

Vorarlberger Landtag.

15. Sitzung

am 27. April 1899

unter dem Vorsitze des Herrn Landeshauptmannes Adolf Rhomberg.

Gegenwärtig 21 Abgeordnete.

Regierungsvertreter: Herr K. k. Statthaltereirath Rudolf Graf Huyn.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 35 Min. vormittags.

Landeshauptmann: Ich erkläre die heutige Sitzung für eröffnet und ersuche um Verlesung des Protokolles der 14. Sitzung.

(Secretär verliest dasselbe.)

Ich erkläre zu diesem Protokolle nur, dass aus einem Versehen meinerseits die Zahl der bei der dritten Lesung anwesenden Abgeordneten unrichtig angegeben wurde. Es waren nämlich nicht 13 sondern 14 Abgeordnete anwesend, mich selber eingerechnet.

Ich werde also diese Correctur vornehmen und frage die Herren, ob sie im übrigen gegen die Fassung des Protokolles eine Einwendung zu erheben haben. - Es ist das nicht der Fall, somit betrachte ich es als genehmiget.

Wir gehen -nun zur Tagesordnung über; auf derselben steht als erster Gegenstand der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Gesuch der Gemeinde Koblach um einen Landesbeitrag zur Durchführung einer Entwässerungsanlage.

Ich ersuche den Berichterstatte, Herrn Abgeordneten Kohler, das Wort zu ergreifen.

Kohler: Hohes Haus! In dem bezüglichen Berichte über dieses Gesuch der Gemeinde Koblach ist der Standpunkt möglichst kurz gekennzeichnet, den der volkswirtschaftliche Ausschuss dieser Angelegenheit gegenüber eingenommen hat, und ich kann daher, nachdem die Herren den Bericht ja schon

258

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. 111. Session, 8. Periode 1899.

seit einigen Tagen in den Händen haben, darauf verzichten, denselben vorzulesen oder in irgend einer Umschreibung dieselben Punkte hier nochmals vorzubringen.

Ich will nur bemerken, dass sich diese einheitliche Ansicht im Ausschusse allerdings nicht ohne eine gewisse Schwierigkeit gebildet hat, und

dass die Befürchtungen nahe gelegen sind, es könnte dieser Fall als Präjudiz für spätere Fälle dieser Art gelten können. Schließlich glaubte man aber doch, dass die Verhältnisse in der Gemeinde Koblach eine Ausnahme machen, und dass von diesen Rheingemeinden wohl keine bezüglich ihrer Kraft und ihrer Lage eine so schwierige Stellung einnimmt wie die Gemeinde Koblach. Aus diesem Grunde haben sich die Ansichten schließlich zu den Anträgen geeinigt, welche folgendermaßen lauten: (liest dieselben aus Beilage XLVI).

Ich empfehle also dem hohen Hause die Annahme dieser Anträge, weil ich sie durch die Lage der Dinge hinreichend begründet finde und meines Wissens von unserem Lande der Meliorationsfond nicht in der Weise in Anspruch genommen ist, dass man Anstand nehmen könnte, ihn für diesen Fall in Anspruch zu nehmen.

Landeshauptmann: Ich eröffne über den Bericht und die Anträge die Debatte. - Wenn sich niemand zum Worte meldet, so schreite ich zur Abstimmung und zwar nehmen wir beide Anträge unter einem. Ich ersuche jene Herren, welche den soeben verlesenen Anträgen ihre Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über die Festsetzung eines Vorarlberger Straßenbauprogrammes und die in dieser Angelegenheit vorliegenden Petitionen der Gemeinden Zwischenwasser, Schröcken, Fontanella und einer Anzahl Bürger von Laterns.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, Abgeordneter Martin Thurnher, das Wort zu nehmen.

Martin Thurnher: Hohes Haus! "Ende gut, alles gut", so dachte ich, als ich den letzten Bericht der diesjährigen Session nämlich den Bericht über die Landesausschussvorlage, betreffend den Bau von Konkurrenzstraßen in Vorarlberg, verfasste. Die

Erledigung dieses Gegenstandes reiht sich würdig an die vielen und großen Arbeiten und Aufgaben an, die wir in der heurigen Session zu lösen hatten. Bei der Berathung eines andern sehr wichtigen Gegenstandes ist bekanntlich ein Klagelied geführt worden über den Niedergang kleiner Thal- und Berggemeinden, und ich habe damals die Berechtigung dieses Klageliedes anerkannt. Außer der allgemein geänderten volkswirtschaftlichen Lage, insbesondere hinsichtlich des Bauernstandes, ist gewiss der Mangel ordentlicher Verkehrswege eine der wichtigsten Ursachen des Niederganges mancher

Thal- und Berggemeinden. Schon die Beschaffung der unentbehrlichsten Lebensmittel ist für die Bewohner solcher abgelegenen Gemeinden sehr schwierig; ebenso können sie die Producte des Bodens und die Erzeugnisse ihrer Arbeit und ihres Fleißes nicht leicht verwerten.

Die Naturschönheiten unserer Thäler und Berge sind ans diese Weise ebenfalls nur abgehärteten Fußwanderern zugänglich. Den Gemeinden fehlen aber die Mittel, um selbst geeignete Verkehrswege zu schaffen. Darum kann es nur freudig begrüßt werden, dass die Regierung auf das vom Landes-Ausschusse angeregte und vom Landtage in der letzten Session gutgeheißene Straßenbauprogramm eingegangen ist und daher Hoffnung vorhanden ist, dass die wichtigsten und unentbehrlichsten Straßenzüge von Staat, Land und Gemeinden innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren erstellt werden. Wir sind der hohen Regierung sehr zum Danke verpflichtet, dass sie in so entgegenkommender Weise bei Festsetzung dieses Programmes mitwirkte und auch in finanzieller Hinsicht an dem hiefür nöthigen Kostenaufwande in hervorragender Weise theilnimmt. Besonderen Dank aber, verdient Se. Excellenz, der Herr Statthalter, der sich von allem Anfänge an für dieses Werk interessiert hat und dafür kräftig eingetreten ist.

Sie entheben mich wohl von weiteren Ausführungen über diese Angelegenheit und den Wert des Straßenbauprogrammes im allgemeinen und der einzelnen Straßenzüge im besondern. Es hieße Wasser in den Bodensee tragen, wollte man in dieser Richtung noch etwas beitragen. Freuen wir uns aufrichtig, dass wir in die Lage kommen, dem Lande eine so große Wohlthat zu erweisen, und votieren wir einstimmig den vorliegenden Gesetzentwurf.

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899.

Ich beantrage das Eingehen in die Specialdebatte.

Landeshauptmann: Ich eröffne über den Bericht und den Gesetzentwurf die Generaldebatte.

Pfarrer Fink: Hohes Haus! Ich erachte es als meine Pflicht zu dein vorliegenden Gesetzentwurfe über das Vorarlberger Straßenbauprogramm das Wort zu nehmen. In meiner Eigenschaft als Abgeordneter des Landes begrüße ich lebhaft die Action, die durch dieses Straßenbauprogramm von Vorarlberg eingeleitet werden soll, weil es durch die Hilfe des Staates und des Landes und durch die Beitragsleistungen der Gemeinden ermöglicht wird, selbst dort Straßen zu schaffen, wo es den Gemeinden

allein einfach unmöglich wäre. Die Gemeinden in den gebirgigen Gegenden und in Hochthälern haben schon lange durch den Mangel ordentlicher Verkehrsstraßen Schaden gelitten.

Wenn ich aber auch als Vertreter des Vorderwaldes sprechen und mich als Vertreter dieser Gemeinden fühlen soll, so muss ich bekennen, dass mir schwer wird ums Herz. Ich fühle, dass da eine bedeutende Lücke ist in dein Programme. Wenn wir dasselbe anschauen, so sehen wir, dass für alle Landestheile gesorgt wird: in Montafon soll eine Straße bis auf das Zeinisjoch hinauf gebaut werden; das Klosterthal hat seine Reichsstraße; die Flexenstraße, welche große Summen kostet, dient eigentlich nur zwei Gemeinden; diese letztgenannte Straße hat allerdings einen größern Wert, weil sie Tirol mit Vorarlberg verbindet und daher auch strategische Bedeutung hat. Im Hinterbregenzerwald wird im Anschlusse an die Bahn von Bezau auch weiter gebaut, damit der Hinterwald eine ordentliche Straße bekommt, und zwar wird weiter gebaut, als wir eigentlich wollten, bis auf den Tannberg hinauf, von Schröcken nach Warth zum Anschlusse an die Flexenstraße. Die Straße von Schröcken nach Warth hat außerordentlich wenig wirtschaftlichen Wert; wir sehen aber ein, warum die Regierung Wert darauf legt, und ich glaube, das Land wird dieses Opfer bringen. Dann bekommt Laterns eine Straße und auch im Jagdbergischen soll mit Staats- und Landeshilfe eine Straße gebaut werden, eine Straße, die wirtschaftlich lange nicht so nothwendig wäre wie die Vorderwaldstraße, die ich noch beschreiben will. Auch

Langen bekommt eine Straße über den Kustersberg bis zur Reichsgrenze, die bloß 2 Gemeinden zugute kommt. Alle die aufgezählten Straßenbauten sind freudig zu begrüßen.

Aber, hohes Haus, ein bedeutender Landestheil ist ganz vergessen worden, nämlich der Vorderwald.

Doch - besser gesagt - er wurde nicht vergessen, sondern es war im letzten Jahre eigentlich nicht möglich, diese so wichtige Straße in das Straßenbauprogramm hineinzubeziehen. Ich fühlte es im letzten Jahre selbst bei der Berathung dieses Programmes, dass es nicht thunlich war, sie einzubeziehen.

Wir konnten diese Straße deshalb nicht in das Straßenbauprogramm aufnehmen, weil die Bregenerwaldbahn noch nicht bewilliget war, und weil man noch nicht wusste, wohin man die Straße zu bauen hätte, weil die Lage des Bahnhofes noch nicht bestimmt war. Da hieß es also, man könne sich mit dieser Straße nicht beschäftigen, bevor nicht der Bahnbau gesichert ist. Zu Beginn der gegenwärtigen Session wurde nun die Bewilligung zum Abschlusse gebracht. Hohe Freude herrschte im Bregenzer Walde. Im Vorderwalde freuten wir uns auch; aber um diese Freude voll zu machen,

haben wir noch die Hilfe des Staates und Landes nothwendig zur Erstellung des Straßenzuges vom Bahnhöfe Lingenau über Hittisau-Sibratsgfäll bis zur Reichsgrenze. Die Herren werden fragen, hat man im Vorderwalde bisher nichts gethait für Straßen? O ja, man hat seit ungefähr 30 Jahren viele Tausende von Gulden aufgewendet, man hat von Hittisau eine neue Straße über Bolgenach - Riefensberg nach Ach angelegt. Man hat voit Hittisau nach Krumbach auf einer Strecke von einer halben Stunde die Straße ebenfalls ganz neu angelegt, die andere Strecke hinwiederum vielfach verbessert. Dann hat man eine neue Straße von Krumbach über das Tobel-Reichizer-Springen - Ach gebaut, um das Zwingtobel abzufahren. Früher schon hat man von Langenegg nach Lingenau eine neue Straße gebaut, um das Fehrentobel zu vermeiden.

Ober- und Unter-Langenegg haben mit großen Kosten zur Bregenzer Ach eine Straße gebaut in den 70er Jahren. Noch früher hat man vom Vorderwalde in den Hinterwald nach Großdorf und Egg eine Straße gebaut, weil früher zwischen Vorder- und Hinterwald und Oberstaufen ein sehr lebhafter Verkehr bestand. Für alle diese Straßen hat man große Auslagen aus Gemeinde-

260

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. Hl. Session, 8. Periode 1899.

Mitteln gemacht; sie führen aber nach Baiern, denn dort hinaus gieng in früherer Zeit der Verkehr. Nun ist es aber durch den Bau der Arlbergbahn und die schwierigen Zollverhältnisse nothwendig geworden, dass sich der Vorderwald mehr an das Inland anschließt. Das ist an und für sich erfreulich und ideal, in materieller Beziehung ist es aber schwierig, sehr schwierig, denn mir haben keine genügende Straße nach dem Inlande. Man hat allerdings seit 20 Jahren 3 Projecte hiefür ausgearbeitet.

Verschiedene Herren, darunter auch die Herren Ingenieurs Gamperle, Gassner und Hagspiel haben sich damit beschäftigt, man konnte aber zu keiner Ausführung kommen; denn fürs erste waren die Kosten zu groß, und zweitens konnte uns Alberschwende, das sonst sehr schwere Straßenlasten zu tragen hat, nicht entgegenkommen. Langenegg hat eine Straße hinunter zur Ach, kann aber aus Alberschwender Seite nur durch ein Tobel herauffahren und muss noch alljährlich 16 fl. bezahlen, dass es herauf darf. Die Verhältnisse sind also, kurz gesagt, so, dass man einfach nicht zu einer ordentlichen Straße gekommen ist. Der Vorderwald ist topographisch ganz eigenthümlich gestaltet, fast wie eine Insel. Da steht der rothe Berg, um denselben herum in halber Höhe liegen 6 Gemeinden. Der Vorderwald selbst ist aber durch 4 Achen abgetrennt von der übrigen Welt: im Süden durch die Subersach, im Westen

durch die Bregenzer Ach, im Osten durch die Bolgenach und im Norden durch die Weißach, und jede dieser Achen durchschneidet einen großen Tobel. So sind die Verkehrsverhältnisse im Vorderwald. Nun ist aber eine Zufahrtsstraße zum Bahnhöfe absolut nothwendig. Die Gemeinden haben sich sogar verpflichten müssen, dass sie eine neue Straße bauen. Nach der Bestimmung unseres Landesgesetzes über die Eisenbahnzufahrtsstraßen sind wir zu kurz gekommen. Die Commission oder die Ingenieure, oder wer da maßgebend war, haben uns eigentlich ein bisschen über die Ohren gehauen, denn man hat vom Bahnhöfe aus bis zur jetzigen alten und schlechten Straße nur eine kurze Strecke als Eisenbahnzufahrtsstraße gerechnet, zugleich aber die jetzige Straße mit Recht für ungenügend erklärt; denn es führt eine schlechte und gefährliche Straße mit ungefähr 18% Steigung zum Tobel hinab. Nun hat man zu den Gemeinden gesagt, wenn ihr einen Bahnhof bekommen wollt, so müsst ihr eine neue

Straße bauen; man hat einfach gehandelt nach dem Sprichwort: "Vogel friss oder stirb!" Nun wenn man uns jetzt die nothwendige Hilfe von Seite des Staates und des Landes zutheil werden lässt, dann wäre diese Hilfe zunächst nothwendig für die Strecke vom Bahnhöfe, der in Tobel bei der Ach gebaut wird, bis hinauf nach Kleinmath; das ist das kostspieligste Stück und wird ungefähr auf 30.000 fl. zu stehen kommen. Dann wäre auf einer kleinen Strecke von Kleinmath bis zur St. Anna-Kapelle noch die Verlegung der Straße nothwendig.

Von da an Hütten wir eine ziemlich fahrbare Straße bis oberhalb Lingenau, wo die sogenannte "Steig" abgefahren werden muss. Durch ganz Hittisau hindurch wäre die Straße dann ganz ordentlich fahrbar, und es würde nicht viel brauchen, dieselbe noch etwas zu verbessern. Von Dornbünd auf die sogenannte "Sausteig" haben Hittisau und Sibratsgfäll vor ein paar Jahren eine Straße erstellt und dafür circa 11.000 fl. ausgegeben. Es haben die Sibratsgfäller auf ihrem Gemeindegebiete noch eine sehr schlechte Straße mit großer Steigung, und wenn man diesen die nothwendige Hilfe nicht versagen will, so muss auch diese Strecke theilweise neu angelegt werden.

Dieser beschriebene Straßenzug ist in der That wirtschaftlich nothwendig und die einzige Verkehrsstraße zum Bahnhöfe. Es hat die Bahn thatsächlich nur dann einen bedeutenderen Nutzen für die Gemeinden, wenn man auch eine ordentliche Verkehrsstraße zum Bahnhöfe hat. Die genannten Gemeinden haben auf dem projectierten Bahnhöfe Lingenau die zweitgrößte Frachtmenge aller Bahnhöfe von Bregenz bis Bezau, und benöthigen deshalb eine entsprechende Straße.

Diese Straße soll auch Poststraße werden. Fremdenverkehr ist im Vorderwald fast gar

keiner wegen ungenügender Verkehrsstraßen. Würde aber die Straße vom Bahnhöfe Lingenau-Hittisau-Sibratsgfäll-Reichsgrenze gebaut, so wäre ein reger Fremdenverkehr möglich und wahrscheinlich zwischen dem von Fremden so stark besuchten obern Allgäu, Oberstdorf und Sonthofen und dem an Naturschönheiten sehr gesegneten Hirschgunten, Subersthal und Vorderwald. Es hätte dieser Straßenzug auch eine Bedeutung für die von Vorarlberg abgeschlossene Gemeinde Mittelberg, welche mit dem Heimatlande außer durch die Bahn gar keinen Verkehr hat und sich deshalb an den deutschen Zollverein

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages, IN. Session, 8. Periode 1899.

261

anschloss. Wird aber diese Straße bis zur Reichsgrenze gebaut, so könnte die Gemeinde Mittelberg zu Wagen mit dem Bregenzerwald verkehren. Vielleicht hat diese Straße auch noch strategische Bedeutung. Durch den Gebirgsstock, der sich zwischen dem obern Allgäu und Vorderwald aufthürmt, ist von Ach-Springen an bis Oberstdorf keine Straße möglich, nur durch das Sibratsgfällthal wäre eine Straßenverbindung möglich und nicht schwierig. Von Oberstdorf aus hätte man zugleich eine Verbindung mit dem Walserthal und durch das Rappenalpthal mit dem Tannberg.

Ich möchte also hiemit auf die wirtschaftliche Nothwendigkeit und Bedeutung dieser Straße, dann auf ihre Wichtigkeit bezüglich des Fremdenverkehrs, bezüglich des Anschlusses der Gemeinde Mittelberg und deren strategische Bedeutung aufmerksam gemacht haben. Ich wage nun, an das hohe Haus die Bitte zu stellen, wenn das Straßenbauprogramm jetzt beschlossen wird, einer Aetion zugunsten dieses so nothwendigen Straßenbaues im Vorderwald nicht zu vergessen; um das bitte ich Regierung und Landtag auf das eindringlichste. Die Gemeinden des Vorderwaldes müssen Hilfe haben für diese nothwendige Straße. Leisten wir diese Hilfe nicht, so sönnen wir nicht sagen, es ist vom Lande geholfen worden, wo es nothwendig war. Es wäre nicht gerecht, diese Gemeinden zur Ausführung des großen Straßenbauprogramm es heranzuziehen, sie selbst bei Erstellung ihrer Straße ohne Hilfe zu lassen.

Ich möchte nur demnach erlauben, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen; derselbe lautet (liest):
"Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, der Erstellung einer Straße vom Bahnhöfe in Lingenau über Hittisau und Sibratsgfäll an die Reichsgrenze feine Aufmerksamkeit zuzuwenden und unter Inaussichtstellung einer entsprechenden Betheiligung des Landes bei der k. k. Regierung um Zuerkennung eines Staatsbeitrages einzuschreiten."

Landeshauptmann: Wer wünscht weiter das Wort? - Es meldet sich niemand, somit ist die Generaldebatte geschlossen. Der Herr Berichterstatter!

Martin Thurnher: Ich habe vorläufig nichts zu bemerken.

Landeshauptmann: Dann gehen wir zur Specialdebatte über. Ich werde wieder wie gewöhnlich die Paragraphen anrufen und eine Pause eintreten lassen, und wenn kein Redner sich zum Worte meldet, den Paragraphen als angenommen erklären. Wird ein Abänderungsantrag gestellt, so wird er in der Debatte durchgenommen und dann zur Abstimmung gebracht. Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, mit der Verlesung der Paragraphen zu beginnen.

Martin Thurnher: § 1.

Dr. v. Preu: Im § 1 heißt es unter Punkt 2: "Die I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Bludenz bis Parthenen." Im Monvenberichte des Landes-Ausschusses dagegen heißt es unter B: "Die Montafonerstraße Schruns-Parthenen." Es ist hierüber, wie mir bekannt ist, im volkswirtschaftlichen Ausschüsse schon gesprochen worden, als diese Vorlage berathen wurde; aber ich kann nicht unterlassen, diese Sache nochmals eindringlich zur Sprache zu bringen. Es ist nicht gleichgiltig, ob die Straße Bludenz- Parthenen oder Schrunns-Parthenen heißt. Denn für Bludenz könnte das doch Folgen haben. Es ist nämlich die ganze Verhandlung, soviel mir bekannt ist, - wenigstens habe ich nie etwas anderes gehört - unter dem Namen "Montafonerstraße" oder "Straße Schruns-Parthenen" geführt worden. Ich glaube, der Unterschied ist im wesentlichen auch darin gelegen, dass für einen Theil der Straße, wie dem hohen Hause bekannt ist, nämlich von Bludenz nach Schruns, präzise gesagt, vom Kloster St. Peter bei Bludenz bis Schruns eine Concurrrenz schon besteht und zwar eine solche erster Classe, wozu Bludenz 25% und die übrigen Gemeinden des Montafon nach verschiedenen Procentsätzen beitragen. Das ist also eine ganz andere Angelegenheit als die Straße Schruns-Parthenen. Die Straße vom Kloster St. Peter nach Bludenz ist bereits vollkommen geregelt als Concurrrenzstraße 1. Classe, sie steht wenigstens dormalen außer allem Zusammenhänge mit der Straße von Schruns nach Parthenen und in das innere Montafon. Würde man jetzt diese Straße Bludenz - Parthenen nennen, so liegt es sehr nahe, dass ein gewisses Präjudiz geschaffen würde für die Verhandlungen, welche nach § 3 der gegenwärtigen Gesetzesvorlage seinerzeit über die Bildung der

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899

Straßenconcurrenten zu pflegen sein werden. Dazu kommt noch der Umstand, dass die Verhältnisse, welche hinsichtlich der Concurrentenbildung für die Straße von Bludenz nach Schruns in Betracht kommen, ganz andere sind als die Verhältnisse für die Strecke von Schruns nach Parthenen. Es ist das auch in den früher gepflogenen Verhandlungen des Landtages von den Jahren 1871 und 1872 anerkannt worden und wiederholt betont, dass sich zwischen den Verhältnissen der einen und der anderen Straße kein Vergleich ziehen lasse. Deswegen ist damals schon im Landtage beschlossen worden, zunächst die Straße Bludenz-Schruns in Verhandlung zu ziehen und die andere ad kalendas Graecas zu verschieben. Über die eine ist bis heute nicht mehr gesprochen worden, während hinsichtlich der anderen die Concurrenten durch Landesgesetz vom 3. Februar 1873 geregelt worden ist. Es kann wohl auch noch der Umstand in Rücksicht gezogen werden, dass, wenn in Zukunft die Montafonerbahn, über die im hohen Hause letztthin gesprochen, wurde und die ohne Zweifel sehr bald zur Erstellung gebracht wird, eingeführt sein wird, - mit Rücksicht darauf, dass diese Bahn von Bludenz nach Schruns nach den Vorverhandlungen eine normalspurige sein wird, - nach dem Inslebentreten dieser Bahn offenbar Schruns der Ausgangspunkt für die weitere Strecke sein wird und nicht mehr Bludenz. Dann gehen die Wägen mit vollen Ladungen nach Schruns, da ist es offenbar ganz klar, dass nur mehr Schruns Ausgangspunkt der Straße ist.

Ich lege also ein bedeutendes Gewicht darauf, dass die erste Theilstrecke der Montafonerstraße im Gesetze "Schruns-Parthenen" genannt wird. Es ist im Berichte des Landes-Ausschusses die Rede davon, dass sich Bludenz bei den Verhandlungen, die wegen Fortsetzung der Straße eingeleitet wurden, im Vorjahre ablehnend verhalten habe. Es ist das richtig, ich muss es zugeben. Ich glaube aber, dafür hat Bludenz damals seine guten Gründe gehabt. Denn wie aus dem Protokolle vom 14. Mai vorigen Jahres zu ersehen ist, stand die Frage damals so: Bludenz soll 25%, für die erste Strecke bis zur Kirche in Schruns beitragen wie bisher und außerdem 5% für die Fortsetzung der Straße von Schruns nach Parthenen. Diese Frage hat sich aber jetzt geändert, sie lautet jetzt so: wieviel soll Bludenz von Bludenz ans bis Parthenen beitragen? Wenn vom Lande ein entsprechender Procentsatz für Bludenz beantragt wird, und wenn Verhandlungen darüber ausgenommen und gepflogen werden, so glaube ich jetzt schon von vorneherein die vollste Versicherung geben zu können, dass Bludenz gewiss entgegenkommen wird. Es

handelt sich da um eine sehr große Belastung hinsichtlich der ersten Strecke und dann noch um eine weitere Belastung. Sämtliche Mitglieder des hohen Hauses haben sicherlich gehört, wie unverhältnismäßig stark Bludenz bei der Concurrnzbildung nach dem Gesetze vom Jahre 1873 herangezogen wurde; das ist gewiss außer allen: Verhältnis und hat seinen tieferen Grund in der Abmachung vom Jahre 1821. Ich weiß ganz wohl, dass es heute sich nicht um Concurrnzbildung handelt, dass diese Frage separat zur Sprache kommen wird; aber wenn ich etwas davon erwähne, so geschieht das nur, um das, was ich vorher gesagt habe, zu begründen. Die Stadt-Gemeinde Bludenz ist also, wie gesagt mit 25% zur ersten Theilstrecke herangezogen worden und soll noch 5% für diejenige Strecke zahlen, - wie beantragt ist - an der es wohl gar kein Interesse hat, denn das Hintere Montafon ist für Bludenz außer der Welt. Da müsste man weite Kreise ziehen, wenn man da Bludenz so heranziehen wollte, denn die ganze Welt hängt aneinander. (Heiterkeit.)

Ich kann also nur wiederholen, dass die Haltung, welche Bludenz eingenommen hat, ihren speciellen Grund nur darin gehabt haben kann, dass Bludenz doppelt herangezogen zu werden schien, einmal für die erste Strecke bis Schruns und dann noch separat für die zweite. Wenn nun Verhandlungen ausgenommen werden, so glaube ich, wie gesagt, die Versicherung geben zu können, dass Bludenz entgegenkommen wird. Ich möchte daher beantragen, dass es im Paragraphen 1, Punkt 2 anstatt "I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Bludenz bis Parthenen" heißen soll: "I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Schruns bis Parthenen".

Ans den angeführten Gründen empfehle ich dem hohen Hause diesen Antrag zur Annahme.

Wittwer: Hohes Hans! Dem Herrn Abgeordneten der Stadt Bludenz passt, wie es scheint, der Titel der ersten Theilstrecke der Montafonerstraße

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages III. Session, 8. Periode 1889.

263

"Bludenz bis Parthenen" nicht recht. Ich weiß allerdings nicht warum, kann es mir zwar denken, aber ich will darauf nicht näher eingehen. Ich bin der gegentheiligen Ansicht. Ich meine, Montafon ist doch nur ein Thal und mündet bei Bludenz aus, und darum bin ich nicht für zwei verschiedene Titel für die Theile ein und desselben Straßenzuges; man soll nicht sagen "Bludenz-

Schruns" und "Schruns-Parthenen", sondern ich wäre dafür zu sagen "Bludenz-Parthenen", weil es doch nur ein Thal ist. Ob es nun von Bludenz bis Schruns eine Strafte 1. Classe und von Schruns bis Parthenen eine solche 2. Classe ist, darauf kommt es nicht an. Wenn eine Concurrrenz gebildet wird von Bludenz und den Gemeinden bis Parthenen, bann glaube ich ist der Name "Bludenz-Parthenen" ganz passend.

Dann hat sich Herr Dr. v. Preu noch wegen der großen Belastung von Bludenz beklagt, dass Bludenz an der bisherigen Concurrrenzstraße Bludenz-Schruns allein 25% tragen muss; das ist wahr. Doch glaube ich, dass das nicht zuviel war. Bludenz ist damals so gut zugekommen, dass man im Montafon immer darüber geschimpft hat. Ich weiß nicht, was für Gründe da maßgebend waren, ich überlasse es anderen Herren, dieselben zu nennen. Bon dieser Strafte war bis auf die Höhe von St. Anton hinein, ich glaube sagen zu dürfen, die Hälfte der ganzen Strecke Bludenz-Schruns Gemeindestraße der Stadt Bludenz, das wird mir Herr Dr. v. Preu auch nicht widerlegen. Daran betheiligte sich Bludenz mit 25% ich hätte viel eher geglaubt, dass Bludenz 50% statt 25 gebührt hätten. (Heiterkeit.) In dieser Gemeindestraße sind zwei schwierige Brücken, die jedem der Herren bekannt sind, für die wir schon Tausende von Gulden verwendet haben, und das ist alles an die Stadt Bludenz abgegeben worden.

Johannes Thurnher: Ich muss auf die langen Ausführungen des Herrn Dr. v. Preu nur den Eindruck bekannt geben, welchen mir seine Rede gemacht hat. Er hat eigentlich auch schon § 8 berührt und, weißt Gott, wie gejamert, dass die Stadt Bludenz bei der Schaffung des Gesetzes vom Jahre 1873 durch diese 25% so hart hergenommen worden sei. Ich brauche nicht zu wiederholen, was schon Herr Wittwer gesagt hat, dass Bludenz damals eigentlich ganz unverhältnismäßig entlastet

worden ist. Denn es ist richtig, was Herr Wittwer gesagt hat, dass in dem Straßenzuge, den vorher Bludenz allein zu unterhalten gehabt hat, zwei Brücken sind, die bekanntlich viel kostspieliger sind als gewöhnliche Theile der Strafte.

Wenn auch die Eisenbahn gebaut werden sollte, so wird man doch eine Strafte von Bludenz nach Schruns nicht entbehren können, und jedenfalls würde es sich ganz komisch ausnehmen, wenn die Strafte von Schruns weg weiter ins Thal hinein eine bessere wäre, auch wenn sie eine Strafte 2. Classe wird als jetzt die Strafte von Bludenz nach Schruns, obwohl sie eine Concurrrenzstrafte 1. Classe ist. Dieselbe enthält stückweise Stellen wie z. B. am "rothen Steine", die doch nicht in diesem Zustande belassen werden können. Das wird man doch nicht machen können, dass man von Schruns

bis Parthenen eine ordentliche Strafte hat, während dort, wo Bludenz mitconcurrieren soll, theilweise halsbrecherische Stellen darin sind.

Ich bin also nicht dafür, dass der Antrag des Herrn Dr. v. Preu angenommen wird und die Worte "I. Theilstrecke der Montafonerstraße voll Bludenz bis Parthenen" geändert werden in die Form "Schruns-Parthenen"; ich wünsche, dass es so stehen bleibt, wie es vorgeschlagen ist, und <erde demnach für den Antrag des Ausschusses stimmen.

Dr. v. Preu: Ich möchte nur auf eine Äußerung des Herrn Abgeordneten Wittwer etwas erwidern. Er hat gesagt, dass ich von einer Straße Bludenz-Parthenen nichts wissen wolle. Das ist wohl nicht richtig aufgefasst. Ich habe ausdrücklich gesagt, dass Bludenz seinerzeit, wenn es zur Concurrencybildung kommt, gewiss entgegenkommen wird. Ich habe sogar zweimal gesagt, dass ich das auf das bestimmteste versichern zu können glaube. Es handelt sich da nur um die neue Concurrencybildung; wenn dieselbe gebildet wird, dann habe ich gegen die Bezeichnung "Bludenz-Parthenen" nichts mehr einzuwenden. Nur jetzt, solange diese Frage nicht in Verhandlung steht, möchte ich, dass der Titel der Straße so bleibe, wie er vom Landes-Ausschüsse ursprünglich im Motivenberichte angegeben wurde, und unter welchem ohne Zweifel - ich habe zwar die betreffenden Acten nicht gesehen, aber der Herr Berichterstatter weiß das sicher auswendig - auch die Verhandlungen mit der Regierung gepflogen wurden, also

264

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. 111. Session, 8. Periode 1899.

entweder unter der Bezeichnung "I. Theilstrecke der Montafonerstraße" oder unter der Bezeichnung "Straße Schruns-Parthenen". Ich wiederhole zum Schlusse meinen früher gestellten Antrag und bitte das hohe Haus um dessen Annahme.

Dressel: Auf Grund eines Gesetzes besteht die Straße Bludenz - Schruns als Concurrencystraße 1. Classe; für dieselbe müssen nun circa 60.000 fl. ausgegeben werden, damit sie eine Straße 2. Classe wird. (Lebhaftes Heiterkeit.) In einem so miserablen Zustande befindet sich diese Straße. Ich finde es daher ganz in der Ordnung, dass diese Übelstände behoben werden und die ganze Strecke von Bludenz bis Parthenen in eine einheitliche Concurrencystraße verwandelt wird.

Landeshauptmann: Wenn niemand mehr das Wort wünscht, ist die Debatte geschlossen. Der Herr Berichterstatter!

Martin Thurnher: Der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu hat seinen gestellten Antrag nicht in günstiger Weise d. h. in einer Weise vertreten, dass man ihn, wenn auch nur mit einem Anschein von Recht, acceptieren könnte. Er sagt, die Bludener seien eigentlich nicht gegen die Straße Bludenz-Parthenen, sie wollen nur vorläufig, bis einmal die Bildung der betreffenden Concurrrenz erfolgt sei, es bei der alten Straße beziehungsweise Concurrrenz belassen. Das, was er da gewünscht und ausgesprochen hat, dass die alte Concurrrenz bis zum Zustandekommen der neuen belassen werde, geschieht ja durch dieses vorliegende Gesetz; es ist im § 8 vorgesorgt, dass die Straße Bludenz-Schruns in ihrer bisherigen Weise solange bestehen bleibt, bis die Bau- und Erhaltungsconcurrrenz der ganzen Straße gebildet ist. Sonach wird dem, was der Herr-Vorredner gewünscht hat, vollständig Rechnung getragen.

Wenn Herr Dr. v. Preu glaubt, es bestehe eine Differenz zwischen dem jetzigen Gesetzentwürfe und dem Motivenberichte des Landes-Ausschusses, so hat sich der Herr Vorredner geirrt. Im Motivenberichte des Landes-Ausschusses wird nur der Beschluss des Landtages vom 26. Jänner 1898 citiert, in welchem die fünf Straßen, die man unter allen Umständen in das Bauprogramm aufnehmen wollte, aufgeführt sind. Im damaligen Beschlusse hieß es ja: "Straße Schruns-Parthenen"; im Gesetzentwürfe, den der Landes-Ausschuss in Beilage XXXIV vorgelegt hat, werden Sie aber unter Punkt 2 die gleiche Bezeichnung finden, wie sie in der Vorlage des volkswirtschaftlichen Ausschusses Aufnahme gefunden hat. Es hat sich nämlich bei den Berathungen des Landes-Ausschusses mit einem Vertreter der hohen Regierung die Sache so dargestellt, dass es besser und sachdienlicher erscheine, die ganze Strecke als ein einheitliches Ganzes zu behandeln. Es hat bereits mein Nachbar, der Herr Abgeordnete Joh. Thurnher, darauf hingewiesen, dass es doch nicht angienge, wenn man erst ein Stück drinnen im Montafon zu einer ordentlichen Straße gelangen würde, beim Thaleingange aber die schlechte Straße bestehen bliebe. Land und Staat könnten zu einer solchen Straße doch nicht so hohe Beiträge geben, da sie an Wert verlieren müsste, wenn ihr der ordentliche Zugang, das Eingangsthor, fehlen würde. Es muss, um einmal Ordnung in diese Straße Bludenz - Schruns zu bringen, diese Straße in den Gesamtzug der Montafonerstraße einbezogen werden. Dass die Straße Bludenz - Schruns eine ganz außerordentlich schlechte ist, beweist die Thatsache, dass die Straßenmaut seitens der Behörde infolge dieses Umstandes aufgehoben wurde.

(Dr. v. Preu: Das geht den Concurrenzausschuss an!)

Ich habe keine Personen und keinen Ort genannt. Nun das, glaube ich, ist wohl selbstverständlich,

dass die Bludenzler ihr bisher ablehnendes Verhalten gegen ein Mitwirken an der Erstellung und Erhaltung der künftigen Montafonerstraße nicht aufrecht erhalten können und jetzt um so weniger, nachdem die Straße Bludenz-Schruns in den großen Straßenzug einbezogen wird. Sie werden sich zu einer billigen Vereinbarung umso eher Herbeilassen, als das geltende allgemeine Straßengesetz Mittel und Anhaltungspunkte genug bietet, die Bludenzler zur Straßenconcurrentz heranzuziehen, wenn sie auch nicht wollten. Es heißt halt schließlich: "Und bist du nicht willig, so brauch' ich Gewalt!"

Ich möchte das hohe Haus bitten, den § 1 unverändert anzunehmen und den Antrag des Herrn Dr. v. Preu abzulehnen.

Landeshauptmann: Ich werde zunächst constatieren, dass die Punkte 1 bis 9 mit Hinweglassung

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899.

265

des Punktes 2 von keiner Seite einen Einwand erfahren haben, ich erkläre daher § 1 mit Hinweglassung des Punktes 2 für angenommen. In Punkt 2 des § 1 liebt ein Abänderungsantrag des Herrn Abgeordneten Dr. v. Preu vor, dass es hier zu heißen habe: "Schruns-Parthenen" statt "Bludenz-Parthenen".

Ich werde diesen Antrag zuerst zur Abstimmung bringen und ersuche jene Herren, die demselben beistimmen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Es ist die Minorität.

Diejenigen Herren, die dem Punkte 2 in der Ausschussfassung zustimmen, bitte ich, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Martin Thurher: § 2. -

Landeshauptmann: Angenommen.

Martin Thurnher: § 3.

Jodok Fink: Im § 3 sind die Beiträge des Staates, des Landes und der Gemeinden nach der Vorlage des volkswirtschaftlichen Ausschusses gegenüber der Vorlage des Landes-Ausschusses etwas verschoben worden. Es kennen wohl alle Mitglieder des hohen Hauses die Gründe. Ich will sie kurz anführen. Die Regierung hat verlangt, dass der Staat an den Gesamtkosten, die durch

dieses Straßenbauprogramm erlaufen, im Durchschnitt nur 42'42% beizutragen habe. Nach der Landesausschussvorlage hätte es auf den Staat circa 44% getroffen. Das hat nun eine Änderung bedungen. Die Regierung hat aber in ihrer letzten Äußerung auch gesagt, dass sie auf diesen Procentsatz nur unter der Bedingung eingehe, wenn das Land Vorarlberg von den Baukosten auch soviel übernimmt, wie das Land Tirol an den Gesamtkosten zur Ausführung des dortigen Bauprogrammes übernahm nämlich 32'64%. Nach der Landesausschussvorlage waren etwas mehr als 30°/ für das Land in Aussicht genommen. Nun hat das infolge dieser zwei Bedingungen eine Änderung in den Procentsätzen erfordert, und infolge dessen haben wir in der letzten Ansschusssitzung auf das Land einen weiteren Gesamtbeitrag für die Ausführung des Straßenbauprogrammes von rund 21.000 fl.

übernehmen müssen. Die Auftheilung dieser 21.000 fl. auf die einzelnen Gemeinden, d. h. die Entlastung der einzelnen Straßenconcurrenten, die da in Aussicht genommen worden sind durch diesen höheren Landesbeitrag, hat der Ausschuss eben in der Weise vorgenommen, dass bei der Montafonerstraße, II. Theilstrecke die Belastung der Gemeinden von 10°/ auf 5"/o herabgesetzt wurde, was eine Zuweisung von dem Landesbeitrage für Montafon in dem Betrage von 6600 fl. bedeutet. Das ist eine weitere Zuweisung von Landesbeiträgen. Dann wurde beschlossen, auch bei der Langenerstraße-Reichsgrenze etwas mehr auf das Land zu übernehmen; dort macht die Änderung, die der Ausschuss vorgenommen hat, rund 9000 fl., die man also vom Lande den Gemeinden abnimmt. Ebenso wurde weiters noch beschlossen, auch bei der Montafonerstraße, I. Theilstrecke den Procentsatz des Landes von 35 auf 37 zu erhöhen und den Procentsatz der Gemeinden von 30 auf 28 herabzusetzen. Diese Änderung macht einen Effect von rund 4900 fl.

Nun habe ich schon dort im Ausschusse gegen diese Auftheilung Einsprache erhoben und gegen dieselbe gestimmt. Ich glaube, wenn man schon vom Lande den Gemeinden weitere Beiträge abnimmt, so sollte man das möglichst gleichmäßig thun. Es würde mir das ganz entsprochen haben, wenn man bei sämtlichen neun Straßenzügen, die da in Betracht kommen, den Gemeinden verhältnismäßig ihre Beiträge abgenommen und diese 21.000 fl. aufgetheilt hätte. Nachdem man aber gemeint hat, es gehe das deswegen nicht gut an, weil bei den kleinen Straßenzügen, die da sind, mit 24.000 fl. ii. s. w. die Gesamtkosten nicht viel ausmachen, glaube ich, dass es ganz gerechtfertiget wäre, wenn man wenigstens die drei Hauptstraßenzüge theilt und die drei Hauptthäler da berücksichtigt, und das wäre dann allerdings, wie es der Ausschuss vorschlägt, die Montafonerstraße, II. Theilstrecke,

wo der Beitrag der Gemeinden von 10% auf 5% herabgesetzt und der Beitrag derselben um 6600 fl. reducirt wird. Ich bin auch einverstanden, dass man bei der Straße Langen - Reichsgrenze die Sache so aufnimmt, wie der Ausschuss vorschlägt, dass der Beitrag der Gemeinden um ca. 9400 fl. herabgesetzt wird, was aus dem Grunde auch gerechtfertigt ist, da ja bekannt ist, dass die Gemeinde Langen selbst sehr hohe Beiträge gezeichnet

266

XV Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899

hat und man allgemein der Anschauung war, dass sie dieselben wohl kaum werde erschwingen können. Man musste auch deswegen Rücksicht nehmen, weil sie früher schon große Kosten für den Straßenbau gehabt hat. Ich hielt es aber der Gerechtigkeit entsprechend, dass man den Landesbeitrag, den man für den Montafoner Straßenzug, I. Theilstrecke gewähren wollte, wieder streicht und die ursprüngliche Landesausschussvorlage wiederherstellt, so dass also der Beitrag des Landes 35%, und der der Gemeinden 30% wäre, und dass man den Beitrag, der dieser Straße vom Lande zugedacht war, auf die Straßen des Hinterbregenzerwaldes, I. Theilstrecke auftheilt. Ich glaube wohl nicht weiter auseinandersetzen zu müssen, dass auch bei dieser Theilstrecke die Aufbringung der den Gemeinden zugedachten 25% sehr schwierig ist. Wir wissen ja, dass da die Concurrenzpflicht für die Gemeinden Bezau bis einschließlich Schröcken-Warth besteht. Wir wissen auch, dass namentlich bei einem Theil der Straße dieser ersten Theilstrecke Bezau-Schröcken, nämlich bei der Strecke Schoppernau - Schröcken eigentlich nur die Gemeinde Schröcken ein besonderes Interesse hat, dass die Straße gebaut wird. Die anderen Gemeinden haben weniger Interesse daran und doch sollten sie helfen, die 25% aufzubringen von einem Betrage von ungefähr 130.000 fl.

Die Gemeinde Schröcken kann nicht sehr viel leisten, sie hat auch eine Petition eingereicht, die zwar nicht das beantragt, was ich beantrage, aber auf das gleiche hinauskommt, dass nämlich Schröcken zu stark belastet ist, und dass das geändert werden solle. Schröcken hat 300 fl. directe Steuern, also jedes hundert Gulden, zu dem man Schröcken heranzieht, macht 100% und wenn man Schröcken 1000 fl. aufladet, mehr als 300% aller directen Steuern, und es ist vorgesehen, dass auch andere mitparticipieren. Sie werden aber deshalb schwer thun, weil sie schon zur Erbauung der Bregenzerwald-Bahn, besonders Bezau, große Beiträge gezeichnet haben und diese Gemeinden nicht capitalskräftig sind, dass sie so leicht 70.000 fl. aufbringen können.

Ich glaube, dass eine möglichst gleichmäßige

Auftheilung nur der Gerechtigkeit entspricht, wenn man alle drei Straßenzüge in etwas berücksichtigt, und ich möchte dementsprechend einen Antrag stellen.

Ich halte das auch für gerechtfertigt, denn wenn die Landesausschussvorlage gerecht ist, woran ich nicht zweifle, so ist die jetzige Auftheilung der bekannten 21.000 fl. wenigstens insofern nicht recht, dass nicht alle 3 größeren Straßenzüge berücksichtigt werden. Mein Antrag geht dahin, dass der Montafonerstraße, II. Theilstrecke 6600 fl., wie es ja schon in der Ausschussvorlage ist, dem Straßenzuge Langen-Reichsgrenze circa 9000 fl. und der ersten Theilstrecke der Hinterbregenzerwaldstraßen ungefähr 4900 fl. zugewendet werden. Das wäre der Effect. Mein Antrag lautet folgendermaßen, dass mau im § 3, wo es heißt "Straßenzüge" sagen würde bei Nr. 2: Staat 35% Land 35%, Gemeinden 30% dann bei Nr. 3, Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke, Erfordernis 278.70p fl.: Staat 40%, Land 36'8%, die Gemeinden 23'2%; dann würde es im nächsten Absätze heißen: Auf das Land eine solche - nämlich Quote - Beitragssumme von 407.043'7 fl., auf die Interessentenconcurrenten von 310'776'4 fl. Das ändert den Beitrag des Landes insgesamt für das Straßenbauprogramm um 50'6 fl. Das Land hätte also nach diesem Antrage insgesamt um 50'6 fl. mehr zu zahlen. Dadurch entfielen auf das Land ein Mehrbetrag von jährlich über drei Gulden, und dementsprechend würde ich auch bei § 4 eine Änderung der jährlichen Beitragsquote beantragen, dass diese drei Gulden sammt Kreuzern zum Ausdruck kämen, die das Land jährlich mehr zu bezahlen hat. Das wären also die Abänderungsanträge. Im Berichte würde nichts zu ändern fein. (Martin Thurnher: Das gehört nicht zur Sache, das gehört nicht in das Gesetz hinein!) Ich habe es in meinen Ausführungen nicht ganz genau vorgebracht, daher kann ich es ja sagen, bei der I. Theilstrecke der Montafonerstraße wären statt der jetzigen Summe die das Land übernimmt, "86.805 fl." und bei den Gemeinden "74.490 fl." zu setzen; also wäre ein Unterschied von circa 4900 fl. Bei der Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke würde es heißen, dass das Land 36'8"/, übernimmt, die Gemeinden 23'2"/, in einem Betrage von 64.658'4 fl.

Also das wäre der Effect. Ich halte diesen Antrag für durchaus der Gerechtigkeit entsprechend und möchte das hohe Hans dringend bitten, auf denselben einzugehen.

Dressel: Die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Jodok Fink sind nur im allgemeinen verständlich gewesen, nur ein Punkt ist hier, der mir nicht klar ist. Da heißt es in der Landesausschussvorlage, bei der Straße Bregenz-Langen-Reichsgrenze übernimmt der Staat 40%, das Land 25% und die Gemeinden 35%. Demnach hätte das Land 54.050 fl. und die Gemeinden 75.670 fl. zu zahlen. Nach dem Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses und infolge dieser Änderungen, die da vorgenommen wurden, hat man bei dieser Straße dem Staate 8% abgenommen. Nach der Landesausschussvorlage hätte der Staat 40% zu zahlen, jetzt würde er nur mehr 32% zu zahlen haben. Von diesen 8% hat das Land 6'5% übernommen und die übrigen 1'5% wurden den Gemeinden noch aufgebürdet. Es ist mir nun nicht recht verständlich, warum die Gemeinden bei der Straße Bregenz-Langen-Reichsgrenze jetzt besser bedacht seien als nach der Landesausschussvorlage.

Damals war der Beitrag der Gemeinden mit 75.670 fl. bemessen, und nach dem Vorschläge des volkswirtschaftlichen Ausschusses wird dieser Betrag um 3243 fl. erhöht. Im ganzen nimmt man dem Staate bei dieser Straße 17.296 fl. ab, davon zahlt also das Land 14.053 fl. und die Gemeinden 3243 fl. Infolgedessen verstehe ich nicht recht, warum der jetzige Vorschlag für die Gemeinden günstiger sein soll. Ich bitte da um Aufklärung.

Jodok Fink: Diese Entlastung von 9000 fl. kommt nicht der Landesausschussvorlage sondern einem erst gefassten Beschlusse des Landes-Ausschusses entgegen. Ich habe schon hervorgehoben, dass diese Änderung wegen zweier Bedingungen der Regierung vorgenommen werden mussten. Eine Bedingung war, dass der Staat nicht mehr als 42'42% beitrage. Da ist vom volkswirtschaftlichen Ausschüsse die Sache zuerst so geändert worden, dass der Staat insgesamt nur 42'42% beizutragen habe, die Beiträge des Landes sind aber anfänglich nicht auf 32'64%, sondern die der Gemeinden zum Theil erhöht worden. Da ist im Ausschüsse nämlich der Beitrag der Gemeinden bei der Straße Bregenz-Langen-Reichsgrenze von 35% auf 41% erhöht worden und zwar hauptsächlich darum, weil bei dieser Straße die Erklärungen der Gemeinden auf Grund ihrer gefassten Gemeindebeschlüsse für 41% der Gesamtkosten vorhanden waren. Daher glaubte man damals im Ausschüsse, weil die 41% schon zugesichert seien, dürfte man diese zugesicherten 41% den Gemeinden auch aufladen. Nachdem aber die zweite Bedingung gekommen ist, dass das Land noch mehr übernehmen müsste, ist man davon abgegangen und

zwar hauptsächlich wegen der Gemeinde Langen.
So ist das geschehen nicht gegen die Landesausschussvorlage
sondern gegen einen einmal gefassten
früheren Beschluss des Ausschusses und gegen den
Antrag der Gemeinden selbst.

Dressel: Jetzt ist mir die Sache klar. Man
hat also bei der Montafonerstraße, II. Theilstrecke
den Beitrag der Gemeinden um 6600 fl. herabgesetzt
und hat auch den Beitrag der Gemeinde
für den Straßenzug Bregenz - Langen - Reichsgrenze
um 9000 fl. herabgesetzt. Es scheint mir
daher billig und gerecht, wenn die früheren Auftheilungen
richtig sind, und das sollte man voraussetzen
dürfen, dass man auch beim dritten großen
Straßenzuge Bezau - Schröcken den Gemeinden
einen Theil von dieser Mehrleistung des Landes
zugute kommen lässt. Obwohl es für meinen
Bezirk nicht gerade vortheilhaft ist, so muss ich
doch als Vertreter des Landes wünschen, dass man
in dieser Beziehung Gerechtigkeit und Billigkeit
walten lasse.

Wittwer: Hohes Hans! Der Herr Abgeordnete
Jodok Fink hat einen Antrag gestellt, der sich dahin
bezieht, dass den Gemeinden Montafons 2% mehr
aufgebürdet würden, sie müssten sich also statt mit
28% mit 30% betheiligen. Er hat dann noch zugefügt,
dass diese 21.000 fl. auf die Straßenzüge
gleichmäßig vertheilt werden sollen, nämlich Montafon,
Bregenzerwald und Langen. Ich meine
aber als Vertreter des Landes müssen wir in erster
Linie darauf bedacht sein und uns fragen, welche
Gemeinden es am meisten bedürftig sind, dass man
ihnen entgegenkomme. Da glaube ich, ich weiß es
zwar nicht genau, da ich den Bregenzerwald nicht
so gut kenne, aber wie ich immer gehört habe,
steht der Bregenzerwald nicht so schlecht, und ich
glaube, dass man den Bregenzerwald nicht hinter
Montafon stellen will. Das bezweifle ich sehr stark
und darum meine ich, ist es nicht ganz richtig,
und ich muss gegen diesen Antrag stimmen.

268

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899.

Er hat noch besonders hervorgehoben, dass die
Hinterbregenzerwaldstraße bloß für die Gemeinde
Schröcken ein gewisses Interesse hat- Das will ich
ja zugeben, ich weiß es nicht, denn ich kenne den
Bregenzerwald zu wenig. Dem gegenüber muss
ich aber sagen, dass bei der Montafonerstraße die
Gemeinde Gaschurn das Hauptinteresse hat. Wie
schon der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu gemeint
hat, dass Bludenz auch mit hineingezogen werde,
so glaube, ich wird es dann beim Bregenzerwald
auch gehen. Man wird die umliegenden Gemeinden
auch beiziehen, um da zu helfen, wie die Montafoner

es machen; da müssen alle zusammenstehen und helfen, damit nicht eine Gemeinde zugrunde geht.

Ich kann daher dem hohen Hause den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses, wie er hier vorliegt, nur auf das wärmste empfehlen.

Nägele: Die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Jodok Fink, wenn sie auch anscheinend etwas für sich haben, haben mich doch nicht überzeugt, für seinen Antrag zu stimmen. Ich muss also für den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses meine Stimme hergeben. Wenn nun der volkswirtschaftliche Ausschuss diesen Antrag gebracht hat oder stellt, so glaube ich denn doch nicht, dass der Antrag oder die Verhandlungen ohne jede Überlegung geschehen und diese Procentauftheilungen nur so von ungefähr in das Gesetz hineingekommen sind. Wenn ich mit meinen Erwartungen auch nicht das Richtige treffen sollte, so glaube ich, dass ich mir nicht zu große Gewissensscrupel darüber machen muss.

Wenn auch schon Ansichten vorgekommen sind, dass es nicht darauf ankomme, ob eine Gemeinde, eine kleine Gemeinde sogar, jährlich ein paar hundert Gulden mehr oder weniger zahlt, so kann das jedenfalls hier umsoweniger von Belang sein, weil die Ausgaben, wobei es einzelnen ein bisschen mehr trifft, später wieder aufhören.

Ich werde also für den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses stimmen.

Dr. v. Preu: Ich muss in dieser Frage selbstverständlich das, was der Herr Abgeordnete Wittwer ausgeführt hat, auf das eindringlichste unterstützen.

Ich sehe gar keinen Grund, warum Montafon gerade zu Gunsten des Bregenzerwaldes mehr

leiden soll. Ich finde das absolut nicht billig. Wenn ich auch vielleicht annehmen darf, dass die Stimmung im hohen Hause, wie ich heute erfahren konnte und das Augenmerk in dieser Sache auf die Stadt Bludenz gerichtet war, um dieselbe heranzuziehen, so will ich davon absehen, aber, meine Herren, es sind sämtliche Montafoner Gemeinden mit 1/4 beteiligt, das trifft ein ganz Bedeutendes für die einzelnen Gemeinden, für solche wie Silberthal und Bartholomäberg und dergleichen.

Ja, meine Herren, das sind Gemeinden, die jedes Procent sehr, sehr ansehen müssen.

Ich muss aufrichtig sagen, es hat mich sehr überrascht, dass man die Montafoner auf Rechnung und zu Gunsten des Bregenzerwaldes belasten will. Diese Belastung ist umso schwerer, weil es gerade für die Montafoner keine Kleinigkeit ist, bei einer solchen Concurrrenz dabei zu sein, die

nach dem Kostenbeträge die zweithöchste im Lande ist. Die Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke hat ein Erfordernis von 278.700 st., die Montafonerstraße, I. Theilstrecke ein solches von 248.300 st. Das ist sehr empfindlich für die wenigen und nichtbemittelten Gemeinden, bei solchen Beiträgen mitconcurririen zu müssen. Es ist auch kein specieller Grund vorhanden, warum man gerade Montafon mit diesen 2n/n mehr belasten will. Wenn ein solcher vorhanden wäre, könnte nian darüber noch debattieren. Obwohl ich die Verhältnisse des Bregenzerwaldes nicht so genau kennen, so denke ich mir doch, es wird wenig Unterschied sein, was die Vermögensverhältnisse anbelangt, und sehe gar nicht ein, warum man den Bregenzerwald auf Kosten Montafons so günstig stellen will.

Dann ist auch zu gewärtigen, dass der Bregenzerwald in nächster Zeit einen bedeutenden Aufschwung nehmen und zu einer bedeutenden wirtschaftlichen Besserung kommen wird. Denn die Bahn wird im Juli schon dem Bane übergeben werden. Das ist eine Affaire, die für die Montafonerbahn nicht so nahe ist, weil die Montafonerbahn erst zu einer späteren, noch nicht fixierten Zeit gebaut werden soll. Dann ist die Bregenzerwaldbahn von ganz anderer Qualität als die Montafonerbahn.

Ich muss also die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Wittwer auf das kräftigste unterstützen und werde selbstverständlich nur für den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses stimmen.

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages, m. Session, 8. Periode 1899.

269

Jodok Fink: Die Sache wird nach der einen Richtung nicht immer richtig ausgesprochen, nämlich dass man immer von einer Mehrbelastung Montafons spricht. Wenn man richtig sagt, so mnss man sagen, dass man Montafon von diesen 21.000 fl., die das Land mehr übernehmen mnss, etwas mehr zukommen lässt. Das ist das Richtige und nicht die Mehrbelastung. Die Sache liegt so vor, dass Montafon von diesen 21.000 fl. ebensowenig bekommen Hütte wie der Bregenzerwald, wenn die Regierung nicht eine größere Quote für die Landesbetheiligung verlangt Hütte. Nun bin ich einverstanden, dass Montafon von diesen 21.000 fl. auch den ihm gebürenden Theil bekomme. Montafon soll 6600 fl. bei der zweiten Theilstrecke bekommen, das mag ja gerecht sein. Dass nun aber das Verhältnis so gestellt wird, dass das Land bei der Montafonerstraße 37% übernimmt und bei der Bregenzerwaldstraße nur 35%, so scheint mir das nicht das richtige Verhältnis zu sein. Ich wäre einverstanden, wenn man Montafon bei der zweiten

Theilstrecke nichts abnehmen würde, dass man in dem Falle sagen würde, früher waren die Procente, die das Land übernehmen wollte, bei der I. Theilstrecke im Montafon und im Bregenzerwald gleich, insgesamt mit 35%, sie sollen wieder gleichgestellt werden nämlich mit 36% zu 36%. Wenn man aber die 5% den Montafonern bei der II. Theilstrecke abnimmt, ist es dann nur gerecht, dass man diese annähernd 2% bei der Bregenzerwaldstraße auch übernimmt. Was die Verhältnisse der Leistungsfähigkeit betrifft, so sind die Innerwäldergemeinden nicht besser situiert als die Montafoner. Ich bin ja einverstanden, dass beide schwer thun werden. Nicht wenig daran participieren müssen bei der Aufbringung der Gemeindebeiträge da beide Gemeinden, welche der Ausgangspunkt der Straßen sind. Auf der einen Seite ist die Stadt Bludenz mit ihren großen bedeutenden Steuerfreisten, auf der andern Seite die Gemeinde Bezau, die schon 50.000 fl. für die Bregenzerwaldbahn gezeichnet hat, und die mit ihren 8 bis 900 Einwohnern im Verhältnisse zur Steuerkraft von Bludenz ganz minimal dasteht. Wenn man schon auf das zurückkommen wollte, so müsste man entschieden viel mehr für den Bregenzerwald eintreten und ihm mehr zuwenden, um eine gleichmäßige Belastung der einzelnen Landestheile zu erzielen. Ich will aber nur den allerkleinsten Theil in Anspruch nehmen, nämlich ca. 4900 fl., weil ein weitergehender Antrag keine Aussicht auf Annahme hat.

Wenn nun der Herr Abgeordnete von Bludenz gesagt hat, ja in den Bregenzerwald hinein geht die Bahn bis Bezau und in Montafon nur bis Schruns, so habe ich darauf folgendes zu sagen. Es ist richtig, die Bahn soll bis Bezau gebaut werden, und es ist keine Aussicht oder nur sehr wenig vorhanden, dass sie je einmal weitergeführt wird. Dagegen ist es sehr leicht, die Bahn seinerzeit nach Gaschurn oder Parthenen hinein zu bauen. Das ist viel leichter, wie jeder zugibt, der die Bodenverhältnisse beider Gebiete kennt. Aber ich muss besonders beifügen, dass die Gemeinde Schröcken noch mindestens soweit von der Buhn entfernt sein wird als z. B. Gaschurn, also das ist auch kein Grund gegen meinen Antrag, den er angeführt hat. Ich glaube, wenn man objectiv denkt und gerecht ist, muss man alle Theile berücksichtigen.

Ölz: Der Herr Abgeordnete Nägele hat gesagt, er glaube nicht, dass die Herren vom Ausschüsse gerade so mir und dir nichts gehandelt haben. Er stützt sich darauf und stimmt deshalb für den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses. Und ich handle gerade aus diesem Grunde auch so, nur stimme ich für den Abänderungsantrag. Bevor die Herren vom volkswirtschaftlichen Ausschüsse aufgetheilt haben, haben sie den Beschluss gefasst, dass das Land für die Montafonerstraße

35% und nicht 37% übernehmen solle.

Das hat man also zuerst festgesetzt und für billig befunden. Ebenso hat der Landesausschuss vorgeschlagen.

Weil ich dem Vertrauen entgegenbringe,
bin ich dafür, dass der Antrag des Herrn
Abgeordneten Fink angenommen wird.

Dann hat der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu gesagt, er wisse gar keinen Grund, warum Montafon mehr belastet werden sollte. Der Herr Abgeordnete Fink hat richtig gestellt, daß Montafon bei Annahme seines Antrages nicht mehr belastet wird, sondern dass ihm etwas abgenommen wird, aber nur nicht so viel, als der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu haben möchte. Ich finde gar keinen Grund ebenso wie der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu, warum man den Montafonern 12.000 fl. abnehmen will und dem Bregenzerwald nichts. Ich glaube, das ist ungerecht. Der Bregenzerwald hat ebenso entschieden Anspruch auf eine Begünstigung

270

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. HL Session, 8. Periode 1899.

wie Montafon. Wir nehmen Montafon 6000 fl. ab, das heißt die Gemeinden müssen 6000 fl. weniger aufreiben, und der Bregenzerwald soll nichts bekommen. Das finde ich für nicht gerecht. Der Bregenzerwald hat auch Straßentheile, wo die Gemeinden berücksichtigt werden müssen, und ich finde es vollkommen gerecht, wenn der Herr Abgeordnete Fink sagt, geben wir den Montafonern 6000 fl., dem Bregenzerwald aber auch 6000 fl. Ferner ist zu berücksichtigen, dass wir den Montafonern in nächster Zeit besonders entgegenkommen müssen. Der Herr Abgeordnete Wittwer wird sich gleich mehrnen, das ist ja gut. Wir müssen denselben helfen, eine Straße und eine Eisenbahn von Bludenz nach Schruns, also zwei Objecte zu bauen, währenddem wir für den Bregenzerwald von der Strecke Bezau-Schoppernau, wo die Straße gebaut wird, nicht nebenbei noch für eine Eisenbahn zu sorgen haben. Das haben wir aber bei Bludenz-Schruns, weil diese Straße, die sie haben, in einen so elenden Zustande ist. Man muss demnach von Bludenz bis Schruns doppelt helfen, einerseits die Bahn bauen, andererseits die Straße. Von Bezau nach Schröcken bauen wir keine Bahn, sondern helfen eine Straße bauen weil die alte von jeher, wie bekannt, in keinem guten Zustande ist. Wenn wir auch diesen Standpunkt berücksichtigen, müssen wir unbedingt, wenn wir gerecht sein wollen, dem Antrage des Herrn Abgeordneten Fink zustimmen. Ich möchte zum Schlusse noch bitten, dass man aus Billigkeitsrücksichten nicht alles einem Theile gibt, sondern dem anderen Theile auch etwas zukommen lässt.

Drcsstl: Nach dem Vorschläge des volkswirtschaftlichen Ausschusses würde es von den 21.000 fl., die das Land infolge der Auftheilung nach dem vorgeschriebenen Percentsatze mehr übernehmen muss, 12.000 fl. auf Montafon und 9000 fl. auf die Straße Bregenz-Langen-Reichsgrenze treffen, auf den großen Straßenzug im Bregenzerwalde aber würde nichts entfallen. Ich stelle mir vor, die frühere Auftheilung sei eine gerechte gewesen. Es hat sich wenigstens niemand dagegen ausgesprochen. Wenn man schon etwas auftheilen soll, so finde ich es doch billig, dass alle drei großen Straßenzüge von diesen 21.000 fl. etwas bekommen. Es erscheint mir daher der Antrag des Herrn Abgeordneten Fink gerechtfertiget. Man könnte wohl

einwenden, dass man diese 21.000 fl. gleichmäßig auf alle neun Straßenzüge ertheilen sollte. Dafür wäre ich nicht. Denn in dieses Straßenbauprogramm ist auch eine Straße Kennelbach - Langenerstraße hineingekommen mit 24.700 fl. wie Pontius ins Credo. Ähnlich verhält es sich mit der Satteins - Thüringerbergerstraße und der Laternserstraße. Diese Straßen haben unser Straßenbauprogramm in einer Weise verdorben, dass der Staatsbeitrag procentuell gerechnet ein bedeutend geringerer geworden ist. Ich finde es daher für vollkommen gerechtfertiget, dass diese Straßen von den 21.000 fl. keinen Theil bekommen, sondern dass diese Summe, wie der Antrag des Herrn Fink will, nur auf die drei großen, nach der Landesgrenze führenden Straßenzüge vertheilt werde und der Bregenzerwald den ihm gebührenden Antheil erhalte.

Martin Thurnher: Ich beantrage Schluss der Debatte.

Landeshauptmann: Ich muss noch bemerken, dass noch zwei Herren als Redner vorgemerkt sind, nämlich die Herren Abgeordneten Wittwer und Bösch.

Es ist Schluss der Debatte beantragt worden. Diejenigen, die damit einverstanden sind, bitte ich, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Ich ertheile dem Herrn Abgeordneten Wittwer das Wort.

Wittwer: Ich muss meinem Nachbar, dem Herrn Abgeordneten Ölz, darauf, was er bezüglich unseres Bahnprojectes gesagt hat, etwas erwidern. Er hat nämlich gesagt, dass das Land uns Montafonern helfen müsse, Bahn und Straße zu bauen; Ja, wir hoffen es, dass uns das Land hilft, beides zu erstellen. Damit ist noch nicht gesagt, dass wir den Bregenzerwäldern nicht das gleiche gethan haben oder thun müssen. Der Herr Abgeordnete Pfarrer

Fink hat heute schon einen Antrag eingebracht bezüglich einer Zufahrtsstraße zur Bregenzerwaldbahn, für die das Land wird auch aufkommen müssen. Ferner haben wir in dieser Session weitere 23.000 fl. als Zuschuss zu diesem Bahnbaue bewilliget. Ich meine, den Wäldern ist man in jeder Hinsicht mehr entgegengekommen als uns Montafonern. Montafon fängt jetzt an zu bauen, und überall hofft man.

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. 111. Session, 8. Periode 1899.

271

dass unser sehnlichster Wunsch auf Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bald in Erfüllung gehe. Und jetzt wollen Sie uns wieder etwas wegnehmen; dadurch bezeugen Sie, ich möchte fast sagen, sehr wenig Entgegenkommen für unseren sehr berechtigten Wunsch.

Ich habe noch etwas zu bemerken. Bei der Bregenzerwaldstraße haben sich die Gemeinden mit 25% zu beteiligen, bei der Montafonerstraße müssen sich die Gemeinden mit 28% beteiligen nach dem Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses. Es zahlen also die Gemeinden des Bregenzerwaldes viel weniger zu den Straßenbaukosten, das ist auch etwas, und das muss auch berücksichtigt werden.

Bösch: Das Procentverhältnis ist für Montafon höher als für den Bregenzerwald, so geht es aus dem Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses und aus der Gesetzesvorlage hervor.

Nach der neuen Eintheilung, wie sie vom Herrn Abgeordneten Fink vorgeschlagen wird, würde Montafon 30% erhalten und der Bregenzerwald nur circa 23%. Nachdem für die Bregenzerwälder doch in den letzten Jahren schon sehr viel bewilliget worden ist, nachdem für die nächsten 15 Jahre sehr viel geleistet werden muss und, wie aus den Ausführungen und dem Antrage des Herrn Pfarrer Fink hervorgeht, nochmals Bedeutendes geleistet werden muss für die Straße vom Bahnhofe Lingenau über Hittisau nach Sibratsgfäll an die Reichsgrenze, so glaube ich, dürften sich die Bregenzerwälder doch einmal zufriedenstellen und zufrieden sein. Man sagt immer, die Steuerfreiste seien so gering. Woher kommt das? Durch die Herabsetzung der Grundsteuer; das war für sie eine Entlastung. Die Bauern auf dem Lande würden das gleiche auch wünschen, aber diesen ist durch die Grundsteuerregulierung weniger zugekommen als den Gebirgsgemeinden, unter welche auch die Bregenzerwälder gehören. Wenn nun in solchen abgelegenen Gegenden die Verkehrsmittel gebessert werden, so verbessert dies auch die finanzielle Lage der Gebirgsdörfer; auch der Grundbesitz wird dadurch im Wert und Ertrag gehoben werden, und dadurch wird wieder

die Steuerkraft verbessert. Ich stimme also dem Anträge des Herrn Abgeordneten Fink nicht bei, sondern ich stimme dem Antrage, wie er im volkswirtschaftlichen Ausschüsse uns vorliegt, zu.

Landeshauptmann: Ich ertheile das Schlusswort dem Herrn Berichterstatter.

Martin Thurnher: Es handelt sich beim ganzen Gesetze um ein großes Werk. Wir sollen hier Beschluss fassen über eine Summe von 1,240.000 Gulden. Bei einem so großen Werke, das so große Summen kostet, glaube ich, kann man es nicht immer genau auf 1/10 % der Beitragsleistung der einzelnen Interessenten abwüßen, wie es vielleicht sein sollte oder nach Anschauung anderer besser sein könnte. Der volkswirtschaftliche Ausschuss, der in den bezüglichen Berathungen geleitet wurde durch die gestellten Forderungen und Bedingungen der Regierung, hat bei der durchgeführten Ermäßigung, wie bereits aus der Specialdebatte hervorgegangen ist, Rücksicht genommen, vorzüglich in erster Linie auf die Straße Bregenz-Langen-Reichsgrenze, damit die in diesem Gebiete liegende, arme Gemeinde Langen, die selbst ohnedies schon riesige Summen ohne jede Beihilfe zu Straßenbauteu verwendet hat, nicht noch mehr belastet würde, sondern damit dieselbe eine angemessene Entlastung erfahre. Dagegen ist von keiner Seite eine Einwendung erhoben worden.

Die zweite Begünstigung wurde der zweiten Theilstrecke der Montafonerstraße zutheil. Da waren ursprünglich 10% für die Interessenten vorgesehen, während bei der zweiten Theilstrecke der Hinterbregenzerwaldstraße 5% vorgesehen waren. In diesem Falle wurde nun eine Gleichstellung vorgenommen, und ich glaube auch mit Recht.

Was die dritte Begünstigung anbelangt so hat man sich vor Augen gehalten die Höhe des Procentsatzes.

Beide Thäler sind ungefähr mit der gleichen Summe bedacht. Das Erfordernis für die ganze Montafonerstraße ist ca. mit 380.000 st. eingesetzt, und das für die gesummte Hinterbregenzerwaldstraße mit ca. 388.000 st. Diese Zahlen sind also beiläufig einander gleich. Für die Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke wurden als Beitrag der Gemeinden nur 25% vorgesehen, während bei der Montafonerstraße ursprünglich 30% angesetzt wurden. Darum hat man geglaubt, weil diese Vertheilung für das nicht reiche Thal Montafon mit seinen circa 7000 Einwohnern schwer und drückend ist, dass man hier eine Begünstigung platzgreifen lassen solle, und hat die Beitragsleistung der Gemeinden um 2% ermäßigt. Ich habe die

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899.

Anschauung, man sollte es bei den Ansätzen der Ausschussvorlage lassen.

Es handelt sich hier um den Betrag von 5000 fl. Diese werden auf 15 Jahre vertheilt, so dass auf jedes Jahr ungefähr 300 fl. kommen. In Anbetracht eines so großen Werkes hätten wir uni einen so geringfügigen Betrag nicht so lange herumstreiten sollen. (Dr. Schmid: Sehr richtig!) Wir haben den Bregenzerwäldern immer das größte Entgegenkommen und Wohlwollen gezeigt. Es ist nicht Antipathie gegenüber den Wäldern, dass wir den Montafonern in diesem Punkte eine Begünstigung zutheil werden lassen. Es hat außerordentlich große Schwierigkeiten und Mühen erfordert, bis der Bau der Bregenzerwaldbahn sichergestellt war, und das Land hat dazu große Opfer gebracht. Der Herr Abgeordnete Pfarrer Fink hat heute wieder ein neues Unternehmen im Bregenzerwalde vorgeführt, welches wir ebenfalls unterstützen sollten. Es geschieht für den Bregenzerwald ja sicher das Möglichste. Ich halte also dafür, wir sollten den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses unverändert annehmen. Ich lege zwar ans eine Änderung keinen so großen Wert. Ich habe bei anderen Gelegenheiten schon gesagt, dass ich bei derartigen Anlässen mit aller Kraft immer dafür eintrete, dass wenigstens das Ganze gesichert bleibe. Einzelne Änderungen, wie solche der vorliegende Antrag bezweckt, werden der Struktur des Gesetzes noch dessen Zustandekommen schaden. Meine Überzeugung aber ist es, das die Ausschussvorlage das Richtige vorschlägt, die Vertheilung der Lasten eine gerechte ist, und daher sollen wir bei der Vorlage bleiben.

Landeshauptmann: Wir schreiten nun zur Abstimmung. Das erste alinea des § 3, gegen welches keine Einwendung erhoben worden ist, erkläre ich als angenommen.

Bezüglich des zweiten alinea, wo die zu erstellenden Straßenzüge sammt den Beitrügen zu den Erfordernissen derselben aufgeführt sind, constatiere ich, dass gegen

Nr. 1 Flexenstraße;

Nr. 4 Straße Bregenz - Langen - Reichsgrenze;

Nr. 5 Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theilstrecke;

Nr. 6 Laternserstraße;

Nr. 7 Straße Satteins -Thüringerberg;

Nr. 8 Bregenz - Kennelbach - Langenerstraße
und

Nr. 9 Montafonerstraße II. Theilstrecke,
eine Einwendung nicht erfolgt ist. Ich betrachte
daher das alinea 2 als angenommen.

Zu den Straßenzügen:

Nr. 2 Montafonerstraße, I. Theilstrecke und
Nr. 3 Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil strecke
liegt ein Abänderungsantrag des Abgeordneten
Jodok Fink vor, wornach es heißen soll:

Nr.	Stratzenzug	Erfordernis	Hievon entfallen auf
		den Staat	0/ Io § ti A "S \$=: cu g
2	Montafonerstraße, I. Theilstrecke	248.300 35 35 30
3	Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke	..	. 278.700
	40 36'8 23'2		

Damit im Zusammenhange steht die entsprechende
Abänderung des al. 3, wornach von dem Gesamterfordernisse
für die einzelnen Straßenzüge zu entfallen
hat:

auf das Land die Beitragssumme

von 407.043'7 fl.

und auf die Interessenten-Concurrenzen die Summe von . . 310.776'4 fl.

Ich werde nun den ganzen Abänderungsantrag
des Herrn Abgeordneten Jodok Fink unter einem
zur Abstimmung bringen, weil die einzelnen Punkte
vollkommen zusammenhängen.

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899.

273

Ich ersuche diejenigen Herren, welche diesem
Anträge ihre Zustimmung geben, sich von den
Sitzen zu erheben.

Es ist die Minorität.

Diejenigen Herren, welche dem Ausschussantrage
bezüglich dieser beiden alinea zu stimmen, bitte ich,
sich zu erheben.

Es ist die Majorität.

Damit erkläre ich das 2. und 3. alinea des
§ 3 in der Ausschussfassung als angenommen.

Martin Thurnher: § 4. -

Landeshauptmann: Angenommen. -

Martin Thurnher: § 5. -

Landeshauptmann: Angenommen. -

Martin Thurnher: § 6. -

Landeshauptmann: Angenommen. -

Martin Thurnher: § 7. -

Landeshauptmann: Angenommen. -

Martin Thurnher: § 8.

Hier muss in der 4. Zeile von oben nach dem Worte "Bau" ein Trennungszeichen gesetzt werden, so dass es heißt die "Schaffung der Bau- und die Bildung der Erhaltungsconcurrrenz."

Landeshauptmann: § 8 ist, wenn niemand das Wort zu ergreifen wünscht, mit dieser Druckfehlerberichtigung angenommen.

Martin Thurnher: § 9.

Landeshauptmann: Angenommen.

Martin Thurnher: (liest Titel und Eingang des Gesetzes.)

Landeshauptmann: Wird gegen Titel und Eingang des Gesetzes, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg, eine Einwendung erhoben? - Da dies nicht der Fall ist, betrachte ich dieselben als angenommen.

Martin Thurnher: Wie die Herren aus dem Berichte entnehmen, sind hinsichtlich des Straßenbauprogrammes auch mehrere Petitionen eingelaufen, und zwar:

1. von den Gemeinden Sonntag und Fontanella um Herstellung einer Straßenverbindung von Sonntag nach Fontanella mit Fortsetzung über das Faschinajoch nach Damüls; dann
2. von den Gemeinden Hittisau, Lingenau und Sibratsgfall, betreffend den Bau einer Straße vom Bahnhöfe Lingenau nach Hittisau-Sibratsgfall-bayerische Grenze.

Bezüglich dieser beiden Petitionen wird beantragt, dass dieselben dem Landes-Ausschusse zur eventuellen weiteren Behandlung abgetreten werden sollen. Der Herr Abgeordnete Pfarrer Fink hat nun einen auf ad 2 dieser Petitionen gerichteten weiteren Antrag eingebracht. Ich glaube, dieser Antrag ist gerechtfertigt, und ich habe nichts dagegen, dass derselbe vom h. Hause zum Beschlusse erhoben wird.

Was die 3. Petition zum Straßenbauprogramme anbelangt, die eingebracht wurde von der Gemeinde Schröcken um Erhöhung des Staatsbeitrages für die Strecke Schoppernau-Schröcken auf 70% wie es für die II. Theil strecke der Hinterbregenzerwaldstrecke festgesetzt wird, so war der volkswirtschaftliche Ausschuss der Ansicht, dass das unmöglich ist. Überhaupt gibt es nicht eine eigentliche Strecke Schoppernau-Schröcken, denn das ist ein Theil der Strecke Bezau - Schröcken und muss in die gesummte Concurrenz einbezogen werden, so dass der von den Interessenten zu leistende Beitrag nach Procenten der gleiche ist wie z. B. bei der Strecke von Bezau nach Reuthe oder von Mellau nach Hirschau.

Endlich ist noch eine Petition eingelaufen von der Gemeinde Zwischenwasser und einiger Bewohner der Gemeinde Laterns, welche Petitionen sich gegen den Bau der Laternserstraße richten. Namens des volkswirtschaftlichen Ausschusses stelle ich bezüglich dieser Petitionen folgenden Antrag:

"Die Petition ad 1 wird dem Landes-Ausschusse zur eventuellen weiteren Behandlung abgetreten, die Petitionen ad 3 und 4 werden aber als erlediget erklärt."

Bezüglich der Petition ad 2, zu welcher der Herr Abgeordnete Pfarrer Fink einen etwas weiteren Antrag eingebracht hat, schließe ich mich diesem Anträge an.

274

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899

Landeshauptmann: Wenn gegen den vom Herrn Berichterstatter im Namen des volkswirtschaftlichen Ausschusses gestellten Antrag eine Einwendung nicht erhoben wird und niemand das Wort zu ergreifen wünscht, so erkläre ich denselben als angenommen. Weiters bringe ich zur Abstimmung den vom Herrn Abgeordneten Fink gestellten Antrag, welcher folgendermaßen lautet:

"Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, der Herstellung einer Straße vom Bahnhofe in Lingenau über Hittisau-Sibratsgfall-baierische Reichsgrenze seine Aufmerksamkeit zuzuwenden, und unter Inaussichtstellung einer entsprechenden Betheiligung des Landes bei der k. k. Regierung um Zuerkennung eines Staatsbeitrages einzuschreiten."

Ich ersuche jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.
Angenommen.

Martin Thurnher: Ich beantrage die Vornahme der 3. Lesung des soeben in 2. Lesung angenommenen Gesetzentwurfes, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg.

Landeshauptmann: Der Herr Berichterstatter beantragt die Vornahme der 3. Lesung des vorliegenden Gesetzentwurfes. Wird dagegen eine Einwendung erhoben? - Da dies nicht der Fall, so schreite ich zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem vorliegenden Gesetzentwürfe, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg, wie er aus den Beschlüssen der 2. Lesung hervorgegangen ist, auch in 3. Lesung ihre Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben. Einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Somit ist unsere heutige Tagesordnung und das gesammte Berathungsmaterial des diesjährigen Landtages erlediget.

Hohes Haus!

Eine außergewöhnlich lange Session ist es, an deren Ende wir heute angelangt sind. In zwei Abtheilungen vom 28. December bis 4. Jänner und dann vom 14. März bis zum heutigen Tage, somit im ganzen 53 Tage, waren die Vertreter des Vorarlberger Volkes zu ihrer verfassungsmäßigen Thätigkeit versammelt, und wurden während dieser Zeit im ganzen 15 mitunter 3-4 und noch

mehrstündige Haussitzungen und zahlreiche Ausschusssitzungen abgehalten.

Roch mehr als durch die ungewöhnlich lange Dauer ragt aber die heute zu Ende gehende Session durch die außerordentliche Wichtigkeit der Berathungsgegenstände hervor, die den Gegenstand der Verhandlung und Beschlussfassung bildeten. Ich nenne hier nur den ganzen Complex aller Fragen, die mit der Reform der Landesschulgesetzgebung zusammenhängen, und die in den 3 Gesetzen über die Schulaufsicht, die Sch ul erhaltung und die Gehaltsfrage der Lehrer ihre, so Gott will, segensreiche Lösung gefunden haben, eine Lösung, die in sich vereint die Kräftigung des Einflusses der Kirche, des Landes und der Gemeinden auf das Schul- und Erziehungswesen und die materielle Besserstellung unserer Lehrer, wie sie die geänderten Zeitverhältnisse und die christliche Gerechtigkeit von uns fordern unter thunlichster Schonung der finanziellen Kräfte der Gemeinden durch Übernahme eines Theiles der Schullasten auf das Land. Möge diese so gewissenhaft durchdachte und pflichtgetreu geprüfte Reform dein Lande zu Segen gereichen, die Gemeinden in ihrem Autonomie-Gefühle kräftigen und den Lehrern eine Aneiferung sein, mit verdoppelter Kraft und sittlichem Ernste ihrem

schweren und verantwortungsvollen Berufe obzuliegen.

In 2. Linie nenne ich das soeben beschlossene Straßenbauprogramm, das berufen ist, auf Jahre hinaus eine Action großen Stiles zur Ausführung zu bringen, deren Ziel auf die intensive Vermehrung und Verbesserung des Communicationswesens im Lande unter kräftiger Mitwirkung des Staates und durch bequemere Verbindung abgelegener Landestheile und Thäler mit den Verkehrscentren und Eisenbahnen, auf Hebung des Wohlstandes in der Bevölkerung gerichtet ist.

In 3. Linie und im innigsten Zusammenhänge mit der Reform des Straßenwesens steht das Perfectwerden der Schienenverbindung des Bregenzerwaldes mit Bregenz, welches durch die große Widmung des Landes nunmehr gesichert wurde, und die Anbahnung der Verwirklichung des Bahnprojectes Bludenz - Montafon, wofür die Landesvertretung ihre hilfreiche Hand geboten hat.

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899.

275

Sind die finanziellen Opfer, welche diese 3 großen Actionen in der Schul-, Straßen- und Bahnfrage erfordern, auch ganz exorbitante, auf den erstell Augenblick schier unerschwingliche und werden sie auch auf Jahre hinaus die Steuerkraft der Bevölkerung erheblich mehr als bis jetzt in Anspruch nehmen, so wird, dessen bin ich überzeugt, jeder Vorarlberger, der ein Herz hat für sein Heimatland, und dem das Gefühl der Zusammengehörigkeit innewohnt, die vermehrten Lasten ohne Murren tragen, weiß doch jeder, dass die Verwendung der Einkünfte unseres Landes für die Ermöglichung einer menschenwürdigen Existenz der Erzieher unserer Jugend und für die Ausbreitung des Wohlstandes in die entlegensten Thäler durch ein ausgedehntes, alle Theile Vorarlbergs berührendes Straßennetz und Localbahnen verwendet werden.

Nehmen wir dazu noch die seit 2 Jahren unter hervorragendster Mitwirkung des Staates begonnene und durch Jahrzehnte fortzusetzende Wildbachverbauungsaction, verbunden mit zahlreichen, bereits vollendeten Regulierungsbauten an der Ill und ihren Nebenbächen und den angefangenen Aufforstungsarbeiten und endlich die großen Beiträge des Landes zur Hebung der Viehzucht, so eröffnet sich ein weites, segensreiches Gebiet der umfassendsten Thätigkeit der Landesvertretung und ihres Ausschusses,

einer Thätigkeit großen Stiles, deren Spuren nach vielen Jahrzehnten erst recht sichtbar sein werden.

Wenn ich, hohes Haus, nur in gedrängter Kürze einen Rückblick auf unsere Thätigkeit werfe, gewissermaßen eine statistische Zusammenstellung der Arbeiten der Landesvertretung mir zu machen erlaube, so ergeben sich folgende Daten: Dem hohen Landtage giengen im ganzen zu und wurden von demselben erlediget 56 Stücke, nämlich.33 Landesausschussvorlagen, 1 selbständiger Antrag und 22 Petitionen und Eingaben von Vereinen und Corporationen. Von diesen wurden 9 direct im hohen Hause verhandelt ohne Verweisung an einen Ausschuss, nämlich die Landesausschussberichte über die Thätigkeit der Naturalverpflegstationen im Jahre 1897 und 1898, die Voranschläge des Landesculturfondes, des Normalschulfondes und der aus Landesmitteln zu deckenden Schulauslagen, die Subventionierung der Sonntagsschulen, die Maßnahmen zur Hebung der materiellen Lage des Lehrerstandes und die Subventionierung der k. k. Stickereischule in Dornbirn, endlich die Aufforstung in Beschling.

Der Finanzausschuss erledigte in zehn Sitzungen den Rechenschaftsbericht, die Rechnungsabschlüsse der landschaftlichen Fonde und den Rechnungsabschluss nebst Voranschlag der Landesirrenanstalt Valduna, ferner den Act, betreffend die gegenseitige Begleichung englischer Irrenverpflegskosten, die Gründung des Landesarchives und Bestellung eines Archivars, dann acht Subventionsgesuche von Vereinen, Instituten und Corporationen und endlich die Gehaltsfrage des Oberdirectors und unseres Kanzleiassistenten.

Der Schulausschuss erledigte in zehn, mitunter sehr langen Sitzungen sämtliche Schulvorlagen, dann die darauf bezüglichen Petitionen, ferner die Angelegenheit der Subventionierung der Dornbirner Realschule.

Ein ungemein reiches Arbeitsgebiet hatte der volkswirtschaftliche Ausschuss in seinen 12 Sitzungen zu bewältigen. Außer den bereits genannten Gegenständen, dem Straßenbauprogramme und den zwei Localeisenbahnen, war es vor allem der umfangreiche Jagdgesetzentwurf und das Wasserrecht, welche den Ausschuss eingehend beschäftigten. Ferner nenne ich die Maßnahmen zur Hebung der Schweinezucht, die Angelegenheit der Trennung Vorarlbergs und Schaffung eines eigenen Vieh-Sanitätsbezirkes, die Angliederung an Tirol an eine dort zu gründende Landes-, Lebens- und Rentenversicherungsanstalt, und betreffend die Feuerpolizeiordnung,

sowie mehrerer §§ des Statutes der Landeshypothekenbank. Desgleichen gehören hieher zahlreiche Straßen- und Verbauungsangelegenheiten, wie die Fortsetzung der Flexen- und der Damülserstraße, Subventionierung von Wegbauten in Sibratsgfäll und Victorsberg, sowie zum Baue der Alzitobelbrücke in Sonntag, die Verbauactionen in Dornbirn und Klösterle, dann die Frutzdammherstellung in Sulz, die Verbauung der Schlosseralde in Dalaas und die Entwässerung im Koblacher Gemeindegebiete. Eine sehr wichtige Angelegenheit beschäftigte ferner

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1899.

276

den Ausschuss, die bestimmt ist, von den segensreichsten Folgen für das Land und die Landwirtschaft zu werden, nämlich die Gründung der Molkereischule in Doren.

Nachdem ich diesen Rückblick auf die Thätigkeit des hohen Hauses in dieser langen Session geworfen habe, so fühle ich mich doppelt verpflichtet gerade im Hinblicke all' dessen, was geschehen ist. Ihnen, hochverehrte Herren Abgeordnete, für Ihren in dieser Session doppelt bewährten Fleiß und Eifer, für Ihre ganz außerordentliche Pflichttreue den aufrichtigsten Dank zu zollen. Wenn Sie jetzt nach langer, mühevoller Arbeit wieder an den häuslichen Herd zurückkehren, so können Sie dieses mit dem erhebenden Gefühle thun, dass wir mit vereinten Kräften wahrhaft Großes zustande gebracht haben, dass diese Session zu den hochbedeutsamsten gehört, die jemals seit Bestand unserer Landesverfassung vorgekommen ist.

Wenn ich aber meine Blicke auf den Regierungstisch hinlenke, so erinnere ich mich und mit mir gewiss Sie Alle, verehrte Herren, welch' großen Dank wir dem Vertreter der hohen Regierung gerade in dieser Session schulden. Obwohl Neuling in unserem Lande und mit unseren Verhältnissen noch unbekannt, hat der hochverehrte Herr Statthaltereirath Graf Huyn in so hervorragender Weise sich an unseren Arbeiten betheiligt, bei den Verhandlungen durch seine eminente Gesetzes- und Sachkenntnis, durch sein freundliches, ja ich darf sagen, collegiales Entgegenkommen und seine vollendete Liebenswürdigkeit unsere wärmste Sympathie erworben, und ich glaube, im Sinne des ganzen Hauses zu sprechen, wenn ich Hochdemselben unseren verbindlichsten Dank ehrerbietigst entgegenbringe und den sehnlichsten Wunsch ausspreche, Herr Graf Huyn möge recht viele Jahre unserem Lande als Vertreter der Regierung erhalten bleiben. (Lebhaftes

Zustimmung.)

Und nun, meine hochverehrten Herren, ehe wir scheiden, wollen wir noch unseres allergnädigsten Kaisers und Landesherr> gedenken, des von Allerhöchst Seinen Völkern so innig verehrten und geliebten, gütigen Monarchen, und in unverbrüchlicher Treue, die jeden Vorarlberger beseelt und immerdar beseelen wird, rufe ich:

Se. k. und k. apost. Majestät, unser allergnädigster Kaiser, lebe hoch! hoch! hoch!

(Das ganze Haus erhebt sich und stimmt in die Hochrufe des Herrn Landeshauptmannes begeistert ein.)

Regierungsvertreter: Hohes Haus!

Der hochverehrte Herr Landeshauptmann war so liebenswürdig, mit überaus freundlichen Worten meiner bescheidenen Thätigkeit als Regierungsvertreter im hohen Landtage zu gedenken. Ich spreche ihm hiefür meinen wärmsten und herzlichsten Dank aus, wie ich auch allen geehrten Herren besonders danke für das gütige Entgegenkommen, welches Sie mir bewiesen haben, ein Entgegenkommen, welches für mich mit Rücksicht auf die noch mangelnde Kenntniss der Landesverhältnisse von großem Werte war und mir die vielfache Theilnahme an den Berathungen des hohen Hauses und der Ausschüsse zu einer angenehmen Pflicht gemacht hat. Für den hohen, patriotischen Ernst und den gewissenhaften Eifer, mit welchem der hohe Landtag nach wieder in der abgelaufenen Session in sachlicher Arbeit ein außergewöhnlich reiches Arbeitsmaterial bewältigt hat und die Interessen des Landes zu fördern bestrebt war, kann Ihnen die Regierung, welche zu vertreten die Ehre ich habe, gewiss nur den besten Dank wissen.

Ich erlaube mir, Ihnen, hochverehrte Herren, nachdem Sie nun im besten Bewusstsein erfüllter Pflicht nach Hause zurückkehren, ein hochachtungsvolles Lebewohl und Abschiedsgruß zu sagen, welchen ich indes in dem Sinne eingeschränkt wissen möchte, dass es mir vergönnt sein möge - und ich spreche das in der sicheren Hoffnung aus -, auch während der Nichttagung des Hauses mit sehr vielen Herren von Ihnen in persönlicher Berührung zu bleiben. (Lebhafte Zustimmung.)

Martin Thurnher: Ich spreche sicher im Namen aller Mitglieder des hohen Hauses, wenn ich dem geehrten Herrn Landeshauptmann für die wohlwollende und objective Förderung unserer Arbeiten, für die umsichtige und objective Leitung der heuer so wichtigen und schwierigen Verhandlungen und nicht minder für fein eifriges, stets das Wohl des Landes im Auge behaltendes und sich demselben

hingebendes Schaffen und Wirken, das unlängst an
Allerh. Stelle auch Anerkennung und Würdigung
gefunden hat, den verbindlichsten Dank ausspreche.
(Lebhafte Zustimmung und Bravorufe.)

XV. Sitzung des Vorarlberger Landtages. III. Session, 8. Periode 1889.

277

Landeshauptmann: Ich danke herzlichst dem
Herrn Vorredner für die freundlichen und liebenswürdigen
Worte und den Herrn Abgeordneten für
ihre anerkennende Zustimmung.

Ich wünsche den Herren eine frohe Heimreise
und, so Gott will, ein frohes Wiedersehen im
nächsten Jahre, um zu arbeiten für das Wohl und
den Segen des Landes.

Ich erkläre hiemit die III. Session der 8. Periode
des Vorarlberger Landtages für geschlossen.
(Schluss der Sitzung 12 Uhr 45 Minuten mittags.)

Druck von J. N. Teutsch, Bregenz.

Vorarlberger Landtag.

15. Sitzung

am 27. April 1899

unter dem Voritze des Herrn Landeshauptmannes Adolf Rhombertg.



Gegenwärtig 21 Abgeordnete.

Regierungsvertreter: Herr k. k. Statthaltereirath Rudolf Graf Huyn.

Beginn der Sitzung 10 Uhr 35 Min. vormittags.

Landeshauptmann: Ich erkläre die heutige Sitzung für eröffnet und ersuche um Verlesung des Protokolles der 14. Sitzung.

(Secretär verliest dasselbe.)

Ich erkläre zu diesem Protokolle nur, daß aus einem Versehen meinerseits die Zahl der bei der dritten Lesung anwesenden Abgeordneten unrichtig angegeben wurde. Es waren nämlich nicht 13 sondern 14 Abgeordnete anwesend, mich selber eingerechnet. Ich werde also diese Correctur vornehmen und frage die Herren, ob sie im übrigen gegen die Fassung des Protokolles eine Einwendung zu erheben haben. — Es ist das nicht der Fall, somit betrachte ich es als genehmiget.

Wir gehen nun zur Tagesordnung über; auf derselben steht als erster Gegenstand der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Gesuch der Gemeinde Koblach um einen Landesbeitrag zur Durchführung einer Entwässerungsanlage.

Ich ersuche den Berichtstatter, Herrn Abgeordneten Kohler, das Wort zu ergreifen.

Kohler: Hohes Haus! In dem bezüglichen Berichte über dieses Gesuch der Gemeinde Koblach ist der Standpunkt möglichst kurz gekennzeichnet, den der volkswirtschaftliche Ausschuss dieser Angelegenheit gegenüber eingenommen hat, und ich kann daher, nachdem die Herren den Bericht ja schon

seit einigen Tagen in den Händen haben, darauf verzichten, denselben vorzulesen oder in irgend einer Umschreibung dieselben Punkte hier nochmals vorzubringen. Ich will nur bemerken, daß sich diese einheitliche Ansicht im Ausschusse allerdings nicht ohne eine gewisse Schwierigkeit gebildet hat, und daß die Befürchtungen nahe gelegen sind, es könnte dieser Fall als Präjudiz für spätere Fälle dieser Art gelten können. Schließlich glaubte man aber doch, daß die Verhältnisse in der Gemeinde Koblach eine Ausnahme machen, und daß von diesen Rheingemeinden wohl keine bezüglich ihrer Kraft und ihrer Lage eine so schwierige Stellung einnimmt wie die Gemeinde Koblach. Aus diesem Grunde haben sich die Ansichten schließlich zu den Anträgen geeinigt, welche folgendermaßen lauten: (liest dieselben aus Beilage XLVI).

Ich empfehle also dem hohen Hause die Annahme dieser Anträge, weil ich sie durch die Lage der Dinge hinreichend begründet finde und meines Wissens von unserem Lande der Meliorationsfond nicht in der Weise in Anspruch genommen ist, daß man Anstand nehmen könnte, ihn für diesen Fall in Anspruch zu nehmen.

Landeshauptmann: Ich eröffne über den Bericht und die Anträge die Debatte. — Wenn sich niemand zum Worte meldet, so schreite ich zur Abstimmung und zwar nehmen wir beide Anträge unter einem. Ich ersuche jene Herren, welche den soeben verlesenen Anträgen ihre Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über die Festsetzung eines Vorarlberger Straßenbauprogrammes und die in dieser Angelegenheit vorliegenden Petitionen der Gemeinden Zwischenwasser, Schröcken, Fontanella und einer Anzahl Bürger von Laterns.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, Abgeordneter Martin Thurnher, das Wort zu nehmen.

Martin Thurnher: Hohes Haus! „Ende gut, alles gut“, so dachte ich, als ich den letzten Bericht der diesjährigen Session nämlich den Bericht über die Landesausschussvorlage, betreffend den Bau von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg, verfaßte. Die

Erledigung dieses Gegenstandes reiht sich würdig an die vielen und großen Arbeiten und Aufgaben an, die wir in der heurigen Session zu lösen hatten.

Bei der Berathung eines andern sehr wichtigen Gegenstandes ist bekanntlich ein Klagegedicht geführt worden über den Niedergang kleiner Thal- und Berggemeinden, und ich habe damals die Berechtigung dieses Klagegedichtes anerkannt. Außer der allgemein geänderten volkswirtschaftlichen Lage, insbesondere hinsichtlich des Bauernstandes, ist gewiß der Mangel ordentlicher Verkehrswege eine der wichtigsten Ursachen des Niederganges mancher Thal- und Berggemeinden. Schon die Beschaffung der unentbehrlichsten Lebensmittel ist für die Bewohner solcher abgelegenen Gemeinden sehr schwierig; ebenso können sie die Producte des Bodens und die Erzeugnisse ihrer Arbeit und ihres Fleißes nicht leicht verwerten.

Die Naturschönheiten unserer Thäler und Berge sind auf diese Weise ebenfalls nur abgehärteten Fußwanderern zugänglich. Den Gemeinden fehlen aber die Mittel, um selbst geeignete Verkehrswege zu schaffen. Darum kann es nur freudig begrüßt werden, daß die Regierung auf das vom Landes-Ausschusse angeregte und vom Landtage in der letzten Session gutgeheißen Straßenbauprogramm eingegangen ist und daher Hoffnung vorhanden ist, daß die wichtigsten und unentbehrlichsten Straßenzüge von Staat, Land und Gemeinden innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren erstellt werden. Wir sind der hohen Regierung sehr zum Danke verpflichtet, daß sie in so entgegenkommender Weise bei Festsetzung dieses Programmes mitwirkte und auch in finanzieller Hinsicht an dem hiefür nöthigen Kostenaufwande in hervorragender Weise theilnimmt. Besonderen Dank aber verdient Se. Excellenz, der Herr Statthalter, der sich von allem Anfange an für dieses Werk interessiert hat und dafür kräftig eingetreten ist.

Sie entheben mich wohl von weiteren Ausführungen über diese Angelegenheit und den Wert des Straßenbauprogrammes im allgemeinen und der einzelnen Straßenzüge im besondern. Es hieße Wasser in den Bodensee tragen, wollte man in dieser Richtung noch etwas beitragen. Freuen wir uns aufrichtig, daß wir in die Lage kommen, dem Lande eine so große Wohlthat zu erweisen, und votieren wir einstimmig den vorliegenden Gesetzentwurf.

Ich beantrage das Eingehen in die Specialdebatte.

Landeshauptmann: Ich eröffne über den Bericht und den Gesetzentwurf die Generaldebatte.

Pfarrer Fink: Hohes Haus! Ich erachte es als meine Pflicht zu dem vorliegenden Gesetzentwurf über das Vorarlberger Straßenbauprogramm das Wort zu nehmen. In meiner Eigenschaft als Abgeordneter des Landes begrüße ich lebhaft die Action, die durch dieses Straßenbauprogramm von Vorarlberg eingeleitet werden soll, weil es durch die Hilfe des Staates und des Landes und durch die Beitragsleistungen der Gemeinden ermöglicht wird, selbst dort Straßen zu schaffen, wo es den Gemeinden allein einfach unmöglich wäre. Die Gemeinden in den gebirgigen Gegenden und in Hochthälern haben schon lange durch den Mangel ordentlicher Verkehrsstraßen Schaden gelitten.

Wenn ich aber auch als Vertreter des Vorderwaldes sprechen und mich als Vertreter dieser Gemeinden fühlen soll, so muß ich bekennen, daß mir schwer wird ums Herz. Ich fühle, daß da eine bedeutende Lücke ist in dem Programme. Wenn wir dasselbe anschauen, so sehen wir, daß für alle Landestheile gesorgt wird: in Montafon soll eine Straße bis auf das Zeinisloch hinauf gebaut werden; das Klosterthal hat seine Reichsstraße; die Flerenstraße, welche große Summen kostet, dient eigentlich nur zwei Gemeinden; diese letztgenannte Straße hat allerdings einen größeren Wert, weil sie Tirol mit Vorarlberg verbindet und daher auch strategische Bedeutung hat. Im Hinterbregenzerwald wird im Anschlusse an die Bahn von Bezau aus auch weiter gebaut, damit der Hinterwald eine ordentliche Straße bekommt, und zwar wird weiter gebaut, als wir eigentlich wollten, bis auf den Tannberg hinauf, von Schröcken nach Warth zum Anschlusse an die Flerenstraße. Die Straße von Schröcken nach Warth hat außerordentlich wenig wirtschaftlichen Wert; wir sehen aber ein, warum die Regierung Wert darauf legt, und ich glaube, das Land wird dieses Opfer bringen. Dann bekommt Laterns eine Straße und auch im Jagdbergischen soll mit Staats- und Landeshilfe eine Straße gebaut werden, eine Straße, die wirtschaftlich lange nicht so nothwendig wäre wie die Vorderwaldstraße, die ich noch beschreiben will. Auch

Langen bekommt eine Straße über den Kustersberg bis zur Reichsgrenze, die bloß 2 Gemeinden zugute kommt. Alle die aufgezählten Straßenbauten sind freudig zu begrüßen.

Aber, hohes Haus, ein bedeutender Landestheil ist ganz vergessen worden, nämlich der Vorderwald. Doch — besser gesagt — er wurde nicht vergessen, sondern es war im letzten Jahre eigentlich nicht möglich, diese so wichtige Straße in das Straßenbauprogramm hineinzubeziehen. Ich fühlte es im letzten Jahre selbst bei der Berathung dieses Programmes, daß es nicht thunlich war, sie einzubeziehen. Wir konnten diese Straße deshalb nicht in das Straßenbauprogramm aufnehmen, weil die Bregenzerwaldbahn noch nicht bewilliget war, und weil man noch nicht wußte, wohin man die Straße zu bauen hätte, weil die Lage des Bahnhofes noch nicht bestimmt war. Da hieß es also, man könne sich mit dieser Straße nicht beschäftigen, bevor nicht der Bahnbau gesichert ist. Zu Beginn der gegenwärtigen Session wurde nun die Bewilligung zum Abschlusse gebracht. Hohe Freude herrschte im Bregenzer Walde. Im Vorderwalde freuten wir uns auch; aber um diese Freude voll zu machen, haben wir noch die Hilfe des Staates und Landes nothwendig zur Erstellung des Straßenzuges vom Bahnhofe Lingenau über Hittisau—Sibratsgfall bis zur Reichsgrenze. Die Herren werden fragen, hat man im Vorderwalde bisher nichts gethan für Straßen? O ja, man hat seit ungefähr 30 Jahren viele Tausende von Gulden aufgewendet, man hat von Hittisau eine neue Straße über Bolgenach—Kiefensberg nach Ach angelegt. Man hat von Hittisau nach Krumbach auf einer Strecke von einer halben Stunde die Straße ebenfalls ganz neu angelegt, die andere Strecke hinwiederum vielfach verbessert. Dann hat man eine neue Straße von Krumbach über das Tobel—Reichizer—Springen—Ach gebaut, um das Zwingtobel abzufahren. Früher schon hat man von Langenegg nach Lingenau eine neue Straße gebaut, um das Fehrentobel zu vermeiden. Ober- und Unter-Langenegg haben mit großen Kosten zur Bregenzer Ach eine Straße gebaut in den 70er Jahren. Noch früher hat man vom Vorderwalde in den Hinterwald nach Großdorf und Egg eine Straße gebaut, weil früher zwischen Vorder- und Hinterwald und Oberstausen ein sehr lebhafter Verkehr bestand. Für alle diese Straßen hat man große Auslagen aus Gemeinde-

mitteln gemacht; sie führen aber nach Baiern, denn dort hinaus gieng in früherer Zeit der Verkehr. Nun ist es aber durch den Bau der Arlbergbahn und die schwierigen Zollverhältnisse nothwendig geworden, daß sich der Vorderwald mehr an das Inland anschließt. Das ist an und für sich erfreulich und ideal, in materieller Beziehung ist es aber schwierig, sehr schwierig, denn wir haben keine genügende Straße nach dem Inlande. Man hat allerdings seit 20 Jahren 3 Projecte hiefür ausgearbeitet. Verschiedene Herren, darunter auch die Herren Ingenieurs Gamperle, Gafner und Hagspiel haben sich damit beschäftigt, man konnte aber zu keiner Ausführung kommen; denn fürs erste waren die Kosten zu groß, und zweitens konnte uns Alberschwende, das sonst sehr schwere Straßenlasten zu tragen hat, nicht entgegenkommen. Langenegg hat eine Straße hinunter zur Ach, kam aber auf Alberschwender Seite nur durch ein Tobel herauffahren und muß noch alljährlich 16 fl. bezahlen, daß es herauf darf. Die Verhältnisse sind also, kurz gesagt, so, daß man einfach nicht zu einer ordentlichen Straße gekommen ist. Der Vorderwald ist topographisch ganz eigenthümlich gestaltet, fast wie eine Insel. Da steht der rothe Berg, um denselben herum in halber Höhe liegen 6 Gemeinden. Der Vorderwald selbst ist aber durch 4 Achen abgetrennt von der übrigen Welt: im Süden durch die Subersach, im Westen durch die Bregenzer Ach, im Osten durch die Bolgenach und im Norden durch die Weisbach, und jede dieser Achen durchschneidet einen großen Tobel. So sind die Verkehrsverhältnisse im Vorderwald. Nun ist aber eine Zufahrtsstraße zum Bahnhofs absolut nothwendig. Die Gemeinden haben sich sogar verpflichten müssen, daß sie eine neue Straße bauen. Nach der Bestimmung unseres Landesgesetzes über die Eisenbahnzufahrtsstraßen sind wir zu kurz gekommen. Die Commission oder die Ingenieure, oder wer da maßgebend war, haben uns eigentlich ein bißchen über die Ohren gehauen, denn man hat vom Bahnhofs aus bis zur jetzigen alten und schlechten Straße nur eine kurze Strecke als Eisenbahnzufahrtsstraße gerechnet, zugleich aber die jetzige Straße mit Recht für ungenügend erklärt; denn es führt eine schlechte und gefährliche Straße mit ungefähr 18% Steigung zum Tobel hinab. Nun hat man zu den Gemeinden gesagt, wenn ihr einen Bahnhof bekommen wollt, so müßt ihr eine neue

Straße bauen; man hat einfach gehandelt nach dem Sprichwort: „Vogel friss oder stirb!“ Nun wenn man uns jetzt die nothwendige Hilfe von Seite des Staates und des Landes zutheil werden läßt, dann wäre diese Hilfe zunächst nothwendig für die Strecke vom Bahnhofs, der in Tobel bei der Ach gebaut wird, bis hinauf nach Kleinmath; das ist das kostspieligste Stück und wird ungefähr auf 30.000 fl. zu stehen kommen. Dann wäre auf einer kleinen Strecke von Kleinmath bis zur St. Anna-Kapelle noch die Verlegung der Straße nothwendig. Von da an hätten wir eine ziemlich fahrbare Straße bis oberhalb Lingenau, wo die sogenannte „Steig“ abgefahren werden muß. Durch ganz Hittisau hindurch wäre die Straße dann ganz ordentlich fahrbar, und es würde nicht viel brauchen, dieselbe noch etwas zu verbessern. Von Dornbünd auf die sogenannte „Saufsteig“ haben Hittisau und Sibratsgfall vor ein paar Jahren eine Straße erstellt und dafür circa 11.000 fl. ausgegeben. Es haben die Sibratsgfaller auf ihrem Gemeindegebiete noch eine sehr schlechte Straße mit großer Steigung, und wenn man diesen die nothwendige Hilfe nicht versagen will, so muß auch diese Strecke theilweise neu angelegt werden.

Dieser beschriebene Straßenzug ist in der That wirtschaftlich nothwendig und die einzige Verkehrsstraße zum Bahnhofs. Es hat die Bahn thatsächlich nur dann einen bedeutenderen Nutzen für die Gemeinden, wenn man auch eine ordentliche Verkehrsstraße zum Bahnhofs hat. Die genannten Gemeinden haben auf dem projectierten Bahnhofs Lingenau die zweitgrößte Frachtmenge aller Bahnhofs von Bregenz bis Bezau, und benöthigen deshalb eine entsprechende Straße.

Diese Straße soll auch Poststraße werden. Fremdenverkehr ist im Vorderwald fast gar keiner wegen ungenügender Verkehrsstraßen. Würde aber die Straße vom Bahnhofs Lingenau — Hittisau — Sibratsgfall — Reichsgrenze gebaut, so wäre ein reger Fremdenverkehr möglich und wahrscheinlich zwischen dem von Fremden so stark besuchten obern Allgäu, Oberstdorf und Sonthofen und dem an Naturschönheiten sehr gesegneten Hirschgunten, Subersthal und Vorderwald. Es hätte dieser Straßenzug auch eine Bedeutung für die von Vorarlberg abgeschlossene Gemeinde Mittelberg, welche mit dem Heimatlände außer durch die Bahn gar keinen Verkehr hat und sich deshalb an den deutschen Zollverein

anschloß. Wird aber diese Straße bis zur Reichsgrenze gebaut, so könnte die Gemeinde Mittelberg zu Wagen mit dem Bregenzerwald verkehren. Vielleicht hat diese Straße auch noch strategische Bedeutung. Durch den Gebirgsstock, der sich zwischen dem obern Allgäu und Vorderwald aufthürmt, ist von Ach-Springen an bis Oberstdorf keine Straße möglich, nur durch das Sibratsgfallthal wäre eine Straßenverbindung möglich und nicht schwierig. Von Oberstdorf aus hätte man zugleich eine Verbindung mit dem Walsertal und durch das Rappental mit dem Tannberg.

Ich möchte also hiemit auf die wirtschaftliche Nothwendigkeit und Bedeutung dieser Straße, dann auf ihre Wichtigkeit bezüglich des Fremdenverkehrs, bezüglich des Anschlusses der Gemeinde Mittelberg und deren strategische Bedeutung aufmerksam gemacht haben. Ich wage nun, an das hohe Haus die Bitte zu stellen, wenn das Straßenbauprogramm jetzt beschlossen wird, einer Action zugunsten dieses so nothwendigen Straßenbaues im Vorderwald nicht zu vergessen; um das bitte ich Regierung und Landtag auf das eindringlichste. Die Gemeinden des Vorderwaldes müssen Hilfe haben für diese nothwendige Straße. Leisten wir diese Hilfe nicht, so können wir nicht sagen, es ist vom Lande gehalten worden, wo es nothwendig war. Es wäre nicht gerecht, diese Gemeinden zur Ausführung des großen Straßenbauprogramms heranzuziehen, sie selbst bei Erstellung ihrer Straße ohne Hilfe zu lassen.

Ich möchte mir demnach erlauben, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen; derselbe lautet (liest):

„Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, der Erstellung einer Straße vom Bahnhofe in Lingenau über Hittisau und Sibratsgfall an die Reichsgrenze seine Aufmerksamkeit zuzuwenden und unter Inaussichtstellung einer entsprechenden Betheiligung des Landes bei der k. k. Regierung um Zuerkennung eines Staatsbeitrages einzuschreiten.“

Landeshauptmann: Wer wünscht weiter das Wort? — Es meldet sich niemand, somit ist die Generaldebatte geschlossen. Der Herr Berichterstatter!

Martin Thurnher: Ich habe vorläufig nichts zu bemerken.

Landeshauptmann: Dann gehen wir zur Specialdebatte über. Ich werde wieder wie gewöhnlich die Paragraphen anrufen und eine Pause eintreten lassen, und wenn kein Redner sich zum Worte meldet, den Paragraphen als angenommen erklären. Wird ein Abänderungsantrag gestellt, so wird er in der Debatte durchgenommen und dann zur Abstimmung gebracht. Ich ersuche den Herrn Berichterstatter, mit der Verlesung der Paragraphen zu beginnen.

Martin Thurnher: § 1.

Dr. v. Pren: Im § 1 heißt es unter Punkt 2: „Die I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Bludenz bis Parthenen.“ Im Morivenberichte des Landes-Ausschusses dagegen heißt es unter B: „Die Montafonerstraße Schruns—Parthenen.“ Es ist hierüber, wie mir bekannt ist, im volkswirtschaftlichen Ausschusse schon gesprochen worden, als diese Vorlage berathen wurde; aber ich kann nicht unterlassen, diese Sache nochmals eindringlich zur Sprache zu bringen. Es ist nicht gleichgiltig, ob die Straße Bludenz—Parthenen oder Schruns—Parthenen heißt. Denn für Bludenz könnte das doch Folgen haben. Es ist nämlich die ganze Verhandlung, soviel mir bekannt ist, — wenigstens habe ich nie etwas anderes gehört — unter dem Namen „Montafonerstraße“ oder „Straße Schruns—Parthenen“ geführt worden. Ich glaube, der Unterschied ist im wesentlichen auch darin gelegen, dass für einen Theil der Straße, wie dem hohen Hause bekannt ist, nämlich von Bludenz nach Schruns, präcise gesagt, vom Kloster St. Peter bei Bludenz bis Schruns eine Concurrnz schon besteht und zwar eine solche erster Classe, wozu Bludenz 25% und die übrigen Gemeinden des Montafon nach verschiedenen Procentsätzen beitragen. Das ist also eine ganz andere Angelegenheit als die Straße Schruns—Parthenen. Die Straße vom Kloster St. Peter nach Bludenz ist bereits vollkommen geregelt als Concurrnzstraße 1. Classe, sie steht wenigstens dermalen außer allem Zusammenhange mit der Straße von Schruns nach Parthenen und in das innere Montafon. Würde man jetzt diese Straße Bludenz—Parthenen nennen, so liegt es sehr nahe, dass ein gewisses Präjudiz geschaffen würde für die Verhandlungen, welche nach § 3 der gegenwärtigen Gesetzesvorlage feinerzeit über die Bildung der

Straßenconcurrenten zu pflegen sein werden. Dazu kommt noch der Umstand, daß die Verhältnisse, welche hinsichtlich der Concurrentenbildung für die Straße von Bludenz nach Schruns in Betracht kommen, ganz andere sind als die Verhältnisse für die Strecke von Schruns nach Parthenen. Es ist das auch in den früher gepflogenen Verhandlungen des Landtages von den Jahren 1871 und 1872 anerkannt worden und wiederholt betont, daß sich zwischen den Verhältnissen der einen und der anderen Straße kein Vergleich ziehen lasse. Deswegen ist damals schon im Landtage beschlossen worden, zunächst die Straße Bludenz—Schruns in Verhandlung zu ziehen und die andere ad kalendas Graecas zu verschieben. Über die eine ist bis heute nicht mehr gesprochen worden, während hinsichtlich der anderen die Concurrenten durch Landesgesetz vom 3. Februar 1873 geregelt worden ist. Es kann wohl auch noch der Umstand in Rücksicht gezogen werden, daß, wenn in Zukunft die Montafonerbahn, über die im hohen Hause letzthin gesprochen wurde und die ohne Zweifel sehr bald zur Erstellung gebracht wird, eingeführt sein wird, — mit Rücksicht darauf, daß diese Bahn von Bludenz nach Schruns nach den Vorverhandlungen eine normalspurige sein wird, — nach dem Inleben treten dieser Bahn offenbar Schruns der Ausgangspunkt für die weitere Strecke sein wird und nicht mehr Bludenz. Dann gehen die Wagen mit vollen Ladungen nach Schruns, da ist es offenbar ganz klar, daß nur mehr Schruns Ausgangspunkt der Straße ist.

Ich lege also ein bedeutendes Gewicht darauf, daß die erste Theilstrecke der Montafonerstraße im Gesetze „Schruns—Parthenen“ genannt wird. Es ist im Berichte des Landes-Ausschusses die Rede davon, daß sich Bludenz bei den Verhandlungen, die wegen Fortsetzung der Straße eingeleitet wurden, im Vorjahre ablehnend verhalten habe. Es ist das richtig, ich muß es zugeben. Ich glaube aber, dafür hat Bludenz damals seine guten Gründe gehabt. Denn wie aus dem Protokolle vom 14. Mai vorigen Jahres zu ersehen ist, stand die Frage damals so: Bludenz soll 25%, für die erste Strecke bis zur Kirche in Schruns beitragen wie bisher und außerdem 5% für die Fortsetzung der Straße von Schruns nach Parthenen. Diese Frage hat sich aber jetzt geändert, sie lautet jetzt so: wieviel soll Bludenz von Bludenz aus bis Par-

thenen beitragen? Wenn vom Lande ein entsprechender Procentsatz für Bludenz beantragt wird, und wenn Verhandlungen darüber aufgenommen und gepflogen werden, so glaube ich jetzt schon von vorneherein die vollste Versicherung geben zu können, daß Bludenz gewiß entgegenkommen wird. Es handelt sich da um eine sehr große Belastung hinsichtlich der ersten Strecke und dann noch um eine weitere Belastung. Sämmtliche Mitglieder des hohen Hauses haben sicherlich gehört, wie unvernünftig stark Bludenz bei der Concurrentenbildung nach dem Gesetze vom Jahre 1873 herangezogen wurde; das ist gewiß außer allem Verhältniß und hat seinen tieferen Grund in der Abmachung vom Jahre 1821. Ich weiß ganz wohl, daß es heute sich nicht um Concurrentenbildung handelt, daß diese Frage separat zur Sprache kommen wird; aber wenn ich etwas davon erwähne, so geschieht das nur, um das, was ich vorher gesagt habe, zu begründen. Die Stadt-Gemeinde Bludenz ist also, wie gesagt mit 25% zur ersten Theilstrecke herangezogen worden und soll noch 5% für diejenige Strecke zahlen, — wie beantragt ist — an der es wohl gar kein Interesse hat, denn das hintere Montafon ist für Bludenz außer der Welt. Da müßte man weite Kreise ziehen, wenn man da Bludenz so heranziehen wollte, denn die ganze Welt hängt aneinander. (Heiterkeit.)

Ich kann also nur wiederholen, daß die Haltung, welche Bludenz eingenommen hat, ihren speciellen Grund nur darin gehabt haben kann, daß Bludenz doppelt herangezogen zu werden schien, einmal für die erste Strecke bis Schruns und dann noch separat für die zweite. Wenn nun Verhandlungen aufgenommen werden, so glaube ich, wie gesagt, die Versicherung geben zu können, daß Bludenz entgegenkommen wird. Ich möchte daher beantragen, daß es im Paragraphen 1, Punkt 2 anstatt „I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Bludenz bis Parthenen“ heißen soll: „I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Schruns bis Parthenen“.

Aus den angeführten Gründen empfehle ich dem hohen Hause diesen Antrag zur Annahme.

Wittwer: Hohes Haus! Dem Herrn Abgeordneten der Stadt Bludenz paßt, wie es scheint, der Titel der ersten Theilstrecke der Montafoner-

straße „Bludenz bis Parthenen“ nicht recht. Ich weiß allerdings nicht warum, kann es mir zwar denken, aber ich will darauf nicht näher eingehen. Ich bin der gegentheiligen Ansicht. Ich meine, Montafon ist doch nur ein Thal und mündet bei Bludenz aus, und darum bin ich nicht für zwei verschiedene Titel für die Theile ein und desselben Straßenzuges; man soll nicht sagen „Bludenz—Schruns“ und „Schruns—Parthenen“, sondern ich wäre dafür zu sagen „Bludenz—Parthenen“, weil es doch nur ein Thal ist. Ob es nun von Bludenz bis Schruns eine Straße 1. Classe und von Schruns bis Parthenen eine solche 2. Classe ist, darauf kommt es nicht an. Wenn eine Concurrency gebildet wird von Bludenz und den Gemeinden bis Parthenen, dann glaube ich ist der Name „Bludenz—Parthenen“ ganz passend.

Dann hat sich Herr Dr. v. Preu noch wegen der großen Belastung von Bludenz beklagt, daß Bludenz an der bisherigen Concurrencystraße Bludenz—Schruns allein 25% tragen muß; das ist wahr. Doch glaube ich, daß das nicht zuviel war. Bludenz ist damals so gut zugekommen, daß man im Montafon immer darüber geschimpft hat. Ich weiß nicht, was für Gründe da maßgebend waren, ich überlasse es anderen Herren, dieselben zu nennen. Von dieser Straße war bis auf die Höhe von St. Anton hinein, ich glaube sagen zu dürfen, die Hälfte der ganzen Strecke Bludenz—Schruns Gemeindestraße der Stadt Bludenz, das wird mir Herr Dr. v. Preu auch nicht widerlegen. Daran theilte sich Bludenz mit 25%, ich hätte viel eher geglaubt, daß Bludenz 50% statt 25 gebürt hätten. (Heiterkeit.) In dieser Gemeindestraße sind zwei schwierige Brücken, die jedem der Herren bekannt sind, für die wir schon Tausende von Gulden verwendet haben, und das ist alles an die Stadt Bludenz abgegeben worden.

Johannes Thurnher: Ich muß auf die langen Ausführungen des Herrn Dr. v. Preu nur den Eindruck bekannt geben, welchen mir seine Rede gemacht hat. Er hat eigentlich auch schon § 8 berührt und, weiß Gott, wie gemurmelt, daß die Stadt Bludenz bei der Schaffung des Gesetzes vom Jahre 1873 durch diese 25% so hart hergenommen worden sei. Ich brauche nicht zu wiederholen, was schon Herr Wittwer gesagt hat, daß Bludenz damals eigentlich ganz unverhältnismäßig entlastet

worden ist. Denn es ist richtig, was Herr Wittwer gesagt hat, daß in dem Straßenzuge, den vorher Bludenz allein zu unterhalten gehabt hat, zwei Brücken sind, die bekanntlich viel kostspieliger sind als gewöhnliche Theile der Straße.

Wenn auch die Eisenbahn gebaut werden sollte, so wird man doch eine Straße von Bludenz nach Schruns nicht entbehren können, und jedenfalls würde es sich ganz komisch ausnehmen, wenn die Straße von Schruns weg weiter ins Thal hinein eine bessere wäre, auch wenn sie eine Straße 2. Classe wird als jetzt die Straße von Bludenz nach Schruns, obwohl sie eine Concurrencystraße 1. Classe ist. Dieselbe enthält stückweise Stellen wie z. B. an „rothen Steine“, die doch nicht in diesem Zustande belassen werden können. Das wird man doch nicht machen können, daß man von Schruns bis Parthenen eine ordentliche Straße hat, während dort, wo Bludenz mitconcurriren soll, theilweise halsbrecherische Stellen darin sind.

Ich bin also nicht dafür, daß der Antrag des Herrn Dr. v. Preu angenommen wird und die Worte „I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Bludenz bis Parthenen“ geändert werden in die Form „Schruns—Parthenen“; ich wünsche, daß es so stehen bleibt, wie es vorgeschlagen ist, und werde demnach für den Antrag des Ausschusses stimmen.

Dr. v. Preu: Ich möchte nur auf eine Äußerung des Herrn Abgeordneten Wittwer etwas erwidern. Er hat gesagt, daß ich von einer Straße Bludenz—Parthenen nichts wissen wolle. Das ist wohl nicht richtig aufgefaßt. Ich habe ausdrücklich gesagt, daß Bludenz seinerzeit, wenn es zur Concurrencybildung kommt, gewiß entgegenkommen wird. Ich habe sogar zweimal gesagt, daß ich das auf das bestimmteste versichern zu können glaube. Es handelt sich da nur um die neue Concurrencybildung; wenn dieselbe gebildet wird, dann habe ich gegen die Bezeichnung „Bludenz—Parthenen“ nichts mehr einzuwenden. Nur jetzt, solange diese Frage nicht in Verhandlung steht, möchte ich, daß der Titel der Straße so bleibe, wie er vom Landes-Ausschusse ursprünglich im Motivenberichte angegeben wurde, und unter welchem ohne Zweifel — ich habe zwar die betreffenden Acten nicht gesehen, aber der Herr Berichterstatter weiß das sicher auswendig — auch die Verhandlungen mit der Regierung gepflogen wurden, also

entweder unter der Bezeichnung „I. Theilstrecke der Montafonerstraße“ oder unter der Bezeichnung „Straße Schrums—Parthenen“. Ich wiederhole zum Schlusse meinen früher gestellten Antrag und bitte das hohe Haus um dessen Annahme.

Dressel: Auf Grund eines Gesetzes besteht die Straße Bludenz—Schrums als Concurrrenzstraße 1. Classe; für dieselbe müssen nun circa 60.000 fl. ausgegeben werden, damit sie eine Straße 2. Classe wird. (Lebhafte Heiterkeit.) In einem so miserablen Zustande befindet sich diese Straße. Ich finde es daher ganz in der Ordnung, dass diese Übelstände behoben werden und die ganze Strecke von Bludenz bis Parthenen in eine einheitliche Concurrrenzstraße verwandelt wird.

Landeshauptmann: Wenn niemand mehr das Wort wünscht, ist die Debatte geschlossen. Der Herr Berichterstatter!

Martin Thurnher: Der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu hat seinen gestellten Antrag nicht in günstiger Weise d. h. in einer Weise vertreten, dass man ihn, wenn auch nur mit einem Anschein von Recht, acceptieren könnte. Er sagt, die Bludenzler seien eigentlich nicht gegen die Straße Bludenz—Parthenen, sie wollen nur vorläufig, bis einmal die Bildung der betreffenden Concurrrenz erfolgt sei, es bei der alten Straße beziehungsweise Concurrrenz belassen. Das, was er da gewünscht und ausgesprochen hat, dass die alte Concurrrenz bis zum Zustandekommen der neuen belassen werde, geschieht ja durch dieses vorliegende Gesetz; es ist im § 8 vorgeföhrt, dass die Straße Bludenz—Schrums in ihrer bisherigen Weise solange bestehen bleibt, bis die Bau- und Erhaltungsconcurrrenz der ganzen Straße gebildet ist. Sonach wird dem, was der Herr Vorredner gewünscht hat, vollständig Rechnung getragen. Wenn Herr Dr. v. Preu glaubt, es bestehe eine Differenz zwischen dem jetzigen Gesetzentwurfe und dem Motivenberichte des Landes-Ausschusses, so hat sich der Herr Vorredner geirrt. Im Motivenberichte des Landes-Ausschusses wird nur der Beschluss des Landtages vom 26. Jänner 1898 citiert, in welchem die fünf Straßen, die man unter allen Umständen in das Bauprogramm aufnehmen wollte, aufgeführt sind. Im damaligen Beschlusse hieß es ja: „Straße Schrums—Par-

thenen“; im Gesetzentwurfe, den der Landes-Ausschuss in Beilage XXXIV vorgelegt hat, werden Sie aber unter Punkt 2 die gleiche Bezeichnung finden, wie sie in der Vorlage des volkswirtschaftlichen Ausschusses Aufnahme gefunden hat. Es hat sich nämlich bei den Berathungen des Landes-Ausschusses mit einem Vertreter der hohen Regierung die Sache so dargestellt, dass es besser und sachdienlicher erscheine, die ganze Strecke als ein einheitliches Ganzes zu behandeln. Es hat bereits mein Nachbar, der Herr Abgeordnete Joh. Thurnher, darauf hingewiesen, dass es doch nicht anginge, wenn man erst ein Stück drinnen im Montafon zu einer ordentlichen Straße gelangen würde, beim Thaleingange aber die schlechte Straße bestehen bliebe. Land und Staat könnten zu einer solchen Straße doch nicht so hohe Beiträge geben, da sie an Wert verlieren müsste, wenn ihr der ordentliche Zugang, das Eingangsthor, fehlen würde. Es muss, um einmal Ordnung in diese Straße Bludenz—Schrums zu bringen, diese Straße in den Gesamtzug der Montafonerstraße einbezogen werden. Dass die Straße Bludenz—Schrums eine ganz außerordentlich schlechte ist, beweist die Thatsache, dass die Straßenmaut seitens der Behörde infolge dieses Umstandes aufgehoben wurde.

(Dr. v. Preu: Das geht den Concurrrenzausschuss an!)

Ich habe keine Personen und keinen Ort genannt. Nun das, glaube ich, ist wohl selbstverständlich, dass die Bludenzler ihr bisher ablehnendes Verhalten gegen ein Mitwirken an der Erstellung und Erhaltung der künftigen Montafonerstraße nicht aufrecht erhalten können und jetzt um so weniger, nachdem die Straße Bludenz—Schrums in den großen Straßenzug einbezogen wird. Sie werden sich zu einer billigen Vereinbarung umso eher herbeilassen, als das geltende allgemeine Straßengesetz Mittel und Anhaltungspunkte genug bietet, die Bludenzler zur Straßenconcurrrenz heranzuziehen, wenn sie auch nicht wollten. Es heißt halt schließlich: „Und bist du nicht willig, so brauch' ich Gewalt!“

Ich möchte das hohe Haus bitten, den § 1 unverändert anzunehmen und den Antrag des Herrn Dr. v. Preu abzulehnen.

Landeshauptmann: Ich werde zunächst constatieren, dass die Punkte 1 bis 9 mit Hinweg-

fassung des Punktes 2 von keiner Seite einen Einwand erfahren haben, ich erkläre daher § 1 mit Hinweglassung des Punktes 2 für angenommen.

Zu Punkt 2 des § 1 liegt ein Abänderungsantrag des Herrn Abgeordneten Dr. v. Preu vor, daß es hier zu heißen habe: „Schruns-Parthenen“ statt „Bludenz-Parthenen“.

Ich werde diesen Antrag zuerst zur Abstimmung bringen und ersuche jene Herren, die demselben beistimmen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Es ist die Minorität.

Diejenigen Herren, die dem Punkte 2 in der Ausschussfassung zustimmen, bitte ich, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Martin Thurnher: § 2. —

Landeshauptmann: Angenommen.

Martin Thurnher: § 3.

Jodok Fink: Im § 3 sind die Beiträge des Staates, des Landes und der Gemeinden nach der Vorlage des volkswirtschaftlichen Ausschusses gegenüber der Vorlage des Landes-Ausschusses etwas verschoben worden. Es kennen wohl alle Mitglieder des hohen Hauses die Gründe. Ich will sie kurz anführen. Die Regierung hat verlangt, daß der Staat an den Gesamtkosten, die durch dieses Straßenbauprogramm erlaufen, im Durchschnitt nur 42·42% beizutragen habe. Nach der Landesausschussvorlage hätte es auf den Staat circa 44% getroffen. Das hat nun eine Änderung bedungen. Die Regierung hat aber in ihrer letzten Äußerung auch gesagt, daß sie auf diesen Procentsatz nur unter der Bedingung eingehe, wenn das Land Vorarlberg von den Baukosten auch soviel übernimmt, wie das Land Tirol an den Gesamtkosten zur Ausführung des dortigen Bauprogrammes übernahm nämlich 32·64%. Nach der Landesausschussvorlage waren etwas mehr als 30% für das Land in Aussicht genommen. Nun hat das infolge dieser zwei Bedingungen eine Änderung in den Procentsätzen erfordert, und infolge dessen haben wir in der letzten Ausschusssitzung auf das Land einen weiteren Gesamtbeitrag für die Ausführung des Straßenbauprogrammes von rund 21.000 fl.

übernehmen müssen. Die Auftheilung dieser 21.000 fl. auf die einzelnen Gemeinden, d. h. die Entlastung der einzelnen Straßenconcurrenten, die da in Aussicht genommen worden sind durch diesen höheren Landesbeitrag, hat der Ausschuss eben in der Weise vorgenommen, daß bei der Montafonerstraße, II. Theilstrecke die Belastung der Gemeinden von 10% auf 5% herabgesetzt wurde, was eine Zuweisung von dem Landesbeitrage für Montafon in dem Betrage von 6600 fl. bedeutet. Das ist eine weitere Zuweisung von Landesbeiträgen. Dann wurde beschlossen, auch bei der Langenerstraße—Reichsgrenze etwas mehr auf das Land zu übernehmen; dort macht die Änderung, die der Ausschuss vorgenommen hat, rund 9000 fl., die man also vom Lande den Gemeinden abnimmt. Ebenso wurde weiters noch beschlossen, auch bei der Montafonerstraße, I. Theilstrecke den Procentsatz des Landes von 35 auf 37 zu erhöhen und den Procentsatz der Gemeinden von 30 auf 28 herabzusetzen. Diese Änderung macht einen Effect von rund 4900 fl.

Nun habe ich schon dort im Ausschusse gegen diese Auftheilung Einsprache erhoben und gegen dieselbe gestimmt. Ich glaube, wenn man schon vom Lande den Gemeinden weitere Beiträge abnimmt, so sollte man das möglichst gleichmäßig thun. Es würde mir das ganz entsprochen haben, wenn man bei sämtlichen neun Straßenzügen, die da in Betracht kommen, den Gemeinden verhältnismäßig ihre Beiträge abgenommen und diese 21.000 fl. aufgetheilt hätte. Nachdem man aber gemeint hat, es gehe das deswegen nicht gut an, weil bei den kleinen Straßenzügen, die da sind, mit 24.000 fl. u. s. w. die Gesamtkosten nicht viel ausmachen, glaube ich, daß es ganz gerechtfertigt wäre, wenn man wenigstens die drei Hauptstraßenzüge theilt und die drei Hauptthäler da berücksichtigt, und das wäre dann allerdings, wie es der Ausschuss vorschlägt, die Montafonerstraße, II. Theilstrecke, wo der Beitrag der Gemeinden von 10% auf 5% herabgesetzt und der Beitrag derselben um 6600 fl. reducirt wird. Ich bin auch einverstanden, daß man bei der Straße Langen—Reichsgrenze die Sache so aufnimmt, wie der Ausschuss vorschlägt, daß der Beitrag der Gemeinden um ca. 9400 fl. herabgesetzt wird, was aus dem Grunde auch gerechtfertigt ist, da ja bekannt ist, daß die Gemeinde Langen selbst sehr hohe Beiträge gezeichnet

hat und man allgemein der Anschauung war, daß sie dieselben wohl kaum werde erschwingen können. Man mußte auch deswegen Rücksicht nehmen, weil sie früher schon große Kosten für den Straßenbau gehabt hat. Ich halte es aber der Gerechtigkeit entsprechend, daß man den Landesbeitrag, den man für den Montafoner Straßenzug, I. Theilstrecke gewähren wollte, wieder streicht und die ursprüngliche Landesauschufsvorlage wiederherstellt, so daß also der Beitrag des Landes 35% und der der Gemeinden 30% wäre, und daß man den Beitrag, der dieser Straße vom Lande zugebacht war, auf die Straßen des Hinterbregenzerwaldes, I. Theilstrecke auftheilt. Ich glaube wohl nicht weiter auseinandersetzen zu müssen, daß auch bei dieser Theilstrecke die Aufbringung der den Gemeinden zugebachten 25% sehr schwierig ist. Wir wissen ja, daß da die Concurrrenzpflicht für die Gemeinden Bezau bis einschließlich Schröcken—Warth besteht. Wir wissen auch, daß namentlich bei einem Theil der Straße dieser ersten Theilstrecke Bezau—Schröcken, nämlich bei der Strecke Schoppernau—Schröcken eigentlich nur die Gemeinde Schröcken ein besonderes Interesse hat, daß die Straße gebaut wird. Die anderen Gemeinden haben weniger Interesse daran und doch sollten sie helfen, die 25% aufzubringen von einem Betrage von ungefähr 130.000 fl.

Die Gemeinde Schröcken kann nicht sehr viel leisten, sie hat auch eine Petition eingereicht, die zwar nicht das beantragt, was ich beantrage, aber auf das gleiche hinauskommt, daß nämlich Schröcken zu stark belastet ist, und daß das geändert werden solle. Schröcken hat 300 fl. directe Steuern, also jedes hundert Gulden, zu dem man Schröcken heranzieht, macht 100%, und wenn man Schröcken 1000 fl. aufladet, mehr als 300% aller directen Steuern, und es ist vorgesehen, daß auch andere mitparticipieren. Sie werden aber deshalb schwer thun, weil sie schon zur Erbauung der Bregenzerwald-Bahn, besonders Bezau, große Beiträge gezeichnet haben und diese Gemeinden nicht capitalstark sind, daß sie so leicht 70.000 fl. aufbringen können.

Ich glaube, daß eine möglichst gleichmäßige Auftheilung nur der Gerechtigkeit entspricht, wenn man alle drei Straßenzüge in etwas berücksichtigt, und ich möchte dementsprechend einen Antrag stellen.

Ich halte das auch für gerechtfertigt, denn wenn die Landesauschufsvorlage gerecht ist, woran ich nicht zweifle, so ist die jetzige Auftheilung der bekannten 21.000 fl. wenigstens insofern nicht recht, daß nicht alle 3 größeren Straßenzüge berücksichtigt werden. Mein Antrag geht dahin, daß der Montafonerstraße, II. Theilstrecke 6600 fl., wie es ja schon in der Ausschufsvorlage ist, dem Straßenzuge Langen—Reichsgrenze circa 9000 fl. und der ersten Theilstrecke der Hinterbregenzerwaldstraßen ungefähr 4900 fl. zugewendet werden. Das wäre der Effect. Mein Antrag lautet folgendermaßen, daß man im § 3, wo es heißt „Straßenzüge“ sagen würde bei Nr. 2: Staat 35%, Land 35%, Gemeinden 30%; dann bei Nr. 3, Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke, Erfordernis 278.700 fl.: Staat 40%, Land 36·8%, die Gemeinden 23·2%; dann würde es im nächsten Absatze heißen: Auf das Land eine solche — nämlich Quote — Beitragssumme von 407.043·7 fl., auf die Interessenconcurrenzen von 310.776·4 fl. Das ändert den Beitrag des Landes insgesammt für das Straßenbauprogramm um 50·6 fl. Das Land hätte also nach diesem Antrage insgesammt um 50·6 fl. mehr zu zahlen. Dadurch entfiel auf das Land ein Mehrbetrag von jährlich über drei Gulden, und dementsprechend würde ich auch bei § 4 eine Änderung der jährlichen Beitragsquote beantragen, daß diese drei Gulden sammt Kreuzern zum Ausdruck kämen, die das Land jährlich mehr zu bezahlen hat. Das wären also die Abänderungsanträge. Im Berichte würde nichts zu ändern sein. (Martin Thurnher: Das gehört nicht zur Sache, das gehört nicht in das Gesetz hinein!) Ich habe es in meinen Ausführungen nicht ganz genau vorgebracht, daher kann ich es ja sagen, bei der I. Theilstrecke der Montafonerstraße wären statt der jetzigen Summe die das Land übernimmt, „86.805 fl.“ und bei den Gemeinden „74.490 fl.“ zu setzen; also wäre ein Unterschied von circa 4900 fl. Bei der Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke würde es heißen, daß das Land 36·8% übernimmt, die Gemeinden 23·2% in einem Betrage von 64.658·4 fl.

Also das wäre der Effect. Ich halte diesen Antrag für durchaus der Gerechtigkeit entsprechend und möchte das hohe Haus dringend bitten, auf denselben einzugehen.

Dressel: Die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Jodok Fink sind mir im allgemeinen verständlich gewesen, nur ein Punkt ist hier, der mir nicht klar ist. Da heißt es in der Landesausführungsvorlage, bei der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze übernimmt der Staat 40%, das Land 25% und die Gemeinden 35%. Demnach hätte das Land 54.050 fl. und die Gemeinden 75.670 fl. zu zahlen. Nach dem Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses und infolge dieser Änderungen, die da vorgenommen wurden, hat man bei dieser Straße dem Staate 8% abgenommen. Nach der Landesausführungsvorlage hätte der Staat 40% zu zahlen, jetzt würde er nur mehr 32% zu zahlen haben. Von diesen 8% hat das Land 6.5% übernommen und die übrigen 1.5% wurden den Gemeinden noch aufgebürdet. Es ist mir nun nicht recht verständlich, warum die Gemeinden bei der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze jetzt besser bedacht seien als nach der Landesausführungsvorlage. Damals war der Beitrag der Gemeinden mit 75.670 fl. bemessen, und nach dem Vorschlage des volkswirtschaftlichen Ausschusses wird dieser Betrag um 3243 fl. erhöht. Im ganzen nimmt man dem Staate bei dieser Straße 17.296 fl. ab, davon zahlt also das Land 14.053 fl. und die Gemeinden 3243 fl. Infolgedessen verstehe ich nicht recht, warum der jetzige Vorschlag für die Gemeinden günstiger sein soll. Ich bitte da um Aufklärung.

Jodok Fink: Diese Entlastung von 9000 fl. kommt nicht der Landesausführungsvorlage sondern einem erst gefassten Beschlusse des Landes-Ausschusses entgegen. Ich habe schon hervorgehoben, dass diese Änderung wegen zweier Bedingungen der Regierung vorgenommen werden mussten. Eine Bedingung war, dass der Staat nicht mehr als 42.42% beitrage. Da ist vom volkswirtschaftlichen Ausschusse die Sache zuerst so geändert worden, dass der Staat insgesamt nur 42.42% beizutragen habe, die Beiträge des Landes sind aber anfänglich nicht auf 32.64%, sondern die der Gemeinden zum Theil erhöht worden. Da ist im Ausschusse nämlich der Beitrag der Gemeinden bei der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze von 35% auf 41% erhöht worden und zwar hauptsächlich darum, weil bei dieser Straße die Erklärungen der Gemeinden auf Grund ihrer gefassten Ge-

meindebeschlüsse für 41% der Gesamtkosten vorhanden waren. Daher glaubte man damals im Ausschusse, weil die 41% schon zugesichert seien, dürfte man diese zugesicherten 41% den Gemeinden auch aufladen. Nachdem aber die zweite Bedingung gekommen ist, dass das Land noch mehr übernehmen müsste, ist man davon abgegangen und zwar hauptsächlich wegen der Gemeinde Langen. So ist das geschehen nicht gegen die Landesausführungsvorlage sondern gegen einen einmal gefassten früheren Beschluss des Ausschusses und gegen den Antrag der Gemeinden selbst.

Dressel: Jetzt ist mir die Sache klar. Man hat also bei der Montafonerstraße, II. Theilstrecke den Beitrag der Gemeinden um 6600 fl. herabgesetzt und hat auch den Beitrag der Gemeinde für den Straßenzug Bregenz—Langen—Reichsgrenze um 9000 fl. herabgesetzt. Es scheint mir daher billig und gerecht, wenn die früheren Auftheilungen richtig sind, und das sollte man voraussetzen dürfen, dass man auch beim dritten großen Straßenzuge Bezau—Schrócken den Gemeinden einen Theil von dieser Mehrleistung des Landes zugute kommen lässt. Obwohl es für meinen Bezirk nicht gerade vortheilhaft ist, so muss ich doch als Vertreter des Landes wünschen, dass man in dieser Beziehung Gerechtigkeit und Billigkeit walten lasse.

Wittwer: Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Jodok Fink hat einen Antrag gestellt, der sich dahin bezieht, dass den Gemeinden Montafons 2% mehr aufgebürdet würden, sie müssten sich also statt mit 28% mit 30% beteiligen. Er hat dann noch zugefügt, dass diese 21.000 fl. auf die Straßenzüge gleichmäßig vertheilt werden sollen, nämlich Montafon, Bregenzerwald und Langen. Ich meine aber als Vertreter des Landes müssen wir in erster Linie darauf bedacht sein und uns fragen, welche Gemeinden es am meisten bedürftig sind, dass man ihnen entgegenkomme. Da glaube ich, ich weiß es zwar nicht genau, da ich den Bregenzerwald nicht so gut kenne, aber wie ich immer gehört habe, steht der Bregenzerwald nicht so schlecht, und ich glaube, dass man den Bregenzerwald nicht hinter Montafon stellen will. Das bezweifle ich sehr stark und darum meine ich, ist es nicht ganz richtig, und ich muss gegen diesen Antrag stimmen.

Er hat noch besonders hervorgehoben, dass die Hinterbregenzerwaldstraße bloß für die Gemeinde Schröcken ein gewisses Interesse hat. Das will ich ja zugeben, ich weiß es nicht, denn ich kenne den Bregenzerwald zu wenig. Dem gegenüber muss ich aber sagen, dass bei der Montafonerstraße die Gemeinde Gaschurn das Hauptinteresse hat. Wie schon der Herr Abgeordnete Dr. v. Freu gemeint hat, dass Bludenz auch mit hineingezogen werde, so glaube, ich wird es dann beim Bregenzerwald auch gehen. Man wird die umliegenden Gemeinden auch beiziehen, um da zu helfen, wie die Montafoner es machen; da müssen alle zusammenstehen und helfen, damit nicht eine Gemeinde zugrunde geht.

Ich kann daher dem hohen Hause den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses, wie er hier vorliegt, nur auf das wärmste empfehlen.

Rägel: Die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Jodok Fink, wenn sie auch anscheinend etwas für sich haben, haben mich doch nicht überzeugt, für seinen Antrag zu stimmen. Ich muss also für den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses meine Stimme hergeben. Wenn nun der volkswirtschaftliche Ausschuss diesen Antrag gebracht hat oder stellt, so glaube ich denn doch nicht, dass der Antrag oder die Verhandlungen ohne jede Überlegung geschehen und diese Procentauftheilungen nur so von ungefähr in das Gesetz hineingekommen sind. Wenn ich mit meinen Erwartungen auch nicht das Richtige treffen sollte, so glaube ich, dass ich mir nicht zu große Gewissensscrupel darüber machen muss.

Wenn auch schon Ansichten vorgekommen sind, dass es nicht darauf ankomme, ob eine Gemeinde, eine kleine Gemeinde sogar, jährlich ein paar hundert Gulden mehr oder weniger zahlt, so kann das jedenfalls hier umfoweniger von Belang sein, weil die Ausgaben, wobei es einzelnen ein bischen mehr trifft, später wieder aufhören.

Ich werde also für den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses stimmen.

Dr. v. Freu: Ich muss in dieser Frage selbstverständlich das, was der Herr Abgeordnete Wittwer ausgeführt hat, auf das eindringlichste unterstützen. Ich sehe gar keinen Grund, warum Montafon gerade zu Gunsten des Bregenzerwaldes mehr

leiden soll. Ich finde das absolut nicht billig. Wenn ich auch vielleicht annehmen darf, dass die Stimmung im hohen Hause, wie ich heute erfahren konnte und das Augenmerk in dieser Sache auf die Stadt Bludenz gerichtet war, um dieselbe heranzuziehen, so will ich davon absehen, aber, meine Herren, es sind sämtliche Montafoner Gemeinden mit $\frac{3}{4}$ beteiligt, das trifft ein ganz Bedeutendes für die einzelnen Gemeinden, für solche wie Silberthal und Bartholomäberg und dergleichen. Ja, meine Herren, das sind Gemeinden, die jedes Procent sehr, sehr ansehen müssen.

Ich muss aufrichtig sagen, es hat mich sehr überrascht, dass man die Montafoner auf Rechnung und zu Gunsten des Bregenzerwaldes belasten will. Diese Belastung ist umso schwerer, weil es gerade für die Montafoner keine Kleinigkeit ist, bei einer solchen Concurrenz dabei zu sein, die nach dem Kostenbetrage die zweithöchste im Lande ist. Die Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke hat ein Erfordernis von 278.700 fl., die Montafonerstraße, I. Theilstrecke ein solches von 248.300 fl. Das ist sehr empfindlich für die wenigen und nichtbemittelten Gemeinden, bei solchen Beiträgen mitconcurririeren zu müssen. Es ist auch kein specieller Grund vorhanden, warum man gerade Montafon mit diesen 2 $\frac{1}{2}$ % mehr belasten will. Wenn ein solcher vorhanden wäre, könnte man darüber noch debattieren. Obwohl ich die Verhältnisse des Bregenzerwaldes nicht so genau kennen, so denke ich mir doch, es wird wenig Unterschied sein, was die Vermögensverhältnisse anbelangt, und sehe gar nicht ein, warum man den Bregenzerwald auf Kosten Montafons so günstig stellen will.

Dann ist auch zu gewärtigen, dass der Bregenzerwald in nächster Zeit einen bedeutenden Aufschwung nehmen und zu einer bedeutenden wirtschaftlichen Besserung kommen wird. Denn die Bahn wird im Juli schon dem Baue übergeben werden. Das ist eine Affaire, die für die Montafonerbahn nicht so nahe ist, weil die Montafonerbahn erst zu einer späteren, noch nicht fixierten Zeit gebaut werden soll. Dann ist die Bregenzerwaldbahn von ganz anderer Qualität als die Montafonerbahn.

Ich muss also die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Wittwer auf das kräftigste unterstützen und werde selbstverständlich nur für den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses stimmen.

Jodol Fink: Die Sache wird nach der einen Richtung nicht immer richtig ausgesprochen, nämlich daß man immer von einer Mehrbelastung Montafons spricht. Wenn man richtig sagt, so muß man sagen, daß man Montafon von diesen 21.000 fl., die das Land mehr übernehmen muß, etwas mehr zukommen läßt. Das ist das Richtige und nicht die Mehrbelastung. Die Sache liegt so vor, daß Montafon von diesen 21.000 fl. ebensowenig bekommen hätte wie der Bregenzerwald, wenn die Regierung nicht eine größere Quote für die Landesbetheiligung verlangt hätte. Nun bin ich einverstanden, daß Montafon von diesen 21.000 fl. auch den ihm gebührenden Theil bekomme. Montafon soll 6600 fl. bei der zweiten Theilstrecke bekommen, das mag ja gerecht sein. Dafs nun aber das Verhältnis so gestellt wird, daß das Land bei der Montafonerstraße 37% übernimmt und bei der Bregenzerwaldstraße nur 35%, so scheint mir das nicht das richtige Verhältnis zu sein. Ich wäre einverstanden, wenn man Montafon bei der zweiten Theilstrecke nichts abnehmen würde, daß man in dem Falle sagen würde, früher waren die Procente, die das Land übernehmen wollte, bei der I. Theilstrecke im Montafon und im Bregenzerwald gleich, insgesamt mit 35%, sie sollen wieder gleichgestellt werden nämlich mit 36% zu 36%. Wenn man aber die 5% den Montafonern bei der II. Theilstrecke abnimmt, ist es dann nur gerecht, daß man diese annähernd 2% bei der Bregenzerwaldstraße auch übernimmt. Was die Verhältnisse der Leistungsfähigkeit betrifft, so sind die Innerwäldergemeinden nicht besser fituiert als die Montafoner. Ich bin ja einverstanden, daß beide schwer thun werden. Nicht wenig daran participieren müssen bei der Aufbringung der Gemeindebeiträge da beide Gemeinden, welche der Ausgangspunkt der Straßen sind. Auf der einen Seite ist die Stadt Bludenz mit ihren großen bedeutenden Steuerkräften, auf der andern Seite die Gemeinde Bezau, die schon 50.000 fl. für die Bregenzerwaldbahn gezeichnet hat, und die mit ihren 8 bis 900 Einwohnern im Verhältnisse zur Steuerkraft von Bludenz ganz minimal dasteht. Wenn man schon auf das zurückkommen wollte, so müßte man entschieden viel mehr für den Bregenzerwald eintreten und ihm mehr zuwenden, um eine gleichmäßige Belastung der einzelnen Landestheile zu erzielen. Ich will aber nur den allerkleinsten Theil in Anspruch nehmen,

nämlich ca. 4900 fl., weil ein weitergehender Antrag keine Aussicht auf Annahme hat.

Wenn nun der Herr Abgeordnete von Bludenz gesagt hat, ja in den Bregenzerwald hinein geht die Bahn bis Bezau und in Montafon nur bis Schruns, so habe ich darauf folgendes zu sagen. Es ist richtig, die Bahn soll bis Bezau gebaut werden, und es ist keine Aussicht oder nur sehr wenig vorhanden, daß sie je einmal weitergeführt wird. Dagegen ist es sehr leicht, die Bahn seinerzeit nach Gaschurn oder Parthenen hinein zu bauen. Das ist viel leichter, wie jeder zugibt, der die Bodenverhältnisse beider Gebiete kennt. Aber ich muß besonders beifügen, daß die Gemeinde Schröcken noch mindestens soweit von der Bahn entfernt sein wird als z. B. Gaschurn, also das ist auch kein Grund gegen meinen Antrag, den er angeführt hat. Ich glaube, wenn man objectiv denkt und gerecht ist, muß man alle Theile berücksichtigen.

Ölz: Der Herr Abgeordnete Nägele hat gesagt, er glaube nicht, daß die Herren vom Ausschusse gerade so mir und dir nichts gehandelt haben. Er stützt sich darauf und stimmt deshalb für den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses. Und ich handle gerade aus diesem Grunde auch so, nur stimme ich für den Abänderungsantrag. Bevor die Herren vom volkswirtschaftlichen Ausschusse aufgetheilt haben, haben sie den Beschluß gefaßt, daß das Land für die Montafonerstraße 35% und nicht 37% übernehmen solle. Das hat man also zuerst festgesetzt und für billig befunden. Ebenso hat der Landesauschuss vorgeschlagen. Weil ich dem Vertrauen entgegenbringe, bin ich dafür, daß der Antrag des Herrn Abgeordneten Fink angenommen wird.

Dann hat der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu gesagt, er wisse gar keinen Grund, warum Montafon mehr belastet werden sollte. Der Herr Abgeordnete Fink hat richtig gestellt, daß Montafon bei Annahme seines Antrages nicht mehr belastet wird, sondern daß ihm etwas abgenommen wird, aber nur nicht so viel, als der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu haben möchte. Ich finde gar keinen Grund ebenso wie der Herr Abgeordnete Dr. v. Preu, warum man den Montafonern 12.000 fl. abnehmen will und dem Bregenzerwald nichts. Ich glaube, das ist ungerecht. Der Bregenzerwald hat ebenso entschieden Anspruch auf eine Begünstigung

wie Montafon. Wir nehmen Montafon 6000 fl. ab, das heißt die Gemeinden müssen 6000 fl. weniger aufreiben, und der Bregenzerwald soll nichts bekommen. Das finde ich für nicht gerecht. Der Bregenzerwald hat auch Straßentheile, wo die Gemeinden berücksichtigt werden müssen, und ich finde es vollkommen gerecht, wenn der Herr Abgeordnete Fink sagt, geben wir den Montafonern 6000 fl., dem Bregenzerwald aber auch 6000 fl. Ferner ist zu berücksichtigen, daß wir den Montafonern in nächster Zeit besonders entgegenkommen müssen. Der Herr Abgeordnete Wittwer wird sich gleich wehren, das ist ja gut. Wir müssen denselben helfen, eine Straße und eine Eisenbahn von Bludenz nach Schrüns, also zwei Objecte zu bauen, währenddem wir für den Bregenzerwald von der Strecke Bezau—Schopperrau, wo die Straße gebaut wird, nicht nebenbei noch für eine Eisenbahn zu sorgen haben. Das haben wir aber bei Bludenz—Schrüns, weil diese Straße, die sie haben, in einen so elenden Zustande ist. Man muß demnach von Bludenz bis Schrüns doppelt helfen, einerseits die Bahn bauen, andererseits die Straße. Von Bezau nach Schröcken bauen wir keine Bahn, sondern helfen eine Straße bauen weil die alte von jeher, wie bekannt, in keinem guten Zustande ist.

Wenn wir auch diesen Standpunkt berücksichtigen, müssen wir unbedingt, wenn wir gerecht sein wollen, dem Antrage des Herrn Abgeordneten Fink zustimmen. Ich möchte zum Schlusse noch bitten, daß man aus Billigkeitsrücksichten nicht alles einem Theile gibt, sondern dem anderen Theile auch etwas zukommen läßt.

Dressel: Nach dem Vorschlage des volkswirtschaftlichen Ausschusses würde es von den 21.000 fl., die das Land infolge der Auftheilung nach dem vorgeschriebenen Percentfage mehr übernehmen muß, 12.000 fl. auf Montafon und 9000 fl. auf die Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze treffen, auf den großen Straßenzug im Bregenzerwalde aber würde nichts entfallen. Ich stelle mir vor, die frühere Auftheilung sei eine gerechte gewesen. Es hat sich wenigstens niemand dagegen ausgesprochen. Wenn man schon etwas auftheilen soll, so finde ich es doch billig, daß alle drei großen Straßenzüge von diesen 21.000 fl. etwas bekommen. Es erscheint mir daher der Antrag des Herrn Abgeordneten Fink gerechtfertiget. Man könnte wohl

einwenden, daß man diese 21.000 fl. gleichmäßig auf alle neun Straßenzüge vertheilen sollte. Dafür wäre ich nicht. Denn in dieses Straßenbauprogramm ist auch eine Straße Kennelbach—Langenerstraße hineingekommen mit 24.700 fl. wie Pontius ins Credo. Ähnlich verhält es sich mit der Sattains—Thüringerbergerstraße und der Laternserstraße. Diese Straßen haben unser Straßenbauprogramm in einer Weise verdorben, daß der Staatsbeitrag procentuell gerechnet ein bedeutend geringerer geworden ist.

Ich finde es daher für vollkommen gerechtfertiget, daß diese Straßen von den 21.000 fl. keinen Theil bekommen, sondern daß diese Summe, wie der Antrag des Herrn Fink will, nur auf die drei großen, nach der Landesgrenze führenden Straßenzüge vertheilt werde und der Bregenzerwald den ihm gebührenden Antheil erhalte.

Martin Thurnher: Ich beantrage Schluß der Debatte.

Landeshauptmann: Ich muß noch bemerken, daß noch zwei Herren als Redner vorgemerkt sind, nämlich die Herren Abgeordneten Wittwer und Bösch.

Es ist Schluß der Debatte beantragt worden. Diejenigen, die damit einverstanden sind, bitte ich, sich von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Ich ertheile dem Herrn Abgeordneten Wittwer das Wort.

Wittwer: Ich muß meinem Nachbar, dem Herrn Abgeordneten Ölz, darauf, was er bezüglich unseres Bahnprojectes gesagt hat, etwas erwidern. Er hat nämlich gesagt, daß das Land uns Montafonern helfen müsse, Bahn und Straße zu bauen; Ja, wir hoffen es, daß uns das Land hilft, beides zu erstellen. Damit ist noch nicht gesagt, daß wir den Bregenzerwäldern nicht das gleiche gethan haben oder thun müssen. Der Herr Abgeordnete Pfarrer Fink hat heute schon einen Antrag eingebracht bezüglich einer Zufahrtsstraße zur Bregenzerwaldbahn, für die das Land wird auch aufkommen müssen. Ferner haben wir in dieser Session weitere 23.000 fl. als Zuschuß zu diesem Bahnbaue bewilliget. Ich meine, den Wäldern ist man in jeder Hinsicht mehr entgegengekommen als uns Montafonern. Montafon fängt jetzt an zu bauen, und überall hofft man,

dass unser sehnlichster Wunsch auf Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bald in Erfüllung gehe. Und jetzt wollen Sie uns wieder etwas wegnehmen; dadurch bezeugen Sie, ich möchte fast sagen, sehr wenig Entgegenkommen für unseren sehr berechtigten Wunsch.

Ich habe noch etwas zu bemerken. Bei der Bregenzeraldstraße haben sich die Gemeinden mit 25% zu betheiligen, bei der Montafonerstraße müssen sich die Gemeinden mit 28% betheiligen nach dem Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses. Es zahlen also die Gemeinden des Bregenzeraldes viel weniger zu den Straßenbaukosten, das ist auch etwas, und das muss auch berücksichtigt werden.

Bösch: Das Procentverhältnis ist für Montafon höher als für den Bregenzerald, so geht es aus dem Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses und aus der Gesetzesvorlage hervor.

Nach der neuen Eintheilung, wie sie vom Herrn Abgeordneten Fink vorgeschlagen wird, würde Montafon 30% erhalten und der Bregenzerald nur circa 23%. Nachdem für die Bregenzerald doch in den letzten Jahren schon sehr viel bewilligt worden ist, nachdem für die nächsten 15 Jahre sehr viel geleistet werden muss und, wie aus den Ausführungen und dem Antrage des Herrn Pfarrer Fink hervorgeht, nochmals Bedeutendes geleistet werden muss für die Straße vom Bahnhofe Lingenau über Hittisau nach Sibratsgfall an die Reichsgrenze, so glaube ich, dürften sich die Bregenzerald doch auch einmal zufriedenstellen und zufrieden sein. Man sagt immer, die Steuerkräfte seien so gering. Woher kommt das? Durch die Herabsetzung der Grundsteuer; das war für sie eine Entlastung. Die Bauern auf dem Lande würden das gleiche auch wünschen, aber diesen ist durch die Grundsteuerregulierung weniger zugekommen als den Gebirgsgemeinden, unter welche auch die Bregenzerald gehören. Wenn nun in solchen abgelegenen Gegenden die Verkehrsmittel gebessert werden, so verbessert dies auch die finanzielle Lage der Gebirgsdörfer; auch der Grundbesitz wird dadurch im Wert und Ertrag gehoben werden, und dadurch wird wieder die Steuerkraft verbessert. Ich stimme also dem Antrage des Herrn Abgeordneten Fink nicht bei, sondern ich stimme dem Antrage, wie er im volkswirtschaftlichen Ausschusse uns vorliegt, zu.

Landeshauptmann: Ich ertheile das Schlusswort dem Herrn Berichterstatter.

Martin Thurnher: Es handelt sich beim ganzen Gesetze um ein großes Werk. Wir sollen hier Beschluss fassen über eine Summe von 1,246.000 Gulden. Bei einem so großen Werke, das so große Summen kostet, glaube ich, kann man es nicht immer genau auf $\frac{1}{10}$ % der Beitragsleistung der einzelnen Interessenten abwägen, wie es vielleicht sein sollte oder nach Anschauung anderer besser sein könnte. Der volkswirtschaftliche Ausschuss, der in den bezüglichen Berathungen geleitet wurde durch die gestellten Forderungen und Bedingungen der Regierung, hat bei der durchgeführten Ermäßigung, wie bereits aus der Specialdebatte hervorgegangen ist, Rücksicht genommen, vorzüglich in erster Linie auf die Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze, damit die in diesem Gebiete liegende, arme Gemeinde Langen, die selbst ohnedies schon riesige Summen ohne jede Beihilfe zu Straßenbauten verwendet hat, nicht noch mehr belastet würde, sondern damit dieselbe eine angemessene Entlastung erfahre. Dagegen ist von keiner Seite eine Einwendung erhoben worden.

Die zweite Begünstigung wurde der zweiten Theilstrecke der Montafonerstraße zuteil. Da waren ursprünglich 10% für die Interessenten vorgesehen, während bei der zweiten Theilstrecke der Hinterbregenzeraldstraße 5% vorgesehen waren. In diesem Falle wurde nun eine Gleichstellung vorgenommen, und ich glaube auch mit Recht.

Was die dritte Begünstigung anbelangt so hat man sich vor Augen gehalten die Höhe des Procentfuges. Beide Thäler sind ungefähr mit der gleichen Summe bedacht. Das Erfordernis für die ganze Montafonerstraße ist ca. mit 380.000 fl. eingesezt, und das für die gesammte Hinterbregenzeraldstraße mit ca. 388.000 fl. Diese Zahlen sind also beiläufig einander gleich. Für die Hinterbregenzeraldstraße, I. Theilstrecke wurden als Beitrag der Gemeinden nur 25% vorgesehen, während bei der Montafonerstraße ursprünglich 30% angefezt wurden. Darum hat man geglaubt, weil diese Vertheilung für das nicht reiche Thal Montafon mit seinen circa 7000 Einwohnern schwer und drückend ist, dass man hier eine Begünstigung platzgreifen lassen solle, und hat die Beitragsleistung der Gemeinden um 2% ermäßigt. Ich habe die

Anschauung, man sollte es bei den Anfängen der Ausschufsvorlage lassen.

Es handelt sich hier um den Betrag von 5000 fl. Diese werden auf 15 Jahre vertheilt, so daß auf jedes Jahr ungefähr 300 fl. kommen. In Anbetracht eines so großen Werkes hätten wir um einen so geringfügigen Betrag nicht so lange herumsitreiten sollen. (Dr. Schmid: Sehr richtig!) Wir haben den Bregenzwäldern immer das größte Entgegenkommen und Wohlwollen gezeigt. Es ist nicht Antipathie gegenüber den Wäldern, daß wir den Montafonern in diesem Punkte eine Begünstigung zutheil werden lassen. Es hat außerordentlich große Schwierigkeiten und Mühen erfordert, bis der Bau der Bregenzeraldbahn sichergestellt war, und das Land hat dazu große Opfer gebracht. Der Herr Abgeordnete Pfarrer Fink hat heute wieder ein neues Unternehmen im Bregenzeralde vorgeführt, welches wir ebenfalls unterstützen sollten. Es geschieht für den Bregenzerald ja sicher das Möglichste. Ich halte also dafür, wir sollten den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses unverändert annehmen. Ich lege zwar auf eine Änderung keinen so großen Wert. Ich habe bei anderen Gelegenheiten schon gesagt, daß ich bei derartigen Anlässen mit aller Kraft immer dafür eintrete, daß wenigstens das Ganze gesichert bleibe. Einzelne Änderungen, wie solche der vorliegende Antrag bezweckt, werden der Structur des Gesetzes noch dessen Zustandekommen schaden. Meine Über-

zeugung aber ist es, daß die Ausschufsvorlage das Richtige vorschlägt, die Vertheilung der Lasten eine gerechte ist, und daher sollen wir bei der Vorlage bleiben.

Landeshauptmann: Wir schreiten nun zur Abstimmung. Das erste alinea des § 3, gegen welches keine Einwendung erhoben worden ist, erkläre ich als angenommen.

Bezüglich des zweiten alinea, wo die zu erstellenden Straßenzüge sammt den Beiträgen zu den Erfordernissen derselben aufgeführt sind, constatire ich, daß gegen

Nr. 1 Flerenstraße;

Nr. 4 Straße Bregenz — Langen — Reichsgrenze;

Nr. 5 Hinterbregenzeraldstraße, II. Theilstrecke;

Nr. 6 Laternenstraße;

Nr. 7 Straße Satteins — Thüringerberg;

Nr. 8 Bregenz — Kennelbach — Langenerstraße und

Nr. 9 Montafonerstraße II. Theilstrecke, eine Einwendung nicht erfolgt ist. Ich betrachte daher das alinea 2 als angenommen.

Zu den Straßenzügen:

Nr. 2 Montafonerstraße, I. Theilstrecke und

Nr. 3 Hinterbregenzeraldstraße, I. Theilstrecke liegt ein Abänderungsantrag des Abgeordneten Josef Fink vor, wornach es heißen soll:

Nr.	Straßenzug	Erfordernis	Hieron entfallen auf		
			den Staat % %	das Land % %	die Interessenten % %
2	Montafonerstraße, I. Theilstrecke	248.300	35	35	30
3	Hinterbregenzeraldstraße, I. Theilstrecke	278.700	40	36·8	23·2

Damit im Zusammenhange steht die entsprechende Abänderung des al. 3, wornach von dem Gesamterfordernisse für die einzelnen Straßenzüge zu entfallen hat:

auf das Land die Beitragssumme

von 407.043·7 fl.

und auf die Interessenten-Concurrenzen die Summe von . . . 310.776·4 fl.

Ich werde nun den ganzen Abänderungsantrag des Herrn Abgeordneten Josef Fink unter einem zur Abstimmung bringen, weil die einzelnen Punkte vollkommen zusammenhängen.

Ich ersuche diejenigen Herren, welche diesem Antrage ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben.

Es ist die Minorität.

Diejenigen Herren, welche dem Ausschufsantrage bezüglich dieser beiden alinea zustimmen, bitte ich, sich zu erheben.

Es ist die Majorität.

Damit erkläre ich das 2. und 3. alinea des § 3 in der Ausschufsfassung als angenommen.

Martin Thurnher: § 4. —

Landeshauptmann: Angenommen. —

Martin Thurnher: § 5. —

Landeshauptmann: Angenommen. —

Martin Thurnher: § 6. —

Landeshauptmann: Angenommen. —

Martin Thurnher: § 7. —

Landeshauptmann: Angenommen. —

Martin Thurnher: § 8.

Hier muß in der 4. Zeile von oben nach dem Worte „Bau“ ein Trennungszeichen gesetzt werden, so daß es heißt die „Schaffung der Bau- und die Bildung der Erhaltungsconcurrentz.“

Landeshauptmann: § 8 ist, wenn niemand das Wort zu ergreifen wünscht, mit dieser Druckfehlerberichtigung angenommen.

Martin Thurnher: § 9.

Landeshauptmann: Angenommen.

Martin Thurnher: (liest Titel und Eingang des Gesetzes.)

Landeshauptmann: Wird gegen Titel und Eingang des Gesetzes, betreffend die Herstellung von Concurrentzstraßen in Borsarlberg, eine Einwendung erhoben? — Da dies nicht der Fall ist, betrachte ich dieselben als angenommen.

Martin Thurnher: Wie die Herren aus dem Berichte entnehmen, sind hinsichtlich des Straßenbauprogrammes auch mehrere Petitionen eingelaufen, und zwar:

1. von den Gemeinden Sonntag und Fontanella um Herstellung einer Straßenverbindung von Sonntag nach Fontanella mit Fortsetzung über das Faschinajoch nach Damüls; dann
2. von den Gemeinden Hittisau, Lingenau und Sibratsgfall, betreffend den Bau einer Straße vom Bahnhofe Lingenau nach Hittisau—Sibratsgfall—bayerische Grenze.

Bezüglich dieser beiden Petitionen wird beantragt, daß dieselben dem Landes-Ausschusse zur eventuellen weiteren Behandlung abgetreten werden sollen. Der Herr Abgeordnete Pfarrer Fink hat nun einen auf ad 2 dieser Petitionen gerichteten weiteren Antrag eingebracht. Ich glaube, dieser Antrag ist gerechtfertigt, und ich habe nichts dagegen, daß derselbe vom h. Hause zum Beschlusse erhoben wird.

Was die 3. Petition zum Straßenbauprogramme anbelangt, die eingebracht wurde von der Gemeinde Schröcken um Erhöhung des Staatsbeitrages für die Strecke Schoppernau—Schröcken auf 70% wie es für die II. Theilstrecke der Hinterbregenzerwaldstrecke festgesetzt wird, so war der volkswirtschaftliche Ausschuss der Ansicht, daß das unmöglich ist. Überhaupt gibt es nicht eine eigentliche Strecke Schoppernau—Schröcken, denn das ist ein Theil der Strecke Bezau—Schröcken und muß in die gesammte Concurrentz einbezogen werden, so daß der von den Interessenten zu leistende Beitrag nach Procenten der gleiche ist wie z. B. bei der Strecke von Bezau nach Neuthe oder von Mellau nach Hirschau.

Endlich ist noch eine Petition eingelaufen von der Gemeinde Zwischenwasser und einiger Bewohner der Gemeinde Laterns, welche Petitionen sich gegen den Bau der Laternserstraße richten. Namens des volkswirtschaftlichen Ausschusses stelle ich bezüglich dieser Petitionen folgenden Antrag:

„Die Petition ad 1 wird dem Landes-Ausschusse zur eventuellen weiteren Behandlung abgetreten, die Petitionen ad 3 und 4 werden aber als erlediget erklärt.“

Bezüglich der Petition ad 2, zu welcher der Herr Abgeordnete Pfarrer Fink einen etwas weiteren Antrag eingebracht hat, schließe ich mich diesem Antrage an.

Landeshauptmann: Wenn gegen den vom Herrn Berichterstatter im Namen des volkswirtschaftlichen Ausschusses gestellten Antrag eine Einwendung nicht erhoben wird und niemand das Wort zu ergreifen wünscht, so erkläre ich denselben als angenommen.

Weiters bringe ich zur Abstimmung den vom Herrn Abgeordneten Fink gestellten Antrag, welcher folgendermaßen lautet:

„Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, der Herstellung einer Straße vom Bahnhofe in Lingenau über Hittisau—Sibratsgfall—bayerische Reichsgrenze seine Aufmerksamkeit zuzuwenden, und unter Zuausichtstellung einer entsprechenden Betheiligung des Landes bei der k. k. Regierung um Zuerkennung eines Staatsbeitrages einzuschreiten.“

Ich ersuche jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben. Angenommen.

Martin Thurnher: Ich beantrage die Vornahme der 3. Lesung des soeben in 2. Lesung angenommenen Gesetzesentwurfes, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg.

Landeshauptmann: Der Herr Berichterstatter beantragt die Vornahme der 3. Lesung des vorliegenden Gesetzesentwurfes. Wird dagegen eine Einwendung erhoben? — Da dies nicht der Fall, so schreite ich zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem vorliegenden Gesetzesentwurfe, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg, wie er aus den Beschlüssen der 2. Lesung hervorgegangen ist, auch in 3. Lesung ihre Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben. Einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Somit ist unsere heutige Tagesordnung und das gesammte Berathungsmaterial des diesjährigen Landtages erlediget.

Hohes Haus!

Eine außergewöhnlich lange Session ist es, an deren Ende wir heute angelangt sind. In zwei Abtheilungen vom 28. December bis 4. Jänner und dann vom 14. März bis zum heutigen Tage, somit im ganzen 53 Tage, waren die Vertreter des Vorarlberger Volkes zu ihrer verfassungsmäßigen Thätigkeit versammelt, und wurden während dieser Zeit im ganzen 15 mitunter 3—4 und noch

mehrständige Hausitzungen und zahlreiche Ausschusssitzungen abgehalten.

Noch mehr als durch die ungewöhnlich lange Dauer ragt aber die heute zu Ende gehende Session durch die außerordentliche Wichtigkeit der Berathungsgegenstände hervor, die den Gegenstand der Verhandlung und Beschlussfassung bildeten. Ich nenne hier nur den ganzen Complex aller Fragen, die mit der Reform der Landeschulgesetzgebung zusammenhängen, und die in den 3 Gesetzen über die Schulaufsicht, die Schulerhaltung und die Gehaltsfrage der Lehrer ihre, so Gott will, segensreiche Lösung gefunden haben, eine Lösung, die in sich vereint die Kräftigung des Einflusses der Kirche, des Landes und der Gemeinden auf das Schul- und Erziehungswesen und die materielle Besserstellung unserer Lehrer, wie sie die geänderten Zeitverhältnisse und die christliche Gerechtigkeit von uns fordern unter thunlichster Schonung der finanziellen Kräfte der Gemeinden durch Übernahme eines Theiles der Schullasten auf das Land. Möge diese so gewissenhaft durchdachte und pflichtgetreu gepriüfte Reform dem Lande zu Segen gereichen, die Gemeinden in ihrem Autonomie-Gefühle kräftigen und den Lehrern eine Aneiferung sein, mit verdoppelter Kraft und sittlichem Ernste ihrem schweren und verantwortungsvollen Berufe obzuliegen.

In 2. Linie nenne ich das soeben beschlossene Straßenbauprogramm, das berufen ist, auf Jahre hinaus eine Action großen Stiles zur Ausführung zu bringen, deren Ziel auf die intensive Vermehrung und Verbesserung des Communicationswesens im Lande unter kräftiger Mitwirkung des Staates und durch bequemere Verbindung abgelegener Landestheile und Thäler mit den Verkehrscentren und Eisenbahnen, auf Hebung des Wohlstandes in der Bevölkerung gerichtet ist.

In 3. Linie und im innigsten Zusammenhange mit der Reform des Straßenwesens steht das Perfectwerden der Schienenverbindung des Bregenzwaldes mit Bregenz, welches durch die große Widmung des Landes nunmehr gesichert wurde, und die Anbahnung der Verwirklichung des Bahnprojectes Bludenz—Montafon, wofür die Landesvertretung ihre hilfreiche Hand geboten hat.

Sind die finanziellen Opfer, welche diese 3 großen Actionen in der Schul-, Straßen- und Bahnfrage erfordern, auch ganz exorbitante, auf den ersten Augenblick schier unerschwingliche und werden sie auch auf Jahre hinaus die Steuerkraft der Bevölkerung erheblich mehr als bis jetzt in Anspruch nehmen, so wird, dessen bin ich überzeugt, jeder Vorarlberger, der ein Herz hat für sein Heimatland, und dem das Gefühl der Zusammengehörigkeit innewohnt, die vermehrten Lasten ohne Murren tragen, weiß doch jeder, daß die Verwendung der Einkünfte unseres Landes für die Ermöglichung einer menschenwürdigen Existenz der Erzieher unserer Jugend und für die Ausbreitung des Wohlstandes in die entlegensten Thäler durch ein ausgedehntes, alle Theile Vorarlbergs berührendes Straßennetz und Localbahnen verwendet werden.

Nehmen wir dazu noch die seit 2 Jahren unter hervorragender Mitwirkung des Staates begonnene und durch Jahrzehnte fortzusetzende Wildbachverbauungsaction, verbunden mit zahlreichen, bereits vollendeten Regulierungsbauten an der Ill und ihren Nebenbächen und den angefangenen Aufforstungsarbeiten und endlich die großen Beiträge des Landes zur Hebung der Viehzucht, so eröffnet sich ein weites, segensreiches Gebiet der umfassendsten Thätigkeit der Landesvertretung und ihres Ausschusses, einer Thätigkeit großen Stiles, deren Spuren nach vielen Jahrzehnten erst recht sichtbar sein werden.

Wenn ich, hohes Haus, nur in gedrängter Kürze einen Rückblick auf unsere Thätigkeit werfe, gewissermaßen eine statistische Zusammenstellung der Arbeiten der Landesvertretung mir zu machen erlaube, so ergeben sich folgende Daten:

Dem hohen Landtage giengen im ganzen zu und wurden von demselben erlediget 56 Stücke, nämlich 33 Landesausschussvorlagen, 1 selbständiger Antrag und 22 Petitionen und Eingaben von Vereinen und Corporationen. Von diesen wurden 9 direct im hohen Hause verhandelt ohne Verweisung an einen Ausschuss, nämlich die Landesausschussberichte über die Thätigkeit der Naturalverpflanzstationen im Jahre 1897 und 1898, die Voranschläge des Landesculturfondes, des Normalerschulfondes und der aus Landesmitteln zu deckenden Schulauslagen, die Sub-

ventionierung der Sonntagschulen, die Maßnahmen zur Hebung der materiellen Lage des Lehrerstandes und die Subventionierung der k. k. Stickereischule in Dornbirn, endlich die Aufforstung in Besching.

Der Finanzausschuss erledigte in zehn Sitzungen den Rechenschaftsbericht, die Rechnungsabschlüsse der landschaftlichen Fonde und den Rechnungsabschluss nebst Voranschlag der Landesirrenanstalt Valduna, ferner den Act, betreffend die gegenseitige Begleichung englischer Irrenverpflegskosten, die Gründung des Landesarchives und Bestellung eines Archivars, dann acht Subventionsgesuche von Vereinen, Instituten und Corporationen und endlich die Gehaltsfrage des Oberdirectors und unseres Kanzleiaffistenten.

Der Schulausschuss erledigte in zehn, mitunter sehr langen Sitzungen sämtliche Schulvorlagen, dann die darauf bezüglichen Petitionen, ferner die Angelegenheit der Subventionierung der Dornbirner Realschule.

Ein ungemein reiches Arbeitsgebiet hatte der volkswirtschaftliche Ausschuss in seinen 12 Sitzungen zu bewältigen. Außer den bereits genannten Gegenständen, dem Straßenbauprogramme und den zwei Localeisenbahnen, war es vor allem der umfangreiche Jagdgesetzentwurf und das Wasserrecht, welche den Ausschuss eingehend beschäftigten. Ferner nenne ich die Maßnahmen zur Hebung der Schweinezucht, die Angelegenheit der Trennung Vorarlbergs und Schaffung eines eigenen Vieh-Sanitätsbezirkes, die Angliederung an Tirol an eine dort zu gründende Landes-, Lebens- und Rentenversicherungsanstalt, und betreffend die Feuerpolizeiordnung, sowie mehrerer §§ des Statutes der Landeshypothekenbank. Desgleichen gehören hieher zahlreiche Straßen- und Verbauungsangelegenheiten, wie die Fortsetzung der Fleren- und der Damülserstraße, Subventionierung von Wegbauten in Sibratsgfäll und Vectorsberg, sowie zum Baue der Alzitobelbrücke in Sonntag, die Verbauactionen in Dornbirn und Klösterle, dann die Frucht-Damherstellung in Sulz, die Verbauung der Schlosserhalde in Dalaas und die Entwässerung im Kobbacher Gemeindegebiete. Eine sehr wichtige Angelegenheit beschäftigte ferner

den Ausschuss, die bestimmt ist, von den segensreichsten Folgen für das Land und die Landwirtschaft zu werden, nämlich die Gründung der Molkereischule in Doren.

Nachdem ich diesen Rückblick auf die Thätigkeit des hohen Hauses in dieser langen Session geworfen habe, so fühle ich mich doppelt verpflichtet gerade im Hinblick all' dessen, was geschehen ist, Ihnen, hochverehrte Herren Abgeordnete, für Ihren in dieser Session doppelt bewährten Fleiß und Eifer, für Ihre ganz außerordentliche Pflichttreue den aufrichtigsten Dank zu zollen. Wenn Sie jetzt nach langer, mühevoller Arbeit wieder an den häuslichen Herd zurückkehren, so können Sie dieses mit dem erhebenden Gefühle thun, daßs wir mit vereinten Kräften wahrhaft Großes zustande gebracht haben, daßs diese Session zu den hochbedeutendsten gehört, die jemals seit Bestand unserer Landesverfassung vorgekommen ist.

Wenn ich aber meine Blicke auf den Regierungstisch hinlenke, so erinnere ich mich und mit mir gewiß Sie Alle, verehrte Herren, welch' großen Dank wir dem Vertreter der hohen Regierung gerade in dieser Session schulden. Obwohl Neuling in unserem Lande und mit unseren Verhältnissen noch unbekannt, hat der hochverehrte Herr Statthaltereirath Graf Huny in so hervorragender Weise sich an unseren Arbeiten betheiligt, bei den Verhandlungen durch seine eminente Gesetzes- und Sachkenntnis, durch sein freundliches, ja ich darf sagen, collegiales Entgegenkommen und seine vollendete Liebenswürdigkeit unsere wärmste Sympathie erworben, und ich glaube, im Sinne des ganzen Hauses zu sprechen, wenn ich Hochdemselben unseren verbindlichsten Dank ehrerbietigst entgegenbringe und den sehnllichsten Wunsch ausspreche, Herr Graf Huny möge recht viele Jahre unserem Lande als Vertreter der Regierung erhalten bleiben. (Lebhafte Zustimmung.)

Und nun, meine hochverehrten Herren, ehe wir scheiden, wollen wir noch unseres allergnädigsten Kaisers und Landesherrn gedenken, des von Allerhöchst Seinen Völkern so innig verehrten und geliebten, gütigen Monarchen, und in unverbrüchlicher Treue, die jeden Vorarlberger befeelt und immerdar beseelen wird, rufe ich:

Se. k. und k. apost. Majestät, unser allergnädigster Kaiser, lebe hoch! hoch! hoch!

(Das ganze Haus erhebt sich und stimmt in die Hochrufe des Herrn Landeshauptmannes begeistert ein.)

Regierungsvertreter: Hohes Haus!

Der hochverehrte Herr Landeshauptmann war so liebenswürdig, mit überaus freundlichen Worten meiner bescheidenen Thätigkeit als Regierungsvertreter im hohen Landtage zu gedenken. Ich spreche ihm hiefür meinen wärmsten und herzlichsten Dank aus, wie ich auch allen geehrten Herren besonders danke für das gütige Entgegenkommen, welches Sie mir bewiesen haben, ein Entgegenkommen, welches für mich mit Rücksicht auf die noch mangelnde Kenntnis der Landesverhältnisse von großem Werte war und mir die vielfache Theilnahme an den Berathungen des hohen Hauses und der Ausschüsse zu einer angenehmen Pflicht gemacht hat. Für den hohen, patriotischen Ernst und den gewissenhaften Eifer, mit welchem der hohe Landtag auch wieder in der abgelaufenen Session in sachlicher Arbeit ein außergewöhnlich reiches Arbeitsmaterial bewältigt hat und die Interessen des Landes zu fördern bestrebt war, kann Ihnen die Regierung, welche zu vertreten die Ehre ich habe, gewiß nur den besten Dank wissen.

Ich erlaube mir, Ihnen, hochverehrte Herren, nachdem Sie nun im besten Bewußtsein erfüllter Pflicht nach Hause zurückkehren, ein hochachtungsvolles Lebwohl und Abschiedsgruß zu sagen, welchen ich indes in dem Sinne eingeschränkt wissen möchte, daßs es mir vergönnt sein möge — und ich spreche das in der sicheren Hoffnung aus —, auch während der Nichttagung des Hauses mit sehr vielen Herren von Ihnen in persönlicher Berührung zu bleiben. (Lebhafte Zustimmung.)

Martin Thurnher: Ich spreche sicher im Namen aller Mitglieder des hohen Hauses, wenn ich dem geehrten Herrn Landeshauptmann für die wohlwollende und objective Förderung unserer Arbeiten, für die umsichtige und objective Leitung der heuer so wichtigen und schwierigen Verhandlungen und nicht minder für sein eifriges, stets das Wohl des Landes im Auge behaltendes und sich demselben hingebendes Schaffen und Wirken, das unlängst an Allerh. Stelle auch Anerkennung und Würdigung gefunden hat, den verbindlichsten Dank ausspreche. (Lebhafte Zustimmung und Bravorufe.)

Landeshauptmann: Ich danke herzlichst dem Herrn Vorredner für die freundlichen und lebenswürdigen Worte und den Herrn Abgeordneten für ihre anerkennende Zustimmung.

Ich wünsche den Herren eine frohe Heimreise und, so Gott will, ein frohes Wiedersehen im näch-

sten Jahre, um zu arbeiten für das Wohl und den Segen des Landes.

Ich erkläre hiemit die III. Session der 8. Periode des Vorarlberger Landtages für geschlossen.

(Schluß der Sitzung 12 Uhr 45 Minuten mittags.)

