

E

Beilage XII.

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses über die nochmalige Betheiligung des Landes beim Baue der Bregenzerwald-Bahn.

Hoher Landtag!

Auf Grund des Berichtes des volkswirtschaftlichen Ausschusses, Beilage XXI der stenographischen Protokolle fasste der hohe Landtag in der Sitzung vom 27. Jänner 1894 den Beschluss, sich mit Zeichnung eines Beitrages von 110.000 fl. in Stammactien an dem Baue der Bregenzerwald-Bahn zu betheiligen.

Wie aus dem damaligen Berichte hervorgeht, wurden nach dem generellen Projecte die Kosten des Bahnbaues mit 1,760.000 fl. festgesetzt, wovon ein Viertel sonach 440.000 vom Lande und den interessierten Gemeinden durch Zeichnung von Stammactien aufgebracht, drei Viertel mit 1,320.000 fl. aber durch Staatsgarantie sichergestellt werden sollten.

Nachdem auf Grund der mittlerweile begonnenen Detailprojectsaufnahme mit Sicherheit angenommen werden konnte, dass die Kosten des Baues sich gegenüber dem ursprünglichen Voranschlage unzweifelhaft höher gestalten werden, wurde bereits im Localbahngesetze vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141 die ursprünglich für ein Capital von 1,320.000 fl. in Aussicht genommene Staatsgarantie auf 1,605.000 fl. sonach um den Betrag von 285.000 fl. erhöht.

Die derart sicher gestellte Summe hätte sonach 2,045.000 fl. betragen.

Mit Zuschrift vom 30. April 1898, Zahl 14141/2 eröffnete das hohe k. k. Eisenbahnministerium dem Landes-Ausschusse, dass der seitens der Baunternehmung C. Groß und Comp. unter Rücksichtnahme auf das Ergebnis der beiden politischen Begehungen ausgearbeitete Kostenvoranschlag für die fragliche Localbahn nunmehr vorliege, und dass nach demselben für die eigentliche Bauausführung und für die Anschaffung des Fahrparkes ein Effectivbetrag von 2,448.000 fl. und unter Zurechnung von Intercalarzinsen per 64.000 fl. ferner eines Reservefondes von 40.000 fl., sowie für die staatliche Bauaufsicht per 2800 fl. ein effectives Anlagkapital von 2,554.800 fl. erforderlich sei.

Da sonach ein unbedeckter Mehrbetrag von über 500.000 fl. sich ergebe, erscheine die Realisierung des geplanten Unternehmens auf der im Gesetze vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141 vorgeschriebenen Basis als thatsächlich nicht durchführbar.

Auch von anderer Seite sind keinerlei weitere Beiträge zu erwarten, und es bleibt sonach nichts übrig, als den noch fehlenden Betrag von 23.000 fl. auf das Land zu übernehmen.

Es erscheint äußerst wünschenswert, dass die Beschlussfassung über diese weitere Zuwendung eines Landesbeitrages, beziehungsweise die Zeichnung weiterer Stammactien ungesäumt erfolge. Die aufgetauchten finanziellen Schwierigkeiten haben bereits eine außerordentliche Verzögerung der Inangriffnahme des Baues verursacht.

Diese finanziellen Schwierigkeiten werden durch das unlängst vom Reichsrathe beschlossene und mittlerweile Allerhöchst sanctionierte Gesetz sanirt, wenn vom Lande der noch fehlende Betrag von 23.000 fl. übernommen wird. Es wird nach Botierung dieses Beitrages das letzte ernstliche Hindernis beseitigt, das der Concessionsertheilung zum Bahnbaue noch entgegensteht.

Auf die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Bregenzwald-Bahn hinzuweisen, ist wohl nicht mehr nothwendig, es genügt in dieser Beziehung auf die frühern Ausschufsberichte und Landtagsverhandlungen hinzuweisen.

Durch die weitere Botierung eines Betrages von 23.000 fl. erhöht sich die Übernahme von Stammactien seitens des Landes von 110.000 fl. auf 133.000 fl. Nach Punkt 3 der Landtagsbeschlüsse vom 27. Jänner 1894 war die Auszahlung des vom Lande übernommenen Betrages in 3 gleichen Jahresraten vorgesehen. Über Wunsch der Regierung wurde indessen mit Landtagsbeschluss vom 13. Jänner 1896 gemäß den Anträgen des Landes-Ausschusses (XIII. Beilage der stenogr. Protokolle pro 1896) festgesetzt, dass die Zahlung in zwei gleichen Raten, und zwar die eine am Beginne, die zweite am Schlusse des ersten Baujahres zu erfolgen habe. Für die Deckung des Betrages war nach Punkt 3 der Beschlüsse vom 13. Jänner 1896 die Heranziehung der Cassabestände in Aussicht genommen. Diese damals beschlossenen Zahlungs- und Bedeckungsmodalitäten wären auch für die jegige Beitragsleistung beizubehalten.

Gestützt auf diese Erwägungen, stellt der volkswirtschaftliche Ausschufs folgende

Anträge:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. „Das Land Vorarlberg theilhaftig an der Erstellung der Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzwald-Bahn) außer dem bereits am 27. Jänner 1894 votierten Betrage von 110.000 fl. mit der weitem Zeichnung von Stammactien per 23.000 fl.
2. Die mit Landtagsbeschluss vom 13. Jänner 1896 festgesetzten Zahlungs- und Bedeckungsmodalitäten haben auch Geltung hinsichtlich des unter ad 1 votierten Betrages von 23.000 fl.“

Bregenz, 3. Jänner 1899.

Johann Kohler,
Obmann.

Martin Thurnher,
Berichterstatter.