



Ercheint Mittwoch und Samstag

Obwaldner Volksfreund.

Abonnementspreis:
Für die Schweiz jährlich Fr. 5.50,
halbjährlich Fr. 2.80, Post-Abonnement
10 Cts. Zuschlag.

Inserionspreis:
Für Obwalden die einspaltige Pettzeile
10 Cts., für auswärtige 15 Cts. Wiederholungen Rabatt.

Inserate nehmen für uns alle Annoncen-Expeditionen entgegen.

Gratis-Beilage:
„Illustrirtes Sonntagsblatt“.

Druck und Expedition:
Louis Cheli, Sarnen. — Telephon.

Vierundvierzigster Jahrgang

Nr. 9

Sarnen, Samstag, 31. Januar 1914

Erstes Blatt.

Aus dem Nationalrate.

Belanntlich ist die gegenwärtige außerordentliche Session der Bundesversammlung zur Verhandlung der Brienzseebahn-Frage zusammenberufen worden. Dazu kommt aber noch das Anleihen von 60 Millionen Franken für die Bundesbahnen. Arbeit genug für eine Woche, auch wenn Nachmittagskationen zu Hilfe genommen werden.

Präsident von Planta widmete den verstorbenen Mitgliedern Lagier und Desplands aus dem Kt. Waadt herzliche Nachrufe. Ersterer war ursprünglich reformierter Pfarrer und war sehr tätig für gemeinnützige Unternehmungen, besonders im Krankenkassenwesen. Letzterer war Landwirt und hat sich um die Verbesserung der Viehzucht des Waadtlandes große Verdienste erworben. Beide waren loyale Männer und wadere Eidgenossen. Das neue Mitglied Dr. Seiler aus Viesl wurde beibigt. Michel begründete am Dienstag in wohl zweistündigen Rede seine Motion auf Normalbau der Brienzseebahn. Derselbe sei für das engere Oberland eine Lebensfrage; denn sein Touristenverkehr und seine Industrie können sich nur entwickeln, wenn die Bahn normal ausgebaut werde. Der Bevölkerung müsse mit Industrie nachgeholfen werden, sonst gehe sie zurück. Die Generaldirektion behauptete zwar, vor 50 Jahren sei an einen Umbau der Brünigbahn nicht zu denken. Er aber glaube, derselbe komme schon in 15 Jahren, allerdings nicht der Basistunnel, sondern der Scheiteltunnel. Die Gemeinden und der Staat Bern bezahlen 1,400,000 Franken an die Normalisierung. Auch der Große Rat von Bern hat sich für die Normalbahn ausgesprochen. Die normalspurige Brienzsee-Bahn ist eine vaterländische Sache. Schüb-pach unterstützt Michel aus militärischen Gründen. Er führt eine ganze Reihe militärischer Autoritäten an, welche sagen, um die Grimsel zu verteidigen, müsse man unbedingt eine normale Brienzseebahn haben. Blumer: Soll ein Bundesbeschluss, der im Jahre 1907 im Nationalrat mit allen gegen eine Stimme und im Ständerate einstimmig angenommen worden ist, umgestoßen werden? 70 Prozent der Erdarbeiten sind schon ausgeführt. Die Normalisierung der Brienzseebahn würde deren Vollendung auf zweieinhalb Jahre verzögern. Wenn irgendwelche Aussicht bestünde, daß die Brünigbahn in absehbarer Zeit normalisiert werden könnte, so müßte die Brienzseebahn normal ausgebaut werden. Diese Aussicht besteht aber keineswegs. Die von Dr. Dietler angegebenen Kostenzahlen sind viel zu niedrig. Wenn man von Lebensfragen spricht, die sich an diese Bahn knüpfen, so sind das nur große Worte. Wie die Interlakener selbst diese „Lebensfrage“ auffassen, zeigt am besten ihre vor kurzem abgehaltene Gemeindeabstimmung. Offenbar

spielen dort rein lokale Interessen eine Rolle. Der Güterverkehr kann durch den Kollschimmel wohl bewältigt werden. Um Industrien einzuführen, braucht es mehr als nur Normalbahnen. Die Normalbahn würde zirka 5 Mill. Franken mehr kosten. Schon dieser Umstand schließt die Normalisierung aus. Die Publikationen der verschiedenen Obersten über diese Frage sind wegen ihrer Takt- und Disziplinslosigkeit zu bedauern, widersprechen sich übrigens sehr. Das alles spricht gegen die Normalisierung der Brienzseebahn. — Die Mehrheit der Kommission beantragt Ablehnung. Solentein glaubt, man solle eine Bahn nicht im Gegensatz zum Willen einer Bevölkerung ausbauen. Viel Gewicht legt er auf die militärische Bedeutung einer Normalspur. Ebenso Ger-mann. Schenkel glaubt den tiefsten Grund dafür, daß ein Teil der Bevölkerung Interlakens so dringend den Normalbau wünsche, sei der dadurch in Aussicht stehende Umbau des Westbahnhofes Interlakens auf Kosten des Bundes. Die Gemeinden am See wünschen dringend eine möglichst baldige Fertigstellung der Bahn. Die Normalisierung bedingt eine Verzögerung von von wenigstens zwei Jahren. An eine industrielle Entwicklung vermag Redner nicht zu glauben; es fehlen die Rohmaterialien. Aus militärischen Gründen können wir nicht fünf Millionen Franken mehr für diese Bahn ausgeben. Unser Land erträgt nicht noch höhere Militärausgaben. Reymond: Volkswirtschaftlich kann eine solche Mehrausgabe sich nicht rechtfertigen, selbst wenn man strategische Gründe dazu rechnet. Bundesrat Forrer: Die Differenz zwischen der Rechnung Dr. Michel und derjenigen der Experten beträgt etwa drei Millionen. Soviel würde der Normalbau Meiringen-Interlakens mehr kosten, als Hr. Michel glaubt — die Kosten würden 12—13 Millionen Franken betragen. Die Normalisierung der Linie Meiringen-Luzern würde 45 1/2 Millionen Franken kosten. Dabei ist der Umbau des Bahnhofes Interlakens noch nicht berechnet. Eine Rendite der Bahnen wäre gänzlich ausgeschlossen. Der Fremdenverkehr wurde vom Bundesrat und besonders von den Bundesbahnen stets gefördert. Ihm dient auch die Brünigbahn. Beim Augenschein hatte die Kommission bei ihrer Brünigfahrt einen wundervollen Naturgenuß. Die Eindrücke, die sie da gewonnen hat, werden ihr unvergeßlich sein. Und nach dem Plane der Interessenten von Luzern und Meiringen? — Danach soll die Bahn unter dem Berge durchfahren, die Reisenden hätten nichts mehr von den Herrlichkeiten, welche die Höhe bietet. — Kaum hat der Hotelier in Luzern sie abgeliefert, nimmt der Hotelier in Interlakens sie wieder in Beschlag. Man redet davon, den Basistunnel zu bauen und die Bahn über den Brünig beizubehalten. Da wäre jegliche Rendite ausgeschlossen, so etwas vermöchten wir nicht. Es wäre unverantwortlich, so viele Millionen aufzuwenden und dazu noch mit Schaden eine Bergbahn zu betreiben, nur

um 80,000 Touristen zirka zwei Stunden schneller von Luzern nach Interlakens zu befördern. Mehr als 30 Millionen dürfen wir jährlich für den Bahnbau unmöglich ausgeben, wenn nicht die Grundlagen unserer Finanzen bedenklich ins Schwanken kommen sollen. Durch diese Erwägung ist die Normalisierung der Brienzseebahn auf Jahrzehnte ausgeschlossen. Glaubt man, die Auswanderung werde aufhören, wenn eine Normalbahn anstatt einer Schmalspur gebaut werde? Welche industrielle Betriebe könnten etwa eingeführt werden, deren Ausdehnung der Normalbau sich rentieren würde? Man bilde die jungen Leute besser fürs Hotelfach, dort liegt die natürliche Erwerbsquelle. Wenn man glaubt, die Schmalspurbahnen seien so wenig leistungsfähig, möge man doch die Tätigkeit der Rhätischen Bahnen beobachten. Auch der Kanton Bern ist dazu übergegangen, solche Bahnen zu bauen (Bern-Solothurn). Es ist eine sehr kühne Behauptung, die Unabhängigkeit der Schweiz stehe auf dem Spiele, wenn die Brienzseebahn schmalspurig gebaut werde. Mit einer solchen Bahn und mit Schiffen könnten in kürzester Zeit große Truppenmassen befördert werden. So überquert, wie man behauptet, würden wir von einem Einsatze kaum, da wir bei der geringsten Beunruhigung gewisse Punkte sofort besetzen könnten. Den Interlakenern ist es nur darum zu tun, den Bahnhof vom Bunde bauen zu lassen. Laßt uns weitere Verzögerungen vermeiden, genug des grausamen Spieles! — Ming verteidigt seinen Antrag auf Verbesserung der Linie Luzern-Meiringen (Streckung der Kurven, Einführung des Kollschimmels) und Elektrifizierung der ganzen Linie Luzern-Interlakens. Ob am Brienzsee normal oder schmal gebaut werde, in jedem Falle ist nötig, zu ermöglichen, daß auch auf der Obwaldnerseite die Züge schneller fahren können, und ganz besonders, daß das unheimliche Rütteln und Stoßen aufhöre. Jetzt ist nicht einmal der Transport von Langholz möglich. Der Gütertransport soll, da uns eine Normalbahn in absehbarer Zeit nicht in Aussicht gestellt werden kann, wenigstens so erleichtert werden, wie auf der anderen Seite des Berges. Im größten Interesse des Touristenverkehrs würde die Elektrifizierung sein. Stuki empfiehlt warm die Normalbahn. Er glaubt, daß sie die Ausbeutung der Erzlager des Oberlandes zur Folge haben würde. Von Arz glaubt, es gebe nicht nur militärische Interessen, man müsse auch dafür sorgen, daß das Land durch unrentable Ausgaben nicht verarme. Er ist gegen die Mehrausgabe zugunsten der Normalisierung. Oberst Feslin tritt warm für die militärischen Interessen und zugunsten der Normalbahn ein. Walther begründet vom Standpunkte des Fremdenplatzes Luzern die Frage Normal- oder Schmalspur und wünscht natürlich möglichst schnelle Normalisierung der ganzen Linie. Scherrer findet, wenn die Bevölkerung so lange und so zähe für den Normalbahngedanken

14)

Feuilleton.

Das Aried zu Rudenz in Giswil.

Daß größte Hinderniß zu dieser Tieferlegung dürfte die unterhalb dem Stollen befindliche Mühle sein, die auf jeden Fall abgetragen und entweder unterhalb den Drehangel oder noch besser an den Abhang des Kaiserstuhles verlegt werden müßte. Wollte man dieselbe gegen den Drehangel versetzen, so müßte der Punkt, wo sie der Entwässerung unschädlich wäre, und dennoch hinlängliche Wasserkraft erhalten würde, an Ort und Stelle aufs genaueste untersucht und ausgemittelt werden. Vor der Hand kann ich nur die Möglichkeit der Sache bezeugen. Es ist sehr natürlich, daß in diesem Falle zur Vermeidung jeglicher Zwistigkeit genau bestimmt werden müßte, wie hoch der jeweilige Besitzer, ohne die Entwässerung zu gefährden, den Bach zu stauen berechtigt sei; denn ohne diese Vorsorge könnte ein späterer Besitzer allmählig durch fortwährende Vergrößerung der Staung die meisten Entwässerungsarbeiten unnütz machen. Mit den obigen Arbeiten würde ich den Hauptabzugs-Kanal als vollendet betrachten, und man müßte nun nur darauf

wirken, daß sein Bett nicht wieder etwa durch Geschiebe erhöht werde, deshalb würde ich jenen Bächlein, die sich vom Scheinberge in die Aa ergießen, und die zwar häufig ganz versiegen, aber bei starken Regengüssen ein oft nicht unbedeutendes Quantum Geschiebe mit sich führen, vor ihrer Vereinigung in eigens hiezu angebrachte Gruben von circa zwei Klafter Länge und Breite und hinlänglicher Tiefe leiten, damit sie dort ihr Geschiebe ablagern müßten. Diese Geschiebe könnten sodann mit Nutzen zum Straßenbau verwendet werden, sollten jedoch diese Gruben bei besonderen Anlässen nicht nur ausgefüllt, sondern noch beträchtliche Geschiebemaßen bis in das Bett der Aa gebracht werden, so müßte dasselbe jedesmal wieder gehörig geräumt werden, indem es sich sonst allmählig erhöhen, und so die Verpumpung wieder herbeiführen würde.

Ist der Haupt-Abzugs-Kanal gehörig in Stand gesetzt, so müssen eine hinlängliche Anzahl Seiten oder Zuleitungsgräben, welche durch die tiefsten Theile des Moooses zu leiten sind, und welche die Quellen desselben aufzunehmen haben, hergestellt werden. Diese Gräben sollen sich unter einem spitzen Winkel in den Haupt-Abzugskanal ausmünden. Man gebe diesen Seitengräben an der Sohle eine Breite von 2 Fuß nebst einer circa anderthalbfüßigen Böschung, ihre Tiefe muß immer wenigstens 2—3 Fuß

unter die Fläche des zu entwässernden Bodens gebracht werden. Die Anzahl dieser Gräben kann nicht zum Voraus angegeben werden, sondern man bringt vorerst die notwendigsten an, und gewärtigt den Erfolg, zeigt es sich innert Jahresfrist, daß die angebrachten Seitengräben an einer oder der anderen Stelle nicht genügen, so vermehrt man sie je nach dem Bedarf. Der aus den Gräben ausgeworfene Grund soll nicht in der Nähe derselben liegen bleiben, indem er sonst leicht wieder in dieselben getreten wird, sondern man verwende ihn entweder zur Ausbeugung besonderer Tiefen, oder verbreite ihn, nachdem er etwa ein Jahr liegen geblieben, und hiedurch fruchtbar geworden ist, auf das inzwischen trocken gelegte Land, wo er treffliche Dienste leisten wird.

Nachdem die Art und Weise, wie das Giswiler Moos entwässert werden könne, gezeigt worden ist, fragt es sich nun, ob sich diese Arbeit auch rentieren werde, oder ob das Unternehmen ökonomisch richtig sei.

Um den Nutzen dieses Unternehmens ganz genau und klar einzusehen, sollten nicht nur sehr bestimmte und unständliche Kostenberechnungen verfertigt werden, sondern das Moos müßte vermessen, dessen wirklicher Ertrag abgeschätzt, und dessen Mehrwert nach der Trockenlegung beurtheilt werden, hiezu hatte ich nun freilich bei der kurzen