

3

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Gesuch des Standes Montafon, betreffend den Bau der normalspurigen Localbahn Bludenz—Schrüns (Montafoner-Bahn).

Hoher Landtag!

In dem an den hohen Landtag gerichteten Gesuche des Standes Montafon wird hervorgehoben, dass schon ein Jahrzehnt hindurch der Bau einer Eisenbahn von Bludenz geplant und diese Angelegenheit eingehender Prüfung unterzogen worden sei. Die Ausführung dieses Werkes schein nun wohl nicht mehr in Frage zu stehen, wenn dasselbe aus Landesmitteln entsprechend unterstützt werde.

Die Bahn solle normalspurig und allen Anforderungen der Jetztzeit entsprechend gebaut und voraussichtlich elektrisch betrieben werden. Das Gesuch verweist dann auf die Naturschönheiten des Thales Montafon, auf die in stetem Wachsen begriffene Industrie, sowie auf die bestehenden schlechten Verkehrswege, insbesondere auf den Zustand der seit Jahren vernachlässigten Concurrrenzstraße Bludenz—Schrüns, die bei Nichtdurchführung des Bahnbaues Erweiterungen und Verbesserungen mit einem Kostenaufwande von 60.000 fl. erfahren müsste. Hinsichtlich der Finanzierung des Unternehmens wird im Gesuche endlich mitgetheilt, dass von Privaten 120.000 fl. und vom Stande selbst 150.000 fl. in Stammactien gezeichnet worden seien. Da die Kosten bei elektrischem Betriebe 480.000 fl. betragen, so wären für den Fall, als auch das Land sich mit der Zeichnung von 60.000 fl. in Stammactien am Unternehmen theilhaben würde, noch 150.000 fl. in Prioritätsactien aufzubringen.

Die projectierte Bahn würde eine Länge von 12'6 km erhalten und ist, wenn auch normalspurig, doch als Bahn niederer Gattung — Localbahn — anzusehen. Die Tracenrevision hat bereits im Jahre 1897 und zwar in der Zeit vom 23.—25. September stattgefunden.

Die Kosten des Bahnbaues bei Dampfbetrieb stellen sich wie folgt:

1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	21.420 fl.
2. Grundeinlösungen und sonstige Entschädigungen	34.500 "
3. Erdarbeiten	35.000 "
4. Nebenarbeiten	36.400 "
5. Kleine Kunstbauten unter 20 m lichter Öffnung	20.000 "
6. Größere Kunstbauten, Viaducte und Tunnel	—
7. Beschotterung und Oberbaulegen	17.700 "
8. Oberbau-Materialien	100.000 "
9. Hochbau und Wasserversorgung	33.500 "
10. Bahnausrüstung, Einrichtung und Betriebsvorauslagen	12.180 "
11. Fahrpark	62.000 "
12. Herstellungen in der Anschlussstation	17.000 "
13. Intercalarzinsen	7.000 "
14. Reservefond	3.300 "
Summe (rund)	400.000 fl.

Bei elektrischem Betriebe erhöhen sich die Baukosten und ist diesbezüglich aus der dem Projecte beiliegenden Rentabilitätsberechnung folgendes zu entnehmen: Die Kosten Nr. 1 bis 8 des Kostenanschlages werden für beide Betriebsarten ziemlich gleich bleiben, lediglich wird sich bei elektrischem Betriebe eine kleine Reducierung der Geleiseanlage vornehmen lassen, da die Züge sehr kurz sind; auch die Brücken können etwas schwächer gehalten werden; ferner entfallen die Kosten der Feuerversicherungen bei elektrischem Betriebe, sodass sich an den Titeln 1 bis incl. 8 der Kostenanschlag um etwa 6—7000 fl. verringern wird, während im Titel 9, d. i. Conto Hochbau, bedeutende Mehrkosten entstehen werden, nämlich durch die Herstellung der Kraftstation.

Erhebungen haben ergeben, dass für die Gewinnung einer Wasserkraft sammt Turbinenanlagen, Dynamomaschinen u. s. w. ein Kostenaufwand von rund 75.000 fl. erforderlich wird, wobei vorausgesetzt ist, dass 250 HP Kraft gewonnen wird, wodurch nicht bloß die Bahn betrieben werden kann, sondern noch für Beleuchtungs- und Kraftübertragungszwecke Kraft vorhanden ist, und sohin für Licht und Kraftübertragung eine viel größere Einnahme erzielt werden kann, als dies in vorstehender Berechnung angenommen wurde.

Auch im Titel 10 werden sich die Baukosten wesentlich erhöhen durch die Herstellung der Arbeitsleitung sammt Speisefabel und zwar beträgt die Kostenvermehrung 31.000 fl.

Im Titel 11, d. i. Fahrpark, tritt eine Reduction ein, da bei elektrischem Betriebe nur die Anschaffung des nachstehenden Fahrparkes erforderlich erscheint:

1. 3 Stück Motowagen, für Personen und Gepäck eingerichtet, à 8000 fl.	24.000 fl.
2. 3 Anhängewagen à 2000 fl.	6.000 "
3. 10 verschiedene Lastwagen à 1200 fl.	12.000 "
Summe	42.000 fl.

während 62.000 fl. bei Dampfbetrieb berechnet sind; sohin bei elektrischem Betriebe eine Ersparnis von 20.000 fl. eintritt.

Es ergeben sich somit folgende:

a) Ersparnisse an Post 1—8	6.000 fl.
" " 11	20.000 "
Summe der Ersparnisse	26.000 fl.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss stellt sonach den

A n t r a g :

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, in Angelegenheit der finanziellen Sicherstellung des Baues der normalspurigen Localbahn Bludenz—Schrüns mit der Regierung und dem Stande Montafon die nöthigen Verhandlungen zu pflegen und auf Grund derselben dem Landtage in nächster Session Bericht zu erstatten, beziehungsweise entsprechende Anträge zu stellen.“

Bregenz, am 18. April 1899.

Johann Kohler,
Obmann.

Martin Thurnher,
Berichterstatter.

