

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 5 Fr., halbjährlich 2.50; für die Schweiz und das übrige Ausland 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 Buchs & Co. in Buchs (St. Gallen). — Briefe und Gelder werden franko 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 jeden Mittwoch mittags.

Baduz, Freitag

N. 4

den 26. Januar 1906

Amtlicher Teil.

Kundmachung.

Der Ausbruch der schwarzen Blattern in verschiedenen Gemeinden des Kantons St. Gallen ruft mit Rücksicht auf den regen Verkehr der hiesigen Bevölkerung mit der Schweiz die Befürchtung einer Einschleppung dieser gefährlichen Krankheit wach.

Die sftl. Regierung sieht sich demnach veranlaßt, eine Nachimpfung aller Schulpflichtigen mit Einschluß der Fortbildungsschulpflichtigen hiemit obligatorisch anzuordnen, gleichzeitig aber auch an sämtliche Landesbewohner, welche längere Zeit als fünf Jahre nicht geimpft worden sind, die dringende Mahnung zu richten, sich im eigensten Interesse der Impfung zu unterziehen.

Ort und Zeit der Vornahme der Impfung wird demnächst durch die Herren Aerzte bekanntgegeben werden und ist sodann durch öffentlichen Aufruf zu verlautbaren.

Die Impfung erfolgt unentgeltlich.
Fürstl. Regierung.

Baduz, am 23. Jänner 1906.

v. In der Maur m./p.

Kundmachung.

Die heute ausgegebene Nummer 1 des Landesgesetzblattes enthält das Gesetz betreffend die Erhöhung der Dienstbezüge der Lehrpersonen.

Fürstl. Regierung.

Baduz, am 24. Jänner 1906.

v. In der Maur m./p.

Offertauschreibung.

Die Arbeiten für den Bau des neuen Armenhauses in Triesen sollen im Offertwege vergeben werden. Die bezüglichen Pläne, Bedingungen, sowie der Kostenvoranschlag liegen an den Amtstagen (Mittwoch und Samstag) in dem Bureau des sftl. Landestechner, welcher über Ansuchen der Gemeinde Triesen in dieser Angelegenheit interveniert, zur Einsichtnahme auf. Als äußerster Termin für die Einreichung der geschlossenen und mit der Aufschrift „Offerte für den Armenhausneubau in Triesen“ versehenen Offerten bei dem Befertigten ist der 14. Februar d. J. festgesetzt. Es werden Offerten für die Ausführung des ganzen Baues, wie auch einzelner Bauarbeiten entgegengenommen.

Baduz, 24. Jänner 1906.

G. Siener, Ing. m. p.
sftl. Landestechner.

Nichtamtlicher Teil.

Waterland.

Das Fürstentum Liechtenstein und die rätschen Bahnen.

Die geplante Bahnverbindung von Landquart über Maienfeld-Ragaz nach der Landesgrenze und von hier über Balzers-Triesen-Baduz nach Schaan hat in jüngster Zeit wiederholt die schweizerische Presse beschäftigt und fast durchweg eine beifällige Beurteilung gefunden.

So erschien anfangs Dezember vorigen Jahres ein größerer Artikel in der „Neuen Zürcher Zeitung“, welcher in treffender Weise die dem Projekte gegnerische Haltung der schweiz. Bundesbahnen beleuchtet und deren Einwände entkräftet. Der Artikel wurde den Lesern des „Liecht. Volksblattes“ in Nr. 49 vom 8. Dez. 1905 zur Kenntnis gebracht. Kurz nachher brachte die „Schweizer. Handelszeitung“ über

die gleiche Frage beachtenswerte Ausführungen, von welchen der „Freie Rhätier“ urteilte, daß darin die vorliegende Frage in ruhig erörternder, zutreffender und unanfechtbarer Weise besprochen sei. Die dem Projekte gegnerische Stellungnahme der Regierung des Kantons St. Gallen fand eine eingehende Kritik in Nr. 294, 295 und 296 des „Tagblattes der Stadt St. Gallen“ vom 14., 15. und 16. Dez. 1905. Die im Regierungsvotum enthaltenen Motive werden in dieser Kritik gebührend beleuchtet und als unstichhaltig nachgewiesen.

Daß auch unsere nächsten schweizerischen Nachbarn mit der Haltung der sft. gallischen Kantonsregierung durchaus nicht einverstanden sind, beweist der freundschaftliche und dem Bahnprojekte sympathisch gegenüberstehende Artikel des „Werdenberger“ vom 16. d. M., welcher in der letzten Nummer des „Liecht. Volksblattes“ wiedergegeben wurde. Derselbe ist um so beachtenswerter, als da und dort die irrthümliche Ansicht vertreten war, Buchs werde durch die neue Konkurrenzbahn verlieren. Tatsächlich wird das liechtensteinische Oberland mit dem Zustandekommen der angestrebten Lokalbahn sowohl dem Kanton Graubünden als auch Buchs im Verkehre näher gerückt, wodurch die gegenseitigen Handelsbeziehungen ganz wesentlich gehoben würden.

Nach diesen orientierenden Bemerkungen über die Äußerungen der schweizer. Presse mögen zur Charakterisierung der Sachlage selbst noch einige aufklärende Worte folgen.

Für das Projekt hat sich die Regierung von Graubünden ausgesprochen. Gingen die Generaldirektion der schweizer. Bundesbahnen in ihrer Eingabe an das Eisenbahndepartement in Bern gegen das Projekt Stellung genommen und fürchtet — offenbar weit übertrieben — eine namhafte Schädigung der schweizerischen Rheintallinie durch die Konkurrenzbahn. Allem Anscheine nach hat auch diese Haltung der Bundesbahnen das ablehnende Mehrheitsvotum der sft. gallischen Regierung beeinflusst.

Die Entscheidung, ob das vom Initiativkomitee Ragaz-Maienfeld-Fläsch an den Bundesrat gerichtete Konzessionsbegehren für die Schmalpurbahn Landquart, Maienfeld, Ragaz, Landesgrenze genehmigt wird, liegt in der Hand der Bundesversammlung und dürfte voraussichtlich im Frühjahr fallen.

Es ist zu hoffen, daß der Bundesrat und die Nationalversammlung nicht den engen geschäftlichen Standpunkt der Bundesbahnen einnehmen, sondern sich im allgemeinen Verkehrsinteresse von höheren und moderneren Gesichtspunkten leiten lassen werden.

Mit Ausnahme Liechtensteins, von dem nur der nördliche Zipfel von den österreichischen Staatsbahnen berührt wird, besitzt das ganze Rheintal Eisenbahnen. Durch die ganze Länge des Rheintals — von Chur bis zum Bodensee — bestehen zu beiden Seiten des Rheines Parallelbahnen, mit Ausnahme der Lücke: Schaan-Baduz-Landquart in einem Ausmaße von 28 Kilometer. Wenn nun seinerzeit im engsten Teile des Rheintales, d. h. von Landquart bis Chur, die Konzession zur Erstellung einer zweiten Eisenbahn erteilt wurde, so müßte es überaus kleinlich und eigentümlich erscheinen, dort, wo das Tal vielfach breiter ist und wo noch die einzige Lücke besteht, einer natürlich gegebenen Anschlußlinie die Konzession zu verweigern.

Liechtenstein und Vorarlberg hatten von den Römerzeiten her bis zum Entstehen der vereinigten Schweizerbahnen im Jahre 1857 einen

regen Verkehr über die Luziensteig mit Chur und Graubünden. Dieser seinerzeitige fast 2000 Jahre alte Verkehr würde mit dem beabsichtigten Anschlusse Liechtensteins an die rätschen Bahnen im modernen Gewande wieder aufblühen, ohne daß dadurch den linksufrigen Bundesbahnen eine nennenswerte Konkurrenz geschaffen würde. Von einer Konkurrenz im Frachtenverkehre kann ohnehin gar nicht die Rede sein, weil weiter gehende Güter von einer Normalpurbahn sicher nicht auf eine Schmalpurbahn umgeladen werden. Im Personenverkehre könnte höchstens eine beschränkte Anzahl Billete von Buchs bis Landquart in Frage kommen.

Durch die Entwicklung der rätschen Bahnen nach Davos und nach dem Engadin erhielt übrigens die Rheintallinie der Bundesbahnen einen ganz erheblichen und vorteilhaften Zufluß.

Ist es nun billig und coulant, daß die Bundesbahnen sich gegen den relativ viel geringeren Vorteil, welcher den rätschen Bahnen durch den Anschlusse an die österreichischen Staatsbahnen mit der Zeit erwachsen könnte, zu stemmen? Was würde man sagen, wenn z. B. Oesterreich dem Anschlusse der geplanten rätschen Engadinerbahn im Binschgau die Konzession verweigern würde, weil die österreich. Staatsbahnen für ihre Linie Landeck bis Buchs einen Ausfall befürchteten? Gewiß würde das als eine Rückständigkeit bezeichnet, obwohl ein solches Vorgehen der österreich. Staatsbahnen noch viel eher etwas für sich hätte, weil es sich um eine viel längere Strecke handelt.

Ein Motiv, das von gegnerischer Seite noch besonders betont wird, ist die Befürchtung, die Schmalpurbahn werde früher oder später über Schaan hinaus nach Feldkirch verlängert. Diese Befürchtung ist für jeden Kenner der Verhältnisse grundlos. Wollte man nämlich diesen Anschlusse bewerkstelligen durch eine Führung der Linie über Tisis und Heiligkreuz nach dem Bahnhof in Feldkirch, so wäre das mit so viel Hindernissen und immensen Kosten verbunden, daß von einer Rentabilität der Bahn gar keine Rede mehr sein könnte und die Finanzierung eines solchen Projektes zum vornherein aussichtslos wäre. An eine Schmalpurbahn hart neben der Staatsbahnlinie um den langen Ardenberg herum ist wohl auch nicht zu denken.

Der beabsichtigte Anschlusse Liechtensteins an die rätschen Bahnen ist nach seiner ganzen Anlage auf den Lokalverkehre zugeschnitten und würde den früheren regen Verkehr mit der Schweiz wieder neu und frisch aufleben lassen. Ist das nicht auch im Vorteile der Schweiz selbst gelegen? Und wenn die rätschen Bahnen durch den projektierten Anschlusse einige kleine Vorteile erringen, so werden damit ja auch in der Hauptsache schweizerische Interessen gefördert.

Endlich müßte es offenbar als ein Akt der Unfreundlichkeit gegen das benachbarte kleine Liechtenstein aufgefaßt werden, wenn uns durch eine ablehnende Entschliessung der Schweiz die noch einzig bestehende Möglichkeit, eine Eisenbahn zu bekommen, vereitelt würde. Voraussichtlich dürfte das jedoch nicht eintreten, denn die Bundesversammlung wird sich wohl nicht auf den kleinlichen geschäftlichen Standpunkt der Gegner des Projektes stellen, sondern sich von weitherzigeren Gesichtspunkten leiten lassen und das kleine Land, welches als friedlicher Nachbar bisher stets die besten Beziehungen zur Schweiz unterhalten hat, nicht als Luft behandeln.