

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses über die Vorlage des Landesauschusses in Angelegenheit der Wiederherstellung der durch das Hochwasser zerstörten Montafonerbahn und über das Gesuch des Verwaltungsrates genannter Bahn in der gleichen Angelegenheit.

Hoher Landtag!

Bei der Mitte Juni d. J. eingetretenen Hochwasserkatastrophe wurde die Montafoner Bahn vielfach beschädigt, ja weite Strecken derselben ganz zerstört.

Die Kosten der provisorischen Wiederherstellung werden etwa 120.000 K erfordern, die der definitiven aber 450.000 K, in welcher letzterem Betrage aber die Kosten der provisorischen Bauten schon inbegriffen sind.

Se. Erzellenz der Herr Eisenbahnminister hatte gelegentlich seines Besuches der durch das Hochwasser geschädigten Landesteile in Aussicht gestellt, daß der Staat $\frac{3}{4}$ der Kosten der provisorischen Herstellungsbauten in Stammaktien übernehme, wenn das Land den restlichen Teil der Kosten decke. In der am 25. August d. J. in Wien stattgefundenen interministeriellen Konferenz erklärte aber der Vertreter des Finanzministeriums, daß dieses keine Gelegenheit gehabt habe, den bezüglichen Vorschlag des Eisenbahnministeriums zu prüfen und das Finanzministerium sich daher seine Stellungnahme zur Frage vorbehalten.

Es wurde sonach über diese Angelegenheit vom k. k. Eisenbahnministerium eine neuerliche Verhandlung anberaumt, die am 6. September d. J. in Wien stattfand. Bei dieser Verhandlung machte der Vertreter des Finanzministeriums das Anerbieten, der Staat wolle $\frac{1}{3}$ der Kosten der provisorischen Wiederherstellung der Bahn in Stammaktien übernehmen, wenn das Land ebenfalls ein Drittel und die Bahn das restliche Drittel übernehmen. Hieran wurde aber die Bedingung gestellt, es müsse der 4%ige Zinsfuß der Prioritätsaktien, soweit diese im Besitze des Standes und der Gemeinden sich befinden, auf 3% herabgesetzt werden, um dadurch eine s. z. vorzunehmende Einlösung der Bahn für den Staat zu erleichtern.

Die Vertreter des Verwaltungsrates der Bahn und des Standes Montafon konnten aber der Natur der Sache nach auf diese ganz unerwartet gestellte Bedingung ohne vorher eingeholte Beschlußfassung der Landesvertretung und der Generalversammlung der Bahn nicht eingehen, während der Herr Vertreter des Finanzministeriums erklärte, von den ihm gegebenen Instruktionen nicht abweichen zu können, sondern vorerst einen Bericht an Se. Erzellenz den Herrn Finanzminister richten und dessen Weisungen einholen zu müssen.

Die Angelegenheit konnte sonach auch bei dieser Konferenz nicht zum Abschlusse gebracht werden, worauf man sich dahin einigte, daß der Verwaltungsrat der Bahn, beziehungsweise die Vertreter des Standes Montafon nach erfolgter Beratung und Beschlußfassung seitens der bezeichneten Körperschaften mit neuen Propositionen an die k. k. Regierung herantreten sollen.

Mittlerweile wurde die provisorische Wiederherstellung der Bahn durchgeführt und ist auch dieselbe bereits im Betriebe, jedoch mit einer größeren Unterbrechung beim Penfer Tobel und zwar in einer Länge von über 2 km.

In der Landtagsitzung vom 7. Oktober d. J. wurde dem volkswirtschaftlichen Ausschusse ein Gesuch des Verwaltungsrates der Montafoner Bahn zur Vorberatung und Berichtserstattung überwiesen, wornach der Landtag, beziehungsweise der Landesauschuß angegangen wird, an den Staat heranzutreten, daß dieser im Vereine mit dem Lande der Montafonerbahn zur Wiederherstellung der Bahn Beiträge á fonds perdu gewähre, da die eigenen Mittel der Bahn und des Standes Montafon infolge der Hochwasserkatastrophe vollständig erschöpft seien.

In der Begründung des Gesuches wird hervorgehoben, daß dem Tale Montafon, das nur 8000 Einwohner zähle, nach den Erhebungen der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bludenz durch die Hochwasserkatastrophe ein Schaden von 8 Millionen Kronen verursacht worden sei. Es sei ganz ausgeschlossen, daß Montafon die Mittel zur Wiederherstellung der Bahn aufzubringen in der Lage sei; der Kredit sei gleich Null, die bisher minder bemittelten Bewohner seien total ruiniert, viele andere seien derart geschädigt, daß sie 50—70% ihres Vermögens einbüßten.

Der Vorschlag, daß die Beiträge des Staates und des Landes gegen Überlassung von Stammaktien gewährt werden, würde die im Besitze des Standes befindlichen 200.000 K Stammaktien durch die dadurch bedingte Erhöhung des Stammaktienkapitals völlig entwerten, weshalb die Gewährung der Landes- und Staatsbeiträge nicht an die Bedingung der Überlassung von Stammaktien geknüpft werden sollte.

Die Aufringung der Wiederherstellungskosten ist für die Bahn und den Stand Montafon geradezu unmöglich und ist die Beihilfe des Staates und des Landes hierzu unbedingt erforderlich. Es wäre auch erwünscht, wenn die zu gewährenden Beiträge nicht an die Bedingung der Ausfolgung von Stammaktien geknüpft würde, um eine Konsolidierung der finanziellen Verhältnisse der Bahn zu erleichtern.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß ist der Anschauung, das Land sollte seinen Beitrag als fonds perdu votieren, jedoch nur dann, wenn auch der Staat, eventuell der Stand in gleicher Weise vorgehen, da nur in diesem Falle der beabsichtigte Zweck erreicht wird. Geht die Staatsverwaltung hierauf nicht ein, so wäre die Gewährung des Landesbeitrages ebenfalls an die Bedingung der Ausfolgung von Stammaktien im Nominalbetrage des votierten Landesbeitrages zu knüpfen und bliebe es dem Landtage dann in einem späteren Zeitpunkte im Falle der Einlösung der Bahn immer noch unbenommen, auf seinen Aktienbesitz zu Gunsten des Tales Montafon zu verzichten.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß ist der Anschauung, daß das Land an den Kosten der provisorischen Wiederherstellung der Montafoner Bahn ein Drittel übernehme; es wäre sehr zu wünschen, wenn angesichts der bestehenden Verhältnisse der Staat nicht nur ein Drittel, sondern einen möglichst hohen Beitrag der Kosten übernehmen würde, da die Bahn, beziehungsweise der Stand sehr schwer ein Drittel aufzubringen in der Lage sind. Die finanzielle Lage der Montafoner Bahn hat sich auch aus dem Grunde in letzter Zeit viel schwieriger gestaltet, weil die staatliche Eisenbahnverwaltung unlängst für den Betrieb Nachtragsforderungen in der Höhe von 54.000 K stellte, die nach dem abgeschlossenen Betriebsvertrage begründet sein werden, aber von der Montafoner Bahn nicht aufgebracht werden können. Ferner wird das Erträgnis des Betriebes bis zur definitiven Herstellung der Bahn infolge der Unterbrechung Lorüns—St. Anton ein sehr minimales sein und die Betriebskosten nicht decken, wodurch die finanzielle Lage der Bahn noch mehr verschlimmert wird. Es erscheint daher eine gebieterische Notwendigkeit,

daß die Hilfe des Staates auch nach der Richtung eintrete, daß ein günstigerer Betriebsvertrag rasch zum Abschlusse gelange, ferner, daß die Nachtragsforderungen nachgesehen und die Betriebsauslagen bis zur definitiven Herstellung der Bahn noch in einem viel weiter ausgedehnten Ausmaße herabgesetzt werden.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß beantragt demnach, es sei der Landesauschuß zu beauftragen, nach all den angedeuteten Richtungen sich bei der Regierung um die Unterstützung der Montafoner Bahn zum Zwecke der Wiederherstellung und der Konsolidierung dieser Bahn zu verwenden, weil nur auf diese Weise die Möglichkeit des Fortbestandes und Fortbetriebes derselben erzielt werden kann.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß stellt daher folgende

U t r ä g e :

Der hohe Landtag wolle beschließen:

1. Das Land übernimmt ein Drittel der bisher erwachsenen Kosten der provisorischen Wiederherstellung der durch die Hochwasserkatastrophe beschädigten Montafoner Bahn unter der Voraussetzung, daß die Sicherstellung des restlichen Betrages durch den Staat, beziehungsweise den Stand oder die Montafoner Bahn erfolge. Der Landesbeitrag wird als fonds perdu gewährt, wenn auch der Staat und die Bahn beziehungsweise der Stand ihre Beiträge in gleicher Form und Weise votieren. Sollte letzteres nicht der Fall sein, so wird der Landesbeitrag nur gegen Ausfolgung von Stammaktien im gleich hohen Nominalbetrage gewährt.
2. Der Landesauschuß wird beauftragt, bei der Regierung um einen möglichst hohen Beitrag zur provisorischen Wiederherstellung der Montafoner Bahn einzuschreiten und mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, daß dieser Betrag, wenn immer möglich, als fonds perdu gewährt, ferner ehestens eine Änderung des Betriebsvertrages zwischen der staatlichen Bahnverwaltung und der Montafoner Bahn zur tunlichsten Entlassung dieser Bahn erzielt werde.

Bregenz, 11. Oktober 1910.

Jodok Fink,
Obmann.

Mart. Thurnher,
Berichterstatter.