

Obwaldner Volksfreund.

Abonnement

Bei der Expedition bestellt	
jährlich (franko durch die ganze Schweiz)	Fr. 5.—
halbjährlich	„ 2.50
Bei den Post-Bureaux bestellt	
jährlich	„ 5.10
halbjährlich	„ 2.60

Druck und Expedition:

Buchdruckerei Louis Ehrli, Sarnen

Telephon

Telephon

No. 98.

Sarnen, Mittwoch, 9. Dezember

1908.

Einrückungsgebühr für Obwalden

Die einspaltige Petitzeile oder deren Raum . 8 Kr.
Bei Wiederholungen entsprechender Rabatt.

Für Inserate von auswärts:

Die einspaltige Petitzeile oder deren Raum . 10 Kr.
Bei Wiederholungen entsprechender Rabatt

Gratis-Beilage:

Illustriertes „Sonntagsblatt“

Inserate von auswärts nehmen für uns entgegen die Annoncen-Expeditionen der Herren Saassenstein & Vogler, Rudolf Mosse und Orell Füssli & Cie. in Bern, Zürich, Luzern, Basel, Lausanne, Genf, Berlin, Leipzig, Dresden, München, Hamburg, Frankfurt a. M., Straßburg und Wien. — Auton Schweiz. Zeitungen für den Inseraten-Verkehr, Luzern.

Aus dem Kantonsrat

vom 3. und 4. Dezember.

(Schluß.)

6. Von Herrn Niklaus Spichtig, Sachseln und Mitunterzeichnern war folgende Motion betr. den Motorwagenverkehr eingegangen:

„Der h. Reg.-Rat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und bis längstens Ende November Bericht und Antrag einzubringen, ob es nicht möglich sei der überhandnehmenden Automobilraerei dadurch entgegenzutreten, daß hierzulande die zulässige Fahrgeschwindigkeit für Motorwagen derjenigen eines Pferdegespannes gleichgestellt wird und daß infolgedessen durch Dörfer nur mit einer Geschwindigkeit von 6 Kilometern und auf den übrigen Straßen mit einer solchen von höchstens 10 Kilometern gefahren werden darf.“

Referent Herr Polizeidirektor Kuchler weist auf die Schwierigkeiten in der Regelung des Motorwagenverkehrs hin, weshalb auch der Reg.-Rat die Motion ohne weiteres dem Kantonsrat unterbreitet. An eine gänzliche Sperre der Brünigroute ist nicht zu denken, ohson der Kanton die Kompetenz hiezu besitzt. Um eine Revision der kantonlen Verordnung kann es sich nicht handeln, weil die Fahrgeschwindigkeiten darin nicht geregelt werden. Letztes Jahr passierten rund 700 Automobile die Brünigroute und es wurden im Ganzen 27 Bußen im Gesamtbetrag von Fr. 950 ausgesetzt. Wir leiden nicht allein unter der Automobilplage, auch in andern Kantonen steht dieses Traktandum auf d. r. Tagesordnung der Großen Räte. Vizepräsident Obermatt steht im Automobilverkehr eine beständige Gefahr. Es soll nicht nur die Bergstrecke Giswil-Brünig, sondern auch die Talebene geschützt werden. Speziell in Alpnachtad werden die bestehenden Vorschriften am meisten mißachtet, weil die Autler sich hier nicht mehr kontrolliert und verfolgt wissen. Landammann Wirz beantragt die Motion erheblich zu erklären und zur Ueberprüfung und Berichterstattung an den Reg.-Rat zu weisen. Die Bergstrecke Giswil-Brünig war feinerzeit für den Automobilverkehr geschlossen. Auf Drängen der Nachbarn im Bernerobersland und Luzern, sogar mit Intervention der Kantonsregierungen, wurde sie hauptsächlich im Interesse des Fremdenverkehrs wieder geöffnet. Obwalden liegt zwischen zwei großen Verkehrszentren und es ist zu befürchten, daß wenn allzustrenge Vorschriften erlassen werden, eine Bundeskompetenz geschaffen und der Automobilverkehr eidgenössisch geregelt wird. Landammann von Moos will die Motion sofort erledigen. Die gegenwärtigen Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit genügen, wenn sie eingehalten werden. Der Reg.-Rat soll den Auftrag erhalten, dieselben in Zukunft noch strenger zu handhaben. Reg.-Rat Spichtig möchte die Automobile besonders an Sonntagen unterdrücken, wo sie den Fußgängern am unangenehmsten seien. Reg.-Rat Durrer verteidigt das Automobil als den „Zukunftswagen“ und die Antipathie unter der Landbevölkerung rühre daher, weil wir uns an dieses Vehikel nicht gewöhnt seien. Für Erheblichkeitsklärung der Motion sprechen noch Kant.-Richter R. Rohrer und in besonders pathetischem Wort alt-Zeugherr Durrer in Kerns. Präsident Imfeld, Lungern, ruft einem Schnellkeitsmesser für alle Automobile. Die bestehenden Vorschriften würden genügen; aber die Kontrolle lasse viel zu wünschen übrig. Als die Brünigbahn noch nicht existierte habe der Wagenverkehr über den Brünig ebensoviel Staub aufgewirbelt, wie heutzutage die Automobile. Man soll nicht zu rigorose Bestimmungen aufstellen und dadurch einen Standpunkt einnehmen, den man doch nicht aufrecht erhalten könne. Dr. Etlin glaubt noch nicht an den „Zukunftswagen“ und ruft einer verschärften Kontrolle in Form einer Automobilsteuer. Auf engen Bezirk- und Gemeindefstraßen soll der Automobilverkehr ganz verboten werden. Wenn auf solchen Straßen ein Unglück passiert, sollte der betreffende Ge-

meinderat und nicht der Autler für den Schaden aufkommen müssen. Der Kanton Graubünden hat alle seine Bergstraßen dem Automobil gesperrt und man fährt mit diesem Verbote sehr gut. Schnellkeitsbestimmungen nützen nichts, wenn nicht eine scharfe und genügende Kontrolle vorhanden ist.

Die Motion wird hierauf ohne Gegenantrag erheblich erklärt.

7. Die Einführung des schweizer. Zivilgesetzbuches ist nach dem orientierenden Referate von Landammann Wirz bereits in die richtigen Wege geleitet. Die Regierung wurde durch ein Kreis Schreiben des Bundesrates hiezu veranlaßt. Das Einführungsgesetz wird die gesetzgebende Behörde sehr eingehend beschäftigen, da sehr wichtige Gesetzesmaterien geregelt werden müssen. Es wird eine Kommission eingesetzt, deren Zusammensetzung wir schon in letzter Nummer mitteilten.

8. Unterm 3. März 1906 hatte der Kantonsrat folgende Motion des Herrn Gemeindepräsidenten J. von Flüe in Sachseln erheblich erklärt: „Der h. Regierungsrat wird eingeladen, zum Zwecke der Erlassung eines diesbezüglichen Gesetzes, die Frage zu prüfen, wie und mit welchen Mitteln das Straßennetz im Kanton rational erweitert und verbessert werden kann. Gleichzeitig sind Erhebungen zu veranstalten über die gegenwärtige Ausdehnung und den Zustand der Kantonsstraßen, sowie der Einwohner- und Bürgergemeindefstraßen.“

Der Reg.-Rat hat die verlangte Straßenenquête vorgenommen und die Baukommission, wie Referent Baudirektor Spichtig ausführt, die eingegangenen Berichte vorberaten. Der Unterhalt der Straßen hat sich wesentlich verteuert und außerordentliche Ausgaben belasten das Budget schwer. Die gegenwärtig vorhandenen Mittel erlauben die Subvention von Straßenbauten nicht mehr. Entweder muß eine Staatssteuer beschloffen werden oder der Staat wird in die Zwangslage versetzt, Schulden zu machen. Der Regierungsrat beantrage daher dem Kantonsrat auf diese Motion betr. Unterstützung von Straßenverbesserungen dormalen nicht einzutreten. Vizepräsident Obermatt ist überrascht über die Schlussnahme der Regierung. Lediglich aus finanziellen Rücksichten wolle man das Postulat ablehnen und doch stehen wir punkto Straßennetzen andern Kantonen zurück. Gute Verkehrswege fördern das Interesse des Landes und der Bodenwert steigert sich im Verhältnisse, wie das Straßennetz rational erweitert und ausgebaut wird. Es soll daher ein Subventionsgesetz für Gemeindefstraßen, verbunden mit dem Antrage auf Bezug einer Staatssteuer, bis zur nächsten Landsgemeinde erlassen werden. Nach diesem Gesetze sollen Interessenten einer zu erstellenden Straße in einem bestimmten Umkreise (Perimeter) gezwungen werden, können, an die Kosten ihre Quote zu bezahlen. Die Forderung unsinniger Landentschädigungen soll das Gesetz verunmöglichen. Landammann Wirz opponiert dem Antrage Obermatt und findet es durchaus unzutreffend und übereilt schon auf nächste Landsgemeinde ein Straßensubventionsgesetz auszuarbeiten. Der Antrag auf Bezug einer Staatssteuer ist dormalen verfrüht, weil mit Neujahr 1909 das neue Steuergesetz in Kraft tritt und wir dessen finanzielle Tragweite noch nicht genau kennen. Damit noch eine Staatssteuer verbinden, wäre ein Sprung ins Dunkle. Wir besitzen gegenwärtig eine Steuer für Gewässerkorrekturen, welche zu klein ist um die Schuldenlast zu decken; die allgemeinen Staatsausgaben haben sich derart gesteigert, daß früher oder später auch hier mit einer Staatssteuer nachgeholfen werden muß; dazu noch eine dritte Steuer für Straßenbauten verlangen hieße den Wagen überladen. Redner stimmt für Ablehnung des Postulates ev. für die Ausarbeitung eines Gesetzes aber nicht bis zur nächsten Landsgemeinde. Landammann von Moos eröffnet für unsere Staatsfinanzen keine tröstlichen Ausichten. Wir sind im Fahrwasser der Defizite angelangt. Noch restieren schuldige Staatsanleihen von Fr. 250 000 für Gewässerkorrekturen. Die bezügliche

Staatssteuer von 30 Cts. wird unter dem neuen Steuergesetz circa 15000 Fr. eintragen. Davon brauchen wir 11000 Fr. zur Verzinsung, sodas die Steuer unbedingt auf 50 Cts. erhöht werden muß, um die Schulden zu tilgen. Dr. Ming ruft einem Landeskulturgesetz und möchte das Postulat nicht rundweg ablehnen. Bodenverbesserungen, Straßenbauten und die Subventionierung von Wasserleitungen usw. müssen wir heute schon ins Auge fassen. Die vorgenommene Straßenenquête weist uns diesen Weg. Die Länge der projektierten Straßen beträgt über 80 Km. Doch nicht nur die Gemeindef-, sondern auch die Kantonsstraßen müssen verbessert werden. Der ordentliche Straßenunterhalt und Brückenbauten verschlingen alljährlich größere Summen. Der Staat soll nicht schlechter haushalten als ein guter Familienvater. Auch die schon vorhandenen Schulden sollen durch eine Steuer gedeckt werden können. Für alle diese Bestrebungen ist eine große Staatssteuer notwendig; kleine Beträge reichen nicht hin; ein solches Subventionsgesetz braucht aber gründliche Vorbereitung und da sollen auch „die gnädigen Herren der getreuesten Opposition“ mitarbeiten für das Wohl und den materiellen und kulturellen Fortschritt des Landes. Redner stellt folgenden Antrag:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, Bericht und Antrag einzubringen, wie die Erweiterung des Gemeindefstraßennetzes gefördert und eine Unterstützung hiefür, sowie die Ausgaben für außerordentlichen Unterhalt und Korrekturen der Kantonsstraßen und die für Verbesserung von Grund und Boden, Einrichtung von Wasserversorgungen in den letzten Jahren ausgegebenen und in Zukunft auszugebenden Beiträge des Staates amortisiert werden können.“ Vizepräsident Obermatt zieht seinen Antrag zu Gunsten desjenigen von Dr. Ming zurück. Kant.-Rat Babi, Alpnach, meint, wir verständen die „Bundes-Kuh“ nicht zu melken. Andere Kantone verständen das besser. Man solle Straßen bauen, der Bund werde sie subventionieren. Landammann Wirz entgegnet, daß der Bund für gewöhnliche Straßenbauten im Tale keine Subventionen entrichte; diese müssen forstlichen Zwecken oder ausgesprochen der Bodenkultur dienen. Kant.-Rat Ming Giswil, unterstützt von Dr. Jul. Stockmann, möchte die vorgesehenen Staatssteuern für Straßenbauten, Gewässer-Korrekturen und allgemeine Staatsauslagen in eine Staatssteuer vereinigen. Die Anregung geht an den Regierungsrat oder dessen Kommission, welche mit der Ausarbeitung des Gesetzes betraut wird. Reg.-Rat Burch ist für gesonderten Bezug und Rechnung, damit das Volk genau wisse, wozu die Steuer verwendet werde.

In der Abstimmung wird der Antrag Dr. Ming einmütig angenommen und das Postulat in diesem Sinne erheblich erklärt.

Als letztes Traktandum figurirte noch der Bericht über die Justizpflege pro 1905/07. Nach einem kurzen, aber lichtvollen Referate des Hrn. Landammann Wirz wurde derselbe genehmigt. Wir werden gelegentlich auf diesen Bericht zurückkommen.

Damit ist eine wichtige Kantonsratsitzung geschlossen worden. Man hatte rasch und prompt gearbeitet.

Eidgenossenschaft.

Nationalratswahl im Berner Oberland. Zweiter Wahlgang der Nationalratsersatzwahl für Nittschard im fünften eidgen. Wahlkreise. Dr. med. Stückli in Meiringen, freisinnig, wurde mit 9900 Stimmen gewählt. Scherz, Sozialdemokrat, erhielt 4100 Stimmen.

Schweizerische Nationalbank. Der Bantrat der schweizerischen Nationalbank ist am Samstag nachmittag zusammengetreten. Er genehmigte das vorgelegte Budget für 1909, sowie den definitiven Plan für die Hauptfassade des neuen Bankgebäudes in Bern. Bei diesem Anlaß wurde mitgeteilt, daß der Bundesrat den Kauf-