

# Transportprobleme

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Beiträge zur Geschichte Nidwaldens**

Band (Jahr): **36 (1977)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Boofs-Knecht,  
 Der Welt ergebne Schar, erwegt nicht die Gefahr.



Der Sicherheit verkehrtes Sinn,  
 mag alle Sorg im Wein erfrachten:  
 Wir segeln Gast uns viel mehr denken  
 zum Himmel oder Hölle hin.  
 Wer froh den Willk'omm dort will finden,  
 nehm' Abschied bald von Welt und Sünden.

# Transportprobleme

Am 29. Juli 1837 nachmittags verkündeten gewaltige Mörserschüsse in Luzern den Stapellauf des ersten Dampfschiffes auf dem Vierwaldstättersee, der «Stadt Luzern I», gebaut von der Firma Escher & Wyss in Zürich. Das Schiff war für den Transport zwischen Luzern und Flüelen gedacht. Noch mehr als 20 Jahre sollte es dauern, bis die nidwaldnerischen Seeorte fahrplanmässig angefahren werden durften. Erst am 14. Dezember 1859 genehmigte die Strassenkommission – trotz Protest der Fährleute von Stansstad – das Gesuch der beiden Luzernischen Dampfschiffgesellschaften, in Stansstad beim Helgenstöckli landen zu dürfen.

Am 6. Oktober 1860 kollaudierte der Beauftragte des Eidg. Departements des Innern und des Bauwesens die von Bauherr Kaspar Blättler erstellte Achereggbrücke, womit Nidwalden zusammen mit der vom Bund erstellten Brünigstrasse eine sichere Strassenverbindung zum Nachbarkanton Luzern erhielt.

Das «Tor zur Welt» ist also für uns Nidwaldner erst seit gut 100 Jahren offen. Doch wie bewältigten unsere Vorfahren ihre Transportprobleme, wie bewältigten sie insbesondere unsere Rotzlocher-Gewerbetreibenden? Dass von Rotzloch eine Strasse nach Fronhofen zur Landstrasse geleitete, die Stansstad und Stans verband, haben wir bereits früher gehört. Von Stans aus führte ostwärts über den Ennerberg die Strasse nach Buochs und Beckenried; eine andere wies südwärts über Dallenwil nach Wolfenschiessen und Engelberg. Schliesslich bestand seit 1460 über den Allweg und das Ennetmooser-Ried eine Strassenverbindung nach Kerns und Obwalden, die einzige Strasse, die ausser den Kanton führte. Wirtschaftlich war diese von durchaus untergeordneter Bedeutung, konnte doch Obwalden weder Ware liefern, die in Nidwalden nicht hergestellt wurde, noch war Obwalden Absatzgebiet für Nidwaldner-Produkte. Der Hauptverkehr geschah also über den See mit Schiffen. So ist es nicht verwunderlich, dass die Landsgemeinde schon sehr früh Bestimmungen über den Schiffstransport in in einer «Schiff-oder-Fehren-Ordnung» festlegte. Schauen wir uns diese im Jahre 1687<sup>1</sup> aufgestellten und im Jahre 1733 bereinigten Vorschriften etwas genauer an!

Zuerst die verschiedenen Schiffstypen: Es wird unterschieden zwischen Einbäumen (Eichbäume geheissen), so genannt, weil es sich um Boote handelte, die aus einem einzigen Stamm herausgeschnitten waren. Später nannte man schmale Boote ganz allgemein Einbäume. Die Bezeichnung hat sich bei den Berufsfischern erhalten. In einem Einbaum durften, bei 10 Gulden Busse, nicht mehr als 5 Personen befördert werden. Dem Personenverkehr diente eher der nächstgrössere Schiffstyp, die Jasse, oft mit einem Dach und Vorhängen

## Lohn der Stansstader fehren

	ß
In die neüw, oder allt statt Luzere	
einem fehren	12
uff Küssnacht	20
uff Meggen, Greppen, Wäggis zur Kirchen and Zinnen (Hertenstein)	15 12
uff Fitznauw	18
uff Gersauw, Buochs, Beckhriedt	24
uff Brunnen	30
uff Flüelen	1 Gulden
von kähs spallen bis uff 24. zweyen fehren, zwey gulden. wann mehrere spallen von jeder 9 3:3:	
uff Hergisweyl, Kirseythen, Rotzloch wie uff Winkhell	3
wann vill an der zahl, ieder	1
uff Alltnacht von Stansstadt oder Hergisweyl	4
wann aber einer selbst aigene schiffleuth in solche orth mit sich brächte, und aigne wahren hete, soll mans gestatten.	
Man soll auch den fehren, wans in anderen orthen zue warthen verlangt wurde doplet lohn geben, oder wie man eins werden kann.	

Landt Rath den 15.ten Mertzen 1681

versehen. Sie war für höchstens 22 Personen zugelassen (in einer ganz grossen Jasse durften allenfalls 26–27 Personen befördert werden, zwei Fährlleute inbegriffen). Wurde leichtere Ware mitgeführt, so galten jeweils 120 Pfund Ware für eine Person. Die Strafe für Überladen betrug 1 Krone pro Person, zahlbar vom Schiffsmeister, wenn er den

# Schiff- oder Fehren-Ordnung

Nidwaldner Landbuch, Redaktion 1623  
mit Nachträgen S. 196/7

Anno 1687 uffgericht und A<sup>o</sup> 1733 bereiniget, und ernstlich zue hallten bestätigtiget.

Erstlich: Soll unser Zoller befelchnet seyn, uff dass was die schiffung betrifft, fleissige obsicht zue hallten, und alles dass jene zue verordnen, wass da gerecht – und anständig zue seyn, ihme bedunckhet, welchem alle fehren und schiffleüth bei hoher unser straff alle folg zue leisten schuldig seyn sollen.

(Landbuch, Redaktion 1718, 5. Teil S. 133 ff. – Art. 1)

Es solle iedermann bedacht seyn, alle schwär waaren in Luzern in den Nauwen und nit in die Jaassen einzuladen, damit mit selbigem luth ordnungen umb drey uhren auss der Stadt kenne hinweg gefahren werden, zuomahlen inskünfftig sechs starckhe männer im Nauwen fahren sollen, damit leib und guott desto mehr von besorgend einfallendem Wind und wetter sicher, und sye mit der waar auch ehender heimb kommen mögen.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 6)

Worgegen ihnen, den fehren, von iedem saum wein /. wie vor dissem nur fünff schilling ./ inskünfftig zwey batzen sollen bezahlt werden, item von iedem Müth kernen /. wie vor diesem ein schilling ./ inskünfftig ein halben batzen soll gegeben, auch von einer grossen hauth ein schilling bezahlt werden. Dass überige bleibt bey dem allten brauch und desswegen auch uffgesetzter ordnung wie im nechsten nebens blatt in mehrerem auffgeworfen.

(im Landbuch, Redaktion 1781 nicht enthalten)

Es werden aber die fehren ernstlich ermahnet, dass sye sich nit bewinen, sonder weins halber sich möchten hallten. Sye sollen auch mit aller handt waaren, so ihnen zue oder vom märcht zue führen, oder anderwärtig vertrauet und übergeben worden, getrüb und sorgsamb umbgehn, nichts vor abverwandlen, auch so vill möglich, männiglich dass seinige ohngeschädiget zue kommen lassen, oder darumb antwort geben, sonderlich selbst nit noch andere auss den weinfassen trinkchen lassen, bey straff und hoher ungnad meiner gnädigen Herren.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 4)

Es solle auch nit allein der Zohler sondern alle fehren, mann allss weib wans schon nur umb den lohn bestellt, schuldig seyn, den zohl einzue-züchen und dem Zohler getrürlich zue überantworten, und bevor keine der gleichen wahre weg führen noch durch frembde wegführen lassen.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 10 leicht verändert und auf Zollbestimmungen I. Teil – Art. 2, 3. Absatz Blatt 26 verwiesen)

Luth Nachgemeindt Erkhandtnus A° 1681 solle unsere fehren keine frembde Bätler in unser Landt führen, bey gl. 5 buoss; und so frembde schiffleuth der gleichen frembde Bätler in unseres Landt führten, solle selbe in gefangenschafft gethan und ihre schiffer an den see gestaden angeschlossen werden, deme Landt Rath den 3.ten 7 bris bey gesetzt: dass die HH. Rätth zue Stansstadt bey ihren Eydten solche Bätler führer gen Stanss in thurn verordnen, und welchen sye solches befehlen wurden, gehorsamen sollen.

Alless disseres ist A° 1739 den 23ten Hornung von einem Wochenrath, deme es vom Landt Rath überlassen, durchaus bestätigt worden.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art.9)

Zum anderen: Sollen die Jaassen bey hoher straff und ungnad M.G.H. und oberen nit überladen, sondern nit mehr als zwey und zwanzig persohnen uff einmal in einem Jaassen geführt, so aber nambhafft grosse Jaassen wahren, sollen uffs höchste sechs old siben und zwanzig persohnen mögen eingeladen werden.

(hier im Landbuch, Redaktion 1781 eingefügt: «in welcher zahl 2 fehren für jeden Jaassen mit begriffen seyn sollen».)

Wann aber auch waar und ankhen im schiff, allss soll solche waar nach «Proportion», allss 120 Pfund für ein persohn abgerechnet werden und welcher fehr harwider handlete, soll M.G.H. iedes mahl ein krone buoss bezahlen, davon dem kläger halber theil soll geben werden, die Rathsfreündt auch schuldig seyn die fählbare zue leyden.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 33 dem vorangestellt wurde: «Der grösste Jassen solle gebödmert werden, damit man in ereignendem fahl sich dessen wegen dem vüh besser behelffen könne, und . . . »)

Ess sollen auch ins künfftig alle montag old an denen vorabendenden wo morgents der märcht in Lucere gehalten wird, die schiffer fleissig visitiert und gerüstet und an allen grossen zinstagen mit zwey schiffen in die Statt gefahren werden, wan auch der Zohler noch mit einem in die Statt zue fahren nöthig erachten wurde, solle er solches zue verordnen schuldig seyn

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 5)

Drittens: Im fahl über des schiffmans willen mehr / allss obige verordnung vermag ./ persohnen sich ufs schiff begeben, soll der schiffman schuldig seyn die letztere heraus zue gehn zue ermahnen, im fahl aber er solche ermahnung nit täte allss solle er buoss so vill persohnen zue vill geladen gewesen so vill kronen geben. So aber die so abgemahnt worden nit gehorsamben wurden, allss sollen selbige ieder persohn M.G.H. ein kronen zue buoss verfallen seyn, und die Rätsherren solche gleichfahls zue leyden allss fählbare, die pflicht haben sollen.

(Landbuch, Redaktion 1781, 2. Hälfte von Art. 3, Abs. 1)

Viertens: Ist M.G.H. gänzlichen will, dass ins künfftig keine knaben oder mägtlj under jährlig mir reysenden fahren solle, im fahl aber es nit gehalten wurde und der gleichen junge persohnen under 20. jahren gedachtes fahr versechen wurden, solle iedes M.G.H. umb gl. 10 verfallen seyn, der aber solche straff am guot nit habe, der solle es am liib abbüossen.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 2)

Fünftens: Wegen der wöri, von welcher der see das sand und anderes vertragen, sollen luth Landt Raths erkanntnuss den 23. Xbris 1722 die wören zue Buochs und Stansstadt von beyden theilen der fehren in ihren kösten aus gebesseret und sauber gehalten werden, uff den fahl aber einer völligen erneüwerung denen von Buochs in dem Brennwaldt, denen von Stansstadt im Lopperberg dass holtz darzue durch die Walldt-Vögt gezeigt, und von den schiffleüthen gleich stein und anderen materialien in ihren kösten zuehär gefürhet, die recht mässige verdienst dess zimmermans aber vom Landtsäckhell Meister oberkeitlich bezallt werden sollen.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 12)

Sechstens: Sollen sye auch alle Dinstag, so bald ein gefehrt vorhanden, schuldig seyn, nacher Winckhel, oder in die Statt, nach verlangen, zue fahren, ohne weiteren verzug, es seye mit Jaassen, oder Eychbäumen, doch sollen nit mehr allss fünff persohnen gerechnet, uff das höchst in einem Eychbaum gefuehrt werden bey gl. 10 buoss.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 3, Abs. 2)

Siebtens: Weylen dan gross klägten eingelangt, dass zue zeiten verlangt werde ohne andere gefehrte in die Statt zue fahren, dass allss dan einiger nit willfahren wolle und dahär M.G.H. ver-

ordnet und mit gantzem ernst befelchen ins künfftig dass man solle schuldig seyn, umb vier batzen nach iedessem begehren mit in die Statt zue fahren und wan er mehr alls ein fehr verlangt, soll er iedem seine vier batzen bezahlen, ist aber vorbehalten, dass einer allein bey nächtlicher zeit zue fahren nit verbunden seyn solle. Wan auch einer nur ein fehr nimbt, selbiger auch zue arbeithen schuldig seyn solle.  
(Landbuch, Redaktion 1781 – Art.7)

Achtens: Solle ein fehr von Stansstadt uff Alltnacht zue fahren nit mehr alls schilling vier gleich denen von Alltnacht nacher Stansstadt /. luth den 6.ten Marty 1727 mit UGLLL ob dem Kernwalldt getroffenen verkommenus ./ müesste und solle bezahlt werden zue gleich luth Raths erkanthnus vom 28.ten Mertzen gesagten jahrs, die fehren schuldig seyn uff Alltnacht so wohl tags alls nachts /. so fern es zue fahren möglich ./ umb schilling vier einem fehren, zue fahren, mit dormaligem vorbehalt, dass nächtlicher zeit einer allein zue fahren nit schuldig seyn solle.

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 8)

Neuntens: Und letztes ist unser befelch, so oft ein neüwes schiff erkaufft wird, dass die fehren es dem Regierenden Herren Landtamman anzeigen, umb zue befehlen, dass selbiges besichtiget, und wie vill persohnen darin mögen gefürhet werden verordnet werden /. Landt Rath den 24 7.bris 1733 ./

(Landbuch, Redaktion 1781 – Art. 11 enthält zusätzlich die Anzeigepflicht an Zohler und Ratsherren. Die Zahl der zugelassenen Personen müsse angeschrieben werden.)

Dissere unsere bestgesinnten verordnungen und befelchen getrüwlichen nachzukommen, Wir jedermäniglichen, hoche straff und ungnad vor zue seyn, wollen erinneret und gewahrnet haben.

Mithin nechst vorbehaltung unser und der Landtleüthen habender rechtsamben, wir die fehren bey ihren allten freyheiten und gerechtigkeiten bestermassen schützen, schirmen und «manutenieren» werden.

Actum den 24. 7bris 1733



Überzähligen nicht weggewiesen, oder vom Fahrgast, wenn er der Wegweisung nicht gefolgt. In die grösste Jasse sollte ausserdem ein Boden zwecks Viehtransport eingelegt werden können.

Mehr dem Warentransport dienten die «Nauen», grosse schwerfällige Lastschiffe mit festem Deck, von Segeln und bis zu 20 Rudern angetrieben. Eine gewichtsmässige Beschränkung bestand nicht. Es heisst nur allgemein, dass sie nicht überladen werden durften. Alle schweren Waren jedoch sollten mit dem Nauen transportiert werden. Mindestens sechs starke Männer waren als Besatzung vorgeschrieben.

Bevor ein Schiff in Betrieb genommen werden durfte, war die Fertigstellung dem Landammann anzuzeigen. Er ordnete eine Prüfung an. Anzuschreiben war, für wie viele Personen es zugelassen sei. Wöchentlich, alle Montage oder an Vorabenden sonstiger Markt- und Zinstage, hatte der «Zoller», der das Amt eines Zollmeisters und Hafenverwalters versah, alle anderntags benötigten Schiffe zu «visitieren». Als «Fehren» waren sowohl Männer wie Frauen zugelassen, jedoch keine Minderjährigen. Übertrat ein Jugendlicher das Verbot, so hatte er 10 Gulden Busse zu zahlen. «Der aber solche straff am guot nit habe, der solle es am liib abbüossen».

Die Fehren waren für den sicheren Transport der Fahrgäste verantwortlich. Sie hatten die vorgeschriebene Besetzung einzuhalten; nur wenn ein Fahrgast für einen Einbaum oder eine kleine Jasse nur einen Fehren wünschte, durfte von der Normalbesatzung Umgang genommen werden. Der Fahrgast war in diesem Fall aber verpflichtet mitzurudern. Mit der zu transportierenden Ware sollte sorgsam umgegangen werden. Jeder hatte Anspruch, sie unbeschädigt und in einwandfreiem Zustand ausgehändigt oder zugestellt zu erhalten. Streng verboten war den Fehren, «selbsten nit noch andere aus den Weinfassen trinkchen . . (zu) lassen, bey straff und hoher ungnad meiner gnädigen Herren». Auch waren sie verpflichtet, den Zoll für die mitgeführte Ware vom Auftraggeber einzuziehen und ihn dem Zoller abzuliefern. Bei 5 Gulden Busse war es ihnen des weitern untersagt, fremde Bettler ins Land zu führen. Sofern Schifflleute aus andern Orten sich gegen diese Bestimmungen vergehen würden, war bestimmt, dass deren Schiffe an der Wehre angeschlossen und sie selbst zusammen mit den Bettlern in Gefangenschaft zu setzen seien.

Die Fehren waren auch pflichtig, die Wehren zu unterhalten. Soweit sie dafür Holz benötigten, erhielten die von Buochs solches aus dem Brennwald, die von Stansstad aus dem Wald am Lopper angezeichnet. Das für die Wehren benötigte sonstige Material hatten sie kostenfrei zu führen. Den Zimmermannslohn dagegen übernahm der Säckelmeister.

Die Vergütungen, die der Fahrgast oder die Absender von Waren zu bezahlen hatten, wurden genau festgelegt und betragen im Jahre 1733 z.B. für eine Fahrt von Stansstad nach Luzern 12 Schilling, für eine solche nach Brunnen 30 Schilling und für eine nach Flüelen gar 1 Gulden. Ganze Gruppen erhielten Rabatt. Stellte einer eigene Schiffsleute für den Transport von eigenen Waren, musste der Schiffseigentümer ebenfalls billiger fahren. Wartezeit bei Hin- und Rückfahrt musste extra vergütet werden.

Diese Bestimmungen bestanden für die organisierten Fehren in Stansstad und Buochs. Wundert es da, dass sich diese beklagten, als die Rotzlocher ein eigenes Schiff anschafften und Waren und Personen auf eigene Rechnung transportierten? Und zu verfrachten hatten sie immer etwas; der Müller das in Luzern gekaufte Korn, der Papiermüller Lumpen und Papier, der Hammerschmied seine Produkte und der Säger seine Bretter und Balken. Auch der Gipsmüller oben in Ennetmoos, in der sogenannten Löchlimühle, machte den Umweg über den Allweg nur ungern und bahnte sich, bevor die Schlucht begehbar gemacht wurde, einen Weg über den Blattiberg und die Rieden ins Rotzloch hinunter. Doch obwohl die Stansstader Fehren wiederholt vor dem Rat erschienen und auf ihre althergebrachten Rechte pochten, drangen sie nie recht durch.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Sie entsprachen dem Abschied von Gersau vom Monat April 1687, worin die Schifffahrt im Rahmen des Gotthardverkehrs geregelt und im Laufe der Zeit entstandene Missstände abgestellt wurden.

<sup>2</sup> Wochenratsprotokoll 21. Febr. 1718 – Odermatt Regesten XI/493 Nr. 1718, Gerichtsprotokoll 11. April 1767 – Odermatt Regesten X/510 Nr. 1503. RLLP XXIV/519 a vom 10. 7. 1719.