

## IX. Jahresbericht

über den Stand und Fortgang des Baues der auf Grund des Gesetzes 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 1909.

Die Arbeitstätigkeit erstreckte sich auf den allmählichen Ausbau der schon in den Vorjahren in Angriff genommenen Straßenzüge, wie der Montafonerstraße I. Teil: Schruns—Parthenen, der Hinterbregenzeraldstraße I. Teil: Bezau—Schrocken, sowie auf die Vollendung der Flerenstraße und der Straße: Rankweil—Laterns.

In der Zusammensetzung der Vorarlberger Straßenbau-Kommission ist im Berichtsjahre insoweit eine Änderung eingetreten, als der technische Vertreter der k. k. Statthalterei, Herr k. k. Oberbaurat August Ritt, im Monate Februar zum k. k. Minister für öffentliche Arbeiten ernannt wurde und demgemäß aus der Kommission ausschied.

An dessen Stelle trat zufolge Erlaß der k. k. Statthalterei vom 7. Juni 1909, Z. 35.878 der k. k. Oberbaurat Herr Michael Wagner.

Im Personale der Bauleitung ist keine Änderung eingetreten und besteht dasselbe nach wie vor aus dem gefertigten Landes-Oberingenieur als Bauleiter, dem landschaftlichen Baumeister Wilhelm Wolf und den Landestechnikern Karl Bickel und Josef Hepperger.

Den genannten Funktionären liegt auch die Beforgung des landschaftlichen Baudienstes ob und werden die Kosten entsprechend der Arbeitsleistung auf den Landesfond und den Straßenbaufond geteilt.

Im Berichtsjahre fanden drei Sitzungen der 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 des Baufondes, der nächstjährigen Bauprogramme und der Kollaudierungs und Abrechnungsoperatte der ausgeführten Bauten bildeten.

Die allerdings nicht bedeutenden disponiblen Gelder des Baufondes wurden bei der Sparkassa der Stadt Bregenz zinstragend hinterlegt und beziffert sich das Zinserträgnis nach der Beilage (Rechnungsabluß) zum vorliegenden Jahresberichte auf K 2686.75.

Wie in den Vorjahren, so verlief auch im Berichtsjahre die Bauaktion in der glatteften Weise; die Einzahlungen der im Jahre 1909 fälligen von den Konkurrenzgemeinden zu leistenden Konkurrenzbeträge zu den im Jahre 1908 aufgelaufenen Kosten der Straßenbauten erfolgten einwandlos zu den festgestellten Terminen.

Die Arbeitslöhne sind kontinuierlich im Steigen begriffen und gestaltet sich die Bauaktion von Jahr zu Jahr kostspieliger.

Übergehend auf die Straßenbauten im einzelnen wird unter Hinweis auf den VIII. Jahresbericht pro 1908 erstattet nachstehender

## Bericht.

### I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.

#### Bludenz—Parthenen.

Von diesem 29·13 km langen Straßenzuge wurde in den Vorjahren fertig gestellt und kollaudiert die 8·58 km lange Strecke: Schruns—St. Gallenkirch und die 0·317 km lange Zufahrtsstraße: Battmund—Kreuzgasse.

Im September dieses Jahres wurde die 3·03 km lange Strecke: St. Gallenkirch—Gortipohl, durch die Bauunternehmung Tobias Kurzamann vollendet, durch den k. k. Oberbaurat Herrn Michael Wagner mit günstigem Ergebnisse kollaudiert und die Erhaltung dieser Straßens Strecke vom Konkurrenz-ausschusse der Montafonerstraße übernommen.

Entsprechend dem Wunsche des Konkurrenz-ausschusses wurde die Fortsetzung des Straßenbaues, bezw. die Ausführung der mit K 78.000.— veranschlagten Bauarbeiten der weiteren, 2·81 km langen Strecke: Gortipohl—Gaschurn dem vorgenannten bewährten Bauunternehmer T. Kurzamann ohne Bauauschreibung mit dem Abgebote von 1·2 % von den Einheitspreisen des Voranschlages mit Beschluß der Straßenbau-Kommission vom 28. Juni 1909 übertragen und ist die Vollendung dieser Strecke im Juli 1910 zu erwarten.

Unterm 10. Dezember 1909 stellte der Konkurrenz-ausschuß an die Straßenbau-Kommission unter ausführlicher Begründung das Ersuchen, es möge der Straßenbau nach Parthenen keine Unterbrechung erleiden und nach Fertigstellung der Strecke: Gortipohl—Gaschurn sofort die weitere Strecke: Gaschurn—Parthenen in Angriff genommen werden.

Über dieses Ansuchen dürfte die Straßenbau-Kommission in der nächsten, anfangs des Jahres 1910 stattfindenden Sitzung schlüssig werden.

Wie im vorjährigen Jahresberichte erwähnt, wurde im Jahre 1908 die Detailprojektierung des ganzen Straßenzuges: Bludenz—Parthenen vollendet und das Gesamterfordernis in endgiltiger Weise mit K 728.600.— ermittelt.

Gegenüber dem im Landesgesetze vom 29. November 1899 mit K 496.600.— festgesetzten Erfordernisse ergibt sich sohin ein Mehrerfordernis von K 232.000.—.

Die im Berichtsjahre zur Deckung dieses Mehrerfordernisses, — ohne welche die Straßenbauaktion nach Erschöpfung des gesetzlichen Kredites von K 496.600.— nicht weiter hätte fortgesetzt werden können, — mit den Konkurrenz-faktoren, d. i. Staat und Land und Gemeinden durchgeführten Verhandlungen führten vorerst zu dem Ergebnisse, daß die Konkurrenzgemeinden laut rechtskräftigen Beschlüssen ihrer Vertretungen sich verpflichteten, die Konkurrenzquote von 28% auch auf die Mehrkosten per K 232.000.— auszudehnen und allfällige darüber hinausgehende Mehrkosten zu tragen.

Des weiteren erklärte sich der hohe Landtag mit Beschluß vom 6. Oktober 1909 unter der Voraussetzung der Gewährung eines dem bisherigen Konkurrenzverhältnisse entsprechenden Staatsbeitrages (35 %) bereit, einen 37 %igen Beitrag im Höchstausmaße von K 85.840.—, zahlbar in 4 Raten à K 21.460.— in den Jahren 1911—1914, zu gewähren.

Das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten bewilligte in Stattgebung des Ansuchens der Straßenbau-Kommission vom 22. Juli 1909, Z. 223, mit dem Erlasse vom 27. November 1909,

3. 422 — IXc, (Statth. Erlaß vom 7. Dezember 1909, Nr. 72.753) zu den gegenständlichen Mehrkosten einen 35/oigen Staatsbeitrag im Höchstausmaße von K 81.200, zahlbar in 4 Raten à K 20.300 in den Jahren 1911—1914.

Damit erscheint die volle Deckung der Mehrkosten sichergestellt.

Bis Ende des Jahres 1908 wurden verausgabt . . . . .	K 335.513'41
Aufwand im Jahre 1909 . . . . .	„ 127.254'27

Gesamtaufwand . . . . .	K 462.767'68
-------------------------	--------------

In diesem Betrage sind auch die Kosten per K 24.987'56 inbegriffen für den Bau der Straßenstrecke: Gamprág (Viendle)—Schruns, welche Kosten seitens der Gemeinde Schruns vorschußweise im Jahre 1906 gegen seinerzeitigen Rückersaß aus dem Bauфонде in den Jahren 1909 und 1910 bestritten wurden.

Einverständnis mit dem Konkurrenzsausschusse wurde der Termin der Rückerstattung auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, um die Mittel zu schaffen für den unterbrochenen Bau der Straße bis Gaschurn.

## II. Hinterbregenzerwaldstraße. Erster Teil.

### Bezau—Schröcken.

Von diesem 27'4 km langen Straßenzuge wurden bereits in den Jahren 1902—1904 die zusammen 3'6 km langen Straßenstrecken: Klaus—Zangenau und Mellau—Hirschau, weiters im Jahre 1908 die 810 m lange Strecke bei der sog. „Himmelrieße“ nächst Schopperrnau, eine 170 m lange Strecke bei Ellenbogen und eine gleichfalls 170 m lange Strecke an der „Platte“ ausgeführt.

Zur Vollendung gelangte die bereits im Jahre 1908 in Angriff genommene 556 m lange Strecke: Schalzbach—Bregenzerachbrücke vor Vorderhopfreen.

Die vorgenannten in den Jahren 1908 und 1909 ausgebauten Strecken wurden im Herbst 1909 durch den k. k. Oberbaurat Herrn Michael Wagner der Kollaudierung mit günstigem Erfolge unterzogen und dem Konkurrenzsausschusse zur Erhaltung übergeben.

Für die weitere 2'3 km lange Straßenstrecke: Bregenzerachbrücke vor Vorderhopfreen bis Bad Hopfreen mit der lawinensicheren Trace durch die sog. Hölle wurde im Berichtsjahre das Detailprojekt verfaßt.

Die Gesamtkosten sind veranschlagt auf K 100.000, von welchen K 85.000 auf die Bauarbeiten entfallen.

Die Ausführung derselben wurde über Beschluß der Straßenbau Kommission vom 28. Juni 1909 dem Unternehmer Maurermeister Stark und Zimmermeister Feuerstein am 25. Juli 1909 mit einem Abgebote von 1% von den Einheitspreisen des Voranschlages übertragen.

Wegen Arbeitermangel wurde nur ein Baufortschritt von zirka 12% erreicht.

Für den Bau des in Rede stehenden Straßenzuges wurden bis Ende

des Jahres 1908 verausgabt . . . . .	K 276.335'83
Aufwand im Jahre 1909 . . . . .	„ 47.833'72

Gesamtaufwand . . . . .	K 324.169'55
-------------------------	--------------

Im Jahresberichte pro 1908 geschah Erwähnung der vom Landesauschusse unterstützten Bestrebungen der Gemeinden Mellau, Schnepfau, Au, Schopperrnau und Schröcken hinsichtlich des Ausbaues, bezw. der Verlängerung der Bregenzerwaldbahn von Bezau bis Schopperrnau unter Verzichtleistung auf den weiteren Ausbau der korrespondierenden Straßenstrecke.

Diese Bestrebungen waren insoweit von Erfolg gekrönt, als der Ausbau der Bahn in das vom k. k. Eisenbahnministerium aufgestellte Programm der in erster Linie zur Ausführung bestimmten Lokalbahnen aufgenommen und der betreffende Lokalbahngesentwurf voraussichtlich dem Reichsrate in seiner nächsten Session zur Beschlußfassung seitens der k. k. Regierung unterbreitet wird.

Die Kosten sind auf 2·5 Millionen Kronen veranschlagt, von welchen 1·8 Millionen Kronen durch Gewährung der staatlichen Reinertragsgarantie beschafft werden sollen, während der Rest von K 700.000 seitens des Landes Vorarlberg und der Interessenten beizutragen sein wird.

Mit dem Erlasse vom 11. November 1909, Z. 38.163/2, lud das k. k. Eisenbahnministerium den Verwaltungsrat der Bregenzerwaldbahn, welchem schon vorher die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten seitens des genannten Ministeriums erteilt wurde, ein, unter Vorlage des bereits schon seit mehreren Jahren seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ausgearbeiteten generellen Projektes um Anordnung der Tracenrevision und der Stationskommission beim k. k. Eisenbahnministerium einzuschreiten, wobei die Frage der zu wählenden Trace ob über Mellau oder über Bizau einer definitiven Lösung zuzuführen ist.

### III. Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Wie im Jahresberichte pro 1908 mitgeteilt, wurden in den Vorjahren von diesem 14·95 km langen Stafenzuge die beiden 7·3 km und 0·42 km langen Teilstrecken: Bregenz—Siechensteig—Wirthatobel und Hub—Grenze ausgeführt und für die weitere Teilstrecke: Langen—Gschwend—Hub das Detailprojekt ausgearbeitet, und zwar für die 1·0 km lange Strecke: Langen—Gschwend in 2 Varianten, welche beide die Überführung des Leckenbaches mit einem 49·0 m langen Viadukte (Hauptbogen 22·5 m lichte Weite), dessen Kosten annähernd K 30.000.—, gleich den Kosten der übrigen Strecke betragen, in Aussicht nehmen.

Nachdem außerdem die Grundablösung infolge hoher Anforderungen der Besitzer Schwierigkeiten ergaben, so wurde im Berichtsjahre eine 3. Variante mit Vermeidung des Viaduktes aufgenommen und ausgearbeitet.

Die Straßenbau-Kommission genehmigte in der Sitzung vom 6. Februar 1909 das Detailprojekt für die Straßenstrecke: Gschwend—Hub, hinsichtlich welcher auch die Grundeinlösung in befriedigender, für die Kommission jedoch unverbindlicher Weise sichergestellt erscheint; — für die Strecke: Langen—Gschwend fand jedoch keine der 3 vorgelegten Projekts-Varianten die Zustimmung der Kommission, einerseits wegen der hohen Kosten des Viaduktes, andererseits wegen der großen Steigung von 6·7 % und wurde die Bauleitung beauftragt eine 4. Projekts-Variante auszuarbeiten mit der Maximalsteigung von 5 %, nach dieser Variante die Grundablösungsverhandlungen durchzuführen und das Ergebnis derselben samt dem Projekte der Kommission vorzulegen.

Diesem Auftrage wurde insoweit entsprochen, als diese 4. Variante ausgesteckt und in Detail aufgenommen wurde; die Ausarbeitung des Detailprojektes, sowie die Verhandlung betreffs Grundablösung wird im Jahre 1910 erfolgen.

Mit Schluß des Jahres 1908 wurden aufgewendet . . . . .	K 402.961·54
Aufwand im Jahre 1909 . . . . .	„ 154·61
Gesamtaufwand mit Jahreschluß 1909 . . . . .	K 403.116·15.
Im Landesgesetze vom 29. November 1899 erscheint das Erfordernis festgesetzt mit . . . . .	K 432.000.—
es erübrigt sohin noch ein Restbetrag von . . . . .	K 28.883·85,

welcher für die Fortsetzung der Bauaktion nicht ausreicht.

Es müssen sohin, nachdem das tatsächliche Gesamterfordernis bekannt ist, Verhandlungen mit der k. k. Regierung, der Landesverwaltung und den Konkurrenzgemeinden eingeleitet werden bezüglich Deckung der Mehrkosten, bezw. Ausdehnung des 32 %igen Staats-, des 31·5 %igen Landes- und des 36·5 %igen Interessentenbeitrages auf den über die gesetzliche Erfordernisziffer hinausgehenden Kostenbetrag.

Anknüpfend an die im vorjährigen Berichte enthaltene Bemerkung, daß seitens der Parzelle Thal, bezw. der Gemeinde Sulzberg der Bau einer 2·37 km langen und mit K 68.000.— veranschlagten Zufahrtsstraße von der Parzelle Thal zur Parzelle Hub, Gemeinde Langen, einmündend

dortselbst in die Konkurrenzstraße Bregenz—Langen—Reichsgrenze, geplant, und die im Zuge dieser Zufahrtstraße befindliche gewölbte Brücke von 21'0 m lichte Weite in Beton und Eisen über die Rotach bereits hergestellt ist, sei erwähnt, daß auch die Zufahrtstraße zu einem Teile gebaut ist, und daß die Einhaltung derselben seitens der Konkurrenz der Straße: Bregenz—Langen—Grenze nahezu gesichert ist.

Das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten hat mit Erlaß vom 3. September 1909 der Fraktion Thal zu den veranschlagten Kosten per K 68.000.— einen Staatsbeitrag von K 13.200 vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Genehmigung des erforderlichen außerordentlichen Kredites und der hohe Landtag mit Beschluß vom 12. Oktober 1909 einen Landesbeitrag in der gleichen Höhe bewilligt.

#### IV. Flegensstraße.

Im Jahre 1909 wurde die Flegensstraße, nämlich die im Straßenbauprogramme vorgesehene 7·8 km lange II. Teilstrecke: Lech—Warth zur Gänze ausgebaut; ebenso die kurze 180 m lange Zufahrtstraße zum Kirchdorfe Warth, welche eigentlich einen Teil der im Straßenbauprogramme vorgesehenen und gesetzlich im Jahre 1910 zur Bauinangriffnahme bestimmten Hinterbregenzwaldstraße II. Teil: Schröcken—Hochkrumbach—Warth—Anschluß an die Flegensstraße bildet, über Wunsch der Gemeinde Warth mit Zustimmung des Konkurrenz Ausschusses unter Leistung des 10 %igen Interessentenbeitrages jedoch vorzeitig ausgeführt wurde, um den Bewohnern des Kirchdorfes die Zufahrt zur Flegensstraße und in Verbindung damit zur Lechtalerstraße zu erleichtern.

Am 2. Oktober 1909 fand die feierliche Eröffnung der Flegensstraße in ihrer ganzen Ausdehnung: Stuben—Grenze und der anschließenden Lechtalerstraße: Grenze—Steeg statt, in Anwesenheit Sr. Exzellenz des Herrn k. k. Statthalters Freiherr von Spiegelfeld, des Herrn Landeshauptmannes von Vorarlberg Adolf Rhomberg, von Vertretern des Tiroler Landes Ausschusses und der Tiroler Straßenbau-Kommission, den Leitern der k. k. Bezirkshauptmannschaften Bregenz und Bludenz, nämlich der Herren Statthaltereirat Graf von Meran und Hans Cornet, und zahlreichen Landtagsabgeordneten von Vorarlberg.

Bis Ende 1908 sind für den Bau der Straße Lech—Warth—Grenze		
aufgelaufen	K	298.097·13
Aufwand im Jahre 1909	„	6.038·10
Gesamtaufwand	K	304.135·23
Das gesetzliche Erfordernis ist festgestellt mit	„	197.400.—

Es ergeben sich sohin Mehrkosten von K 116.735·23 betreffs deren Deckung nunmehr nach Abschluß der Bauaktion die Verhandlung mit der k. k. Regierung und der Landesverwaltung (die Konkurrenzgemeinden haben ihre Betreffnisse bereits gezahlt) im Jahre 1910 eingeleitet werden sollen.

Mit der Erbreiterung des I. Teiles der Flegensstraße in der 3'0 km langen Strecke: Stuben—Flegens von 3'0 m auf 4'0 m konform der Straßenbreite der weiteren Strecke: Flegens—Grenze und der anschließenden Lechtalerstraße, sowie mit der Bervollständigung der Sicherungsbauten, veranschlagt mit K 77.000 zu deren Deckung Staats- und Landesbeiträge von K 38.250 und K 30.800, zahlbar in 2 Raten in den Jahren 1909 und 1910, zur Verfügung stehen, wogegen das restliche Erfordernis von den Gemeinden Lech, Warth und Klösterle getragen wird, wurde im Sommer 1909 begonnen, und mit Jahreschluß ein Betrag von K 18.457·07 aufgewendet

Die Arbeiten umfaßten vornehmlich die Herstellung von Laminengalerien in Eisenbeton, welche mit Rücksicht auf deren Kompliziertheit und die Notwendigkeit, die Beton-Eisenbauten in besonders sorgfältiger und exakter Weise auszuführen, in eigener Regie vorgenommen wurden.

Wie bereits im letzten Jahresberichte erwähnt, dürften in Ansehung der Wichtigkeit der Flegensstraße für den Verkehr zweier Länder und insbesondere für den Fremdenverkehr, bereits in den

nächsten Jahren, voraussichtlich nach erfolgter Umgestaltung der Strecke: Stuben—Flezen seitens des Vorarlberger Landesausschusses Verhandlungen mit der k. k. Regierung zum Zwecke der Zukammerierung der Flezenstraße eingeleitet werden im Anschlusse an die Bestrebungen der Tiroler-Landesverwaltung, die Uebernahme der anschließenden Lechtalerstraße: Landesgrenze—Steeg—Neutte in die staatliche Verwaltung zu erwirken.

### V. Laternserstraße.

Diese im Jahre 1907 begonnene 7·25 km lange Straße von Rankweil nach Laterns, beginnend bei der Frugbrücke bei Rankweil und endend an deren Einmündung in die alte weiter nach Innerlaterns führenden Straße zirka 1·0 km taleinwärts des Kirchdorfes wurde im Herbst 1909 fertiggestellt und am 13. November 1909 seitens des k. k. Oberbaurates Herrn Michael Wagner mit günstigem Erfolge der Kollaudierung unterzogen.

Im Landesgesetze vom 29. November 1899 erscheint das Erfordernis auf Grund genereller Erhebungen festgesetzt mit . . . fl. 59.600.— = K 119.200.—.

Nach dem später ausgearbeiteten Detailprojekte stellte sich das Erfordernis auf . . . . . „ 205.000.—

sohin mehr um . . . . . K 85.800.—,

zu deren Deckung außer dem 45%igen Beitrag der Konkurrenzgemeinden ein 25%iger Beitrag des Staates im Höchstausmaße von K 21.450, zahlbar in 3 Raten von je K 7.150 in den Jahren 1908, 1909 und 1910 und ein 30%iger Beitrag des Landes im Höchstausmaße von K 25.740, zahlbar in 4 Raten von je K 6.435 in den Jahren 1907—1910 zur Verfügung steht.

Die tatsächlichen Kosten beziffern sich auf K 241.078·76 und ergibt sohin eine Überschreitung der mit K 205.000 v. ranschlagten Kosten um K 36.078·76, deren Deckung durch die Konkurrenzgemeinden Laterns, Zwischenwasser, Rankweil und Altenstadt laut rechtskräftigen Beschlüssen ihrer Vertretungen erfolgt.

Diese Mehrkosten wurden vornehmlich veranlaßt durch die vom Konkurrenzsausschusse gewünschte Abänderung des Projektes in der untersten rund 1·0 km langen Strecke: Frugbrücke—Batschuns, bezw. durch Herabminderung der Steigung von 10% auf 7%, durch den größeren Umfang der Sicherungsbauten gegen Steinschlag und durch die vermehrte Anzahl eiserner Geländer, durch die Mehrlänge des Tunnels um 53 m, teilweise Ausmauerung desselben und Herstellung dreier Portale zc. zc.

### VI. Jagdbergstraße.

#### Satteins—Chüringerberg.

Dieser 9·9 km lange Straßenzug, dessen Bauinangriffnahme gesetzlich erst im Jahre 1907 bestimmt ist, wurde bereits in den Jahren 1902—1904 ausgebaut, nachdem die Konkurrenzgemeinden, nämlich die Stadt Feldkirch, Satteins, Rons, Schnifis, Düns und Dünserberg die erforderlichen Mittel voranschussweise und zinsfrei gegen Rückzahlung in 4 Jahresraten vom Jahre 1907 ab zur Verfügung stellten.

Im Landesgesetze vom 29. November 1899 ist das Erfordernis mit K 156.800 festgesetzt, die Ausführungskosten beziffern sich auf K 163.547·85; die Ueberschreitung beträgt sohin K 6.747·85, deren Deckung in erster Linie durch die gesetzliche Beitragsquote von 45% der Konkurrenzgemeinden erfolgen soll; die restlichen 55% sollen gedeckt werden durch den im vorgenannten Gesetze vorgesehenen 24·6%igen Staats- und den 30·4%igen Landesbeitrag, und zu diesem Behufe Verhandlungen mit der k. k. Regierung und der Landesverwaltung im Laufe des Jahres 1910 eingeleitet werden.

Im Jahre 1909 gelangte die III. Rate per K 40.887 abzüglich des 45 %igen Interessentenbeitrages per K 18.399<sup>15</sup>, sohin im Ausmaße von K 22.487<sup>85</sup> des vorstufweise eingezahlten Baukapitales zur Rückzahlung an die Konkurrenzgemeinden.

Sohin ergibt sich mit Ende 1909 ein Gesamtaufwand von K 122.661.

### VII. StraÙe von Kennelbach zur LangenerstraÙe.

Für genannte StraÙe, deren Bauinangriffnahme nach dem Landesgesetze vom 29. Nov. 1899 bereits im Jahre 1907 hätte erfolgen sollen, wurde auf Grund der im Jahre 1907 vorgenommenen Projektaufnahme ein generelles Projekt ausgearbeitet und zwar nach der von der Fraktion Kennelbach, Gemeinde Nieden, gewünschten Trace und der Kostenanschlag bei einer StraÙenlänge von 2.885 m mit K 93.000 ermittelt.

Gesetzlich ist das Erfordernis mit K 49.400 fixiert, zu welchem der Staat 33,5 %, das Land 31,5 % und die Interessenten 35 % beizutragen haben.

Es stellt sich sohin ein Mehrerfordernis von K 43.600 heraus, welches zum größten Teile durch die von der Parzelle Kennelbach gewünschte Traceführung hervorgerufen wird.

Wie bereits im Jahresberichte pro 1908 ausgeführt, wurde bei Aufstellung des Bauprogrammes und des Erfordernisses die Herstellung einer Zufahrt zur LangenerstraÙe von der in der Talniederung gelegenen Ortschaft Kennelbach zu der oberhalb an der Bergeslehne sich entlang ziehenden HauptstraÙe: Bregenz—Langen—Reichsgrenze auf kürzestem Wege unter Annahme einer 7 %igen Steigung in Aussicht genommen, wobei sich eine StraÙenlänge von 1,2 km ergibt.

Bei dieser Traceführung würde man, wenn nicht abnorme hohe Grundeinlösendpreise gezahlt werden müssen, was allerdings im Gebiete von Kennelbach erfahrungsgemäß zu befürchten steht, mit dem gesetzlichen Betrage von K 49.400 das Auslangen finden können.

Die Parzelle Kennelbach strebt jedoch zum Teile den Bau einer ParallelstraÙe zur HauptstraÙe: Bregenz—Langen Grenze an, als welche sich der I. Teil der 1805 m langen Strecke von Kennelbach dem Schülenbache entlang bis Unterau darstellt, und soll erst von da ab der 1080 m lange Aufstieg zur HauptstraÙe erfolgen.

Die erstere Strecke bzw. der Umbau der bereits bestehenden TalstraÙe ist mit K 50.000, der Umbau der letzteren Strecke mit K 43.000 veranschlagt.

Ueber Ansuchen der StraÙenbau-Kommission vom 9. Dezember 1908 beraumte der Landesausschuß auf den 28. Dezember 1908 eine kommissionelle Verhandlung mit den in Betracht kommenden interessierten Gemeinden an, nämlich Nieden, Wolfurt und Langen, und mit der Gesellschaft des „Kohlenbergwerkes Wirtatobel“ betreffs Sicherstellung der Erststellungs- und Erhaltungs-Konkurrenz.

Bei dieser Verhandlung erklärten die Vertreter der Gemeinde Nieden, 32 % und jene der Gemeinde Wolfurt 3 % des gesetzlich mit K 49.000 festgestellten Erfordernisses, und die Vertreter der Gemeinde Langen, 10 % der Mehrkosten nach Abzug des 65 %igen Staats- und Landesbeitrages übernehmen zu wollen.

Diese Erklärungen der Gemeindevertreter wurden abgegeben vorbehaltlich der Zustimmung der Gemeindeauschüsse.

Der Vertreter des „Kohlenbergwerkes Wirtatobel“ erklärte, seiner Gesellschaft den Antrag auf Subventionierung des StraÙenbaues zu stellen.

Ueber die Erhaltung der StraÙe soll in späterer Zeit verhandelt werden.

Die Gemeindevertretung von Wolfurt erklärte sich mit der Äußerung ihrer Vertreter einverstanden, von den anderen Gemeinden und von der Gesellschaft „Kohlenbergwerk Wirtatobel“ ist bisher eine Mitteilung diesbezüglich nicht erfolgt.

Bei dem vorgeschilderten Stande der Angelegenheit dürfte wohl auch im Jahre 1910 der Bau nicht in Angriff genommen werden.

Für die Projektierung der gegenständlichen StraÙe in den Jahren 1907 und 1908 wurden zusammen verausgabt K 167<sup>19</sup>.

Weitere Kosten sind im Jahre 1909 nicht aufgelaufen.

### Schluss.

Wie bei den einzelnen Straßenzügen ausgewiesen, beziffern sich die für die Projektaufnahme und für den Bau derselben seit Beginn der Aktion bis Ende des Jahres 1909 aufgelaufenen Kosten, wie folgt:

I. Montafonerstraße, I. Teil: Schruns—Parthenen . . . . .	K	462.767·68
II. Hinterbregenzerwaldstraße, I. Teil: Bezau—Schrócken . . . . .	„	324.169·55
III. Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze . . . . .	„	403.116·15
IV. Fleyenstraße . . . . .	„	304.135·23
V. Laternerstraße . . . . .	„	241.078·76
VI. Jagdbergstraße . . . . .	„	163.547·85
VII. Straße: Kennelbach zur Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze . . . . .	„	167·19
Summe . . . . .	K	1,898.982·41

An dieser Kostensumme beteiligt sich:

Der Staat mit . . . . .	K	664.240·08 = 35·0%
Das Land mit . . . . .	„	644.590·27 = 33·9%
Die interessierten Gemeinden mit . . . . .	„	590.152·06 = 31·1%

Die Länge der ausgebauten Straßenstrecken beträgt 50·09 km; jene der im Baue befindlichen 5·11 km.

Bei dem Baue aller im Gesetze vom 29. November 1899 vorgesehenen Straßenzüge treten gegenüber den gesetzlichen Erfordernisziffern Ueberschreitungen auf, welche im Jahresberichte 1908 ausführlich begründet erscheinen, und wird resumierend aus den diesbezüglichen Ausführungen nachstehendes hervorgehoben:

Beruhn die gesetzlichen Erfordernisziffern auf ganz generellen Erhebungen aus den Jahren 1897/8, wobei viele und große Terrainschwierigkeiten und andere Umstände übersehen wurden, die dann später zur unvorhergesehenen Anlage von kostspieligen Objekten, wie Viadukte zur Ueberbrückung großer Tobel, Laminengalerien, Steinschlagverbauungen zc. führten;

Ausgestaltung der Straßenanlage in einer den stets sich steigenden Verkehrsansprüchen entsprechenden Weise, und zwar hinsichtlich möglichst günstiger Steigungs- und Richtungsverhältnisse, Straßenbreite, Vermeidung von Konstruktionen von Holz und Eisen und Anwendung von kostspieligen Stein-, Beton- und Betoneisen-Konstruktionen, endlich enorme Steigerung der Arbeitslöhne und der Preise der Baumaterialien seit dem nahezu 13-jährigen Zeitraum der Verfassung der generellen Kostenberechnung, die hinsichtlich der Arbeitslöhne mit 60% und jene der Baumaterialien mit 25% angenommen werden kann.

Wie sehr die Bauleitung stets bestrebt ist, in Allem große Sparsamkeit walten zu lassen, so muß dieselbe andererseits pflichtgemäß bedacht sein, Werke zu schaffen, welche auf absehbare Zeit modernen Verkehrsansforderungen entsprechen und allen beteiligten Faktoren, Staat, Land und Gemeinden, volle Befriedigung bieten.

Zum Nachweis der sparsamen Geschäftsgebarung sei angeführt, daß im Berichtsjahre die Regiekosten, nämlich die Gehalte und Reisegebühren der Funktionäre der Bauleitung, die Kosten für Schreib-, Zeichen- und der Messequisiten zc. sich auf K 9.483·09 stellen, wornach sich bei dem Kostenaufwande von K 229.864·46 — den Betrag von K 40.887·— als rückgezahlte Kapitalschuld der Jagdbergstraße nicht in Rechnung gezogen, — für die Regiekosten nur ein Prozentsatz von 4·12% ergibt. Dem vorliegenden IX. Jahresberichte liegt bei, der Rechnungsabschluss des Baufondes.

Bregenz, am 14. Jänner 1910.

**Ulmer m. p.**

Landes-Oberingenieur und Bauleiter.

**Beilage 6 A.**

**Rechnungsabluß des Baufondes pro 1909.**

Einnahmen laut Kassabuch:	K	h
Kassarest vom Jahre 1908 . . . . .	14.947	20
Staatsbeitrag, ordentlicher . . . . .	70.504	—
Staatsbeitrag, außerordentlicher a conto der Mehrkosten der Laternerstraße . . . . .	7.150	—
Landesbeitrag, ordentlicher . . . . .	54.265	74
Landesbeitrag, außerordentlicher a conto der Mehrkosten der Laternerstraße . . . . .	6.435	—
Beitrag der Gemeinden . . . . .	129.533	43
Zinserträgnis der bei der Sparkasse der Stadt Bregenz angelegten disponiblen Gelder des Baufondes . . . . .	2.686	75
Summa der Einnahmen	285.522	12
Summa der Ausgaben laut Kassabuch	270.751	46
Kassarest	14.770	66
<p>Von den Auslagen per K 270.751.46 entfallen auf die einzelnen Straßenzüge nach den betreffenden Kassabüchern:</p>		
I. Montafonerstraße I. Teil: Bludenz—Parthenen mit Ausschluß der Straßenstrecke: Gampräg (Viendle)—Schrüns . . . . .	127.254	27
II. Hinterbregenzerwaldstraße I. Teil: Bezau—Schröcken . . . . .	47.833	72
III. Straße: Bregenz—Langen Grenze . . . . .	154	61
IV. Flerenstraße . . . . .	6.038	10
V. Laternerstraße . . . . .	48.583	76
VI. Jagdbergstraße . . . . .	40.887	—
Zusammen	270.751	46

Bregenz, den 14. Jänner 1910.

**Ulmer m. p.**

Landes-Überringenieur und Bauleiter.