

II. Jahres-Bericht

über den Stand und Fortgang der auf Grund des Landesgesetzes vom 29. November 1899, L. G. Bl. Nr. 9 ex 1900 herzustellenden **Konkurrenzstraßen in Vorarlberg**, umfassend den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1902.

Die Bauaktion entwickelte sich in normaler Weise und erstreckte sich vor Allem auf jene Straßenzüge, deren Bauinangriffnahme nach § 2 des vorerwähnten Gesetzes im 1. Baujahre, d. i. im Jahre 1901 erfolgen soll d. i.

1. auf die Montafonerstraße I. Teilstrecke;
2. " " Hinterbregenzerwaldstraße I. Teilstrecke;
3. " " Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze;
4. " " Straße Sattens—Thüringerberg (Jagdbergstraße)

welche letztere nach dem Gesetze allerdings erst im Jahre 1907 in Angriff genommen werden sollte. Nachdem aber die an dieser Straße interessierten Gemeinden d. i. die Stadtgemeinde Feldkirch, die Gemeinden Sattens, Rons, Schnifis, Düns und Dünsberg durch rechtsgiltige Gemeindeausschußbeschlüsse sich bereits im Jahre 1901 verpflichteten, die für den Straßenbau nötigen Geldmittel der Straßenbau-Kommission zinsfrei gegen seinerzeitigen entsprechenden Rückersatz zur Verfügung zu stellen, so wurde auch mit diesem Straßenbau begonnen, worüber das Nähere weiter unten ausgeführt wird.

Für die vorgenannten Straßen wurde vor Bauinangriffnahme seitens des Landesauschusses die Erstellungs- und Erhaltungskonkurrenz geregelt und durch eigene Statute rechtsgiltig festgelegt.

Endlich wurde auch:

5. Die Fleyenstraße in den Bereich der Tätigkeit gezogen, beziehungsweise Vorarbeiten durchgeführt, da deren Bauinangriffnahme gesetzlich im Jahre 1903 vorgesehen ist.

Im Jahre 1902 fanden vier Sitzungen der Vorarlberger Straßenbau-Kommission statt, deren vornehmlichste Beratungsgegenstände die Prüfung und Genehmigung der vom Bauleiter vorgelegten Projekte und Kollaudierungsoperatte, die Verwaltung des Baufondes und die Aufstellung des Jahres-

budgets für die allgemeine Verwaltung sowie der nächstährigen Bauprogramme bildete. Besondere Vorkommnisse in dieser Arbeitsperiode sind keine zu verzeichnen.

Die Witterungsverhältnisse im Jahre 1902 waren für den Baufortschritt nicht die günstigsten; insbesondere in den Monaten Mai und Juni ist fast konstantes Schnee- und Regenwetter zu verzeichnen. Immerhin muß der Arbeitsfortschritt — von der Straße Mellau—Hirschau abgesehen — ein befriedigender genannt werden.

Übergehend auf die Straßenbauten im Einzelnen wird Nachstehendes bemerkt:

ad I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.

Von diesem Straßenzuge wurde die 4178 m lange Teilstrecke Mauren—St. Gallenkirch Ende Februar 1902 durch die Bauunternehmung S. F. Ruez und T. Kurzamann, welcher die Ausführung der mit dem Pauschalbetrage von 93.300 K veranschlagten Bauarbeiten gegen ein Aufgebot von 7% übertragen wurde, in Angriff genommen, und der Bau entsprechend dem Wunsche der Talbewohner derart gefördert, daß mit Ende des Jahres 90% der gesamten Bauarbeiten vollendet wurden, und die Straße schon befahren werden kann.

Die vollständige Fertigstellung derselben gemeinsam mit der Zufahrtsstraße nach Battmünd-Kreuzgasse ist sicher zu dem vertragsmäßigen Termine d. i. bis Ende Mai 1903 zu erwarten.

Im vorgenannten Pauschalbetrage von 93.300 K sind jedoch die Kosten für den Bau der gewölbten Allbrücke von 18'0 m lichte Weite und der 26'9 m langen Laminengallerie im Frattnextobel nicht inbegriffen.

Erstere sind mit 16.000 K, letztere mit 14.300 K veranschlagt.

Die Gewölbekonstruktionen für die Brücke und die Laminengallerie in Beton und Eisen nach System Monier, wurde durch die Baufirma G. A. Wapß und Cie. in Wien, die übrigen Bauarbeiten durch die Bauunternehmung Ruez und Kurzamann ausgeführt.

Vorgenannte Zufahrtsstraße wurde über Ansuchen der Gemeindevorsteherung von St. Gallenkirch und unter Zustimmung der anderen interessierten Gemeinden nachträglich in das Straßenbauprogramm aufgenommen, um die ansehnlichen am linken Ufer der Ill gelegenen Parzellen Kreuzgasse und Galgenul, welche durch die Traceführung der neuen Straße von Mauren ab stets am rechten Ufer entlang vom Hauptverkehre abgeschnitten wurden, sowie die Parzelle Gargellen, welcher als bekannter Luftkurort eine erhöhte Bedeutung zukommt, mit der Hauptstraße in Verbindung zu setzen. Nachdem es einerseits der Wunsch der Interessenten war, daß die Zufahrtsstraße zu gleicher Zeit mit der Hauptstraße fertiggestellt wurde, andererseits aber die nötigen Geldmittel fehlten, so wurde mit der Gemeinde St. Gallenkirch die Vereinbarung dahin getroffen, daß die Gemeinde das erforderliche Baukapital der Straßenbau-Kommission zinsfrei zur Verfügung stellt.

Die Rückzahlung desselben erfolgt in Raten vom Jahre 1904 ab, deren Ausmaß zu bestimmen jedoch ganz dem Ermessen der Straßenbau-Kommission anheim gestellt bleibt.

Es wurde schon im Herbst mit dem Baue dieser 3'0 m breiten Zufahrtsstraße nach dem vom Bauleiter vorgelegten Detailprojekte seitens der Unternehmung Ruez und Kurzamann begonnen und ist ein Baufortschritt von 10% zu verzeichnen.

Die Kosten sind veranschlagt mit 16.000 K, von welchen 9.800 K auf den Bau der gewölbten Allbrücke von 18'0 m lichte Weite entfallen.

Mit diesem Betrage von 16.000 K wird das Baukonto der Montafonerstraße in bei Aufstellung des Straßenbauprogrammes, beziehungsweise des Kostenverzeichnisses in nicht vorhergesehener Weise mehr belastet.

Die Baukosten der Strecke Mauren—St. Gallenkirch sind im ganzen mit 150.000 K veranschlagt; nach dem Rechnungsabschlusse (Beilage 1) wurden bis 31. Dezember 1902 verausgabt 115.308'48 K; in diesem Betrage sind jedoch auch die Kosten für die Projektaufnahme und Ausarbeitung der anschließenden 4062 m langen Teilstrecke Mauren—Schrums inbegriffen.

II. Hinterbregenzerwaldstraße. Erste Teilstrecke.

Die Bauinangriffnahme des ersten Teiles dieser Straße, nämlich der 2644 m langen Strecke von Mellau nach Hirschau, verzögerte sich teils in Folge der Schwierigkeiten bei der Bildung der Erstellung und Erhaltungskonkurrenz, teils durch die langwierigen Verhandlungen betreffs Erwerbung des einzig zur Verfügung stehenden Steinbruches wegen allzu hoher Ansprüche der Besitzer, Verhandlungen, welche erst in den Sommermonaten zu einem befriedigenden Abschlusse gelangten.

Es konnte sohin erst am 28. Juli 1902 mit dem Straßenbau seitens der Banunternehmung Rudolf Bösch und Cie. begonnen werden; welcher die Ausführung der mit 114.000 K veranschlagten Bauarbeiten gegen ein Abgebot von 7% von den Einheitspreisen des Voranschlages übertragen wurde.

In diesem Betrage sind jedoch die mit 16.000 K veranschlagten Kosten des Baues der gewölbten Brücke über die Bregenzer-Ach mit einer lichten Weite von 20·8 m nicht inbegriffen.

Die Gesamtkosten des Straßenbaues Mellau—Hirschau sind veranschlagt mit 145.000 K; nach dem Rechnungsabschlusse wurden mit Ende Dezember 1902 verausgabt 29.282·30 K.

Die Arbeitsleistung beträgt 23·6 %.

Ob die Straße zu dem festgesetzten Termine, d. i. mit Ende Juni 1903 fertiggestellt werden kann, ist fraglich, da im Monate Dezember mehrmals eingetretene Hochwasser den Arbeitsfortschritt bedeutend behinderten.

III. Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Von diesem Straßenzuge wurde die 6936 m lange Strecke „Siechensteig-Wirtatobel“ zum Anschlusse an die bereits bestehende nach Langen führende Straße durch die Bauunternehmung Franz Zamboni, welcher die Ausführung der Bauarbeiten gegen ein Abgebot von 2·5% von dem Pauschalbetrage von 265 000 K übertragen wurde, im Monate März in Angriff genommen und mit Ende Dezember 1902 ein Arbeitsfortschritt von 54% erreicht.

Die Gesamtkosten dieser Straßenstrecke sind mit 350.000 K veranschlagt.

Die Fertigstellung derselben zu dem vertragsgemäßen Zeitpunkte, d. i. Ende September 1903, ist ziemlich sicher zu erwarten.

Nach dem Rechnungsabschlusse wurden mit Ende Dezember im ganzen 170.811·48 K verausgabt.

Zu diesem Gegenstande muß noch bemerkt werden, daß nach dem Statute vom 22. Sept. 1900 die Herstellung und Erhaltung dieses Straßenzuges betreffend, derselbe erst am Siechensteige beim Gasthause des Franz Ritter beginnt und an der Reichsgrenze endet.

Nun hat die Stadt Bregenz bereits im Jahre 1901 in ganz selbständiger Weise vom genannten Gasthause bis zu Rainers Bierkeller an der Reichsstraße eine neue Straße angelegt und zwar weil bereits im Weichbilde der Stadt gelegen mit einer Breite von 9·0 m und beiderseitigen Trottoirs von je 3·0 m Breite, sohin in einer Gesamtbreite von 15·0 m.

Nachdem nun diese Straße, wenn auch nicht einen Teil der Konkurrenzstraße, so doch die eigentliche Anfangsstrecke des Straßenzuges Bregenz—Langen—Reichsgrenze bildet, und die Konkurrenzleistung der übrigen meist beteiligten Gemeinden wie Langen und Nieden auch für diese Straßenstrecke durch Gemeindevorschussbeschlüsse sichergestellt ist, so sicherte die Straßenbaukommission der Stadtgemeinde Bregenz eine Entschädigung aus dem Straßenbauфонде zu, deren Höhe jenem Betrage entspricht, welchen der Bau einer 5·0 m breiten nach dem Normalprofile der Strecke Siechensteig—Wirtatobel zu erbauenden Straße einschließlich der Grundablösung erfordern würde.

Bei dem Umstande als die Stadt Bregenz die Bezahlung der sie treffenden Quote an den Kosten des Straßenbaues Siedensteig—Wirtatobel Ende Jänner 1903 von der Bedingung abhängig machte, daß von derselben der Entschädigungsbetrag für die Strecke Siedensteig—Reichsstraße in Abzug gebracht werde, so mußte bei Aufstellung des Bauprogrammes für die Jahre 1903, 1904 und 1905 diesem Umstande Rechnung getragen werden, und wurde das betreffende Erfordernis im ungefähren Ausmaße von 14250 K in das Bauprogramm pro 1903 eingestellt.

Die genaue, durch den Landesoberingenieur unter Intervention eines Vertreters der Stadt Bregenz vorzunehmende Ermittlung des Entschädigungsbetrages ist noch ausständig.

IV. Flexenstraße.

Diese Straße zerfällt in zwei Teile, und zwar in die 6660 m lange Strecke Lech—Warth und in die 2158 m lange Strecke Warth—Grenze gegen Tirol.

Für letztere Strecke wurde bereits im Jahre 1900 und 1901 im Einvernehmen mit der k. k. Oberbauleitung der Tiroler Konkurrenzstraßen, in deren Kompetenz die Fortsetzung des Straßenbaues auf tirolischem Gebiete fällt, die Projektaufnahme und Ausarbeitung vorgenommen.

Die Tracierung der Strecke Lech—Warth erfolgte im Sommer 1902 und beschränkte sich die heurige Tätigkeit nur auf die Ausarbeitung einiger Projektsbeihilfe.

Nach dem Landesgesetze soll mit dem Baue dieser Straße im Jahre 1903 begonnen werden; die vorhandenen Geldmittel dürften jedoch nur eine sehr späte Inangriffnahme der Arbeiten gestatten.

Die Bildung der Erhaltungskonkurrenz der Flexenstraße ist noch ausständig.

V. Straße Sattains—Thüringerberg (Jagbergstraße).

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

- I. Teilstrecke Sattains—Röns, lang 2680 m.
- II. " Röns—Schnifis, lang 2050 m.
- III. " Schnifis—Thüringerberg. Einmündung in die Walsertaler Konkurrenzstraße, lang 5185 m.

Die I. Teilstrecke wurde im Oktober 1902 fertiggestellt und mit günstigem Erfolge kollauiert; für die II. und III. Teilstrecke wurde im Jahre 1902 die Tracierung und Projektsverfassung durchgeführt.

Nach dem Rechnungsabschlusse wurden für diesen Straßenzug bis 31. Dezember 1902 ausgegeben 37.681'48 K.

Die Kosten für den Bau der II. und III. Teilstrecke sind veranschlagt auf 28.000 K und 95.000 K, es ergibt sich somit ein Gesamterfordernis von 160.681'48 K.

Nach dem Landesgesetze vom 29. November 1899 beziffert sich das Erfordernis für den gegenständlichen Straßenzug auf 156.800 K; es ergibt sich somit ein Mehrererfordernis von 3.881'48 K.

Unterm 8. Oktober 1902 wurde die öffentliche Bauausschreibung für die Ausführung dieser beiden Teilstrecken vorgenommen und auf Grund der eingebrachten Offerte dem Bauunternehmer Valentin Canal die mit 25.400 K und 88.500 K veranschlagten Bauarbeiten gegen ein Abgebot von 3% von den Einheitspreisen des Voranschlages am 6. Dezember zur Ausführung übertragen.

Genannter Bauunternehmer ist jedoch am 18. Dezember gestorben und so sieht sich die Straßenausschreibung vor die Aufgabe gestellt, auf Grund des § 6 des Bedingnisheftes, I. Teil, allgemeine Baubedingnisse, eine weitere Entscheidung rücksichtlich der Vergabung dieser Bauarbeiten zu treffen.

Zimmerhin steht ein gleich günstiges Abgebot zu erwarten, wodurch sich das vorerwähnte Mehrererfordernis auf wenige Hunderte von Kronen reduziert.

Schlus.

Die Länge der im Jahre 1902 im Baue befindlichen Straßenstrecken beträgt 16.426 km.

Das technische Personal für die Durchführung der Bauaktion ist das gleiche geblieben wie im Jahre 1901.

Dem Landesoberingenieur als Bauleiter sind als Hilfskräfte zugewiesen ein Baumeister und zwei Bautechniker, welche jedoch im Bedarfsfalle auch zur Dienstleistung für den Landes-Ausschuß herangezogen werden.

In diesem Falle trägt der Landesfond die betreffenden Bezüge.

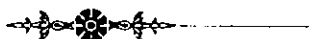
Die Rechnungsgebarung mit dem Straßenbauфонде ist aus Beilage I, Rechnungsabluß zc. zu ersehen.

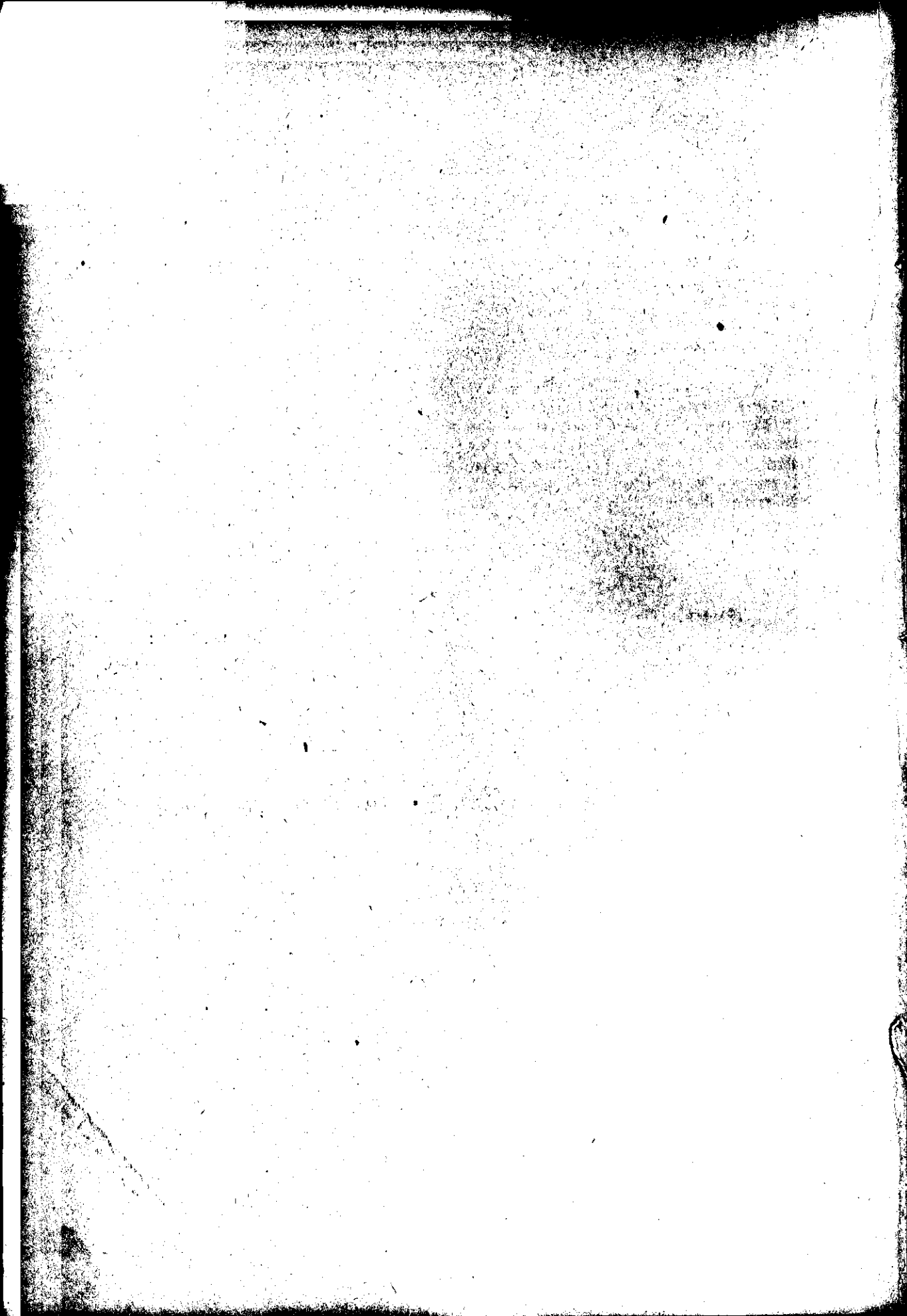
In Beilage II ist das Bauprogramm pro 1903, 1904 und 1905, dessen Erfordernis und Deckung dargestellt. Schließlich wird noch bemerkt, daß auf das seitens des Landes-Ausschusses an das k. k. Ministerium des Innern unterm 10. Dezember 1901, Bl. 5294, gestellte Ansuchen, es möge der Bitte der Straßenbaukommission vom 24. Juni 1901 um anticipative Einzahlung der drei in den Jahren 1913, 1914 und 1915 fälligen staatlichen Jahresraten von zusammen 211.500 K in zwei Jahresraten von je 105.700 K in vollem Ausmaße entsprochen werden, eine Erledigung bis jetzt nicht erfolgt ist.

Vorarlberger Straßenbau-Kommission.

Bregenz, am 29. Jänner 1903.

Der Vorsitzende:
Adolf Rhombert m. p.





Rechnungs-Abschluß

des

allgemeinen Baufondes

und des

Baufondes der Jagdbergstraße

angefangen

vom Beginne der Bauaktion

d. i.

vom 25. April 1900 bis 31. Dezember 1902.



A. Rechnungs-Abschluß mit Einschluß der Jagdbergstraße.

Einnahmen laut Kassabuch		K 400.016 ⁶⁹
Ausgaben laut Kassabuch pro 1900	K 6.326 ⁰⁷	
" " " 1901	" 13.855 ⁷⁰	
" " " 1902	" 336.633 ⁹⁶	
	<hr/>	
	zusammen	K 356.815 ⁷³
		<hr/>
Verbleibt ein Kassarest		K 43.200 ⁹⁶

Von den Ausgaben per K 356.815⁷³ entfallen auf die einzelnen Straßenzüge nach den betreffenden Kassabüchern auf:

B 1 Montafonerstraße, I. Teilstrecke	K 115.308 ⁴⁸
B 2 Hinterbregenzeraldstraße, I. Teilstrecke	" 29.282 ³⁰
B 3 Bregenz—Langen—Reichsgrenze	" 170.811 ²⁰
B 4 Fleyenstraße	" 3.732 ²⁷
B 6 Jagdbergstraße	" 37.681 ⁴⁸
	<hr/>
Summe	K 356.815 ⁷³

NB. Die Rechnungsgebarung des Baufonds der Jagdbergstraße erfolgt abgefordert, weil das Baukapital vorläufig von den an der Straße interessierten Gemeinden gegen feinerzeitigen entsprechenden Rückerlag aus dem allgemeinen Straßenbaufonds zur Verfügung gestellt wird.

Bregenz, am 31. Dezember 1902.

Ilmer,
Bauleiter.

B. Rechnungsgebarung des Baufonds der Jagdbergstraße.

Laut Kassabuch der Jagdbergstraße:

Einnahmen	K 52.781 ⁷³
Ausgaben	" 37.681 ⁴⁸
	<hr/>
verbleibt Kassarest der Jagdbergstraße	K 15.100 ²⁵

C. Rechnungsgebarung des allgemeinen Baufondes
mit Ausschluß der Jagdbergstraße.

Laut Kassabuch der Einnahmen:

Einnahmen	K 400.016 ⁶⁹
Hievon ab die Einnahmen der Jagdbergstraße	" 52.781 ⁷³

Verbleiben Einnahmen	K 347.234 ⁹⁶
----------------------	-------------------------

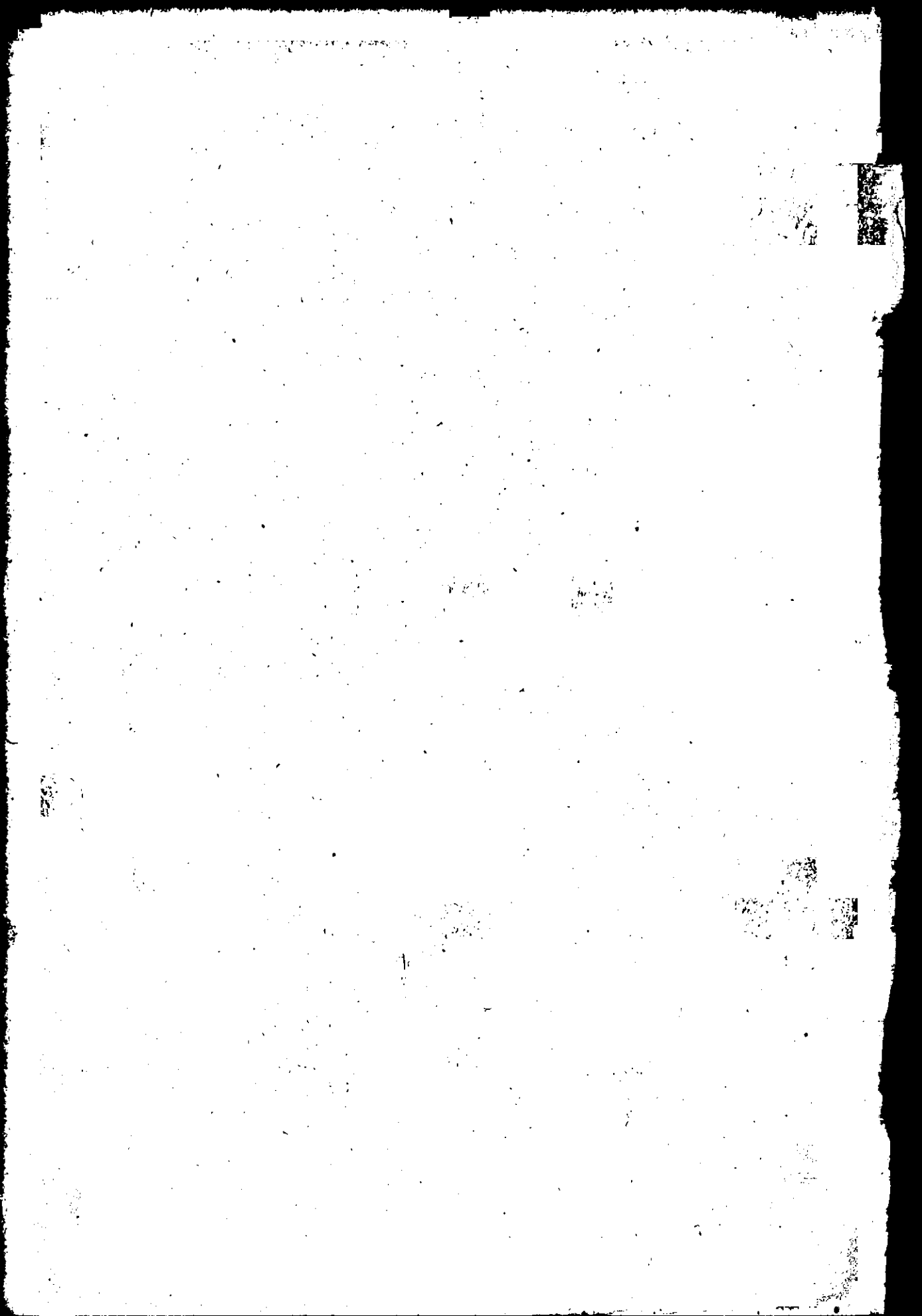
Ausgaben wie vor	K 356.815 ⁷³
Hievon abgezogen die Ausgaben der Jagdbergstraße mit	" 37.681 ⁴⁸

Verbleiben Ausgaben	K 319.134 ²⁵
---------------------	-------------------------

Verbleibt ein Kassarest	K 28.100 ⁷¹
-------------------------	------------------------

Summa-Kassarest wie vor	K 43.200 ⁹⁶
-------------------------	------------------------





Beilage LXIV B.

Bauprogramm

pro 1903, 1904 und 1905, dessen Erfordernis und Deckung.

A. Erfordernis.

I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.			
1. Strecke Mauren—St. Gallenkirch . . .	K	29.691'52	
2. Zufahrtstraße Battmund—Kreuzgasse . . .	„	16.000'—	
		zusammen	K 45.691'52
II. Hinterbregenzerwaldstraße. Erste Teilstrecke.			
1. Strecke Mellau—Hirschau	K	115.717'70	
2. „ Mellau—Bezau, I. Rate	„	76.854'66	
		zusammen	K 192.572'36
III. Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze.			
1. Strecke Siechensteig—Wirthatobel . . .	K	179.188'80	
2. „ Bregenz—Siechensteig	„	13.000'—	
		zusammen	K 192'188'80
IV. Flexenstraße			„ 197.400.—
V. Laternerstraße, I. Rate			„ 50.000'—
		Summe	K 677.852'68

NB. Nachdem die Jagdbergstraße aus den Vorschußgeldern der interessierten Gemeinden gebaut und die Rückzahlung des Baukapitales an die Gemeinden erst vom Jahre 1907 ab erfolgt, so wird die Jagdbergstraße bei dem Erfordernisse und den folgenden Kapiteln: Bedeckung und Bauprogramm nicht berücksichtigt.

C. Bauprogramm:

Post Nr.	Benennung der Straßenstrecken	Bauaufwand in Kronen		Anmerkung
		einzelu	zusammen	
pro 1903				
1	Montafonerstraße, Strecke: a) Mauren—St. Gallenkirch . . .	29.691·52		fertig
	b) Battmund—Kreuzgasse . . .	— —		fertig; die Bezahlung vom Jahre 1904 ab
2	Hinterbregenzeralbstraße, Strecke: Mellau—Hirschau . . .	115.717·70		fertig
3	Straße Bregenz—Langen—Reichs- grenze, Strecke: Siechensteig—Birthatobel . . .	148.283·57		fertig
	Bregenz—Siechensteig . . .	13.000·—		fertig
4	Flerenstraße . . .	3.000·—		I. Rate
	zusammen		309.692·79	
pro 1904				
1	Montafonerstraße, Strecke: Battmund—Kreuzgasse . . .	10.240·—		bereits 1903 fertig gestellt
2	Straße Bregenz—Langen—Reichs- grenze, Strecke: Siechensteig—Birthatobel . . .	30.905·23		
3	Flerenstraße . . .	138.404·49		
	zusammen		179.549·72	
pro 1905				
1	Montafonerstraße, Strecke: Battmund—Kreuzgasse . . .	5.760·—		Schlußrate
2	Hinterbregenzeralbstraße, Strecke: Mellau—Bezau . . .	76.854·66		I. Rate
3	Flerenstraße . . .	55.995·51		III. und Schlußrate
4	Latenserstraße . . .	50.000·—		I. Rate
	zusammen		188.610·17	
	Summe		677.852·68	

NB. Von der Jagdbergstraße wurde die I. Teilstrecke von Sattens nach Rös bereits im Herbst 1902 vollendet; der Bau der II. und III. Teilstrecke von Rös nach Schnifis und von Schnifis nach Thüringerberg, Anschluß an die Walfertaler-Konkurrenzstraße, wird im Frühjahr 1903 in Angriff genommen und im Sommer 1904 vollendet.

Bregenz, im Jänner 1903.

Ilmer m. p.
Bauleiter.

