

ter den Gulmen. Der Transport des Viehes und namentlich der Pferde in die Alpen und heraus, dann die Herausbringung der Alp- und Waldprodukte wird durch eine Straße in einem ausgedehnten Maße erleichtert werden. Die vorgeschlagene Straßenlinie über den Meyerhof und Triesen kann von allen Alpbesitzenden Gemeinden Balzers, Triesen, Triesnerberg, Baduz und Schaan benützt werden. Eine Fahrstraße über Rothenboden würde nur von den Bewohnern desselben, dann von der Gemeinde Schaan und Baduz benützt werden. Damit will indes nicht gesagt sein, daß man den Weg über Rothenboden nicht in einen bessern Stand bringen soll, als wie er gegenwärtig ist und daß er nicht wenigstens für Fußgänger sicher gemacht werden soll. Auf diese Art würde den berechtigten Wünschen der Bewohner auf Rothenboden entsprochen werden.

Die projektirte Straßenlinie rückt an einem Punkte ob dem Meyerhof-Hügel (Metschils) ganz in die Nähe des Dorfes Triesen; sie zieht sich gegen den Wangerberg verbindet den Steinort, Bavadina und Gealp; Rothenboden das links liegen bleibt kann durch einen Seitenweg verbunden werden. Die neue Straße berührt also alle bedeutenden Häusergruppen des Triesnerberges.

Der vorgeschlagene Straßenzug ist aber auch vom technischen Standpunkte aus der zweckmäßigste. Die Straße wird für Fuhrwerke vollkommen sicher; keine andere Straßenrichtung hätte mehr Sicherheit gewährt und weniger Barrieren und Schutzgeländer erfordert. Durch das Rufe-Tobel wäre sie ohne erhebliche Bauten sogar sehr gefährlich geworden. Von Rothenboden gegen die Kirche zu Triesnerberg stehen den Bauten eines sichern Fahrweges ziemliche Hindernisse entgegen; vom Frommenhaus auf Rothenboden hätte die Steigung bedeutende Schwierigkeiten verursacht. Die Straße über Rothenboden hätte nothwendig viele Windungen mit sich gebracht und wäre in dem steilen Terrain überhaupt schwer anzulegen gewesen.

Die Straße über den Meyerhof kommt ganz frei und sonnig zu liegen; ihre Unterhaltung wird daher viel leichter sein und es lassen sich die nöthigen Ausweichplätze ohne Schwierigkeit anbringen. Freilich erhält die Straße einige ebenfalls starke und gezwungene Curven, welche wegen Kostenersparniß nicht vermieden werden können; sie sind aber immerhin noch gering gegen diejenigen, welche jede andere Straßenrichtung mit sich gebracht hätte.

Die Straße wird 10 Fuß breit, bekommt durchschnittlich eine gleichmäßige Steigung von 10 Prozent, nur an einigen wenigen und kurzen Strecken steigt sie 12 Prozent.

Die projektirte Straßenlinie ist auch vom finanziellen Standpunkte aus die empfehlenswerthe. Die Bau Summe von 17,000 fl. ist im Vergleich zu der langen Gebirgsstraße sehr niedrig. Jede andere Linie, namentlich die über das Schloß und Rothenboden, hätte wegen der nöthigen Bodenauslösung bedeutend mehr gekostet, vielleicht das Doppelte.

Die Herstellung der von der fürstl. Regierung vorgeschlagenen Straße liegt im allgemeinen Interesse; die Straße muß bis hinter den Gulmen in einer den vor-

handenen Kräften angemessenen Bauperiode hergestellt werden. Würde man die Straße vom Flachlande nur bis zum Ort Triesnerberg fortführen, so würde man damit eine beklagenswerthe Halbheit schaffen und die so bedeutende Alpenwirthschaft hinter dem Gulmen wenig oder gar nicht fördern.

Die Tragung der Baukosten kann der Gemeinde Triesnerberg und den übrigen Alpenbesitzern allein nicht zugemuthet werden. Die Gemeinde Triesnerberg gehört zu den ärmeren Gemeinden und hat bisher zu andern Zwecken aus den Landesmitteln keine Unterstützung gezogen, während die Rheingemeinden in den letzten 10 Jahren namhafte Summen aus der Landeskasse erhalten haben.

Die Landeskultursinteressen rechtfertigen eine Unterstützung dieses Straßenbaues aus Landesmitteln. Der Maßstab für die Mitwirkung der Landeskasse bei Bestreitung der Baukosten ist in den bereits angeführten Verhältnissen begründet. Staatsunterstützungen müssen überall eintreten wo allgemein nützliche und nothwendige Unternehmungen durch Privaten nicht ausgeführt werden können. Ein solches Unternehmen ist der vorliegende Straßenbau. Die Landeskasse ist auch in der Lage die verlangte Bau Summe geben zu können. Nachdem die Erneuerung des Zollvertrages und damit eine Haupteinkommensquelle der Landeskasse gesichert ist, stehen der Genehmigung der projektirten Straßenbauforderung von 5000 fl. in 4 Jahresraten und der weitem 700 fl. für Grundauslösung keine finanziellen Bedenken entgegen. Es ist nicht zu befürchten, daß durch Bewilligung dieser Summen andere öffentliche Zwecke beeinträchtigt würden.

Gmelch: Ich erlaube mir eine Frage zur Aufklärung. Im vorigen Jahre wurde dem Triesnerberg 400 fl. Unterstützung verwilligt. Bleibt diese Unterstützung auch für die Zukunft?

Präs.: Ja.

Fischer: Diese Unterstützung wurde nur für das Jahr 1863 verwilligt und hat sonach keine Geltung für die Zukunft.

Regierungskommissär v. Hausen: So ist es und ich erinnere zum Beweise hiefür an die vorjährigen Anträge der Regierung. Dort hieß es:

Die Erstellung einer fahrbaren Straße vom Flachlande aus nach Triesnerberg und von da hinter den Gulmen in das Alpengebiet des Fürstenthumes erscheint der Regierung im Interesse des Landes von höchster Wichtigkeit. Durch diese Straße soll eine durch ihre örtliche Lage bisher von jedem Verkehre mit den übrigen Landsgemeinden abgeschnittene zahlreich bevölkerte Ortschaft mit dem Flachlande in direkte Verbindung gebracht, und mittelst der Fortsetzung der Straße bis jenseits des Gulmen den Alpbesitzenden Gemeinden eine neue Einkommensquelle durch Ermöglichung des Holzbezuges aus den Alpwaldungen eröffnet werden.

Je früher dieses Problem gelöst wird, desto eher wird sich das hiezu verwendete Kapital verzinsen.

Nun erscheint hieran vor Allem die Gemeinde Triesnerberg betheilig, ihr zunächst treten die Alpbesitzenden Gemeinden Baduz, Triesen, Balzers und Schaan ein.