl. aus dem Vorderwalde, bei denen immer noch die Kosten der künftigen Einhaltung dazu gekommen und die ihnen jedenfalls mehr als gleich gekommen wären, konnte das Unternehmen nicht vorwärts kommen, weil für die übrigen 60%

| Niemand da war, der dafür aufkommen wollte. Hauptsächlich war es der Staat in diesem Falle, der nicht zu bewegen war, in namhafter Weise für das Straßenproject Beiträge zu leisten. Die Stadt Bregenz wäre zu einem Beitrage bereit gewesen; das Land würde, ich zweifle keinen Augenblick, auch einen namhaften Beitrag geleistet haben, aber der Staat hat, wie schon im Berichte steht, erklärt, daß er sich nicht beteiligen werde. Hittisau sichert einen Beitrag von 25.000 fl. für die Bahn; das ist gewiß ein hoher Betrag, namentlich mit Rücksicht auf seine finanziellen Verhältnisse.

Ich kann noch beifügen, daß die Gemeinden des Bregenzerwaldes so zu sagen kein Gemeindevermögen haben; wir stehen nicht so glücklich da, wie andere Landestheile. Es stehen nun bei Hittisau 25.000 fl. bei der Bahn, 44.000 fl. bei der Straße gegenüber, dabei hat man aber bei der letzteren immer noch die fortwährenden Einkhaltungskosten; bei den 25.000 fl. aber steht noch in Aussicht, daß sie sich früher oder später verzinsen und amortisiren werden. Das sind nackte Zahlen, ich glaube nicht, daß sie irgendwie widerlegt werden können. Wenn Sie das in Betracht ziehen und weiter erwägen, daß nun auf Grundlage dieser Verhältnisse an das Land die Frage herantritt, wo sollen, dürfen und können wir, ja müssen wir helfen, wird sich Jeder, der mit den realen Verhältnissen rechnet, sagen müssen, wir müssen bei der Bahn einschreiten, müssen es nicht bloß im Interesse des Landes thun, sondern namentlich auch im Interesse der Bregenzerwälder Gemeinden. Das Land hat doch auch gewiß die Obsorge für die Bregenzerwälder Gemeinden, die bisher, wie schon der Bericht sagt, vom Lande nicht am meisten bekommen haben. Das Land soll diese Obsorge für den Bregenzerwald nach der Richtung geltend machen, wie es in den Anträgen geschieht, aber auch nach der Richtung, daß es uns das billigere Verkehrsmittel beschaffen hilft. Für das

Land ist es aber auch das billigere Verkehrsmittel, wie der Bericht sagt. Wenn man bedenkt, was man für die Concurrrenzstraße Lauterach-Bezau vom Land aus hätte thun sollen, wenn man bedenkt, was man dort voraussichtlich für alle Zukunft hätte thun müssen, und wenn man weiter bedenkt, daß der Vorderwald dabei gar nicht bedacht gewesen wäre, so wird man auch zugeben müssen, daß die Betheiligung des Landes an der Erstellung der Bahn nicht mehr als billig ist. Wenn man sagt.

64

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtages. IV. Session, 7. Periode 1894.

es könnten die betreffenden Gemeinden für ihre Straßen selber mehr thun, so muß ich auf das verweisen, was ich schon gesagt habe, nämlich daß wir kein Vermögen besitzen und Alles verumlagen müssen. Ich habe schon bemerkt, daß Andelsbuch jetzt jährlich ca. 1400 fl., Egg annähernd 2000 fl. und Alberschwende zwischen 2000-3000 fl. Straßeneinhaltungskosten zahlen. Das sind gewiß enorme Summen, die ausgegeben werden, und doch haben wir nur schlechte Straßen. Wenn wir einen Vergleich mit anderen Landestheilen ziehen, wenn wir z. V. das große Walserthal in Betracht ziehen, so finden wir, daß auch dort zur Straßenerstellung die Landesfinanzen in Anspruch genommen wurden. Die Walserthaler führen zwar an, daß die Einhaltung ihrer Straße große Kosten verursacht, daß sie dafür 1500-2000 fl. zu bezahlen haben und daß deßhalb ein Landesbeitrag ganz gerechtfertiget sei. Bei uns zahlen aber heute einzelnen Gemeinden schon mehr als die Walserthaler Gemeinden zusammen und deshalb glaube ich, daß es ebenso gerechtfertiget ist, daß man auch uns etwas giebt.

Wenn der Herr Abgeordnete Schapler sagt, er könne aus materiellen Gründen den Anträgen nicht beistimmen, weil die Montavoner auch selbst für ihre Verkehrsverhältnisse sorgen müssen, so ist das wohl nicht zutreffend; denn wenn wir in der glücklichen Lage wären, Straßen zu besitzen, wie die Montavoner oder wenn bei uns der Bahnbau keine größeren Opfer erfordern würde, als die Erstellung der Bahn im Montavon, so würden wir das Land gewiß verschonen. Dieser Vergleich ist also nicht zutreffend. Wenn ein Landestheil von Natur aus so günstig bedacht ist, daß er auf die Landeshilfe verzichten kann, dann soll man nicht sagen, man soll jenen Landestheilen, welche schon seit langer Zeit auch für Beiträge anderer Landestheile bedeutende Summen mitgezahlt haben, jetzt nichts geben. (Bravorufe.)

Rüf: In Rücksicht auf meine Wähler erkläre ich mich gegen die Bregenzerwälderbahn, ich berufe mich zur Begründung meiner Abstimmung nur auf die Gründe, welche in den eingelaufenen Petitionen

angeführt sind.

Bösch: Hoher Landtag! Der uns zur Verhandlung vorgelegte Gegenstand hat eine ziemlich große, weittragende und weitgehende Forderung an

uns gestellt, es handelt sich um die Subventionirung der Achlhalbahn in den Bregenzerwald. Daß aber dem Bregenzerwalde einmal geholfen werden muß ist außer Zweifel, entweder Straße oder Eisenbahn, und daß der Bau eines derartigen Verkehrsweges nur möglich ist, wenn sich auch das Land betheiligt, ist wohl außer, Frage,. Denn von dem Baue einer Eisenbahn in den Bregenzerwald ohne Landes- und Staatshilfe könnte wohl keine Rede sein. Es ist aber auch schon durch verschiedene Redner mitgetheilt worden, wie schwer und mit welch großen Opfern es nur möglich wäre, xinen ordentlichen Verkehrsweg in Gestalt einer Straße in den Bregenzerwald zu erschließen, und es muß als glaubwürdig hingenommen werden, daß unter den gleichen Verhältnissen doch eine Eisenbahn billiger und ein besseres Verkehrsmittel ist, als eine Straße, auf der man nüt Fuhrwerken und Pferden die Güter befördern muß.

Die Forderung, die nian an das Land stellt, ist allerdings eine ziemlich hohe, aber wie aus den Ausführungen des Berichtes und Ausführungen tnancher Herrn Vorredner hervorgeht, ist das eigentlich eine Summe, die nicht hinausgeworfen, sondern kapitalisirt wird und wenn Alles glücklich geht, vielleicht seinerzeit dem Lande wieder hereinkommt.

Daß man hier helfen muß, ist bereits ausgeführt worden, und wenn man wirklich eine Politik führen wollte, welche dahin gerichtet ist, daß man derartigen Unternehmungen oder Landestheilen, deren Bedürfnisse so dringende sind, nicht beispringen wollte, dann könnte vom Staate und Lande überhaupt nichts zu Stande kommen.

Ich verweise nur auf die Rheincorrection; wenn sich der Staat nicht derselben angenommen hätte, wäre nie daran zu denken gewesen, daß es dazu gekommen wäre. Aber nicht nur bei der Rheincorrection, sondern auch bei der Sicherung der Lage der Nheingemeinden mußte das Land hilfreich beispringen und zwar in einen: ganz außerordentlichen Maße.

Es ist aber nicht nur dort zu Hilfe gekommen, wo es sich darum handelte, mehrere Gemeinden vor gänzlichem Ruin zu retten, man hat auch namhafte Summen gerade in dieser Session zu den Illregulirungen bewilligt. Die Summe, die hier endlich ausgeworfen wird, wenn sie auch wirklich etwas hoch erscheint, finde ich doch gerechtfertigt und zwar eben aus dem Grunde, weil es sich

darum handelt, einem großen Landestheile einen zeitgemäßen Verkehrsweg zu erstellen.

Die Frage, die von verschiedenen Seiten aufgeworfen wurde, ob das Unternehmen nach allen Richtungen zum Wohle des Bregenzerwaldes sei oder nicht, läßt sich heute nicht so genau überblicken und man wird im Vorhinein bei dem Unternehmen auch dies und jenes in den Kauf nehmen müssen, was man lieber nicht hätte. Aber wie im Allgemeinen die Verhältnisse heutzutage sind, muß man der Verbesserung des Verkehrs und der Sicherung desselben, immer seine Aufmerksamkeit schenken, wenn das Land sein Fortkommen und seine Wohlfahrt allgemein gesichert wissen will. Mit diesen Worten glaube ich meine Stellungnahme zur heutigen Frage einigermaßen beleuchtet zu haben und werde daher vorläufig schließen.

Decan Berchtold: Ich werde mich in dieser Frage nicht mehr weiter verbreiten, ich möchte nur noch zu den seitens des Herrn Abgeordneten Schapler gefallenen Worten: er stimme aus moralischen und materiellen Gründen nicht bei – einige Bemerkungen machen. Was die materiellen Gründe anbelangt, so hat bereits der Herr Abgeordnete Fink die Sache beleuchtet und angeführt, daß gerade das Gegentheil von dem erzielt wird, was der Herr Abgeordnete Schapler glaubt, nämlich daß man durch Erstellung der Bahn zu einem wohlfeileren Verkehrsmittel kommt als durch Erstellung einer Straße. In dieser Beziehung will ich mich nicht weiter aussprechen.

Was die moralischen Gründe anbelangt, kann ich mir nicht recht denken, was Herr Schapler damit meint. Ich habe übrigens auch schon gehört, daß man sagt, „wenn wir eine Bahn haben, so fahren die Leute an Sonntagen fort und gehen nicht in die Kirche“. Nun, es kann sein, daß das in Einzelfällen vorkommen wird; ich kann mir aber nicht denken, daß, wenn wir die Bahn haben, die Leute alle Wochen nach Bregenz fahren werden, um sich Bregenz anzusehen. Bregenz ändert sich in acht Tagen nicht so, daß die Bregenzerwälder sich's alle acht Tage anschauen müßten. Man hat auch gesagt, daß die Genußsucht dadurch gesteigert werde. Ich bedauere sehr, daß mir in einer Zeit leben, in der sich die Genußsucht von Woche zu Woche vermehrt. Aber wir können nicht sagen, daß derzeit der Bregenzerwald hierin eine

Ausnahme macht; es sind auch dort jetzt schon genußsüchtige Leute. Wenn man übrigens auch etwas noch so Gutes hat, so ist dasselbe doch nie derart, daß es nicht mißbraucht werden könnte. Es ist auch gesagt worden, daß, wenn einmal die Bahn

in den Bregenzerwald erstellt sein wird, dort Fabriken entstehen werden und daß die Fabriksarbeiter fast alle Sonn- und Feiertage ihren erworbenen Taglohn mit Bahnfahrten und was noch dazu kommt, Wirthshausbesuch 2C. verbrauchen. Ich halte dies allerdings für einen Mißbrauch, allein der Mißbrauch hebt den Gebrauch nicht auf. Manche Leute haben überhaupt ein gewisses Vorurtheil gegen die Fabriken, ich kann mich dem aber nicht anschließen. Wir haben im Bregenzerwalde auch Fabriksarbeiter, die ganze Stickerei ist eine Fabriksarbeit, wenn wir auch keine eigentlichen Fabrikat haben. Ich muß sagen, daß es mir speciell als Seelsorger doch lieber wäre, wenn jene Leute, welche deshalb in's Ausland ziehen müssen, weil sie zu Hause nicht im Stande sind, ihr Fortkommen zu finden, unter geordneten Fabriksverhältnissen zu Hause Beschäftigung finden könnten. Von den ganzen Pfarrgemeinden Hittisau-Bolgenach leben derzeit mehr als 1/3 dahin zuständige Leute auswärts, weil sie zu Hause ihr Fortkommen nicht finden können. Ich würde es vom moralischen Standpunkte entschieden für besser halten, wenn wir diese Leute zu Hause mit redlicher Fabriksarbeit beschäftigen könnten. Diese Einwürfe muß man eben beurtheilen, wie sie zu beurtheilen sind, nämlich unter Berücksichtigung der thatsächlichen Verhältnisse.

Greißing: Ich habe nicht die Absicht, sachlich über den Verhandlungsgegenstand zu sprechen, sondern ich möchte nur öffentlich bekannt geben, daß ich jederzeit für eine Bahn in den Bregenzerwald eingetreten bin. Der Bericht, sowie die Verhandlungen in letzter Zeit haben mich noch fester überzeugt, daß es nothwendig und nützlich sein wird, den Bregenzerwald durch eine Bahn dein Flachlande näher zu bringen, und ich werde deshalb, von dieser Anschauung geleitet, die Stimme für die Anträge, wie sie vorliegen, abgeben.

Büchele: Ich werde mich ganz kurz fassen. Ich glaube, wenn die Bregenzerwälderbahn erstellt wird, so werden die beteiligten Gemeinden Wolfurt, Lauterach,

66

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtags. IV. Session, 7. Periode 1894.

Bildstein, Hard und Buch in kurzer Zeit bedeutend an den Kosten der Schwarzachertobelstraße-Unterhaltung eher entlastet werden. Ich kann daher mit gutem Gewissen den Anträgen des volkswirtschaftlichen Ausschusses beistimmen.

Landeshauptmann: Wenn sich Niemand mehr zum Worte meldet, ist die Generaldebatte geschlossen. Ich muß bemerken, daß ich dem Wunsche des Herrn Abgeordneten Dr. Waibel Rechnung tragen und zu jedem Punkte der Anträge die Specialdebatte er-

öffnen werde. Der Herr Berichterstatter hat das Wort.

Martin Thurnher: Als Berichterstatter bin ich heute in der angenehmen Lage nicht viele Gegner der vorliegenden Anträge gefunden zu haben, und das, was diese Herren vorgebracht haben, ist von anderer Seite genügend widerlegt worden. Vielleicht komme ich im Laufe meiner Auseinandersetzungen noch auf den einen oder andern Punkt zurück. Ich erlaube mir nur noch einige kurze Schlußworte zu dem vorliegenden hochwichtigen Gegenstände zu sprechen. Es ist eine außerordentlich wichtige Frage, die uns heute beschäftigt. Das Land mit seinen schwachen finanziellen Kräften soll einen verhältnismäßig hohen Beitrag leisten dazu, daß ein großer Landestheil ein entsprechendes Verkehrsmittel mit dem Lande und damit auch mit dem Reiche erhalte, damit eine kräftig schlagende Pulsader geschaffen würde, die diesen Theil des Landes, den schönen Bregenzerwald, verbinde mit der gesammten Monarchie und damit auch mit dem engeren Lande Vorarlberg und daß somit dieser von der Natur zwar reich, hinsichtlich der Verkehrsmittel aber stiefmütterlich bedachte Landestheil geordnete Verkehrsverhältnisse erhalte und sich für ihn dadurch neue Quellen des Erwerbes erschließen. Gegen die Mitwirkung des Landes an diesem Unternehmen sind nun verschiedene Stimmen zwar nicht so fast hier als anderswo laut geworden und da sagte man unter Anderem folgendes: „Bisher hat der Landtag nur in Nothfällen seine Hand geöffnet und Hilfe gespendet, jetzt auf einmal geräth er in ein ganz anderes Fahrwasser und betheilt sich in solch' hervorragender Weise an einem so großen Unternehmen.“ Ich möchte aber doch fragen, ob man es hier nicht auch mit einer gewissen Nothlage zu thun habe.

Wenn ein großer Bezirk keinen einzigen natürlichen Verbindungsweg besitzt, wenn, er vielfach der Gnade oder Ungnade des Auslandes überantwortet erscheint, wenn er seine Producte nur sehr schwer zu den Verkehrscentren zu bringen in der Lage ist und wenn er seine Bedürfnisse durch einen schwierigen Transport auf ganz unzulänglichen, hochansteigenden und wieder gäh abfallenden Straßen nur mit bedeutenden Mehrkosten beizuschaffen vermag, wenn seine Naturschönheiten für den Fremden verschlossen, seine Curorte und Bäder nur nach Überwindung bedeutender Schwierigkeiten erreicht werden können, und wenn dieser Landestheil nicht selbst eigene Kraft und eigene Mittel besitzt, sich zu helfen, sondern ohne Hilfe verurtheilt erscheint, immer in noch schlimmere Verhältnisse und theilweise in die Abhängigkeit und Botmäßigkeit zum Ausland zu gerathen, so frage ich, ob da nicht auch eine gewisse Nothlage vorhanden sei, die wir zu mildern und zu heben in erster Reihe berufen sind. Weiter wird eingewendet, der Landtag habe bisher mit

Ausnahme der unbedingt nothwendigen Beiträge zu den Rheindamm- und Wuhrbauten nur kleinere Subventionsbeträge diesem und jenem Unternehmen zugewendet, und jetzt, nachdem die Unterschrift auf der letzten Tilgungsquittung der Landesschuld kaum trocken geworden ist, will er schon an einj.so ^großes Unternehmen herantreten. Nun, als solche Einwürfe gegen die Landesbetheiligung vor einigen Wochen gemacht worden sind und in diesem Sinne Petitionen einlangten, ist mir eine Geschichte aus alten Tagen eingefallen, die ich mit 7 oder 8 Jahren in einem damaligen Lesebuche gelesen habe und die auch Ihnen Allen bekannt sein dürfte. Da wird erzählt, wie einst in einer Ortschaft ein ganz bedeutender Brand ausgebrochen sei. Die Einwohner, von Lebensmitteln entblößt, seien in eine arge Nothlage geraten, dieselben hätten Abgesandte in die umliegende Gegend entsendet, damit diese die für sie so noththuende Hilfe der Mitmenschen in Anspruch nähmen. Einender Abgesandten ist eines Morgens auf den Hof eines Großbauern gekommen, und da hat er diesen^ getroffen, wie er eben seinem Knechte einen derben Verweis gegeben hat, weil derselbe die Stricke, woran die Pferde gebunden werden, über Nacht im Regen liegen gelassen hatte. Da hat sich der Abgesandte gedacht, mit dem Manne ist nichts zu machen, dieser Bauer ist sehr genau. Er war aber sehr verwundert.

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtages, iv. Session, 7. Periode 1894.

67

als er nicht nur bedeutende Gaben an Geld, Kleidung u.s.w. bekam, sondern als ihm der Bauer auch zusagte, den Nothleidenden in den nächsten Tagen bedeutende Zufuhr an Lebensmitteln zukommen zu lassen. Der Abgesandte konnte sich nicht enthalten, dem Bauern mitzutheilen, daß er unter großen Zweifeln sein Anliegen vorgebracht habe, weil er geglaubt habe, er sei geizig. Aber dieser Mann hat ihm zur Antwort gegeben, gerade deshalb, weil er im Kleinen so besorgt gewesen sei und auf das Kleine geachtet habe, sei er in die Lage gekommen, in größerer und erheblicher Weise für seine Mitmenschen eintreten zu können.

So, glaube ich, ist es auch mit dem Landtage. Gerade deshalb, weil er immer so sparsam gewesen ist, gleichsam jeden Gulden, den er bewilligt hat, zweimal angeschaut hat, bevor er ihn hergegeben hat, gerade deshalb ist er nun in der Lage, an ein Werk zu schreiten, das einem großen Landestheile zugute kommen soll. Der Betrag, den wir bewilligen sollen, ist zwar sehr hoch, er kann aber nicht reduziert werden, wenn man nicht riskiren will, daß auch der Staat seine Hilfe dem Unternehmen nicht gewähren werde. Der Staat muß in der Votirung des Betrages den Ernst der Situation erkennen und den Ernst des Landes in dieser

Angelegenheit erkennen. Die Einwendung des Herrn Abgeordneten Schapler, daß die Summe zu hoch sei, kann ich nicht gutheißen. Die Summe ist auch aus dem von einigen anderen Rednern angeführten Grunde nicht so hoch, weil wir bei Straßenbauten in den Bregenzerwald bleibend belastet würden, und zwar nicht bloß mit einem einmaligen Betrage von 110.000 fl., sondern gewiß mit einem höhern und zudem noch für die künftige Erhaltung der Straße Beiträge leisten müßten. Bei einem Betrage für eine Straße aber besteht gar keine Hoffnung, daß wir einen Kreuzer davon zurückbekommen werden. Bei der Bahnanlage aber ist nicht alle Hoffnung ausgeschlossen, daß wir eine Verzinsung erhalten und zudem seinerzeit das Kapital zurückerhalten werden. Zudem was der Herr Abgeordnete der Handels- und Gewerbekammer gesagt hat, möchte ich nur im Vorbeigehen bemerken, daß er im Irrthum ist, wenn er glaubt, daß die geschichtlichen Daten über die Bregenzerwälderbahn aus dem Handelskammerberichte entnommen sind (Dr. Waibel: Das ist nicht behauptet worden!) Was die Vorgeschichte anbelangt.

so dienten die Ausführungen des Landtagsberichtes vom Jahre 1884, sowohl dem vorliegenden als dem Berichte der Handelskammer zur Grundlage. Mit der anderen Bemerkung des Herrn Vertreters der Handels- und Gewerbekammer, daß das Land auch anderen Bezirken mit gleichem Wohlwollen begegnen werde, wenn sie an den Landtag herantreten, sind wir Alle einverstanden, und es ist gewiß das Bestreben des Landtages, soweit es die finanziellen Mittel ohne Steuererhöhung und ohne Schulden zu machen erlauben, in diesem Sinne dafür einzutreten und zu wirken. Es bestehen, wie aus den eingebrachten Petitionen zu ersehen ist, mancherlei Vorurtheile gegen die Wälderbahn. Solchen, die den gegenwärtig in Verhandlung stehenden Gegenstand actenmäßig und in allen Phasen zu verfolgen in der Lage waren, ist nichts unklar geblieben; bei denjenigen, die dies nicht in der Lage waren, ist es sehr begreiflich, daß manche Bedenken vielleicht noch obwalten konnten. Nach den heutigen Verhandlungen aber und nach den Ausführungen des Berichtes glaube ich, es werden auch in der Bevölkerung die diesbezüglichen etwa noch vorhandenen Bedenken in jeder Hinsicht schwinden. Die Ansichten wechseln ja nur zu häufig. Wir haben das bei anderen hochwichtigen Angelegenheiten erfahren, so in der Frage der Rheincorrection. Ich weiß, wie in diesem hohen Hause noch vor 12 Jahren mehrfach Beschlüsse gefaßt worden sind, die sich gegen die jetzige Durchführung der Rheincorrection ausgesprochen haben. Jetzt ist die allgemeine Ansicht die, daß die Correction unbedingt nothwendig sei und es würde wohl jeder als Landesverräther angesehen, der sich heute gegen die Rheincorrection ausspräche. So habe ich auch die Ansicht, daß sich die Bedenken gegen die Bregenzerwälderbahn

nach und nach legen werden und mit der Zeit nur Eine Stimme im Lande sein werde, die sagt, daß der Landtag recht gethan hat, daß er im entscheidenden Momente in dieser Angelegenheit eingegriffen und beigetragen hat, das Werk zu erstellen.

Nach diesen Auseinandersetzungen wollen wir an das Votum schreiten und unsere Stimme zu Gunsten der vorliegenden Anträge in die Wagschale legen. Zeigen wir offen und klar, daß uns Alle das Gefühl der Zusammengehörigkeit beseelt, daß alle Theile für einander und für das Ganze einstehen. Legen wir heute den Grundstein zu einem Werke, das für alle Zeiten sein soll ein bleibendes Denkmal

68

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtags. IV, Session, 7. Periode 1894.

getreuer Vorsorge des Landes und der Regierung für einen bedeutenden Landestheil, ein Werk, das diesen Theil mit dem übrigen Lande und damit mit dem Reiche in Verbindung bringen soll, ein Werk, das, so hoffen wir zu Gott, glücklich und bald erstellt werden möge zum Wohle und zum Gedeihen des Bregenzerwaldes, wie nicht minder zur bleibenden Ehre und zum Ruhme des Landes. — (Lebhafter Beifall.)

Landeshauptmann: Wir gehen nun über zur Specialdebatte, und da möchte ich mir den Vorschlag. erlauben der Abkürzung der Sache halber, daß ich die einzelnen Punkte der Anträge verlese und, wenn Niemand sich zum Worte meldet, gleich zur Abstimmung schreiten. Im gegenteiligen Falle ersuche ich die Herren Abgeordneten, sich zum Worte zu melden, dann werde ich die Specialdebatte eröffnen.

Punkt 1 der Anträge lautet:

„Das Land Vorarlberg betheiltigt 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.“

Dr. Waibel: Nach den bereits abgegebenen Erklärungen dürfen Sie von mir erwarten, daß ich dem Anträge zustimmen werde. Das kann mich aber nicht hindern, bezüglich zweier Punkte Anfragen zu stellen, deren Beantwortung nicht nur

mich allein interessirt, sondern gewiß auch weitere Kreise. Es wird hier ein Zeichnungsbetrag von 110.000 fl. zur Bahn beantragt. Bezüglich der thatsächlichen Aufbringung der Summe finden wir im Berichte folgenden Satz: „Die Betheiligung des Landes an der Bregenzerwälderbahn kann erfolgen, ohne daß das Land erhöhte Umlagen zu beschließen, oder Schulden zu machen braucht.“

Nun haben wir aber z. B. nach dem vorliegenden Rechnungs-Abschlüsse folgende Hauptposten:

Ausgaben – ich lasse die kleineren regelmäßigen Posten aus und nenne nur jene, welche auf Grund von Beschlüssen zustande gekommen sind, und beweglicher Natur sind, – nämlich die Post: „Beiträge“, und die Post: „Verschiedenes“ mit 26.065 fl. und mit 6.292 fl. 41 fr., was rund 32.000 fl. ausmacht. Der in Aussicht genommene Beitrag zur Bregenzerwälderbahn wird in einer späteren Post in 3 Theile getheilt und es würde sonach auf jedes Jahr der Betrag von 36.666 fl. zu bezahlen sein. Das ist ein Betrag, der höher ist, als jener, der im Voranschläge des Landesfondes für das Jahr 1894 für Beiträge und Verschiedenes, d. h. für die beweglichen Ausgaben vorgesehen ist. Es heißt allerdings: Auch wird das Land nicht gehindert, in der bisherigen mäßigen Weise fördernd und helfend auch bei anderen Unternehmungen einzugreifen. Es soll also vorgesehen sein, daß man außer für diese Bahn noch Mittel zur Verfügung haben wird. Wenn man diese Summe von 36.666 fl. aufbringen will, so ist es wohl kaum anders möglich, als daß man die Landesumlagen erhöht. Ich verstehe nicht recht, wie man da ohne Erhöhung der Umlagen, wenn man nicht andere Mittel zur Verfügung hat, auskommen will. Ich bitte über diesen Punkt um Aufklärung. Wenn diese Frage beantwortet sein wird, dann werde ich noch eine zweite stellen.

Mart. Thurnher: Ich bitte auch die zweite Frage jetzt zu stellen, damit sie unter Einem beantwortet werden kann.

Dr. Waibel: Ich hätte es für zweckmäßig gehalten, zuerst die eine Frage zu beantworten, damit die Dinge nicht untereinander gebracht werden, weil sie verschiedener Natur sind, wenn es aber gewünscht wird, daß ich auch die zweite Frage jetzt stelle, so werde ich es thun.

Im Punkte 1 der Anträge wird gesagt:

„Das Land Vorarlberg betheiligt sich an 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

Beiträgen zu irgend welcher Mehrleistung,
also auch nicht zur Deckung etwa erhöhter

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtages, iv. Session, 7. Periode 1894.

69

Baukosten oder sich ergebender Betriebsdeficite herangezogen werden dürfen."

Im Berichte ist zwar gesagt, daß die Herren Ingenieure, welche den Berathungen über die Bahnfrage beigewohnt haben, die Baukostenberechnung ziemlich entsprechend befunden und sogar die Hoffnung ausgesprochen haben, daß dieselben sich möglicherweise sogar niedriger stellen werden, demungeachtet ist aber auch der Gedanke zum Ausdruck gebracht worden, daß dennoch eine Erhöhung der Baukosten denkbar ist. Nach den gemachten Erfahrungen werden die Präliminarien gewöhnlich überschritten und es ist dies auch hier denkbar. Nun bin ich überzeugt, daß ein großer Theil der Bevölkerung sich sehr dafür interessirt, wer die Deckung der etwa erhöhten Baukosten zu tragen hätte.

Das sind die beiden Fragen, welche ich im Interesse eines großen Theiles der Bevölkerung beantwortet wissen möchte.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch das Wort? —

Wenn sich Niemand mehr zum Worte meldet, dann erkläre ich die Debatte für geschlossen. Der Herr Berichterstatter hat das Wort.

Martin Thurnher: Die erste Frage des Herrn Abgeordneten Dr. Waibel, nämlich bezüglich Aufbringung der Kosten ist insoferne berechtigt, weil, wie aus den voraufgeführten Rechnungsziffern hervorgeht, daß das Land im Jahre nur etwa über 30.000–40.000 fl. für „Beiträge“ verfügt. Nun möchte ich aber aufmerksam machen, daß in den letzten Jahren ganz außerordentliche Auslagen unter dieser Rubrik für die Rheindambbauten geleistet wurden. Diese Auslagen entfallen aber schon für das Jahr 1894 und möglicherweise geht es mit dem Baue der Bahn nicht so rasch, daß schon im heurigen Jahre an die Ausfolgung der 1. Rate gedacht werden muß. Wenn aber auch heuer schon die Ausfolgung der 1. Rate geschehen müßte, so würde dem doch kein Hindernis entgegenstehen, weil, wie gesagt, die Auslagen für die Rheindammkosten entfallen, sollte aber die Bezahlung der 1. Rate im heurigen Jahre nicht mehr zu erfolgen haben, so würde sich für das nächste Jahr in Rubrik „Beiträge“ sogar ein Überschuß herausstellen.

Dem Herrn Vorredner dürfte aber auch aus

den Rechnungen ersichtlich sein, daß das Land über einen entsprechenden nicht unbedeutenden Cassastand verfügt und daher keine Gefahr vorhanden ist, daß man wegen Votirung des Betrages die Steuern zu erhöhen, oder Schulden machen müßte. In "dieser Beziehung glaube ich, kann der Herr Vorredner ganz beruhigt sein. Was die zweite Frage anbelangt, wer das zu bezahlen hätte, wenn Mehrkosten eintreten sollten, möchte ich vorerst auf die Auseinandersetzungen des Herrn Vorredners Hinweisen, nämlich, daß die Ingenieure der Ansicht waren, es sei der Kostenvoranschlag nach den bestehenden Verhältnissen gut berechnet, ja es würde sogar mit einem geringeren Betrage gehen. Ich muß auch zugeben, daß man bezüglich der Ein- und Ausfuhrtabellen sehr rigoros vorgegangen ist, man hat eher zu niedrige, als zu hohe Beträge angesetzt. Es ist also wohl nicht zu fürchten, daß die Baukosten höher kommen werden, als sie präliminirt sind.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß hat nicht aus Furcht, daß sich etwa die Baukosten erhöhen oder Betriebsdeficite ergeben werden, in den Antrag die Einschränkung eingesetzt, daß weder die Gemeinden noch das Land außer den gezeichneten Beträgen zu irgend welcher Mehrleistung herangezogen werden dürfen, sondern zur Beruhigung der Bevölkerung, welche in den verschiedenen Petitionen zum Ausdruck gebracht wurde, die Befürchtung, es konnte das Land sich in eine finanzielle Misere hineinarbeiten.

Wer aber schlimmsten Falls etwa die allfälligen Mehrbeträge zu decken hätte, das wird durch die weiteren Verhandlungen des Consortiums mit der Regierung festgestellt werden müssen. Wenn die Regierung der Ansicht ist, daß der Kostenvoranschlag entsprechend sei, und diesbezüglich keine Bedenken hegt, dann wird sie sicher die Concession ertheilen und man hofft auch, daß sie sich in der Weise, wie es im Berichte vorgesehen ist, finanziell beteiligen werde. Wenn die Regierung dieses eingetht und der Bahn ein gewisses Reinerträgnis zusichert, dann ist auch wohl der Staat berufen, für einen etwaigen Abgang oder für Mehrkosten einzutreten.

Diese Frage kann uns also gar nicht beunruhigen. Erst wenn kein Resultat bei der h. Regierung erzielt würde, dann wäre es möglich, daß man mit anderen Anträgen an das Land herantreten würde. Ich habe keine Furcht, daß das Land weiter in Mitleidenschaft gezogen werden

könnte; es wird Sache der anderen Faktoren sein, dieser Frage eventuell näher zu treten. Wir haben die Grenze gezogen, wie weit wir uns einlassen

und bei dem können wir es ganz ruhig bewenden lassen.

Landeshauptmann: Ich schreite nun zur Abstimmung über Punkt 1 der Anträge und ersuche jene Herren, welche demselben ihre Zustimmung geben wollen, sich von den Sitzen zu erheben. Angenommen.

Martin Thurnher: Ich bitte das Stimmenverhältnis zu constatiren.

Landeshauptmann: Es waren 13 gegen 3. Punkt 2 der Anträge lautet: „An die Betheiligung des Landes wird die weitere Bedingung geknüpft, daß die Landeshauptstadt Bregenz ihrerseits auf das Recht der Erhebung von Gemeindegzuschlägen zu den von der Bregenzerwälderbahn zu entrichtenden directen 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, R.-G.-Bl. Nr. 33 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.“ – Nachdem sich Niemand zum Wort meldet, so bringe ich diesen Punkt zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche demselben die Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen mit 13 gegen 3 Stimmen. Der dritte Punkt lautet: „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.“

Dr. Waibel: Ich sehe mich veranlaßt, zu diesem Punkte mir auch eine Frage zu erlauben. Zunächst interessirt uns zu wissen, an wen die Zahlungen geleistet werden. Hier ist auch ausgesprochen, daß die Auszahlung der 1. Jahresrate gleich nach Erwirkung der A. h. Concession erfolgen soll. Ich habe kein Bedenken, wenn ich weiß, in welche Hand das Geld gelegt wird; wenn

dasselbe aber gleich nach erfolgter Concession in die Hand der Bauunternehmung gelegt werden sollte, so dürfte das etwas zu früh sein.

Dr. Schmid: Ich theile das Bedenken, welches der Herr Abgeordnete Dr. Waibel hier hat, nicht, weil es im Anträge nicht heißt, daß die erste Ratenzahlung sogleich nach Erwirkung der A. h. Concession erfolgen soll, sondern es heißt nur nach Erwirkung der A. h. Concession. Es kann daher ein halbes Jahr oder auch ein Jahr herumgehen, bis das Geld bezahlt wird, und es wird dann

Sache des Landesausschusses sein, in welche Hand er das Geld bezahlt. Ich habe da gar keine Bedenken.

Martin Thurnher: Ich glaube, daß da gar kein Anstand obwaltet, die Actien übernimmt das Land, Bregenz, und der Vorderbregenzerwald, wir sind ja da selber auch dabei betheiliget. Der Landesausschuß wird auch zu interveniren haben und derselbe wird das Geld sicher nicht hinausgeben, bevor die h. Regierung ihre Zusicherung nicht gegeben hat und bevor nicht alles in Ordnung ist. Da ist gewiß keine Furcht berechtigt, daß auch nur ein Kreuzer zu früh ausgegeben wird, es muß zuerst alles in bester Ordnung sein.

Landeshauptmann: Wünscht noch Jemand das Wort? —

Dann ist die Debatte geschlossen und ich schreite zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem Punkte 3 beipflichten, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen mit 13 gegen 3 Stimmen.

Der 4. Punkt lautet:

„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 betheiligen.“

Fink: Ich möchte bei diesem Punkte der Hoffnung Ausdruck geben, daß die h. k. k. Regierung möglichst bald ihre Beiheiligung zusichere und das Unternehmen fördere. Ich glaube, daß wir in den Anforderungen an die Regierung gewiß nicht weiter gehen, als das in anderen Fällen geschehen ist. Ich verweise da nur auf das Ybsthalsbahn-Project, das vom Reichsrathe schon angenommen worden ist. Dort gewährt die h. Regierung thatsächlich

IX. Sitzung des Vorarlberger Landtages. IV. Session, 7. Periode 1894.

71

weiter gehende Concessionen und deshalb gebe ich mich der Hoffnung hin, daß die h. Regierung auch in unserem Falle möglichst bald zur Verwirklichung des großen Werkes beitragen und dasselbe unterstützen wird.

Landeshauptmann: Ich ersuche nun jene Herren, welche diesem Punkte die Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben. Dasselbe Stimmenverhältnis, wie früher.

Der 5. Punkt lautet:

„Die in der Angelegenheit der Erbauung der

Localbahn Bregenz-Bezau an den Landtag gerichteten
Petitionen werden durch die vorstehenden
Beschlüsse als erledigt erklärt." –

Ich glaube, hierüber brauchen wir gar nicht
abzustimmen.

Nun kommt der 6. Punkt, welcher lautet:
„In eine Beschlußfassung betreffend die
Concurrenz-Straße Lauterach-Bezau wird dermalen
nicht eingetreten.“

Wünscht Jemand das Wort? –

Da dies nicht der Fall ist, schreite ich zur
Abstimmung und ersuche jene Herren, welche mit
diesem Punkte einverstanden sind, sich von den
Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Somit ist die heutige Tagesordnung erschöpft.
Die nächste Sitzung beraume ich auf Montag den
29. Januar um 1/211 Uhr Vormittag an mit dem
einzigem Gegenstände: Bericht des Finanz-Ausschusses
über den Rechenschaftsbericht des Landes-Ausschusses.
Die heutige Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung 12 Uhr 50 Minuten.)

Druck von J. N. Teutsch, Bregenz.

Vorarlberger Landtag.

9. Sitzung

am 27. Januar 1894

unter dem Voritze des Herrn Landeshauptmannes Adolf Rhomberg.



Gegenwärtig 16 Abgeordnete. Abwesend die Herren: Hochw. Bischof, Heinle, Reisch und Johann Churnher.

Regierungsvertreter: Herr k. k. Hofrath Graf St. Julien-Wallsee.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 10 Min. Vormittags.

Landeshauptmann: Die Sitzung ist eröffnet. Ich ersuche um Verlesung des Protokolles der gestrigen Sitzung.

(Secretär verliest dasselbe.)

Landeshauptmann: Wird von irgend einer Seite eine Einwendung gegen die Fassung des Protokolles erhoben? — Es ist nicht der Fall, daher betrachte ich dasselbe als genehmigt.

Ich habe dem hohen Hause eine angenehme Mittheilung zu machen. In der VI. Sitzung am 20. d. Mts. wurde über Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses von Seite des hohen Hauses beschlossen, der Gemeinde Schlins zur Erstellung der ersten Wuhrbauten an der Ill einen Beitrag von 5000 fl. aus Landesmitteln zu bewilligen. Nun ist heute von Seite der k. k. Statthalterei

die Mittheilung anher gekommen, daß aus dem staatlichen Meliorationsfonde nach Maßgabe der Baufortschritte ein Staatsbeitrag von 5000 fl. zum selben Zwecke flüssig gemacht werde.

Für die heutige Sitzung haben sich der Hochwürdigste Bischof und der Herr Abgeordnete Heinle entschuldigt.

Wir kommen zur Tagesordnung. Auf derselben steht als erster Gegenstand der Bericht des Finanzausschusses über das ihm in der V. Landtagsitzung vom 17. Jänner zugewiesene Subventionsgesuch des medicinischen Unterstützungsvereines in Wien.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Abgeordneten Rägele den Antrag zu verlesen.

Rägele: (Liest den Antrag aus Beilage XXII.)

Landeshauptmann: Ich eröffne über Bericht und Antrag die Debatte. — Es meldet sich Niemand zum Worte, somit ist die Debatte geschlossen. Wenn der Herr Berichterstatter nichts beizufügen hat, —

Rägele: Nein.

Landeshauptmann: so schreite ich zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem Antrage die Zustimmung geben wollen, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Der zweite Gegenstand unserer heutigen Tagesordnung ist der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses, betreffend die Betheiligung des Landes beim Baue der Localbahn Bregenz—Bezau.

Ich ertheile dem Herrn Berichterstatter Abgeordneten Martin Thurnher das Wort.

Mart. Thurnher: In den letzten Jahren ist die Übung eingetreten, daß die Berichte der betreffenden Ausschüsse nicht mehr zur Verlesung gelangen, sondern vom Berichterstatter nur die Anträge im Namen des Ausschusses gestellt werden. Nachdem es sich aber hier um einen so wichtigen Gegenstand handelt, so dürfte es sich, wenn auch die Herren Abgeordneten Gelegenheit hatten, in den letzten Tagen Einsicht in denselben zu nehmen, doch empfehlen, heute eine Ausnahme zu machen und den Bericht zur Verlesung zu bringen. Ich werde mich daher mit Zustimmung des Herrn Vorsitzenden dieser Aufgabe unterziehen.

(Liest den Bericht.)

Landeshauptmann: Ich habe nur zur Vollständigkeit des Berichtes mitzutheilen, daß in der Zeit, als der Herr Berichterstatter den Bericht gemacht hat, auch noch eine Petition der Gemeinde Tisis eingelangt ist, welche durch die vorliegenden Anträge auch ihre Erledigung finden wird.

Ich eröffne nun über Bericht und Antrag die Debatte, und zwar hat sich bereits vorher der Herr Abgeordnete Decan Berchtold und der Herr Abgeordnete Fritz zum Worte gemeldet.

Ich ertheile zunächst dem Hochw. Herrn Decan das Wort.

Decan Berchtold: Nach diesem äußerst ausführlichen, erschöpfenden und instructiven Berichte ist es eigentlich nicht nothwendig, daß man noch viel zur Begründung der Anträge beifügt. Ich benütze diesen Anlaß vor Allem, um dem Herrn Berichterstatter für diesen wirklich erschöpfenden Bericht meine Anerkennung und meinen Dank auszusprechen.

Es sind in demselben die Gründe, welche für die Herstellung dieser Bahn sprechen, deutlich und verständlich auseinandergesetzt, ich möchte nur noch Eines beifügen.

Es ist ganz Anfangs dieses Berichtes gesagt: „Eine entsprechende Verkehrsverbindung beifügen gedachte Gemeinden nur gegen Baiern hin.“

Das ist nach meiner Ansicht nicht ganz richtig, insoferne als ich lieber sagen würde: „Eine mehr entsprechende Verbindung.“

Voll entsprechend können wir sie nicht nennen; sie ist allerdings mehr entsprechend, als die nach Alberschwende. Wir haben daselbst immerhin auch noch ein Tobel zu passiren, das Krumbacher-Tobel und es scheint nach den neuesten Erfahrungen als ob dasselbe nicht ganz sicher sei, es drohen Abrutschungen.

Ich weiß nicht, wie es auf der Krumbacher-Seite in 10—20 Jahren aussehen wird. Bekanntlich ist die Straße von Ach hinaus auf bayerischen Boden ganz gut, was aber bis dorthin nicht der Fall ist. Auch muß man von Weisbach bis Oberstaufen die Frachten, die aus dem Vorderwalde befördert werden, über eine große Steigung hinaufführen. Trotzdem hört man mitunter die Ansicht aussprechen, es genügen die dermaligen Verkehrsmittel, wozu braucht man eine Bahn? Ich meine, wenn man die socialen und volkswirtschaftlichen Verhältnisse des Bregenzwaldes, wie sie dermalen thatsächlich bestehen, in's Auge faßt, wird es doch Niemanden geben, der der Behauptung, daß es eine Nothwendigkeit sei, bessere Verkehrsmittel zu schaffen, vernünftigerweise entgegentritt. Wenn der Bregenzwald alle seine Bedürfnisse, Alles, was er braucht, aus eigenen Erzeugnissen decken könnte, so könnte man vielleicht sagen, daß die dermaligen Verkehrsmittel genügen. Dies ist aber thatsächlich nicht der Fall, da der Bregenzwald auf den Tauschhandel angewiesen ist. Das was er produziert und an Werthvollem enthält, führt er größtentheils aus und ist angewiesen und genöthigt, die Lebens-

bedürfnisse hinwieder einzuführen. Es findet also ein fortwährender Austausch statt. Ein Austausch aber bedingt mit Nothwendigkeit Verkehrsmittel. Wenn man aber A sagt und einmal zugibt, daß Verkehrsmittel nothwendig sind, sollte man doch auch B sagen nämlich daß bessere Verkehrsmittel besser sind, als minder gute, und man soll dahin streben, die Verkehrsmittel zu verbessern.

Zugegeben, eine Straße sei gut; wenn ich aber ein besseres Verkehrsmittel weiß, warum soll ich nicht dafür eintreten? Uebrigens steht im Berichte, daß die Straße über Alberschwende auch nicht so beschaffen ist, daß sie entsprechend wäre. Die Straße müßte vielmehr, wenn sie entsprechend sein soll, bedeutend verbessert und verbreitert werden, selbst für den hinteren Bregenzerwald. Es handelt sich aber ganz besonders für den Vorderwald darum, daß man ernstlich daran denkt, dieser abgeschlossenen Dase, wie ich sagen möchte, ein Mittel zu bieten, damit dieselbe leichter und näher an's Land komme und nicht fortwährend in Gefahr sei, dasjenige, was sie einzuführen hat, im Tobel zu verlieren, wie es wiederholt vorgekommen ist, daß dort ein Fuhrmann mit seinen Weinfässern hinuntergeköllert ist.

Wir wissen nicht, wann sich so etwas wiederholen wird.

Solange diese schlechte Straße existirt, ist ein Fuhrmann fortwährend in Gefahr, mitunter sogar in Lebensgefahr. Das h. Haus ist schon aus dem Berichte soweit verständig, daß, wenn überhaupt etwas geschehen und der Zweck erreicht werden soll, endlich einmal ein entsprechendes Verkehrsmittel in den Bregenzerwald herzustellen, das Land sich auch theiligen muß. Wir hängen in dieser Frage ganz von der hohen Regierung ab, diese wird uns aber, wie in anderen Fällen bei einem solchen Unternehmen nur dann entgegenkommen, wenn auch das Land in entsprechender Weise sich theiligt.

Es hängt also der Erfolg wesentlich davon ab, ob sich das Land theiligt oder nicht. Deshalb würde ich recht herzlich wünschen, daß durch einen möglichst einstimmigen Beschluß die h. Landesvertretung sich für das Unternehmen ausspreche.

(Bravorufe!)

Landeshauptmann: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Fritz.

Fritz: Hoher Landtag! Der soeben auf die

Tagesordnung gestellte Gegenstand der Verhandlung, nämlich die Theiligung des Landes an der Achthalbahn, beschäftigt schon seit langer Zeit die interessirten Kreise des ganzen Landes und bildet das Tagesgespräch. Es wurden Gründe für die Bregenzerwälderbahn und auch gegen dieselbe ins Feld geführt, und dies auch ganz mit Recht, denn ein so wichtiger Gegenstand soll besonders von einem Abgeordneten wohl erwogen und geprüft werden, damit er seine Stimmabgabe vor dem ganzen Lande zu rechtfertigen in der Lage ist. Daß ich von Anfang an für die Bregenzerwälderbahn eingetreten bin, dürfte bekannt sein. Nun will ich auch noch einige Gründe angeben, welche mich bei diesem Verhalten leiteten. Ich verweise diesbezüglich auf Lokalbahnen in Baiern und zwar in erster Linie auf die Lokalbahn Immenstadt-Sonthofen und Sonthofen Oberstdorf, welche meiner Beobachtung am nächsten gelegen sind.

Es wären auch noch andere Lokalbahnen zu bezeichnen, nämlich Diefenhofen-Landsberg und Kempten-Füssen.

Von diesen will ich nur kurz bemerken, daß diese immer schon wieder verlängert worden sind. Beschäftigen wir uns noch ein wenig mit der erstgenannten Lokalbahn, nämlich Immenstadt-Sonthofen bezw. Oberstdorf.

Ja, meine Herren, es ist dort auch nicht so einfach und glatt abgelaufen; es waren auch dort Gegner der Bahn, welche immer behaupteten, die Bahn sei nicht zum Nutzen des Volkes und rentire sich nicht. Doch die Erfahrung lehrte, daß diese Bahngegner Unrecht bekommen haben und daß sie zum allergrößten Theile die wärmsten Bahnfreunde geworden sind. Würde man besonders dort eine Volksabstimmung vornehmen, so würde sich eine sehr geringe Minorität gegen die Eisenbahn vorfinden. Die Erfahrung lehrt ferner, daß noch nie eine Gemeinde, wo die Eisenbahn besteht, um eine Unterstützung angefragt hat, daß sie in Folge der Eisenbahn als solche Schaden gelitten hätte. Vielmehr ist bewiesen, und es ist dies auch in Vorarlberg der Fall, daß Gemeinden petitionirten, daß sie die Bahnhöfe noch näher gelegen wünschten oder noch mehr Haltstellen errichtet wissen möchten. Ich glaube auch, daß die Bevölkerung vom Klosterthal unter den jetzt gegebenen Verhältnissen nicht wünschen würde, daß die Arlbergbahn von St. Anton durch das Montavon hinausspießen würde,

obwohl mir gesagt worden ist, die Klosterthaler behaupten, sie wären durch die Bahn zu Schaden gekommen. Ich bin also nicht der Ansicht, daß die Klosterthaler durch die Bahn als solche geschädigt worden sind, sondern vielmehr etwa deshalb, weil der große Straßenverkehr, den sie früher hatten, ihnen jetzt abgeht; und ich glaube doch nicht, daß die Klosterthaler verlangen werden, daß Vorarlberg seinen bedeutenden Verkehr wieder auf der Straße durch das Klosterthal bewerkstelligen soll. Wenn man die Petitionen gegen die Eisenbahn unbefangen betrachtet, so könnte man fast glauben, daß die Bregenzerwälder mit ihrer Forderung ein großes Verbrechen begangen hätten. Dem ist aber nicht so. Die Bregenzerwälder verlangen ja nichts Anderes, als was andere Landestheile schon haben, was ihnen der Staat gebaut hat, woran auch die Steuergulden der Bregenzerwälder hängen. Wie der hochw. Herr Decan schon bemerkt hat, haben die Bregenzerwälder so ein Tauschgeschäft; was sie also erzeugen, muß zum guten Theile ausgeführt werden, und was sie zum Leben brauchen, muß größtentheils eingeführt werden. Unter diesen Verhältnissen wird doch Niemand bestreiten wollen, daß gerade für den Bregenzerwald das billigste Verkehrsmittel am wohlthätigsten und nützlichsten sein werde, und dies ist denn doch die Bahn.

Was wäre Ungarn ohne eine Eisenbahn, wie würden die Ungarn ihre Erzeugnisse an Getreide und Wein in so weit entfernte Kreise absetzen können? Ich halte es auch nicht für richtig, daß die Eisenbahn nur den Großen zunutze kommt; ich glaube, daß dieselbe auch den Bauern wohlthätig ist, und zwar je nach ihrem Verkehr. Daß die Gemeinden Schwarzach und Alberschwende gegen die Eisenbahn petitionirten, verarge ich ihnen gar nicht, denn wie sie selbst sagen, haben sie den Schlüssel zum Bregenzerwalde. Ja, meine Herren, das muß man zugeben; sie haben allerdings den Schlüssel, der aber jetzt dem Verrosten nahe ist (Heiterkeit), aber die Thüre haben sie nicht; diese muß man dort suchen, wo sie der Herrgott gemacht hat, nämlich durch das Achthal heraus. Man wird es heute sicher Niemandem übel nehmen, wenn er lieber mit der Thür rechnet als mit dem veralteten Schlüssel; und der neue Schlüssel dazu hat sich gefunden in der Zeichnung der großen Beiträge der Gemeinden des Bregenzerwaldes und in den Beiträgen der Stadt Bregenz und in der zu er-

hoffenden Staats- und Landeshilfe, welche ich doch nicht zurückweisen möchte. Ich könnte es also mit meinem Gewissen nicht vereinbaren, wenn ich diese vereinigte Hilfe zurückweisen wollte, um dieses wohlthätige Unternehmen zu Gunsten eines großen Theiles unseres Landes zu vereiteln. Ich stimme daher ganz ruhig für die Achthalbahn und glaube, diese meine Abstimmung begründet zu haben. (Laute Bravo-Rufe auf der Gallerie.)

Landeshauptmann: Ich muß bemerken, daß weder Beifalls-, noch Mißfallensbezeugungen von Seite der Galerie nach der Geschäftsordnung gestattet sind. Ich werde dies allerdings nicht zu streng nehmen, bitte aber doch das Publikum, dieses Verbot zu beherzigen.

Rägle: Hohes Haus! Wir stehen hier vor einer sehr wichtigen und einschneidenden Frage, wobei wie in vielen anderen Fragen, die in der Welt vorkommen, die Finanzen die größte Rolle spielen. Ich gestehe ein, daß ich in dieser Frage doch schon mit dem Gedanken in dieses hohe Haus eingetreten bin, daß sich das Gesuch um finanzielle Betheiligung von Seite des Landes nicht wohl werde abweisen lassen. Ich habe die Ehre, seit dem Jahre 1884 Mitglied der Landesvertretung zu sein, und die Frage über ein besseres Verkehrsmittel in den Bregenzerwald hat in allen Sessionen, heute also der zehnten, die ich im Landtage bin, die Verhandlungen und Arbeiten des Landtages über ein besseres Verkehrsmittel wie ein rother Faden durchzogen. In diesem vorgetragenen Berichte des Herrn Berichterstatters haben Sie bereits die Arbeiten und Alles vernommen, was in dieser Sache in Bezug auf die Verbesserung der Straße verhandelt worden ist, und trotzdem hat Alles, was das hohe Haus und der Landesauschuß im Auftrage des hohen Hauses gethan hat, zu keinem Zweck und keinem Ziel geführt, und was das Finanzielle betrifft, so bin ich zur Ueberzeugung gelangt, daß wenn es auch durch die Arbeiten des Landtages und des Landesauschusses, der im Auftrage des h. Landtages gearbeitet hat, zur Erstellung einer neuen Straße durch das Achthal oder zur Verbesserung der Concurrrenzstraße Lauterach — Bezau gekommen wäre, das Land im Zeitraume von vielen Jahren eine viel höhere Summe hätte zum Baue und zur Erhaltung der Straße spenden

müssen als hier jetzt beantragt ist. Ich bin vollständig überzeugt, das Land wäre von Beitragsleistungen für die Erhaltung einer Straße nie mehr losgekommen. Es ist daher gewiß in der Ordnung, wenn sich das Land am Unternehmen beteiligt.

Ich kann also von meinem Standpunkte aus trotz der directen und indirecten Agitation, welche an mir schon vor meinem Eintritte in den Landtag stattgefunden hat, nicht gegen die Anträge stimmen, weil ich die Ueberzeugung habe, daß wir schuldig sind, dem Bregenzerwalde in dieser Beziehung die Hand zu bieten und schuldig sind, nach unserem Gewissen zu handeln, und mein Gewissen ist derart, daß ich unbedingt für die Anträge einstehen muß und hoffe, es werden dies auch alle übrigen Herren Abgeordneten thun.

Schapler: Ich habe nicht die Ansicht des Herrn Vorredners, denn sowohl ich, als auch meine Wähler sind bisher nicht der Ueberzeugung gewesen, daß eine Bahn in den Bregenzerwald von großem materiellen und moralischen Vortheile ist, daß sich das Land mit einer so großen Summe beteiligen könnte. Nicht daß meine Wähler und ich der Ansicht wären, man sollte gar nichts thun, nein, man soll helfen, aber nicht mit so großen Mitteln. Es trifft nicht zu, daß die übrigen Landestheile das was die Bregenzerwälder wollen, schon haben durch die Hilfe des Staates, speziell im Montavon trifft dies nicht zu, denn wir haben vom Staat und Land zu den Verkehrsmitteln, die wir uns selbst geschaffen haben, nichts erhalten. Ich muß also gegen diese Anträge stimmen.

Dr. Schmid: Geehrte Herren! Wenn man von Jugend auf gewohnt war immer wiederholen zu hören, daß der Verkehr im Bregenzerwalde nur unter ungeheuren Schwierigkeiten möglich sei, wenn man die Leiter von privaten und öffentlichen Fahrgelegenheiten immerfort klagen hört, wie schlecht der Stand der Straßen, wie schwer und gefahrvoll auf denselben der Verkehr durchzuführen sei, — wenn man selbst in jungen Jahren und später hingekommen ist in dieses reizende Thal des Bregenzerwaldes und seine landschaftlichen Schönheiten kennen gelernt hat, — wenn man gesehen hat, — wie eine ganze, große Fülle von Interessantem, Merkwürdigem hier verborgen ist und beobachtet, wie gering hier der Zug der Fremden, ja sogar der

einheimischen Landesangehörigen Vorarlbergs ist, welcher den Bregenzerwald mit seinem Besuche beehrt, — wenn man dies Alles an sich vorüberziehen läßt, und sich erinnert, wie häufig in Privatgesprächen, in öffentlichen Volksversammlungen, und wie häufig hier in diesem hohen Hause in der gesetzlichen Landesvertretung diese Frage der Verbesserung, und der Nothwendigkeit derselben in Bezug auf die Zufahrt in den Bregenzerwald behandelt worden ist: — so muthet es Einen heute in dieser Versammlung wirklich mit einer großen Befriedigung an, wenn man sieht, daß die Versammlung diesem Unternehmen einer Verkehrsverbesserung günstig gesinnt entgegenkommt nach einer reiflichen Prüfung dieser Angelegenheit, nach einem vollkommenen erschöpfenden Berichte seitens des volkswirtschaftlichen Ausschusses und seines berebten Referenten. Alles, was für die Bregenzerwälderbahn vorgebracht werden kann, hat der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses ziemlich vollkommen erschöpft, und es dürfte daher keinem der Herren Redner, die in dieser Angelegenheit das Wort ergreifen, viel Neues zu bringen vorbehalten zu sein. Dessen ungeachtet haben sich meine Herren Vorredner und auch ich mich verpflichtet gefühlt, in dieser Angelegenheit das Wort zu ergreifen und noch einen Appell zu richten auch an jene Herren, die vielleicht mit dem Gedankengange, wie er in dem Berichte enthalten ist, nicht vollkommen einverstanden sind: — daß sie sich selbst und auch das Land ehren mögen und beistimmen, und dadurch zu dem Beschlusse beitragen, daß ein Landestheil wie der Bregenzerwald, der bisher vom Verkehre mit der Außenwelt vollständig abgeschlossen war, nun mit Hilfe des Landes dem Verkehre eröffnet wird. Ich hoffe, der Appell wird zum größten Theile, wenn auch der Herr Abgeordnete Schapler soeben erklärt hat nicht beistimmen zu können, doch Erfolg haben und eine möglichst einhellige Abstimmung in dieser für unser Land und speciell für den Bregenzerwald so wichtigen Angelegenheit zustande bringen. Dasjenige, was dagegen vorgebracht werden konnte, ist bereits auch im Berichte erwähnt, nämlich daß es nicht so fast ein Mißkennen der Schwierigkeit oder eine böswillige Absicht oder ein Zugrundegehen des Bewußtseins der Zusammengehörigkeit sei, wenn Manche dagegen stimmen, sondern daß Gründe zweifacher Art in anderer Richtung zu suchen seien,

nämlich in derjenigen, daß die Gemeinden, die gegen das Project petitionirten; glauben, es könnte die Hilfe des Landes hier die Mittel desselben, welche für die Unterstützung anderer Landesangelegenheiten nothwendig würden, erschöpfen und dadurch diese Unterstützungen illusorisch machen; und in anderer Hinsicht haben die petitionirenden Gemeinden den Grund vorgebracht, daß vielleicht die Erfordernisse an das Land, wenn es heute schon den gewünschten Beitrag leistet und sich an der Unternehmung theilnehme, sich noch vermehren und auch in Zukunft für die Bahn in Anspruch genommen werden könnten. Dem ist aber auch bereits durch den Bericht und die demselben folgende Anträge vorgebeugt, und es entfällt hiermit die vom Herrn Abgeordneten Schapler vorgebrachte Einwendung, so daß er und andere Herren nicht sagen können, es sei die Theilnahme des Landes mit 110.000 fl. zu groß, um so weniger, als diese ja kein Geschenk sind und sie ja eventuell bei der vorgedachten Amortisirung der Schuld von Seite des Staates feinerzeit zu einer nutzbringenden Capitalsanlage des Landes werden können. Es ist ein Geld, welches sich in einer voraussichtlich mit 4% zu verzinsenden Unternehmung für das Land rentiren wird. Also meine Herren! noch einmal zurück zu diesem Gedankengange. Wir Alle sehen ein, wie nothwendig der Bregenzerwald eine neue Verkehrslinie habe, wie nothwendig eine Pulsader geschaffen werden muß, welche dem Walde und seinen fleißigen Bewohnern, dem schönen Lande mit seinen landschaftlichen Reizen und seinem gewiß werthvollen Inhalte von Gegenständen, deren Bedeutung noch nicht einmal allgemein gewürdigt worden ist, Geltung verschafft. Wir müssen dem Unternehmen mit Lust und Freude folgen können, und ich glaube, die vorher schon geäußerten Worte von einigen Rednern haben bewiesen, daß sie mit voller Ruhe ihres Gewissens der Unternehmung, wie sie heute beantragt wird, ihre Folge leisten. Noch einmal: es ist höchst ehrend für die hohe Landesvertretung und das Land, wenn diesem Unternehmen mit möglichster Einstimmigkeit von Seite der Vertretung des Landes gefolgt wird. Ich kann als Mitglied des volkswirtschaftlichen Ausschusses diese Anträge dem hohen Hause nur bestens empfehlen und schließe mit der Hoffnung, daß zum Wohle, zur Ehre des Landes und zur Beförderung seiner materiellen und geistigen Wohlfahrt ein Unternehmen

gefördert werde, welches gewiß nur wohlthätig wirken kann.

(Bravo!)

Dr. Watbel: Die Handels- und Gewerbekammer, welche ich in diesem hohen Hause zu vertreten die Ehre habe, hat begreiflicherweise der Natur ihrer Aufgabe gemäß ein lebhaftes Interesse an Allem, was die Prosperität des Landes betrifft. Die Handels- und Gewerbekammer muß jedoch ein Unternehmen und eine Anregung, welche darauf gerichtet ist, dem ganzen Lande oder wenigstens einem Theile desselben Gelegenheit zur Erhöhung seiner Prosperität zu beschaffen auf das Herzlichste begrüßen. In dieser Auffassung von der Aufgabe der Handelskammer habe ich bereits im Jahre 1892, als die Frage der Erbauung der Achthalbahn in diesem hohen Hause besprochen wurde, in diesem Sinne mich geäußert und habe es begrüßt, als es galt, einen Antrag zu unterstützen, welcher sich zur Aufgabe stellte, einem namhaften Theile des Landes Vorarlberg eine bedeutende Verbesserung seiner Verkehrsmittel zu verschaffen. Ich freue mich, heute constatiren zu können, daß ich mit dieser Anschauung, die ich schon im Jahre 1892 vertreten habe, mich in vollkommener Uebereinstimmung mit der Handels- und Gewerbekammer befinde. Die Handelskammer hat am 12. Oktober verflossenen Jahres seitens eines Mitgliedes der Kammer den Antrag erhalten, die Kammer wolle eine Eingabe an die Regierung richten, in welcher um thunlichste Förderung des Projectes der Achthalbahn gebeten werde. Das Praesidium der Handelskammer hat diesen Antrag ausgearbeitet und einen Bericht dazu verfaßt, welcher eingehend die Geschichte dieser ganzen Frage der Verbesserung der Bregenzerwälder Verkehrsmittel enthält übereinstimmend mit dem, was wir heute hier im Vortrage des Berichterstatters gehört haben. Auch enthält der Bericht die wichtigsten jener Ziffern, welche im Ausschußberichte uns vortragen worden sind. Er ist eingehend und warm gehalten, ich brauche hier auf seinen Inhalt nicht weiter einzugehen, weil ich nur wiederholen müßte, was bereits gesagt worden ist.

Der Bericht schließt mit folgenden Worten: (liest).

„Der Bericht war im Vorstehenden bemüht

nachzuweisen, daß die projectirte Bahnlinie einem wirklichen, auf das lebhafteste empfundenen Bedürfnisse eines großen Theiles des Kammerbezirkes entspricht, welches nur durch die Hilfe der hohen Regierung durch diese aber um so eher befriediget werden kann, als der finanzielle Anspruch in keinem Verhältnisse zur Bedeutung der Bahnlinie steht. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend wird beantragt, die Kammer wolle beschließen, es sei eine Eingabe an das hohe k. k. Handelsministerium zu richten, in welcher dasselbe unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen gebeten wird, dem Ansuchen des Consortiums um Uebernahme einer 4^o/igen Zinsgarantie für 1,320.000 fl. Prioritäts-Actien zu willfahren. Der Bericht will zum Schlusse nur noch darauf verweisen, daß der Herr Finanzminister erst kürzlich im Abgeordnetenhause die Geneigtheit der hohen Regierung ausgesprochen hat, dem Lokalbahnwesen eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, ja zu seinen Gunsten selbst eine größere Aktion zu unternehmen. Um so vertrauensvoller wird sich demnach die Kammer in dieser für Vorarlberg bedeutungsvollen Angelegenheit an die Regierung wenden dürfen, und es erübrigt nur die Erwartung auszusprechen, daß die Bregenzerwald-Eisenbahn zu den ersten Linien gehören wird, welche ihr Entstehen diesem dankenswerthen und einsichtsvollen wirtschaftlichen Programme der hohen Regierung verdanken werden.

Des weitern wird beantragt, den vorstehenden Bericht dem Herrn Abgeordneten der Handels- und Gewerbekammer für den Landtag, Herrn Dr. Waibel, welcher bereits in der Sitzung des Landtages vom 4. April 1892 für das projectirte Bahnunternehmen eingetreten ist, zur Kenntnismahme mit dem Ersuchen zu übermitteln, auch weiterhin für das Zustandekommen desselben würdigen zu wollen.“

Dieser Antrag wurde in der Sitzung vom 30. Dezember in Verhandlung gezogen und einstimmig angenommen. Die Kammer hat die Ueberzeugung gewonnen, daß es ihre Aufgabe ist, für dieses Unternehmen einzutreten und an die h. Regierung mit dem Begehren heranzugehen, daß sie dieses Unternehmen in der angebeuteten Weise fördere. In Consequenz dessen ist es meine angenehme Aufgabe, hier in diesem h. Hause die Anschauung zu vertreten, daß es Aufgabe des Landes sei, auch seinerseits dem Unternehmen in der Höhe

und mit jener Summe beizuspringen, welche hier nach dem Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses demselben zugemuthet wird und zugemuthet werden muß. Ich werde also für die vom Lande beanspruchte Summe meine Stimme geben. Ich glaube aber doch bei diesem Anlasse im Allgemeinen die Erwartung aussprechen zu sollen, daß der Landtag, nachdem er diesem Unternehmen mit einem so namhaften Betrage beispringt, auch wenn andere Bezirke wohlbegründete Ansprüche an die Landesmittel machen sollten, diese Ansprüche wohlwollend beurtheilen und wo irgend möglich erfüllen wird. Ich behalte mir noch vor, bezüglich der einzelnen Punkte, die der Ausschuß-Bericht enthält, sowie bezüglich der einzelnen Anträge möglicherweise weitere Bemerkungen zu machen. Ich denke mir nämlich, daß die Anträge der Reihe nach abgefordert zur Verhandlung und Beschlußfassung kommen werden.

Hint: Ich habe, als ich hier in dieser Saal eintrat, heute nicht die Absicht gehabt, bei dieser Gelegenheit zu reden, oder mir nur vorgenommen ganz kurz mit ein paar Worten meine Abstimmung zu begründen. Aber durch einen Herrn Vorredner, Herrn Abgeordneten Schapler, fühle ich mich veranlaßt, zwar thunlich kurz, aber doch eingehend die Sache zu besprechen. Der Herr Abgeordnete Schapler sagte, aus materiellen und moralischen Gründen stimme er dagegen. Zu diesen beiden Schlagworten wäre sehr viel zu sagen, man könnte das weit auseinanderlegen. Bezüglich des letzteren möchte ich ihn nur fragen, was denkt er sich vom hochwürdigsten Bischof Ropp in Troppau, der neulich einem Bahnprojecte in Troppau 50.000 fl. gegeben hat, wenn er als Abgeordneter von Montavon aus moralischen Gründen dagegen stimmt? Was aber die materiellen Gründe betrifft, so glaube ich hier allerdings, daß erwogen werden muß, ob man dafür oder dagegen stimmen kann, aus materiell-volkswirtschaftlichen Gründen. Das habe ich auch gethan; auch ich habe in Erwägung gezogen, ob man aus materiellen und volkswirtschaftlichen Gründen dafür oder dagegen stimmen soll. Ja ich kann noch mehr sagen: ich war anfänglich, als das Bahn-Project auftauchte, sehr kühl dagegen, ja wenn Sie wollen, ein Gegner desselben. Erst nach und nach habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß ich nicht nur als Bregenzerwälder-Vorsteher, sondern

auch als Abgeordneter, wenn ich auch gar nicht dem Bregenzerwalde angehören würde, für dasselbe stimmen müßte. Ich will sagen warum. Das Eine ist unwiderprochen, daß die Verkehrsverhältnisse des Bregenzerwaldes, wie sie jetzt bestehen, nicht genügen. Es hat schon der Herr Abgeordnete Nägele ausgesprochen, daß diese Angelegenheit schon seit zehn Jahren den hohen Landtag beschäftige, es ist dies auch ein Beweis, daß man allgemein und stets auf's Neue einsieht, daß unsere Straßen nicht mehr genügen. Es liegt dies in der Natur der Entwicklung der Verkehrs-Verhältnisse. Wenn wir zurückdenken, so müssen wir sagen, daß vor mehr als 50 Jahren eine Tobelstraße angelegt worden ist. Früher gieng der Verkehr über Bildstein, und noch 50 Jahre vorher war gar keine Fahrstraße in den Bregenzerwald. Der ganze Frachtenverkehr wurde nur durch Saumpferde bewerkstelliget. Wenn man diese Straßengeschichte verfolgt, ersieht man aus den Acten und hört von älteren Leuten, daß damals, als es sich darum handelte, von der Bildsteiner-Straße, wo man mit zwei Pferden nur drei Malter führen konnte, abzugehen, davon gesprochen hat, dies sei ein „Luzus“, man habe ja schon durch Hunderte von Jahren den Bregenzerwälderverkehr fördern können, ohne daß es einer neuen Straße bedurft hätte. Ja, meine Herren! wenn ich heute die Bahngegner im Lande betrachte, so kommen sie mir so vor, wie wir heute von Denjenigen denken, die vor 50 Jahren gesagt haben, die Verbesserung der Straße sei ein Luzus; die heutigen Bahngegner leben eben fünfzig oder hundert Jahre zu spät. Die Straße ist so angelegt worden, wie sie für die damaligen Verhältnisse entsprechend war, vier bis fünf Meter breit. Damals genügte dies vollständig, und ältere Leute aus dem Bregenzerwalde haben erzählt, man sei voll Jubel gewesen, als die Tobel-Straße eröffnet und in Betrieb gesetzt wurde; sie genügte dem Verkehre vor 50 Jahren vollständig. Heute genügt die Schwarzachobelstraße nicht einmal vollständig für den Hinterwald; der Vorderwald ist eigentlich mit Nichts versehen. Das hat schon der hochwürdige Herr Decan Berchtold nachgewiesen, und auch bei mir handelt es sich darum: was ist besser und billiger, Straße oder Bahn? Man könnte ja auch eine bessere Straße herstellen; wenn man nämlich durch das Achthal eine Straße herstellen würde, wie z. B. zwischen Dornbirn und Alber-

schwende eine existirt, wäre ich heute noch sehr im Zweifel, vorausgesetzt daß der Bregenzerwald zur Straßenerstellung nicht mehr in Mitleidenschaft gezogen würde als bei der Bahn, ob ich da nicht für eine Straße stimmen würde. Aber der Umstand, daß wir, wenn wir irgend eine Straße verbessern oder neu anlegen wollen — denn für den ganzen Bregenzerwald würde nur eine Neuanlage durch das Achthal entsprechen —, viel mehr zu zahlen hätten, als wenn eine Bahn erstellt wird, darf mir und auch allen Anderen, die in unbefangener Weise urtheilen, maßgebend sein, für die Betheiligung des Landes am Bahnbaue einzutreten. Ich will möglichst kurz sein und nur ein Beispiel aus dem Hinter- und Vorderwalde vorführen, aus dem Sie ersehen, was für ein Verhältnis zwischen der Erstellung einer Straße und Einhaltung derselben und den Kosten der Gemeinden, in Betreff des Bahnbeitrages besteht. Nach dem Projecte der Erstellung einer Concurrrenzstraße Lauterach-Bezau hätte die Gemeinde Andelsbuch — die Herren werden schon erlauben, daß ich gerade diese Gemeinde zum Exempel hernehme, weil mir die Ziffern derselben am besten bekannt sind — für die erste Erstellung und künftige Erhaltung 15% beizutragen gehabt. Davon wäre der Staats- und Landesbeitrag, welcher in der im Berichte angegebenen Höhe, in Aussicht genommen war, für die Dauer von zehn Jahren in Abzug zu bringen. Man hat damals die Erstellungskosten auf 20.000 bis 30.000 fl. berechnet, was entschieden zu wenig war, wenn die Straße in der gehörigen Breite, allenfalls wie die Dornbirner Straße, angelegt worden wäre. Dagegen hat man die jährlichen Einhaltungskosten mit 16.000 fl. angenommen. Danach hätte es uns in Andelsbuch, wenn man von den Verbesserungskosten auch die Zinsen dazu rechnet, jährlich 2000 bis 2500 fl. zu tragen getroffen. Früher haben wir jährlich 1100 fl. Straßekosten gehabt; das steigerte sich, jetzt haben wir ca. 1400 fl. zu zahlen. Wie steht es denn mit der Bahn? An der Bahn werden wir uns mit einem gewiß hohen Beitrage betheiligen, mit 15.000 fl. Bei der Repartition haben uns die anderen Gemeinden nicht gesagt, daß wir zu niedrig gegangen seien im Verhältnis zu den Anderen. Diese 15.000 fl. erfordern jährlich zu 4% 600 fl. Zins oder sagen wir 700 fl., so kann in nicht unabsehbarer Zeit das Capital verzinst und amortisirt

werden. Möchten nun alle Herren, die unsere Verhältnisse nur einigermaßen kennen, berücksichtigen, daß die Straßeneinhaltungskosten, wenn es zur Erstellung der Bahn kommt, die in ihrer ganzen Länge die Gemeinde hindurch neben der Straße fahren wird, im Verhältnis zu heute wenigstens um die Hälfte niedriger zu stehen kommen werden, also daß wir mit 700 fl. die Straße besser erhalten werden als jetzt mit 1400 fl. Da möchte ich fragen, kommen wir nicht schon nach den jetzigen Verhältnissen besser zu, wenn wir für die Bahn eintreten, und namentlich möchte ich fragen, kommen wir nicht ein Bedeutendes besser zu, wenn wir die Concurrrenzstraße in Betracht ziehen? Bei anderen Innerwäldergemeinden ist zwischen Bahn und Straße ein ähnliches Verhältnis, wie in Andelsbuch. Bei den Vorderwälder Gemeinden besteht ein noch günstigeres Verhältnis für die Bahn. Der Bericht ist sehr erschöpfend, darin stimme ich dem Herrn Vorredner bei, in einem Punkte aber könnte ich eine Ergänzung machen. Im Jahre 1889 nämlich hat man sich zwischen Bregenz und dem Vorderwalde ins Einvernehmen gesetzt und geprüft, ob es nicht möglich wäre, annähernd die Kosten aufzubringen, um eine Achthalstraße zu ermöglichen. Es ist vom Herrn Ingenieur Michalek ein Project aufgenommen worden, die Kosten derselben sind auf 400.000 fl. projectirt gewesen, aber vom landtäglichen Ausschusse als um etwa 100.000 fl. zu niedrig befunden worden. Bleiben wir aber bei 400.000 fl., so kann ich mittheilen, daß damals Gemeinden des Vorderwalbes Zeichnungen vornahmen, und zwar in Procenten, nicht festen Beträgen, denn man mußte in Procenten die Beitragspflicht ausdrücken, weil Niemand da gewesen wäre, der für die Mehrkosten eingestanden wäre. Es hat damals zugesichert Hittisau 11⁰/₀, Lingenau 11⁰/₀, Ober- und Unterlangenegg 7⁰/₀, Krumbach 4⁰/₀, Doren 4⁰/₀, Sulzberg 1⁰/₀, Riefensberg 1⁰/₀, Sibratsgfall 1⁰/₀.

Es haben also die Vorderwälder Gemeinden 40⁰/₀, die, wenn der Kostenvoranschlag nicht überschritten worden, 160.000 fl. gleichgekommen wären, gezeichnet. Aber trotz dieser enormen Zeichnungen von 160.000 fl. aus dem Vorderwalde, bei denen immer noch die Kosten der künftigen Einhaltung dazu gekommen und die ihnen jedenfalls mehr als gleich gekommen wären, konnte das Unternehmen nicht vorwärts kommen, weil für die übrigen 60⁰/₀

Niemand da war, der dafür aufkommen wollte. Hauptsächlich war es der Staat in diesem Falle, der nicht zu bewegen war, in namhafter Weise für das Straßenproject Beiträge zu leisten. Die Stadt Bregenz wäre zu einem Beitrage bereit gewesen; das Land würde, ich zweifle keinen Augenblick, auch einen namhaften Beitrag geleistet haben, aber der Staat hat, wie schon im Berichte steht, erklärt, daß er sich nicht betheiligen werde. Hittisau sichert einen Beitrag von 25.000 fl. für die Bahn; das ist gewiß ein hoher Betrag, namentlich mit Rücksicht auf seine finanziellen Verhältnisse.

Ich kann noch beifügen, daß die Gemeinden des Bregenzermaldes so zu sagen kein Gemeindevermögen haben; wir stehen nicht so glücklich da, wie andere Landestheile. Es stehen nun bei Hittisau 25.000 fl. bei der Bahn, 44.000 fl. bei der Straße gegenüber, dabei hat man aber bei der letzteren immer noch die fortwährenden Einhaltungskosten; bei den 25.000 fl. aber steht noch in Aussicht, daß sie sich früher oder später verzinsen und amortisiren werden. Das sind nackte Zahlen, ich glaube nicht, daß sie irgendwie widerlegt werden können. Wenn Sie das in Betracht ziehen und weiter erwägen, daß nun auf Grundlage dieser Verhältnisse an das Land die Frage herantritt, wo sollen, dürfen und können wir, ja müssen wir helfen, wird sich Jeder, der mit den realen Verhältnissen rechnet, sagen müssen, wir müssen bei der Bahn einschreiten, müssen es nicht bloß im Interesse des Landes thun, sondern namentlich auch im Interesse der Bregenzermälder Gemeinden. Das Land hat doch auch gewiß die Obforgen für die Bregenzermälder Gemeinden, die bisher, wie schon der Bericht sagt, vom Lande nicht am meisten bekommen haben. Das Land soll diese Obforgen für den Bregenzermald nach der Richtung geltend machen, wie es in den Anträgen geschieht, aber auch nach der Richtung, daß es uns das billigere Verkehrsmittel beschaffen hilft. Für das Land ist es aber auch das billigere Verkehrsmittel, wie der Bericht sagt. Wenn man bedenkt, was man für die Concurrrenzstraße Lauterach—Bezau vom Lande aus hätte thun sollen, wenn man bedenkt, was man dort voraussichtlich für alle Zukunft hätte thun müssen, und wenn man weiter bedenkt, daß der Vorderwald dabei gar nicht bedacht gewesen wäre, so wird man auch zugeben müssen, daß die Betheiligung des Landes an der Erstellung der Bahn nicht mehr als billig ist. Wenn man sagt,

es könnten die betreffenden Gemeinden für ihre Straßen selber mehr thun, so muß ich auf das verweisen, was ich schon gesagt habe, nämlich daß wir kein Vermögen besitzen und Alles verumlagen müssen. Ich habe schon bemerkt, daß Andelsbuch jetzt jährlich ca. 1400 fl., Egg annähernd 2000 fl. und Alberschwende zwischen 2000—3000 fl. Straßen-Einhaltungskosten zahlen. Das sind gewiß enorme Summen, die ausgegeben werden, und doch haben wir nur schlechte Straßen. Wenn wir einen Vergleich mit anderen Landestheilen ziehen, wenn wir z. B. das große Walsertal in Betracht ziehen, so finden wir, daß auch dort zur Straßenerstellung die Landesfinanzen in Anspruch genommen wurden. Die Walsertaler führen zwar an, daß die Einhaltung ihrer Straße große Kosten verursacht, daß sie dafür 1500—2000 fl. zu bezahlen haben und daß deshalb ein Landesbeitrag ganz gerechtfertigt sei. Bei uns zahlen aber heute einzelnen Gemeinden schon mehr als die Walsertaler Gemeinden zusammen und deshalb glaube ich, daß es ebenso gerechtfertigt ist, daß man auch uns etwas giebt.

Wenn der Herr Abgeordnete Schapler sagt, er könne aus materiellen Gründen den Anträgen nicht beistimmen, weil die Montavoner auch selbst für ihre Verkehrsverhältnisse sorgen müssen, so ist das wohl nicht zutreffend; denn wenn wir in der glücklichen Lage wären, Straßen zu besitzen, wie die Montavoner oder wenn bei uns der Bahnbau keine größeren Opfer erfordern würde, als die Erstellung der Bahn im Montavon, so würden wir das Land gewiß verschonen. Dieser Vergleich ist also nicht zutreffend. Wenn ein Landestheil von Natur aus so günstig bedacht ist, daß er auf die Landeshilfe verzichten kann, dann soll man nicht sagen, man soll jenen Landestheilen, welche schon seit langer Zeit auch für Beiträge anderer Landestheile bedeutende Summen mitgezahlt haben, jetzt nichts geben. (Bravorufe.)

Räf: In Rücksicht auf meine Wähler erkläre ich mich gegen die Bregenzermalbahn, ich berufe mich zur Begründung meiner Abstimmung nur auf die Gründe, welche in den eingelaufenen Petitionen angeführt sind.

Bösch: Hoher Landtag! Der uns zur Verhandlung vorgelegte Gegenstand hat eine ziemlich große, weittragende und weitgehende Forderung an

uns gestellt, es handelt sich um die Subventionirung der Achthalbahn in den Bregenzermald. Daß aber dem Bregenzermalde einmal geholfen werden muß ist außer Zweifel, entweder Straße oder Eisenbahn, und daß der Bau eines derartigen Verkehrsweges nur möglich ist, wenn sich auch das Land theiligt, ist wohl außer Frage. Denn von dem Baue einer Eisenbahn in den Bregenzermald ohne Landes- und Staatshilfe könnte wohl keine Rede sein. Es ist aber auch schon durch verschiedene Redner mitgeteilt worden, wie schwer und mit welcher großen Opfern es nur möglich wäre, einen ordentlichen Verkehrsweg in Gestalt einer Straße in den Bregenzermald zu erschließen, und es muß als glaubwürdig hingenommen werden, daß unter den gleichen Verhältnissen doch eine Eisenbahn billiger und ein besseres Verkehrsmittel ist, als eine Straße, auf der man mit Fuhrwerken und Pferden die Güter befördern muß.

Die Forderung, die man an das Land stellt, ist allerdings eine ziemlich hohe, aber wie aus den Ausführungen des Berichtes und Ausführungen mancher Herrn Vorredner hervorgeht, ist das eigentlich eine Summe, die nicht hinausgeworfen, sondern kapitalisirt wird und wenn Alles glücklich geht, vielleicht seinerzeit dem Lande wieder hereinkommt. Daß man hier helfen muß, ist bereits ausgeführt worden, und wenn man wirklich eine Politik führen wollte, welche dahin gerichtet ist, daß man derartigen Unternehmungen oder Landestheilen, deren Bedürfnisse so dringende sind, nicht beispringen wollte, dann könnte vom Staate und Lande überhaupt nichts zu Stande kommen.

Ich verweise nur auf die Rheincorrection; wenn sich der Staat nicht derselben angenommen hätte, wäre nie daran zu denken gewesen, daß es dazu gekommen wäre. Aber nicht nur bei der Rheincorrection, sondern auch bei der Sicherung der Lage der Rheingemeinden mußte das Land hilfreich beispringen und zwar in einem ganz außerordentlichen Maße.

Es ist aber nicht nur dort zu Hilfe gekommen, wo es sich darum handelte, mehrere Gemeinden vor gänzlichem Ruin zu retten, man hat auch namhafte Summen gerade in dieser Session zu den Regulirungen bewilligt. Die Summe, die hier endlich ausgemorfen wird, wenn sie auch wirklich etwas hoch erscheint, finde ich doch gerechtfertigt und zwar eben aus dem Grunde, weil es sich

darum handelt, einem großen Landestheile einen zeitgemäßen Verkehrsweg zu erstellen.

Die Frage, die von verschiedenen Seiten aufgeworfen wurde, ob das Unternehmen nach allen Richtungen zum Wohle des Bregenzerwaldes sei oder nicht, läßt sich heute nicht so genau überblicken und man wird im Vorhinein bei dem Unternehmen auch dies und jenes in den Kauf nehmen müssen, was man lieber nicht hätte. Aber wie im Allgemeinen die Verhältnisse heutzutage sind, muß man der Verbesserung des Verkehrs und der Sicherung desselben immer seine Aufmerksamkeit schenken, wenn das Land sein Fortkommen und seine Wohlfahrt allgemein gesichert wissen will. Mit diesen Worten glaube ich meine Stellungnahme zur heutigen Frage einigermaßen beleuchtet zu haben und werde daher vorläufig schließen.

Decan Berchtold: Ich werde mich in dieser Frage nicht mehr weiter verbreiten, ich möchte nur noch zu den seitens des Herrn Abgeordneten Schapler gefallen Worten: er stimme aus moralischen und materiellen Gründen nicht bei — einige Bemerkungen machen. Was die materiellen Gründe anbelangt, so hat bereits der Herr Abgeordnete Fink die Sache beleuchtet und angeführt, daß gerade das Gegentheil von dem erzielt wird, was der Herr Abgeordnete Schapler glaubt, nämlich daß man durch Erstellung der Bahn zu einem wohlfeileren Verkehrsmittel kommt als durch Erstellung einer Straße. In dieser Beziehung will ich mich nicht weiter aussprechen.

Was die moralischen Gründe anbelangt, kann ich mir nicht recht denken, was Herr Schapler damit meint. Ich habe übrigens auch schon gehört, daß man sagt, „wenn wir eine Bahn haben, so fahren die Leute an Sonntagen fort und gehen nicht in die Kirche“. Nun, es kann sein, daß das in Einzelfällen vorkommen wird; ich kann mir aber nicht denken, daß, wenn wir die Bahn haben, die Leute alle Wochen nach Bregenz fahren werden, um sich Bregenz anzusehen. Bregenz ändert sich in acht Tagen nicht so, daß die Bregenzerwälder sich's alle acht Tage anschauen müssen. Man hat auch gesagt, daß die Genußsucht dadurch gesteigert werde. Ich bedauere sehr, daß wir in einer Zeit leben, in der sich die Genußsucht von Woche zu Woche vermehrt. Aber wir können nicht sagen, daß derzeit der Bregenzerwald hierin eine Aus-

nahme macht; es sind auch dort jetzt schon genußsüchtige Leute. Wenn man übrigens auch etwas noch so Gutes hat, so ist dasselbe doch nie derart, daß es nicht mißbraucht werden könnte. Es ist auch gesagt worden, daß, wenn einmal die Bahn in den Bregenzerwald erstellt sein wird, dort Fabriken entstehen werden und daß die Fabriksarbeiter fast alle Sonn- und Feiertage ihren erworbenen Tagelohn mit Bahnfahrten und was noch dazu kommt, Wirthshausbesuch u. verbrauchen. Ich halte dies allerdings für einen Mißbrauch, allein der Mißbrauch hebt den Gebrauch nicht auf. Manche Leute haben überhaupt ein gewisses Vorurtheil gegen die Fabriken, ich kann mich dem aber nicht anschließen. Wir haben im Bregenzerwalde auch Fabriksarbeiter, die ganze Stickerei ist eine Fabriksarbeit, wenn wir auch keine eigentlichen Fabriken haben. Ich muß sagen, daß es mir speciell als Seelforger doch lieber wäre, wenn jene Leute, welche deshalb in's Ausland ziehen müssen, weil sie zu Hause nicht im Stande sind, ihr Fortkommen zu finden, unter geordneten Fabriksverhältnissen zu Hause Beschäftigung finden könnten. Von den ganzen Pfarrgemeinden Hittisau—Wolgenach leben derzeit mehr als $\frac{1}{3}$ dahin zuständige Leute auswärts, weil sie zu Hause ihr Fortkommen nicht finden können. Ich würde es vom moralischen Standpunkte entschieden für besser halten, wenn wir diese Leute zu Hause mit redlicher Fabriksarbeit beschäftigen könnten. Diese Einwürfe muß man eben beurtheilen, wie sie zu beurtheilen sind, nämlich unter Berücksichtigung der thatsächlichen Verhältnisse.

Greifing: Ich habe nicht die Absicht, sachlich über den Verhandlungsgegenstand zu sprechen, sondern ich möchte nur öffentlich bekannt geben, daß ich jederzeit für eine Bahn in den Bregenzerwald eingetreten bin. Der Bericht, sowie die Verhandlungen in letzter Zeit haben mich noch fester überzeugt, daß es nothwendig und nützlich sein wird, den Bregenzerwald durch eine Bahn dem Flachlande näher zu bringen, und ich werde deshalb, von dieser Anschauung geleitet, die Stimme für die Anträge, wie sie vorliegen, abgeben.

Büchtele: Ich werde mich ganz kurz fassen. Ich glaube, wenn die Bregenzerwälderbahn erstellt wird, so werden die theilhaftigen Gemeinden Wolfurt, Lauterach,

Bildstein, Gard und Buch in kurzer Zeit bedeutend an den Kosten der Schwarzachertobelstraße-Unterhaltung eher entlastet werden. Ich kann daher mit gutem Gewissen den Anträgen des volkswirtschaftlichen Ausschusses beistimmen.

Landeshauptmann: Wenn sich Niemand mehr zum Worte meldet, ist die Generaldebatte geschlossen. Ich muß bemerken, daß ich dem Wunsche des Herrn Abgeordneten Dr. Waibel Rechnung tragen und zu jedem Punkte der Anträge die Specialdebatte eröffnen werde. Der Herr Berichterstatter hat das Wort.

Martin Thurnher: Als Berichterstatter bin ich heute in der angenehmen Lage nicht viele Gegner der vorliegenden Anträge gefunden zu haben, und das, was diese Herren vorgebracht haben, ist von anderer Seite genügend widerlegt worden. Vielleicht komme ich im Laufe meiner Auseinandersetzungen noch auf den einen oder andern Punkt zurück. Ich erlaube mir nur noch einige kurze Schlußworte zu dem vorliegenden hochwichtigen Gegenstande zu sprechen. Es ist eine außerordentlich wichtige Frage, die uns heute beschäftigt. Das Land mit seinen schwachen finanziellen Kräften soll einen verhältnismäßig hohen Beitrag leisten dazu, daß ein großer Landestheil ein entsprechendes Verkehrsmittel mit dem Lande und damit auch mit dem Reiche erhalte, damit eine kräftig schlagende Pulsader geschaffen würde, die diesen Theil des Landes, den schönen Bregenzerwald, verbinde mit der gesammten Monarchie und damit auch mit dem engeren Lande Vorarlberg und daß somit dieser von der Natur zwar reich, hinsichtlich der Verkehrsmittel aber stiefmütterlich bedachte Landestheil geordnete Verkehrsverhältnisse erhalte und sich für ihn dadurch neue Quellen des Erwerbes erschließen. Gegen die Mitwirkung des Landes an diesem Unternehmen sind nun verschiedene Stimmen zwar nicht so fast hier als anderswo laut geworden und da sagte man unter Anderem folgendes: „Bisher hat der Landtag nur in Nothfällen seine Hand geöffnet und Hilfe spendet, jetzt auf einmal geräth er in ein ganz anderes Fahrwasser und theilt sich in solch' hervorragender Weise an einem so großen Unternehmen.“ Ich möchte aber doch fragen, ob man es hier nicht auch mit einer gewissen Nothlage zu thun habe.

Wenn ein großer Bezirk keinen einzigen natürlichen Verbindungsweg besitzt, wenn er vielfach der Gnade oder Ungnade des Auslandes überantwortet erscheint, wenn er seine Producte nur sehr schwer zu den Verkehrscentren zu bringen in der Lage ist und wenn er seine Bedürfnisse durch einen schwierigeren Transport auf ganz unzulänglichen, hochanstiegenden und wieder gäh abfallenden Straßen nur mit bedeutenden Mehrkosten beizuschaffen vermag, wenn seine Naturschönheiten für den Fremden verschlossen, seine Curorte und Bäder nur nach Ueberwindung bedeutender Schwierigkeiten erreicht werden können, und wenn dieser Landestheil nicht selbst eigene Kraft und eigene Mittel besitzt, sich zu helfen, sondern ohne Hilfe verurtheilt erscheint, immer in noch schlimmere Verhältnisse und theilweise in die Abhängigkeit und Botmäßigkeit zum Ausland zu gerathen, so frage ich, ob da nicht auch eine gewisse Nothlage vorhanden sei, die wir zu mildern und zu heben in erster Reihe berufen sind. Weiter wird eingewendet, der Landtag habe bisher mit Ausnahme der unbedingt nothwendigen Beiträge zu den Rheindamm- und Wuhrbauten nur kleinere Subventionsbeträge diesem und jenem Unternehmen zugewendet, und jetzt, nachdem die Unterschrift auf der letzten Tilgungsquittung der Landesschuld kaum trocken geworden ist, will er schon an ein, so großes Unternehmen herantreten. Nun, als solche Einwürfe gegen die Landesbetheiligung vor einigen Wochen gemacht worden sind und in diesem Sinne Petitionen einlangten, ist mir eine Geschichte aus alten Tagen eingefallen, die ich mit 7 oder 8 Jahren in einem damaligen Lesebuche gelesen habe und die auch Ihnen Allen bekannt sein dürfte. Da wird erzählt, wie einst in einer Ortschaft ein ganz bedeutender Brand ausgebrochen sei. Die Einwohner, von Lebensmitteln entblößt, seien in eine arge Nothlage geraten, dieselben hätten Abgesandte in die umliegende Gegend entsendet, damit diese die für sie so noththuende Hilfe der Mitmenschen in Anspruch nähmen. Einer der Abgesandten ist eines Morgens auf den Hof eines Großbauern gekommen, und da hat er diesen getroffen, wie er eben seinem Knechte einen derben Verweis gegeben hat, weil derselbe die Stricke, woran die Pferde gebunden werden, über Nacht im Regen liegen gelassen hatte. Da hat sich der Abgesandte gedacht, mit dem Manne ist nichts zu machen, dieser Bauer ist sehr genau. Er war aber sehr verwundert,

als er nicht nur bedeutende Gaben an Geld, Kleidung u. s. w. bekam, sondern als ihm der Bauer auch zusagte, den Nothleidenden in den nächsten Tagen bedeutende Zufuhr an Lebensmitteln zukommen zu lassen. Der Abgesandte konnte sich nicht enthalten, dem Bauern mitzutheilen, daß er unter großen Zweifeln sein Anliegen vorgebracht habe, weil er geglaubt habe, er sei geizig. Aber dieser Mann hat ihm zur Antwort gegeben, gerade deshalb, weil er im Kleinen so besorgt gewesen sei und auf das Kleine geachtet habe, sei er in die Lage gekommen, in größerer und erheblicher Weise für seine Mitmenschen einstehen zu können.

So, glaube ich, ist es auch mit dem Landtage. Gerade deshalb, weil er immer so sparsam gewesen ist, gleichsam jeden Gulden, den er bewilligt hat, zweimal angeschaut hat, bevor er ihn hergegeben hat, gerade deshalb ist er nun in der Lage, an ein Werk zu schreiten, das einem großen Landestheile zugute kommen soll. Der Betrag, den wir bewilligen sollen, ist zwar sehr hoch, er kann aber nicht reduziert werden, wenn man nicht riskiren will, daß auch der Staat seine Hilfe dem Unternehmen nicht gewähren werde. Der Staat muß in der Botirung des Betrages den Ernst der Situation erkennen und den Ernst des Landes in dieser Angelegenheit erkennen. Die Einwendung des Herrn Abgeordneten Schapler, daß die Summe zu hoch sei, kann ich nicht gutheißen. Die Summe ist auch aus dem von einigen anderen Rednern angeführten Grunde nicht so hoch, weil wir bei Straßenbauten in den Bregenzerwald bleibend belastet würden, und zwar nicht bloß mit einem einmaligen Betrage von 110.000 fl., sondern gewiß mit einem höhern und zudem noch für die künftige Erhaltung der Straße Beiträge leisten müßten. Bei einem Beitrage für eine Straße aber besteht gar keine Hoffnung, daß wir einen Kreuzer davon zurückbekommen werden. Bei der Bahnanlage aber ist nicht alle Hoffnung ausgeschlossen, daß wir eine Verzinsung erhalten und zudem seinerzeit das Kapital zurückhalten werden. Zudem was der Herr Abgeordnete der Handels- und Gewerbekammer gesagt hat, möchte ich nur im Vorbeigehen bemerken, daß er im Irrthum ist, wenn er glaubt, daß die geschichtlichen Daten über die Bregenzerwälderbahn aus dem Handelskammerberichte entnommen sind (Dr. Waibel: Das ist nicht behauptet worden!) Was die Vorgeschichte anbelangt,

so dienten die Ausführungen des Landtagsberichtes vom Jahre 1884, sowohl dem vorliegenden als dem Berichte der Handelskammer zur Grundlage. Mit der anderen Bemerkung des Herrn Vertreters der Handels- und Gewerbekammer, daß das Land auch anderen Bezirken mit gleichem Wohlwollen begegnen werde, wenn sie an den Landtag herantreten, sind wir Alle einverstanden, und es ist gewiß das Bestreben des Landtages, soweit es die finanziellen Mittel ohne Steuererhöhung und ohne Schulden zu machen erlauben, in diesem Sinne dafür einzutreten und zu wirken. Es bestehen, wie aus den eingebrachten Petitionen zu ersehen ist, mancherlei Vorurtheile gegen die Wälderbahn. Solchen, die den gegenwärtig in Verhandlung stehenden Gegenstand actenmäßig und in allen Phasen zu verfolgen in der Lage waren, ist nichts unklar geblieben; bei denjenigen, die dies nicht in der Lage waren, ist es sehr begreiflich, daß manche Bedenken vielleicht noch obwalten konnten. Nach den heutigen Verhandlungen aber und nach den Ausführungen des Berichtes glaube ich, es werden auch in der Bevölkerung die diesbezüglichen etwa noch vorhandenen Bedenken in jeder Hinsicht schwinden. Die Ansichten wechseln ja nur zu häufig. Wir haben das bei anderen hochwichtigen Angelegenheiten erfahren, so in der Frage der Rheincorrection. Ich weiß, wie in diesem hohen Hause noch vor 12 Jahren mehrfach Beschlüsse gefaßt worden sind, die sich gegen die jetzige Durchführung der Rheincorrection ausgesprochen haben. Jetzt ist die allgemeine Ansicht die, daß die Correction unbedingt nothwendig sei und es würde wohl jeder als Landesverrätther angesehen, der sich heute gegen die Rheincorrection ausspräche. So habe ich auch die Ansicht, daß sich die Bedenken gegen die Bregenzerwälderbahn nach und nach legen werden und mit der Zeit nur Eine Stimme im Lande sein werde, die sagt, daß der Landtag recht gethan hat, daß er im entscheidenden Momente in dieser Angelegenheit eingegriffen und beigetragen hat, das Werk zu erstellen.

Nach diesen Auseinandersetzungen wollen wir an das Botum schreiten und unsere Stimme zu Gunsten der vorliegenden Anträge in die Wagschale legen. Zeigen wir offen und klar, daß uns Alle das Gefühl der Zusammengehörigkeit beseelt, daß alle Theile für einander und für das Ganze einstehen. Legen wir heute den Grundstein zu einem Werke, das für alle Zeiten sein soll ein bleibendes Denkmal

getreuer Vorsorge des Landes und der Regierung für einen bedeutenden Landestheil, ein Werk, das diesen Theil mit dem übrigen Lande und damit mit dem Reiche in Verbindung bringen soll, ein Werk, das, so hoffen wir zu Gott, glücklich und bald erstellt werden möge zum Wohle und zum Gedeihen des Bregenzerwaldes, wie nicht minder zur bleibenden Ehre und zum Ruhme des Landes. — (Lebhafter Beifall.)

Landeshauptmann: Wir gehen nun über zur Specialdebatte, und da möchte ich mir den Vorschlag erlauben der Abkürzung der Sache halber, daß ich die einzelnen Punkte der Anträge verlese und, wenn Niemand sich zum Worte meldet, gleich zur Abstimmung schreiten. Im gegentheiligen Falle ersuche ich die Herren Abgeordneten, sich zum Worte zu melden, dann werde ich die Specialdebatte eröffnen.

Punkt 1 der Anträge lautet:

„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.“

Dr. Waibel: Nach den bereits abgegebenen Erklärungen dürfen Sie von mir erwarten, daß ich dem Antrage zustimmen werde. Das kann mich aber nicht hindern, bezüglich zweier Punkte Anfragen zu stellen, deren Beantwortung nicht nur mich allein interessirt, sondern gewiß auch weitere Kreise. Es wird hier ein Zeichnungsbetrag von 110.000 fl. zur Bahn beantragt. Bezüglich der thatsächlichen Aufbringung der Summe finden wir im Berichte folgenden Satz: „Die Betheiligung des Landes an der Bregenzerwälderbahn kann erfolgen, ohne daß das Land erhöhte Umlagen zu beschließen, oder Schulden zu machen braucht.“

Nun haben wir aber z. B. nach dem vorliegenden Rechnungs-Abschlusse folgende Haupt-

posten: Ausgaben — ich lasse die kleineren regelmäßigen Posten aus und nenne nur jene, welche auf Grund von Beschlüssen zustande gekommen sind, und beweglicher Natur sind, — nämlich die Post: „Beiträge“, und die Post: „Verschiedenes“ mit 26.065 fl. und mit 6.292 fl. 41 Kr., was rund 32.000 fl. ausmacht. Der in Aussicht genommene Beitrag zur Bregenzerwälderbahn wird in einer späteren Post in 3 Theile getheilt und es würde sonach auf jedes Jahr der Betrag von 36.666 fl. zu bezahlen sein. Das ist ein Betrag, der höher ist, als jener, der im Voranschlage des Landesfondes für das Jahr 1894 für Beiträge und Verschiedenes, d. h. für die beweglichen Ausgaben vorgesehen ist. Es heißt allerdings: Auch wird das Land nicht gehindert, in der bisherigen mäßigen Weise fördernd und helfend auch bei anderen Unternehmungen einzugreifen. Es soll also vorgesehen sein, daß man außer für diese Bahn noch Mittel zur Verfügung haben wird. Wenn man diese Summe von 36.666 fl. aufbringen will, so ist es wohl kaum anders möglich, als daß man die Landesumlagen erhöht. Ich verstehe nicht recht, wie man da ohne Erhöhung der Umlagen, wenn man nicht andere Mittel zur Verfügung hat, auskommen will. Ich bitte über diesen Punkt um Aufklärung. Wenn diese Frage beantwortet sein wird, dann werde ich noch eine zweite stellen.

Mart. Thurnher: Ich bitte auch die zweite Frage jetzt zu stellen, damit sie unter Einem beantwortet werden kann.

Dr. Waibel: Ich hätte es für zweckmäßig gehalten, zuerst die eine Frage zu beantworten, damit die Dinge nicht untereinander gebracht werden, weil sie verschiedener Natur sind, wenn es aber gewünscht wird, daß ich auch die zweite Frage jetzt stelle, so werde ich es thun.

Im Punkte 1 der Anträge wird gesagt:

„Das Land Vorarlberg theiligt sich an 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 etwa höchster Bau-

kosten oder sich ergebender Betriebsdeficite herangezogen werden dürfen.“

Im Berichte ist zwar gesagt, daß die Herren Ingenieure, welche den Berathungen über die Bahnfrage beigewohnt haben, die Baukostenberechnung ziemlich entsprechend befunden und sogar die Hoffnung ausgesprochen haben, daß dieselben sich möglicherweise sogar niedriger stellen werden, demungeachtet ist aber auch der Gedanke zum Ausdruck gebracht worden, daß dennoch eine Erhöhung der Baukosten denkbar ist. Nach den gemachten Erfahrungen werden die Präliminarien gewöhnlich überschritten und es ist dies auch hier denkbar. Nun bin ich überzeugt, daß ein großer Theil der Bevölkerung sich sehr dafür interessiert, wer die Deckung der etwa erhöhten Baukosten zu tragen hätte.

Das sind die beiden Fragen, welche ich im Interesse eines großen Theiles der Bevölkerung beantwortet wissen möchte.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch das Wort? —

Wenn sich Niemand mehr zum Worte meldet, dann erkläre ich die Debatte für geschlossen. Der Herr Berichterstatter hat das Wort.

Martin Thurnher: Die erste Frage des Herrn Abgeordneten Dr. Waibel, nämlich bezüglich Aufbringung der Kosten ist insoferne berechtigt, weil, wie aus den voraufgeführten Rechnungsziffern hervorgeht, daß das Land im Jahre nur etwa über 30.000—40.000 fl. für „Beiträge“ verfügt. Nun möchte ich aber aufmerksam machen, daß in den letzten Jahren ganz außerordentliche Auslagen unter dieser Rubrik für die Rheindammbauten geleistet wurden. Diese Auslagen entfallen aber schon für das Jahr 1894 und möglicherweise geht es mit dem Baue der Bahn nicht so rasch, daß schon im heurigen Jahre an die Ausfolgung der 1. Rate gedacht werden muß. Wenn aber auch heuer schon die Ausfolgung der 1. Rate geschehen müßte, so würde dem doch kein Hindernis entgegenstehen, weil, wie gesagt, die Auslagen für die Rheindammkosten entfallen, sollte aber die Bezahlung der 1. Rate im heurigen Jahre nicht mehr zu erfolgen haben, so würde sich für das nächste Jahr in Rubrik „Beiträge“ sogar ein Ueberschuß herausstellen.

Dem Herrn Vorredner dürfte aber auch aus

den Rechnungen ersichtlich sein, daß das Land über einen entsprechenden nicht unbedeutenden Cassastand verfügt und daher keine Gefahr vorhanden ist, daß man wegen Botirung des Betrages die Steuern zu erhöhen, oder Schulden machen müßte. In dieser Beziehung glaube ich, kann der Herr Vorredner ganz beruhigt sein. Was die zweite Frage anbelangt, wer das zu bezahlen hätte, wenn Mehrkosten eintreten sollten, möchte ich vorerst auf die Auseinandersetzungen des Herrn Vorredners hinweisen, nämlich, daß die Ingenieure der Ansicht waren, es sei der Kostenvoranschlag nach den bestehenden Verhältnissen gut berechnet, ja es würde sogar mit einem geringeren Betrage gehen. Ich muß auch zugeben, daß man bezüglich der Ein- und Ausfuhrtabellen sehr rigoros vorgegangen ist, man hat eher zu niedrige, als zu hohe Beträge angesetzt. Es ist also wohl nicht zu fürchten, daß die Baukosten höher kommen werden, als sie präliminirt sind.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß hat nicht aus Furcht, daß sich etwa die Baukosten erhöhen oder Betriebsdeficite ergeben werden, in den Antrag die Einschränkung eingefügt, daß weder die Gemeinden noch das Land außer den gezeichneten Beträgen zu irgend welcher Mehrleistung herangezogen werden dürfen, sondern zur Beruhigung der Bevölkerung, welche in den verschiedenen Petitionen zum Ausdruck gebracht wurde, die Befürchtung, es konnte das Land sich in eine finanzielle Misere hineinarbeiten.

Wer aber schlimmsten Falls etwa die allfälligen Mehrbeträge zu decken hätte, das wird durch die weiteren Verhandlungen des Consortiums mit der Regierung festgestellt werden müssen. Wenn die Regierung der Ansicht ist, daß der Kostenvoranschlag entsprechend sei, und diesbezüglich keine Bedenken hegt, dann wird sie sicher die Concession ertheilen und man hofft auch, daß sie sich in der Weise, wie es im Berichte vorgesehen ist, finanziell betheiligen werde. Wenn die Regierung dieses eingetret und der Bahn ein gewisses Reinerträgnis zusichert, dann ist auch wohl der Staat berufen, für einen etwaigen Abgang oder für Mehrkosten einzutreten. Diese Frage kann uns also gar nicht beunruhigen. Erst wenn kein Resultat bei der h. Regierung erzielt würde, dann wäre es möglich, daß man mit anderen Anträgen an das Land herantreten würde. Ich habe keine Furcht, daß das Land weiter in Mitleidenschaft gezogen werden

könnte; es wird Sache der anderen Faktoren sein, dieser Frage eventuell näher zu treten. Wir haben die Grenze gezogen, wie weit wir uns einlassen und bei dem können wir es ganz ruhig bewenden lassen.

Landeshauptmann: Ich schreite nun zur Abstimmung über Punkt 1 der Anträge und ersuche jene Herren, welche demselben ihre Zustimmung geben wollen, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Martin Thurnher: Ich bitte das Stimmenverhältnis zu constatiren.

Landeshauptmann: Es waren 13 gegen 3. Punkt 2 der Anträge lautet: „An die Betheiligung des Landes wird die weitere Bedingung geknüpft, daß die Landeshauptstadt Bregenz ihrerseits auf das Recht der Erhebung von Gemeindefuzschlägen zu den von der Bregenzerwälderbahn zu entrichtenden directen 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, R.-G.-Bl. Nr. 33 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.“ —

Nachdem sich Niemand zum Wort meldet, so bringe ich diesen Punkt zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche demselben die Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen mit 13 gegen 3 Stimmen.

Der dritte Punkt lautet: „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.“

Dr. Waibel: Ich sehe mich veranlaßt, zu diesem Punkte mir auch eine Frage zu erlauben.

Zunächst interessiert uns zu wissen, an wen die Zahlungen geleistet werden. Hier ist auch ausgesprochen, daß die Auszahlung der 1. Jahresrate gleich nach Erwirkung der A. h. Concession erfolgen soll. Ich habe kein Bedenken, wenn ich weiß, in welche Hand das Geld gelegt wird; wenn

dasselbe aber gleich nach erfolgter Concession in die Hand der Bauunternehmung gelegt werden sollte, so dürfte das etwas zu früh sein.

Dr. Schmid: Ich theile das Bedenken, welches der Herr Abgeordnete Dr. Waibel hier hat, nicht, weil es im Antrage nicht heißt, daß die erste Ratenzahlung sogleich nach Erwirkung der A. h. Concession erfolgen soll, sondern es heißt nur nach Erwirkung der A. h. Concession. Es kann daher ein halbes Jahr oder auch ein Jahr herumgehen, bis das Geld bezahlt wird, und es wird dann Sache des Landesauschusses sein, in welche Hand er das Geld bezahlt. Ich habe da gar keine Bedenken.

Martin Thurnher: Ich glaube, daß da gar kein Anstand obwaltet, die Actien übernimmt das Land, Bregenz, und der Vorderbregenzerwald, wir sind ja da selber auch dabei betheiligt. Der Landesauschuß wird auch zu interveniren haben und derselbe wird das Geld sicher nicht hinausgeben, bevor die h. Regierung ihre Zusicherung nicht gegeben hat und bevor nicht alles in Ordnung ist. Da ist gewiß keine Furcht berechtigt, daß auch nur ein Kreuzer zu früh ausgegeben wird, es muß zuerst alles in bester Ordnung sein.

Landeshauptmann: Wünscht noch Jemand das Wort? —

Dann ist die Debatte geschlossen und ich schreite zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem Punkte 3 beipflichten, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen mit 13 gegen 3 Stimmen.

Der 4. Punkt lautet:

„Die h. k. f. Regierung wird neuerdings dringend ersucht, der Erstellung der Localbahn Bregenz—Bezau die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden und sich hieran in ausgiebigster Weise zu betheiligen.“

Zint: Ich möchte bei diesem Punkte der Hoffnung Ausdruck geben, daß die h. k. f. Regierung möglichst bald ihre Betheiligung zusichere und das Unternehmen fördere. Ich glaube, daß wir in den Anforderungen an die Regierung gewiß nicht weiter gehen, als das in anderen Fällen geschehen ist. Ich verweise da nur auf das Obsthahn-Project, das vom Reichsrathe schon angenommen worden ist. Dort gewährt die h. Regierung thatsächlich

weiter gehende Concessionen und deshalb gebe ich mich der Hoffnung hin, daß die h. Regierung auch in unserem Falle möglichst bald zur Verwirklichung des großen Werkes beitragen und dasselbe unterstützen wird.

Landeshauptmann: Ich ersuche nun jene Herren, welche diesem Punkte die Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Dasselbe Stimmenverhältnis, wie früher.

Der 5. Punkt lautet:

„Die in der Angelegenheit der Erbauung der Localbahn Bregenz—Bezau an den Landtag gerichteten Petitionen werden durch die vorstehenden Beschlüsse als erledigt erklärt.“ —

Ich glaube, hierüber brauchen wir gar nicht abzustimmen.

Nun kommt der 6. Punkt, welcher lautet:

„In eine Beschlusfassung betreffend die Concurrency-Straße Lauterach—Bezau wird dermalen nicht eingetreten.“

Wünscht Jemand das Wort? —

Da dies nicht der Fall ist, schreite ich zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche mit diesem Punkte einverstanden sind, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Somit ist die heutige Tagesordnung erschöpft. Die nächste Sitzung beraume ich auf Montag den 29. Januar um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr Vormittag an mit dem einzigen Gegenstande: Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechenschaftsbericht des Landes-Ausschusses.

Die heutige Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung 12 Uhr 50 Minuten.)

