Beilage 6.

VII. Jahres-Bericht

über den Stand und Fortgang des Baues der auf Grund des Landesgesetzes vom 29. November 1899, L. G. Bl. Nr. 9 ex 1900 herzustellenden **Konkurrenzstraßen in Vorarlberg**, sowie über die finanzielle Gebarung, umfassend den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1907.

Die Bauaktion hat sich im Jahre 1907 — abgesehen von der Laternserstraße, für welche der erste Spatenstich im genannten Jahre erfolgte — auf die Fortsetzung der schon in den Vorjahren in Angriff genommenen Straßenbauten beschränkt; dagegen wurden für mehrere Straßenzüge die vollständigen Detail-Projektsaufnahmen vorgenommen, so daß für dieselben im Jahre 1908 verläßliche Kostenerfordernisziffern vorliegen werden.

Wie in früheren Jahresberichten erwähnt, basieren die dem eingangs genannten Gesetze, bezw. dem Kostenerfordernisse von 1,246.600·— fl. = 2,493.200·— K zugrunde gelegten Voranschläge der einzelnen Straßenzüge nur auf ganz generelle Erhebungen.

Die Straßenbaukommission, deren Zusammensetzung im übrigen die gleiche geblieben ist, wie im Vorjahre, hat durch Tod den Verlust des Ersatzmitgliedes der Kommission, des Herrn Landesausschußmitgliedes Dr. Jakob Schneider, zu beklagen.

Die Wahl seines Nachfolgers, welche durch den Vorarlberger Landesausschuß erfolgt, hat noch nicht stattgefunden.

Im Jahre 1907 fanden drei Sitzungen der Vorarlberger Straßenbaukommission statt, deren vornehmlichste Beratungsgegenstände in Gemäßheit der Bestimmungen des § 8 der Vollzugsverordnung vom 7. Mai 1900, L. G. Bl. Nr. 30, zum vorgenannten Landesgesetze die Prüfung und Genehmigung der von der Bauleitung vorgelegten Straßenprojekte, der Rechnungsgebarung des Baufondes, ferner der nächstjährigen Bauprogramme und der Kollaudierungsoperate bildete.

Dringliche Angelegenheiten fanden im Kurrendalwege die Erledigung.

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

Nach der Beilage (Rechnungsabschluß) zum vorliegenden Jahresberichte beziffert sich das Zinserträgnis des allgemeinen Baufondes auf K 3684·82, des Fondes der Straße Gampratz – Schruns auf K 32·40 und jenes des Fondes der Jagdbergstraße auf K 66·88.

Wie in den Vorjahren, so verlief auch im Berichtsjahre die Bauaktion in der glattesten Weise und erfolgten die Einzahlungen der im Jahre 1907 fälligen Konkurrenzbeträge der Gemeinden im Gesamtbetrage von K 45.481·38 in der anstandslosesten Form und zu den festgesetzten Terminen.

Nicht unerwähnt soll bleiben die Arbeitsmisere, welche sich besonders im Jahre 1907 durch steten Arbeitermangel und Wechsel, in der Steigerung der Arbeitslöhne und Verkürzung der Arbeitszeit fühlbar machte und die Bauaktion wesentlich verteuerte.

Übergehend auf die Straßen im einzelnen und unter Hinweis auf den Bericht des Vorjahres 1906 wird nachstehender Bericht erstattet:

I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.

Bludenz—Schruns—Parthenen.

Wie bereits im Berichte pro 1906 erwähnt, wurden von diesem Straßenzuge vollendet, kollaudiert und in die Erhaltung der Konkurrenzausschüsse übergeben:

Die 4166 m lange Strecke: St. Gallenkirch—Mauren mit der 317 m langen Zufahrtsstraße: Battmund—Kreuzgasse, weiters die 2806 m lange Strecke: Mauren—Gamprätz und die 1349 m lange Strecke: Gamprätz—Schruns.

Die im Protokolle vom 19. November 1906, die Kollaudierung der beiden letztgenannten Straßenstrecken betreffend, vom Konkurrenzausschusse gewünschten Nacharbeiten in der Strecke Gamprätz—Schruns gelangten im Jahre 1907 mit dem Kostenaufwande von K 1798·76 zur Ausführung.

Dieser Betrag, wie überhaupt der ganze für diese Strecke erforderliche Baubetrag von K 25.000·— wurde von der Gemeinde Schruns vorschußweise und zinsenfrei der Straßenbaukommission gegen seinerzeitigen Rückersatz in 2 Raten in den Jahren 1909 und 1910 zur Verfügung gestellt.

Der Konkurrenzausschuß leistete Verzicht auf die sonst übliche, ein Jahr nach der Kollaudierung vorzunehmende Nachkollaudierung der Straßenstrecken: Mauren—Gamprätz—Schruns.

Mit Ende des Jahres 1906 sind für den Bau der 8321·5 m langen Straßenstrecke:

St. Gallenkirch—Mauren—Gamprätz—Schruns sowie der Zufahrtsstraße zur Kreuzgasse aufgelaufen	K	290.952·89
hiezu der im Jahre 1907 ergangene Aufwand per	„	1.798·76
ergibt einen Gesamtaufwand von	K	292.751·65

Bei der Straßenlänge von 8638·5 m entfällt sohin pro m Länge ein Betrag von K 33·90.

Im Herbste 1907 erfolgte die Projektsaufnahme und teilweise Ausarbeitung der rund 9490 m langen Strecke: St. Gallenkirch—Gortipohl—Gaschurn—Parthenen, wofür K 1259·30 aufgewendet wurden. Mit dem Baue der 3 km langen Strecke: St. Gallenkirch–Gortipohl dürfte — einen glatten Verlauf der Grundeinlösungsverhandlungen vorausgesetzt — in der 2. Hälfte des Jahres 1908 begonnen werden.

Der Gesamtkostenaufwand für die Projektierung und den Bau der Montafoner-Konkurrenzstraße, erster Teil: Bludenz—Parthenen beziffert sich mit Ende des Jahres 1907 auf K 294.010·95.

II. Hinterbregenzerwaldstraße. Erster Teil.

Bezau—Schröcken.

Von diesem 27·4 km langen Straßenzuge wurden, wie bereits im vorhergehenden Berichte angeführt, die zusammen 3·6 km langen Straßenstrecken zwischen Klaus—Zangenau und Mellau—Hirschau in den Jahren 1902—1904 umgebaut.

Im heurigen Jahre gelangte der restliche Betrag von K 1299·21 für die 90 m lange Zufahrtsstraße zum Bahnhofe Bezau, welche einen Bestandteil der Konkurrenzstraße: Bezau—Schröcken bildet und bereits im Jahre 1902 mit einem Kostenaufwande von K 1948·82 gebaut wurde — welchen Betrag die Konkurrenzgemeinden vorschußweise zur Verfügung stellten — abzüglich des 25 %igen Konkurrenzbetrages von K 487·21 und des bereits im Jahre 1906 gezahlten Betrages von K 649·61, sohin im Ausmaße von K 812·— zur Rückzahlung an die Gemeinden.

Im Jahre 1907 wurde das im Jahre 1906 aufgenommene Detailprojekt der 10 km langen Straßenstrecke Schoppernau—Schröcken ausgearbeitet; der Kostenvoranschlag beziffert sich auf K 480.000.

Die ungewöhnliche Höhe desselben ist in den Schwierigkeiten dieses Straßenbaues begründet, welcher unter anderem auch die Herstellung eines 31·3 m über der Talsohle sich erhebenden 58 m langen Viaduktes aus Stein und Beton, mit der Hauptöffnung von 35 m lichte Weite erfordert.

Auf Grund des Detailprojektes wurde im Sommer 1907, dem Wunsche des Konkurrenzausschusses entsprechend, mit dem auf K 62.000·— veranschlagten Umbau der 790 m langen Straßenstrecke Schalzbach—Schreckbach bezw. mit der teilweisen Verlegung der Straße auf die andere linksseitige Talseite begonnen, und zwar aus dem Grunde, weil große Lawinen und Muhrgänge in der in dieser Strecke vorkommenden sog. „Himmelriese" den Verkehr zu wiederholtenmalen unterbrachen und gefährdeten.

Weiters wurde im Sommer 1907 das Detailprojekt für die 17·4 km lange Straßenstrecke: Bezau—Schoppernau aufgenommen mit Ausschluß der bereits gebauten Strecken: Klaus—Zangenau und Mellau—Hirschau.

Am 17. Dezember 1907 stellten die Gemeindevorstehungen von Schoppernau, Au, Schnepfau und Mellau auf Grund einstimmiger Beschlüsse der Gemeindevertretungen an das k. k. Eisenbahnministerium, sowie an den Landesausschuß das Ansuchen um Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Bezau und Schoppernau über Mellau bezw. um Verlängerung der Bregenzerwaldbahn: Bregenz—Bezau bis Schoppernau unter Verzichtleistung auf den Straßenbau.

Damit ist die Angelegenheit des weiteren Ausbaues der Straße: Bezau—Schoppernau in ein neues Stadium getreten und wird deren weitere Verfolgung abhängen von dem Ergebnisse der über die Frage des Bahnbaues durchzuführenden Verhandlungen zwischen den kompetenten Faktoren.

Für die Projektierung und den Bau der Hinterbregenzerwaldstraße, I. Teil, wurden im Jahre 1907 aufgewendet	K	26.845·33
hiezugerechnet die bis Ende 1906 hiefür aufgelaufenen Kosten nach dem Jahresberichte pro 1906 mit	„	190.469·58
ergibt mit Jahresschluß 1907 einen Gesamtaufwand von . .	K	217.314·91

III. Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Die Länge dieses Straßenzuges beträgt 14·95 km. Hievon wurden in den Jahren 1901—1903 die beiden ersten insgesamt 7·3 km langen Teilstrecken: Bregenz—Siechensteig—Wirtatobel vollendet.

Die weitere 3·4 km lange Strecke: Wirtatobel—Langen wurde bereits in früheren Jahren noch vor Schaffung des Landesgesetzes vom 29. November 1899, die Herstellung von Konkurrenzstraßen in Vorarlberg betreffend, seitens der Gemeinde Langen ausschließlich auf deren Kosten gebaut.

Für die weitere 3·8 km lange Strecke: Langen—Hub wurde im Jahre 1907 das Detailprojekt aufgenommen.

Der Bau der 420 m langen Strecke: Hub—Grenze mitsamt der über den Huberbach führenden Grenzbrücke (Steinbogenbrücke von insgesamt 41·7 m Länge mit 4 Öffnungen, Hauptöffnung 21 m Lichtweite) wurde bereits im November 1906 in Angriff genommen und im September 1907 fertiggestellt.

Am 11. Oktober 1907 fand die Kollaudierung der Straße und Brücke statt; nachdem die Kosten der Brücke als Grenzbrücke im Verhältnisse des tatsächlichen Aufwandes vom Straßenbaufonde

und dem bayrischen Distrikt Weiler im Allgäu getragen werden, so nahm an der Kollaudierung der Brücke auch der Distriktsausschuß Weiler unter Führung des kgl. Bezirksamtmannes von Lindau und des dortigen kgl. Amtstechnikers teil.

Auf Grund des günstigen Ergebnisses der Kollaudierung wurde die Straßenstrecke Hub—Grenze vom Konkurrenzausschusse der Straße Bregenz—Langen—Grenze und die Grenzbrücke vom genannten Ausschusse, sowie vom Distriktsausschusse Weiler in die Erhaltung übernommen und zwar in der Weise, daß, nachdem die Mitte des Hauptbogens die Grenze zwischen Österreich und Bayern bildet, die Einhaltung des von der Mitte linksseits gelegenen Teiles dem Distriktausschusse Weiler und des rechtsseitig gelegenen Teiles dem Konkurrenzausschusse der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze zufällt.

Die Kosten der Brücke waren veranschlagt nach dem Detailprojekte auf K 22.950·—, die tatsächlichen Kosten beziffern sich auf K 25.448·55 und ergibt somit eine Überschreitung von K 2498·55, von welchen K 2088·80 zu Lasten des Distriktes Weiler und K 409·75 zu Lasten des Baufondes der Vorarlberger Konkurrenzstraßen fallen.

Die Projektsverfassung und Bauleitung für die Grenzbrücke wurde einverständlich mit dem kgl. Bezirksamte Lindau von der Bauleitung der Vorarlberger Konkurrenzstraßen besorgt.

Die Kosten der Straße waren veranschlagt auf K 17.900·—, die wirklichen Kosten betragen K 18.690·06, daher resultiert eine Überschreitung von K 790·06.

Die im Jahre 1907 für den Bau der vorgenannten Straße und Brücke, sowie für die Projektsaufnahme der Straßenstrecke: Langen—Hub aufgelaufenen Kosten beziffern sich auf .	K	21.061·70
hiezugerechnet die bis Ende 1906 für die Konkurrenzstraße: Bregenz—Langen—Grenze aufgelaufenen Kosten nach dem Jahresberichte pro 1906 mit	„	381.258·42
ergibt mit Jahresschluß einen Gesamtaufwand . . .	K	402.320·12

Noch wird bemerkt, daß für den Umbau der an den Straßenzug: Bregenz—Langen—Reichsgrenze bei Neuhaus auf bayerischem Gebiete anschließenden Gemeindestraße von Neuhaus nach Bahnstation Weiler im Allgäu, bezw. für die Umgestaltung derselben in eine Distriktsstraße vom k. Amtstechniker in Lindau das Projekt im Jahre 1907 aufgenommen wurde und daß mit dem Umbau bereits im heurigen Jahre begonnen werden soll.

IV. Flexenstraße.

Die Flexenstraße, welche in der Länge von 18·5 km von Stuben über den Flexenpaß nach Lech und Warth zur Landesgrenze führt, bildet nur in der 7·8 km langen Strecke: Lech—Warth—Grenze Gegenstand des durch das Gesetz vom 29. November 1899 geschaffenen Straßenbauprogrammes, während die 10·7 km lange Strecke: Stuben—Lech bereits in den Jahren 1895—1901 außerhalb desselben gebaut wurde.

Die 6·4 km lange Strecke Lech—Warth wurde bereits im Vorjahre fertig gestellt; im heurigen Jahre gelangte die restliche 1·4 km lange Strecke: Warth—Grenze nahe der Vollendung; es erübrigt nur mehr die Ausführung einiger kleiner Arbeiten, wie Aufstellung von Wehrsteinen, Zäunung ꝛc.; ferner der völlige im Jahre 1907 begonnene Ausbau der gewölbten steinernen Brücke über den Krumbach, die als Grenzbrücke, von welcher je die Hälfte auf Vorarlberger und Tirolergebiete steht, gemeinschaftlich von der k. k. Bauleitung der Lechtalerstraße und der landschaftlichen Bauleitung der Vorarlberger Konkurrenzstraßen nach dem von letzterer verfaßten Projekte hergestellt wird.

Die mit K 14.000·— veranschlagten Kosten werden im Verhältnisse der tatsächlichen Arbeitsleistung auf den Baufond der Lechtaler- und der Flexenstraße aufgeteilt.

Die Vollendung der Flexenstraße steht nach 13jähriger Arbeit im Jahre 1908 zu erwarten.

Für den Bau der Flexenstraße wurden im Jahre 1907 aufgewendet K 32.223·26
hinzugerechnet die mit Jahresschluß 1906 aufgelaufenen und im
VI. Jahresberichte pro 1906 ausgewiesenen Kosten per . „ 259.838·16
ergibt mit Jahresschluß 1907 einen Gesamtaufwand von . . K 292.061·42

Bereits im Jahresberichte pro 1906 geschah Erwähnung der von dem Konkurrenzausschusse der Flexenstraße angestrebten Erbreiterung derselben in der 3·0 km langen Strecke: Stuben—Flexenpaß, auf welcher die Straße im Gegensatze zu der anschließenden Strecke: Flexenpaß—Grenze und der Lechtalerstraße mit der Straßenbreite von 4·0 m, nur eine Breite von 3·0 m aufweist, sowie der für die Sicherheit des Verkehres höchst notwendigen Ergänzung der Lawinengallerien und Schneerechen.

Diesem Mangel fiel im Frühjahre 1907 ein Menschenl ben zum Opfer.

Entsprechend dem Ansuchen des Konkurrenzausschusses und über Auftrag des Landesausschusses wurde vom Landesbauamte ein diesbezügliches Projekt mit dem Kostenanschlage von K 70.000·— ausgearbeitet; dessen Ausführung voraussichtlich im Jahre 1908 Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Staats- und Landesverwaltung und den Konkurrenzgemeinden bilden wird.

V. Straße: Raukweil—Laterns.

Die Ausführung der mit K 195.000·— veranschlagten Bauarbeiten dieser 7·2 km langen Straße wurden im Mai 1907 an die Bauunternehmung L. Canal zu den Einheitspreisen des Voranschlages vergeben, mit denselben im Juni 1907 begonnen und mit Jahresschluß ein Baufortschritt von 45 % erreicht.

Nach dem Landesgesetze vom 29. November 1899 sollte die Bauinangriffnahme im 5. Baujahre, d. i. im Jahre 1905 erfolgen; die Verzögerung wurde, wie bereits im vorjährigen Jahresberichte ausgeführt, durch den Umstand veranlaßt, daß erst die Deckung des von dem gesetzlichen Voranschlagsbetrage von K 119.200·— auf K 205.000·— erhöhten Kostenaufwandes sichergestellt werden mußte.

Nachdem sich das k. k. Ministerium des Innern schon früher bereit erklärte, die gesetzliche Beitragsquote von 25 % auch auf das Mehrerfordernis von K 85.800·— auszudehnen und den entfallenden Betrag im Höchstausmaße von K 21.450·— in 3 Raten von je K 7150·— in den Jahren 1908, 1909 und 1910 flüssig zu machen, beschloß der Landtag in der Sitzung vom 28. Dez. 1907, den Landesbeitrag von 30 % auch für das Mehrerfordernis zu gewähren und zwar im Höchstausmaße von K 25.740·—, zahlbar in 4 Raten von je K 6435·— in den Jahren 1907 bis 1910.

Zu den in den Jahren 1904—1906 für Tracierung und Projektsverfassung aufgelaufenen und im Jahresberichte von 1906 ausgewiesenen Kosten per . . . K 1.738·91
hinzugerechnet die im Jahre 1907 aufgewendeten Baukosten von „ 89.791·40
ergibt mit Ende 1907 für die Laternserstraße einen Gesamtaufwand von K 91.530·31

VI. Jagdbergstraße.

Die Jagdbergstraße, lang 9·9 km, deren Bauinangriffnahme gesetzlich erst im Jahre 1907 hätte erfolgen sollen, wurde, nachdem die Konkurrenzgemeinden den erforderlichen Baufond vorschußweise und zinsenfrei zur Verfügung stellten, bereits in den Jahren 1902—1904 ausgebaut.

Nach dem Bauprogramme sind die Kosten veranschlagt auf K 156.800, die Ausführungskosten betrugen K 163.547·85; die Überschreitung beziffert sich sohin auf K 6747·85.

Eingezahlt wurde von den Konkurrenzgemeinden ein Baukapital von K 163.700·—, welches durch das Zinsergebnis der disponiblen und bei der Sparkassa der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes auf K 165.532·73 anwuchs.

Abzüglich der Ausgaben von K 163.547·85 verbleibt Ende 1907 ein Kassarest von K 1984·88.

Dieser Betrag wurde den Konkurrenzgemeinden jedoch nicht rückerstattet, sondern bei der Sparkassa belassen, weil, wie bereits im Jahresberichte per 1906 erwähnt, die Gemeindevorstehung Schnifis an die Straßenbaukommission das Ansuchen stellte um Einbeziehung des Umbaues der 337 m langen Dorfstraße im Kirchdorfe Schnifis in die Jagdbergstraße und Bestreitung der Kosten aus dem Baufonde derselben, welche Kosten nach dem von der Bauleitung verfaßten Projekte ausschließlich der Grundablösung mit K 3400·— veranschlagt sind.

In Anlehnung eines in dieser Sache bereits am 19. Jänner 1906 gefaßten Beschlusses beschloß die Straßenbaukommission in der Sitzung vom 25. Mai 1907, vorbehaltlich der Zustimmung des Konkurrenzausschusses der Jagdbergstraße, den vorgenannten Kassarest, welcher Ende Jänner 1906 K 1918·— betrug, zum Ausbaue der Dorfstraße zur Verfügung zu stellen unter nachstehenden Bedingungen:

> Unentgeltliche Abtretung des benötigten Grundes, Entfernung des Düngerlagers und des Abortes beim Specht'schen Hause, sowie Abbruch des Stalles und endlich projektsgemäße Herstellung und Übernahme aller über den Betrag von K 1918·— hinausgehenden Kosten.

Mit Zuschrift vom 27. November 1907 teilte die Gemeindevorstehung Schnifis mit, daß mit den betreffenden Eigentümern ein Übereinkommen hinsichtlich Entfernung des Düngerlagers und Abbruch des Abortes und Stalles getroffen wurde. Über die anderen gestellten Bedingungen erstattete die Gemeindevorstehung keine Mitteilung, so daß noch weitere Verhandlungen nötig werden.

Der Konkurrenzausschuß der Jagdbergstraße erklärte sich auf Grund des Beschlusses vom 3. Dezember 1907 mit der Verwendung des Kassarestes von K 1918·— für den Umbau der Dorfstraße in Schnifis einverstanden, vorausgesetzt, daß die Gemeinde Schnifis, die von der Straßenbaukommission verlangten Bedingungen erfüllt.

Im Jahre 1907 gelangte die I. Rate per K 40.887·— abzüglich des 45 %igen Interessentenbeitrages per K 18.399·15, sohin im Ausmaße von K 22.487·85 des vorschußweise eingezahlten Baukapitales von K 163.700 — zur Rückzahlung an die Konkurrenzgemeinden.

VII. Straße von Kennelbach bis zur Langenerstraße.

Für diese Straße, mit deren Baue nach dem Straßenbauprogramme im 7. Baujahre, d. i. im Jahre 1907 begonnen werden soll, wurde im Herbste 1907 die Tracierung nach der von der Parzelle Kennelbach, Gemeinde Rieden, als Hauptinteressent gewünschten Trace und die generelle Projektsaufnahme vorgenommen.

Hiebei wird der Umbau der 1805 m langen alten Talstraße von Kennelbach dem Schülenbach entlang und weiter ein 1080 m langer Neubau der Straße bis zu deren Einmündung in die Konkurrenzstraße Bregenz—Langen—Reichsgrenze in der Lokalität „Unterau" beim Wirtshause „Grünau" in Aussicht genommen.

Die Ausarbeitung des vorläufig generellen Projektes ist im Zuge und werden nach dessen Fertigstellung im Laufe des Jahres 1908 dann Verhandlungen mit den interessierten Gemeinden betreffs Aufteilung des gesetzlich vorgeschriebenen 35 %igen Interessentenbeitrages gepflogen.

Im Falle eines günstigen Ergebnisses der Verhandlung wird die Detailprojektierung der Straße vorgenommen. Für die Projektierungsarbeiten wurden im Jahre 1907 ausgegeben K 134·54.

Schluß.

Wie bei den einzelnen Straßenzügen ausgewiesen, beziffern sich die für die Projektsaufnahme und für den Bau derselben mit Ende des Jahres 1907 aufgelaufenen Kosten, wie folgt:

I.	Montafonerstraße, 1. Teil: Bludenz—Parthenen . . .	K	294.010·95
II.	Hinterbregenzerwaldstraße, 1. Teil: Bezau—Schröcken . .	„	217.314·91
III.	Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze	„	402.320·12
IV.	Flexenstraße	„	292.061·42
V.	Straße: Rankweil – Laterns	„	91.530·31
VI.	Jagdbergstraße	„	163.547·85
VII.	Straße: Kennelbach—Langenerstraße	„	134·54
		Summe K	1,460.920·10

Von diesem Betrage entfallen K 94.376·93, sohin 6·46 % auf die Kosten der Tracierung (einschließlich Meßgehilfen) und Projektsverfassung der Straßen, der Bauleitung und Bauaufsicht (Bauaufseher) und der allgemeinen Verwaltung.

An dem Aufwande von K **1.460.920·10** beteiligt sich

der Staat mit dem Betrage von . .	K 527.763·36	= 36·13 %
das Land „ „ „ „ . .	„ 505.619·70	= 34·61 %
die Gemeinden mit dem Betrage von . .	„ 427.537·04	= 29·26 %

Die Länge der bereits ausgebauten Straßenstrecken beträgt 36·35 km, jene der im Baue befindlichen 9·40 km.

Von den vorgenannten 7 Straßenzügen liegen die vollständigen Detailprojekte und Kostenanschläge vor nur für die Flexenstraße, für die Straße: Rankweil—Laterns und die Jagdbergstraße.

Im heurigen Jahre werden die vollständigen Detailprojekte und Kostenanschläge ausgearbeitet für die anderen 4 Straßenzüge: nämlich Montafonerstraße, I. Teil: Schruns—Parthenen, die Hinterbregenzerwaldstraße, I. Teil: Bezau—Schröcken, die Straße: Bregenz—Langen—Grenze und die Straße von Kennelbach zur Langenerstraße.

Von diesen Straßenzügen liegen auch Detailprojekte vor, jedoch nur für jene Teilstrecken, die zum Baue gelangten.

Das auf Grund der Detailprojekte ermittelte Kostenerfordernis wird, wie schon in den früheren Jahresberichten erwähnt, weit hinausgehen über die Erfordernisse, welche den im Landesgesetze vom 29. November 1899 festgesetzten Voranschlägen für genannte Straßenzüge zu Grunde liegen.

Es wird sich sohin die Notwendigkeit ergeben, gleich wie es bei der Laternserstraße im Vorjahre geschah, mit der k. k Regierung und dem Lande die Verhandlungen betreffs Deckung der Mehrkosten in diesem Jahre fortzusetzen.

Diesbezüglich sei erwähnt, daß über Ansuchen der Straßenbaukommission und über Antrag der k. k. Statthalterei, dahin lautend, daß die Nachzahlungen bereits jetzt und nicht erst am Schlusse der Bauaktion unter Zugrundelegung der bisherigen finanziellen Resultate geleistet werden — das k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 29. September 1907, Z. 6870, erklärte, daß sich dasselbe die Schlußfassung bezüglich der Beteiligung des Staates an der Bestreitung der Mehrkosten bis zu jenem Zeitpunkte vorbehält, in welchem diese auf Grund der Detailprojekte für die noch auszuführenden Straßen, bezw. auf Grund der Kollaudierungsoperate für die bereits vollendeten Straßen in verläßlicher Weise festgestellt sein werden.

Der Zeitpunkt dieser Feststellung bleibt dem Ermessen der Straßenbaukommission anheimgestellt.

Außer den vorgenannten 7 Straßenzügen ist im Landesgesetze vom 29. November 1899 noch vorgesehen der Bau der Hinterbregenzerwaldstraße, II. Teil, von Schröcken über Hochkrumbach nach Warth und der Montafonerstraße, II. Teil, von Parthenen auf das Zeinisjoch bis zur Landesgrenze.

Nachdem mit dem Baue dieser beiden Straßen erst im 12. bezw. 13. Baujahre, d. i. in den Jahren 1912 und 1913 begonnen werden soll, so erscheint die Aufnahme der Detailprojekte schon aus dem Grunde verfrüht, weil in diesem langen Zeitraume die mit Pflöcken ausgesteckte Straßentrace verloren ginge und eine neue kostspielige Tracierung und Aussteckung der Trace erfolgen müßte.

Das Personale für die Durchführung der Straßenbauaktion ist das gleiche geblieben wie im Vorjahre und besteht außer dem Gefertigten als Bauleiter aus dem Baumeister Wilhelm Wolf und den beiden Bautechnikern Carl Bickel und Josef Hepperger, welche Funktionäre im Bedarfsfalle auch zu Dienstleistungen im Landesbauamte herangezogen werden, in welchem Falle der Landesfond die betreffenden Kosten trägt.

Dem vorliegenden VII. Jahresberichte pro 1907 liegen bei die Rechnungsabschlüsse des allgemeinen Baufondes und der in gesonderter Verwaltung geführten, von den betreffenden Konkurrenzgemeinden vorschußweise beigestellten Baufonde der Teilstrecke der Montafonerstraße, I. Teil: Gampratz—Schruns und der Jagdbergstraße.

Bregenz, im Jänner 1908.

Ilmer m. p.
Landes-Oberingenieur und Bauleiter.

Druck von J. N. Teutsch, Bregenz.