

Liechtensteiner Volksblatt

Organ für amtliche Kundmachungen.

Erscheint an jedem Freitag. Abonnementspreis: Für das Inland jährlich 4 Fr., halbjährlich 2 Fr., vierteljährlich 1 Fr., mit Postversendung und Zustellung ins Haus; für Oesterreich und Deutschland mit Postversendung jährlich 6 Fr., halbjährlich 3 Fr., vierteljährlich 1.50 franko ins Haus. Man abonniert im Inlande bei den betreffenden Briefboten; fürs Ausland bei den nächstgelegenen Postämtern oder bei der Redaktion des „Volksblattes“; für die Schweiz bei der Buchdruckerei J. Kuhn in Buchs (St. Gallen). — Briefe und Gelder werden franco erwartet. — Einrückungsgebühr für Inserate im Publikationsorte für die dreispaltige Zeile oder deren Raum 8 h oder 10 Rp. — Korrespondenzen, Inserate und Gelder sind an die Redaktion einzusenden und zwar erstere spätestens bis jedem Mittwoch mittags.

Baduz, Freitag

Nr. 51

den 22. Dezember 1905

Der heutigen Nummer liegt der Bericht der Landtagsitzungen vom 5. und 9. Dezember bei.

Die nächsten Landtagsitzungen werden Donnerstag, den 28. und Samstag, den 30. Dezember im neuen Regierungsgebäude stattfinden.

Um zum bevorstehenden Jahreswechsel eine unangenehme Störung in der Expedition unseres Blattes zu vermeiden, werden die verehrten Abonnenten höflichst ersucht, ihr Abonnement pro 1906 rechtzeitig zu erneuern.

Amtlicher Teil.

Kundmachung.

Der in Oesterreich zugelassene Allgemeinen Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Victoria“ in Berlin wurde die Bewilligung zum gewerbmäßigen Betriebe der in ihren Statuten vorgesehenen Versicherungsgeschäfte im Fürstentum Liechtenstein erteilt.

Fürstl. Regierung.

Baduz, am 15. Dezember 1905.

v. In der Maur m./p.

Kundmachung.

Die ffl. Regierung bringt hiemit neuerlich in Erinnerung, daß die Einfuhr lebender, nicht aus Tirol, Vorarlberg oder Liechtenstein stammender Schweine von Liechtenstein nach Vorarlberg untersagt ist und daß daher auch für Schweine der bezeichneten Art keine Gesundheitschein ausgefolgt werden dürfen.

Fürstl. Regierung.

Baduz, am 20. Dezember 1905.

v. In der Maur m./p.

Kundmachung.

Wegen der sukzessive erfolgenden Ueberfiedlung der Aemter in das neue Regierungsgebäude kann bei denselben im Laufe der nächsten Zeit bis gegen Ende dieses Monats nur ein auf dringende Angelegenheiten beschränkter Parteienverkehr stattfinden.

Fürstl. Regierung.

Baduz, am 20. Dezember 1905.

v. In der Maur m./p.

Nr. 4150.

Edikt.

Die Geschwister Paulina und Adeline Wanger und Maria Wanger, verehel. Risch in Eschen, haben durch Agent David Bühler in Mauren gegen

1. **Franz Josef Hasler Nr. 58 in Eschen** wegen grundbücherlicher Zuschrift des Gutes: C. B. 6 Fol. 19, Wiese im Bongert, A.-Nr. 229X mit 577 Akster,

2. **Math. Wanger Nr. 93 in Eschen** wegen grundbücherlicher Zuschrift des Gutes: C. Rdb. Fol. 153, Wald im Sommeried in Erlenbach, A.-Nr. 1014I mit 745 Akst. geklagt.

Die Geklagten oder deren unbekannte Rechtsnachfolger haben zu der auf den 10. Jänner 1906, vormittags 9 Uhr, hieramts anberaumten Tagung zu erscheinen oder dem für sie bestellten Kurator, Agent Anton Keal in Baduz, ihre Behelfe mitzuteilen.

F. S. Landgericht.

Baduz, am 14. Dezember 1905.

Blum.

Kundmachung.

Mit Berufung auf die §§ 69 und 70 des Steuergesetzes vom 20. Oktober 1865 ergeht

an alle Parteien, welche seit der letzten Steuerperiode ein steuerpflichtiges Vermögen erworben haben, sowie an jene Parteien, deren bisheriges Einkommen durch Vermögenszuwachs oder Abfall eine Veränderung erfährt, die Aufforderung, innerhalb der nächsten 14 Tage die Höhe ihres Einkommens für das Jahr 1905 um so gewisser anzumelden, als spätere Anmeldungen über Verminderung nicht mehr berücksichtigt werden könnten, die erwiesene Einkommensverheimlichung dagegen die gesetzlichen Folgen nach sich ziehen würde.

Fürstliche Kassenverwaltung.

Baduz, am 16. Dezember 1905.

Keller m.p.

Nichtamtlicher Teil.

Vaterland.

Schmalspurbahn Landquart-Maiensfeld-Baduz-Schaan.

Zu dieser Frage schreibt die „Schweizerische Handelszeitung“ in einem beachtenswerten Artikel folgendes:

„Die Bundesbahnen haben gegen das Projekt einer Schmalspurigen, elektrisch zu betreibenden Verbindung Landquart-Magaz-Baduz-Feldkirch mit großer Entschiedenheit Stellung genommen. Das Faktum ist betäubend und das schweizerische Rheintal wird dagegen protestieren müssen. Zunächst gegen die Kompetenz. Die Bundesbahnen sind nicht das Forum, vor welchem diese Frage erledigt zu werden hat. Sie sind Partei in der Sache und es ist leider schon so häufig bei uns vorgekommen, daß der Bund als Kläger und Richter in einer Person fungierte, daß man diese Fälle nicht noch um einen vermehrt sehen möchte. Kompetent zur Konzessionserteilung ist der Bund und er kann diese Konzession, wenn die beteiligten Kantone zustimmen und die allgemeinen Bedingungen erfüllt sind, nach dem klaren Wortlaut des Eisenbahnkonzessionsgesetzes nicht verweigern. In die Baukompetenz der Bundesbahnen im Sinne der Art. 1 und 2 des Rückkaufgesetzes fällt die in Rede stehende Linie nicht.“

Die Bundesbahnen haben übrigens von der neuen Linie starke Konkurrenz weder theoretisch noch praktisch zu fürchten. Was das erstere betrifft, so sind weder Landquart noch Feldkirch Punkte von so großer Bedeutung, daß zwei Bahnen nur durch den Verkehr zwischen diesen beiden Orten lebensfähig erhalten werden könnten. — Der internationale Verkehr über Feldkirch hinaus liegt so sehr in den Händen der mit den Bundesbahnen enge geschäftsbefreundeten österreichischen Staatsbahnen, daß ohne deren Mitwirkung in direkt gegenteiligem Sinn, die geradezu ausgeschlossen und verkehrstechnisch überaus schwierig ist, kein Kilo Ware über die Schmalspurbahn Landquart-Feldkirch hinaus nach Osten oder gegen den Bodensee transportiert werden könnte. — Maiensfeld, die Luziensteig, Eriesen, Baduz sind aber an das Bundesbahnnetz nicht angegliedert, ohne daß die Bundesbahnverwaltung deren Berechtigung zu einer Eisenbahnverbindung wird leugnen wollen. Der Verkehr zwischen Liechtenstein und dem schweizerischen Rheintal ist uralt und würde durch die Bahn eine Belebung erfahren, welche der Bundesbahn mittelbar nur Vorteil bringen könnte.

Was die tatsächliche Konkurrenz der beiden Bahnen betrifft, so könnte sie nur sehr unbedeutend sein. Es mag sein, daß die Bundes-

bahnen ein wenig mehr Entgegenkommen werden zeigen müssen, als wenn gar keine Bresche in ihr Verkehrsgebiet geschlagen werden soll; das Land würde das nur begrüßen müssen. Denn durch die Vereinigung der schweizerischen Hauptbahnen in den Händen des Bundes ist ohnehin eine der wichtigsten Triebfedern für intensive und moderne Bahnverwaltung, die Rivalität zweier sich konkurrenzierender Bahnstrecken, dahingefallen und es ist sehr erwünscht für das Volk, wenn die Bundesbahnverwaltung durch eine solche Stimulation aus ihrer vornehm gleichgültigen Haltung herausgerüttelt wird. Das Konkurrenzgebiet ist übrigens mit der kleinen Strecke Landquart-Maiensfeld erschöpft, und gerade diese Strecke ist sozusagen die Fortsetzung eines alten Fehlers, den die Bundesbahnen hätten verhindern können: des Nebeneinanderlaufens einer Normal- und einer Schmalspurbahn, das wir ja schon bei Landquart-Chur sehen.

Der Linie Landquart-Maiensfeld-Baduz-Feldkirch kann, soweit schweizerische Interessen dabei in Betracht kommen, die Existenzberechtigung nicht abgeprochen werden, weil:

1. die beteiligten Landesteile das Recht auf eine solche, fast ausschließlich den lokalen Zwecken dienende Bahn haben;

2. die Konzession, wenn Graubünden und St. Gallen zustimmen, nach Art. 3 und 6 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes, da militärische Interessen nicht in Betracht kommen, nicht verweigert werden kann;

3. die Konkurrenz, die den Bundesbahnen erwächst (da dem Bund als Unternehmer der Hauptbahnen eine ausschließende Bevorzugung gegenüber einer Nebenbahn nicht zukommt), kann ein Grund für die Konzessionsverweigerung nicht sein; überdies kann sie mit einiger heilsamer Bemühung der Bundesbahnen leicht bewältigt werden.

Die Absicht der Rhätischen Bahn verdient daher die Sympathien des Landes. Hat das Projekt diese Sympathien, so wird es sich, wenn nötig, durchsetzen, auch gegen die Bundesbahnen.“

Der „Freie Rhätier“, welcher diesen Artikel auch wörtlich brachte, rezensiert denselben sehr richtig, indem er sagt, die vorliegende Frage sei in ihm in ruhig erörternder, zutreffender und unanfechtbarer Weise besprochen. Wir haben nur das eine einzuwenden, daß ein Projekt Landquart-Feldkirch nicht existiert, sondern nur das Projekt Landquart-Schaan. Eine Fortsetzung der Schmalspurbahn von Schaan nach Feldkirch steht auch in absehbarer Zeit gar nicht in Aussicht, weil eine Abkürzung der Linie über Tisis und Heiligkreuz nach dem Bahnhof in Feldkirch ganz immense Kosten verursachen würde, welche in gar keinem Verhältnis zu den Betriebsergebnissen der Bahn stehen würden. An eine Führung der Schmalspurbahn neben der Staatsbahnlinie um den langgezogenen Ardegenberg herum ist auch nicht zu denken.

Der meritorische Teil des Artikels der „Schweizer. Handelszeitung“ bleibt übrigens von dieser Einwendung unberührt. Die Erwähnung wegen Feldkirch war deshalb angebracht, weil gerade die Bundesbahnen von einem Anschlusse in Feldkirch die größeren Konkurrenz Nachteile befürchten.

Städerei-Verkehr. Bekanntlich wurde im vorjährigen Landtage die nützliche Anregung gemacht, die hierländischen Einzelstädter, mehr als 150 an der Zahl, zu einem Vereine zusammenzuschließen, um hierdurch ein Organ zu