

Vorarlberger Landtag.

10. Sitzung

am 1. Juli 1901

unter dem Vorsitze des Herrn Landeshauptmannes Adolf Rhomberg.

Gegenwärtig 19 Abgeordnete. Abwesend: Hochst. Bischof und Scheidbach.

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

Beginn der Sitzung 10 Uhr 40 Min. vormittags.

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

(Secretär verliest dasselbe.)

Wird gegen die Fassung des Protokolles eine Einwendung erhoben? Da dies nicht der Fall ist, betrachte ich dasselbe als genehmigt.

Es sind mir eine Reihe von Petitionen von Gemeinden in Angelegenheit der Landhausfrage zugekommen.

Dieselben haben alle denselben Inhalt, weshalb ich von der Verlesung Umgang nehmen kann. Ich will bemerken, dass sich die Petitionen darauf stützen, dass Feldkirch von: geschichtlichen Standpunkte aus größeren Anspruch hat, imt Landtag"und den Landes-Ausguss in seiner Mitte zu haben, als Bregenz, Feldkirch sei der Sitz verschiedener hoher Ämter, und auch ans

praktischen Gründen, weil es in der Mitte des Landes gelegen ist, empfehle es sich besser als Sitz des Landtages als die Stadt Bregenz. Die Petitionen sind von den Gemeinden Röns und Satteins, überreicht durch Herrn A5g. Martin Thurnher; von Thüringerberg, Fontanella, Blons, St, Gerold, eingebracht durch Herrn Abg. Müller; von Ludesch und Bludesch, überreicht durch Herrn Abg. Dressel; von Altenstadt und Schnifis durch den Herrn Abg. Wegeler.

Ich werde diese Petitionen, wenn kein Widerspruch erfolgt, kurzer Hand dem Specialausschusse für die Landhausfrage zuweisen.

Herr Abg. Scheidbach hat sich brieflich für die heutige Sitzung entschuldigt, da am heutigen Tage der Sterbegottesdienst für seine verstorbene Frau Gemahlin stattfindet.

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

Wir gehen nun zur Tagesordnung über; auf derselben steht als erster Punkt der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Gesuch von Sennereigenossenschaften des Bezirkes Bregenz in Sachen der Errichtung einer Central-Molkereigenossenschaft.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Jodok Fink das Wort zu ergreifen.

Jodok Fink: Hohes Haus! Die Petitionen der Alpenbesitzer und Vorsteher von Genossenschaften gipfeln darin, dass das Land die landwirtschaftlichen Genossenschaften, welche sich die Aufgabe stellen, eine bessere Verwertung der Milch und der Milchprodukte herbeizuführen, unterstützen solle. Es ist Thatsache, dass wir in Vorarlberg in den letzten 30-40 Jahren große Fortschritte in Bezug auf die Viehzucht gemacht haben, dagegen haben wir derartige Fortschritte auf dem Gebiete der Milchwirtschaft nicht aufzuweisen. Ebenso ist es Thatsache, dass andere Länder, namentlich Bayern und die Schweiz, gerade auf dem Gebiete der Milchwirtschaft in den letzten Jahren, und zwar schon seit längerer Zeit, bedeutende Fortschritte gemacht haben, und infolgedessen die Preise der Milch und der Milchproducte im Ausland immer höher waren als bei uns. Wir Bregenzerwälder sehen das am besten dort, wo wir im bayrischen Allgäu während des Sommers einige Alpen beschlagen (bewirtschaften). Wir wissen genau, was der Käse für einen Preis hat in den österreichischen Alpen und in den bayrischen, und wir mussten uns immer sagen, in Bayern sind die Käse seit 20 - 30 Jahren besser zu verwerten als bei uns in Österreich.

Ich glaube, dass das Bestreben, welches der Petition zugrunde liegt, vollauf gerechtfertigt ist, und der volkswirtschaftliche Ausschuss hat auch die Anschauung gewonnen, dass bei Gründung solcher Genossenschaften vom Lande eine Unterstützung gewährt werden solle, wenn aus deren Statuten und Zusammensetzung zu ersehen ist, dass wirklich eine bessere Verwertung der Milchproducte erhofft werden darf. Der volkswirtschaftliche Ausschuss glaubte aber, dass das Land nur dort mit einer Unterstützung eingreifen könne, wenn größere Bauten zu machen sind oder wenn eine Genossenschaft sonst größere Auslagen hat, und weiters nur dann, wenn der Bauplan genehmigt wird, und wenn auch das

Ackerbau-Ministerium die betreffende Genossenschaft in ausgiebiger Weise unterstützt. Beim Ministerium wird oft als Bedingung gesetzt, dass das Land einen gleichen Betrag zur Unterstützung solcher

Genossenschaften gebe. Nun hat hier der volkswirtschaftliche Ausschuss gesagt, dass man sich darauf nicht einlassen könnte, denn die Landesmittel sind jetzt so in Anspruch genommen, dass man wohl größere Unterstützungen, wie in anderen Ländern, wo man z. B. Kornhausgenossenschaften mit 15-20% der Erstellungskosten unterstützt, in unserem Lande nicht gewähren könne. Wenn z. B. eine größere Sennerei genossenschaftlich errichtet würde, wo man allenfalls nach dem Muster der Schweiz Emmenthalerkäse-Fabrikation betreiben würde und die Kosten sich vielleicht auf 10000-15000 fl. belaufen würden, so könnte sich das Land nicht darauf einlassen, 15-20% zu übernehmen, und wenn die Negierung die Bedingung stellen würde, dass ein doppelt so hoher Betrag in Barem aufgebracht sein müsse, als sie gewährt, würde man bei uns die Sache so machen, dass die Genossenschaft mehr bar aufbringen muss.

Die Regierung stellt solche Bedingungen in der Regel deshalb, damit ein gewisser Betrag zusammenkommt und nicht alles mit Schulden überlastet ist, und so das Leben der Genossenschaft gesichert erscheint.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss hat geglaubt, soweit gehen zu sollen, als man in unserem Lande könne, und den Beitrag, welchen das Land bei Bildung solcher Genossenschaften gewährt, auf einen Höchstbetrag von 500 K festzusetzen.

Ich erlaube mir den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses zu verlesen: (liest)

Der hohe Landtag wolle beschließen:

"Der Landes-Ausschuss wird ermächtigt, an mit genehmigten Statuten versehene landwirtschaftliche Genossenschaften, wenn diese zur Erzielung eines besseren Milchpreises bzw. der Milchproducte größerer Bauten auszuführen haben, nach Einholung des Gutachtens der Direction der Landes-Käserei-Schule in Doren und nach Genehmigung der Baupläne eine einmalige Landessubvention bis zu 500 Kronen zu gewähren, wenn auch das k. k. Ackerbauministerium das betreffende Unternehmen mit einem ausgiebigen Staatsbeitrag unterstützt."

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session. 8. Periode 1900/1901.

73

Ich empfehle dem hohen Hause diesen Antrag zur Annahme.

Landeshauptmann: Ich eröffne über Bericht und Antrag die Debatte.

Pfarrer Fink: Hohes Haus! Durch die Gründung einer Käsereischule in Doren wurde der

Grund gelegt zu einer besseren Verwertung der Milch in Vorarlberg.

Ich glaube, das, was wir jetzt durch den Antrag anstreben, ist nur ein weiterer Schritt in dieser Sache. Zuerst sind einmal gute Käser nothwendig, dann müssen sich Genossenschaften bilden, und diese brauchen natürlich neue taugliche Sennereigebäulichkeiten. Es hat sich in neuester Zeit merkwürdigerweise im Volke das Bedürfnis nach neuen, zweckmäßigen Sennereigebäuden geregt und mehrere Gemeinden oder Parcellen dazu vermocht neue, theure entsprechende Molkereigebäude aufzuführen; z. B- Sulzberg, Doren, Riefensberg, Krumbach, Großdorf etc. Dabei war fehlerhaft, dass die Baupläne auf ihre Tauglichkeit meistens nicht von einem Fachmanne der Molkerei geprüft waren.

Es ist darum die Subventionierung dieser Bauten gut, damit das Land durch dieselbe auf die Erstellung richtiger Gebäude Einfluss bekommt.

Wir haben gesehen, dass wir es durch Subventionierung der Raiffeisencassen, wenn die Subventionen auch klein waren, dazu brachten, dass diese Cassen sich schnell verbreiteten. Die Idee Raiffeisens selbst wird zwar wohl der Hauptgrund der schnellen Ausbreitung gewesen sein, aber es war doch sicher ein bedeutender Vorschub, dass man vom Lande Subventionen zur Gründung einzelner Cassen ertheilt hat. Wenn wir den Antrag des Herrn Berichterstatters annehmen, bringen wir diese Molkereifrage wieder um einen Schritt weiter. Ich für meine Person stimme dem Antrage bei.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? - Da sich niemand meldet, ist die Debatte geschlossen, und ich schreite zur Abstimmung. Ich ersuche jene Herren, welche dem Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses, wie ihn der Herr Berichterstatter verlesen hat, ihre Zustimmung

geben wollen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Dieser Gegenstand wäre erledigt; wir kommen zum 2. Punkte der heutigen Tagesordnung, Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Ansuchen des Consortiums für die Kleinbahn Lustenau-Dornbirn um Gewährung einer Landessubvention.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Martin Thurnher das Wort zu ergreifen.

Martin Thurnher: Hohes Haus! Wir stehen heute wieder vor einer wichtigen Beschlussfassung. Als wir im Jahre 1894 den Bau der Bregenzerwaldbahn und die Betheiligung des Landes an derselben zu Verhandlung hatten, bestand die Ansicht, dass das Land und der Staat sich nicht so bald wieder mit dem Baue einer Bahn in unserem Lande zu beschäftigen haben werden. Damals war nämlich der Bau der Montafoner Bahn bereits durch rechtskräftig mit der Firma Siemens und Halske abgeschlossene Verträge eigentlich gesichert geworden, und man glaubte, dass in absehbarer Zeit weitere Bahnen nicht erstellt werden.

In dieser Anschauung hat man sich geirrt. Unmittelbar nach jener Beschlussfassung trat die Firma Siemens und Halske infolge der Katastrophe im Venser Tobel vom Vertrage zurück, und wir hatten uns dann mit der Mitwirkung des Landes zur Beschaffung der Mittel für die Montafonerbahn zu beschäftigen. Heute stehen wir wieder vor einem neuen Unternehmen, dem Baue der Localbahn Dornbirn-Lustenau. Zwei große, gewerbefleißige Gemeinden, die trotz ihrer Nachbarschaft die denkbar schlechteste Verbindung haben, suchen sich auch einen modernen Verkehrsweg zu schaffen. Sie haben hiefür auch ganz außerordentlich hohe Opfer gebracht, und weil diese nicht ausreichten, haben sie an die Hilfe des Landes appelliert. Die Bahn soll nebst der Ermöglichung eines regen Verkehrs zwischen zwei großen Gemeinden auch dem Localverkehre dieser Gemeinden dienen, und zudem für die größte Gemeinde des Landes einen näheren Verkehrsweg mit der benachbarten Schweiz eröffnen. Es sind mittlerweile im Lande noch verschiedene andere Bahnprojecte aufgetaucht, die wohl wahrscheinlich nach und nach

74

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

auch realisiert werden wollen. Aber unter diesen ragt das Project einer Bahn von Dornbirn nach Lustenau in Bezug auf die Größe der beteiligten Gemeinden, in Bezug auf den voraussichtlich regen Verkehr und auch auf die Rentabilität vor den übrigen in Aussicht stehenden Projecten nach meiner Anschauung weit hervor. Sollte das Project Lustenau-Dornbirn sich nicht rentabel erweisen, der Erfolg nicht den Hoffnungen entsprechen, dann, glaube ich, dürfte in der Ausführung der übrigen Projecte ein Stillstand eintreten und nicht sobald eine weitere Hilfe des Landes in Aussicht genommen werden- Wird aber das jetzt geplante Unternehmen prosperieren, wird es erfreulicher Weise den Verkehr in einem wichtigen Landestheile, im Rheinthale, fördern und insbesondere, wie man hofft und erwartet, dem Gewerbestande

Vortheil bringen, dann werden wir auch leichteren Herzens späteren Projecten näher treten können.

Hohes Haus! Wir haben im abgelaufenen Jahrzehnte den Bedürfnissen der verschiedensten Theile des Landes Rechnung zu tragen gesucht. Wir alle sind in dieser Beziehung vom gleichen Geiste der Zusammengehörigkeit und Vorsorge für alle Theile des Landes erfüllt. Wir alle waren zu Opfern bereit, wenn es sich um das Wohl irgend einer Gemeinde, und wäre es auch die kleinste Gemeinde des Landes gewesen, handelte. Es herrscht in dieser Hinsicht tm Laude einhellig die Anschauung, dass der Landtag recht gehandelt habe, dass er gleich gerecht gegen alle Theile des Landes vorgegangen sei, und dass er in dieser Weise für das Land Großes und Wichtiges erwirkt habe. Die Befürchtungen, die seinerzeit gegenüber dem Baue der Bregenzerwälderbahn in zahlreichen an den hohen Landtag gerichteten Petitionen zum Ausdruck gelaugten, erwiesen sich als unbegründet; es ist vielmehr diesbezüglich eine volle Beruhigung eingetreten, und ich glaube, heute wird niemand mehr die Stimme gegen diesen Bau erheben.

Vereinigen wir auch heute unsere Stimmen zur Mithilfe des Landes zu dem in Frage stehenden Bahnbau. Die Gemeinden Dornbirn und Lustenau können selbstverständlich weitere größere Opfer, da ihre finanzielle Lage nicht eine gute genannt werden kann, nicht bringen; die Mithilfe des Landes ist nothwendig, wenn das Unternehmen nicht im letzten Momente scheitern soll. Ich glaube,

vorläufig nichts weiteres über die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Bahn, ihre Rentabilität u. s. w. sprechen zu sollen. In dem sechs Druckseiten umfassenden, dem hohen Hause seit zwei Tagen vorliegenden Berichte ist der Gegenstand in eingehender und ausführlicher Weise behandelt. Auch die Bedenken, die in verschiedenen Richtungen gegen das Unternehmen erhoben worden sind, sind im Berichte in ausführlicher Weise behandelt worden, ebenso ist der Antrag bezüglich der Höhe des vom Lande zu leistenden Beitrages eingehend begründet. Ich kaun mich daher darauf beschränken, dem hohen Hause die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses mitzutheilen. Dieselben lauten: (liest)
Der hohe Landtag wolle beschließen:

"1. Das Land Vorarlberg betheiltigt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn-Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von 90.000 K in Stammaktien.

2. Die Ausfolgung des Betrages erfolgt in 4 gleichen Jahresraten von 22.500 K; die erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung der Concession unter der Voraussetzung der

Bauinangriffnahme, die übrigen in den drei darauf folgenden Jahren ausgefolgt.

3. Die Uebernahme der Stammactien erfolgt unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen."

Ich empfehle dem hohen Hause diese Anträge zur einhelligen Annahme.

Landeshauptmann: Ich eröffne über den Bericht und die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses die Debatte und ertheile zunächst das Wort dem Herrn Abg. Nägele.

Nägele: Hohes Haus! Nach dem uns vorliegenden Berichte und den Anträgen soll das Land zum beabsichtigten Bau der Localbahn Dornbirn-Lustenau 90.000 K beitragen, respective für diese Summe Stammactien zeichnen. Wenn man den Bericht liest, so findet man die Sache ziemlich schön ausgemalt, so dass man, wenn man nicht ein ziemlich hartes Herz hat, meinen könnte, man sollte vollkommen beistimmen. Ich bin aber ein

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

75

wenig Pessimist und schaue die Sache nicht so günstig an, als sie dargestellt ist und erkläre frei und offen, dass ich den Ausschussanträgen, wenigstens im Punkte 1, nicht zustimmen kann. Ich hätte mich zwar herbeilassen können, wenn der Antrag nur auf 60.000 K lauten würde, meine Zustimmung zu geben, 90.000 K ist mir aber zu hoch gegriffen, obwohl ich dem Projekte sonst sympathisch gegenüberstehe, namentlich mit Rücksicht auf die große Gemeinde Lustenau, welche bezüglich der Bahnen in sehr ungünstigen Verhältnissen steht. Meine Bedenken aber betreffen drei Punkte. Erstens die finanzielle Lage des Landes selbst, denn wer weiß nicht, wie große und viele Ansprüche immer an das Land gemacht werden? Allerdings ist im Berichte gesagt, dass das Land deswegen noch keine Schulden machen werde; das mag zwar möglich sein, aber, wenn immer Geld bewilligt wird und wiederum Geld und nochmals Geld, werden sich die Schulden zuletzt von selbst ergeben. Ich möchte also die Herren bitten, mit den Landesgeldern sparsam zu sein, wenn ich auch dem hohen Landtage selbst nicht Vorwürfe machen will, dass er bisher Geld unnütz bewilligt und hinausgeworfen habe; das könnte ich nicht sagen. Man sollte aber doch in Zukunft, um Schulden zu vermeiden, sich auf das Nothwendigste beschränken und selbst manches Gute zurückstellen.

Was das Weitere betrifft, kommt es mir bedenklich vor, dass das Geld zum Bahnbau in der Weise aufgebracht werden soll, dass 50.000 K für die Finanzierung ausgegeben werden sollen. Allerdings steht im Berichte, dass die Interessenten so stark in Anspruch genommen seien, dass sie weiter nichts mehr leisten können. Das mag insoweit eintreffen, als es kleine Leute betrifft; aber das Großkapital ist leider nicht stark vertreten und betheilt sich wenig, denn in Dornbirn, wo so viele reiche Leute sind, könnte das Geld leicht aufgebracht werden und müsste nicht anderswoher beschafft werden, wenn man der Sache Sympathie entgegenbringen möchte. Mir leuchtet es nicht ein, dass das Geld nicht aufzubringen wäre, ohne dass dieser Weg eingeschlagen werden müsste.

Dann bemängle ich das Projekt auch deshalb, weil die Bahn nur bis Lustenau untere Rheinbrücke, nicht aber bis zum Bahnhofe geht. Ich glaube, den Lustenauern nicht zumuthen zu sollen, dass es ihnen ganz gleichgiltig ist, dass die Bahn

nicht gleich zum Bahnhofe hinunterreiche, denn Lustenau wird immer mit Bregenz im Verkehr bleiben, und da wäre die Fortsetzung der Bahn gewiss sehr praktisch und würde große Erträgnisse abwerfen. Wenn ich von dieser Strecke, welche außeracht gelassen wurde, spreche, wolle man mir nicht zumuthen, dass ich im Interesse der Gemeinde Gaißau spreche, sondern ich rede im allgemeinen Interesse.

Das sind die Gründe, aus denen ich nicht für den Antrag des Ausschusses stimmen kann, obwohl mir der Bahnbau an und für sich ganz sympathisch ist. Einen Abänderungsantrag einzubringen, will ich aber unterlassen.

Pfarrer Thurnher: Bei den gegenwärtigen Anträgen müssen wir uns vergegenwärtigen, dass es sich hier um eine Sache handelt, welche nicht gerade den Stempel absoluter und dringender Nothwendigkeit an sich trägt. Bisher war im Vorarlberger Landtag die Gepflogenheit, nur solchen Unternehmungen hilfreich beizuspringen, welche entweder sehr dringend, oder absolut nothwendig waren. Entweder handelte es sich um Uferschutzbauten, welche mit gebietender Nothwendigkeit erfordert waren, um die Existenz einzelner oder mehrerer Gemeinden zu sichern oder sie vor großem Schaden zu bewahren, oder es handelte sich um Straßenzüge oder Bahnen, welche mehrere oder eine große Anzahl von Gemeinden mit dem öffentlichen Verkehre in Verbindung setzen sollten. Deshalb wurden auch nicht bloß das Land und der Staat zur Hilfeleistung herangezogen, sondern auch Private und Gemeinden zu großen Opfern bewogen. Aber erst nachdem sich die betreffenden Gemeinden ihrerseits

zu großen Opfern entschließen konnten, wurde ihnen das, was sie verlangten, zutheil. Solche Verkehrswege nun, zu deren Erstellung Gemeinden, Private und andere Faktoren so große Opfer zu bringen genöthigt wurden, haben Dornbirn und Lustenau bereits, nämlich Bahn und ärarische Straßen. Hier handelt es sich nur um eine Verbesserung schon bestehender, moderner Verkehrsmittel. Deshalb möchte ich doch eilt wenig daran zweifeln, ob auch hier für den Landtag jener Grad von Nothwendigkeit einer Unterstützung vorhanden sei, wie das bei früheren Bauten und Unternehmungen der Fall war. Ich begreife wohl, dass diese großen geschäfts- und gewerbereichen Gemeinden einen

76

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

solchen Verkehrsweg anstreben. Ich bin weit entfernt, ihnen dies zu missgönnen, im Gegentheile, man muss es ihnen voll und ganz gönnen; aber ich glaube, für das Land ist dieser Grad von Nothwendigkeit einer Unterstützung und Hilfeleistung eben nicht vorhanden, wie es bei den früher erwähnten Bauten und Unternehmungen der Fall war. Darum erscheint mir die beantragte Summe etwas zu hoch begriffen. Ich weiß zwar, man entgegnet mir stets, gerade diese großen Gemeinden seien es, welche in ganz hervorragender Weise zu den Landesumlagen beitragen. Das leugne ich absolut nicht, aber ich möchte doch zu bedenken geben, dass ein solches Argument etwas gefährlicher Natur ist; denn es gibt eine Reihe von Gemeinden im Lande, die seit Jahren zu den Landesumlagen beigetragen, die Landeshilfe aber noch nie in Anspruch genommen haben. Wollte man also dieses Argument so betonen, so würde eine indirecte Aufforderung für solche Gemeinden darin liegen, wenn sie etwas Größeres unternehmen, ja nicht zu versäumen, an das Land um Hilfe heranzutreten.

Wieso wollten wir dann noch die Mittel aufbringen? Ich habe aber noch weitere Gründe, die mir diese Summe zu hoch erscheinen lassen. Ich bemerke, dass ich nicht für Abweisung einer Unterstützung bin, nur die Höhe derselben will mir nicht einleuchten.

Diese Bahn hat, wie bereits der sparsinnige Obmann des Finanz-Ausschusses richtig erwähnt hat, einen gar zu localen Charakter. Es ist außer allem Zweifel, dass infolge des Abschlusses des Baues bei der Rheinbrücke ein großer Theil der Bevölkerung von Lustenau von der Benützung dieser Bahn ausgeschlossen ist, und darum hätte ich geglaubt, weil eben die Bahn von allzu localer Natur ist, und die geldkräftigen Elemente in Dornbirn sich Lustenau gegenüber so dictatorisch gezeigt haben, dass dies ein Grund mehr wäre, die Subventionierung von Seite des Landes einigermaßen einzuschränken. Endlich muss man auch

bedenken, dass die Gemeinden Dornbirn und Lustenau zu diesem Unternehmen durchaus nicht in jenem Grade herangezogen werden, wie das bei andern Bauten z. B. Straßenbauten oder Bahnbauten gegenüber andern Gemeinden der Fall gewesen ist, welche das Land aus seinen Mitteln unterstützt hat. Der schließliche Grund, der mir diese Summe zu hoch erscheinen lässt, ist endlich, wie schon der Herr Vorredner gesagt hat, die finanzielle Lage des

Landes. Diese Unterstützung des vorliegenden Projektes kann nur erfolgen auf Grund unserer Hoffnung, dass die in Aussicht stehende Brantweinsteuer dem Lande bedeutende Zuschüsse bringen werde; sonst wäre es kaum möglich, in diesem Grade dieses Unternehmen zu unterstützen. Nun scheint es mir aber doch bedenklich zu sein, eine erst zu erhoffende Einnahme bereits als Ausgabe für eine Reihe von Jahren festzulegen. Wir müssen bedenken, dass durch die vor kurzem erfolgte, so bedeutende Erhöhung der Landesumlagen die Steuerkräfte der Bevölkerung doch stark in Anspruch genommen sind, was dieselbe sehr verspürt und da und dort auch deutlich zu erkennen gibt, dass es ihm zu großer Last geworden, diese Umlagen für lange Zeit zu tragen. Darum kann ich es nicht weise Sparsamkeit nennen, jede zu erhoffende Einnahme im vorhinein in der Art auszugeben, dass man im Haushalte nur mehr knapp das Auskommen findet. Was wollen wir anfangen, wenn sich zufälliger Weise da oder dort eine größere Katastrophe ereignet, bei welcher das Land wohl oder übel mit seiner Hilfe eingreifen muss? Dann sind wir genöthigt, Schulden zu machen, und dann ist eine Erhöhung der Steuern von selbst gegeben. Wir sollten aber doch daran denken, dieselben eher herabzusetzen, anstatt in Gefahr zu kommen, sie erhöhen zu müssen!

Aus diesen Gründen werden Sie begreifen, dass auch mir, wie dem Herrn Vorredner Abg. Nägele, die beantragte Summe zu hoch ist. Bei der Mehrheit des Hauses habe ich freilich keine Aussicht, mit einem auf eine kleinere Summe gestellten Anträge durchzudringen, und da ich vermute, es werde noch zu einem Zusatzantrage kommen, der meinen Anschauungen wenigstens einigermaßen entspricht, enthalte ich mich, einen speciellen Antrag zu stellen; ich werde aber dem erwähnten Zusatzantrage meine Zustimmung geben.

Landeshauptmann: Wer wünscht weiter das Wort? -

Bösch: Hohes Hans! Die Gemeinde Lustenau ist durch die Erstellung der Vorarlberger Bahn nur in ihrem nördlichen Theile von derselben berührt worden, das Centrum der Gemeinde liegt mindestens eine halbe, der südliche Theil eine ganze Stunde von der Bahn entfernt. Dass

solche Verkehrsverhältnisse für die Bürgerschaft und für die Entwicklung der Gemeinde hinderlich sind, dürfte kaum bestritten werden. Wenn wir also mit der Bahn uns in Verkehr setzen wollen, so müssen wir eine Fußtour von 21/2-3 km. machen, und wenn wir per Bahn nach Dornbirn oder Hohenems wollen, müssen wir 24, respektive 32 km auf der Bahn fahren. Dasselbe gilt für die umliegenden Gemeinden und das Oberland, wenn sie mit Lustenau oder der Schweiz in Verkehr treten wollen. Dass alle anderen Landestheile mit der Schweiz in großem Verkehre stehen, glaube ich nicht besonders betonen zu müssen, wenn ich einfach auf die Stickerei-Industrie Hinweise, wird dies jedem Herrn bekannt sein. Die große Gemeinde Dornbirn sieht heute auch ein, dass die jetzigen Verkehrsverhältnisse ihrem gewünschten Aufschwünge und ihrem Handel uni) Gewerbe nicht mehr entsprechen. Dieser Umstand ist es, der den Gedanken zur Reife gebracht hat, dass das untere Rheinthal durch einen Schienenstrang mit der Schweiz in Verbindung gebracht werden solle. Durch diese Verbindung würde auch der Bregenzerwald und das Oberland, nicht nur mit Lustenau, sondern auch mit der Ostschweiz in nähere Berührung gebracht, und das wäre gewiss sehr wünschenswert und für die Gemeinden Lustenau und Dornbirn sehr nothwendig. Früher hatten wir wenigstens die Post nach Dornbirn und Hohenems, und da wir an das Bezirksgericht Dornbirn angewiesen sind, konnten ältere Leute, welche feilt eigenes Fuhrwerk hatten, diese Postfahrten benützen. Diese Fahrten sind aber eingegangen, und nur die Postverbindung mit dem Bahnhof Lustenau ist geblieben. Das alles hat für Lustenau den Verkehr mit Dornbirn und Hohenems, überhaupt mit dem ganzen Oberlande bedeutend erschwert. Es ist daher die Frage einer Verkehrsverbesserung immer wichtiger geworden, und man hat sich seit Jahren mit diesem Gegenstände viel befasst, und endlich ist man um einen Schritt weiter gegangen.

Aber wie bei allen derartigen Unternehmungen, so auch bei dieser spielt die Finanzfrage eine wichtige Rolle, und diese konnte, obwohl Bürger und Gemeinde viel gethan haben, bis heute nicht zum Abschluss und zu friedigender Lösung gebracht werden. Dornbirn hat bis dato, wie schon der Bericht hervorgehoben hat, vom Lande sehr wenig

Unterstützung in Anspruch genommen, nur in ganz kleinen Sachen, welche nicht nennenswert sind. Dies kann für Lustenau nicht gesagt werden, denn als seiner Zeit der Rhein eine immer gefahrdrohendere Gestalt annahm und das ganze Rheinthal

zweimal überschwemmte und mehrere Rheingemeinden beinahe vernichtete, musste ihnen vom Land hilfreich beigesprungen werden. Nun aber ist, glaube ich, nach dieser Richtung nichts mehr zu befürchten. Dank der Fürsorge des Landes, die den Rheingemeinden zutheil wurde und besonders dafür, dass durch Landtagsbeschluss vom 10. Nov. 1890 die Rheinregulierung in so ungeahnter Weise gefördert wurde. Es ist daher nicht zu fürchten, dass eine Rhein-Katastrophe so bald wieder zutage treten werde. Was in andern Landestheilen vorkommen kann, darüber kann ich mir ein Urtheil nicht bilden, und wird auch niemand in der Lage sein, ein solches sich zu bilden. Es ist gewiss billig und recht, dass man diesen zwei steuerkräftigen, großen Gemeinden, nachdem sie verbesserte und moderne Verkehrsmittel erreichen wollen, dazu aber nicht die genügenden Mittel zur Verfügung haben, eine Unterstützung zutheil werden lasse, und zwar sollte die Unterstützung in dem Ausmaße erfolgen, wie sie vom volkswirtschaftlichen Ausschüsse beantragt ist.

Hohes Haus! Nun möchte ich mir noch zu dem vorliegenden Projecte einige Worte gestatten. Dasselbe ist, wie auch in dieser Richtung schon gesagt worden ist, unvollständig, es ist nicht ganz, es hat nicht den Charakter der Allgemeinheit und ist auch nicht den allgemeinen Interessen dienstbar. Es hat vorläufig eine Lücke, und die besteht darin, dass diese Linie mit der Bahnstation Lustenau nicht in Verbindung gebracht wurde. Wir Lustenauer Bürger und auch die Herren, die im Bahnconsortium ihre Stimme abzugeben hatten, sollen es nicht unterlassen haben, diesen Übelstand zu rügen, und es ist auch bei der politischen Begehung wiederholt betont worden, und auch hier kann ich es nicht unterlassen, auf diesen Fehler aufmerksam zu machen. Man hat uns zwar vertröstet, sobald einmal diese Strecke im Gange ist, wird es das erste sein, dass diese Ergänzung erfolgt. Aus den Verhandlungen des hohen Landtages und durch den volkswirtschaftlichen Ausschuss, wie aus solchen mit anderen Persönlichkeiten aus Dornbirn bin ich jedoch zur Überzeugung gekommen, dass manche

78

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1961.

Elemente in Dornbirn diesem Anschlüsse gar nicht gut gesinnt sind. Das hat mich veranlasst, schon im volkswirtschaftlichen Ausschüsse darauf hinzuweisen, dass Fürsorge geschaffen und dieses Stück von der Rheinbrücke bis zum Bahnhöfe Lustenau einigermaßen sichergestellt werden sollte. Nun hat man gesagt, es lasse sich an diesem Projecte nichts mehr ändern, sonst würden sich verschiedene Confusionen in der Actienzeichnung, Grundablösung

u. s. w. ergeben. Nun das schien mir einigermaßen begreiflich; denn wenn man eilte Änderung der schon bestimmten Forderungen bezüglich des Projectes versuchen wollte, so würden wahrscheinlich die Stammactionäre oder die an der Grundablösung Beteiligten andere Bedingungen stellen oder ihre Verbindlichkeiten ganz zu lösen suchen. Deswegen habe ich auf einen anderen Ausweg gedacht und ich glaube, es könnte auf einem anderen Wege, wenn auch später, doch das gleiche Ziel erreichen werden.

Es ist ja auch im Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses schon der Wunsch ausgedrückt, dass dieser Anschluss an den Bahnhof Lustenau in nicht allzuferner Zeit erfolgen möge. Um nun dies zu erreichen, habe ich mir einige Abänderungsanträge formuliert und werde dieselben zur Kenntnis des hohen Hauses bringen. Bezüglich des Punktes 1 meines Antrages muss ich vorausschicken, dass derselbe eigentlich beinahe ganz der gleiche ist, wie er vom volkswirtschaftlichen Ansschusse gestellt und angenommen worden ist, nur habe ich da die Worte: "beziehungsweise Staatsbahnhof Lustenau" hineingenommen.

Der erste Antrag lautet daher: (liest)

"1. Das Land Vorarlberg beteiligt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn - Lustenau, beziehungsweise Staatsbahnhof Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von 90.000 K in Stammaktien.

2. Von diesen 90.000 K dürfen jedoch nur 70.000 K für das gegenwärtig vorliegende Project Bahnhof Dornbirn-Untere Rheinbrücke Lustenau in Stammactien übernommen werden.

3. Die Ausfolgung dieser 70.000 K erfolgt in vier gleichen Raten von 17.500 K, die erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung der Concession unter der Voraussetzung der Bauinangriffnahme, die übrigen

in den drei darauffolgenden Jahren ausgefolgt.

4. Die Uebernahme der Stammactien erfolgt unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen.

5. Die Übernahme der restlichen 20.000 K in Stammactien erfolgt, wann die Anschlussstrecke Untere Rheinbrücke oder Haltestelle Linde Lustenau-Bahnhof Lustenau zur Ausführung kommt und die Auszahlung, wann mit dem Bau dieser Strecke begonnen wird."

Ich habe da bei Punkt 5 die Haltestelle Linde-Lustenau hineingenommen, es sind nämlich noch Meinungsverschiedenheiten, ob die Abzweigung von der Rheinbrücke oder Haltestelle Linde zum Bahnhof erfolgen soll, und weil Herr Schenckel in seinen Telegrammen die Haltestelle Linde genannt hat. Aus diesem Grunde habe auch ich die Haltestelle Linde in meinem Anträge genannt.

Was die Ausführung selbst anbelangt, ob der Anschluss von der Rheinbrücke oder von der Linde aus erfolgen soll, wird Sache späterer Verhandlungen sein. Jedenfalls wird die äußere Linie eher billiger kommen als die innere.

Ich ersuche daher das hohe Haus, aus den von mir bereits angeführten Gründen für meine Anträge zu stimmen, indem darin nicht nur der nackte Wunsch ans Erstellung dieser Bahnstrecke ausgesprochen, sondern gleichsam eine greifbare Unterlage geschaffen werden soll; denn wenn wir bei dem bloßen Wunsche bleiben, so können wir mit unseren Wünschen sehr alt werden. Weiters bin ich der Meinung, dass das Land bei einem Unternehmen, das von ihm in solcher Weise unterstützt wird, auch thatsächlich ein Wort dreinzureden haben soll. Wenn ich also meine Anträge in dieser Weise gestellt habe, so that ich es aus dem Grunde, weil ich der Ausführung des jetzigen Projectes keine Schwierigkeiten in den Weg legen wollte, deshalb sind eben meine Anträge unabhängig von dem Projecte gestellt. Ich bitte daher das hohe Haus, das zu berücksichtigen und meinen Abänderungsanträgen beizustimmen.

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

79

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? -

Ölz: Hohes Haus! Alle Redner, die bis jetzt zum Worte gekommen sind, haben sich im Principe für den Bahnbau Dornbirn - Lustenau ausgesprochen. Wie ich glaube, ist auch das ganze Haus derselben Anschauung, und es kann sich wohl nur darum handeln, ob die Summe, die der volkswirtschaftliche Ausschuss beantragt, oder ob' eine geringere gegeben werden solle. Ich habe von allem Anfänge mir gesagt, mir erscheint die Summe von 90.000 K hoch genug, aber nicht zu hoch, als dass ich nicht dafür stimmen könnte. Daran möchte ich aber die Bedingung knüpfen, dass diese Bahn einen allgemeineren Charakter haben müsste. Mir scheint, in den Kreisen Dornbirns herrscht die Befürchtung, man könnte etwa noch wo anders hinfahren als nach der Schweiz und Dornbirn. Diese Furcht ist da etwas zu stark zum Ausdrucke gekommen,

und ich halte dieselbe für nicht begründet. Es ist wohl kein Zweifel, dass in der ersten Zeit diese Strecke nach Dornbirn in einer ganz besonderen Weise befahren werden wird. Das wird den Dornbirner Kreisen entsprechen, weil hiedurch der Verkehr nach Bregenz abgelenkt wird. Aber die Zeit heilt auch hier, wie ich die Anschauung habe, ganz bestimmt wieder, und es wird unzweifelhaft so bleiben, wie es bis heute war, die einen werden ihren Bedarf in Dornbirn, die andern in Bregenz decken. Das liegt ja auch in den geschäftlichen Verhältnissen, und Sie werden sehen, dass das trotz dieser Bahn, selbst wenn sie nicht ganz bis an den Bahnhof geht, so bleiben wird. Es können die natürlichen Geschäftsverhältnisse wegen dieser Bahn nicht auf einmal umgeändert werden.

Darum bedauere ich es - und habe das von allem Anfänge an bedauert - dass man in Dornbirn nicht ein großes Herz gehabt und sich nicht so gedacht hat, wir richten die Sache nicht bloß so ein, dass wir Dornbirner es bequem haben, sondern dass das ganze Land damit zufrieden sein kann, und die Leute nicht bloß nach der Schweiz und dem Auslande fahren, sondern auch in das Innere Österreichs beziehungsweise das Unterland kommen können. Ich glaube, meine Herren, wenn man Berechnungen anstellen würde und das früher gethan hätte, hätte man doch auch finden müssen, dass diese Bahnstrecke viel rentabler geworden wäre.

Ich bin der Anschauung, dass die Strecke Bahnhof Lustenau hinauf ins Dorf jedenfalls sehr stark befahren würde und es selbst ein Bedürfnis wäre, von dem Kirchdorfe in Lustenau eine Bahn bis zu dem Bahnhofe hinab zu haben. Diese Strecke hätte das Unternehmen unzweifelhaft finanziell nicht geschädigt, sondern vielleicht sogar fruchtbringender gemacht. Ich kann nur bedauern, dass man das unterlassen und hier eine etwas zu starke Localpolitik platzgegriffen hat. Ich habe gleich dem Herrn Abg. Bösch geglaubt, man könnte den ganzen Anschluss noch in das vorliegende Projekt unterbringen, das scheint aber nicht möglich zu sein. Es ist zwar nicht richtig, was da gesagt wurde, als ob die k. k. österreichische Staatsbahn gegen dieses Projekt sei, das hat sich als Irrthum erwiesen. Hätte man nach meiner Anschauung mit der Staatsbahn rechtzeitig verhandelt, so hätte es dieselbe gewiss zugelassen, dass dieser Anschluss unter gewissen Bedingungen vollzogen werde.

Ich wollte also das Projekt nicht gefährden, aber andererseits wollte ich auch genau das, was der Herr Abg. Bösch in seinen Abänderungsanträgen niedergelegt hat; ich wollte auch, dass dies im Berichte nicht bloß in Worten gedruckt sei, sondern durch Zahlen einen Nachdruck erhalte. Aus diesen Gründen werde ich für die Abänderungsanträge des Herrn Abg. Bösch stimmen. Wir geben dann

jetzt 70.000 K her, eine große Summe, mit der sich das Land beteiligt, und so groß, wie es wohl kaum bis jetzt der Fall war. Da meine ich, könnte man zufrieden sein und zwar umsomehr, als wir weiter sagen, wenn ihr das untere Stück ausbaut, dann sind wir sofort bereit, ja wir beschließen heute schon, weitere 20.000 K zu geben. Aus diesem Grunde stimme ich für den Zusatzantrag des Herrn Abg. Bösch.

Dann ist aber hier noch etwas, was schon im Berichte in erschöpfender Weise ausgedrückt ist; es haben das auch die meisten Herren Redner schon berührt, speciell der Herr Berichterstatter hat das gethan. Die Finanzierung des vorliegenden Unternehmens ist nämlich eine derartige, wie sie nicht sein soll. Es ist eigentlich unglaublich, dass die Sache so liegt, und unglaublich, dass in dem reichen Dornbirn, wo so viele Millionäre sind, sich nicht soviel Geld finden sollte, dass man die 500.000 K aufbringen könnte. Das ist geradezu

80

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

unglaublich; denn zu was für einem Unternehmen soll man denn Geld geben, wenn nicht für Prioritätsactien, die 4 1/2% Zins tragen! Nun wird man aber sagen, das Risiko müsse auch in Betracht gezogen werden. Dieses ist aber, meine Herren, denn doch nicht so groß, als dass jenes Capital, das die Sache sonst protegirt, sich nicht daran beteiligen könnte. Das Risiko ist ja wesentlich dadurch vermindert worden, dass erstens etwas mehr Stammactien gezeichnet wurden, als ursprünglich der Fall war, und andererseits die Gemeinden mit Berücksichtigung dieses Umstandes nicht bloß 42 %, sondern 46, vielleicht 48% Verzinsung garantieren, müssen sie ja doch jährlich 12.000 K bezahlen, wenn sich das Unternehmen nicht rentiert. Dadurch garantieren sie also 12.000 K von dem erhofften Ertragnisse von 28.000 K. Nun wenn das wirklich ein so schönes, großartiges und rentables Geschäft ist, wie die Dornbirner immer sagen, dann sollten sie sich aber auch ermannen, etwas zu riskieren, denn sie müssen von diesem Gelde ja nur 16.000 K des Ertragnisses riskieren und nicht 28.000 K, das wären jährlich also nur 8000 fl- Das sollten sie denn doch thun können, wenn das Unternehmen wirklich so vorzüglich ist. Aus diesem Grunde, wenn ich es offen gestehe, habe ich die Hoffnung, dass, wenn die Dornbirner die Sache richtig anschauen, eine bessere Finanzierung möglich wird. Auch in Lustenau würden Leute hiefür zu finden sein, wenn auch das große Capital in Dornbirn liegt. Falls diese Herren sich das richtig überlegen, so müssen sie sich sagen, wir sollten für unsere Bahn

denn doch lumpige 500'000 K aufbringen. Es kommt einem wohl lächerlich vor, wenn Leute, wie in Dornbirn sind, die 90.000 fl. - 180.000 K jährliches Einkommen faireren, nicht imstande sein sollten, diese lumpigen 500.000 K aufzubringen. In Anbetracht solchen Einkommens kann man wohl den Ausdruck "lumpig" gebrauchen.

Ich hoffe also, dass die Dornbirner Finanzkreise sich doch noch- herbeilassen und es sich in letzter Stunde überlegen, damit das Unternehmen in der Weise finanziert wird, wie es sich unter den gegebenen Verhältnissen eigentlich auch schickt. Wir sollten doch nicht finanzieren müssen, wie es vielleicht in Ungarn der Fall ist. Ich habe da ganz ausdrücklich gesagt, nicht so wie in Ungarn. Meine Herren, ich wäre nicht so böse und würde

mich über diese Finanzierung nicht so ärgern, wenn man nicht 90 für 100 geben müsste. Die Finanzierung steht gegenwärtig folgendermaßen. Man muss dem Bankhause und mit daran beteiligten Privaten diese Prioritäten im Betrage von 500.000 K um 10% billiger überlassen, was sind also gleich 50.000 K, die man ihnen in den Schoß wirft. Das ist doch eine sonderbare Art der Finanzierung. Wenn man in die Welt hinausschaut, so sieht man, dass in Österreich beispielsweise 4-procentige Staatspapiere zum Course von 94 ausgegeben werden und in Deutschland werden solche zu 98 und 99 gezeichnet. Und wir Vorarlberger sollen mit 500.000 K 4 1/2-procentiger Prioritäten nicht fertig werden, für die 12.000 K Garantie vorhanden sind? Das ist auch ein Umstand, den ich den Herren von Dornbirn zur Beherzigung anempfehlen möchte. Es wäre doch nicht schön, wenn die Finanzierung in der jetzt geplanten Weise gemacht würde. Man dürfte das später sicherlich bereuen. Dornbirn hat seinerzeit große Gelder für ein unproductives Unternehmen, auf dem jetzt Gras wächst, aufgebracht; daher sollten sich die Dornbirner bei einem so guten Unternehmen, das nach meiner Anschauung sich rentiert, durch Übernahme von Prioritätsactien beteiligen, da für dasselbe ja nur 16.000 K Erträgnis erforderlich sind. Da sollten sie sich nicht lange besinnen und gleich zugreifen.

Weil wir, das Land als Stammactienbesitzer, ein großes Interesse an der Finanzierung und Weiterführung dieses Unternehmens haben und uns hierüber die verschiedensten und widersprechendsten Auskünfte zuteil geworden sind, so hätte ich zu den Anträgen noch einen Wunsch oder richtiger einen Zusatzantrag beizufügen. Ich bin nämlich der Meinung, eben weil uns so widersprechende Auskünfte gegeben wurden und wir ein Sechstel Antheil der Stammactien übernommen haben, sollten wir auch jetzt schon und nicht erst, wenn das Konsortium gegründet ist, ein Wort da mitzureden

haben. Zins dem Grunde stelle ich folgenden
Zusatzantrag: (liest)

"Ferner soll der Landes-Ausschuss berechtigt
sein, sogleich zwei Mitglieder in das
Konsortium mit Sitz und Stimme zu entsenden.
Eines dieser Mitglieder soll Mitglied
des Arbeits-Ausschusses sein."

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages, v. Session, 8. Periode 1900/1901.

81

Landeshauptmann: Ich ertheile weiters das
Wort dem Herrn Landeshauptmannstellvertreter 21bß.
Ganahl.

Ganahl: Es unterliegt keinem Zweifel, dass
die beiden volkreichsten Gemeinden Vorarlbergs
dermalen nur schlecht auf einem großen Umweg
per Bahn mit einander verbunden sind, wobei die
Staatsbahnen noch durch übertrieben lange Aufenthalte
in Bregenz dafür sorgt, dass der Verkehr
noch mehr erschwert wird. Wenn irgendwo eine
solche Localbahn angezeigt ist, so scheint mir dies
zwischen Dornbirn - Lustenau der Fall zu sein.
Ich kann nur das eine bedauern, dass die Verwirklichung
dieses Projectes in eine Zeit industrieller
Krisis fällt, der bald eine finanzielle Krisis im
Lande nachfolgen dürfte. Wäre die Zeit nicht so
ungünstig, so würden auch die Finanzierungskosten
geringere sein, kurz das ganze Unternehmen hätte
sich viel leichter abwickeln lassen. Wie aber die
heutigen Verhältnisse sind, so muss man etwa
nicht glauben, dass die finanzierende Firma einen
übertriebenen Gewinn für sich in Anspruch nehme,
beim 90% für 4 1/2 procentige Prioritäten, deren
Zinsen nur mit 42% von zwei Gemeinden garantiert
werden, sind heutzutage kein Papier, für das
ein wesentlich höherer Cours zu erwarten ist. Wenn
wir die Kosten rechnen und annehmen, dass ein
solches Papier vielleicht zu 92 oder 93 einmal
anzubringen sein könnte, so rechtfertiget sich der
angenommene Cours. Die Sache wird aber noch
große Schwierigkeiten bereiten. Ich möchte da - es
dürfte Ihnen gewiss bekannt sein, - nur in
Erinnerung bringen, dass die Prioritäten der
Bregenzerwaldbahn, die vom Staat mit 4%
garantiert sind, an eine Wiener Firnia zu 90
abgegeben worden sind. Diese staatliche Garantie
von 4% dürfte eben so hoch zu bewerten sein,
als eine nominell 4 1/2 procentige Verzinsung,
wobei abei nur 42% des 4 1/2 procentigen Erträgnisses
von zwei Gemeinden garantiert werden.
Ich glaube also, dass der Cours vollkommen gerechtfertigt
ist. Ich weiß auch, dass die betreffende
finanzierende Firma sich nicht nach dem Geschäfte
gedrängt hat, ja es wäre ihr beinahe lieber, scheint
mir, wenn dasselbe nicht zustande kommen würde, denn

die Verhältnisse liegen eben dormalen zu ungünstig.
Es wurde auch eine Aenderung des Projectes
gewünscht und vieles vorgebracht, das vielleicht

seine Berechtigung hat, aber ich glaube es wäre,
Sache der Lnstenuer gewesen, früher mit mehr
Nachdruck auf ihren Forderungen zu bestehen und
auf die Fortsetzung des Projectes bis zum Staatsbahnhofe
Lustenau zu dringen. Die Lustenauer
hätten es ja in der Hand gehabt, ihre Mitarbeiterschaft
von diesem Umstande abhängig zu machen.
Nun haben wir es aber mit einem fertigen Projecte
zu thun, und ich glaube, es steht uns nicht
an, eine Abänderung desselben veranlassen zu wollen.
Ich erinnere daran, dass es bei Localbahnen oft
vorkommt, dass sie mit dem Bahnhöfe einer Hauptbahn
nicht verbunden sind. Das ist beispielsweise,
wenn ich mich nicht irre, bei der Localbahn
Innsbruck-Hall auch nicht anders. Solche Localbahnen
sind eben ein Verkehrsmittel für sich.

In formeller Beziehung hätte ich zu dem eingebrachten
Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses
noch etwas zu bemerken. Im ersten Alinea
des Antrages heißt es: (verliest dasselbe aus
Beilage XXV); das lautet ganz unbedingt. Dann
heißt es im dritten Alinea (verliest dasselbe aus
Beilage XXV).

Wenn man sich aber zu einer Zeichnung
unbedingt verpflichtet, so ist die Übernahme der
Papiere nur eine leidige Consequenz derselben.
Nach meiner Ansicht müsste also der dritte Punkt
mit dem ersten vereinigt werden, so dass es heißen
würde: (liest): "Das Land Vorarlberg betheiligt
sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn-
Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von
90.000 K in Stammaktien unter der Bedingung,
dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht
ingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes
dieser Bahn zu ernennen."

Ich glaube zwar nicht, dass dem Lande bei
der andern Fassung unter Umständen ein Process
drohte, aber sie ist nach meiner Ansicht nicht ganz
richtig; denn die Übernahme der Actien ist wie
gesagt eine Consequenz der Zeichnung, also muss
die gestellte Bedingung mit der Zeichnung verbunden
sein. Sonst schließe ich mich dem Antrage
des volkswirtschaftlichen Ausschusses an.

Dr. Waibel: Als Vertreter der Handels- und
Gewerbekammer habe ich stets jenen Anträgen
meine Zustimmung gegeben, die darauf abzielten,
alte Verkehrswege zu verbessern und neue zu
schaffen, weil jeder solche Schritt geeignet ist. der

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

Entwicklung von Handel und Gewerbe zugute
zukommen.

In dem hier vorliegenden Falle haben wir es wieder mit einer Verbesserung des Verkehrs zu thun. Dieses Project braucht einerseits wohl nicht weiter erörtert zu werden, weil dasselbe hinlänglich im Berichte beschrieben und es in den mündlichen Auseinandersetzungen hervorgehoben worden ist, dass in der Verbindung von Dornbirn mit Lustenau thatsächlich eine Lücke besteht, deren Ausfüllung ein längst gefühltes Bedürfnis ist und an dessen Abhilfe man lange schon gedacht hat. Das Project, das uns heute beschäftigt, ist nicht das erste und einzige; schon vor mehreren Jahren wurden von anderer Seite ähnliche Projecte in Dornbirn verfasst und zur Verhandlung gebracht. Dies dient nur wieder zum Beweise, dass eine Verbesserung des Verkehrs zwischen den zwei Gemeinden schon längst angestrebt wurde. Der Umstand, dass beide Gemeinden sich zu hohen Beiträgen verpflichtet haben, ist wiederum eine Beweis, dass sie ernstlich bestrebt sind, diesem Bedürfnisse abzuhelpen. Daher ist, wie ich glaube, das Land verpflichtet, diesem Unternehmen seine vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden und diesen Bestrebungen mit demselben Wohlwollen entgegenzukommen, wie das bei anderen Fällen zutage trat.

Ich kann daher die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses hier im Hause nur begrüßen.

Allerdings hätte ich noch etwas anderes gewünscht, nämlich dass die Beiträge nicht in vier so langen Terminen, sondern in einem oder höchstens zwei geleistet würden, weil sonst für das Unternehmen eine Zinsenlast damit verbunden ist. Wenn weiters beantragt wird, dem bereits bestehenden Konsortium zwei weitere Mitglieder beizugeben, so habe ich von hier aus keine Einwendung zu machen, sondern kann das nur begrüßen, weil das Land durch eine derartige Theilnahme nur sein Interesse an diesem Unternehmen bekundet.

Ein Haupteinwand gegen dieses Unternehmen liegt in dem Umstande, dass von mehreren Herren verlangt wurde, es müsse diese Strecke mit dem Bahnhöfen von Lustenau in Verbindung gebracht werden. Dass dies nicht von allem Anfänge an geschehen ist, hat seinen Grund wohl darin, dass ursprünglich wie ja auch schon betont wurde, in erster Linie die nächste Verbindung mit der Schweiz angestrebt wurde. Es wäre ja nicht zweckmäßig

gewesen, wenn auf dem Wege über den Bahnhof von Lustenau die Schweiz aufgesucht worden wäre; denn das hätte natürlicherweise die Nothwendigkeit

zur Folge gehabt, dass man hätte zweimal umsteigen und Zuschlagskarten lösen müssen; einmal von St. Margrethen nach Lustenau und das andere Mal von Lustenau nach St. Margrethen. Man hat immer, von allem Anfang schon, hier die kürzeste Verbindung mit der Schweiz im Auge gehabt.

Das ist auch schon zur Zeit geschehen, wo die ganze Linie Kennelbach-Dornbirn-Lustenau erstellt werden sollte. Damals schon waren alle Vertreter der beteiligten Gemeinden damit einverstanden, dass die Linie zunächst nur bis Au hergestellt werden solle; ein Begehren auf Fortsetzung derselben bis zum Bahnhöfe Lustenau ist meines Erinnerns gar nicht zur Sprache gekommen. Ich bin aber überzeugt, wenn diese Bahn Dornbirn-Lustenau einmal ins Leben getreten ist, sich als lebensfähig erweist und jene Erwartungen sich erfüllen, die man an diese Bahn knüpft, dann wird sich die weitere Ausgestaltung der Bahn von selbst ergeben, und wenn sich im Laufe der Zeit die Wahrnehmung herausstellt, dass eine Verbindung mit dem Bahnhöfe Lustenau für die Verkehrsinteressen nöthig sei, so wird begreiflicherweise die Verbindung auch hergestellt werden. Das können wir der Zukunft vollkommen ruhig anvertrauen. Es ist ebenso auch die Fortsetzung bezüglich der Strecke nach Kennelbach nicht fallen gelassen, sondern der Verkehr mit den Gemeinden des Hofsteiges im Ange behalten worden. Wenn die Bahnlinie, die zunächst zur Ausführung bestimmt ist, einmal glücklich ins Leben tritt, dann wird man auch an die weitere Ausgestaltung ganz sicher denken und an dieselbe schreiten.

Aus diesem Grunde finde ich die Beschränkungen der Herren Abg. Bösch und Ölz für nicht berechtigt; wegen dieser 20.000 K soll man das ganze Unternehmen denn doch nicht gefährden oder verkürzen. Dasselbe benöthigt diese 90.000 K vollauf, und daher sollen sie diesem Unternehmen auch bewilligt werden. Der Wunsch, den Herr Abg. Ölz ausgesprochen hat, dass sich die Geldkräfte Dornbirns an der Finanzierung dieses Unternehmens mehr betheiligen sollen, ist nicht allein vom Herrn Abg. Ölz ausgesprochen worden, der ist auch von den Interessenten ausgesprochen und getheilt worden. Es liegt aber nicht in ihrer

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V- Session, 8, Periode 1900/1901,

83

Macht, das zur Erfüllung zu bringen, wir müssen das den Betreffenden überlassen, mit ihren Mitteln selber zu rechnen und ihre Stellungnahme zu diesem Unternehmen zu beurtheilen.

Die Schwierigkeit der Geldbeschaffung, die von einigen Herren heute hier betont worden ist, hat

nach meinem Dafürhalten mein Herr Vorredner
Landeshauptmann-Stellvertreter Ganahl in ganz
vortrefflicher Weise entkräftet. Ich kann, glaube
ich, nun schließen und Ihnen die Anträge des
volkswirtschaftlichen Ausschusses nur zur Annahme
empfehlen, wie der Herr Berichterstatter sie Ihnen
unterbreitet hat.

Landeshauptmann: Das Wort hat der Herr
Abg Dressel.

Dressel: Hohes Haus! Wenn ich recht verstanden
habe, so geht der Antrag des Herrn Abg.
Bösch dahin, dass für das gegenwärtige Project
Dornbirn-Untere Rheinbrücke, Lustenau 70.000 K
zu zeichnen seien, und es sei gleichzeitig auszusprechen,
dass auch die Ergänzungsstrecke von der unteren
Rheinbrücke bis zum Staatsbahnhofe Lustenau ausgeführt
werde und es seien die restlichen 20.000 K
erst dann auszubezahlen, wenn diese Theilstrecke
wirklich erbaut werde. Im Berichte heißt es
hier: (liest)

"Aus den Acten ist nicht zu ersehen, ob
und in welcher Weise für etwaige Mehrkosten
bei Ausführung des Baues, für
eventuelle Betriebsabgänge, für Sicherstellung
der rechtzeitigen Einzahlung der gezeichneten
Stammactienbeträge seitens der Interessenten
und der Finanzierung des Unternehmens
überhaupt u. dgl. vorgesorgt worden sei.

Nach Anschauung des volkswirtschaftlichen
Ausschusses werden aber die diesbezüglich
nothwendig erscheinenden Maßnahmen sicher
von der Regierung verlangt werden, ehe die
Ertheilung der Concession erfolgt und findet
sich daher der Ausschuss nicht veranlasst,
diesbezüglich einen Antrag zu stellen."

Hier ist gesagt, dass man sich um die Sicherstellung
nicht zu kümmern habe, man wird aber
nicht unterrichtet, wer diese Sicherstellung zu
übernehmen hätte; darum möchte ich einen Antrag
stellen. Es könnte nämlich der Fall sein, dass

man da die Stammactienbesitzer in Verbindung
bringen könnte, wie das anderwärts in ähnlichen
Fällen ja auch schon geschehen ist. Sollte dieser Fall
hier auch nicht eintreten, so kann es doch wenigstens
nichts schaden, wenn man hinzufügt: "Ohne
weitere Verbindlichkeiten irgendwelcher Art damit
zu übernehmen." Damit wird das Land auf alle
Fälle davor geschützt, dass es als Stammactionär
nicht in irgend einer Weise für die Sicherstellung
verbindlich gemacht werden kann. Diesen Zusatzantrag
möchte ich für beide Fälle stellen, sei es, dass
der Antrag des Herrn Referenten oder der des
Herrn Abg. Bösch angenommen wird.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort?

Jodok Fink: Nachdem mehrere Vertreter der Landgemeinden bereits zu diesem Gegenstände gesprochen haben, so will auch ich mir erlauben, meine Abstimmung zu begründen uild auf einige Ausführungen zu antworten, obwohl ich anfangs die Absicht hatte, mich an der Debatte nicht zu betheiligen, weil ich schon im volkswirtschaftlichen Ausschüsse zu dieser Vorlage Stellung genommen habe.

Von vielen Seiten ist der Vorwurf erhoben worden, das Project habe deshalb einen Mangel, weil es nicht bis zum Staatsbahnhof in Lustenau gehe. Ich bin von allem Anfang an auch der Anschauung gewesen, dass die Bahn eigentlich hätte bis zu dem obigen Punkte ausgedehnt werden sollen und habe meiner Ansicht auch im volkswirtschaftlichen Ausschüsse Ausdruck verliehen, dann aber habe ich mir wieder gesagt, dass es bei einem Projekte wie das vorliegende ist, das schon sehr weit gediehen ist, wo die Grundeinlösungen und die Actienzeichnung schon erfolgte, nicht angehe, noch derartige Bedingungen zu stellen und ich bin auch der Anschauung, dass der Antrag, wie er von dem Herrn Abg. Bösch gestellt worden ist, eigentlich nichts anderes besagt als mein geehrter Herr Vorredner gesagt hat, nämlich es werden nur 70.000 K votiert und nicht 90.000. Ich habe nun für meine Person die Anschauung, dass der erste Absatz des Antrages in formeller Beziehung nicht gut angeht. Denn es heißt hier, der Landtag solle beschließen, sich an dem Bahnbau von Dornbirn nach Lustenau und weiterhin zum Bahnhofe von

84

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

Lustenau mit 90.000 K zu betheiligen, wovon 20.000 K nach einem späteren Absatze zurückbehalten werden, bis das letzte Stück dieser Bahnstrecke gebaut ist.

Nun habe ich mir, nachdem der Antrag formell vorgelesen worden ist, gesagt, das geht doch nicht gut an, dass der Landtag beschließt, sich in Zukunft an einem Projecte mit 20.000 K zu betheiligen, von dem man nicht weiß, wie es aussieht, was die Staatsbahn für Bedingungen stellt, und wo man auch nicht weiß, wie das Land finanziell stehen wird, ob es noch etwas hergeben kann oder nicht, und ob alle Bedingungen, unter denen das Werk gemacht wird, so geartet sind, dass der Landtag sich betheiligen kann.

Ich möchte daher wünschen, dass Herr Bösch

seinen Antrag etwas modificiert und sagt, etwas geben mir für das vorliegende Unternehmen, nämlich 70.000 K, und das Land soll weiters die Geneigtheit aussprechen, das Unternehmen mit 20.000 K weiterhin zu unterstützen, wenn die Fortsetzung der Bahn unter annähernd gleichen Bedingungen erfolgt, wie dies jetzt der Fall war. Man muss doch auch das Project ansehen. Aber das geht nach meiner Überzeugung denn doch nicht, dass der Landtag einen Beitrag für ein Project beschließt, das gar nicht vorliegt und von dem nian nicht weiß, unter welchen Bedingungen es zustande kommt. Ich habe früher auch die Anschauung gehabt, dass man so eine ähnliche Bedingung stellen könnte, wie Herr Bösch meint, erst nachdem der Antrag zur Verlesung gekommen ist, habe ich mir gesagt, so geht das nicht, das können wir nicht machen. Das ist meine persönliche Anschauung, wenn andere Herren eine andere haben, so mögen sie dieselbe ja zum Ausdruck bringen.

Wenn der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter sich mit der Finanzierung des Projektes beschäftigt hat und besonders die Bankhäuser vertheidigte, so habe ich dagegen nichts einzuwenden. Ich glaube aber Herr Ölz hat sich nicht mit den Bankhäusern beschäftigt, sondern wir haben die Überzeugung, dass es von den Gemeinden und namentlich den Finanzkräften in Dornbirn nicht recht sei, dass man die Finanzierung durch Bankhäuser mache. Es ist auch nicht richtig, dass bloß 42% garantiert sind, denn nachdem die Hälfte der erforderlichen Bausumme in Stammactien gezeichnet ist, machen 12.000 K Gemeindegantie

mehr als 42% Zinsengarantie für die Prioritätsobligationen. Ich bin ganz der Anschaltung des Herrn Abg. Ölz; es sollte dazu kommen, dass Private in Dornbirn, wo doch noch vermögliche Leute sind, und dann die Gemeinden schließlich die Finanzierung selber machen. Weil ich diese Anschauung habe, so stimme ich gerade aus den Gründen, welche andere Herren bewogen haben, zu erklären, dagegen zu stimmen, für die 90.000 K, denn mir scheint es nicht consequent zu sein, dass man einerseits sagt, man mache es mit der Finanzierung nicht recht und andererseits dieselbe erschwert würde, wenn das Land weniger gibt. Ich halte es für consequent, dass man die 90.000 K bewillige, um zu zeigen, dass das Land die Finanzierung, soweit es irgend in seinen Kräften steht, unterstützen will, und dadurch auch zu zeigen, dass das Land die Sache doch nicht für so ungünstig hält; denn meiner Ueberzeugung nach können wir hier den Vergleich mit anderen früheren Bahnprojecten nicht ziehen, denn hier handelt es sich um eine elektrische Bahn, um ein Project, wenigstens für eine kurze Strecke im Lande eine solche ins Leben zu rufen, und ich glaube, dass wir, wie man überhaupt fortschreiten muss, z. B.

mit der Viehzucht, der Milchwirtschaft u. s. w. auch im Verkehrswesen fortschreiten sollen, und ich bin nicht der Anschauung, dass Lustenau z. B. heute ein den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechendes Verkehrsmittel an der allerdings nicht schlechten Straße hat, sondern ich habe die Anschauung, dass eine Straße für große Orte wie Lustenau, wo sie zum Bezirksgerichte nach Dornbirn müssen, und wo sie doch so weit vom Staatsbahnhofe entfernt sind, für den heutigen Verkehr nicht mehr genügt und in dieser Beziehung kann es vom Lande nur begrüßt werden, wenn einmal ein Stück elektrischer Bahn im Lande gebaut wird, damit wir sehen, wie sich die Sache macht. Soweit ich mir in dieser Beziehung Erfahrungen sammeln konnte - ich habe mir Mühe gegeben, solche bei jeder Gelegenheit zu sammeln - habe ich immer gefunden, dass elektrische Bahnen sich besser rentieren als mit Dampf betriebene Bahnen, und ich glaube, dass die Anlage dieser 90,000 K in Stammactien von den drei Bahnprojecten, die wir vom Lande aus unterstützen, vielleicht doch die beste ist, weil ich glaube, dass bei elektrischem Betriebe die Betriebskosten bedeutend erniedrigt

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

85

werden, wenn auch die Erstellungskosten etwas erhöhte sind. Infolge der niedrigen Betriebskosten kann bei elektrischem Betriebe öfter gefahren werden und dadurch, glaube ich, wird der Verkehr gefördert, was dem Unternehmen wieder in finanzieller Hinsicht, also hinsichtlich der Betriebsergebnisse, zu Nutzen kommt.

Ich halte dafür, dass, wenn wir dem Unternehmen vorn Lande 90,000 K zuwenden, wir vom Lande aus nicht stärker an diesem Bahnbau uns beteiligen, als wir das bei den vorhergegangenen zwei Bahnprojecten gethan haben, beziehungsweise dass die Interessenten es jedenfalls nicht leichter bekommen werden, als sie es bei den andern beiden Projekten gehabt haben. Es ist von einer Seite gesagt worden, die Dornbirner leisten nicht so viel, als man im Bregenzerwalde und in Montavon leisten musste; das ist aber nicht so, denn, wenn sie die Hälfte der Stammactien leisten, so ist das sehr viel, und wir haben das im Bregenzerwalde nicht gethan; in Montavon aber kommt dabei in Betracht, dass sie doch etwas Standeswaldungen, einzelne Gemeinden auch Wälder haben; das kommt nebenher in Betracht. Ich will diesen Punkt nicht näher ausführen, weil ich sonst noch auf eine andere Sache zu sprechen kommen müsste, die ich nicht erwähnen will.

Ich glaube nur, bemerken zu sollen, dass mit

Rücksicht darauf, dass der Staat auch, wie vorauszusehen ist, beim Montavoner Bahnbau eine Unterstützung gibt, es vom Staate und Lande zusammen den Montavonern mehr erleichtert wird, als wir es hier vom Lande aus den Dornbirnern und Lustenauern erleichtern; und wenn man schon von capital- und steuerkräftigen Gemeinden spricht, so habe ich die Ueberzeugung, dass, wenn wir die Steuerkraft, d. h. die Umlagen, die von Dornbirn und Lustenau vom Lande aus erhoben werden, hernehmen, kein Landestheil zu finden ist, der noch nicht in seinem Verkehrswesen bedeutend gefördert worden ist, der zusammen so viel an das Land zahlt, wie Dornbirn und Lustenau. Denn diese beiden Gemeinden zahlen mehr an das Land als ganze Thäler, die wir in ihrem Verkehrswesen unterstützt haben, ja zum Theile soweit unterstützten, dass wir parallel Straße und Bahn nebeneinander unterstützten.

Wenn wir also gerecht sein wollen, so müssen wir sagen, dass wir nicht weiter gehen, wenn wir

diese 90,000 K bewilligen, als wir bisher gegangen sind.

Schließlich ist noch ein Grund, der mich bestimmt, für diese 90,000 K zu stimmen, dass ich glaube, es ist die Beschlussfassung des Landtages, wenn an der Summe nichts abgemakelt wird, nicht bloß eine materielle, sondern auch eine moralische Unterstützung, denn ich glaube, weil man mit der Finanzierung in Dornbirn so schwer thut, wird die Beschlussfassung des Landtages für die Finanzierung gewiss von Wert sein und dieselbe fördern. Ich werde daher für die Ausschussanträge stimmen.

Johannes Thurnher: Ich beantrage Schluss der Debatte, weil die Sache nach meinem Dafürhalten nun von allen Seiten hinlänglich besprochen und erörtert worden ist.

Landeshauptmann: Der Herr Abg. Johannes Thurnher beantragt Schluss der Debatte; ich bemerke, dass noch vorher zum Worte gemeldet sind die Herren Bösch und Wittwer.

Ich ersuche nun jene Herren, welche dem Antrage auf Schluss der Debatte zustimmen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Majorität.

Das Wort hat also zunächst Herr Bösch!

Bösch: Hohes Haus! Es sind von verschiedenen Seiten des hohen Hauses Einwendungen gegen meinen Antrag erhoben worden. Der Herr Landeshauptmannstellvertreter z. B. hat sich so ausgedrückt, als hätten die Lustenauer bei der Verhandlung

über das jetzt in Berathung stehende
Project ihrem Wunsche zu wenig Ausdruck verliehen.

Was da dahinter ist, weiß ich nicht genau,
immerhin aber glaube ich, mich dahin rechtfertigen zu
sollen, dass sich Lustenau bei dieser Vorverhandlung
als der schwächere Theil gefühlt hat und deshalb
dem Drucke der Übermacht gewichen ist, um überhaupt
das Werk zustande kommen zu lassen.

Hier aber ist es etwas ganz anderes, wenn ich von
dieser Stelle aus diesen Antrag stelle und mit
etwas starkem Nachdrucke auf dieser gerechten Forderung
der Gemeinde Lustenau bestehe. Denn es
ist sowohl hier wie im volkswirtschaftlichen Ausschüsse
dieser Mangel des Projectes von allen
Seiten erkannt und hervorgehoben worden; alle
Mitglieder des volkswirtschaftlichen Ausschusses

86

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

haben dem zugestimmt, dass das Project mangelhaft
sei und dass der Anschluss an die Staatsbahn
hätte erfolgen sollen.

Der Herr Dr. Waibel hat gesagt, die Lustenauer
haben bei den Vorverhandlungen zugestimmt
und seien einverstanden gewesen, und es sei der
Anschluss an den Bahnhof nie in Frage gezogen
worden, es sei immer nur die Verbindung mit der
Schweiz berührt worden. Das scheint auch wieder
sonderbar, denn in Lustenau hat man das in der
That nie vernommen und nie vernehmen können,
vielmehr hat man einen anderen Grund den ich
bereits dem Herrn Landeshauptmannstellvertreter
gegenüber berührt habe, uns mitgetheilt.

Was die Ausführungen des Herrn Abg. Fink
betrifft, der glaubte, es sei unthunlich vom Landtage,
solche Beschlüsse zu fassen, so muss ich bemerken,
was eigentlich der Antrag für einen Zweck
hat. Er hat allerdings den Zweck, dem jetzt vorliegenden
Projecte einen Beitrag von 70,000 K
zu gewähren, und zwar aus dem Grunde, um
dem andern Projecte Vorschub zu leisten, damit
nicht die Wünsche der Landesvertretung, wie sie im
Berichte ausgeführt sind, eben nur Wünsche bleiben,
sondern dass sie eine greifbare Form bekommen,
und damit die Ausführung dieser Ergänzungsstrecke
auch sichergestellt werde. Ich denke mir die Sache
so: Wenn der Landtag meine Anträge beschließt,
so muss man nicht denken, dass das Werk dann
für Jahre und Jahre hinaus einschlafen wird, bis es
dem jetzigen Consortium vielleicht in den Sinn
kommt, diese Strecke wieder in Behandlung zu
ziehen, sondern ich denke mir, es wird sich - jedenfalls
bald, als man annimmt - eine Gesellschaft
bilden, und diese wird sich um die Finanzierung
kümmern und wird Sorge tragen, dass für diesen

Anschluss die Vorconcession erwirkt und die andern Vorarbeiten durchgeführt werden, und wenn das Project nach den jetzigen Verhältnissen finanziert ist, beziehungsweise die Vorarbeiten erledigt sind, so wird das jetzige Consortium sich dafür annehmen, und die Ausführung und den Betrieb übernehmen, alles wird dann unter eines kommen.
Das war meine Absicht in dieser Angelegenheit!

Der Landtag fasst also nach meiner Anschauung hiemit keinen besonders unrichtigen Beschluss, sondern gibt einfach seinem Wunsche Ausdruck, dass er ihm eine greifbare Unterlage verschafft und dass fein Wunsch gefördert wird und nicht nur ein frommer

Wunsch bleibt. Das glaube ich, ist eine genügende Begründung, und darf meinem Antrage also ungeniert zugestimmt werden. Denn ich wüsste wirklich nicht, warum wir diese 90.000 K nicht in der von mir vorgeschlagenen Weise in zwei Raten zu 70.000 K und 20.000 K sollten gewähren können, denn auch ich denke mir das Unternehmen als ein einheitliches, nicht als zwei, der zweite Theil wird nur die Ergänzung des Werkes sein. Die Auszahlung der 70.000 K aber ist jetzt nothwendig, weil ohne diese Landeshilfe das ganze Unternehmen unausführbar wäre, aber damit das andere Stück sicher zur Ausführung und Durchführung gelange, sollen die weitem 20.000 K solange deponiert bleiben, bis die Ausführung möglich ist.

Das ist meine Anschauung in dieser Angelegenheit, und ich bitte die Herren nochmals, entschieden diesem meinem Abänderungsantrage ihre Zustimmung zu ertheilen.

Landeshauptmann: Nun hat noch das Wort der Herr Abg. Wittwer.

Wittwer: Ich werde mich, nachdem sich die Debatte schon ziemlich lang. hinausgeschoben hat, kurz fassen. Ich habe mich nicht zum Worte gemeldet, weil ich etwa ein Gegner der Sache bin, im Gegentheile, aber zwei Worte des Herrn Vorredners Jodok Fink haben mich so gelupft, dass ich mich nicht mehr zurückhalten konnte. Wenn das nicht geschehen wäre, würde ich mich nicht zum Worte gemeldet haben. Herr Fink hat nämlich gesagt, dass der Stand Montavon Vermögen besitze und die Gemeinden Waldungen. Das hat mir als Montavoner ganz sonderbar in die Ohren geklungen; nachdem wir Montavoner doch jährlich große Standesumlagen bezahlen müssen, kann von einem Vermögen nicht gesprochen werden; ich weiß nicht, ob Herr Fink vielleicht die zwei Gebäude gemeint hat, nämlich das Gerichtsgebäude und den Arrest (Heiterkeit), denn sonst weiß ich wahrlich nichts mehr. Montavon hat allerdings Waldungen, aber diese dienen natürlich den vier Gemeinden,

und da kann also von einem Standesvermögen auch nicht gesprochen werden. Unter Vermögen verstehe ich etwas, von dem jährlich ein Nutzen für das gesammte Thal erwächst, nicht bloß für einzelne. Gemeindewaldungen haben wir mit Aus-

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages, v. Session, 8. Periode 1900/1901.

87

nahme der Gemeinde Lorüns auch keine. Schruns hat ein kleines Stück, aber das ist kaum der Rede wert, sonst aber hat meines Wissens das ganze Thal keine Gemeindewaldungen mehr, also kann nicht von einem Vermögen gesprochen werden.

Jodok Fink: Ich bitte ums Wort zur thatsächlichen Berichtigung! Ich constatire thatsächlich, dass Herr Wittwer gesagt hat, dass die Gemeinden Lorüns und Schruns Gemeindewaldungen besitzt. Ich wusste das früher schon und habe es deshalb constatirt.

Ich habe dann weiters Herrn Bösch gegenüber thatsächlich zu constatieren, dass die Begründung, welche er gegeben hat, ganz richtig ist, aber das ist im Anträge nicht gesagt, wenn das Projekt so und so gemacht wird, dann geben wir 90.000 K; was er gesagt hat, ist richtig, aber im Anträge ist es nicht enthalten.

Landeshauptmann: Nachdem die Debatte geschlossen ist, hat nun der Herr Berichterstatte das Wort.

Martin Thurnher: Das hohe Haus wird mir dankbar sein, wenn ich suche das Schlusswort, soweit es möglich ist, kurz zu fassen. Es ist über die meisten Punkte des Berichtes gesprochen und sind eine Anzahl Abänderungs- oder Ergänzungsanträge gestellt worden. Ich will mich im Ganzen genommen hauptsächlich mit den Anträgen, wie sie im Hause gestellt wurden, befassen und nur einige Bemerkungen vorausgehen lassen. Es ist viel über die Finanzierung des Unternehmens gesprochen worden, und ich acceptiere die bezüglichen Ausführungen. Es ist auch im Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses bereits eingehend darauf hingewiesen worden, dass es der Ausschuss lebhaft bedauert, dass keine günstigere Finanzierung projektiert ist; der Ausschuss hat aber aus den im Berichte angegebenen Gründen sich nicht veranlasst gesehen, diesbezüglich eine Bedingung an die Betheiligung des Landes zu knüpfen und zwar sicher deswegen, weil er nicht wollte, dass das Unternehmen dadurch gefährdet würde. Es ist bereits von allen Seiten hervorgehoben worden, dass die Finanzierung in der jetzigen Zeit nicht so leicht zustande gebracht werden kann, als es vor einigen Jahren der Fall gewesen wäre,

und es muss auch berücksichtigt werden, dass die beiden interessierten Gemeinden Dornbirn und Lustenau als Gemeinden finanziell doch nicht so gut situiert sind und bei der Finanzierung vielleicht Schwierigkeiten bekommen würden; es ist also wohl mit Recht von Seite des Ausschusses eine Bedingung an die Betheiligung des Landes nicht geknüpft worden, nämlich dass die Betheiligung nur dann eintrete, wenn die Finanzierung in der von den Vorrednern gewünschten Weise erfolge.

Dann ist weiter behauptet worden, insbesondere vom Herrn Abg. Pfarrer Thurnher, dass die Gemeinden Dornbirn und Lustenau hinsichtlich ihrer Beiträge zu dieser Bahn nicht in so hohem Grade herangezogen worden seien, wie das bei ähnlichen Unternehmungen in anderen Theilen des Landes der Fall gewesen sei. Run da glaube ich ist das Umgekehrte der Fall. Darauf ist auch vom Herrn Abg. Jodok Fink bereits aufmerksam gemacht worden. Ich will da keinen Vergleich mit dem Bregenzerwalde ziehen, denn der würde noch ganz anders ausfallen, weil diese Bahn ganz außerordentlich hohe Kosten erforderte wegen der Schwierigkeiten des Baues infolge der ungünstigen Terrainanlage. Dort haben die Gemeinden von dem aufzubringenden Gesamtcapitale nur $\frac{1}{8}$ übernommen, während Staat und Land $\frac{7}{8}$ übernahmen, der Staat natürlich den Löwenantheil mit der Garantie für ein Anlagekapital von mehr als 4.000,000 K. Beim Montafoner Bahnbau, bei dem die Staatshilfe schon bei der bezüglichen Beschlussfassung in Aussicht genommen wurde, haben Staat und Gemeinden $\frac{7}{8}$ übernommen, und Staat und Land zusammen sollen $\frac{7}{8}$ des Gesamtcapitales aufbringen. Wenn die Staatshilfe nicht erzielt worden wäre, so glaube ich würden Staat und Gemeinden von Montafon auch nicht das ganze Unternehmen haben fallen lassen, sondern sie würden wahrscheinlich auch noch mit neuen Anforderungen oder wenigstens Bitten an das Land gekommen sein, und wir hätten wegen 30.000 bis 40.000 K das Unternehmen schließlich noch einmal unterstützen müssen, um, wenn immer möglich, dasselbe dadurch zu ermöglichen.

Bei diesem uns vorliegenden Bahnprojecte, welches auf etwas mehr als 900.000 K veranschlagt ist, übernimmt das Land kaum $\frac{1}{10}$, und $\frac{9}{10}$ müssen die Interessenten und Gemeinden

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages.

V. Session, 8. Periode 1900/1901.

aufbringen; es ist also unrichtig, was behauptet worden ist, dass die Gemeinden (Pfarrer Thurnher: Als solche?!), das bleibt sich gleich, auch im Bregenzerwalde wie im Montafon ist das Geld nicht von den Gemeinden allein, sondern ein bedeutender Theil auch von privaten Interessenten aufgebracht worden, das ist ganz gleich, da hat man nie einen Unterschied gemacht.

Dann hat man gesagt, das Großcapital solle sich mehr betheiligen, das sei ein rentables Geschäft; das letztere ist auch nicht ganz richtig, (Rufe: Hört, Hört!) wir hoffen zwar, dass die Bahn rentabel wird, aber in der Weise rentabel, dass eine volle Verzinsung zu erzielen wäre, ist sic weder von Dornbirn noch vom volkswirtschaftlichen Ausschüsse angenommen worden.

In der dem Gesuche beiliegenden Tabelle, die hier im Berichte nur kurz erwähnt ist, wird als günstigstes Ausmaß der Verzinsung 2% der Stammaktien gedacht; in diesem Falle wäre dann wohl die 4 ½%ige Verzinsung der Prioritäten gesichert. Bei der Annahme auf eine 2%ifle Verzinsung der Stammactien müssten aber schon 284.770 Fahrkarten jährlich gelöst werden, welche einen Ertrag von 117.900 K ergeben würden Da wäre beiläufig 63% der Verkehrsdichte der schweizerischen Localbahn Berneck Altstätten zur Grundlage genommen. Es ist aber auch eine Berechnung im Gesuche aufgeführt, welche umgekehrt auf nur 2% Verzinsung der Prioritätsaktien lautet, wo nämlich dann der Fall der Beitragsleistung der Gemeinden im Betrage von 12.000 K eintritt; das wäre also Der schlimmste Fall, wo die Prioritäten nur eine theilweise Verzinsung erhalten. Nun komme ich zu den Anträgen und da muss ich in erster Linie den Antrag Bösch erwähnen. Dieser ist, wie bereits Herr Abg. Fink richtig hervorgehoben hat, unklar, und ich glaube nicht, dass er vom Landtage in dieser Unklarheit im Punkte 1 zur Grundlage seiner endgiltigen Beschlussfassung genommen werden könnte, aber nach meiner Anschauung ist er auch in sachlicher Beziehung nicht gerechtfertiget, denn die Sache steht so: entweder bewilligen wir den für das Zustandekommen des Unternehmens nöthigen Betrag von 90.000 K, oder wir sagen die Bahn braucht nicht soviel, es ist vielleicht möglich, dass es anderweitig zusammengebracht wird, wir bewilligen nur 70.000 K oder 60.000 K. Das wäre konsequent nnd würde nur

insoferne der Bahn Schwierigkeiten machen, dass sie sorgen müsste, das fehlende Capital aufzubringen.

Aber ich glaube, nachdem nachgewiesen ist, dass die Beteiligung des Landes im Verhältnisse zu den bisherigen Bauten und im Verhältnisse zu den Opfern, welche die Gemeinden zu bringen haben, keine größere ist, sondern der Sachlage vollkommen entspricht, so können wir von diesen 90.000 K nicht abgehen, ohne ungerecht gegen die betreffenden Gemeinden zu werden. Die Bedingung, welche nach dem Antrage Bösch an die Gewährung der Landeshilfe geknüpft werden soll, würde nur Verwirrung in die Ausführung der Angelegenheit bringen. Der volkswirtschaftliche Ausschuss hat ebenfalls in eingehender Weise diese Frage behandelt und ist zu dem Schlusse gekommen, dass, wenn wir das Unternehmen überhaupt zustande kommen lassen wollen, das Land keine Bedingung an die Landesbeteiligung knüpfen sollte, und zwar aus deut Gründe, weil dadurch die ganzen bisherigen Verhandlungen vielleicht über den Haufen geworfen würden. Die Stammaktionäre könnten leicht diese Änderung der Linie als Anlass benutzen, um ihre Zeichnung zurückzuziehen.

Es müssten ferner für die Verlängerung weitere 130.000 K aufgebracht werden; diese Summe wäre nicht so leicht zu beschaffen, somit können wir ans diesen Antrag nicht eingehen. Wir müssen uns vor Augen halten, dass die betreffenden Gemeinden die Verhandlungen so geführt haben, dass sie zu diesem Abschlusse gekommen sind, und wenn wir auch lebhaft bedauern, dass die Bahn nicht bis zum Staatsbahnhofe Lustenau führt und dadurch nicht einen allgemeinen Charakter angenommen hat so können wir in diesem Momente doch nichts weiter thun, ohne das Werk zu gefährden, als den Wunsch zum Ausdruck bringen, dass in nicht allzuferner Zeit diesem berechtigten Wunsche Rechnung getragen werde. Ich glaube, Herr Abg. Bösch wird seinen Antrag schon im Interesse des Zustandekommens der Bahn

- die Lustenauer glaube ich werden dafür sein, sonst hätten wir vielleicht andere Anträge gestellt

- zurückziehen, wenn das nicht geschieht, ersuche ich das hohe Hans, denselben unter allen Umständen abzulehnen.

Gegen den Antrag Ölz, welcher dahin geht, dass der Landes-Ausschuss berechtigt sein sollte, zwei Mitglieder in das Consortium mit Sitz und

Stimme zu entsenden, wovon eines Mitglied des Arbeitsausschusses sein solle, habe ich nichts einzuwenden und kann ihn dem hohen Hause zur Annahme empfehlen. Wenn es diesen Mitgliedern gelingt, im Vereine mit den bisherigen Mitgliedern des Consortiums eine bessere Finanzierung zustande zu bringen, soll uns das nur freuen.

Den zwei Anträgen, wie sie von den Herren Abg. Ganahl und Dressel gestellt worden sind, kann ich, wie ich glaube, auch im Namen des Ausschusses beipflichten. Der Antrag Ganahl involviert gar keine meritorische Änderung des Ausschussantrages, es ist nur eine Zusammenstellung des Punktes 1 und 3, und ich hätte gegen- die ursprüngliche Fassung auch jetzt noch keine Bedenken, nur im Interesse, dass es bei der Abstimmung keine Verwirrung gibt, glaube ich diese Anträge alle zusammenfassen und damit auch den Antrag Dressel verbinden zu sollen. Die Anträge, wie sie der volkswirtschaftliche Ausschuss vorgeschlagen hat, sind fast wörtlich den Beschlüssen entnommen, welche der Landtag über die Montafonerbahn gefasst hat. Es wäre also diesbezüglich ebenso klar, wenn Punkt 1 und 3 getrennt blieben, als wenn sie vereinigt werden.

Aus den angeführten Gründen beantrage ich aber, dass Punkt 1 und 3 unter Einbezug des Antrages Dressel folgendermaßen zu lauten haben: (liest)

1. "Das Land Vorarlberg beteiligt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn-Lustenau, ohne damit weitere Verbindlichkeiten irgendwelcher Art zu übernehmen, durch Zeichnung eines Betrages von 90,000 K in -Stammactien, unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen", dann soll hier der Znsatzantrag des Herrn Abg. Ölz eingeschaltet werden (liest weiter i: "ferner soll der Landes-Ausschuss berechtigt sein, sogleich zwei Mitglieder in das Consortium mit Sitz und Stimme zu entsenden. Eines dieser Mitgliedersoll Mitglied des Arbeitsausschusses werden."

Der Punkt 2 der Ausschussanträge soll unverändert aufrecht erhalten werden: (liest)

2. "Die Ausfolgung des Betrages erfolgt in 4 gleichen Jahresraten von 22.500 K; die

erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung

der Concession unter der Voraussetzung der Bauinangriffnahme, die übrigen in den drei darauf folgenden Jahren ausgefolgt"

Mit diesen Bemerkungen und Erklärungen schließe ich meine Ausführungen; ich glaube nicht auf alle vorgebrachten Bemerkungen zurückkommen zu sollen, um die Zeit nicht so sehr in Anspruch zu nehmen, aber ich empfehle dem hohen Hanse nochmals dringend die Annahme der von mir vorgelegten Anträge und die Ablehnung des Antrages Bösch.

Landeshauptmann: Die Herren Antragsteller Landeshauptmannstellvertreter, Dressel und Ölz werden vielleicht ihre Anträge zurückziehen, nachdem sie vom Herrn Berichterstatter in einigermaßen anderer stylistischer Form gestellt sind.

Dressel: Ich ziehe meinen Antrag mit dem Bemerkten zurück, dass ich ihn, wenn der kombinierte Antrag nicht angenommen würde, als selbständigen Zusatzantrag zum Antrag Bösch aufrecht halte!

Landeshauptmann: Ich habe diese Frage gestellt, damit ich eventuell die Anträge, wie sie vom Herrn Berichterstatter neu gestellt worden sind, unter einem zur Abstimmung bringen kann. Nachdem der Herr Berichterstatter die verschiedenen gestellten Abänderungs- und Zusatzanträge in einen neuen Gesamtantrag ausgenommen hat, werde ich denselben nochmals verlesen, ebenso den Antrag des Herrn Abg. Bösch und zwar werde ich denselben zuerst verlesen; er lautet: (verliest nochmals den Antrag Bösch.)

Der Antrag des Herrn Berichterstatters, wie er ihn unter Einbezug der Zusatz- und Abänderungsanträge an Stelle der Ausschussanträge modificiert hat, lautet: (verliest nochmals obigen Antrag.)

Ich schreite nun zuerst zur Abstimmung über den Antrag Bösch; bevor ich dieselbe einleite, muss ich eine Erklärung abgeben. Es steht mir geschäftsordnungsmäßig das Recht zu auch als Vorsitzender an der Abstimmung theilzunehmen! Wenn ich dies in der Regel nicht thue, so ist deswegen mein Recht nicht verwirkt, und ich erkläre, dass ich in dieser wichtigen Angelegenheit ebenfalls mitstimmen werde.

Wünschen die Herren die Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben oder namentliche

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

Abstimmung? (Rufe: Aufstehen!) Wir schreiten also zur Abstimmung über den Antrag Bösch, welchen ich in seiner Gänze zur Abstimmung bringe; wenn dieser angenommen würde, so müsste selbstverständlich auch der Zusatzantrag des Herrn Abg. Ölz zur Abstimmung kommen und ebenso der des Herrn Dressel. Ich ersuche also jene Herren, welche dem Antrage Bösch zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben.

Der Antrag ist mit 10 gegen 9 Stimmen abgelehnt.. Nun kommt der modificierte Antrag des Herrn Berichterstatters.

Martin Thurnher: Ich beantrage en bloc= Annahme beider Theile und sämtlicher Zusatzanträge. Landeshauptmann: Ich werde also die Abstimmung über beide Punkte der Anträge des Herrn Berichterstatters unter Einem einleiten, wenn kein anderer formeller Antrag erfolgt.

Pfarrer Thurnher: Ich meine, es sollte doch getrennte Abstimmung erfolgen; wenn man zuerst für 70.000 K gestimmt hat, so stimmt man doch nicht gleich darauf für die Summe von 90.000 K. Martin Thurnher: Diesem Wunsche könnte vielleicht in der Weise entsprochen werden, dass man über den Betrag von 90.000 K getrennt abstimmt.

Landeshauptmann: Ich lasse also vorerst nur über den Betrag von 90.000 K abstimmen und ersuche jene Herren, welche mit einer Landesbetheiligung von 90.000 K einverstanden sind, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Es sind 11 Stimmen, also die Majorität.

Nun bitte ich diejenigen Herren, welche dem ganzen Anträge, wie ihn der Herr Berichterstatter gestellt hat, Punkt 1 und 2 zusammen, ihre Zustimmung geben wollen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Dieser Gegenstand ist somit erlediget.

Nun hätten wir noch einen dritten Gegenstand ans der Tagesordnung, nämlich Bericht des Schulausschusses über die Eingabe der Gemeinde Dornbirn wegen Abänderung des § 22 des Landesgesetzes vom 28. Aug.

1899 über die Rechtsverhältnisse der Lehrer.

Ich weiß nicht, wünschen die Herren, diesen, Gegenstand noch zu verhandeln oder auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen; in diesem Falle könnten wir zum Schlusse der Sitzung schreiten. (Johannes Thurnher: Nächste Sitzung! Dr. Schmid und andere: Erledigen!) Es sind also zwei Ansichten ausgesprochen worden; ich werde daher abstimmen lassen, ob wir den Gegenstand noch erledigen oder zum Schlusse der heutigen Sitzung schreiten wollen. Diejenigen Herren, welche für Schluss der Sitzung sind, bitte ich, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben-

Abgelehnt.

Nun werden wir also noch kurz diesen Gegenstand der Tagesordnung erledigen; ich ersuche den Herrn Abg. Dressel als Berichterstatte das Wort zu ergreifen!

Dressel: (liest Bericht und Antrag aus Beilage XXIV.)

Landeshauptmann: Ich eröffne über Bericht und Antrag die Debatte.

Ganahl: Es war recht großmüthig von Dornbirn, dass es das Einkommen der fünf Lehrer der Bergschulen so erhöht hat. Aber dass das Land das Gesetz abändern soll, damit Dornbirn die 25% Landeszuschlag vom erhöhten Gehalt nicht verliere, ist dagegen eine Forderung, die sich durch Bescheidenheit nicht auszeichnet. Mir hat deswegen auch der Antrag des Schulausschusses und dessen ganze Motivierung sehr gut gefallen, so dass ich dieselbe mit unterschreiben würde. Besonders aber hat mir ein Passus gefallen, der lautet: "Ist es schon im Allgemeinen von Übel, ohne zwingende Gründe Änderungen an Gesetzen von so kurzem Bestände vorzunehmen, so wäre dies hier umsomehr der Fall . . ."

Meine Herren, das ist ein Standpunkt, den ich vor Jahren schon eingenommen habe, aber freilich habe ich damit nicht reüssiert. Als seinerzeit eine Abänderung des Jagdgesetzes in Verhandlung stand, habe ich darauf aufmerksam gemacht, dass man ein Gesetz, das man vor wenigen Jahren erst gemacht hat, nicht so leichtweg wieder ändern sollte. Fortwährende Änderungen schaden dem Ansehen der Gesetze in den Augen der Bevölkerung.

X. Sitzung des Vorarlberger Landtages. V. Session, 8. Periode 1900/1901.

91

Mich freut also diese Wandlung der Gesinnung, welche ich bei der konservativen Partei da entdeckt habe. (Heiterkeit.)

Dr. Waibel: Die Herren erinnern sich, dass ich den gleichen Standpunkt, wie der Herr Vorredner wiederholt eingenommen und zum Ausdrucke gebracht habe.; ich bin auch kein Freund von solchen unglücklichen Gesetzesabänderungen, aber der hohe Landtag hat scholl wiederholt die gegentheilige Anschauung bewiesen und ist sehr leicht zu Gesetzesänderungen übergegangen, die nicht nothwendig waren. Also dieser Punkt dürfte die Majorität des hohen Hauses gerade nicht verhindert haben, dem Antrage der Gemeinde Dornbirn zuzustimmen. Ich würde jedoch anderen Bedenken, welche mit dem Begehren der Gemeinde Dornbirn verbunden sind, persönlich vollkommen zustimmen, jedoch als Chef der Gemeinde Dornbirn muss ich die Beschlüsse der Gemeindevertretung insoweit vertreten, als ich denselben nicht entgegentreten kann und nicht dagegen stimmen.

Die Herren werden also begreifen, dass ich bei der Abstimmung nicht für den Antrag des Schnl-Ausschusses stimmen kann.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? - Es meldet sich niemand, somit ist die Debatte geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter noch zu sprechen?

Dressel: Ich muss gestehen der Herr Abgeordnete der Stadt Feldkirch hat dem Berichte des Schulausschusses Anerkennung gezollt, aber damit ist noch nicht bestätigt, was er vor einem Jahre bezüglich des Jagdgesetzes ganz allgemein ausgesprochen hat; es ist allerdings richtig, dass es vom Übel ist, bestehende Gesetze von so kurzem Bestände zu ändern, namentlich wenn man es ohne triftige Gründe thut. In diesem Falle würde es sich also um eine Abänderung eines Gesetzes handeln, das kaum 1 1/2 Jahre besteht, das ist jedenfalls ein sehr kurzer Bestand; beim Jagdgesetze war es anders, das war doch etwas älter, und da waren auch wirklich zwingende Gründe für die Abänderung

vorhanden, und deswegen war es gerechtfertiget, dass inan es abgeändert hat

Landeshauptmann: Ich schreite nun zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem Anträge des Schulausschusses, wie er vom Herrn Berichterstatter verlesen wurde, ihre Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben. Angenommen.

Hiemit ist unsere heutige Tagesordnung erschöpft. Ich habe noch mitzutheilen, dass nachmittags um halb 4 Uhr sich die Special-Commission für die Landhausfrage und die Forderung des Landes an das k. k. Ärar wegen Kriegserlittenheiten zu einer Sitzung hier versammeln wird.

Ich lade dazu sämtliche Herren Abgeordneten ein, um Ihnen Gelegenheit zu geben, über den vorliegenden Act in der Landhausfrage Einsicht zu nehmen, Fragen zu stellen und sich an der Debatte zu betheiligen.

Gleichzeitig wird der Bericht über den anderen vorerwähnten Gegenstand zur Verification gelangen. Die nächste Sitzung beraume ich auf Mittwoch, den 3. ds. Mts. 2 Uhr nachmittags an mit folgender Tagesordnung:

1. Bericht des Schul-Ausschusses über das Pensionsgesuch der Lehrerswitwe Moll;
2. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechenschaftsbericht des Landes-Ausschusses und die Rechnungsabschlüsse aller Fonde.

Ich muss die Sitzung auf Nachmittag anberaumen, weil die Drucklegung der Berichte sonst zu spät erfolgen würde, so dass die Herren keine Gelegenheit mehr hätten, in dieselben Einsicht zu nehmen.

Der Bericht über das Gesuch der Lehrerswitwe Moll wird den Herren heute Abend noch vertheilt werden, der große Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechenschaftsbericht des Landes-Ausschusses und die Rechnungsabschlüsse der verschiedenen Fonde bis morgen Nachmittag. Die heutige Sitzung ist geschlossen.

(Schluss der Sitzung 1 Uhr 10 Minuten mittags.)

Druck von J. N. Teutsch, Bregenz.

Vorarlberger Landtag.

10. Sitzung
am 1. Juli 1901

unter dem Voritze des Herrn Landeshauptmannes Adolf Rhomeberg.



Gegenwärtig 19 Abgeordnete. Abwesend: Hochw. Bischof und Scheidbach.

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

Beginn der Sitzung 10 Uhr 40 Min. vormittags.

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

(Secretär verliest dasselbe.)

Wird gegen die Fassung des Protokolles eine Einwendung erhoben? Da dies nicht der Fall ist, betrachte ich dasselbe als genehmigt.

Es sind mir eine Reihe von Petitionen von Gemeinden in Angelegenheit der Landhausfrage zugekommen. Dieselben haben alle denselben Inhalt, weshalb ich von der Verlesung Umgang nehmen kann. Ich will bemerken, dass sich die Petitionen darauf stützen, dass Feldkirch vom geschichtlichen Standpunkte aus größeren Anspruch hat, den Landtag und den Landes-Ausschuss in seiner Mitte zu haben, als Bregenz. Feldkirch sei der Sitz verschiedener hoher Ämter, und auch aus

praktischen Gründen, weil es in der Mitte des Landes gelegen ist, empfehle es sich besser als Sitz des Landtages als die Stadt Bregenz. Die Petitionen sind von den Gemeinden Röns und Sattens, überreicht durch Herrn Abg. Martin Thurnher; von Thüringerberg, Fontanella, Blons, St. Gerold, eingebracht durch Herrn Abg. Müller; von Ludesch und Bludesch, überreicht durch Herrn Abg. Dressel; von Altenstadt und Schnifis durch den Herrn Abg. Wegeler.

Ich werde diese Petitionen, wenn kein Widerspruch erfolgt, kurzer Hand dem Specialausschusse für die Landhausfrage zuweisen.

Herr Abg. Scheidbach hat sich brieflich für die heutige Sitzung entschuldigt, da am heutigen Tage der Sterbegottesdienst für seine verstorbene Frau Gemahlin stattfindet.

Wir gehen nun zur Tagesordnung über; auf derselben steht als erster Punkt der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Gesuch von Sennereigenossenschaften des Bezirkes Bregenz in Sachen der Errichtung einer Central-Molkereigenossenschaft. Ich ersuche den Herrn Berichtserstatter Jodot Fink das Wort zu ergreifen.

Jodot Fink: Hohes Haus! Die Petitionen der Alpenbesitzer und Vorsteher von Genossenschaften gipfeln darin, dass das Land die landwirtschaftlichen Genossenschaften, welche sich die Aufgabe stellen, eine bessere Verwertung der Milch und der Milchproducte herbeizuführen, unterstützen solle. Es ist Thatsache, dass wir in Vorarlberg in den letzten 30—40 Jahren große Fortschritte in Bezug auf die Viehzucht gemacht haben, dagegen haben wir derartige Fortschritte auf dem Gebiete der Milchwirtschaft nicht aufzuweisen. Ebenso ist es Thatsache, dass andere Länder, namentlich Bayern und die Schweiz, gerade auf dem Gebiete der Milchwirtschaft in den letzten Jahren, und zwar schon seit längerer Zeit, bedeutende Fortschritte gemacht haben, und infolgedessen die Preise der Milch und der Milchproducte im Ausland immer höher waren als bei uns. Wir Bregenzervälder sehen das am besten dort, wo wir im bayrischen Allgäu während des Sommers einige Alpen beschlagen (bewirtschaften). Wir wissen genau, was der Käse für einen Preis hat in den österreichischen Alpen und in den bayrischen, und wir mussten uns immer sagen, in Bayern sind die Käse seit 20—30 Jahren besser zu verwerten als bei uns in Österreich.

Ich glaube, dass das Bestreben, welches der Petition zugrunde liegt, vollauf gerechtfertigt ist, und der volkswirtschaftliche Ausschuss hat auch die Anschauung gewonnen, dass bei Gründung solcher Genossenschaften vom Lande eine Unterstützung gewährt werden solle, wenn aus deren Statuten und Zusammensetzung zu ersehen ist, dass wirklich eine bessere Verwertung der Milchproducte erhofft werden darf. Der volkswirtschaftliche Ausschuss glaubte aber, dass das Land nur dort mit einer Unterstützung eingreifen könne, wenn größere Bauten zu machen sind oder wenn eine Genossenschaft sonst größere Auslagen hat, und weiters nur dann, wenn der Bauplan genehmigt wird, und wenn auch das

Ackerbau-Ministerium die betreffende Genossenschaft in ausgiebiger Weise unterstützt. Beim Ministerium wird oft als Bedingung gesetzt, dass das Land einen gleichen Betrag zur Unterstützung solcher Genossenschaften gebe. Nun hat hier der volkswirtschaftliche Ausschuss gesagt, dass man sich darauf nicht einlassen könnte, denn die Landesmittel sind jetzt so in Anspruch genommen, dass man wohl größere Unterstützungen, wie in anderen Ländern, wo man z. B. Kornhausgenossenschaften mit 15—20% der Erstellungskosten unterstützt, in unserem Lande nicht gewähren könne. Wenn z. B. eine größere Sennerei genossenschaftlich errichtet würde, wo man allenfalls nach dem Muster der Schweiz Emmenthalerkäse-Fabrikation betreiben würde und die Kosten sich vielleicht auf 10000—15000 fl. belaufen würden, so könnte sich das Land nicht darauf einlassen, 15—20% zu übernehmen, und wenn die Regierung die Bedingung stellen würde, dass ein doppelt so hoher Betrag in Barem aufgebracht sein müsse, als sie gewährt, würde man bei uns die Sache so machen, dass die Genossenschaft mehr bar aufbringen muss.

Die Regierung stellt solche Bedingungen in der Regel deshalb, damit ein gewisser Betrag zusammenkommt und nicht alles mit Schulden überlastet ist, und so das Leben der Genossenschaft gesichert erscheint. Der volkswirtschaftliche Ausschuss hat geglaubt, soweit gehen zu sollen, als man in unserem Lande könne, und den Beitrag, welchen das Land bei Bildung solcher Genossenschaften gewährt, auf einen Höchstbetrag von 500 K festzusetzen. Ich erlaube mir den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses zu verlesen: (liest)

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuss wird ermächtigt, an mit genehmigten Statuten verfehene landwirtschaftliche Genossenschaften, wenn diese zur Erzielung eines besseren Milchpreises bzw. der Milchproducte größerer Bauten auszuführen haben, nach Einholung des Gutachtens der Direction der Landes-Käseerei-Schule in Doren und nach Genehmigung der Baupläne eine einmalige Landessubvention bis zu 500 Kronen zu gewähren, wenn auch das k. k. Ackerbauministerium das betreffende Unternehmen mit einem ausgiebigen Staatsbeitrag unterstützt.“

Ich empfehle dem hohen Hause diesen Antrag zur Annahme.

Landeshauptmann: Ich eröffne über Bericht und Antrag die Debatte.

Pfarrer Fink: Hohes Haus! Durch die Gründung einer Käseerschule in Doren wurde der Grund gelegt zu einer besseren Verwertung der Milch in Vorarlberg.

Ich glaube, das, was wir jetzt durch den Antrag anstreben, ist nur ein weiterer Schritt in dieser Sache. Zuerst sind einmal gute Käser nothwendig, dann müssen sich Genossenschaften bilden, und diese brauchen natürlich neue taugliche Sennereigebäulichkeiten. Es hat sich in neuester Zeit merkwürdigerweise im Volke das Bedürfnis nach neuen, zweckmäßigen Sennereigebäuden geregt und mehrere Gemeinden oder Parcellen dazu vermocht neue, theure entsprechende Molkereigebäude aufzuführen; z. B. Sulzberg, Doren, Riefensberg, Krumbach, Großdorf etc. Dabei war fehlerhaft, dass die Baupläne auf ihre Tauglichkeit meistens nicht von einem Fachmanne der Molkerei geprüft waren.

Es ist darum die Subventionierung dieser Bauten gut, damit das Land durch dieselbe auf die Erstellung richtiger Gebäude Einfluss bekommt.

Wir haben gesehen, dass wir es durch Subventionierung der Raiffeisencassen, wenn die Subventionen auch klein waren, dazu brachten, dass diese Cassen sich schnell verbreiteten. Die Idee Raiffeisens selbst wird zwar wohl der Hauptgrund der schnellen Ausbreitung gewesen sein, aber es war doch sicher ein bedeutender Vorschub, dass man vom Lande Subventionen zur Gründung einzelner Cassen erteilt hat. Wenn wir den Antrag des Herrn Berichterstatters annehmen, bringen wir diese Molkereifrage wieder um einen Schritt weiter. Ich für meine Person stimme dem Antrage bei.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? — Da sich niemand meldet, ist die Debatte geschlossen, und ich schreite zur Abstimmung. Ich ersuche jene Herren, welche dem Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses, wie ihn der Herr Berichterstatter verlesen hat, ihre Zustimmung

geben wollen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Dieser Gegenstand wäre erledigt; wir kommen zum 2. Punkte der heutigen Tagesordnung, Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Ansuchen des Consortiums für die Kleinbahn Lustenau—Dornbirn um Gewährung einer Landessubvention.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Martin Thurnher das Wort zu ergreifen.

Martin Thurnher: Hohes Haus! Wir stehen heute wieder vor einer wichtigen Beschlussfassung. Als wir im Jahre 1894 den Bau der Bregenzerwaldbahn und die Betheiligung des Landes an derselben in Verhandlung hatten, bestand die Ansicht, dass das Land und der Staat sich nicht so bald wieder mit dem Baue einer Bahn in unserem Lande zu beschäftigen haben werden. Damals war nämlich der Bau der Montafoner Bahn bereits durch rechtskräftig mit der Firma Siemens und Halske abgeschlossene Verträge eigentlich gesichert geworden, und man glaubte, dass in absehbarer Zeit weitere Bahnen nicht erstellt werden.

In dieser Anschauung hat man sich geirrt. Unmittelbar nach jener Beschlussfassung trat die Firma Siemens und Halske infolge der Katastrophe im Benser Tobel vom Vertrage zurück, und wir hatten uns dann mit der Mitwirkung des Landes zur Beschaffung der Mittel für die Montafonerbahn zu beschäftigen. Heute stehen wir wieder vor einem neuen Unternehmen, dem Baue der Localbahn Dornbirn—Lustenau. Zwei große, gewerbetreue Gemeinden, die trotz ihrer Nachbarschaft die denkbar schlechteste Verbindung haben, suchen sich auch einen modernen Verkehrsweg zu schaffen. Sie haben hiefür auch ganz außerordentlich hohe Opfer gebracht, und weil diese nicht ausreichten, haben sie an die Hilfe des Landes appelliert. Die Bahn soll nebst der Ermöglichung eines regen Verkehrs zwischen zwei großen Gemeinden auch dem Localverkehre dieser Gemeinden dienen, und zudem für die größte Gemeinde des Landes einen näheren Verkehrsweg mit der benachbarten Schweiz eröffnen. Es sind mittlerweile im Lande noch verschiedene andere Bahnprojecte aufgetaucht, die wohl wahrscheinlich nach und nach

auch realisiert werden wollen. Aber unter diesen ragt das Project einer Bahn von Dornbirn nach Lustenau in Bezug auf die Größe der beteiligten Gemeinden, in Bezug auf den voraussichtlich regen Verkehr und auch auf die Rentabilität vor den übrigen in Aussicht stehenden Projecten nach meiner Anschauung weit hervor. Sollte das Project Lustenau—Dornbirn sich nicht rentabel erweisen, der Erfolg nicht den Hoffnungen entsprechen, dann, glaube ich, dürfte in der Ausführung der übrigen Projecte ein Stillstand eintreten und nicht sobald eine weitere Hilfe des Landes in Aussicht genommen werden. Wird aber das jetzt geplante Unternehmen prosperieren, wird es erfreulicher Weise den Verkehr in einem wichtigen Landes- theile, im Rheinthale, fördern und insbesondere, wie man hofft und erwartet, dem Gewerbestande Vortheil bringen, dann werden wir auch leichteren Herzens späteren Projecten näher treten können.

Hohes Haus! Wir haben im abgelaufenen Jahrzehnte den Bedürfnissen der verschiedensten Theile des Landes Rechnung zu tragen gesucht. Wir alle sind in dieser Beziehung vom gleichen Geiste der Zusammengehörigkeit und Vorsorge für alle Theile des Landes erfüllt. Wir alle waren zu Opfern bereit, wenn es sich um das Wohl irgend einer Gemeinde, und wäre es auch die kleinste Gemeinde des Landes gewesen, handelte. Es herrscht in dieser Hinsicht im Lande einhellig die Anschauung, dass der Landtag recht gehandelt habe, dass er gleich gerecht gegen alle Theile des Landes vorgegangen sei, und dass er in dieser Weise für das Land Großes und Wichtiges erwirkt habe. Die Befürchtungen, die seinerzeit gegenüber dem Baue der Bregenzerwälderbahn in zahlreichen an den hohen Landtag gerichteten Petitionen zum Ausdruck gelangten, erwiesen sich als unbegründet; es ist vielmehr diesbezüglich eine volle Beruhigung eingetreten, und ich glaube, heute wird niemand mehr die Stimme gegen diesen Bau erheben.

Vereinigen wir auch heute unsere Stimmen zur Mithilfe des Landes zu dem in Frage stehenden Bahnbau. Die Gemeinden Dornbirn und Lustenau können selbstverständlich weitere größere Opfer, da ihre finanzielle Lage nicht eine gute genannt werden kann, nicht bringen; die Mithilfe des Landes ist nothwendig, wenn das Unternehmen nicht im letzten Momente scheitern soll. Ich glaube,

vorläufig nichts weiteres über die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Bahn, ihre Rentabilität u. s. w. sprechen zu sollen. In dem sechs Druckseiten umfassenden, dem hohen Hause seit zwei Tagen vorliegenden Berichte ist der Gegenstand in eingehender und ausführlicher Weise behandelt. Auch die Bedenken, die in verschiedenen Richtungen gegen das Unternehmen erhoben worden sind, sind im Berichte in ausführlicher Weise behandelt worden, ebenso ist der Antrag bezüglich der Höhe des vom Lande zu leistenden Beitrages eingehend begründet. Ich kann mich daher darauf beschränken, dem hohen Hause die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses mitzutheilen. Dieselben lauten: (liest)

Der hohe Landtag wolle beschließen:

- „1. Das Land Vorarlberg beteiligt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn-Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von 90.000 K in Stammactien.
2. Die Ausfolgung des Betrages erfolgt in 4 gleichen Jahresraten von 22.500 K; die erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung der Concession unter der Voraussetzung der Bauinangriffnahme, die übrigen in den drei darauf folgenden Jahren ausgefolgt.
3. Die Uebernahme der Stammactien erfolgt unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen.“

Ich empfehle dem hohen Hause diese Anträge zur einhelligen Annahme.

Landeshauptmann: Ich eröffne über den Bericht und die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses die Debatte und ertheile zunächst das Wort dem Herrn Abg. Nägele.

Nägele: Hohes Haus! Nach dem uns vorliegenden Berichte und den Anträgen soll das Land zum beabsichtigten Bau der Localbahn Dornbirn—Lustenau 90.000 K beitragen, respective für diese Summe Stammactien zeichnen. Wenn man den Bericht liest, so findet man die Sache ziemlich schön ausgemalt, so dass man, wenn man nicht ein ziemlich hartes Herz hat, meinen könnte, man sollte vollkommen beistimmen. Ich bin aber ein

wenig Pessimist und schaue die Sache nicht so günstig an, als sie dargestellt ist und erkläre frei und offen, daß ich den Ausschufsanträgen, wenigstens im Punkte 1, nicht zustimmen kann. Ich hätte mich zwar herbeilassen können, wenn der Antrag nur auf 60.000 K lauten würde, meine Zustimmung zu geben, 90.000 K ist mir aber zu hoch gegriffen, obwohl ich dem Projecte sonst sympathisch gegenüberstehe, namentlich mit Rücksicht auf die große Gemeinde Lustenau, welche bezüglich der Bahnen in sehr ungünstigen Verhältnissen steht.

Meine Bedenken aber betreffen drei Punkte. Erstens die finanzielle Lage des Landes selbst, denn wer weiß nicht, wie große und viele Ansprühe immer an das Land gemacht werden? Allerdings ist im Berichte gesagt, daß das Land deswegen noch keine Schulden machen werde; das mag zwar möglich sein, aber, wenn immer Geld bewilligt wird und wiederum Geld und nochmals Geld, werden sich die Schulden zuletzt von selbst ergeben. Ich möchte also die Herren bitten, mit den Landesgeldern sparsam zu sein, wenn ich auch dem hohen Landtage selbst nicht Vorwürfe machen will, daß er bisher Geld unnütz bewilligt und hinausgeworfen habe; das könnte ich nicht sagen. Man sollte aber doch in Zukunft, um Schulden zu vermeiden, sich auf das Nothwendigste beschränken und selbst manches Gute zurückstellen.

Was das Weitere betrifft, kommt es mir bedenklich vor, daß das Geld zum Bahnbau in der Weise aufgebracht werden soll, daß 50.000 K für die Finanzierung ausgegeben werden sollen. Allerdings steht im Berichte, daß die Interessenten so stark in Anspruch genommen seien, daß sie weiter nichts mehr leisten können. Das mag insoweit eintreffen, als es kleine Leute betrifft; aber das Großcapital ist leider nicht stark vertreten und theiligt sich wenig, denn in Dornbirn, wo so viele reiche Leute sind, könnte das Geld leicht aufgebracht werden und müßte nicht anderswoher beschafft werden, wenn man der Sache Sympathie entgegenbringen möchte. Mir leuchtet es nicht ein, daß das Geld nicht aufzubringen wäre, ohne daß dieser Weg eingeschlagen werden müßte.

Dann bemängle ich das Project auch deshalb, weil die Bahn nur bis Lustenau untere Rheinbrücke, nicht aber bis zum Bahnhofe geht. Ich glaube, den Lustenauern nicht zumuthen zu sollen, daß es ihnen ganz gleichgiltig ist, daß die Bahn

nicht gleich zum Bahnhofe hinunterreiche, denn Lustenau wird immer mit Bregenz im Verkehr bleiben, und da wäre die Fortsetzung der Bahn gewiß sehr praktisch und würde große Erträgnisse abwerfen. Wenn ich von dieser Strecke, welche außeracht gelassen wurde, spreche, wolle man mir nicht zumuthen, daß ich im Interesse der Gemeinde Gaifau spreche, sondern ich rede im allgemeinen Interesse.

Das sind die Gründe, aus denen ich nicht für den Antrag des Ausschusses stimmen kann, obwohl mir der Bahnbau an und für sich ganz sympathisch ist. Einen Abänderungsantrag einzubringen, will ich aber unterlassen.

Pfarrer Thurnher: Bei den gegenwärtigen Anträgen müssen wir uns vergegenwärtigen, daß es sich hier um eine Sache handelt, welche nicht gerade den Stempel absoluter und dringender Nothwendigkeit an sich trägt. Bisher war im Vorarlberger Landtag die Gepflogenheit, nur solchen Unternehmungen hilfreich beizuspringen, welche entweder sehr dringend, oder absolut nothwendig waren. Entweder handelte es sich um Uferschutzbauten, welche mit gebietender Nothwendigkeit erfordert waren, um die Existenz einzelner oder mehrerer Gemeinden zu sichern oder sie vor großem Schaden zu bewahren, oder es handelte sich um Straßenzüge oder Bahnen, welche mehrere oder eine große Anzahl von Gemeinden mit dem öffentlichen Verkehr in Verbindung setzen sollten. Deshalb wurden auch nicht bloß das Land und der Staat zur Hilfeleistung herangezogen, sondern auch Private und Gemeinden zu großen Opfern bewogen. Aber erst nachdem sich die betreffenden Gemeinden ihrerseits zu großen Opfern entschließen konnten, wurde ihnen das, was sie verlangten, zutheil. Solche Verkehrswege nun, zu deren Erstellung Gemeinden, Private und andere Factoren so große Opfer zu bringen genöthigt wurden, haben Dornbirn und Lustenau bereits, nämlich Bahn und ärarische Straßen. Hier handelt es sich nur um eine Verbesserung schon bestehender, moderner Verkehrsmittel. Deshalb möchte ich doch ein wenig daran zweifeln, ob auch hier für den Landtag jener Grad von Nothwendigkeit einer Unterstützung vorhanden sei, wie das bei früheren Bauten und Unternehmungen der Fall war. Ich begreife wohl, daß diese großen geschäfts- und gewerbereichen Gemeinden einen

solchen Verkehrsweg anstreben. Ich bin weit entfernt, ihnen dies zu mißgönnen, im Gegentheile, man muß es ihnen voll und ganz gönnen; aber ich glaube, für das Land ist dieser Grad von Nothwendigkeit einer Unterstützung und Hilfeleistung eben nicht vorhanden, wie es bei den früher erwähnten Bauten und Unternehmungen der Fall war. Darum erscheint mir die beantragte Summe etwas zu hoch begriffen. Ich weiß zwar, man entgegen mir stets, gerade diese großen Gemeinden seien es, welche in ganz hervorragender Weise zu den Landesumlagen beitragen. Das leugne ich absolut nicht, aber ich möchte doch zu bedenken geben, daß ein solches Argument etwas gefährlicher Natur ist; denn es gibt eine Reihe von Gemeinden im Lande, die seit Jahren zu den Landesumlagen beigetragen, die Landeshilfe aber noch nie in Anspruch genommen haben. Wollte man also dieses Argument so betonen, so würde eine indirecte Aufforderung für solche Gemeinden darin liegen, wenn sie etwas Größeres unternehmen, ja nicht zu versäumen, an das Land um Hilfe heranzutreten. Wieso wollten wir dann noch die Mittel aufbringen?

Ich habe aber noch weitere Gründe, die mir diese Summe zu hoch erscheinen lassen. Ich bemerke, daß ich nicht für Abweisung einer Unterstützung bin, nur die Höhe derselben will mir nicht einleuchten. Diese Bahn hat, wie bereits der sparsinnige Obmann des Finanz-Ausschusses richtig erwähnt hat, einen gar zu localen Charakter. Es ist außer allem Zweifel, daß in Folge des Abschlusses des Baues bei der Rheinbrücke ein großer Theil der Bevölkerung von Lustenau von der Benützung dieser Bahn ausgeschlossen ist, und darum hätte ich geglaubt, weil eben die Bahn von allzu localer Natur ist, und die geldkräftigen Elemente in Dornbirn sich Lustenau gegenüber so dictatorisch gezeigt haben, daß dies ein Grund mehr wäre, die Subventionierung von Seite des Landes einigermaßen einzuschränken. Endlich muß man auch bedenken, daß die Gemeinden Dornbirn und Lustenau zu diesem Unternehmen durchaus nicht in jenem Grade herangezogen werden, wie das bei andern Bauten z. B. Straßenbauten oder Bahnbauten gegenüber andern Gemeinden der Fall gewesen ist, welche das Land aus seinen Mitteln unterstützt hat. Der schließliche Grund, der mir diese Summe zu hoch erscheinen läßt, ist endlich, wie schon der Herr Vorredner gesagt hat, die finanzielle Lage des

Landes. Diese Unterstützung des vorliegenden Projectes kann nur erfolgen auf Grund unserer Hoffnung, daß die in Aussicht stehende Brantweinsteuer dem Lande bedeutende Zuschüsse bringen werde; sonst wäre es kaum möglich, in diesem Grade dieses Unternehmen zu unterstützen. Nun scheint es mir aber doch bedenklich zu sein, eine erst zu erhoffende Einnahme bereits als Ausgabe für eine Reihe von Jahren festzulegen. Wir müssen bedenken, daß durch die vor kurzem erfolgte, so bedeutende Erhöhung der Landesumlagen die Steuerkräfte der Bevölkerung doch stark in Anspruch genommen sind, was dieselbe sehr verspürt und da und dort auch deutlich zu erkennen gibt, daß es ihm zu großer Last geworden, diese Umlagen für lange Zeit zu tragen. Darum kann ich es nicht weise Sparsamkeit nennen, jede zu erhoffende Einnahme im vorhinein in der Art auszugeben, daß man im Haushalte nur mehr knapp das Auskommen findet. Was wollen wir anfangen, wenn sich zufälliger Weise da oder dort eine größere Katastrophe ereignet, bei welcher das Land wohl oder übel mit seiner Hilfe eingreifen muß? Dann sind wir genöthigt, Schulden zu machen, und dann ist eine Erhöhung der Steuern von selbst gegeben. Wir sollten aber doch daran denken, dieselben eher herabzusetzen, anstatt in Gefahr zu kommen, sie erhöhen zu müssen!

Aus diesen Gründen werden Sie begreifen, daß auch mir, wie dem Herrn Vorredner Abg. Nägele, die beantragte Summe zu hoch ist. Bei der Mehrheit des Hauses habe ich freilich keine Aussicht, mit einem auf eine kleinere Summe gestellten Antrage durchzubringen, und da ich vermute, es werde noch zu einem Zusatzantrage kommen, der meinen Anschauungen wenigstens einigermaßen entspricht, enthalte ich mich, einen speciellen Antrag zu stellen; ich werde aber dem erwähnten Zusatzantrage meine Zustimmung geben.

Landeshauptmann: Wer wünscht weiter das Wort? —

Bösch: Hohes Haus! Die Gemeinde Lustenau ist durch die Erstellung der Borarlberger Bahn nur in ihrem nördlichen Theile von derselben berührt worden, das Centrum der Gemeinde liegt mindestens eine halbe, der südliche Theil eine ganze Stunde von der Bahn entfernt. Daß

solche Verkehrsverhältnisse für die Bürgerschaft und für die Entwicklung der Gemeinde hinderlich sind, dürfte kaum bestritten werden. Wenn wir also mit der Bahn uns in Verkehr setzen wollen, so müssen wir eine Fußtour von $2\frac{1}{2}$ —3 km. machen, und wenn wir per Bahn nach Dornbirn oder Hohenems wollen, müssen wir 24, respektive 32 km auf der Bahn fahren. Dasselbe gilt für die umliegenden Gemeinden und das Oberland, wenn sie mit Lustenau oder der Schweiz in Verkehr treten wollen. Dafs alle anderen Landestheile mit der Schweiz in großem Verkehre stehen, glaube ich nicht besonders betonen zu müssen, wenn ich einfach auf die Stickerei-Industrie hinweise, wird dies jedem Herrn bekannt sein. Die große Gemeinde Dornbirn sieht heute auch ein, dafs die jetzigen Verkehrsverhältnisse ihrem gewünschten Aufschwunge und ihrem Handel und Gewerbe nicht mehr entsprechen. Dieser Umstand ist es, der den Gedanken zur Reife gebracht hat, dafs das untere Rheinthal durch einen Schienenstrang mit der Schweiz in Verbindung gebracht werden solle. Durch diese Verbindung würde auch der Bregenzerwald und das Oberland, nicht nur mit Lustenau, sondern auch mit der Ostschweiz in nähere Berührung gebracht, und das wäre gewifs sehr wünschenswert und für die Gemeinden Lustenau und Dornbirn sehr nothwendig. Früher hatten wir wenigstens die Post nach Dornbirn und Hohenems, und da wir an das Bezirksgericht Dornbirn angewiesen sind, konnten ältere Leute, welche kein eigenes Fuhrwerk hatten, diese Postfahrten benützen. Diese Fahrten sind aber eingegangen, und nur die Postverbindung mit dem Bahnhof Lustenau ist geblieben. Das alles hat für Lustenau den Verkehr mit Dornbirn und Hohenems, überhaupt mit dem ganzen Oberlande bedeutend erschwert. Es ist daher die Frage einer Verkehrsverbesserung immer wichtiger geworden, und man hat sich seit Jahren mit diesem Gegenstande viel befaßt, und endlich ist man um einen Schritt weiter gegangen.

Aber wie bei allen derartigen Unternehmungen, so auch bei dieser spielt die Finanzfrage eine wichtige Rolle, und diese konnte, obwohl Bürger und Gemeinde viel gethan haben, bis heute nicht zum Abschluss und zu friedigender Lösung gebracht werden. Dornbirn hat bis dato, wie schon der Bericht hervorgehoben hat, vom Lande sehr wenig

Unterstützung in Anspruch genommen, nur in ganz kleinen Sachen, welche nicht nennenswert sind. Dies kann für Lustenau nicht gesagt werden, denn als seiner Zeit der Rhein eine immer gefährlichere Gestalt annahm und das ganze Rheinthal zweimal überschwemmte und mehrere Rheingemeinden beinahe vernichtete, mußte ihnen vom Lande hilfreich beigeprungen werden. Nun aber ist, glaube ich, nach dieser Richtung nichts mehr zu befürchten, Dank der Fürsorge des Landes, die den Rheingemeinden zutheil wurde und besonders dafür, dafs durch Landtagsbeschluss vom 10. Nov. 1890 die Rheinregulierung in so ungeahnter Weise gefördert wurde. Es ist daher nicht zu fürchten, dafs eine Rhein-Katastrophe so bald wieder zutage treten werde. Was in andern Landestheilen vorkommen kann, darüber kann ich mir ein Urtheil nicht bilden, und wird auch niemand in der Lage sein, ein solches sich zu bilden. Es ist gewifs billig und recht, dafs man diesen zwei steuerkräftigen, großen Gemeinden, nachdem sie verbesserte und moderne Verkehrsmittel erreichen wollen, dazu aber nicht die genügenden Mittel zur Verfügung haben, eine Unterstützung zutheil werden lasse, und zwar sollte die Unterstützung in dem Ausmaße erfolgen, wie sie vom volkswirtschaftlichen Ausschusse beantragt ist.

Hohes Haus! Nun möchte ich mir noch zu dem vorliegenden Projecte einige Worte gestatten. Dasselbe ist, wie auch in dieser Richtung schon gesagt worden ist, unvollständig, es ist nicht ganz, es hat nicht den Charakter der Allgemeinheit und ist auch nicht den allgemeinen Interessen dienstbar. Es hat vorläufig eine Lücke, und die besteht darin, dafs diese Linie mit der Bahnstation Lustenau nicht in Verbindung gebracht wurde. Wir Lustenauer Bürger und auch die Herren, die im Bahnconsortium ihre Stimme abzugeben hatten, sollen es nicht unterlassen haben, diesen Übelstand zu rügen, und es ist auch bei der politischen Begehung wiederholt betont worden, und auch hier kann ich es nicht unterlassen, auf diesen Fehler aufmerksam zu machen. Man hat uns zwar vertröstet, sobald einmal diese Strecke im Gange ist, wird es das erste sein, dafs diese Ergänzung erfolgt. Aus den Verhandlungen des hohen Landtages und durch den volkswirtschaftlichen Ausschuss, wie aus solchen mit anderen Persönlichkeiten aus Dornbirn bin ich jedoch zur Überzeugung gekommen, dafs manche

Elemente in Dornbirn diesem Anschlusse gar nicht gut gefimmt sind. Das hat mich veranlaßt, schon im volkswirtschaftlichen Ausschusse darauf hinzuweisen, daß Fürsorge geschaffen und dieses Stück von der Rheinbrücke bis zum Bahnhofe Lustenau einigermaßen sichergestellt werden sollte. Nun hat man gesagt, es lasse sich an diesem Projecte nichts mehr ändern, sonst würden sich verschiedene Confusionen in der Actienzeichnung, Grundablösung u. s. w. ergeben. Nun das schien mir einigermaßen begreiflich; denn wenn man eine Änderung der schon bestimmten Forderungen bezüglich des Projectes versuchen wollte, so würden wahrscheinlich die Stammactionäre oder die an der Grundablösung Beteiligten andere Bedingungen stellen oder ihre Verbindlichkeiten ganz zu lösen suchen. Deswegen habe ich auf einen anderen Ausweg gedacht und ich glaube, es könnte auf einem anderen Wege, wenn auch später, doch das gleiche Ziel erreichen werden.

Es ist ja auch im Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses schon der Wunsch ausgedrückt, daß dieser Anschluß an den Bahnhof Lustenau in nicht allzuferner Zeit erfolgen möge. Um nun dies zu erreichen, habe ich mir einige Abänderungsanträge formuliert und werde dieselben zur Kenntnis des hohen Hauses bringen. Bezüglich des Punktes 1 meines Antrages muß ich vorausschicken, daß derselbe eigentlich beinahe ganz der gleiche ist, wie er vom volkswirtschaftlichen Ausschusse gestellt und angenommen worden ist, nur habe ich da die Worte: „beziehungsweise Staatsbahnhof Lustenau“ hineingenommen. Der erste Antrag lautet daher: (liest)

- „1. Das Land Borsarlberg beteiligt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn—Lustenau, beziehungsweise Staatsbahnhof Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von 90.000 K in Stammactien.
2. Von diesen 90.000 K dürfen jedoch nur 70.000 K für das gegenwärtig vorliegende Project Bahnhof Dornbirn—Untere Rheinbrücke Lustenau in Stammactien übernommen werden.
3. Die Ausfolgung dieser 70.000 K erfolgt in vier gleichen Raten von 17.500 K, die erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung der Concession unter der Voraussetzung der Bauinangriffnahme, die übrigen

in den drei darauffolgenden Jahren ausgefolgt.

4. Die Uebernahme der Stammactien erfolgt unter der Bedingung, daß dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen.
5. Die Uebernahme der restlichen 20.000 K in Stammactien erfolgt, wann die Anschlußstrecke Untere Rheinbrücke oder Haltestelle Linde Lustenau—Bahnhof Lustenau zur Ausführung kommt und die Auszahlung, wann mit dem Bau dieser Strecke begonnen wird.“

Ich habe da bei Punkt 5 die Haltestelle Linde-Lustenau hineingenommen, es sind nämlich noch Meinungsverschiedenheiten, ob die Abzweigung von der Rheinbrücke oder Haltestelle Linde zum Bahnhof erfolgen soll, und weil Herr Schenkel in seinen Telegrammen die Haltestelle Linde genannt hat. Aus diesem Grunde habe auch ich die Haltestelle Linde in meinem Antrage genannt.

Was die Ausführung selbst anbelangt, ob der Anschluß von der Rheinbrücke oder von der Linde aus erfolgen soll, wird Sache späterer Verhandlungen sein. Jedenfalls wird die äußere Linie eher billiger kommen als die innere.

Ich ersuche daher das hohe Haus, aus den von mir bereits angeführten Gründen für meine Anträge zu stimmen, indem darin nicht nur der nackte Wunsch auf Erstellung dieser Bahnstrecke ausgesprochen, sondern gleichsam eine greifbare Unterlage geschaffen werden soll; denn wenn wir bei dem bloßen Wunsche bleiben, so können wir mit unseren Wünschen sehr alt werden. Weiters bin ich der Meinung, daß das Land bei einem Unternehmen, das von ihm in solcher Weise unterstützt wird, auch thatfächlich ein Wort dreinzureden haben soll.

Wenn ich also meine Anträge in dieser Weise gestellt habe, so that ich es aus dem Grunde, weil ich der Ausführung des jetzigen Projectes keine Schwierigkeiten in den Weg legen wollte, deshalb sind eben meine Anträge unabhängig von dem Projecte gestellt. Ich bitte daher das hohe Haus, das zu berücksichtigen und meinen Abänderungsanträgen beizustimmen.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? —

Delz: Hohes Haus! Alle Redner, die bis jetzt zum Worte gekommen sind, haben sich im Principe für den Bahnbau Dornbirn—Lustenau ausgesprochen. Wie ich glaube, ist auch das ganze Haus derselben Anschauung, und es kann sich wohl nur darum handeln, ob die Summe, die der volkswirtschaftliche Ausschuss beantragt, oder ob eine geringere gegeben werden solle. Ich habe von allem Anfange mir gesagt, mir erscheint die Summe von 90.000 K hoch genug, aber nicht zu hoch, als dass ich nicht dafür stimmen könnte. Daran möchte ich aber die Bedingung knüpfen, dass diese Bahn einen allgemeineren Charakter haben müsste. Mir scheint, in den Kreisen Dornbirns herrscht die Befürchtung, man könnte etwa noch wo anders hinfahren als nach der Schweiz und Dornbirn. Diese Furcht ist da etwas zu stark zum Ausdruck gekommen, und ich halte dieselbe für nicht begründet. Es ist wohl kein Zweifel, dass in der ersten Zeit diese Strecke nach Dornbirn in einer ganz besonderen Weise befahren werden wird. Das wird den Dornbirner Kreisen entsprechen, weil hiedurch der Verkehr nach Bregenz abgelenkt wird. Aber die Zeit heilt auch hier, wie ich die Anschauung habe, ganz bestimmt wieder, und es wird unzweifelhaft so bleiben, wie es bis heute war, die einen werden ihren Bedarf in Dornbirn, die andern in Bregenz decken. Das liegt ja auch in den geschäftlichen Verhältnissen, und Sie werden sehen, dass das trotz dieser Bahn, selbst wenn sie nicht ganz bis an den Bahnhof geht, so bleiben wird. Es können die natürlichen Geschäftsverhältnisse wegen dieser Bahn nicht auf einmal umgeändert werden.

Darum bedauere ich es — und habe das von allem Anfange an bedauert — dass man in Dornbirn nicht ein großes Herz gehabt und sich nicht so gedacht hat, wir richten die Sache nicht bloß so ein, dass wir Dornbirner es bequem haben, sondern dass das ganze Land damit zufrieden sein kann, und die Leute nicht bloß nach der Schweiz und dem Auslande fahren, sondern auch in das Innere Oesterreichs beziehungsweise das Unterland kommen können. Ich glaube, meine Herren, wenn man Berechnungen anstellen würde und das früher gethan hätte, hätte man doch auch finden müssen, dass diese Bahnstrecke viel rentabler geworden wäre.

Ich bin der Anschauung, dass die Strecke Bahnhof Lustenau hinauf ins Dorf jedenfalls sehr stark befahren würde und es selbst ein Bedürfnis wäre, von dem Kirchdorfe in Lustenau eine Bahn bis zu dem Bahnhofe hinab zu haben. Diese Strecke hätte das Unternehmen unzweifelhaft finanziell nicht geschädigt, sondern vielleicht sogar fruchtbringender gemacht. Ich kann nur bedauern, dass man das unterlassen und hier eine etwas zu starke Localpolitik platzgegriffen hat. Ich habe gleich dem Herrn Abg. Bösch geglaubt, man könnte den ganzen Anschluss noch in das vorliegende Project unterbringen, das scheint aber nicht möglich zu sein. Es ist zwar nicht richtig, was da gesagt wurde, als ob die k. k. österreichische Staatsbahn gegen dieses Project sei, das hat sich als Irrthum erwiesen. Hätte man nach meiner Anschauung mit der Staatsbahn rechtzeitig verhandelt, so hätte es dieselbe gewiss zugelassen, dass dieser Anschluss unter gewissen Bedingungen vollzogen werde.

Ich wollte also das Project nicht gefährden, aber andererseits wollte ich auch genau das, was der Herr Abg. Bösch in seinen Abänderungsanträgen niedergelegt hat; ich wollte auch, dass dies im Berichte nicht bloß in Worten gedruckt sei, sondern durch Zahlen einen Nachdruck erhalte. Aus diesen Gründen werde ich für die Abänderungsanträge des Herrn Abg. Bösch stimmen. Wir geben dann jetzt 70.000 K her, eine große Summe, mit der sich das Land theiligt, und so groß, wie es wohl kaum bis jetzt der Fall war. Da meine ich, könnte man zufrieden sein und zwar umsomehr, als wir weiter sagen, wenn ihr das untere Stück ausbaut, dann sind wir sofort bereit, ja wir beschließen heute schon, weitere 20.000 K zu geben. Aus diesem Grunde stimme ich für den Zusatzantrag des Herrn Abg. Bösch.

Dann ist aber hier noch etwas, was schon im Berichte in erschöpfender Weise ausgedrückt ist; es haben das auch die meisten Herren Redner schon berührt, speciell der Herr Berichterstatter hat das gethan. Die Finanzierung des vorliegenden Unternehmens ist nämlich eine derartige, wie sie nicht sein soll. Es ist eigentlich unglaublich, dass die Sache so liegt, und unglaublich, dass in dem reichen Dornbirn, wo so viele Millionäre sind, sich nicht soviel Geld finden sollte, dass man die 500.000 K aufbringen könnte. Das ist geradezu

unglaublich; denn zu was für einem Unternehmen soll man denn Geld geben, wenn nicht für Prioritätsactien, die $4\frac{1}{2}\%$ Zins tragen! Nun wird man aber sagen, das Risiko müsse auch in Betracht gezogen werden. Dieses ist aber, meine Herren, denn doch nicht so groß, als das jenes Capital, das die Sache sonst protegirt, sich nicht daran betheiligen könnte. Das Risiko ist ja wesentlich dadurch vermindert worden, daß erstens etwas mehr Stammactien gezeichnet wurden, als ursprünglich der Fall war, und andererseits die Gemeinden mit Berücksichtigung dieses Umstandes nicht bloß 42% , sondern 46 , vielleicht 48% Verzinsung garantieren, müssen sie ja doch jährlich 12.000 K bezahlen, wenn sich das Unternehmen nicht rentiert. Dadurch garantieren sie also 12.000 K von dem erhofften Ertragnisse von 28.000 K. Nun wenn das wirklich ein so schönes, großartiges und rentables Geschäft ist, wie die Dornbirner immer sagen, dann sollten sie sich aber auch ermannen, etwas zu riskieren, denn sie müssen von diesem Gelde ja nur 16.000 K des Ertragnisses riskieren und nicht 28.000 K, das wären jährlich also nur 8000 fl. Das sollten sie denn doch thun können, wenn das Unternehmen wirklich so vorzüglich ist. Aus diesem Grunde, wenn ich es offen gestehe, habe ich die Hoffnung, daß, wenn die Dornbirner die Sache richtig anschauen, eine bessere Finanzierung möglich wird. Auch in Lustenau würden Leute hiefür zu finden sein, wenn auch das große Capital in Dornbirn liegt. Falls diese Herren sich das richtig überlegen, so müssen sie sich sagen, wir sollten für unsere Bahn denn doch lumpige 500.000 K aufbringen. Es kommt einem wohl lächerlich vor, wenn Leute, wie in Dornbirn sind, die 90.000 fl. = 180.000 K jährliches Einkommen erzielen, nicht imstande sein sollten, diese lumpigen 500.000 K aufzubringen. In Anbetracht solchen Einkommens kann man wohl den Ausdruck „lumpig“ gebrauchen.

Ich hoffe also, daß die Dornbirner Finanzfreise sich doch noch herbeilassen und es sich in letzter Stunde überlegen, damit das Unternehmen in der Weise finanziert wird, wie es sich unter den gegebenen Verhältnissen eigentlich auch schickt. Wir sollten doch nicht finanzieren müssen, wie es vielleicht in Ungarn der Fall ist. Ich habe da ganz ausdrücklich gesagt, nicht so wie in Ungarn. Meine Herren, ich wäre nicht so böse und würde

mich über diese Finanzierung nicht so ärgern, wenn man nicht 90 für 100 geben müßte. Die Finanzierung steht gegenwärtig folgendermaßen. Man muß dem Bankhause und den daran beteiligten Privaten diese Prioritäten im Betrage von 500.000 K um 10% billiger überlassen, das sind also gleich 50.000 K, die man ihnen in den Schoß wirft. Das ist doch eine sonderbare Art der Finanzierung. Wenn man in die Welt hinausschaut, so sieht man, daß in Oesterreich beispielsweise 4 -procentige Staatspapiere zum Course von 94 ausgegeben werden und in Deutschland werden solche zu 98 und 99 gezeichnet. Und wir Vorarlberger sollen mit 500.000 K $4\frac{1}{2}$ -procentiger Prioritäten nicht fertig werden, für die 12.000 K Garantie vorhanden sind? Das ist auch ein Umstand, den ich den Herren von Dornbirn zur Beherzigung anempfehlen möchte. Es wäre doch nicht schön, wenn die Finanzierung in der jetzt geplanten Weise gemacht würde. Man dürfte das später sicherlich bereuen. Dornbirn hat seinerzeit große Gelder für ein unproductives Unternehmen, auf dem jetzt Gras wächst, aufgebracht; daher sollten sich die Dornbirner bei einem so guten Unternehmen, das nach meiner Anschauung sich rentiert, durch Übernahme von Prioritätsactien betheiligen, da für dasselbe ja nur 16.000 K Ertragnis erforderlich sind. Da sollten sie sich nicht lange befinden und gleich zugreifen.

Weil wir, das Land als Stammactienbesitzer, ein großes Interesse an der Finanzierung und Weiterführung dieses Unternehmens haben und uns hierüber die verschiedensten und widersprechendsten Auskünfte zutheil geworden sind, so hätte ich zu den Anträgen noch einen Wunsch oder richtiger einen Zusatzantrag beizufügen. Ich bin nämlich der Meinung, eben weil uns so widersprechende Auskünfte gegeben wurden und wir ein Sechstel Antheil der Stammactien übernommen haben, sollten wir auch jetzt schon und nicht erst, wenn das Consortium gegründet ist, ein Wort da mitzureden haben. Aus dem Grunde stelle ich folgenden Zusatzantrag: (liest)

„Ferner soll der Landes-Ausschuß be-rechtigt sein, sogleich zwei Mitglieder in das Consortium mit Sitz und Stimme zu entsenden. Eines dieser Mitglieder soll Mitglied des Arbeits-Ausschusses sein.“

Landeshauptmann: Ich ertheile weiters das Wort dem Herrn Landeshauptmannstellvertreter Abg. Ganahl.

Ganahl: Es unterliegt keinem Zweifel, dass die beiden volkreichsten Gemeinden Vorarlbergs dormalen nur schlecht auf einem großen Umweg per Bahn mit einander verbunden sind, wobei die Staatsbahnen noch durch übertrieben lange Aufenthalte in Bregenz dafür sorgt, dass der Verkehr noch mehr erschwert wird. Wenn irgendwo eine solche Localbahn angezeigt ist, so scheint mir dies zwischen Dornbirn — Lustenau der Fall zu sein. Ich kann nur das eine bedauern, dass die Verwirklichung dieses Projectes in eine Zeit industrieller Krisis fällt, der bald eine finanzielle Krisis im Lande nachfolgen dürfte. Wäre die Zeit nicht so ungünstig, so würden auch die Finanzierungskosten geringere sein, kurz das ganze Unternehmen hätte sich viel leichter abwickeln lassen. Wie aber die heutigen Verhältnisse sind, so muss man etwa nicht glauben, dass die finanzierende Firma einen übertriebenen Gewinn für sich in Anspruch nehme, denn 90% für 4½ procentige Prioritäten, deren Zinsen nur mit 42% von zwei Gemeinden garantiert werden, sind heutzutage kein Papier, für das ein wesentlich höherer Cours zu erwarten ist. Wenn wir die Kosten rechnen und annehmen, dass ein solches Papier vielleicht zu 92 oder 93 einmal anzubringen sein könnte, so rechtfertigt sich der angenommene Cours. Die Sache wird aber noch große Schwierigkeiten bereiten. Ich möchte da — es dürfte Ihnen gewiss bekannt sein, — nur in Erinnerung bringen, dass die Prioritäten der Bregenzerwaldbahn, die vom Staat mit 4% garantiert sind, an eine Wiener Firma zu 90 abgegeben worden sind. Diese staatliche Garantie von 4% dürfte eben so hoch zu bewerten sein, als eine nominell 4½ procentige Verzinsung, wobei aber nur 42% des 4½ procentigen Erträgnisses von zwei Gemeinden garantiert werden. Ich glaube also, dass der Cours vollkommen gerechtfertigt ist. Ich weiß auch, dass die betreffende finanzierende Firma sich nicht nach dem Geschäfte gedrängt hat, ja es wäre ihr beinahe lieber, scheint mir, wenn dasselbe nicht zustande kommen würde, denn die Verhältnisse liegen eben dormalen zu ungünstig.

Es wurde auch eine Aenderung des Projectes gewünscht und vieles vorgebracht, das vielleicht

keine Berechtigung hat, aber ich glaube es wäre, Sache der Lustenauer gewesen, früher mit mehr Nachdruck auf ihren Forderungen zu bestehen und auf die Fortsetzung des Projectes bis zum Staatsbahnhofe Lustenau zu dringen. Die Lustenauer hätten es ja in der Hand gehabt, ihre Mitarbeiter-schaft von diesem Umstande abhängig zu machen. Nun haben wir es aber mit einem fertigen Projecte zu thun, und ich glaube, es steht uns nicht an, eine Abänderung desselben veranlassen zu wollen. Ich erinnere daran, dass es bei Localbahnen oft vorkommt, dass sie mit dem Bahnhofe einer Hauptbahn nicht verbunden sind. Das ist beispielsweise, wenn ich mich nicht irre, bei der Localbahn Innsbruck — Hall auch nicht anders. Solche Localbahnen sind eben ein Verkehrsmittel für sich.

Zu formeller Beziehung hätte ich zu dem eingebrachten Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses noch etwas zu bemerken. Im ersten Alinea des Antrages heißt es: (verliest dasselbe aus Beilage XXV); das lautet ganz unbedingt. Dann heißt es im dritten Alinea (verliest dasselbe aus Beilage XXV).

Wenn man sich aber zu einer Zeichnung unbedingt verpflichtet, so ist die Übernahme der Papiere nur eine leidige Consequenz derselben. Nach meiner Ansicht müsste also der dritte Punkt mit dem ersten vereinigt werden, so dass es heißen würde: (liest): „Das Land Vorarlberg theilhaftig sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn — Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von 90.000 K in Stammactien unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen.“

Ich glaube zwar nicht, dass dem Lande bei der andern Fassung unter Umständen ein Process drohte, aber sie ist nach meiner Ansicht nicht ganz richtig; denn die Übernahme der Actien ist wie gesagt eine Consequenz der Zeichnung, also muss die gestellte Bedingung mit der Zeichnung verbunden sein. Sonst schließe ich mich dem Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses an.

Dr. Waibel: Als Vertreter der Handels- und Gewerbekammer habe ich stets jenen Anträgen meine Zustimmung gegeben, die darauf abzielten, alte Verkehrswege zu verbessern und neue zu schaffen, weil jeder solche Schritt geeignet ist, der

Entwicklung von Handel und Gewerbe zugute kommen.

In dem hier vorliegenden Falle haben wir es wieder mit einer Verbesserung des Verkehrs zu thun. Dieses Project braucht einerseits wohl nicht weiter erörtert zu werden, weil dasselbe hinlänglich im Berichte beschrieben und es in den mündlichen Auseinandersetzungen hervorgehoben worden ist, daß in der Verbindung von Dornbirn mit Lustenau thatsächlich eine Lücke besteht, deren Ausfüllung ein längst gefühltes Bedürfnis ist und an dessen Abhilfe man lange schon gedacht hat. Das Project, das uns heute beschäftigt, ist nicht das erste und einzige; schon vor mehreren Jahren wurden von anderer Seite ähnliche Projecte in Dornbirn verfaßt und zur Verhandlung gebracht. Dies dient nur wieder zum Beweise, daß eine Verbesserung des Verkehrs zwischen den zwei Gemeinden schon längst angestrebt wurde. Der Umstand, daß beide Gemeinden sich zu hohen Beiträgen verpflichtet haben, ist wiederum eine Beweis, daß sie ernstlich bestrebt sind, diesem Bedürfnisse abzuhelfen. Daher ist, wie ich glaube, das Land verpflichtet, diesem Unternehmen seine vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden und diesen Bestrebungen mit demselben Wohlwollen entgegenzukommen, wie das bei anderen Fällen zutage trat.

Ich kann daher die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses hier im Hause nur begrüßen. Allerdings hätte ich noch etwas anderes gewünscht, nämlich daß die Beiträge nicht in vier so langen Terminen, sondern in einem oder höchstens zwei geleistet würden, weil sonst für das Unternehmen eine Zinsenlast damit verbunden ist. Wenn weiters beantragt wird, dem bereits bestehenden Consortium zwei weitere Mitglieder beizugeben, so habe ich von hier aus keine Einwendung zu machen, sondern kann das nur begrüßen, weil das Land durch eine derartige Theilnahme nur sein Interesse an diesem Unternehmen bekundet.

Ein Haupteinwand gegen dieses Unternehmen liegt in dem Umstande, daß von mehreren Herren verlangt wurde, es müsse diese Strecke mit dem Bahnhofe von Lustenau in Verbindung gebracht werden. Daß dies nicht von allem Anfange an geschehen ist, hat seinen Grund wohl darin, daß ursprünglich wie ja auch schon betont wurde, in erster Linie die nächste Verbindung mit der Schweiz angestrebt wurde. Es wäre ja nicht zweckmäßig

gewesen, wenn auf dem Wege über den Bahnhof von Lustenau die Schweiz aufgesucht worden wäre; denn das hätte natürlicherweise die Nothwendigkeit zur Folge gehabt, daß man hätte zweimal umsteigen und Zuschlagskarten lösen müssen; einmal von St. Margrethen nach Lustenau und das andere Mal von Lustenau nach St. Margrethen. Man hat immer, von allem Anfang schon, hier die kürzeste Verbindung mit der Schweiz im Auge gehabt. Das ist auch schon zur Zeit geschehen, wo die ganze Linie Kennelbach—Dornbirn—Lustenau erstellt werden sollte. Damals schon waren alle Vertreter der beteiligten Gemeinden damit einverstanden, daß die Linie zunächst nur bis Au hergestellt werden solle; ein Begehren auf Fortsetzung derselben bis zum Bahnhofe Lustenau ist meines Erinnerns gar nicht zur Sprache gekommen. Ich bin aber überzeugt, wenn diese Bahn Dornbirn—Lustenau einmal ins Leben getreten ist, sich als lebensfähig erweist und jene Erwartungen sich erfüllen, die man an diese Bahn knüpft, dann wird sich die weitere Ausgestaltung der Bahn von selbst ergeben, und wenn sich im Laufe der Zeit die Wahrnehmung herausstellt, daß eine Verbindung mit dem Bahnhofe Lustenau für die Verkehrsinteressen nöthig sei, so wird begreiflicherweise die Verbindung auch hergestellt werden. Das können wir der Zukunft vollkommen ruhig anvertrauen. Es ist ebenso auch die Fortsetzung bezüglich der Strecke nach Kennelbach nicht fallen gelassen, sondern der Verkehr mit den Gemeinden des Hofsteiges im Auge behalten worden. Wenn die Bahnlinie, die zunächst zur Ausführung bestimmt ist, einmal glücklich ins Leben tritt, dann wird man auch an die weitere Ausgestaltung ganz sicher denken und an dieselbe schreiten.

Aus diesem Grunde finde ich die Beschränkungen der Herren Abg. Bösch und Delz für nicht berechtigt; wegen dieser 20.000 K soll man das ganze Unternehmen denn doch nicht gefährden oder verkürzen. Dasselbe benötigt diese 90.000 K vollauf, und daher sollen sie diesem Unternehmen auch bewilligt werden. Der Wunsch, den Herr Abg. Delz ausgesprochen hat, daß sich die Geldkräfte Dornbirns an der Finanzierung dieses Unternehmens mehr beteiligen sollen, ist nicht allein vom Herrn Abg. Delz ausgesprochen worden, der ist auch von den Interessenten ausgesprochen und getheilt worden. Es liegt aber nicht in ihrer

Macht, das zur Erfüllung zu bringen, wir müssen das den Betreffenden überlassen, mit ihren Mitteln selber zu rechnen und ihre Stellungnahme zu diesem Unternehmen zu beurtheilen.

Die Schwierigkeit der Geldbeschaffung, die von einigen Herren heute betont worden ist, hat nach meinem Dafürhalten mein Herr Vorredner Landeshauptmann-Stellvertreter Ganahl in ganz vortrefflicher Weise entkräftet. Ich kann, glaube ich, nun schließen und Ihnen die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses nur zur Annahme empfehlen, wie der Herr Berichterstatter sie Ihnen unterbreitet hat.

Landeshauptmann: Das Wort hat der Herr Abg. Dressel.

Dressel: Hohes Haus! Wenn ich recht verstanden habe, so geht der Antrag des Herrn Abg. Bösch dahin, daß für das gegenwärtige Project Dorbirn—Untere Rheinbrücke, Lustenau 70.000 K zu zeichnen seien, und es sei gleichzeitig auszusprechen, daß auch die Ergänzungsstrecke von der unteren Rheinbrücke bis zum Staatsbahnhofe Lustenau ausgeführt werde und es seien die restlichen 20.000 K erst dann auszubezahlen, wenn diese Theilstrecke wirklich erbaut werde. Im Berichte heißt es hier: (liest)

„Aus den Acten ist nicht zu ersehen, ob und in welcher Weise für etwaige Mehrkosten bei Ausführung des Baues, für eventuelle Betriebsabgänge, für Sicherstellung der rechtzeitigen Einzahlung der gezeichneten Stammactienbeträge seitens der Interessenten und der Finanzierung des Unternehmens überhaupt u. dgl. vorgesorgt worden sei.“

Nach Anschauung des volkswirtschaftlichen Ausschusses werden aber die diesbezüglich nothwendig erscheinenden Maßnahmen sicher von der Regierung verlangt werden, ehe die Ertheilung der Concession erfolgt und findet sich daher der Ausschuss nicht veranlaßt, diesbezüglich einen Antrag zu stellen.“

Hier ist gesagt, daß man sich um die Sicherstellung nicht zu kümmern habe, man wird aber nicht unterrichtet, wer diese Sicherstellung zu übernehmen hätte; darum möchte ich einen Antrag stellen. Es könnte nämlich der Fall sein, daß

man da die Stammactienbesitzer in Verbindung bringen könnte, wie das andermwärts in ähnlichen Fällen ja auch schon geschehen ist. Sollte dieser Fall hier auch nicht eintreten, so kann es doch wenigstens nichts schaden, wenn man hinzufügt: „Ohne weitere Verbindlichkeiten irgendwelcher Art damit zu übernehmen.“ Damit wird das Land auf alle Fälle davor geschützt, daß es als Stammactionär nicht in irgend einer Weise für die Sicherstellung verbindlich gemacht werden kann. Diesen Zusatzantrag möchte ich für beide Fälle stellen, sei es, daß der Antrag des Herrn Referenten oder der des Herrn Abg. Bösch angenommen wird.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort?

Jodok Fink: Nachdem mehrere Vertreter der Landgemeinden bereits zu diesem Gegenstande gesprochen haben, so will auch ich mir erlauben, meine Abstimmung zu begründen und auf einige Ausführungen zu antworten, obwohl ich anfangs die Absicht hatte, mich an der Debatte nicht zu betheiligen, weil ich schon im volkswirtschaftlichen Ausschusse zu dieser Vorlage Stellung genommen habe.

Von vielen Seiten ist der Vorwurf erhoben worden, das Project habe deshalb einen Mangel, weil es nicht bis zum Staatsbahnhof in Lustenau gehe. Ich bin von allem Anfang an auch der Anschauung gewesen, daß die Bahn eigentlich hätte bis zu dem obigen Punkte ausgedehnt werden sollen und habe meiner Ansicht auch im volkswirtschaftlichen Ausschusse Ausdruck verliehen, dann aber habe ich mir wieder gesagt, daß es bei einem Projecte wie das vorliegende ist, das schon sehr weit gediehen ist, wo die Grundeinlösungen und die Actienzeichnung schon erfolgte, nicht angehe, noch derartige Bedingungen zu stellen und ich bin auch der Anschauung, daß der Antrag, wie er von dem Herrn Abg. Bösch gestellt worden ist, eigentlich nichts anderes besagt als mein geehrter Herr Vorredner gesagt hat, nämlich es werden nur 70.000 K votiert und nicht 90.000. Ich habe nun für meine Person die Anschauung, daß der erste Absatz des Antrages in formeller Beziehung nicht gut angeht. Denn es heißt hier, der Landtag solle beschließen, sich an dem Bahnbau von Dorbirn nach Lustenau und weiterhin zum Bahnhofe von

Lustenau mit 90.000 K zu beteiligen, wovon 20.000 K nach einem späteren Abfalle zurückbehalten werden, bis das letzte Stück dieser Bahnstrecke gebaut ist.

Nun habe ich mir, nachdem der Antrag formell vorgelesen worden ist, gesagt, das geht doch nicht gut an, daß der Landtag beschließt, sich in Zukunft an einem Projecte mit 20.000 K zu beteiligen, von dem man nicht weiß, wie es aussieht, was die Staatsbahn für Bedingungen stellt, und wo man auch nicht weiß, wie das Land finanziell stehen wird, ob es noch etwas hergeben kann oder nicht, und ob alle Bedingungen, unter denen das Werk gemacht wird, so geartet sind, daß der Landtag sich beteiligen kann.

Ich möchte daher wünschen, daß Herr Bösch seinen Antrag etwas modificiert und sagt, etwas geben wir für das vorliegende Unternehmen, nämlich 70.000 K, und das Land soll weiters die Geneigtheit aussprechen, das Unternehmen mit 20.000 K weiterhin zu unterstützen, wenn die Fortsetzung der Bahn unter annähernd gleichen Bedingungen erfolgt, wie dies jetzt der Fall war. Man muß doch auch das Project ansehen. Aber das geht nach meiner Überzeugung denn doch nicht, daß der Landtag einen Beitrag für ein Project beschließt, das gar nicht vorliegt und von dem man nicht weiß, unter welchen Bedingungen es zustande kommt. Ich habe früher auch die Anschauung gehabt, daß man so eine ähnliche Bedingung stellen könnte, wie Herr Bösch meint, erst nachdem der Antrag zur Verlesung gekommen ist, habe ich mir gesagt, so geht das nicht, das können wir nicht machen. Das ist meine persönliche Anschauung, wenn andere Herren eine andere haben, so mögen sie dieselbe ja zum Ausdruck bringen.

Wenn der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter sich mit der Finanzierung des Projectes beschäftigt hat und besonders die Bankhäuser verteidigte, so habe ich dagegen nichts einzuwenden. Ich glaube aber Herr Delz hat sich nicht mit den Bankhäusern beschäftigt, sondern wir haben die Überzeugung, daß es von den Gemeinden und namentlich den Finanzkräften in Dornbirn nicht recht sei, daß man die Finanzierung durch Bankhäuser mache. Es ist auch nicht richtig, daß bloß 42% garantiert sind, denn nachdem die Hälfte der erforderlichen Bau Summe in Stammactien gezeichnet ist, machen 12.000 K Gemeindegarantie

mehr aus als 42% Zinsengarantie für die Prioritätsobligationen. Ich bin ganz der Anschauung des Herrn Abg. Delz; es sollte dazu kommen, daß Private in Dornbirn, wo doch noch vermögliche Leute sind, und dann die Gemeinden schließlich die Finanzierung selber machen. Weil ich diese Anschauung habe, so stimme ich gerade aus den Gründen, welche andere Herren bewegen haben, zu erklären, dagegen zu stimmen, für die 90.000 K, denn mir scheint es nicht consequent zu sein, daß man einerseits sagt, man mache es mit der Finanzierung nicht recht und andererseits dieselbe erschwert würde, wenn das Land weniger gibt. Ich halte es für consequent, daß man die 90.000 K bewillige, um zu zeigen, daß das Land die Finanzierung, soweit es irgend in seinen Kräften steht, unterstützen will, und dadurch auch zu zeigen, daß das Land die Sache doch nicht für so ungünstig hält; denn meiner Ueberzeugung nach können wir hier den Vergleich mit anderen früheren Bahnprojecten nicht ziehen, denn hier handelt es sich um eine elektrische Bahn, um ein Project, wenigstens für eine kurze Strecke im Lande eine solche ins Leben zu rufen, und ich glaube, daß wir, wie man überhaupt fortschreiten muß, z. B. mit der Viehzucht, der Milchwirtschaft u. s. w. auch im Verkehrswesen fortschreiten sollen, und ich bin nicht der Anschauung, daß Lustenau z. B. heute ein den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechendes Verkehrsmittel an der allerdings nicht schlechten Straße hat, sondern ich habe die Anschauung, daß eine Straße für große Orte wie Lustenau, wo sie zum Bezirksgerichte nach Dornbirn müssen, und wo sie doch so weit vom Staatsbahnhofe entfernt sind, für den heutigen Verkehr nicht mehr genügt und in dieser Beziehung kann es vom Lande nur begrüßt werden, wenn einmal ein Stück elektrischer Bahn im Lande gebaut wird, damit wir sehen, wie sich die Sache macht. Soweit ich mir in dieser Beziehung Erfahrungen sammeln konnte — ich habe mir Mühe gegeben, solche bei jeder Gelegenheit zu sammeln — habe ich immer gefunden, daß elektrische Bahnen sich besser rentieren als mit Dampf betriebene Bahnen, und ich glaube, daß die Anlage dieser 90.000 K in Stammactien von den drei Bahnprojecten, die wir vom Lande aus unterstützen, vielleicht doch die beste ist, weil ich glaube, daß bei elektrischem Betriebe die Betriebskosten bedeutend erniedrigt

werden, wenn auch die Erstellungskosten etwas erhöhte sind. Infolge der niedrigen Betriebskosten kann bei elektrischem Betriebe öfter gefahren werden und dadurch, glaube ich, wird der Verkehr gefördert, was dem Unternehmen wieder in finanzieller Hinsicht, also hinsichtlich der Betriebsergebnisse, zu Nutzen kommt.

Ich halte dafür, dass, wenn wir dem Unternehmen vom Lande 90,000 K zuwenden, wir vom Lande aus nicht stärker an diesem Bahnbau uns beteiligen, als wir das bei den vorhergegangenen zwei Bahnprojecten gethan haben, beziehungsweise dass die Interessenten es jedenfalls nicht leichter bekommen werden, als sie es bei den andern beiden Projecten gehabt haben. Es ist von einer Seite gesagt worden, die Dornbirner leisten nicht so viel, als man im Bregenzerwalde und in Montavon leisten müsste; das ist aber nicht so, denn, wenn sie die Hälfte der Stammactien leisten, so ist das sehr viel, und wir haben das im Bregenzerwalde nicht gethan; in Montavon aber kommt dabei in Betracht, dass sie doch etwas Ständeswaldungen, einzelne Gemeinden auch Wälder haben; das kommt nebenher in Betracht. Ich will diesen Punkt nicht näher ausführen, weil ich sonst noch auf eine andere Sache zu sprechen kommen müsste, die ich nicht erwähnen will.

Ich glaube nur, bemerken zu sollen, dass mit Rücksicht darauf, dass der Staat auch, wie voranzusehen ist, beim Montavoner Bahnbau eine Unterstützung gibt, es vom Staate und Lande zusammen den Montavonern mehr erleichtert wird, als wir es hier vom Lande aus den Dornbirnern und Lustenauern erleichtern; und wenn man schon von capital- und steuerkräftigen Gemeinden spricht, so habe ich die Ueberzeugung, dass, wenn wir die Steuerkraft, d. h. die Umlagen, die von Dornbirn und Lustenau vom Lande aus erhoben werden, hernehmen, kein Landestheil zu finden ist, der noch nicht in seinem Verkehrswesen bedeutend gefördert worden ist, der zusammen so viel an das Land zahlt, wie Dornbirn und Lustenau. Denn diese beiden Gemeinden zahlen mehr an das Land als ganze Thäler, die wir in ihrem Verkehrswesen unterstützt haben, ja zum Theile soweit unterstützten, dass wir parallel Straße und Bahn nebeneinander unterstützten.

Wenn wir also gerecht sein wollen, so müssen wir sagen, dass wir nicht weiter gehen, wenn wir

diese 90,000 K bewilligen, als wir bisher gegangen sind.

Schließlich ist noch ein Grund, der mich bestimmt, für diese 90,000 K zu stimmen, das ich glaube, es ist die Beschlussfassung des Landtages, wenn an der Summe nichts abgemakelt wird, nicht bloß eine materielle, sondern auch eine moralische Unterstützung, denn ich glaube, weil man mit der Finanzierung in Dornbirn so schwer thut, wird die Beschlussfassung des Landtages für die Finanzierung gewiss von Wert sein und dieselbe fördern. Ich werde daher für die Ausschussanträge stimmen.

Johannes Thurnher: Ich beantrage Schluss der Debatte, weil die Sache nach meinem Dafürhalten nun von allen Seiten hinlänglich besprochen und erörtert worden ist.

Landeshauptmann: Der Herr Abg. Johannes Thurnher beantragt Schluss der Debatte; ich bemerke, dass noch vorher zum Worte gemeldet sind die Herren Bösch und Wittwer.

Ich erlaube nun jene Herren, welche dem Antrage auf Schluss der Debatte zustimmen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Majorität.

Das Wort hat also zunächst Herr Bösch!

Bösch: Hohes Haus! Es sind von verschiedenen Seiten des hohen Hauses Einwendungen gegen meinen Antrag erhoben worden. Der Herr Landeshauptmannstellvertreter z. B. hat sich so ausgedrückt, als hätten die Lustenauer bei der Verhandlung über das jetzt in Berathung stehende Project ihrem Wunsche zu wenig Ausdruck verliehen. Was da dahinter ist, weiß ich nicht genau, immerhin aber glaube ich, mich dahin rechtfertigen zu sollen, dass sich Lustenau bei dieser Vorverhandlung als der schwächere Theil gefühlt hat und deshalb dem Drucke der Übermacht gewichen ist, um überhaupt das Werk zustande kommen zu lassen. Hier aber ist es etwas ganz anderes, wenn ich von dieser Stelle aus diesen Antrag stelle und mit etwas starkem Nachdrucke auf dieser gerechten Forderung der Gemeinde Lustenau bestehe. Denn es ist sowohl hier wie im volkswirtschaftlichen Ausschusse dieser Mangel des Projectes von allen Seiten erkannt und hervorgehoben worden; alle Mitglieder des volkswirtschaftlichen Ausschusses

haben dem zugestimmt, daß das Project mangelhaft sei und daß der Anschluß an die Staatsbahn hätte erfolgen sollen.

Der Herr Dr. Waibel hat gesagt, die Lustenauer haben bei den Vorverhandlungen zugestimmt und seien einverstanden gewesen, und es sei der Anschluß an den Bahnhof nie in Frage gezogen worden, es sei immer nur die Verbindung mit der Schweiz berührt worden. Das scheint auch wieder sonderbar, denn in Lustenau hat man das in der That nie vernommen und nie vernehmen können, vielmehr hat man einen anderen Grund den ich bereits dem Herrn Landeshauptmannstellvertreter gegenüber berührt habe, uns mitgetheilt.

Was die Ausführungen des Herrn Abg. Fink betrifft, der glaubte, es sei unthunlich vom Landtage, solche Beschlüsse zu fassen, so muß ich bemerken, was eigentlich der Antrag für einen Zweck hat. Er hat allerdings den Zweck, dem jetzt vorliegenden Projecte einen Beitrag von 70,000 K zu gewähren, und zwar aus dem Grunde, um dem andern Projecte Vorschub zu leisten, damit nicht die Wünsche der Landesvertretung, wie sie im Berichte ausgeführt sind, eben nur Wünsche bleiben, sondern daß sie eine greifbare Form bekommen, und damit die Ausführung dieser Ergänzungstrecke auch sichergestellt werde. Ich denke mir die Sache so: Wenn der Landtag meine Anträge beschließt, so muß man nicht denken, daß das Werk dann für Jahre und Jahre hinaus einschlafen wird, bis es dem jetzigen Consortium vielleicht in den Sinn kommt, diese Strecke wieder in Behandlung zu ziehen, sondern ich denke mir, es wird sich — jedenfalls bald, als man annimmt — eine Gesellschaft bilden, und diese wird sich um die Finanzierung kümmern und wird Sorge tragen, daß für diesen Anschluß die Vorconcession erwirkt und die andern Vorarbeiten durchgeführt werden, und wenn das Project nach den jetzigen Verhältnissen finanziert ist, beziehungsweise die Vorarbeiten erledigt sind, so wird das jetzige Consortium sich dafür annehmen, und die Ausführung und den Betrieb übernehmen, alles wird dann unter eines kommen. Das war meine Absicht in dieser Angelegenheit!

Der Landtag faßt also nach meiner Anschauung hiemit keinen besonders unrichtigen Beschluß, sondern gibt einfach seinem Wunsche Ausdruck, daß er ihm eine greifbare Unterlage verschafft und daß sein Wunsch gefördert wird und nicht nur ein frommer

Wunsch bleibt. Das glaube ich, ist eine genügende Begründung, und darf meinem Antrage also ungenügend zugestimmt werden. Denn ich wüßte wirklich nicht, warum wir diese 90,000 K nicht in der von mir vorgeschlagenen Weise in zwei Raten zu 70,000 K und 20,000 K sollten gewähren können, denn auch ich denke mir das Unternehmen als ein einheitliches, nicht als zwei, der zweite Theil wird nur die Ergänzung des Werkes sein. Die Auszahlung der 70,000 K aber ist jetzt notwendig, weil ohne diese Landeshilfe das ganze Unternehmen unausführbar wäre, aber damit das andere Stück sicher zur Ausführung und Durchführung gelange, sollen die weiteren 20,000 K solange deponiert bleiben, bis die Ausführung möglich ist.

Das ist meine Anschauung in dieser Angelegenheit, und ich bitte die Herren nochmals, entschieden diesem meinem Abänderungsantrage ihre Zustimmung zu ertheilen.

Landeshauptmann: Nun hat noch das Wort der Herr Abg. Wittwer.

Wittwer: Ich werde mich, nachdem sich die Debatte schon ziemlich lang hinausgeschoben hat, kurz fassen. Ich habe mich nicht zum Worte gemeldet, weil ich etwa ein Gegner der Sache bin, im Gegentheil, aber zwei Worte des Herrn Vorredners Jodok Fink haben mich so gelupft, daß ich mich nicht mehr zurückhalten konnte. Wenn das nicht geschehen wäre, würde ich mich nicht zum Worte gemeldet haben. Herr Fink hat nämlich gesagt, daß der Stand Montavon Vermögen besitze und die Gemeinden Waldungen. Das hat mir als Montavoner ganz sonderbar in die Ohren geklungen; nachdem wir Montavoner doch jährlich große Standesumlagen bezahlen müssen, kann von einem Vermögen nicht gesprochen werden; ich weiß nicht, ob Herr Fink vielleicht die zwei Gebäude gemeint hat, nämlich das Gerichtsgebäude und den Arrest (Geiterkeit), denn sonst weiß ich wahrlich nichts mehr. Montavon hat allerdings Waldungen, aber diese dienen natürlich den vier Gemeinden, und da kann also von einem Standesvermögen auch nicht gesprochen werden. Unter Vermögen verstehe ich etwas, von dem jährlich ein Nutzen für das gesammte Thal erwächst, nicht bloß für einzelne. Gemeindewaldungen haben wir mit Aus-

nahme der Gemeinde Lorüns auch keine. Schruns hat ein kleines Stück, aber das ist kaum der Rede wert, sonst aber hat meines Wissens das ganze Thal keine Gemeindewaldungen mehr, also kann nicht von einem Vermögen gesprochen werden.

Jodok Fink: Ich bitte ums Wort zur tatsächlichen Berichtigung! Ich konstatiere tatsächlich, daß Herr Wittwer gesagt hat, daß die Gemeinden Lorüns und Schruns Gemeindewaldungen besitzt. Ich wußte das früher schon und habe es deshalb konstatiert.

Ich habe dann weiters Herrn Bösch gegenüber tatsächlich zu constatieren, daß die Begründung, welche er gegeben hat, ganz richtig ist, aber das ist im Antrage nicht gesagt, wenn das Project so und so gemacht wird, dann geben wir 90.000 K; was er gesagt hat, ist richtig, aber im Antrage ist es nicht enthalten.

Vandeshauptmann: Nachdem die Debatte geschlossen ist, hat nun der Herr Berichterstatter das Wort.

Martin Thurnher: Das hohe Haus wird mir dankbar sein, wenn ich suche das Schlusswort, soweit es möglich ist, kurz zu fassen. Es ist über die meisten Punkte des Berichtes gesprochen und sind eine Anzahl Abänderungs- oder Ergänzungsanträge gestellt worden. Ich will mich im Ganzen genommen hauptsächlich mit den Anträgen, wie sie im Hause gestellt wurden, befassen und nur einige Bemerkungen vorausgehen lassen.

Es ist viel über die Finanzierung des Unternehmens gesprochen worden, und ich acceptiere die bezüglichen Ausführungen. Es ist auch im Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses bereits eingehend darauf hingewiesen worden, daß es der Ausschuss lebhaft bedauert, daß keine günstigere Finanzierung projectiert ist; der Ausschuss hat aber aus den im Berichte angegebenen Gründen sich nicht veranlaßt gesehen, diesbezüglich eine Bedingung an die Beteiligung des Landes zu knüpfen und zwar sicher deswegen, weil er nicht wollte, daß das Unternehmen dadurch gefährdet würde. Es ist bereits von allen Seiten hervorgehoben worden, daß die Finanzierung in der jetzigen Zeit nicht so leicht zustande gebracht werden kann, als es vor einigen Jahren der Fall gewesen wäre,

und es muß auch berücksichtigt werden, daß die beiden interessierten Gemeinden Dornbirn und Lustenau als Gemeinden finanziell doch nicht so gut situiert sind und bei der Finanzierung vielleicht Schwierigkeiten bekommen würden; es ist also wohl mit Recht von Seite des Ausschusses eine Bedingung an die Beteiligung des Landes nicht geknüpft worden, nämlich daß die Beteiligung nur dann eintrete, wenn die Finanzierung in der von den Vorrednern gewünschten Weise erfolge.

Dann ist weiter behauptet worden, insbesondere vom Herrn Abg. Pfarrer Thurnher, daß die Gemeinden Dornbirn und Lustenau hinsichtlich ihrer Beiträge zu dieser Bahn nicht in so hohem Grade herangezogen worden seien, wie das bei ähnlichen Unternehmungen in anderen Theilen des Landes der Fall gewesen sei. Nun da glaube ich ist das Umgekehrte der Fall. Darauf ist auch vom Herrn Abg. Jodok Fink bereits aufmerksam gemacht worden. Ich will da keinen Vergleich mit dem Bregenzerwalde ziehen, denn der würde noch ganz anders ausfallen, weil diese Bahn ganz außerordentlich hohe Kosten erforderte wegen der Schwierigkeiten des Baues infolge der ungünstigen Terrainanlage. Dort haben die Gemeinden von dem aufzubringenden Gesamtcapitale nur $\frac{1}{8}$ übernommen, während Staat und Land $\frac{7}{8}$ übernahmen, der Staat natürlich den Löwenantheil mit der Garantie für ein Anlagecapital von mehr als 4.000.000 K. Beim Montafoner Bahnbau, bei dem die Staatshilfe schon bei der bezüglichen Beschlussfassung in Aussicht genommen wurde, haben Staat und Gemeinden $\frac{7}{8}$ übernommen, und Staat und Land zusammen sollen $\frac{1}{8}$ des Gesamtcapitales aufbringen. Wenn die Staatshilfe nicht erzielt worden wäre, so glaube ich würden Staat und Gemeinden von Montafon auch nicht das ganze Unternehmen haben fallen lassen, sondern sie würden wahrscheinlich auch noch mit neuen Anforderungen oder wenigstens Bitten an das Land gekommen sein, und wir hätten wegen 30.000 bis 40.000 K das Unternehmen schließlich noch einmal unterstützen müssen, um, wenn immer möglich, dasselbe dadurch zu ermöglichen.

Bei diesem uns vorliegenden Bahnprojecte, welches auf etwas mehr als 900.000 K veranschlagt ist, übernimmt das Land kaum $\frac{1}{10}$, und $\frac{9}{10}$ müssen die Interessenten und Gemeinden auf-

bringen; es ist also unrichtig, was behauptet worden ist, daß die Gemeinden (Pfarrer Thurnher: Als solche?!), das bleibt sich gleich, auch im Bregenzerwalde wie im Montafon ist das Geld nicht von den Gemeinden allein, sondern ein bedeutender Theil auch von privaten Interessenten aufgebracht worden, das ist ganz gleich, da hat man nie einen Unterschied gemacht.

Dann hat man gesagt, das Großcapital solle sich mehr beteiligen, das sei ein rentables Geschäft; das letztere ist auch nicht ganz richtig, (Rufe: Hört, Hört!) wir hoffen zwar, daß die Bahn rentabel wird, aber in der Weise rentabel, daß eine volle Verzinsung zu erzielen wäre, ist sie weder von Dornbirn noch vom volkswirtschaftlichen Ausschusse angenommen worden.

In der dem Gesuche beiliegenden Tabelle, die hier im Berichte nur kurz erwähnt ist, wird als günstigstes Ausmaß der Verzinsung 2% der Stammactien gedacht; in diesem Falle wäre dann wohl die 4½%ige Verzinsung der Prioritäten gesichert. Bei der Annahme auf eine 2%ige Verzinsung der Stammactien müßten aber schon 284.770 Fahrkarten jährlich gelöst werden, welche einen Ertrag von 117.900 K ergeben würden. Da wäre beiläufig 63% der Verkehrsichte der schweizerischen Localbahn Bernegg Albstätten zur Grundlage genommen. Es ist aber auch eine Berechnung im Gesuche aufgeführt, welche umgekehrt auf nur 2% Verzinsung der Prioritätsactien lautet, wo nämlich dann der Fall der Beitragsleistung der Gemeinden im Betrage von 12.000 K eintritt; das wäre also der schlimmste Fall, wo die Prioritäten nur eine theilweise Verzinsung erhalten. Nun komme ich zu den Anträgen und da muß ich in erster Linie den Antrag Bösch erwähnen. Dieser ist, wie bereits Herr Abg. Fink richtig hervorgehoben hat, unklar, und ich glaube nicht, daß er vom Landtage in dieser Unklarheit im Punkte 1 zur Grundlage seiner endgiltigen Beschlussfassung genommen werden könnte, aber nach meiner Anschauung ist er auch in sachlicher Beziehung nicht gerechtfertigt, denn die Sache steht so: entweder bewilligen wir den für das Zustandekommen des Unternehmens nöthigen Betrag von 90.000 K, oder wir sagen die Bahn braucht nicht soviel, es ist vielleicht möglich, daß es anderweitig zusammengebracht wird, wir bewilligen nur 70.000 K oder 60.000 K. Das wäre consequent und würde nur

insoferne der Bahn Schwierigkeiten machen, daß sie sorgen müßte, das fehlende Capital aufzubringen. Aber ich glaube, nachdem nachgewiesen ist, daß die Beteiligung des Landes im Verhältnisse zu den bisherigen Bauten und im Verhältnisse zu den Opfern, welche die Gemeinden zu bringen haben, keine größere ist, sondern der Sachlage vollkommen entspricht, so können wir von diesen 90.000 K nicht abgehen, ohne ungerecht gegen die betreffenden Gemeinden zu werden. Die Bedingung, welche nach dem Antrage Bösch an die Gewährung der Landeshilfe geknüpft werden soll, würde nur Verwirrung in die Ausführung der Angelegenheit bringen. Der volkswirtschaftliche Ausschuss hat ebenfalls in eingehender Weise diese Frage behandelt und ist zu dem Schlusse gekommen, daß, wenn wir das Unternehmen überhaupt zustande kommen lassen wollen, das Land keine Bedingung an die Landesbeteiligung knüpfen solle, und zwar aus dem Grunde, weil dadurch die ganzen bisherigen Verhandlungen vielleicht über den Haufen geworfen würden. Die Stammactionäre könnten leicht diese Änderung der Linie als Anlaß benutzen, um ihre Zeichnung zurückzuziehen. Es müßten ferner für die Verlängerung weitere 130.000 K aufgebracht werden; diese Summe wäre nicht so leicht zu beschaffen, somit können wir auf diesen Antrag nicht eingehen. Wir müssen uns vor Augen halten, daß die betreffenden Gemeinden die Verhandlungen so geführt haben, daß sie zu diesem Abschlusse gekommen sind, und wenn wir auch lebhaft bedauern, daß die Bahn nicht bis zum Staatsbahnhofe Lustenau führt und dadurch nicht einen allgemeinen Charakter angenommen hat, so können wir in diesem Momente doch nichts weiter thun, ohne das Werk zu gefährden, als den Wunsch zum Ausdruck bringen, daß in nicht allzuferner Zeit diesem berechtigten Wunsche Rechnung getragen werde. Ich glaube, Herr Abg. Bösch wird seinen Antrag schon im Interesse des Zustandekommens der Bahn — die Lustenauer glaube ich werden dafür sein, sonst hätten wir vielleicht andere Anträge gestellt — zurückziehen, wenn das nicht geschieht, ersuche ich das hohe Haus, denselben unter allen Umständen abzulehnen.

Gegen den Antrag Stz, welcher dahin geht, daß der Landes-Ausschuss berechtigt sein solle, zwei Mitglieder in das Consortium mit Sitz und

Stimme zu entsenden, wovon eines Mitglied des Arbeitsausschusses sein solle, habe ich nichts einzuwenden und kann ihn dem hohen Hause zur Annahme empfehlen. Wenn es diesen Mitgliedern gelingt, im Vereine mit den bisherigen Mitgliedern des Consortiums eine bessere Finanzierung zustande zu bringen, soll uns das nur freuen.

Den zwei Anträgen, wie sie von den Herren Abg. Ganahl und Dressel gestellt worden sind, kann ich, wie ich glaube, auch im Namen des Ausschusses beipflichten. Der Antrag Ganahl involviert gar keine meritorische Änderung des Ausschussantrages, es ist nur eine Zusammenstellung des Punktes 1 und 3, und ich hätte gegen die ursprüngliche Fassung auch jetzt noch keine Bedenken, nur im Interesse, dass es bei der Abstimmung keine Verwirrung gibt, glaube ich diese Anträge alle zusammenfassen und damit auch den Antrag Dressel verbinden zu sollen. Die Anträge, wie sie der volkswirtschaftliche Ausschuss vorgeschlagen hat, sind fast wörtlich den Beschlüssen entnommen, welche der Landtag über die Montafonerbahn gefasst hat. Es wäre also diesbezüglich ebenfalls klar, wenn Punkt 1 und 3 getrennt blieben, als wenn sie vereinigt werden.

Aus den angeführten Gründen beantrage ich aber, dass Punkt 1 und 3 unter Einbezug des Antrages Dressel folgendermaßen zu lauten haben: (liest)

1. „Das Land Borsarlberg theiligt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn—Lustenau, ohne damit weitere Verbindlichkeiten irgendwelcher Art zu übernehmen, durch Zeichnung eines Betrages von 90,000 K in Stammactien, unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen“, dann soll hier der Zusatzantrag des Herrn Abg. Ölz eingeschaltet werden (liest weiter): „ferner soll der Landes-Ausschuss berechtigt sein, sogleich zwei Mitglieder in das Consortium mit Sitz und Stimme zu entsenden. Eines dieser Mitglieder soll Mitglied des Arbeitsausschusses werden.“

Der Punkt 2 der Ausschussanträge soll unverändert aufrecht erhalten werden: (liest)

2. „Die Ausfolgung des Betrages erfolgt in 4 gleichen Jahresraten von 22.500 K; die

erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung der Concession unter der Voraussetzung der Bauinangriffnahme, die übrigen in den drei darauf folgenden Jahren ausgefolgt“

Mit diesen Bemerkungen und Erklärungen schließe ich meine Ausführungen; ich glaube nicht auf alle vorgebrachten Bemerkungen zurückkommen zu sollen, um die Zeit nicht so sehr in Anspruch zu nehmen, aber ich empfehle dem hohen Hause nochmals dringend die Annahme der von mir vorgelegten Anträge und die Ablehnung des Antrages Bösch.

Landeshauptmann: Die Herren Antragsteller Landeshauptmannstellvertreter, Dressel und Ölz werden vielleicht ihre Anträge zurückziehen, nachdem sie vom Herrn Berichterstatter in einigermaßen anderer stylisirter Form gestellt sind.

Dressel: Ich ziehe meinen Antrag mit dem Bemerkung zurück, dass ich ihn, wenn der combinirte Antrag nicht angenommen würde, als selbständigen Zusatzantrag zum Antrag Bösch aufrecht halte!

Landeshauptmann: Ich habe diese Frage gestellt, damit ich eventuell die Anträge, wie sie vom Herrn Berichterstatter neu gestellt worden sind, unter einem zur Abstimmung bringen kann. Nachdem der Herr Berichterstatter die verschiedenen gestellten Abänderungs- und Zusatzanträge in einen neuen Gesamtantrag aufgenommen hat, werde ich denselben nochmals verlesen, ebenso den Antrag des Herrn Abg. Bösch und zwar werde ich denselben zuerst verlesen; er lautet: (verliest nochmals den Antrag Bösch.)

Der Antrag des Herrn Berichterstatters, wie er ihn unter Einbezug der Zusatz- und Abänderungsanträge an Stelle der Ausschussanträge modificiert hat, lautet: (verliest nochmals obigen Antrag.)

Ich schreite nun zuerst zur Abstimmung über den Antrag Bösch; bevor ich dieselbe einleite, muss ich eine Erklärung abgeben. Es steht mir geschäftsordnungsmäßig das Recht zu auch als Vorsitzender an der Abstimmung theilzunehmen! Wenn ich dies in der Regel nicht thue, so ist deswegen mein Recht nicht verwirkt, und ich erkläre, dass ich in dieser wichtigen Angelegenheit ebenfalls mitstimmen werde.

Wünschen die Herren die Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben oder namentliche Ab-

stimmung? (Rufe: Aufstehen!) Wir schreiten also zur Abstimmung über den Antrag Bösch, welchen ich in seiner Gänze zur Abstimmung bringe; wenn dieser angenommen würde, so müßte selbstverständlich auch der Zusatzantrag des Herrn Abg. Dz zur Abstimmung kommen und ebenso der des Herrn Dressel. Ich ersuche also jene Herren, welche dem Antrage Bösch zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben.

Der Antrag ist mit 10 gegen 9 Stimmen abgelehnt. Nun kommt der modifizierte Antrag des Herrn Berichterstatters.

Martin Thurnher: Ich beantrage en bloc-Aannahme beider Theile und sämtlicher Zusatzanträge.

Landeshauptmann: Ich werde also die Abstimmung über beide Punkte der Anträge des Herrn Berichterstatters unter Einem einleiten, wenn kein anderer formeller Antrag erfolgt.

Pfarrer Thurnher: Ich meine, es sollte doch getrennte Abstimmung erfolgen; wenn man zuerst für 70.000 K gestimmt hat, so stimmt man doch nicht gleich darauf für die Summe von 90.000 K.

Martin Thurnher: Diesem Wunsche könnte vielleicht in der Weise entsprochen werden, daß man über den Betrag von 90.000 K getrennt abstimmt.

Landeshauptmann: Ich lasse also vorerst nur über den Betrag von 90.000 K abstimmen und ersuche jene Herren, welche mit einer Landesbetheiligung von 90.000 K einverstanden sind, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Es sind 11 Stimmen, also die Majorität.

Nun bitte ich diejenigen Herren, welche dem ganzen Antrage, wie ihn der Herr Berichterstatter gestellt hat, Punkt 1 und 2 zusammen, ihre Zustimmung geben wollen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Dieser Gegenstand ist somit erlediget.

Nun hätten wir noch einen dritten Gegenstand auf der Tagesordnung, nämlich Bericht des Schulausschusses über die Eingabe der Gemeinde Dornbirn wegen Abänderung des § 22 des Landesgesetzes vom 28. Aug.

1899 über die Rechtsverhältnisse der Lehrer.

Ich weiß nicht, wünschen die Herren, diesen Gegenstand noch zu verhandeln oder auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen; in diesem Falle könnten wir zum Schlusse der Sitzung schreiten. (Johannes Thurnher: Nächste Sitzung! Dr. Schmid und andere: Erledigen!) Es sind also zwei Ansichten ausgesprochen worden; ich werde daher abstimmen lassen, ob wir den Gegenstand noch erledigen oder zum Schlusse der heutigen Sitzung schreiten wollen. Diejenigen Herren, welche für Schluss der Sitzung sind, bitte ich, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Abgelehnt.

Nun werden wir also noch kurz diesen Gegenstand der Tagesordnung erledigen; ich ersuche den Herrn Abg. Dressel als Berichterstatter das Wort zu ergreifen!

Dressel: (liest Bericht und Antrag aus Beilage XXIV.)

Landeshauptmann: Ich eröffne über Bericht und Antrag die Debatte.

Ganahl: Es war recht großmüthig von Dornbirn, daß es das Einkommen der fünf Lehrer der Bergschulen so erhöht hat. Aber daß das Land das Gesetz abändern soll, damit Dornbirn die 25% Landeszuschlag vom erhöhten Gehalt nicht verliere, ist dagegen eine Forderung, die sich durch Bescheidenheit nicht auszeichnet. Mir hat deswegen auch der Antrag des Schulausschusses und dessen ganze Motivierung sehr gut gefallen, so daß ich dieselbe mit unterschreiben würde. Besonders aber hat mir ein Passus gefallen, der lautet: „Ist es schon im Allgemeinen von Übel, ohne zwingende Gründe Änderungen an Gesetzen von so kurzem Bestande vorzunehmen, so wäre dies hier umsomehr der Fall...“ Meine Herren, das ist ein Standpunkt, den ich vor Jahren schon eingenommen habe, aber freilich habe ich damit nicht reussiert. Als seinerzeit eine Abänderung des Jagdgesetzes in Verhandlung stand, habe ich darauf aufmerksam gemacht, daß man ein Gesetz, das man vor wenigen Jahren erst gemacht hat, nicht so leichtweg wieder ändern solle. Fortwährende Änderungen schaden dem Ansehen der Gesetze in den Augen der Bevölkerung.

Mich freut also diese Wandlung der Gesinnung, welche ich bei der konservativen Partei da entdeckt habe. (Heiterkeit.)

Dr. Waibel: Die Herren erinnern sich, dass ich den gleichen Standpunkt, wie der Herr Vorredner wiederholt eingenommen und zum Ausdrucke gebracht habe; ich bin auch kein Freund von solchen unglücklichen Gesetzesabänderungen, aber der hohe Landtag hat schon wiederholt die gegen-theilige Anschauung bewiesen und ist sehr leicht zu Gesetzesänderungen übergegangen, die nicht notwendig waren. Also dieser Punkt dürfte die Majorität des hohen Hauses gerade nicht verhindern haben, dem Antrage der Gemeinde Dornbirn zuzustimmen. Ich würde jedoch anderen Bedenken, welche mit dem Begehren der Gemeinde Dornbirn verbunden sind, persönlich vollkommen zustimmen, jedoch als Chef der Gemeinde Dornbirn muss ich die Beschlüsse der Gemeindevertretung insoweit vertreten, als ich denselben nicht entgegentreten kann und nicht dagegen stimmen.

Die Herren werden also begreifen, dass ich bei der Abstimmung nicht für den Antrag des Schulausschusses stimmen kann.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? — Es meldet sich niemand, somit ist die Debatte geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter noch zu sprechen?

Dressel: Ich muss gestehen der Herr Abgeordnete der Stadt Feldkirch hat dem Berichte des Schulausschusses Anerkennung gezollt, aber damit ist noch nicht bestätigt, was er vor einem Jahre bezüglich des Jagdgesetzes ganz allgemein ausgesprochen hat; es ist allerdings richtig, dass es vom Übel ist, bestehende Gesetze von so kurzem Bestande zu ändern, namentlich wenn man es ohne triftige Gründe thut. In diesem Falle würde es sich also um eine Abänderung eines Gesetzes handeln, das kaum 1 1/2 Jahre besteht, das ist jedenfalls ein sehr kurzer Bestand; beim Jagdgesetze war es anders, das war doch etwas älter, und da waren auch wirklich zwingende Gründe für die Abänderung

vorhanden, und deswegen war es gerechtfertigt, dass man es abgeändert hat

Landeshauptmann: Ich schreite nun zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem Antrage des Schulausschusses, wie er vom Herrn Berichterstatter verlesen wurde, ihre Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Hiermit ist unsere heutige Tagesordnung erschöpft. Ich habe noch mitzutheilen, dass nachmittags um halb 4 Uhr sich die Special-Commission für die Landhausfrage und die Forderung des Landes an das k. k. Arar wegen Kriegserlittenheiten zu einer Sitzung hier versammeln wird. Ich lade dazu sämtliche Herren Abgeordneten ein, um Ihnen Gelegenheit zu geben, über den vorliegenden Act in der Landhausfrage Einsicht zu nehmen, Fragen zu stellen und sich an der Debatte zu betheiligen.

Gleichzeitig wird der Bericht über den anderen vorerwähnten Gegenstand zur Verification gelangen.

Die nächste Sitzung beraume ich auf Mittwoch, den 3. ds. Mts. 2 Uhr nachmittags an mit folgender Tagesordnung:

1. Bericht des Schul-Ausschusses über das Pensionsgesuch der Lehrerswitwe Moll;
2. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechenschaftsbericht des Landes-Ausschusses und die Rechnungsabschlüsse aller Fonde.

Ich muss die Sitzung auf Nachmittag anberaumen, weil die Drucklegung der Berichte sonst zu spät erfolgen würde, so dass die Herren keine Gelegenheit mehr hätten, in dieselben Einsicht zu nehmen.

Der Bericht über das Gesuch der Lehrerswitwe Moll wird den Herren heute Abend noch vertheilt werden, der große Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechenschaftsbericht des Landes-Ausschusses und die Rechnungsabschlüsse der verschiedenen Fonde bis morgen Nachmittag.

Die heutige Sitzung ist geschlossen.

(Schluss der Sitzung 1 Uhr 10 Minuten mittags.)



Vorarlberger Landtag.

10. Sitzung
am 1. Juli 1901

unter dem Voritze des Herrn Landeshauptmannes Adolf Rhomeberg.



Gegenwärtig 19 Abgeordnete. Abwesend: Hochwst. Bischof und Scheidbach.

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

Beginn der Sitzung 10 Uhr 40 Min. vormittags.

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

(Secretär verliest dasselbe.)

Wird gegen die Fassung des Protokolles eine Einwendung erhoben? Da dies nicht der Fall ist, betrachte ich dasselbe als genehmigt.

Es sind mir eine Reihe von Petitionen von Gemeinden in Angelegenheit der Landhausfrage zugekommen. Dieselben haben alle denselben Inhalt, weshalb ich von der Verlesung Umgang nehmen kann. Ich will bemerken, dass sich die Petitionen darauf stützen, dass Feldkirch vom geschichtlichen Standpunkte aus größeren Anspruch hat, den Landtag und den Landes-Ausschuss in seiner Mitte zu haben, als Bregenz. Feldkirch sei der Sitz verschiedener hoher Ämter, und auch aus

praktischen Gründen, weil es in der Mitte des Landes gelegen ist, empfehle es sich besser als Sitz des Landtages als die Stadt Bregenz. Die Petitionen sind von den Gemeinden Röns und Satteins, überreicht durch Herrn Abg. Martin Thurnher; von Thüringerberg, Fontanella, Blons, St. Gerold, eingebracht durch Herrn Abg. Müller; von Ludesch und Bludesch, überreicht durch Herrn Abg. Dressel; von Altenstadt und Schnifis durch den Herrn Abg. Wegeler.

Ich werde diese Petitionen, wenn kein Widerspruch erfolgt, kurzer Hand dem Specialausschusse für die Landhausfrage zuweisen.

Herr Abg. Scheidbach hat sich brieflich für die heutige Sitzung entschuldigt, da am heutigen Tage der Sterbegottesdienst für seine verstorbene Frau Gemahlin stattfindet.

Wir gehen nun zur Tagesordnung über; auf derselben steht als erster Punkt der Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Gesuch von Sennereigenossenschaften des Bezirkes Bregenz in Sachen der Errichtung einer Central-Molkereigenossenschaft. Ich ersuche den Herrn Berichtserstatter Jodot Fink das Wort zu ergreifen.

Jodot Fink: Hohes Haus! Die Petitionen der Alpenbesitzer und Vorsteher von Genossenschaften gipfeln darin, dass das Land die landwirtschaftlichen Genossenschaften, welche sich die Aufgabe stellen, eine bessere Verwertung der Milch und der Milchproducte herbeizuführen, unterstützen solle. Es ist Thatsache, dass wir in Vorarlberg in den letzten 30—40 Jahren große Fortschritte in Bezug auf die Viehzucht gemacht haben, dagegen haben wir derartige Fortschritte auf dem Gebiete der Milchwirtschaft nicht aufzuweisen. Ebenso ist es Thatsache, dass andere Länder, namentlich Bayern und die Schweiz, gerade auf dem Gebiete der Milchwirtschaft in den letzten Jahren, und zwar schon seit längerer Zeit, bedeutende Fortschritte gemacht haben, und infolgedessen die Preise der Milch und der Milchproducte im Ausland immer höher waren als bei uns. Wir Bregenzervälder sehen das am besten dort, wo wir im bayrischen Allgäu während des Sommers einige Alpen beschlagen (bewirtschaften). Wir wissen genau, was der Käse für einen Preis hat in den österreichischen Alpen und in den bayrischen, und wir mussten uns immer sagen, in Bayern sind die Käse seit 20—30 Jahren besser zu verwerten als bei uns in Österreich.

Ich glaube, dass das Bestreben, welches der Petition zugrunde liegt, vollauf gerechtfertigt ist, und der volkswirtschaftliche Ausschuss hat auch die Anschauung gewonnen, dass bei Gründung solcher Genossenschaften vom Lande eine Unterstützung gewährt werden solle, wenn aus deren Statuten und Zusammensetzung zu ersehen ist, dass wirklich eine bessere Verwertung der Milchproducte erhofft werden darf. Der volkswirtschaftliche Ausschuss glaubte aber, dass das Land nur dort mit einer Unterstützung eingreifen könne, wenn größere Bauten zu machen sind oder wenn eine Genossenschaft sonst größere Auslagen hat, und weiters nur dann, wenn der Bauplan genehmigt wird, und wenn auch das

Ackerbau-Ministerium die betreffende Genossenschaft in ausgiebiger Weise unterstützt. Beim Ministerium wird oft als Bedingung gesetzt, dass das Land einen gleichen Betrag zur Unterstützung solcher Genossenschaften gebe. Nun hat hier der volkswirtschaftliche Ausschuss gesagt, dass man sich darauf nicht einlassen könnte, denn die Landesmittel sind jetzt so in Anspruch genommen, dass man wohl größere Unterstützungen, wie in anderen Ländern, wo man z. B. Kornhausgenossenschaften mit 15—20% der Erstellungskosten unterstützt, in unserem Lande nicht gewähren könne. Wenn z. B. eine größere Sennerei genossenschaftlich errichtet würde, wo man allenfalls nach dem Muster der Schweiz Emmenthalerkäse-Fabrikation betreiben würde und die Kosten sich vielleicht auf 10000—15000 fl. belaufen würden, so könnte sich das Land nicht darauf einlassen, 15—20% zu übernehmen, und wenn die Regierung die Bedingung stellen würde, dass ein doppelt so hoher Betrag in Barem aufgebracht sein müsse, als sie gewährt, würde man bei uns die Sache so machen, dass die Genossenschaft mehr bar aufbringen muss.

Die Regierung stellt solche Bedingungen in der Regel deshalb, damit ein gewisser Betrag zusammenkommt und nicht alles mit Schulden überlastet ist, und so das Leben der Genossenschaft gesichert erscheint. Der volkswirtschaftliche Ausschuss hat geglaubt, soweit gehen zu sollen, als man in unserem Lande könne, und den Beitrag, welchen das Land bei Bildung solcher Genossenschaften gewährt, auf einen Höchstbetrag von 500 K festzusetzen. Ich erlaube mir den Antrag des volkswirtschaftlichen Ausschusses zu verlesen: (liest)

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Landes-Ausschuss wird ermächtigt, an mit genehmigten Statuten verfehene landwirtschaftliche Genossenschaften, wenn diese zur Erzielung eines besseren Milchpreises bzw. der Milchproducte größerer Bauten auszuführen haben, nach Einholung des Gutachtens der Direction der Landes-Käseerei-Schule in Doren und nach Genehmigung der Baupläne eine einmalige Landessubvention bis zu 500 Kronen zu gewähren, wenn auch das k. k. Ackerbauministerium das betreffende Unternehmen mit einem ausgiebigen Staatsbeitrag unterstützt.“

Ich empfehle dem hohen Hause diesen Antrag zur Annahme.

Landeshauptmann: Ich eröffne über Bericht und Antrag die Debatte.

Pfarrer Fink: Hohes Haus! Durch die Gründung einer Käseerschule in Doren wurde der Grund gelegt zu einer besseren Verwertung der Milch in Vorarlberg.

Ich glaube, das, was wir jetzt durch den Antrag anstreben, ist nur ein weiterer Schritt in dieser Sache. Zuerst sind einmal gute Käser nothwendig, dann müssen sich Genossenschaften bilden, und diese brauchen natürlich neue taugliche Sennereigebäulichkeiten. Es hat sich in neuester Zeit merkwürdigerweise im Volke das Bedürfnis nach neuen, zweckmäßigen Sennereigebäuden geregt und mehrere Gemeinden oder Parzellen dazu vermocht neue, theure entsprechende Molkereigebäude aufzuführen; z. B. Sulzberg, Doren, Riefensberg, Krumbach, Großdorf etc. Dabei war fehlerhaft, dass die Baupläne auf ihre Tauglichkeit meistens nicht von einem Fachmanne der Molkerei geprüft waren.

Es ist darum die Subventionierung dieser Bauten gut, damit das Land durch dieselbe auf die Erstellung richtiger Gebäude Einfluss bekommt.

Wir haben gesehen, dass wir es durch Subventionierung der Raiffeisencassen, wenn die Subventionen auch klein waren, dazu brachten, dass diese Cassen sich schnell verbreiteten. Die Idee Raiffeisens selbst wird zwar wohl der Hauptgrund der schnellen Ausbreitung gewesen sein, aber es war doch sicher ein bedeutender Vorschub, dass man vom Lande Subventionen zur Gründung einzelner Cassen ertheilt hat. Wenn wir den Antrag des Herrn Berichterstatters annehmen, bringen wir diese Molkereifrage wieder um einen Schritt weiter. Ich für meine Person stimme dem Antrage bei.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? — Da sich niemand meldet, ist die Debatte geschlossen, und ich schreite zur Abstimmung. Ich ersuche jene Herren, welche dem Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses, wie ihn der Herr Berichterstatter verlesen hat, ihre Zustimmung

geben wollen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Dieser Gegenstand wäre erledigt; wir kommen zum 2. Punkte der heutigen Tagesordnung, Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Ansuchen des Consortiums für die Kleinbahn Lustenau—Dornbirn um Gewährung einer Landessubvention.

Ich ersuche den Herrn Berichterstatter Martin Thurnher das Wort zu ergreifen.

Martin Thurnher: Hohes Haus! Wir stehen heute wieder vor einer wichtigen Beschlussfassung. Als wir im Jahre 1894 den Bau der Bregenzerwaldbahn und die Betheiligung des Landes an derselben in Verhandlung hatten, bestand die Ansicht, dass das Land und der Staat sich nicht so bald wieder mit dem Baue einer Bahn in unserem Lande zu beschäftigen haben werden. Damals war nämlich der Bau der Montafoner Bahn bereits durch rechtskräftig mit der Firma Siemens und Halske abgeschlossene Verträge eigentlich gesichert geworden, und man glaubte, dass in absehbarer Zeit weitere Bahnen nicht erstellt werden.

In dieser Anschauung hat man sich geirrt. Unmittelbar nach jener Beschlussfassung trat die Firma Siemens und Halske infolge der Katastrophe im Benser Tobel vom Vertrage zurück, und wir hatten uns dann mit der Mitwirkung des Landes zur Beschaffung der Mittel für die Montafonerbahn zu beschäftigen. Heute stehen wir wieder vor einem neuen Unternehmen, dem Baue der Localbahn Dornbirn—Lustenau. Zwei große, gewerbesleißige Gemeinden, die trotz ihrer Nachbarschaft die denkbar schlechteste Verbindung haben, suchen sich auch einen modernen Verkehrsweg zu schaffen. Sie haben hiefür auch ganz außerordentlich hohe Opfer gebracht, und weil diese nicht ausreichten, haben sie an die Hilfe des Landes appelliert. Die Bahn soll nebst der Ermöglichung eines regen Verkehrs zwischen zwei großen Gemeinden auch dem Localverkehre dieser Gemeinden dienen, und zudem für die größte Gemeinde des Landes einen näheren Verkehrsweg mit der benachbarten Schweiz eröffnen. Es sind mittlerweile im Lande noch verschiedene andere Bahnprojecte aufgetaucht, die wohl wahrscheinlich nach und nach

auch realisiert werden wollen. Aber unter diesen ragt das Project einer Bahn von Dornbirn nach Lustenau in Bezug auf die Größe der beteiligten Gemeinden, in Bezug auf den voraussichtlich regen Verkehr und auch auf die Rentabilität vor den übrigen in Aussicht stehenden Projecten nach meiner Anschauung weit hervor. Sollte das Project Lustenau—Dornbirn sich nicht rentabel erweisen, der Erfolg nicht den Hoffnungen entsprechen, dann, glaube ich, dürfte in der Ausführung der übrigen Projecte ein Stillstand eintreten und nicht sobald eine weitere Hilfe des Landes in Aussicht genommen werden. Wird aber das jetzt geplante Unternehmen prosperieren, wird es erfreulicher Weise den Verkehr in einem wichtigen Landes- theile, im Rheinthale, fördern und insbesondere, wie man hofft und erwartet, dem Gewerbestande Vortheil bringen, dann werden wir auch leichteren Herzens späteren Projecten näher treten können.

Hohes Haus! Wir haben im abgelaufenen Jahrzehnte den Bedürfnissen der verschiedensten Theile des Landes Rechnung zu tragen gesucht. Wir alle sind in dieser Beziehung vom gleichen Geiste der Zusammengehörigkeit und Vorsorge für alle Theile des Landes erfüllt. Wir alle waren zu Opfern bereit, wenn es sich um das Wohl irgend einer Gemeinde, und wäre es auch die kleinste Gemeinde des Landes gewesen, handelte. Es herrscht in dieser Hinsicht im Lande einhellig die Anschauung, dass der Landtag recht gehandelt habe, dass er gleich gerecht gegen alle Theile des Landes vorgegangen sei, und dass er in dieser Weise für das Land Großes und Wichtiges erwirkt habe. Die Befürchtungen, die seinerzeit gegenüber dem Baue der Bregenzervälberbahn in zahlreichen an den hohen Landtag gerichteten Petitionen zum Ausdruck gelangten, erwiesen sich als unbegründet; es ist vielmehr diesbezüglich eine volle Beruhigung eingetreten, und ich glaube, heute wird niemand mehr die Stimme gegen diesen Bau erheben.

Vereinigen wir auch heute unsere Stimmen zur Mithilfe des Landes zu dem in Frage stehenden Bahnbau. Die Gemeinden Dornbirn und Lustenau können selbstverständlich weitere größere Opfer, da ihre finanzielle Lage nicht eine gute genannt werden kann, nicht bringen; die Mithilfe des Landes ist nothwendig, wenn das Unternehmen nicht im letzten Momente scheitern soll. Ich glaube,

vorläufig nichts weiteres über die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Bahn, ihre Rentabilität u. s. w. sprechen zu sollen. In dem sechs Druckseiten umfassenden, dem hohen Hause seit zwei Tagen vorliegenden Berichte ist der Gegenstand in eingehender und ausführlicher Weise behandelt. Auch die Bedenken, die in verschiedenen Richtungen gegen das Unternehmen erhoben worden sind, sind im Berichte in ausführlicher Weise behandelt worden, ebenso ist der Antrag bezüglich der Höhe des vom Lande zu leistenden Beitrages eingehend begründet. Ich kann mich daher darauf beschränken, dem hohen Hause die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses mitzutheilen. Dieselben lauten: (liest)

Der hohe Landtag wolle beschließen:

- „1. Das Land Vorarlberg beteiligt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn-Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von 90.000 K in Stammactien.
2. Die Ausfolgung des Betrages erfolgt in 4 gleichen Jahresraten von 22.500 K; die erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung der Concession unter der Voraussetzung der Bauinangriffnahme, die übrigen in den drei darauf folgenden Jahren ausgefolgt.
3. Die Uebernahme der Stammactien erfolgt unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen.“

Ich empfehle dem hohen Hause diese Anträge zur einhelligen Annahme.

Landeshauptmann: Ich eröffne über den Bericht und die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses die Debatte und ertheile zunächst das Wort dem Herrn Abg. Nägele.

Nägele: Hohes Haus! Nach dem uns vorliegenden Berichte und den Anträgen soll das Land zum beabsichtigten Bau der Localbahn Dornbirn—Lustenau 90.000 K beitragen, respective für diese Summe Stammactien zeichnen. Wenn man den Bericht liest, so findet man die Sache ziemlich schön ausgemalt, so dass man, wenn man nicht ein ziemlich hartes Herz hat, meinen könnte, man sollte vollkommen beistimmen. Ich bin aber ein

wenig Pessimist und schaue die Sache nicht so günstig an, als sie dargestellt ist und erkläre frei und offen, daß ich den Ausschufsanträgen, wenigstens im Punkte 1, nicht zustimmen kann. Ich hätte mich zwar herbeilassen können, wenn der Antrag nur auf 60.000 K lauten würde, meine Zustimmung zu geben, 90.000 K ist mir aber zu hoch gegriffen, obwohl ich dem Projecte sonst sympathisch gegenüberstehe, namentlich mit Rücksicht auf die große Gemeinde Lustenau, welche bezüglich der Bahnen in sehr ungünstigen Verhältnissen steht.

Meine Bedenken aber betreffen drei Punkte. Erstens die finanzielle Lage des Landes selbst, denn wer weiß nicht, wie große und viele Ansprühe immer an das Land gemacht werden? Allerdings ist im Berichte gesagt, daß das Land deswegen noch keine Schulden machen werde; das mag zwar möglich sein, aber, wenn immer Geld bewilligt wird und wiederum Geld und nochmals Geld, werden sich die Schulden zuletzt von selbst ergeben. Ich möchte also die Herren bitten, mit den Landesgeldern sparsam zu sein, wenn ich auch dem hohen Landtage selbst nicht Vorwürfe machen will, daß er bisher Geld unnütz bewilligt und hinausgeworfen habe; das könnte ich nicht sagen. Man sollte aber doch in Zukunft, um Schulden zu vermeiden, sich auf das Nothwendigste beschränken und selbst manches Gute zurückstellen.

Was das Weitere betrifft, kommt es mir bedenklich vor, daß das Geld zum Bahnbau in der Weise aufgebracht werden soll, daß 50.000 K für die Finanzierung ausgegeben werden sollen. Allerdings steht im Berichte, daß die Interessenten so stark in Anspruch genommen seien, daß sie weiter nichts mehr leisten können. Das mag insoweit eintreffen, als es kleine Leute betrifft; aber das Großcapital ist leider nicht stark vertreten und theiligt sich wenig, denn in Dornbirn, wo so viele reiche Leute sind, könnte das Geld leicht aufgebracht werden und müßte nicht anderswoher beschafft werden, wenn man der Sache Sympathie entgegenbringen möchte. Mir leuchtet es nicht ein, daß das Geld nicht aufzubringen wäre, ohne daß dieser Weg eingeschlagen werden müßte.

Dann bemängle ich das Project auch deshalb, weil die Bahn nur bis Lustenau untere Rheinbrücke, nicht aber bis zum Bahnhofe geht. Ich glaube, den Lustenauern nicht zumuthen zu sollen, daß es ihnen ganz gleichgiltig ist, daß die Bahn

nicht gleich zum Bahnhofe hinunterreiche, denn Lustenau wird immer mit Bregenz im Verkehr bleiben, und da wäre die Fortsetzung der Bahn gewiß sehr praktisch und würde große Erträgnisse abwerfen. Wenn ich von dieser Strecke, welche außeracht gelassen wurde, spreche, wolle man mir nicht zumuthen, daß ich im Interesse der Gemeinde Gaifau spreche, sondern ich rede im allgemeinen Interesse.

Das sind die Gründe, aus denen ich nicht für den Antrag des Ausschusses stimmen kann, obwohl mir der Bahnbau an und für sich ganz sympathisch ist. Einen Abänderungsantrag einzubringen, will ich aber unterlassen.

Pfarrer Thurnher: Bei den gegenwärtigen Anträgen müssen wir uns vergegenwärtigen, daß es sich hier um eine Sache handelt, welche nicht gerade den Stempel absoluter und dringender Nothwendigkeit an sich trägt. Bisher war im Vorarlberger Landtag die Gepflogenheit, nur solchen Unternehmungen hilfreich beizuspringen, welche entweder sehr dringend, oder absolut nothwendig waren. Entweder handelte es sich um Uferschutzbauten, welche mit gebietender Nothwendigkeit erfordert waren, um die Existenz einzelner oder mehrerer Gemeinden zu sichern oder sie vor großem Schaden zu bewahren, oder es handelte sich um Straßenzüge oder Bahnen, welche mehrere oder eine große Anzahl von Gemeinden mit dem öffentlichen Verkehr in Verbindung setzen sollten. Deshalb wurden auch nicht bloß das Land und der Staat zur Hilfeleistung herangezogen, sondern auch Private und Gemeinden zu großen Opfern bewogen. Aber erst nachdem sich die betreffenden Gemeinden ihrerseits zu großen Opfern entschließen konnten, wurde ihnen das, was sie verlangten, zutheil. Solche Verkehrswege nun, zu deren Erstellung Gemeinden, Private und andere Factoren so große Opfer zu bringen genöthigt wurden, haben Dornbirn und Lustenau bereits, nämlich Bahn und ärarische Straßen. Hier handelt es sich nur um eine Verbesserung schon bestehender, moderner Verkehrsmittel. Deshalb möchte ich doch ein wenig daran zweifeln, ob auch hier für den Landtag jener Grad von Nothwendigkeit einer Unterstützung vorhanden sei, wie das bei früheren Bauten und Unternehmungen der Fall war. Ich begreife wohl, daß diese großen geschäfts- und gewerbereichen Gemeinden einen

solchen Verkehrsweg anstreben. Ich bin weit entfernt, ihnen dies zu mißgönnen, im Gegentheile, man muß es ihnen voll und ganz gönnen; aber ich glaube, für das Land ist dieser Grad von Nothwendigkeit einer Unterstützung und Hilfeleistung eben nicht vorhanden, wie es bei den früher erwähnten Bauten und Unternehmungen der Fall war. Darum erscheint mir die beantragte Summe etwas zu hoch begriffen. Ich weiß zwar, man entgegen mir stets, gerade diese großen Gemeinden seien es, welche in ganz hervorragender Weise zu den Landesumlagen beitragen. Das leugne ich absolut nicht, aber ich möchte doch zu bedenken geben, daß ein solches Argument etwas gefährlicher Natur ist; denn es gibt eine Reihe von Gemeinden im Lande, die seit Jahren zu den Landesumlagen beigetragen, die Landeshilfe aber noch nie in Anspruch genommen haben. Wollte man also dieses Argument so betonen, so würde eine indirecte Aufforderung für solche Gemeinden darin liegen, wenn sie etwas Größeres unternehmen, ja nicht zu versäumen, an das Land um Hilfe heranzutreten. Wieso wollten wir dann noch die Mittel aufbringen?

Ich habe aber noch weitere Gründe, die mir diese Summe zu hoch erscheinen lassen. Ich bemerke, daß ich nicht für Abweisung einer Unterstützung bin, nur die Höhe derselben will mir nicht einleuchten. Diese Bahn hat, wie bereits der sparsinnige Obmann des Finanz-Ausschusses richtig erwähnt hat, einen gar zu localen Charakter. Es ist außer allem Zweifel, daß in Folge des Abschlusses des Baues bei der Rheinbrücke ein großer Theil der Bevölkerung von Lustenau von der Benützung dieser Bahn ausgeschlossen ist, und darum hätte ich geglaubt, weil eben die Bahn von allzu localer Natur ist, und die geldkräftigen Elemente in Dornbirn sich Lustenau gegenüber so dictatorisch gezeigt haben, daß dies ein Grund mehr wäre, die Subventionierung von Seite des Landes einigermaßen einzuschränken. Endlich muß man auch bedenken, daß die Gemeinden Dornbirn und Lustenau zu diesem Unternehmen durchaus nicht in jenem Grade herangezogen werden, wie das bei andern Bauten z. B. Straßenbauten oder Bahnbauten gegenüber andern Gemeinden der Fall gewesen ist, welche das Land aus seinen Mitteln unterstützt hat. Der schließliche Grund, der mir diese Summe zu hoch erscheinen läßt, ist endlich, wie schon der Herr Vorredner gesagt hat, die finanzielle Lage des

Landes. Diese Unterstützung des vorliegenden Projectes kann nur erfolgen auf Grund unserer Hoffnung, daß die in Aussicht stehende Brantweinsteuer dem Lande bedeutende Zuschüsse bringen werde; sonst wäre es kaum möglich, in diesem Grade dieses Unternehmen zu unterstützen. Nun scheint es mir aber doch bedenklich zu sein, eine erst zu erhoffende Einnahme bereits als Ausgabe für eine Reihe von Jahren festzulegen. Wir müssen bedenken, daß durch die vor kurzem erfolgte, so bedeutende Erhöhung der Landesumlagen die Steuerkräfte der Bevölkerung doch stark in Anspruch genommen sind, was dieselbe sehr verspürt und da und dort auch deutlich zu erkennen gibt, daß es ihm zu großer Last geworden, diese Umlagen für lange Zeit zu tragen. Darum kann ich es nicht weise Sparsamkeit nennen, jede zu erhoffende Einnahme im vorhinein in der Art auszugeben, daß man im Haushalte nur mehr knapp das Auskommen findet. Was wollen wir anfangen, wenn sich zufälliger Weise da oder dort eine größere Katastrophe ereignet, bei welcher das Land wohl oder übel mit seiner Hilfe eingreifen muß? Dann sind wir genöthigt, Schulden zu machen, und dann ist eine Erhöhung der Steuern von selbst gegeben. Wir sollten aber doch daran denken, dieselben eher herabzusetzen, anstatt in Gefahr zu kommen, sie erhöhen zu müssen!

Aus diesen Gründen werden Sie begreifen, daß auch mir, wie dem Herrn Vorredner Abg. Nägele, die beantragte Summe zu hoch ist. Bei der Mehrheit des Hauses habe ich freilich keine Aussicht, mit einem auf eine kleinere Summe gestellten Antrage durchzubringen, und da ich vermute, es werde noch zu einem Zusatzantrage kommen, der meinen Anschauungen wenigstens einigermaßen entspricht, enthalte ich mich, einen speciellen Antrag zu stellen; ich werde aber dem erwähnten Zusatzantrage meine Zustimmung geben.

Landeshauptmann: Wer wünscht weiter das Wort? —

Bösch: Hohes Haus! Die Gemeinde Lustenau ist durch die Erstellung der Borarlberger Bahn nur in ihrem nördlichen Theile von derselben berührt worden, das Centrum der Gemeinde liegt mindestens eine halbe, der südliche Theil eine ganze Stunde von der Bahn entfernt. Daß

solche Verkehrsverhältnisse für die Bürgerschaft und für die Entwicklung der Gemeinde hinderlich sind, dürfte kaum bestritten werden. Wenn wir also mit der Bahn uns in Verkehr setzen wollen, so müssen wir eine Fußtour von $2\frac{1}{2}$ —3 km. machen, und wenn wir per Bahn nach Dornbirn oder Hohenems wollen, müssen wir 24, respektive 32 km auf der Bahn fahren. Dasselbe gilt für die umliegenden Gemeinden und das Oberland, wenn sie mit Lustenau oder der Schweiz in Verkehr treten wollen. Dafs alle anderen Landestheile mit der Schweiz in großem Verkehre stehen, glaube ich nicht besonders betonen zu müssen, wenn ich einfach auf die Stickerei-Industrie hinweise, wird dies jedem Herrn bekannt sein. Die große Gemeinde Dornbirn sieht heute auch ein, dafs die jetzigen Verkehrsverhältnisse ihrem gewünschten Aufschwunge und ihrem Handel und Gewerbe nicht mehr entsprechen. Dieser Umstand ist es, der den Gedanken zur Reife gebracht hat, dafs das untere Rheinthal durch einen Schienenstrang mit der Schweiz in Verbindung gebracht werden solle. Durch diese Verbindung würde auch der Bregenzerwald und das Oberland, nicht nur mit Lustenau, sondern auch mit der Ostschweiz in nähere Berührung gebracht, und das wäre gewifs sehr wünschenswert und für die Gemeinden Lustenau und Dornbirn sehr nothwendig. Früher hatten wir wenigstens die Post nach Dornbirn und Hohenems, und da wir an das Bezirksgericht Dornbirn angewiesen sind, konnten ältere Leute, welche kein eigenes Fuhrwerk hatten, diese Postfahrten benützen. Diese Fahrten sind aber eingegangen, und nur die Postverbindung mit dem Bahnhof Lustenau ist geblieben. Das alles hat für Lustenau den Verkehr mit Dornbirn und Hohenems, überhaupt mit dem ganzen Oberlande bedeutend erschwert. Es ist daher die Frage einer Verkehrsverbesserung immer wichtiger geworden, und man hat sich seit Jahren mit diesem Gegenstande viel befaßt, und endlich ist man um einen Schritt weiter gegangen.

Aber wie bei allen derartigen Unternehmungen, so auch bei dieser spielt die Finanzfrage eine wichtige Rolle, und diese konnte, obwohl Bürger und Gemeinde viel gethan haben, bis heute nicht zum Abschluss und zu friedigender Lösung gebracht werden. Dornbirn hat bis dato, wie schon der Bericht hervorgehoben hat, vom Lande sehr wenig

Unterstützung in Anspruch genommen, nur in ganz kleinen Sachen, welche nicht nennenswert sind. Dies kann für Lustenau nicht gesagt werden, denn als seiner Zeit der Rhein eine immer gefährlichere Gestalt annahm und das ganze Rheinthal zweimal überschwemmte und mehrere Rheingemeinden beinahe vernichtete, mußte ihnen vom Lande hilfreich beigeprungen werden. Nun aber ist, glaube ich, nach dieser Richtung nichts mehr zu befürchten, Dank der Fürsorge des Landes, die den Rheingemeinden zutheil wurde und besonders dafür, dafs durch Landtagsbeschluss vom 10. Nov. 1890 die Rheinregulierung in so ungeahnter Weise gefördert wurde. Es ist daher nicht zu fürchten, dafs eine Rhein-Katastrophe so bald wieder zutage treten werde. Was in andern Landestheilen vorkommen kann, darüber kann ich mir ein Urtheil nicht bilden, und wird auch niemand in der Lage sein, ein solches sich zu bilden. Es ist gewifs billig und recht, dafs man diesen zwei steuerkräftigen, großen Gemeinden, nachdem sie verbesserte und moderne Verkehrsmittel erreichen wollen, dazu aber nicht die genügenden Mittel zur Verfügung haben, eine Unterstützung zutheil werden lasse, und zwar sollte die Unterstützung in dem Ausmaße erfolgen, wie sie vom volkswirtschaftlichen Ausschusse beantragt ist.

Hohes Haus! Nun möchte ich mir noch zu dem vorliegenden Projecte einige Worte gestatten. Dasselbe ist, wie auch in dieser Richtung schon gesagt worden ist, unvollständig, es ist nicht ganz, es hat nicht den Charakter der Allgemeinheit und ist auch nicht den allgemeinen Interessen dienstbar. Es hat vorläufig eine Lücke, und die besteht darin, dafs diese Linie mit der Bahnstation Lustenau nicht in Verbindung gebracht wurde. Wir Lustenauer Bürger und auch die Herren, die im Bahnconsortium ihre Stimme abzugeben hatten, sollen es nicht unterlassen haben, diesen Übelstand zu rügen, und es ist auch bei der politischen Begehung wiederholt betont worden, und auch hier kann ich es nicht unterlassen, auf diesen Fehler aufmerksam zu machen. Man hat uns zwar vertröstet, sobald einmal diese Strecke im Gange ist, wird es das erste sein, dafs diese Ergänzung erfolgt. Aus den Verhandlungen des hohen Landtages und durch den volkswirtschaftlichen Ausschuss, wie aus solchen mit anderen Persönlichkeiten aus Dornbirn bin ich jedoch zur Überzeugung gekommen, dafs manche

Elemente in Dornbirn diesem Anschlusse gar nicht gut gefimmt sind. Das hat mich veranlaßt, schon im volkswirtschaftlichen Ausschusse darauf hinzuweisen, daß Fürsorge geschaffen und dieses Stück von der Rheinbrücke bis zum Bahnhofe Lustenau einigermaßen sichergestellt werden sollte. Nun hat man gesagt, es lasse sich an diesem Projecte nichts mehr ändern, sonst würden sich verschiedene Confusionen in der Actienzeichnung, Grundablösung u. s. w. ergeben. Nun das schien mir einigermaßen begreiflich; denn wenn man eine Änderung der schon bestimmten Forderungen bezüglich des Projectes versuchen wollte, so würden wahrscheinlich die Stammactionäre oder die an der Grundablösung Beteiligten andere Bedingungen stellen oder ihre Verbindlichkeiten ganz zu lösen suchen. Deswegen habe ich auf einen anderen Ausweg gedacht und ich glaube, es könnte auf einem anderen Wege, wenn auch später, doch das gleiche Ziel erreichen werden.

Es ist ja auch im Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses schon der Wunsch ausgedrückt, daß dieser Anschluß an den Bahnhof Lustenau in nicht allzuferner Zeit erfolgen möge. Um nun dies zu erreichen, habe ich mir einige Abänderungsanträge formuliert und werde dieselben zur Kenntnis des hohen Hauses bringen. Bezüglich des Punktes 1 meines Antrages muß ich vorausschicken, daß derselbe eigentlich beinahe ganz der gleiche ist, wie er vom volkswirtschaftlichen Ausschusse gestellt und angenommen worden ist, nur habe ich da die Worte: „beziehungsweise Staatsbahnhof Lustenau“ hineingenommen. Der erste Antrag lautet daher: (liest)

- „1. Das Land Borsarlberg beteiligt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn—Lustenau, beziehungsweise Staatsbahnhof Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von 90.000 K in Stammactien.
2. Von diesen 90.000 K dürfen jedoch nur 70.000 K für das gegenwärtig vorliegende Project Bahnhof Dornbirn—Untere Rheinbrücke Lustenau in Stammactien übernommen werden.
3. Die Ausfolgung dieser 70.000 K erfolgt in vier gleichen Raten von 17.500 K, die erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung der Concession unter der Voraussetzung der Bauinangriffnahme, die übrigen

in den drei darauffolgenden Jahren ausgefolgt.

4. Die Uebernahme der Stammactien erfolgt unter der Bedingung, daß dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen.
5. Die Uebernahme der restlichen 20.000 K in Stammactien erfolgt, wann die Anschlußstrecke Untere Rheinbrücke oder Haltestelle Linde Lustenau—Bahnhof Lustenau zur Ausführung kommt und die Auszahlung, wann mit dem Bau dieser Strecke begonnen wird.“

Ich habe da bei Punkt 5 die Haltestelle Linde-Lustenau hineingenommen, es sind nämlich noch Meinungsverschiedenheiten, ob die Abzweigung von der Rheinbrücke oder Haltestelle Linde zum Bahnhof erfolgen soll, und weil Herr Schenkel in seinen Telegrammen die Haltestelle Linde genannt hat. Aus diesem Grunde habe auch ich die Haltestelle Linde in meinem Antrage genannt.

Was die Ausführung selbst anbelangt, ob der Anschluß von der Rheinbrücke oder von der Linde aus erfolgen soll, wird Sache späterer Verhandlungen sein. Jedenfalls wird die äußere Linie eher billiger kommen als die innere.

Ich ersuche daher das hohe Haus, aus den von mir bereits angeführten Gründen für meine Anträge zu stimmen, indem darin nicht nur der nackte Wunsch auf Erstellung dieser Bahnstrecke ausgesprochen, sondern gleichsam eine greifbare Unterlage geschaffen werden soll; denn wenn wir bei dem bloßen Wunsche bleiben, so können wir mit unseren Wünschen sehr alt werden. Weiters bin ich der Meinung, daß das Land bei einem Unternehmen, das von ihm in solcher Weise unterstützt wird, auch thatfächlich ein Wort dreinzureden haben soll.

Wenn ich also meine Anträge in dieser Weise gestellt habe, so that ich es aus dem Grunde, weil ich der Ausführung des jetzigen Projectes keine Schwierigkeiten in den Weg legen wollte, deshalb sind eben meine Anträge unabhängig von dem Projecte gestellt. Ich bitte daher das hohe Haus, das zu berücksichtigen und meinen Abänderungsanträgen beizustimmen.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? —

Delz: Hohes Haus! Alle Redner, die bis jetzt zum Worte gekommen sind, haben sich im Principe für den Bahnbau Dornbirn—Lustenau ausgesprochen. Wie ich glaube, ist auch das ganze Haus derselben Anschauung, und es kann sich wohl nur darum handeln, ob die Summe, die der volkswirtschaftliche Ausschuss beantragt, oder ob eine geringere gegeben werden solle. Ich habe von allem Anfange mir gesagt, mir erscheint die Summe von 90.000 K hoch genug, aber nicht zu hoch, als dass ich nicht dafür stimmen könnte. Daran möchte ich aber die Bedingung knüpfen, dass diese Bahn einen allgemeineren Charakter haben müsste. Mir scheint, in den Kreisen Dornbirns herrscht die Befürchtung, man könnte etwa noch wo anders hinfahren als nach der Schweiz und Dornbirn. Diese Furcht ist da etwas zu stark zum Ausdruck gekommen, und ich halte dieselbe für nicht begründet. Es ist wohl kein Zweifel, dass in der ersten Zeit diese Strecke nach Dornbirn in einer ganz besonderen Weise befahren werden wird. Das wird den Dornbirner Kreisen entsprechen, weil hiedurch der Verkehr nach Bregenz abgelenkt wird. Aber die Zeit heilt auch hier, wie ich die Anschauung habe, ganz bestimmt wieder, und es wird unzweifelhaft so bleiben, wie es bis heute war, die einen werden ihren Bedarf in Dornbirn, die andern in Bregenz decken. Das liegt ja auch in den geschäftlichen Verhältnissen, und Sie werden sehen, dass das trotz dieser Bahn, selbst wenn sie nicht ganz bis an den Bahnhof geht, so bleiben wird. Es können die natürlichen Geschäftsverhältnisse wegen dieser Bahn nicht auf einmal umgeändert werden.

Darum bedauere ich es — und habe das von allem Anfange an bedauert — dass man in Dornbirn nicht ein großes Herz gehabt und sich nicht so gedacht hat, wir richten die Sache nicht bloß so ein, dass wir Dornbirner es bequem haben, sondern dass das ganze Land damit zufrieden sein kann, und die Leute nicht bloß nach der Schweiz und dem Auslande fahren, sondern auch in das Innere Oesterreichs beziehungsweise das Unterland kommen können. Ich glaube, meine Herren, wenn man Berechnungen anstellen würde und das früher gethan hätte, hätte man doch auch finden müssen, dass diese Bahnstrecke viel rentabler geworden wäre.

Ich bin der Anschauung, dass die Strecke Bahnhof Lustenau hinauf ins Dorf jedenfalls sehr stark befahren würde und es selbst ein Bedürfnis wäre, von dem Kirchdorfe in Lustenau eine Bahn bis zu dem Bahnhofe hinab zu haben. Diese Strecke hätte das Unternehmen unzweifelhaft finanziell nicht geschädigt, sondern vielleicht sogar fruchtbringender gemacht. Ich kann nur bedauern, dass man das unterlassen und hier eine etwas zu starke Localpolitik platzgegriffen hat. Ich habe gleich dem Herrn Abg. Bösch geglaubt, man könnte den ganzen Anschluss noch in das vorliegende Project unterbringen, das scheint aber nicht möglich zu sein. Es ist zwar nicht richtig, was da gesagt wurde, als ob die k. k. österreichische Staatsbahn gegen dieses Project sei, das hat sich als Irrthum erwiesen. Hätte man nach meiner Anschauung mit der Staatsbahn rechtzeitig verhandelt, so hätte es dieselbe gewiss zugelassen, dass dieser Anschluss unter gewissen Bedingungen vollzogen werde.

Ich wollte also das Project nicht gefährden, aber andererseits wollte ich auch genau das, was der Herr Abg. Bösch in seinen Abänderungsanträgen niedergelegt hat; ich wollte auch, dass dies im Berichte nicht bloß in Worten gedruckt sei, sondern durch Zahlen einen Nachdruck erhalte. Aus diesen Gründen werde ich für die Abänderungsanträge des Herrn Abg. Bösch stimmen. Wir geben dann jetzt 70.000 K her, eine große Summe, mit der sich das Land theiligt, und so groß, wie es wohl kaum bis jetzt der Fall war. Da meine ich, könnte man zufrieden sein und zwar umsomehr, als wir weiter sagen, wenn ihr das untere Stück ausbaut, dann sind wir sofort bereit, ja wir beschließen heute schon, weitere 20.000 K zu geben. Aus diesem Grunde stimme ich für den Zusatzantrag des Herrn Abg. Bösch.

Dann ist aber hier noch etwas, was schon im Berichte in erschöpfender Weise ausgedrückt ist; es haben das auch die meisten Herren Redner schon berührt, speciell der Herr Berichterstatter hat das gethan. Die Finanzierung des vorliegenden Unternehmens ist nämlich eine derartige, wie sie nicht sein soll. Es ist eigentlich unglaublich, dass die Sache so liegt, und unglaublich, dass in dem reichen Dornbirn, wo so viele Millionäre sind, sich nicht soviel Geld finden sollte, dass man die 500.000 K aufbringen könnte. Das ist geradezu

unglaublich; denn zu was für einem Unternehmen soll man denn Geld geben, wenn nicht für Prioritätsactien, die $4\frac{1}{2}\%$ Zins tragen! Nun wird man aber sagen, das Risiko müsse auch in Betracht gezogen werden. Dieses ist aber, meine Herren, denn doch nicht so groß, als das jenes Capital, das die Sache sonst protegirt, sich nicht daran betheiligen könnte. Das Risiko ist ja wesentlich dadurch vermindert worden, daß erstens etwas mehr Stammactien gezeichnet wurden, als ursprünglich der Fall war, und andererseits die Gemeinden mit Berücksichtigung dieses Umstandes nicht bloß 42% , sondern 46 , vielleicht 48% Verzinsung garantieren, müssen sie ja doch jährlich 12.000 K bezahlen, wenn sich das Unternehmen nicht rentiert. Dadurch garantieren sie also 12.000 K von dem erhofften Ertragnisse von 28.000 K. Nun wenn das wirklich ein so schönes, großartiges und rentables Geschäft ist, wie die Dornbirner immer sagen, dann sollten sie sich aber auch ermannen, etwas zu riskieren, denn sie müssen von diesem Gelde ja nur 16.000 K des Ertragnisses riskieren und nicht 28.000 K, das wären jährlich also nur 8000 fl. Das sollten sie denn doch thun können, wenn das Unternehmen wirklich so vorzüglich ist. Aus diesem Grunde, wenn ich es offen gestehe, habe ich die Hoffnung, daß, wenn die Dornbirner die Sache richtig anschauen, eine bessere Finanzierung möglich wird. Auch in Lustenau würden Leute hiefür zu finden sein, wenn auch das große Capital in Dornbirn liegt. Falls diese Herren sich das richtig überlegen, so müssen sie sich sagen, wir sollten für unsere Bahn denn doch lumpige 500.000 K aufbringen. Es kommt einem wohl lächerlich vor, wenn Leute, wie in Dornbirn sind, die 90.000 fl. = 180.000 K jährliches Einkommen erzielen, nicht imstande sein sollten, diese lumpigen 500.000 K aufzubringen. In Anbetracht solchen Einkommens kann man wohl den Ausdruck „lumpig“ gebrauchen.

Ich hoffe also, daß die Dornbirner Finanzfreise sich doch noch herbeilassen und es sich in letzter Stunde überlegen, damit das Unternehmen in der Weise finanziert wird, wie es sich unter den gegebenen Verhältnissen eigentlich auch schickt. Wir sollten doch nicht finanzieren müssen, wie es vielleicht in Ungarn der Fall ist. Ich habe da ganz ausdrücklich gesagt, nicht so wie in Ungarn. Meine Herren, ich wäre nicht so böse und würde

mich über diese Finanzierung nicht so ärgern, wenn man nicht 90 für 100 geben müßte. Die Finanzierung steht gegenwärtig folgendermaßen. Man muß dem Bankhause und den daran beteiligten Privaten diese Prioritäten im Betrage von 500.000 K um 10% billiger überlassen, das sind also gleich 50.000 K, die man ihnen in den Schoß wirft. Das ist doch eine sonderbare Art der Finanzierung. Wenn man in die Welt hinausschaut, so sieht man, daß in Oesterreich beispielsweise 4 -procentige Staatspapiere zum Course von 94 ausgegeben werden und in Deutschland werden solche zu 98 und 99 gezeichnet. Und wir Vorarlberger sollen mit 500.000 K $4\frac{1}{2}$ -procentiger Prioritäten nicht fertig werden, für die 12.000 K Garantie vorhanden sind? Das ist auch ein Umstand, den ich den Herren von Dornbirn zur Beherzigung anempfehlen möchte. Es wäre doch nicht schön, wenn die Finanzierung in der jetzt geplanten Weise gemacht würde. Man dürfte das später sicherlich bereuen. Dornbirn hat seinerzeit große Gelder für ein unproductives Unternehmen, auf dem jetzt Gras wächst, aufgebracht; daher sollten sich die Dornbirner bei einem so guten Unternehmen, das nach meiner Anschauung sich rentiert, durch Übernahme von Prioritätsactien betheiligen, da für dasselbe ja nur 16.000 K Ertragnis erforderlich sind. Da sollten sie sich nicht lange befinden und gleich zugreifen.

Weil wir, das Land als Stammactienbesitzer, ein großes Interesse an der Finanzierung und Weiterführung dieses Unternehmens haben und uns hierüber die verschiedensten und widersprechendsten Auskünfte zutheil geworden sind, so hätte ich zu den Anträgen noch einen Wunsch oder richtiger einen Zusatzantrag beizufügen. Ich bin nämlich der Meinung, eben weil uns so widersprechende Auskünfte gegeben wurden und wir ein Sechstel Antheil der Stammactien übernommen haben, sollten wir auch jetzt schon und nicht erst, wenn das Consortium gegründet ist, ein Wort da mitzureden haben. Aus dem Grunde stelle ich folgenden Zusatzantrag: (liest)

„Ferner soll der Landes-Ausschuß berechtigt sein, sogleich zwei Mitglieder in das Consortium mit Sitz und Stimme zu entsenden. Eines dieser Mitglieder soll Mitglied des Arbeits-Ausschusses sein.“

Landeshauptmann: Ich ertheile weiters das Wort dem Herrn Landeshauptmannstellvertreter Abg. Ganahl.

Ganahl: Es unterliegt keinem Zweifel, dass die beiden volkreichsten Gemeinden Vorarlbergs dormalen nur schlecht auf einem großen Umweg per Bahn mit einander verbunden sind, wobei die Staatsbahnen noch durch übertrieben lange Aufenthalte in Bregenz dafür sorgt, dass der Verkehr noch mehr erschwert wird. Wenn irgendwo eine solche Localbahn angezeigt ist, so scheint mir dies zwischen Dornbirn — Lustenau der Fall zu sein. Ich kann nur das eine bedauern, dass die Verwirklichung dieses Projectes in eine Zeit industrieller Krisis fällt, der bald eine finanzielle Krisis im Lande nachfolgen dürfte. Wäre die Zeit nicht so ungünstig, so würden auch die Finanzierungskosten geringere sein, kurz das ganze Unternehmen hätte sich viel leichter abwickeln lassen. Wie aber die heutigen Verhältnisse sind, so muss man etwa nicht glauben, dass die finanzierende Firma einen übertriebenen Gewinn für sich in Anspruch nehme, denn 90% für 4½ procentige Prioritäten, deren Zinsen nur mit 42% von zwei Gemeinden garantiert werden, sind heutzutage kein Papier, für das ein wesentlich höherer Cours zu erwarten ist. Wenn wir die Kosten rechnen und annehmen, dass ein solches Papier vielleicht zu 92 oder 93 einmal anzubringen sein könnte, so rechtfertigt sich der angenommene Cours. Die Sache wird aber noch große Schwierigkeiten bereiten. Ich möchte da — es dürfte Ihnen gewiss bekannt sein, — nur in Erinnerung bringen, dass die Prioritäten der Bregenzerwaldbahn, die vom Staat mit 4% garantiert sind, an eine Wiener Firma zu 90 abgegeben worden sind. Diese staatliche Garantie von 4% dürfte eben so hoch zu bewerten sein, als eine nominell 4½ procentige Verzinsung, wobei aber nur 42% des 4½ procentigen Erträgnisses von zwei Gemeinden garantiert werden. Ich glaube also, dass der Cours vollkommen gerechtfertigt ist. Ich weiß auch, dass die betreffende finanzierende Firma sich nicht nach dem Geschäfte gedrängt hat, ja es wäre ihr beinahe lieber, scheint mir, wenn dasselbe nicht zustande kommen würde, denn die Verhältnisse liegen eben dormalen zu ungünstig.

Es wurde auch eine Aenderung des Projectes gewünscht und vieles vorgebracht, das vielleicht

keine Berechtigung hat, aber ich glaube es wäre, Sache der Lustenauer gewesen, früher mit mehr Nachdruck auf ihren Forderungen zu bestehen und auf die Fortsetzung des Projectes bis zum Staatsbahnhofe Lustenau zu dringen. Die Lustenauer hätten es ja in der Hand gehabt, ihre Mitarbeiter-schaft von diesem Umstande abhängig zu machen. Nun haben wir es aber mit einem fertigen Projecte zu thun, und ich glaube, es steht uns nicht an, eine Abänderung desselben veranlassen zu wollen. Ich erinnere daran, dass es bei Localbahnen oft vorkommt, dass sie mit dem Bahnhofe einer Hauptbahn nicht verbunden sind. Das ist beispielsweise, wenn ich mich nicht irre, bei der Localbahn Innsbruck — Hall auch nicht anders. Solche Localbahnen sind eben ein Verkehrsmittel für sich.

Zu formeller Beziehung hätte ich zu dem eingebrachten Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses noch etwas zu bemerken. Im ersten Alinea des Antrages heißt es: (verliest dasselbe aus Beilage XXV); das lautet ganz unbedingt. Dann heißt es im dritten Alinea (verliest dasselbe aus Beilage XXV).

Wenn man sich aber zu einer Zeichnung unbedingt verpflichtet, so ist die Übernahme der Papiere nur eine leidige Consequenz derselben. Nach meiner Ansicht müsste also der dritte Punkt mit dem ersten vereinigt werden, so dass es heißen würde: (liest): „Das Land Vorarlberg theilhaftig sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn — Lustenau durch Zeichnung eines Betrages von 90.000 K in Stammactien unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen.“

Ich glaube zwar nicht, dass dem Lande bei der andern Fassung unter Umständen ein Process drohte, aber sie ist nach meiner Ansicht nicht ganz richtig; denn die Übernahme der Actien ist wie gesagt eine Consequenz der Zeichnung, also muss die gestellte Bedingung mit der Zeichnung verbunden sein. Sonst schließe ich mich dem Antrage des volkswirtschaftlichen Ausschusses an.

Dr. Waißel: Als Vertreter der Handels- und Gewerbekammer habe ich stets jenen Anträgen meine Zustimmung gegeben, die darauf abzielten, alte Verkehrswege zu verbessern und neue zu schaffen, weil jeder solche Schritt geeignet ist, der

Entwicklung von Handel und Gewerbe zugute zukommen.

In dem hier vorliegenden Falle haben wir es wieder mit einer Verbesserung des Verkehrs zu thun. Dieses Project braucht einerseits wohl nicht weiter erörtert zu werden, weil dasselbe hinlänglich im Berichte beschrieben und es in den mündlichen Auseinandersetzungen hervorgehoben worden ist, daß in der Verbindung von Dornbirn mit Lustenau thatsächlich eine Lücke besteht, deren Ausfüllung ein längst gefühltes Bedürfnis ist und an dessen Abhilfe man lange schon gedacht hat. Das Project, das uns heute beschäftigt, ist nicht das erste und einzige; schon vor mehreren Jahren wurden von anderer Seite ähnliche Projecte in Dornbirn verfaßt und zur Verhandlung gebracht. Dies dient nur wieder zum Beweise, daß eine Verbesserung des Verkehrs zwischen den zwei Gemeinden schon längst angestrebt wurde. Der Umstand, daß beide Gemeinden sich zu hohen Beiträgen verpflichtet haben, ist wiederum eine Beweis, daß sie ernstlich bestrebt sind, diesem Bedürfnisse abzuhelfen. Daher ist, wie ich glaube, das Land verpflichtet, diesem Unternehmen seine vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden und diesen Bestrebungen mit demselben Wohlwollen entgegenzukommen, wie das bei anderen Fällen zutage trat.

Ich kann daher die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses hier im Hause nur begrüßen. Allerdings hätte ich noch etwas anderes gewünscht, nämlich daß die Beiträge nicht in vier so langen Terminen, sondern in einem oder höchstens zwei geleistet würden, weil sonst für das Unternehmen eine Zinsenlast damit verbunden ist. Wenn weiters beantragt wird, dem bereits bestehenden Consortium zwei weitere Mitglieder beizugeben, so habe ich von hier aus keine Einwendung zu machen, sondern kann das nur begrüßen, weil das Land durch eine derartige Theilnahme nur sein Interesse an diesem Unternehmen bekundet.

Ein Haupteinwand gegen dieses Unternehmen liegt in dem Umstande, daß von mehreren Herren verlangt wurde, es müsse diese Strecke mit dem Bahnhofe von Lustenau in Verbindung gebracht werden. Daß dies nicht von allem Anfange an geschehen ist, hat seinen Grund wohl darin, daß ursprünglich wie ja auch schon betont wurde, in erster Linie die nächste Verbindung mit der Schweiz angestrebt wurde. Es wäre ja nicht zweckmäßig

gewesen, wenn auf dem Wege über den Bahnhof von Lustenau die Schweiz aufgesucht worden wäre; denn das hätte natürlicherweise die Nothwendigkeit zur Folge gehabt, daß man hätte zweimal umsteigen und Zuschlagskarten lösen müssen; einmal von St. Margrethen nach Lustenau und das andere Mal von Lustenau nach St. Margrethen. Man hat immer, von allem Anfang schon, hier die kürzeste Verbindung mit der Schweiz im Auge gehabt. Das ist auch schon zur Zeit geschehen, wo die ganze Linie Kennelbach—Dornbirn—Lustenau erstellt werden sollte. Damals schon waren alle Vertreter der beteiligten Gemeinden damit einverstanden, daß die Linie zunächst nur bis Au hergestellt werden solle; ein Begehren auf Fortsetzung derselben bis zum Bahnhofe Lustenau ist meines Erinnerns gar nicht zur Sprache gekommen. Ich bin aber überzeugt, wenn diese Bahn Dornbirn—Lustenau einmal ins Leben getreten ist, sich als lebensfähig erweist und jene Erwartungen sich erfüllen, die man an diese Bahn knüpft, dann wird sich die weitere Ausgestaltung der Bahn von selbst ergeben, und wenn sich im Laufe der Zeit die Wahrnehmung herausstellt, daß eine Verbindung mit dem Bahnhofe Lustenau für die Verkehrsinteressen nöthig sei, so wird begreiflicherweise die Verbindung auch hergestellt werden. Das können wir der Zukunft vollkommen ruhig anvertrauen. Es ist ebenso auch die Fortsetzung bezüglich der Strecke nach Kennelbach nicht fallen gelassen, sondern der Verkehr mit den Gemeinden des Hofsteiges im Auge behalten worden. Wenn die Bahnlinie, die zunächst zur Ausführung bestimmt ist, einmal glücklich ins Leben tritt, dann wird man auch an die weitere Ausgestaltung ganz sicher denken und an dieselbe schreiten.

Aus diesem Grunde finde ich die Beschränkungen der Herren Abg. Bösch und Delz für nicht berechtigt; wegen dieser 20.000 K soll man das ganze Unternehmen denn doch nicht gefährden oder verkürzen. Dasselbe benötigt diese 90.000 K vollauf, und daher sollen sie diesem Unternehmen auch bewilligt werden. Der Wunsch, den Herr Abg. Delz ausgesprochen hat, daß sich die Geldkräfte Dornbirns an der Finanzierung dieses Unternehmens mehr beteiligen sollen, ist nicht allein vom Herrn Abg. Delz ausgesprochen worden, der ist auch von den Interessenten ausgesprochen und getheilt worden. Es liegt aber nicht in ihrer

Macht, das zur Erfüllung zu bringen, wir müssen das den Betreffenden überlassen, mit ihren Mitteln selber zu rechnen und ihre Stellungnahme zu diesem Unternehmen zu beurtheilen.

Die Schwierigkeit der Geldbeschaffung, die von einigen Herren heute betont worden ist, hat nach meinem Dafürhalten mein Herr Vorredner Landeshauptmann-Stellvertreter Ganahl in ganz vortrefflicher Weise entkräftet. Ich kann, glaube ich, nun schließen und Ihnen die Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses nur zur Annahme empfehlen, wie der Herr Berichterstatter sie Ihnen unterbreitet hat.

Landeshauptmann: Das Wort hat der Herr Abg. Dressel.

Dressel: Hohes Haus! Wenn ich recht verstanden habe, so geht der Antrag des Herrn Abg. Bösch dahin, daß für das gegenwärtige Project Dorbirn—Untere Rheinbrücke, Lustenau 70.000 K zu zeichnen seien, und es sei gleichzeitig auszusprechen, daß auch die Ergänzungsstrecke von der unteren Rheinbrücke bis zum Staatsbahnhofe Lustenau ausgeführt werde und es seien die restlichen 20.000 K erst dann auszubezahlen, wenn diese Theilstrecke wirklich erbaut werde. Im Berichte heißt es hier: (liest)

„Aus den Acten ist nicht zu ersehen, ob und in welcher Weise für etwaige Mehrkosten bei Ausführung des Baues, für eventuelle Betriebsabgänge, für Sicherstellung der rechtzeitigen Einzahlung der gezeichneten Stammactienbeträge seitens der Interessenten und der Finanzierung des Unternehmens überhaupt u. dgl. vorgesorgt worden sei.“

Nach Anschauung des volkswirtschaftlichen Ausschusses werden aber die diesbezüglich nothwendig erscheinenden Maßnahmen sicher von der Regierung verlangt werden, ehe die Ertheilung der Concession erfolgt und findet sich daher der Ausschuss nicht veranlaßt, diesbezüglich einen Antrag zu stellen.“

Hier ist gesagt, daß man sich um die Sicherstellung nicht zu kümmern habe, man wird aber nicht unterrichtet, wer diese Sicherstellung zu übernehmen hätte; darum möchte ich einen Antrag stellen. Es könnte nämlich der Fall sein, daß

man da die Stammactienbesitzer in Verbindung bringen könnte, wie das andermwärts in ähnlichen Fällen ja auch schon geschehen ist. Sollte dieser Fall hier auch nicht eintreten, so kann es doch wenigstens nichts schaden, wenn man hinzufügt: „Ohne weitere Verbindlichkeiten irgendwelcher Art damit zu übernehmen.“ Damit wird das Land auf alle Fälle davor geschützt, daß es als Stammactionär nicht in irgend einer Weise für die Sicherstellung verbindlich gemacht werden kann. Diesen Zusatzantrag möchte ich für beide Fälle stellen, sei es, daß der Antrag des Herrn Referenten oder der des Herrn Abg. Bösch angenommen wird.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort?

Jodok Fink: Nachdem mehrere Vertreter der Landgemeinden bereits zu diesem Gegenstande gesprochen haben, so will auch ich mir erlauben, meine Abstimmung zu begründen und auf einige Ausführungen zu antworten, obwohl ich anfangs die Absicht hatte, mich an der Debatte nicht zu betheiligen, weil ich schon im volkswirtschaftlichen Ausschusse zu dieser Vorlage Stellung genommen habe.

Von vielen Seiten ist der Vorwurf erhoben worden, das Project habe deshalb einen Mangel, weil es nicht bis zum Staatsbahnhof in Lustenau gehe. Ich bin von allem Anfang an auch der Anschauung gewesen, daß die Bahn eigentlich hätte bis zu dem obigen Punkte ausgedehnt werden sollen und habe meiner Ansicht auch im volkswirtschaftlichen Ausschusse Ausdruck verliehen, dann aber habe ich mir wieder gesagt, daß es bei einem Projecte wie das vorliegende ist, das schon sehr weit gediehen ist, wo die Grundeinlösungen und die Actienzeichnung schon erfolgte, nicht angehe, noch derartige Bedingungen zu stellen und ich bin auch der Anschauung, daß der Antrag, wie er von dem Herrn Abg. Bösch gestellt worden ist, eigentlich nichts anderes besagt als mein geehrter Herr Vorredner gesagt hat, nämlich es werden nur 70.000 K votiert und nicht 90.000. Ich habe nun für meine Person die Anschauung, daß der erste Absatz des Antrages in formeller Beziehung nicht gut angeht. Denn es heißt hier, der Landtag solle beschließen, sich an dem Bahnbau von Dorbirn nach Lustenau und weiterhin zum Bahnhofe von

Lustenau mit 90.000 K zu beteiligen, wovon 20.000 K nach einem späteren Abfalle zurückbehalten werden, bis das letzte Stück dieser Bahnstrecke gebaut ist.

Nun habe ich mir, nachdem der Antrag formell vorgelesen worden ist, gesagt, das geht doch nicht gut an, daß der Landtag beschließt, sich in Zukunft an einem Projecte mit 20.000 K zu beteiligen, von dem man nicht weiß, wie es aussieht, was die Staatsbahn für Bedingungen stellt, und wo man auch nicht weiß, wie das Land finanziell stehen wird, ob es noch etwas hergeben kann oder nicht, und ob alle Bedingungen, unter denen das Werk gemacht wird, so geartet sind, daß der Landtag sich beteiligen kann.

Ich möchte daher wünschen, daß Herr Bösch seinen Antrag etwas modifiziert und sagt, etwas geben wir für das vorliegende Unternehmen, nämlich 70.000 K, und das Land soll weiters die Geneigtheit aussprechen, das Unternehmen mit 20.000 K weiterhin zu unterstützen, wenn die Fortsetzung der Bahn unter annähernd gleichen Bedingungen erfolgt, wie dies jetzt der Fall war. Man muß doch auch das Project ansehen. Aber das geht nach meiner Überzeugung denn doch nicht, daß der Landtag einen Beitrag für ein Project beschließt, das gar nicht vorliegt und von dem man nicht weiß, unter welchen Bedingungen es zustande kommt. Ich habe früher auch die Anschauung gehabt, daß man so eine ähnliche Bedingung stellen könnte, wie Herr Bösch meint, erst nachdem der Antrag zur Verlesung gekommen ist, habe ich mir gesagt, so geht das nicht, das können wir nicht machen. Das ist meine persönliche Anschauung, wenn andere Herren eine andere haben, so mögen sie dieselbe ja zum Ausdruck bringen.

Wenn der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter sich mit der Finanzierung des Projectes beschäftigt hat und besonders die Bankhäuser verteidigte, so habe ich dagegen nichts einzuwenden. Ich glaube aber Herr Delz hat sich nicht mit den Bankhäusern beschäftigt, sondern wir haben die Überzeugung, daß es von den Gemeinden und namentlich den Finanzkräften in Dornbirn nicht recht sei, daß man die Finanzierung durch Bankhäuser mache. Es ist auch nicht richtig, daß bloß 42% garantiert sind, denn nachdem die Hälfte der erforderlichen Bau Summe in Stammactien gezeichnet ist, machen 12.000 K Gemeindegarantie

mehr aus als 42% Zinsengarantie für die Prioritätsobligationen. Ich bin ganz der Anschauung des Herrn Abg. Delz; es sollte dazu kommen, daß Private in Dornbirn, wo doch noch vermögliche Leute sind, und dann die Gemeinden schließlich die Finanzierung selber machen. Weil ich diese Anschauung habe, so stimme ich gerade aus den Gründen, welche andere Herren bewegen haben, zu erklären, dagegen zu stimmen, für die 90.000 K, denn mir scheint es nicht consequent zu sein, daß man einerseits sagt, man mache es mit der Finanzierung nicht recht und andererseits dieselbe erschwert würde, wenn das Land weniger gibt. Ich halte es für consequent, daß man die 90.000 K bewillige, um zu zeigen, daß das Land die Finanzierung, soweit es irgend in seinen Kräften steht, unterstützen will, und dadurch auch zu zeigen, daß das Land die Sache doch nicht für so ungünstig hält; denn meiner Ueberzeugung nach können wir hier den Vergleich mit anderen früheren Bahnprojecten nicht ziehen, denn hier handelt es sich um eine elektrische Bahn, um ein Project, wenigstens für eine kurze Strecke im Lande eine solche ins Leben zu rufen, und ich glaube, daß wir, wie man überhaupt fortschreiten muß, z. B. mit der Viehzucht, der Milchwirtschaft u. s. w. auch im Verkehrswesen fortschreiten sollen, und ich bin nicht der Anschauung, daß Lustenau z. B. heute ein den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechendes Verkehrsmittel an der allerdings nicht schlechten Straße hat, sondern ich habe die Anschauung, daß eine Straße für große Orte wie Lustenau, wo sie zum Bezirksgerichte nach Dornbirn müssen, und wo sie doch so weit vom Staatsbahnhofe entfernt sind, für den heutigen Verkehr nicht mehr genügt und in dieser Beziehung kann es vom Lande nur begrüßt werden, wenn einmal ein Stück elektrischer Bahn im Lande gebaut wird, damit wir sehen, wie sich die Sache macht. Soweit ich mir in dieser Beziehung Erfahrungen sammeln konnte — ich habe mir Mühe gegeben, solche bei jeder Gelegenheit zu sammeln — habe ich immer gefunden, daß elektrische Bahnen sich besser rentieren als mit Dampf betriebene Bahnen, und ich glaube, daß die Anlage dieser 90.000 K in Stammactien von den drei Bahnprojecten, die wir vom Lande aus unterstützen, vielleicht doch die beste ist, weil ich glaube, daß bei elektrischem Betriebe die Betriebskosten bedeutend erniedrigt

werden, wenn auch die Erstellungskosten etwas erhöhte sind. Infolge der niedrigen Betriebskosten kann bei elektrischem Betriebe öfter gefahren werden und dadurch, glaube ich, wird der Verkehr gefördert, was dem Unternehmen wieder in finanzieller Hinsicht, also hinsichtlich der Betriebsergebnisse, zu Nutzen kommt.

Ich halte dafür, dass, wenn wir dem Unternehmen vom Lande 90,000 K zuwenden, wir vom Lande aus nicht stärker an diesem Bahnbau uns beteiligen, als wir das bei den vorhergegangenen zwei Bahnprojecten gethan haben, beziehungsweise dass die Interessenten es jedenfalls nicht leichter bekommen werden, als sie es bei den andern beiden Projecten gehabt haben. Es ist von einer Seite gesagt worden, die Dornbirner leisten nicht so viel, als man im Bregenzerwalde und in Montavon leisten müsste; das ist aber nicht so, denn, wenn sie die Hälfte der Stammactien leisten, so ist das sehr viel, und wir haben das im Bregenzerwalde nicht gethan; in Montavon aber kommt dabei in Betracht, dass sie doch etwas Ständeswaldungen, einzelne Gemeinden auch Wälder haben; das kommt nebenher in Betracht. Ich will diesen Punkt nicht näher ausführen, weil ich sonst noch auf eine andere Sache zu sprechen kommen müsste, die ich nicht erwähnen will.

Ich glaube nur, bemerken zu sollen, dass mit Rücksicht darauf, dass der Staat auch, wie voranzusehen ist, beim Montavoner Bahnbau eine Unterstützung gibt, es vom Staate und Lande zusammen den Montavonern mehr erleichtert wird, als wir es hier vom Lande aus den Dornbirnern und Lustenauern erleichtern; und wenn man schon von capital- und steuerkräftigen Gemeinden spricht, so habe ich die Ueberzeugung, dass, wenn wir die Steuerkraft, d. h. die Umlagen, die von Dornbirn und Lustenau vom Lande aus erhoben werden, hernehmen, kein Landestheil zu finden ist, der noch nicht in seinem Verkehrswesen bedeutend gefördert worden ist, der zusammen so viel an das Land zahlt, wie Dornbirn und Lustenau. Denn diese beiden Gemeinden zahlen mehr an das Land als ganze Thäler, die wir in ihrem Verkehrswesen unterstützt haben, ja zum Theile soweit unterstützten, dass wir parallel Straße und Bahn nebeneinander unterstützten.

Wenn wir also gerecht sein wollen, so müssen wir sagen, dass wir nicht weiter gehen, wenn wir

diese 90,000 K bewilligen, als wir bisher gegangen sind.

Schließlich ist noch ein Grund, der mich bestimmt, für diese 90,000 K zu stimmen, das ich glaube, es ist die Beschlussfassung des Landtages, wenn an der Summe nichts abgemakelt wird, nicht bloß eine materielle, sondern auch eine moralische Unterstützung, denn ich glaube, weil man mit der Finanzierung in Dornbirn so schwer thut, wird die Beschlussfassung des Landtages für die Finanzierung gewiss von Wert sein und dieselbe fördern. Ich werde daher für die Ausschussanträge stimmen.

Johannes Thurnher: Ich beantrage Schluss der Debatte, weil die Sache nach meinem Dafürhalten nun von allen Seiten hinlänglich besprochen und erörtert worden ist.

Landeshauptmann: Der Herr Abg. Johannes Thurnher beantragt Schluss der Debatte; ich bemerke, dass noch vorher zum Worte gemeldet sind die Herren Bösch und Wittwer.

Ich erlaube nun jene Herren, welche dem Antrage auf Schluss der Debatte zustimmen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Majorität.

Das Wort hat also zunächst Herr Bösch!

Bösch: Hohes Haus! Es sind von verschiedenen Seiten des hohen Hauses Einwendungen gegen meinen Antrag erhoben worden. Der Herr Landeshauptmannstellvertreter z. B. hat sich so ausgedrückt, als hätten die Lustenauer bei der Verhandlung über das jetzt in Berathung stehende Project ihrem Wunsche zu wenig Ausdruck verliehen. Was da dahinter ist, weiß ich nicht genau, immerhin aber glaube ich, mich dahin rechtfertigen zu sollen, dass sich Lustenau bei dieser Vorverhandlung als der schwächere Theil gefühlt hat und deshalb dem Drucke der Übermacht gewichen ist, um überhaupt das Werk zustande kommen zu lassen. Hier aber ist es etwas ganz anderes, wenn ich von dieser Stelle aus diesen Antrag stelle und mit etwas starkem Nachdrucke auf dieser gerechten Forderung der Gemeinde Lustenau bestehe. Denn es ist sowohl hier wie im volkswirtschaftlichen Ausschusse dieser Mangel des Projectes von allen Seiten erkannt und hervorgehoben worden; alle Mitglieder des volkswirtschaftlichen Ausschusses

haben dem zugestimmt, daß das Project mangelhaft sei und daß der Anschluß an die Staatsbahn hätte erfolgen sollen.

Der Herr Dr. Waibel hat gesagt, die Lustenauer haben bei den Vorverhandlungen zugestimmt und seien einverstanden gewesen, und es sei der Anschluß an den Bahnhof nie in Frage gezogen worden, es sei immer nur die Verbindung mit der Schweiz berührt worden. Das scheint auch wieder sonderbar, denn in Lustenau hat man das in der That nie vernommen und nie vernehmen können, vielmehr hat man einen anderen Grund den ich bereits dem Herrn Landeshauptmannstellvertreter gegenüber berührt habe, uns mitgetheilt.

Was die Ausführungen des Herrn Abg. Fink betrifft, der glaubte, es sei unthunlich vom Landtage, solche Beschlüsse zu fassen, so muß ich bemerken, was eigentlich der Antrag für einen Zweck hat. Er hat allerdings den Zweck, dem jetzt vorliegenden Projecte einen Beitrag von 70,000 K zu gewähren, und zwar aus dem Grunde, um dem andern Projecte Vorschub zu leisten, damit nicht die Wünsche der Landesvertretung, wie sie im Berichte ausgeführt sind, eben nur Wünsche bleiben, sondern daß sie eine greifbare Form bekommen, und damit die Ausführung dieser Ergänzungsstrecke auch sichergestellt werde. Ich denke mir die Sache so: Wenn der Landtag meine Anträge beschließt, so muß man nicht denken, daß das Werk dann für Jahre und Jahre hinaus einschlafen wird, bis es dem jetzigen Consortium vielleicht in den Sinn kommt, diese Strecke wieder in Behandlung zu ziehen, sondern ich denke mir, es wird sich — jedenfalls bald, als man annimmt — eine Gesellschaft bilden, und diese wird sich um die Finanzierung kümmern und wird Sorge tragen, daß für diesen Anschluß die Vorconcession erwirkt und die andern Vorarbeiten durchgeführt werden, und wenn das Project nach den jetzigen Verhältnissen finanziert ist, beziehungsweise die Vorarbeiten erledigt sind, so wird das jetzige Consortium sich dafür annehmen, und die Ausführung und den Betrieb übernehmen, alles wird dann unter eines kommen. Das war meine Absicht in dieser Angelegenheit!

Der Landtag faßt also nach meiner Anschauung hiemit keinen besonders unrichtigen Beschlusses, sondern gibt einfach seinem Wunsche Ausdruck, daß er ihm eine greifbare Unterlage verschafft und daß sein Wunsch gefördert wird und nicht nur ein frommer

Wunsch bleibt. Das glaube ich, ist eine genügende Begründung, und darf meinem Antrage also ungenügend zugestimmt werden. Denn ich wüßte wirklich nicht, warum wir diese 90,000 K nicht in der von mir vorgeschlagenen Weise in zwei Raten zu 70,000 K und 20,000 K sollten gewähren können, denn auch ich denke mir das Unternehmen als ein einheitliches, nicht als zwei, der zweite Theil wird nur die Ergänzung des Werkes sein. Die Auszahlung der 70,000 K aber ist jetzt notwendig, weil ohne diese Landeshilfe das ganze Unternehmen unausführbar wäre, aber damit das andere Stück sicher zur Ausführung und Durchführung gelange, sollen die weiteren 20,000 K solange deponiert bleiben, bis die Ausführung möglich ist.

Das ist meine Anschauung in dieser Angelegenheit, und ich bitte die Herren nochmals, entschieden diesem meinem Abänderungsantrage ihre Zustimmung zu ertheilen.

Landeshauptmann: Nun hat noch das Wort der Herr Abg. Wittwer.

Wittwer: Ich werde mich, nachdem sich die Debatte schon ziemlich lang hinausgeschoben hat, kurz fassen. Ich habe mich nicht zum Worte gemeldet, weil ich etwa ein Gegner der Sache bin, im Gegentheile, aber zwei Worte des Herrn Vorredners Jodok Fink haben mich so gelupft, daß ich mich nicht mehr zurückhalten konnte. Wenn das nicht geschehen wäre, würde ich mich nicht zum Worte gemeldet haben. Herr Fink hat nämlich gesagt, daß der Stand Montavon Vermögen besitze und die Gemeinden Waldungen. Das hat mir als Montavoner ganz sonderbar in die Ohren geklungen; nachdem wir Montavoner doch jährlich große Standesumlagen bezahlen müssen, kann von einem Vermögen nicht gesprochen werden; ich weiß nicht, ob Herr Fink vielleicht die zwei Gebäude gemeint hat, nämlich das Gerichtsgebäude und den Arrest (Geiterkeit), denn sonst weiß ich wahrlich nichts mehr. Montavon hat allerdings Waldungen, aber diese dienen natürlich den vier Gemeinden, und da kann also von einem Standesvermögen auch nicht gesprochen werden. Unter Vermögen verstehe ich etwas, von dem jährlich ein Nutzen für das gesammte Thal erwächst, nicht bloß für einzelne. Gemeindewaldungen haben wir mit Aus-

nahme der Gemeinde Lorüns auch keine. Schruns hat ein kleines Stück, aber das ist kaum der Rede wert, sonst aber hat meines Wissens das ganze Thal keine Gemeindewaldungen mehr, also kann nicht von einem Vermögen gesprochen werden.

Jodok Fink: Ich bitte ums Wort zur tatsächlichen Berichtigung! Ich konstatiere tatsächlich, daß Herr Wittwer gesagt hat, daß die Gemeinden Lorüns und Schruns Gemeindewaldungen besitzt. Ich wußte das früher schon und habe es deshalb konstatiert.

Ich habe dann weiters Herrn Bösch gegenüber tatsächlich zu constatieren, daß die Begründung, welche er gegeben hat, ganz richtig ist, aber das ist im Antrage nicht gesagt, wenn das Project so und so gemacht wird, dann geben wir 90.000 K; was er gesagt hat, ist richtig, aber im Antrage ist es nicht enthalten.

Vandeshauptmann: Nachdem die Debatte geschlossen ist, hat nun der Herr Berichterstatter das Wort.

Martin Thurnher: Das hohe Haus wird mir dankbar sein, wenn ich suche das Schlusswort, soweit es möglich ist, kurz zu fassen. Es ist über die meisten Punkte des Berichtes gesprochen und sind eine Anzahl Abänderungs- oder Ergänzungsanträge gestellt worden. Ich will mich im Ganzen genommen hauptsächlich mit den Anträgen, wie sie im Hause gestellt wurden, befassen und nur einige Bemerkungen vorausgehen lassen.

Es ist viel über die Finanzierung des Unternehmens gesprochen worden, und ich acceptiere die bezüglichen Ausführungen. Es ist auch im Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses bereits eingehend darauf hingewiesen worden, daß es der Ausschuss lebhaft bedauert, daß keine günstigere Finanzierung projectiert ist; der Ausschuss hat aber aus den im Berichte angegebenen Gründen sich nicht veranlaßt gesehen, diesbezüglich eine Bedingung an die Beteiligung des Landes zu knüpfen und zwar sicher deswegen, weil er nicht wollte, daß das Unternehmen dadurch gefährdet würde. Es ist bereits von allen Seiten hervorgehoben worden, daß die Finanzierung in der jetzigen Zeit nicht so leicht zustande gebracht werden kann, als es vor einigen Jahren der Fall gewesen wäre,

und es muß auch berücksichtigt werden, daß die beiden interessierten Gemeinden Dornbirn und Lustenau als Gemeinden finanziell doch nicht so gut situiert sind und bei der Finanzierung vielleicht Schwierigkeiten bekommen würden; es ist also wohl mit Recht von Seite des Ausschusses eine Bedingung an die Beteiligung des Landes nicht geknüpft worden, nämlich daß die Beteiligung nur dann eintrete, wenn die Finanzierung in der von den Vorrednern gewünschten Weise erfolge.

Dann ist weiter behauptet worden, insbesondere vom Herrn Abg. Pfarrer Thurnher, daß die Gemeinden Dornbirn und Lustenau hinsichtlich ihrer Beiträge zu dieser Bahn nicht in so hohem Grade herangezogen worden seien, wie das bei ähnlichen Unternehmungen in anderen Theilen des Landes der Fall gewesen sei. Nun da glaube ich ist das Umgekehrte der Fall. Darauf ist auch vom Herrn Abg. Jodok Fink bereits aufmerksam gemacht worden. Ich will da keinen Vergleich mit dem Bregenzerwalde ziehen, denn der würde noch ganz anders ausfallen, weil diese Bahn ganz außerordentlich hohe Kosten erforderte wegen der Schwierigkeiten des Baues infolge der ungünstigen Terrainanlage. Dort haben die Gemeinden von dem aufzubringenden Gesamtcapitale nur $\frac{1}{8}$ übernommen, während Staat und Land $\frac{7}{8}$ übernahmen, der Staat natürlich den Löwenantheil mit der Garantie für ein Anlagecapital von mehr als 4.000.000 K. Beim Montafoner Bahnbau, bei dem die Staatshilfe schon bei der bezüglichen Beschlussfassung in Aussicht genommen wurde, haben Staat und Gemeinden $\frac{7}{8}$ übernommen, und Staat und Land zusammen sollen $\frac{1}{8}$ des Gesamtcapitales aufbringen. Wenn die Staatshilfe nicht erzielt worden wäre, so glaube ich würden Staat und Gemeinden von Montafon auch nicht das ganze Unternehmen haben fallen lassen, sondern sie würden wahrscheinlich auch noch mit neuen Anforderungen oder wenigstens Bitten an das Land gekommen sein, und wir hätten wegen 30.000 bis 40.000 K das Unternehmen schließlich noch einmal unterstützen müssen, um, wenn immer möglich, dasselbe dadurch zu ermöglichen.

Bei diesem uns vorliegenden Bahnprojecte, welches auf etwas mehr als 900.000 K veranschlagt ist, übernimmt das Land kaum $\frac{1}{10}$, und $\frac{9}{10}$ müssen die Interessenten und Gemeinden auf-

bringen; es ist also unrichtig, was behauptet worden ist, daß die Gemeinden (Pfarrer Thurnher: Als solche?!), das bleibt sich gleich, auch im Bregenzerwalde wie im Montafon ist das Geld nicht von den Gemeinden allein, sondern ein bedeutender Theil auch von privaten Interessenten aufgebracht worden, das ist ganz gleich, da hat man nie einen Unterschied gemacht.

Dann hat man gesagt, das Großcapital solle sich mehr beteiligen, das sei ein rentables Geschäft; das letztere ist auch nicht ganz richtig, (Rufe: Hört, Hört!) wir hoffen zwar, daß die Bahn rentabel wird, aber in der Weise rentabel, daß eine volle Verzinsung zu erzielen wäre, ist sie weder von Dornbirn noch vom volkswirtschaftlichen Ausschusse angenommen worden.

In der dem Gesuche beiliegenden Tabelle, die hier im Berichte nur kurz erwähnt ist, wird als günstigstes Ausmaß der Verzinsung 2% der Stammactien gedacht; in diesem Falle wäre dann wohl die 4½%ige Verzinsung der Prioritäten gesichert. Bei der Annahme auf eine 2%ige Verzinsung der Stammactien müßten aber schon 284.770 Fahrkarten jährlich gelöst werden, welche einen Ertrag von 117.900 K ergeben würden. Da wäre beiläufig 63% der Verkehrsichte der schweizerischen Localbahn Bernect Albstätten zur Grundlage genommen. Es ist aber auch eine Berechnung im Gesuche aufgeführt, welche umgekehrt auf nur 2% Verzinsung der Prioritätsactien lautet, wo nämlich dann der Fall der Beitragsleistung der Gemeinden im Betrage von 12.000 K eintritt; das wäre also der schlimmste Fall, wo die Prioritäten nur eine theilweise Verzinsung erhalten. Nun komme ich zu den Anträgen und da muß ich in erster Linie den Antrag Bösch erwähnen. Dieser ist, wie bereits Herr Abg. Fink richtig hervorgehoben hat, unklar, und ich glaube nicht, daß er vom Landtage in dieser Unklarheit im Punkte 1 zur Grundlage seiner endgiltigen Beschlussfassung genommen werden könnte, aber nach meiner Anschauung ist er auch in sachlicher Beziehung nicht gerechtfertigt, denn die Sache steht so: entweder bewilligen wir den für das Zustandekommen des Unternehmens nöthigen Betrag von 90.000 K, oder wir sagen die Bahn braucht nicht soviel, es ist vielleicht möglich, daß es anderweitig zusammengebracht wird, wir bewilligen nur 70.000 K oder 60.000 K. Das wäre consequent und würde nur

insoferne der Bahn Schwierigkeiten machen, daß sie sorgen müßte, das fehlende Capital aufzubringen. Aber ich glaube, nachdem nachgewiesen ist, daß die Beteiligung des Landes im Verhältnisse zu den bisherigen Bauten und im Verhältnisse zu den Opfern, welche die Gemeinden zu bringen haben, keine größere ist, sondern der Sachlage vollkommen entspricht, so können wir von diesen 90.000 K nicht abgehen, ohne ungerecht gegen die betreffenden Gemeinden zu werden. Die Bedingung, welche nach dem Antrage Bösch an die Gewährung der Landeshilfe geknüpft werden soll, würde nur Verwirrung in die Ausführung der Angelegenheit bringen. Der volkswirtschaftliche Ausschuss hat ebenfalls in eingehender Weise diese Frage behandelt und ist zu dem Schlusse gekommen, daß, wenn wir das Unternehmen überhaupt zustande kommen lassen wollen, das Land keine Bedingung an die Landesbeteiligung knüpfen solle, und zwar aus dem Grunde, weil dadurch die ganzen bisherigen Verhandlungen vielleicht über den Haufen geworfen würden. Die Stammactionäre könnten leicht diese Änderung der Linie als Anlaß benutzen, um ihre Zeichnung zurückzuziehen. Es müßten ferner für die Verlängerung weitere 130.000 K aufgebracht werden; diese Summe wäre nicht so leicht zu beschaffen, somit können wir auf diesen Antrag nicht eingehen. Wir müssen uns vor Augen halten, daß die betreffenden Gemeinden die Verhandlungen so geführt haben, daß sie zu diesem Abschlusse gekommen sind, und wenn wir auch lebhaft bedauern, daß die Bahn nicht bis zum Staatsbahnhofe Lustenau führt und dadurch nicht einen allgemeinen Charakter angenommen hat, so können wir in diesem Momente doch nichts weiter thun, ohne das Werk zu gefährden, als den Wunsch zum Ausdruck bringen, daß in nicht allzuferner Zeit diesem berechtigten Wunsche Rechnung getragen werde. Ich glaube, Herr Abg. Bösch wird seinen Antrag schon im Interesse des Zustandekommens der Bahn — die Lustenauer glaube ich werden dafür sein, sonst hätten wir vielleicht andere Anträge gestellt — zurückziehen, wenn das nicht geschieht, ersuche ich das hohe Haus, denselben unter allen Umständen abzulehnen.

Gegen den Antrag Stz, welcher dahin geht, daß der Landes-Ausschuss berechtigt sein solle, zwei Mitglieder in das Consortium mit Sitz und

Stimme zu entsenden, wovon eines Mitglied des Arbeitsausschusses sein solle, habe ich nichts einzuwenden und kann ihn dem hohen Hause zur Annahme empfehlen. Wenn es diesen Mitgliedern gelingt, im Vereine mit den bisherigen Mitgliedern des Consortiums eine bessere Finanzierung zustande zu bringen, soll uns das nur freuen.

Den zwei Anträgen, wie sie von den Herren Abg. Ganahl und Dressel gestellt worden sind, kann ich, wie ich glaube, auch im Namen des Ausschusses beipflichten. Der Antrag Ganahl involviert gar keine meritorische Änderung des Ausschussantrages, es ist nur eine Zusammenstellung des Punktes 1 und 3, und ich hätte gegen die ursprüngliche Fassung auch jetzt noch keine Bedenken, nur im Interesse, dass es bei der Abstimmung keine Verwirrung gibt, glaube ich diese Anträge alle zusammenfassen und damit auch den Antrag Dressel verbinden zu sollen. Die Anträge, wie sie der volkswirtschaftliche Ausschuss vorgeschlagen hat, sind fast wörtlich den Beschlüssen entnommen, welche der Landtag über die Montafonerbahn gefasst hat. Es wäre also diesbezüglich ebenfalls klar, wenn Punkt 1 und 3 getrennt blieben, als wenn sie vereinigt werden.

Aus den angeführten Gründen beantrage ich aber, dass Punkt 1 und 3 unter Einbezug des Antrages Dressel folgendermaßen zu lauten haben: (liest)

1. „Das Land Borsarlberg theiligt sich an der Erstellung der Localbahn Dornbirn—Lustenau, ohne damit weitere Verbindlichkeiten irgendwelcher Art zu übernehmen, durch Zeichnung eines Betrages von 90,000 K in Stammactien, unter der Bedingung, dass dem Landes-Ausschusse statutarisch das Recht eingeräumt werde, ein Mitglied des Verwaltungsrathes dieser Bahn zu ernennen“, dann soll hier der Zusatzantrag des Herrn Abg. Ölz eingeschaltet werden (liest weiter): „ferner soll der Landes-Ausschuss berechtigt sein, sogleich zwei Mitglieder in das Consortium mit Sitz und Stimme zu entsenden. Eines dieser Mitglieder soll Mitglied des Arbeitsausschusses werden.“

Der Punkt 2 der Ausschussanträge soll unverändert aufrecht erhalten werden: (liest)

2. „Die Ausfolgung des Betrages erfolgt in 4 gleichen Jahresraten von 22.500 K; die

erste Rate wird nach erfolgter Ertheilung der Concession unter der Voraussetzung der Bauinangriffnahme, die übrigen in den drei darauf folgenden Jahren ausgefolgt“

Mit diesen Bemerkungen und Erklärungen schließe ich meine Ausführungen; ich glaube nicht auf alle vorgebrachten Bemerkungen zurückkommen zu sollen, um die Zeit nicht so sehr in Anspruch zu nehmen, aber ich empfehle dem hohen Hause nochmals dringend die Annahme der von mir vorgelegten Anträge und die Ablehnung des Antrages Bösch.

Landeshauptmann: Die Herren Antragsteller Landeshauptmannstellvertreter, Dressel und Ölz werden vielleicht ihre Anträge zurückziehen, nachdem sie vom Herrn Berichterstatter in einigermaßen anderer stylisirter Form gestellt sind.

Dressel: Ich ziehe meinen Antrag mit dem Bemerkung zurück, dass ich ihn, wenn der combinirte Antrag nicht angenommen würde, als selbständigen Zusatzantrag zum Antrag Bösch aufrecht halte!

Landeshauptmann: Ich habe diese Frage gestellt, damit ich eventuell die Anträge, wie sie vom Herrn Berichterstatter neu gestellt worden sind, unter einem zur Abstimmung bringen kann. Nachdem der Herr Berichterstatter die verschiedenen gestellten Abänderungs- und Zusatzanträge in einen neuen Gesamtantrag aufgenommen hat, werde ich denselben nochmals verlesen, ebenso den Antrag des Herrn Abg. Bösch und zwar werde ich denselben zuerst verlesen; er lautet: (verliest nochmals den Antrag Bösch.)

Der Antrag des Herrn Berichterstatters, wie er ihn unter Einbezug der Zusatz- und Abänderungsanträge an Stelle der Ausschussanträge modificirt hat, lautet: (verliest nochmals obigen Antrag.)

Ich schreite nun zuerst zur Abstimmung über den Antrag Bösch; bevor ich dieselbe einleite, muss ich eine Erklärung abgeben. Es steht mir geschäftsordnungsmäßig das Recht zu auch als Vorsitzender an der Abstimmung theilzunehmen! Wenn ich dies in der Regel nicht thue, so ist deswegen mein Recht nicht verwirkt, und ich erkläre, dass ich in dieser wichtigen Angelegenheit ebenfalls mitstimmen werde.

Wünschen die Herren die Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben oder namentliche Ab-

stimmung? (Rufe: Aufstehen!) Wir schreiten also zur Abstimmung über den Antrag Bösch, welchen ich in seiner Gänze zur Abstimmung bringe; wenn dieser angenommen würde, so müßte selbstverständlich auch der Zusatzantrag des Herrn Abg. Olz zur Abstimmung kommen und ebenso der des Herrn Dressel. Ich ersuche also jene Herren, welche dem Antrage Bösch zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben.

Der Antrag ist mit 10 gegen 9 Stimmen abgelehnt. Nun kommt der modifizierte Antrag des Herrn Berichterstatters.

Martin Thurnher: Ich beantrage en bloc-Aannahme beider Theile und sämtlicher Zusatzanträge.

Landeshauptmann: Ich werde also die Abstimmung über beide Punkte der Anträge des Herrn Berichterstatters unter Einem einleiten, wenn kein anderer formeller Antrag erfolgt.

Pfarrer Thurnher: Ich meine, es sollte doch getrennte Abstimmung erfolgen; wenn man zuerst für 70.000 K gestimmt hat, so stimmt man doch nicht gleich darauf für die Summe von 90.000 K.

Martin Thurnher: Diesem Wunsche könnte vielleicht in der Weise entsprochen werden, daß man über den Betrag von 90.000 K getrennt abstimmt.

Landeshauptmann: Ich lasse also vorerst nur über den Betrag von 90.000 K abstimmen und ersuche jene Herren, welche mit einer Landesbetheiligung von 90.000 K einverstanden sind, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Es sind 11 Stimmen, also die Majorität.

Nun bitte ich diejenigen Herren, welche dem ganzen Antrage, wie ihn der Herr Berichterstatter gestellt hat, Punkt 1 und 2 zusammen, ihre Zustimmung geben wollen, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Dieser Gegenstand ist somit erledigt.

Nun hätten wir noch einen dritten Gegenstand auf der Tagesordnung, nämlich Bericht des Schulausschusses über die Eingabe der Gemeinde Dornbirn wegen Abänderung des § 22 des Landesgesetzes vom 28. Aug.

1899 über die Rechtsverhältnisse der Lehrer.

Ich weiß nicht, wünschen die Herren, diesen Gegenstand noch zu verhandeln oder auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen; in diesem Falle könnten wir zum Schlusse der Sitzung schreiten. (Johannes Thurnher: Nächste Sitzung! Dr. Schmid und andere: Erledigen!) Es sind also zwei Ansichten ausgesprochen worden; ich werde daher abstimmen lassen, ob wir den Gegenstand noch erledigen oder zum Schlusse der heutigen Sitzung schreiten wollen. Diejenigen Herren, welche für Schluss der Sitzung sind, bitte ich, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Abgelehnt.

Nun werden wir also noch kurz diesen Gegenstand der Tagesordnung erledigen; ich ersuche den Herrn Abg. Dressel als Berichterstatter das Wort zu ergreifen!

Dressel: (liest Bericht und Antrag aus Beilage XXIV.)

Landeshauptmann: Ich eröffne über Bericht und Antrag die Debatte.

Ganahl: Es war recht großmüthig von Dornbirn, daß es das Einkommen der fünf Lehrer der Bergschulen so erhöht hat. Aber daß das Land das Gesetz abändern soll, damit Dornbirn die 25% Landeszuschlag vom erhöhten Gehalt nicht verliere, ist dagegen eine Forderung, die sich durch Bescheidenheit nicht auszeichnet. Mir hat deswegen auch der Antrag des Schulausschusses und dessen ganze Motivierung sehr gut gefallen, so daß ich dieselbe mit unterschreiben würde. Besonders aber hat mir ein Passus gefallen, der lautet: „Ist es schon im Allgemeinen von Übel, ohne zwingende Gründe Änderungen an Gesetzen von so kurzem Bestande vorzunehmen, so wäre dies hier umsomehr der Fall...“ Meine Herren, das ist ein Standpunkt, den ich vor Jahren schon eingenommen habe, aber freilich habe ich damit nicht reussiert. Als seinerzeit eine Abänderung des Jagdgesetzes in Verhandlung stand, habe ich darauf aufmerksam gemacht, daß man ein Gesetz, das man vor wenigen Jahren erst gemacht hat, nicht so leichtweg wieder ändern solle. Fortwährende Änderungen schaden dem Ansehen der Gesetze in den Augen der Bevölkerung.

Mich freut also diese Wandlung der Gesinnung, welche ich bei der konservativen Partei da entdeckt habe. (Heiterkeit.)

Dr. Waibel: Die Herren erinnern sich, dass ich den gleichen Standpunkt, wie der Herr Vorredner wiederholt eingenommen und zum Ausdrucke gebracht habe; ich bin auch kein Freund von solchen unglücklichen Gesetzesabänderungen, aber der hohe Landtag hat schon wiederholt die gegen-theilige Anschauung bewiesen und ist sehr leicht zu Gesetzesänderungen übergegangen, die nicht notwendig waren. Also dieser Punkt dürfte die Majorität des hohen Hauses gerade nicht verhindert haben, dem Antrage der Gemeinde Dornbirn zuzustimmen. Ich würde jedoch anderen Bedenken, welche mit dem Begehren der Gemeinde Dornbirn verbunden sind, persönlich vollkommen zustimmen, jedoch als Chef der Gemeinde Dornbirn muss ich die Beschlüsse der Gemeindevertretung insoweit vertreten, als ich denselben nicht entgegentreten kann und nicht dagegen stimmen.

Die Herren werden also begreifen, dass ich bei der Abstimmung nicht für den Antrag des Schulausschusses stimmen kann.

Landeshauptmann: Wer wünscht noch weiter das Wort? — Es meldet sich niemand, somit ist die Debatte geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter noch zu sprechen?

Dressel: Ich muss gestehen der Herr Abgeordnete der Stadt Feldkirch hat dem Berichte des Schulausschusses Anerkennung gezollt, aber damit ist noch nicht bestätigt, was er vor einem Jahre bezüglich des Jagdgesetzes ganz allgemein ausgesprochen hat; es ist allerdings richtig, dass es vom Übel ist, bestehende Gesetze von so kurzem Bestande zu ändern, namentlich wenn man es ohne triftige Gründe thut. In diesem Falle würde es sich also um eine Abänderung eines Gesetzes handeln, das kaum 1½ Jahre besteht, das ist jedenfalls ein sehr kurzer Bestand; beim Jagdgesetze war es anders, das war doch etwas älter, und da waren auch wirklich zwingende Gründe für die Abänderung

vorhanden, und deswegen war es gerechtfertigt, dass man es abgeändert hat

Landeshauptmann: Ich schreite nun zur Abstimmung und ersuche jene Herren, welche dem Antrage des Schulausschusses, wie er vom Herrn Berichterstatter verlesen wurde, ihre Zustimmung geben, sich gefälligst von den Sitzen zu erheben.

Angenommen.

Hiermit ist unsere heutige Tagesordnung erschöpft. Ich habe noch mitzutheilen, dass nachmittags um halb 4 Uhr sich die Special-Commission für die Landhausfrage und die Forderung des Landes an das k. k. Arar wegen Kriegserlittenheiten zu einer Sitzung hier versammeln wird. Ich lade dazu sämtliche Herren Abgeordneten ein, um Ihnen Gelegenheit zu geben, über den vorliegenden Act in der Landhausfrage Einsicht zu nehmen, Fragen zu stellen und sich an der Debatte zu betheiligen.

Gleichzeitig wird der Bericht über den anderen vorerwähnten Gegenstand zur Verification gelangen.

Die nächste Sitzung beraume ich auf Mittwoch, den 3. ds. Mts. 2 Uhr nachmittags an mit folgender Tagesordnung:

1. Bericht des Schul-Ausschusses über das Pensionsgesuch der Lehrerswitwe Moll;
2. Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechenschaftsbericht des Landes-Ausschusses und die Rechnungsabschlüsse aller Fonde.

Ich muss die Sitzung auf Nachmittag anberaumen, weil die Drucklegung der Berichte sonst zu spät erfolgen würde, so dass die Herren keine Gelegenheit mehr hätten, in dieselben Einsicht zu nehmen.

Der Bericht über das Gesuch der Lehrerswitwe Moll wird den Herren heute Abend noch vertheilt werden, der große Bericht des Finanz-Ausschusses über den Rechenschaftsbericht des Landes-Ausschusses und die Rechnungsabschlüsse der verschiedenen Fonde bis morgen Nachmittag.

Die heutige Sitzung ist geschlossen.

(Schluss der Sitzung 1 Uhr 10 Minuten mittags.)

