

Beilage 15.

V. Jahres-Bericht

über den Stand und Fortgang des Baues der auf Grund des Landesgesetzes vom 29. November 1899, L. G. Bl. Nr. 9 ex 1900 herzustellenden **Konkurrenzstraßen in Vorarlberg**, sowie über die finanzielle Gebarung, umfassend den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1905.

Die Tätigkeit der Bauleitung beschränkte sich auf den weiteren Ausbau der bereits in den Vorjahren in Angriff genommenen Straßenstrecken, wie der Montafoner-Konkurrenzstraße I. Teil: Bludenz—Parthenen und der Fleyenstrasse, ferner auf Projektierungsarbeiten der Hinterbregenzeraldstraße I. Teil, sowie der Laternserstraße.

Die Straßenbau-Kommission besteht, wie im Vorjahre, aus dem Herrn Landeshauptmanne Adolf Rhomberg als Vorsitzenden, aus den Vertretern der k. k. Statthalterei nämlich dem k. k. Hofrate und Vorstand des k. k. Statthalterei-Baudepartements Herrn August Ritt und dem k. k. Statthaltereirate und Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz Herrn Lewin Graf Schaffgotsch; ferner aus den Vertretern des Landes-Ausschusses, d. i. dem Landes-Ausschußmitgliede Herrn Martin Thurnher und dem Gefertigten als Bauleiter.

Als Ersatzmitglieder für die Vertreter des Landes-Ausschusses fungieren: für Herrn Martin Thurnher das Landes-Ausschußmitglied Herr Dr. Jakob Schneider und für den Gefertigten Herr Johann Kohler, Landtagsabgeordneter.

Im Jahre 1905 fanden zwei Sitzungen der Vorarlberger-Straßenbau-Kommission statt, deren vornehmlichste Beratungsgegenstände in Gemäßheit der Bestimmungen des § 8 der Vollzugsverordnung vom 7. Mai 1900, L. G. Bl. Nr. 30 zum eingangs genannten Landesgesetze die Prüfung und Genehmigung der von der Bauleitung vorgelegten Straßenprojekte, der Rechnungsgebarung für die allgemeine Verwaltung und für die Bauausführung, ferner der nächstjährigen Bauprogramme und der Kollaudierungs- beziehungsweise Nachkollaudierungsprotokolle bildete.

Die allerdings nicht bedeutenden disponiblen Gelder des Baufondes wurden bei der Sparkasse der Stadt Bregenz zinstragend angelegt.

Nach der Beilage zum vorliegenden Jahresberichte (Rechnungsabschluss) beziffert sich das Zinserträgnis des Baufondes mit Ausschluß der Jagdbergstraße auf K 2080.16 und jenes des in besonderer Verwaltung geführten Baufondes der Jagdbergstraße auf K 85.41.

Die Einzahlungen der Konkurrenzbeträge der Gemeinden erfolgten gleichwie in den Vorjahren in anstandslofester Weise zu den festgesetzten Terminen.

Übergehend auf die Straßen im Einzelnen wird berichtet, wie folgt:

I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.

(Bludenz—Schruns—Parthenen.)

Wie bereits im vorjährigen Jahresberichte erwähnt, erscheint die Bauaktion für die erste Teilstrecke dieses Straßenzuges, und zwar der 4166 m langen Strecke Mauren—St. Gallenkirch und der 317 m langen Zufahrtsstraße Battmund—Kreuzgasse nunmehr abgeschlossen.

Die noch wenigen restlichen Grundeinlösungsverträge wurden ausbezahlt und beim k. k. Bezirksamte in Schruns um Verfassung der Grundeinlösungsverträge eingeschritten.

Die restliche Schuld des Baufonds per 6000 K an die Gemeinde St. Gallenkirch für die vorstufenweise Bestreitung der Kosten für den Bau der vorgenannten Zufahrtsstraße wurde vollständig beglichen.

Die Fortsetzung der Bauaktion in der Richtung nach Schruns, bezw. der Bau einer weiteren Teilstrecke, und zwar der 2150 m langen und mit 55.000 K veranschlagten Strecke: Mauren—Säge bei Gamprech war nach dem vorjährigen Bauprogramme erst für das Jahr 1906 in Aussicht genommen.

Nachdem aber die Latarnserstraße im Jahre 1905 nicht zur Bauinangriffnahme gelangte, worüber unter V. Latarnserstraße berichtet wird, so wurden die hierfür pro 1905 reservierten Gelder verfügbar und konnte sohin mit dem Baue der vorgenannten Teilstrecke im Spätherbste des heurigen Jahres begonnen werden.

Nach dem ursprünglichen Plane sollte die Zll zirka 40 m unterhalb der alten „Landbrücke“ übersezt werden. Die Gemeinde Tschagguns stellte jedoch das Ersuchen, es möge die neue Brücke weiter talauswärts zirka 780 m unterhalb der alten „Landbrücke“ in der Nähe des sog. Bödmensteines angelegt werden, um der großen Gemeinde Tschagguns die Herstellung einer Zufahrtsstraße und damit den Anschluß an die Konkurrenzstraße zu ermöglichen.

Diese Projektänderung bedingt allerdings eine Mehrlänge der Straße von 59 m und bei einem Kostenanfordernisse von 65.000 K, einen Mehraufwand von 10.000 K gegenüber dem ursprünglichen Kostenanschlage; dem ungeachtet sprach sich der Konkurrenzsausschuß mit Rücksicht auf das durch diese Traceführung geförderte allgemeine Verkehrsinteresse einstimmig hierfür aus und beschloß die Straßenbau-Kommission, dem Ersuchen der Gemeinde Tschagguns stattzugeben und dem diesbezüglich gestellten Antrage des Konkurrenzsausschusses die Zustimmung zu erteilen.

Nachdem sich die Gemeinde Tschagguns bereit erklärte, zur teilweisen Kompensierung der Mehrkosten die Kosten der Grundeinlösung in ihrem Gemeindegebiet, veranschlagt mit 4600 K, auf sich zu nehmen, so vermindern sich die Mehrkosten um diesen Betrag und stellt sich sohin das Erfordernis für die gegenständliche Straßenstrecke auf 60.400 K gegenüber 55.000 K des ursprünglichen Projektes.

Die Ausführung der mit 52.500 K veranschlagten Bauarbeiten wurde der Bauunternehmung Hug & Kurzammann, welche die anschließende Straßenstrecke Mauren—Battmund—St. Gallenkirch und die Zufahrtsstraße Battmund—Kreuzgasse baute, auf Nachmaß zu den Einheitspreisen des Voranschlages übertragen, welche mit den Arbeiten Mitte September 1905 begann und mit Jahreschluß eine Arbeitsleistung von 34,3 % erzielte.

Die Fertigstellung ist spätestens Ende Juni 1906 zu erwarten.

Nach dem Rechnungs-Abschlusse wurden im Jahre 1905 verausgabt K 26.411'61

Hierzu gerechnet die in den Jahren 1900 bis inklusive 1904 für den Bau der Montafoner-Konkurrenzstraße aufgelaufenen und im IV. Jahresberichte pro 1904 nachgewiesenen Kosten von K 182.437'97

ergibt mit Jahreschluß 1905 einen Gesamtaufwand von . . . K 208.849'58

Die Verhandlungen für die Ablösung des für den Bau der vorgenannten Straßenstrecke: „Mauren—Säge bei Gamprech“ nötigen Grundes wurden im Herbst 1905 auch auf die weitere Teilstrecke:

„Säge—Gampreg—Kirchdorf—Schrums“ ausgedehnt und ergaben bei dem Entgegenkommen der Grundbesitzer ein befriedigendes Resultat.

Im Frühjahr 1906 soll dann der Straßenbau fortgesetzt werden und zwar von genannter Säge fort bis zu den ersten an der Straße gelegenen Häusern von Schrums nach dem bereits seit dem Jahre 1901 vorliegenden Detailprojekte.

Die Kosten dieser 600 m langen Teilstrecke sind auf K 11.000 veranschlagt.

So wünschenswert auch, vornehmlich im Hinblick auf die Ende des Jahres 1905 stattgefundene Eröffnung der Montavonerbahn: „Bludenz—Schrums“ der völlige ununterbrochene Ausbau der noch restlichen 1480 m langen und mit K 25.000 veranschlagten Straßenstrecke bis zum Kirchdorfe Schrums erscheinen mag, womit dann die ganze 8455 m lange Straßenstrecke St. Gallenkirch—Schrums ausgebaut wäre, so muß leider bei der Beschränktheit der Mittel und mit Rücksicht auf die in anderen Landesteilen herrschenden miserablen Straßenverhältnisse, die noch dringender einer Abhilfe bedürfen, davon abgesehen und die weitere Bauaktion auf spätere Zeit verschoben werden.

II. Sinterbregenzeraldstraße. Erste Teilstrecke.

(Bezau—Schröcken.)

Von diesem Straßenzuge wurde bereits nach dem vorjährigen IV. Jahresbericht die I. 2640 m lange Straßenstrecke: „Mellau—Hirschau“ im Jahre 1903 mit einem Kostenaufwande von K 139.745·09 fertig hergestellt.

Mit der am 18. November 1904 mit günstigem Ergebnis stattgefundenen Nachkollaudierung dieser Straßenstrecke erscheint wohl die Bauaktion abgeschlossen, nicht aber die Rechnung, da Bauunternehmer N. Bösch mit einem Gesuche an die Straßenbau-Kommission herangetreten ist um Gewährung eines weiteren Entschädigungsbetrages für den ihm aus der Bauausführung in unverschuldeter Weise erwachsenen finanziellen Verlust von rund K 5500, über welches Gesuch die Kommission in der nächsten im Jahre 1906 stattfindenden Sitzung die Entscheidung treffen wird.

Weiters wurde im Jahre 1904 der Bau einer weiteren Teilstrecke und zwar der 952·5 m langen Strecke: Klaus—Zangenu fertiggestellt und nach der im Jahre 1904 erfolgten Kollaudierung am 3. November 1905 der vorgeschriebenen Nachkollaudierung durch den k. k. Bezirks- und Oberingenieur Herrn Gottfried Riccabona mit günstigem Erfolge unterzogen.

Zu den bereits im Jahre 1904 für den Bau dieser Strecke aufgelaufenen Kosten von K 30.296·— kommt noch für unterschiedliche, im Jahre 1905 ausgeführte Ergänzungsarbeiten ein Betrag von	K 539·63
und beziffert sich das Kostenersfordernis für die Straßenstrecke „Klaus—Zangenu“ demnach auf	K 30.835·63
hiez u gerechnet die Kosten der Straßenstrecke „Mellau—Hirschau“ mit	K 139.745·09

ergibt für beide rund 3·6 km langen Straßenstrecken einen
Gesamtaufwand von K 170.580·72

Wie bereits im vorjährigen Jahresberichte erwähnt, haben sich die Konkurrenzgemeinden mit Rücksicht auf die dringend notwendige Umlegung, bezw. Neubau der Straßenstrecke Klaus—Zangenu bereit erklärt, die hi für nötigen Mittel von K 30.000 zinsfrei dem Straßenbau-fonde in den Jahren 1903/4 gegen Rückersatz in 2 in den Jahren 1905 und 1906 fälligen Raten vorzustrücken.

Im Jahre 1905 gelangte die I. Rate im Betrage von K 15.539·63 zur Rückzahlung, welche im Rechnungsabschlusse unter den „Ausgaben“ erscheint.

Es ist beabsichtigt, im Jahre 1906 die Projektierungsarbeiten für den Bau der Straßenstrecke: Schoppenu—Schröcken durchzuführen, und im Jahre 1907 mit dem allmählichen Baue der Straße

zwischen Schoppernau und Schröcken zu beginnen, sowie einige schlechte Straßenstellen zwischen Hirschau und Au zu verbessern.

Es empfiehlt sich dieser Vorgang aus dem Grunde, weil die Verlängerung der Bregenzeraldbahn bis Schoppernau, zumindest bis Au, für welche das k. k. Eisenbahn-Ministerium bereits vor Jahren ein Projekt ausarbeiten ließ, — voraussichtlich nur eine Frage der Zeit ist und dann, weil zwischen Schoppernau und Schröcken ein kaum für Einspänner fahrbarer, zur Winterszeit mitunter lebensgefährlicher Weg besteht, und gerade in diesem Gebiete vornehmlich zur Sommerszeit mit der in Kürze zu gewärtigenden Vollendung der Flexenstraße und der tirolischen Lechtalerstraße eine beträchtliche Steigerung des Verkehrs zu erwarten steht, welche dem ganzen Bregenzeralbe zu gute kommt.

III. Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Von diesem Straßenzuge wurden bereits in den Jahren 1901 beziehungsweise 1903 die beiden 620 m beziehungsweise 6687 m langen Teilstrecken: Bregenz—Siechensteig und Siechensteig—Wirtatobel vollendet und kollaudiert.

Zu den im Jahresbericht pro 1904 ausgewiesenen Kosten per	K 363.304.44
kommt noch ein im Jahre 1905 aufgelaufener Betrag von	K 6.381.98
für Grundablösung und die Vornahme einiger Ergänzungsarbeiten	

und stellen sich sohin die Gesamtausgaben für diesen Straßenzug mit Ende des Jahres 1905 auf	K 369.686.42
--	--------------

Für das Jahr 1906 ist die Vermarkung der Besitzgrenzen und der Neubau der Brücke über den Huberbach an der Reichsgrenze in Aussicht genommen, dessen Kosten als Grenzbrücke zu gleichen Teilen von der Vorarlberger-Straßenbau-Kommission und der Distriktsgemeinde Weiler im bayrischen Allgäu getragen werden.

Die alte Grenzbrücke wurde durch das Hochwasser im August 1901 fortgerissen; die hernach erstellte provisorische Holzbrücke befindet sich in einem sehr baufälligen Zustande und ist deren Ersetzung durch eine definitive Brücke nunmehr unaufschiebbar geworden.

Bei der am 3. Juli 1905 stattgefundenen kommissionellen Verhandlung in Neuhaus, bei welcher von österreichischer Seite der Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft k. k. Statthaltereirat Levin Graf Schaffgotsch und der k. k. Bezirks-Oberkommissär Herr Hans Cornet, der Obmann des Konkurrenz-ausschusses Herr Dr. Jakob Schneider, sowie der Gefertigte, und bayrischerseits der kgl. Bezirksamtmann von Lindau und der kgl. Amtstechniker, sowie der Gemeindeauschuß in Weiler intervenierte, wurde volle Einigung über die Situierung der neuen Brücke erzielt, deren Ausführung vorbehaltlich der Zustimmung der Vorarlberger-Straßenbau-Kommission beschlossen und die weiteren technischen Details den beiden technischen Sachverständigen überlassen.

Das von der Bauleitung der Vorarlberger-Straßenbau-Kommission ausgearbeitete generelle Projekt der Brücke mit dem Kostenvoranschlag von 19.000 K fand die Zustimmung der Distriktsgemeinde Weiler.

IV. Flexenstraße.

Lech—WARTH—Landesgrenze.

Wie im IV. Jahresberichte pro 1904 ausgeführt, bildet diese Straße den II. Teil des unter dem Namen „Flexenstraße“ bekannten Straßenzuges, der, abzweigend von der Arlberg-Reichsstraße oberhalb Stuben, über den Flexenpaß nach Lech—WARTH zur Landesgrenze führt zum Anschlusse an die tirolische Lechtalerstraße nach Steeg.

Die erste 10.7 km lange Teilstrecke: Stuben—Flexenpaß—Lech, welche jedoch nicht Gegenstand des Bauprogrammes bildet, gelangte bereits in den Jahren 1895—1901 mit einem Kostenaufwande von rund 212.000 K zur Ausführung.

Mit dem Baue der II. Teilstrecke, bezw. der 6.4 km langen Strecke Lech—Warth wurde im Mai 1904 begonnen und die Bauarbeiten derart betrieben, daß diese Straßenstrecke am 27. Sept. 1905 auch für den Wagenverkehr eröffnet werden konnte.

Die völlige Fertigstellung ist Ende Juni 1906 zu erwarten.

Die rund 1.4 km lange Endstrecke Warth—Grenze dürfte im Frühjahr 1906 in Angriff genommen und im Spätherbste des gleichen Jahres fertiggestellt werden.

Nach einer im Sommer 1905 mit der k. k. Oberbauleitung der Tiroler Konkurrenzstraßen getroffenen Vereinbarung wird die Grenzbrücke um 4.0 m höher gelegt, als nach dem früheren Projekte. Dadurch erhöhen sich die Kosten der Straße allerdings von 30.000 K auf 36.000 K, andererseits wird aber der Vorteil einer geringeren Steigung der Straße auf vorarlbergischem Gebiete erreicht, und weiters entsprechend dem Bestreben der vorgenannten k. k. Oberbauleitung der Anschluß der hochgelegenen tirolischen Parzelle Lechleiten an die neue Konkurrenzstraße infolge Kürzung der Zufahrtsstraße erleichtert.

Die tirolische Anschlußstrecke: Grenze—Steeg wurde im Spätherbste 1905 in Angriff genommen und soll — wenigstens nach den Intentionen der vorgenannten k. k. Oberbauleitung — im Spätherbste 1906 vollendet werden.

Nach dem Rechnungsabschlusse betragen die für den Bau der Flerenstraße im Jahre 1905 aufgewendeten Kosten K 95.289.20

Hiezu gerechnet die mit Jahreschluß 1904 aufgelaufenen und im IV. Jahresberichte 1904 ausgewiesenen Kosten von K 120.972.23

ergibt mit Jahreschluß einen Gesamtaufwand von K 216.261.43

V. Laternjerstraße.

Nach § 2 des eingangs erwähnten Landesgesetzes vom 29. November 1899 soll der Bau der Laternjerstraße im fünften Baujahre, d. i. im Jahre 1905 in Angriff genommen werden.

Demnach wurde nach der im Jahre 1904 erfolgten Tracierung und Projektaufnahme im Frühjahr 1905 das Detailprojekt fertiggestellt und hätte mit dem Baue in dem gesetzlichen Termine begonnen werden können, wenn nicht ein schwer ins Gewicht fallender Umstand eingetreten wäre, nämlich der bedeutend höhere Kostenanschlag des Detailprojektes gegenüber dem Kostenanschlage des generellen Projektes, bezw. der im § 3 des obgenannten Landesgesetzes stipulierten Erfordernisziffer.

Die Kosten der Straße von Rankweil nach Laterns sind veranschlagt:

nach dem Detailprojekte auf K 205.000.—

nach dem generellen Projekte auf K 119.200.—

es ergibt sich ein Mehrerfordernis von K 85.800.—

Zur Aufklärung dieser so ansehnlichen Überschreitung mögen nachstehende Bemerkungen dienen:

Grundlage für den ursprünglichen Kostenanschlag von 59.600 fl. = 119.200 K bildete ein dem Landesauschuß von der Gemeinde Laterns vorgelegtes Projekt vom Jahre 1897, welches von einem behördlich autorisierten Zivilingenieur überprüft und mit dem Maximalkostenbetrag von 35.000 fl. abjustiert war.

Dieses Projekt nahm allerdings nicht den Bau der Straße in seiner vollen jetzt projektierten Ausdehnung von der Fruchbrücke bei Rankweil, sondern erst von der 770 m oberhalb dieser Brücke beziehungsweise von der zur Gemeinde Zwischenwasser gehörigen Parzelle Watschuns fort bis Laterns in Aussicht, wogegen die Strecke: Fruchbrücke—Watschuns im alten Zustande hätte belassen werden sollen.

Später bei Aufstellung des Bauprogrammes wurde auch der Umbau dieser Strecke vorgesehen und demnach der Kostenanschlag von 35.000 fl. auf 59.600 fl. = 119.200 K erhöht, wie selber dem Boranschlage des Straßenbauprogrammes zu Grunde gelegt wurde. Bei der Aufnahme des

Detailprojektes stellten sich jedoch die Terrain- und Bauverhältnisse ganz anders und viel schwieriger dar, als selbe in dem von der Gemeinde Laterns vorgelegten Projekte zur Darstellung gelangten.

Es ergaben sich bedeutend größere Arbeitsquantitäten und auch die Einheitspreise waren durchwegs zu niedrig bemessen und entsprachen schon damals nicht den tatsächlichen Erfordernissen.

Im vorliegenden Projekte wird aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten eine Straßenbreite von 3·5 m gegen 3·0 m des früheren Projektes geplant, welche Änderung bei dem steilen Terrain, durch welches zum großen Teile die Straße führt, einen Mehraufwand von 15- bis 20.000 K bedeutet.

Weiter mußte, um den wirtschaftlichen Interessen der Haupt-Konkurrenzgemeinden Zwischenwaffer und Laterns zu entsprechen, die Führung der Straßentrace eine Änderung erfahren, wodurch die Länge derselben um rund 760 m größer wurde, als nach dem ursprünglichen Projekte.

Die Nivellete der Straße erfuhr dadurch allerdings eine bedeutende Verbesserung, indem dadurch, abgesehen von der untersten Strecke: Frugbrücke—Batschuns, auf der übrigen rund 6·4 km langen Strecke fast durchwegs eine einheitliche Steigung von 7% angewendet werden kann, wogegen in dem ersten Projekte Steigungen bis zu 12% vorkommen.

Schließlich muß noch auf die namhafte Preissteigerung der Löhne und der Baumaterialien in dem achtfährigen Zeitraume seit Verfassung des Kostenanschlages hingewiesen werden.

Die nach dem vorliegenden Projekte gewählte Trace muß als diejenige bezeichnet werden, die allen, im übrigen ziemlich weit auseinandergehenden Interessen der Konkurrenzgemeinden am besten entspricht.

Dieser Umstand hatte denn auch zur Folge, daß bei der am 3. August 1905 abgehaltenen Konkurrenzverhandlung bis auf eine Differenz von 1% eine Einigung bezüglich der Bildung der Konkurrenz auf die Voranschlagssumme von 205.000 K erzielt wurde.

Der gegenständliche Straßenakt wurde vorerst über Beschluß der Straßenbau-Kommission vom 7. Juni 1905 dem Vorarlberger Landesauschusse mit dem Ansuchen unterbreitet, sich über die Stellungnahme des Landes-Auschusses zu der so wesentlichen Kostenüberschreitung von 85.800 K auszusprechen zu wollen, welcher in der Sitzung vom 20. Juli 1905 nachstehende Beschlüsse faßte:

„Der Landesauschuß unterbreitet in seiner nächsten Session den Antrag auf Übernahme der Mehrkosten von 85.800 K auf das Land, und zwar in dem durch das Landesgesetz vom 29. November 1899 für den gegenständlichen Straßenbau bestimmten Verhältnisse von 30%, mithin im Betrage von 25.740 K mit der Bedingung, daß auch der Staat für die genannten Mehrkosten im gesetzlichen prozentualen Verhältnisse von 25%, sohin mit dem Betrage von 21.450 K aufkommt.

Der das Land betreffende Mehrbetrag von 25.740 K wird in 4 gleichen Raten von je 6435 K in den Jahren 1907 — inkl. 1910 flüssig gemacht.“

Unterm 7. September 1905, Z. 4142, wurde das k. k. Ministerium des Innern im Wege der k. k. Statthalterei von diesen Beschlüssen des Landesauschusses mit dem Ansuchen in Kenntnis gesetzt, den 25%igen Staatsbeitrag per 21.450 K zu dem Mehrererfordernisse von 85.800 K, zahlbar in 2 eventuell in 3 Raten von je 10.725 K, bezw. 7150 K in den Jahren 1907 und 1908 eventuell 1909 gewähren zu wollen.

Der Landtag faßte in seiner Sitzung am 28. Oktober 1905 in der gegenständlichen Angelegenheit nachstehenden Beschluß:

„Unter der Bedingung, daß die Vorarlberger-Straßenbau-Kommission die Breite der zu erbauenden Laternserstraße auf 3·0 m reduziere, und das Projekt und den Kostenanschlag nach dieser Richtung abändere und in der Voraussetzung, daß auch die Regierung zu den nach dieser Reduzierung verbleibenden Mehrkosten eine 25%ige Beitragsleistung zusichere, übernimmt das Land von den nach dem reduzierten Projekte, bezw. Kostenvoranschläge verbleibenden Mehrkosten 30%; diese auf das Land entfallenden Mehrkosten werden in vier gleichen Jahresraten in den Jahren 1907 bis inkl. 1910 an den Straßenbaufond abgeführt.“

Die Reduzierung der Straßenbreite von 3·5 m auf 3·0 m dürfte, wie bereits erwähnt, eine Ersparung von 15- bis 20.000 K zur Folge haben; um genaue Daten hierüber abgeben zu können, bedarf es einer Neuprojektierung der Straße und Umrechnung des umfangreichen Kostenanschlages, zu welcher Arbeit sich die Bauleitung bis jetzt nicht entschließen konnte, einerseits in der Erwartung, daß hinsichtlich der vom technischen und dem Verkehrsstandpunkte aus nicht zu billigen Reduktion der Straßenbreite das letzte Wort noch nicht gesprochen ist — andererseits mit Rücksicht auf das damit verbundene große Zeit- und Kostenerfordernis.

Nach Mitteilung der k. k. Statthalterei vom 28. Dezember 1905, Nr. 52.245, ist das k. k. Ministerium des Innern zufolge Erlasses vom 25. Oktober 1905, Zl. 44.128, bereit, zu den Mehrkosten mit 25%, d. i. mit dem Betrage von 21.450 K beizusteuern, falls das Restfordernis durch Beiträge des Landes und der Interessenten sichergestellt wird.

Die Bedeckung dieses Staatsbeitrages soll jedoch nach den Intentionen des k. k. Ministeriums des Innern erfolgen durch Ausschreibung der mit 93.000 K veranschlagten Kosten der Regulierung der Bregenzer Ache zwischen Mellau—Hirschau, welche Kosten im Voranschlage für den Bau der Straße in genannter Strecke inbegriffen sind.

Dadurch ist nach der Meinung des k. k. Ministeriums eine Ersparung von 93.000 K zu erwarten.

Diese Meinung beruht jedoch auf einem Mißverständnis, dessen Aufklärung in geeigneter Zeit erfolgen wird.

Wie ersichtlich, bedarf es bis zur Verwirklichung des gegenständlichen Straßenbaues noch weiterer Verhandlungen mit der k. k. Regierung und der Landesvertretung und dürfte besten Falles die Inangriffnahme dieses Straßenbaues wohl erst im Spätherbste 1906 zu erwarten sein.

Die für die Projektierung der Straße im Jahre 1905 aufgewendeten Kosten betragen nach dem Rechnungsabschlusse	K 806·13
hiez u gerechnet die mit Jahreschluß 1904 hiefür aufgewendeten Kosten per	K 928·38

bezziffert sich der Gesamtaufwand mit Ende des Jahres 1905 auf K 1.734·51

VI. Jagdbergstraße.

Satteins—Röns—Schnifis—Thüringerberg—Einmündung in die Walfertaler Konkurrenzstraße.

Mit der am 24. Juli 1905 durch den k. k. Baurat Herrn Julius Greil mit günstigem Erfolge vorgenommenen Nachsollaudierung der Straßenstrecke Schnifis—Thüringerberg—Einmündung in die Walfertaler Konkurrenzstraße erscheint die Bauaktion dieses Straßenzuges vorläufig abgeschlossen.

Vorläufig deshalb, weil die Gemeindevorsteherung in Schnifis unterm 30. Dezember 1905 — sozusagen in zwölfter Stunde — bei der Straßenbau-Kommission ein Gesuch einbrachte, dahin lautend, es möge die 337 m lange Dorfstraße, bezw. deren Umbau in das Projekt der Jagdbergstraße aufgenommen und die Kosten hiefür aus dem Bauфонde dieser Straße bestritten werden.

Über dieses Gesuch wird die Straßenbau-Kommission in ihrer nächsten Sitzung die Entscheidung treffen.

Nach dem Rechnungsabschlusse wurden im Jahre 1905 verausgabt	K 34·67
hiez u gerechnet die mit Jahreschluß 1904 aufgewendeten Kosten von	K 163.513·18
ergibt einen Gesamtaufwand von	<u>K 163.547·85</u>

Im Voranschlage des Straßenbauprogrammes (§ 3 des Landesgesetzes vom 29. Nov. 1899) erscheinen die Kosten veranschlagt auf K 156.800·— es stellt sich sohin eine Überschreitung heraus von K 6.747·85 deren Ursachen bereits im vorjährigen Jahresberichte erörtert wurden.

Schluß.

Wie bei den einzelnen Straßenzügen nachgewiesen, beziffern sich die mit Ende des Jahres 1905 aufgelaufenen Kosten für:

1. die Montafonerstraße, I. Teil, auf	K 208.849 ⁵⁸
2. die Hinterbregenzerwaldstraße I. Teil	" 170.580 ⁷²
3. die Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze	" 369.686 ⁴²
4. die Flerenstraße	" 216.261 ⁴³
5. die Laternerstraße	" 1.734 ⁵¹
6. die Jagdbergstraße	<u>" 163.547⁸⁵</u>

es ergibt sich somit für die Durchführung des Straßenbauprogrammes seit dem Beginne der Aktion, d. i. April 1900 bis Ende des Jahres 1905 ein Gesamtaufwand von K 1,130.660⁵¹

An denselben partizipiert:

der Staat mit einem Betrage von	K 408.426 ⁴²
das Land " " " "	" 390.172 ²⁹
die Gemeinden " " " "	" 332.061 ⁸⁰

und in Prozenten ausgedrückt:

der Staat mit	36 ¹ / ₁₀₀
das Land mit	34 ⁵ / ₁₀₀ "
die Gemeinden mit	29 ⁴ / ₁₀₀ "

Von dem oben ausgewiesenen Betrage von K 1,130.660⁵¹ entfallen K 68.614³⁰, das sind 6⁰⁷/₁₀₀ auf die Kosten der Tracierung und Projektierung der Straßen und der allgemeinen Verwaltung.

Es kann wohl auch im diesjährigen Jahresbericht nicht unerwähnt bleiben, daß mit dem im Landesgesetze vom 29. November 1899 für die Ausführung der Straßenbauten festgesetzten Betrage von 1,246.600 fl. = 2,493.200 K das Auslangen nicht gefunden wird und eine Überschreitung dieses Voranschlagbetrages nicht zu vermeiden ist.

Bezüglich der Ursachen der Ueberschreitung wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im vorjährigen Jahresberichte pro 1904 verwiesen und werden zu geeigneter Zeit weitere Aufklärungen erfolgen.

Die Länge der ausgebauten Straßenstrecken beträgt gleich dem Vorjahre 25³ km; jene der im Bau befindlichen 8⁶ km.

Das Personal für die Durchführung der Straßenbauaktion ist das gleiche geblieben wie im Vorjahre und besteht außer dem Geferigten als Bauleiter aus einem Baumeister und zwei Bautechnikern, welche im Bedarfsfalle auch zur Dienstleistung für den Landesauschuß herangezogen werden.

In diesem Falle trägt der Landesfond die betreffenden Kosten.

Dem vorliegenden V. Jahresbericht liegt bei der Rechnungsabluß des allgemeinen Baufondes und des in gesonderter Verwaltung geführten Baufondes der Jagdbergstraße.

Bregenz, im Februar 1906.

Ilmer m. p.

Landes-Oberingenteur und Bauleiter.

Beilage 15 A.

Rechnungs-Abschluß

des allgemeinen Baufondes und des Baufondes der Jagdbergstraße
pro 1905.

A. Rechnungs-Abschluß

des Baufondes pro 1905 mit Ausschluß der Jagdbergstraße.

Einnahmen laut Kassabuch	K 211.887'59
Ausgaben " "	K 144.428'55
verbleibt ein Kassarest von	
	K 67.459'04

In den Einnahmen von K 211.887'59 ist auch das Zinserträgnis per K 2.080'16 der disponiblen und bei der Sparkasse der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes enthalten.

Von den vom Baufonde bestrittenen Ausgaben per K 144.428'55 entfallen auf die einzelnen Straßenzüge nach den betreffenden Kassabüchern auf:

B 1 Montafonerstraße, I. Teilstrecke Bludenz—Parthenen	K 26.411'61
B 2 Hinterbregenzeralbstraße, I. Teilstrecke Bezau—Schróden "	" 15.539'63
B 3 Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze	" 6.381'98
B 4 Flegelstraße	" 95.289'20
B 5 Laternenstraße	" 806'13
Summe	K 144.428'55

NB. Die Rechnungsgebarung des Baufondes der Jagdbergstraße erfolgt abgefondert, weil das Baukapital von den interessierten Gemeinden gegen feinerzeitigen Rückersatz in Raten vom Jahre 1907 ab zur Verfügung gestellt wurde.

Bregenz, im Jänner 1906.

Ilmer m. p.
Bauleiter.

B. Rechnungs-Abschluß

des Baufondes der Jagdbergstraße pro 1905.

Einnahmen laut Kassabuch	K 1.894'02
Ausgaben " "	K 34'67
verbleibt ein Kassarest von	
	K 1.859'35

NB. In den Einnahmen per K 1.894'02 ist auch das Zinserträgnis von K 85'41 der disponiblen und bei der Sparkasse der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes enthalten.

Bregenz, im Jänner 1906.

Ilmer m. p.
Bauleiter.