

Zeitschrift: Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz
Band: 100 (2008)

Artikel: Brunnen: Hafen, Schiffig, Sust und Palisaden
Autor: Obrecht , Jakob
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-169310>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

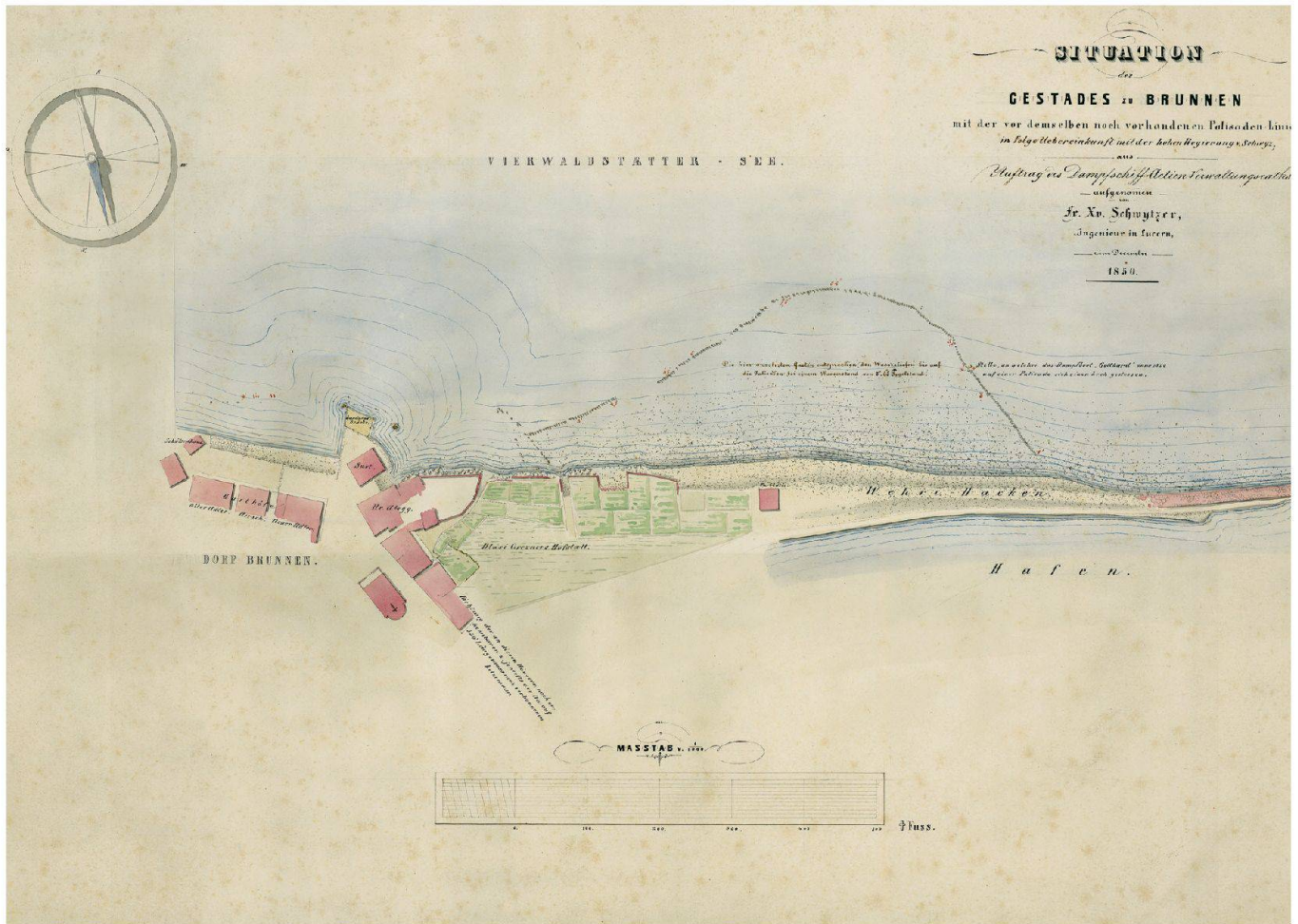
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 24.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Brunnen: Hafen, Schiffig, Sust und Palisaden

Jakob Obrecht



Plan der Palisaden vor dem Wehrihacken. Aufgenommen von Ingenieur Franz Xaver Schwytzer, Luzern, im Dezember 1850 im Anschluss und als Folge des Dampfschiffunglücks vom 25. Januar 1850.

Im 12. Jahrhundert wurde die Schöllenschlucht durch den Bau der Teufelsbrücke und des Stiebenden Stegs für den Passverkehr erschlossen. Damit wurde der Gotthard schlagartig zum kürzesten alpenquerenden Übergang. Für den Waren- und Personentransport stand zwischen Brunnen und Flüelen aber nur das Schiff zur Verfügung. Der Hafen von Brunnen war deshalb für den Durchgangsverkehr bis zur Eröffnung der Axenstrasse 1864/65 beziehungsweise der Gotthardbahn 1882 ein wichtiger Warenumserschlagplatz. Zudem fanden in ihm Schiffe bei den auf dem Urnersee gefürchteten Föhnstürmen den dringend benötigten Schutz.

Die Susten in Brunnen

Zur Infrastruktur jedes an einer Transitstrecke gelegenen Hafens gehörte eine Sust. In diesen Lagerhäusern wurde durchziehenden Händlern oft auch Unterkunft und Verpflegung angeboten. In Brunnen stehen heute noch zwei Susten, eine im Dorf, die andere auf der gegenüberliegenden Seite der Muota am Fusse des Urmibergs. Eine dritte, die «Alt Sust», von der keine Spuren mehr sichtbar sind, lag südlich von Brunnen in der Häusergruppe namens Ort. Von dort führt bis heute ein Fussweg nach Morschach, über den man weiter nach Oberschönenbuch, Schwyz und ins Muotatal gelangen kann.

1631 erbaute das Alte Land Schwyz die «Dorfsust» direkt am See. Denn bis dahin standen in Brunnen für die Zwischenlagerung der Waren nur schlecht geeignete Räumlichkeiten zur Verfügung. Bis 1821 diente die Sust zusätzlich als Schützenhaus, von dem aus Richtung Axen geschossen wurde. Bis 1848 war sie zudem Zollstätte. Nach dem Fall der Binnenzölle wurde darin das Restaurant zum Schiff eröffnet und 1883 im Erdgeschoss das erste Post- und Telegraphenbüro Brunnens eingerichtet. Spätestens mit dem Bau der Axenstrasse verlor die Sust ihre Bedeutung. Das Haus wurde nicht mehr unterhalten und verkam zum Schandfleck des Dorfes. In dieser Zeit wurde Brunnen zum Touristenort; und bereits 1870 wollten deshalb die Hoteliers die Sust abrechen. Ein Gegner dieses Vorhabens, Dr. med. Joseph Schelbert, kaufte das Haus 1893 «auf Abbruch». Er liess es, wie im Kaufvertrag vorgesehen, abreißen, baute es aber umgehend an der heutigen Suststrasse wieder auf.

Die zweite erhalten gebliebene Sust in der «Schroten» am Fusse des Urmibergs befindet sich heute in einem sehr schlechten Zustand. 1995 an verschiedenen Bauhölzern durchgeführte dendrochronologische Untersuchungen er-

gaben, dass der Bau um das Jahr 1470 errichtet worden ist.

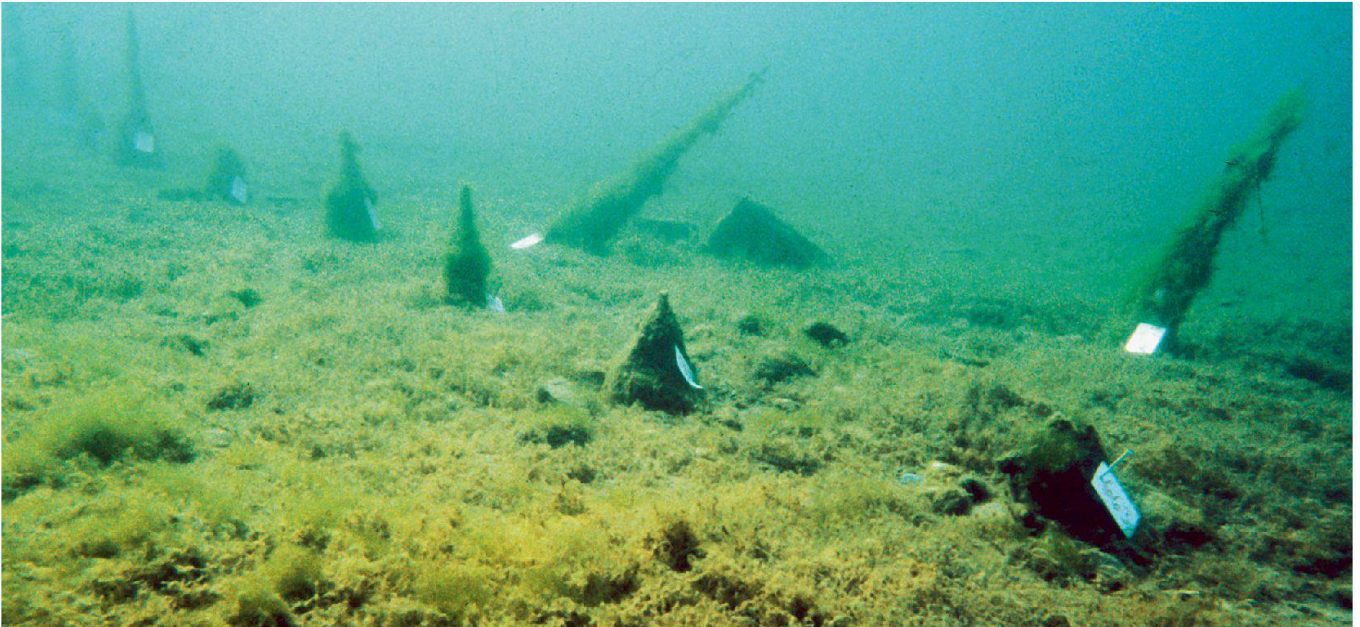
Die Schiffig

So wie andernorts die Säumer ihre Transporte über die Pässe kartellartig und von der Obrigkeit geschützt organisierten, schlossen sich auch die Schifferleute zusammen. In Brunnen hiessen diese Vereinigungen Grosse und Kleine Schiffig. Diese legten die Frachtpreise fest und wachten streng darüber, dass sie eingehalten wurden und fremde Nauen im Hafen keine Waren übernahmen. Die Grosse Schiffig wurde in der Mitte des 14. Jahrhunderts durch ortsansässige Geschlechter als Schifflerbruderschaft gegründet. Ihr Schutzpatron war der hl. Nikolaus von Myra. In ihr waren diejenigen Schifferleute vereinigt, die mit den grossen Nauen unterwegs waren. Felix Donat Kyd, Posthalter und Lokalhistoriker (1793–1869), schreibt, dass ihre Nauen bis 60 Fuss lang waren und neun Mann Besatzung hatten. Mit diesen Schiffen wurden mehrheitlich Waren transportiert. Von besonderer Bedeutung war der Viehhandel mit den oberitalienischen Städten. Aber auch der Binnenverkehr war wichtig. So liessen beispielsweise die Urner Hirten ihre Tiere nach der Alpzeit von der Ruosalp im hintersten Teil des Bisistals mit dem Schiff nach Flüelen übersetzen. Dies war für sie bedeutend einfacher, als das Vieh über die 2178 m hohe Ruosalper Chulm zu treiben. Die Schiffsführer der kleineren Schiffe hiessen Gusler. Sie waren in der Kleinen Schiffig zusammengeschlossen und beförderten mit ihren rund 10 Meter langen Booten in erster Linie Personen.

Das erste Dampfschiff

Das erste Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee, die «Stadt Luzern», läutete mit seiner Jungfernfahrt am 24. September 1837 den unaufhaltsamen Niedergang der beiden Schiffig ein. Von nun an betrug die Fahrzeit von Luzern nach Flüelen nur noch zweieinhalb Stunden, mit neun Mann Besatzung und einer Zuladung von 300 Passagieren plus zehn Tonnen Fracht. Für die gleiche Strecke benötigte ein mit neun Ruderern bemannter Nauen bei guten Wetterbedingungen rund einen Tag. Bei schlechtem Wetter konnte sich die Fahrzeit bis auf drei Tage ausdehnen.

In der Folge löste sich am 28. Juli 1850 die Kleine Schiffig auf. 1866, ein Jahr nach der Eröffnung der Axenstrasse, war auch die Grosse Schiffig am Ende. Angesichts der für die Schifferleute ruinösen Konkurrenz ist es nicht weiter verwunderlich, dass diese sich 1850 weigerten, einem vor



Abschnitt der äusseren Palisade vor dem Waldstätterhof. Seeseitig davor ragen zwei Pfähle schräg aus dem Boden, Zustand 1996.

Brunnen in Seenot geratenen Dampfschiff Hilfe zu leisten. Eine Szene, die der Augenzeuge Felix Donat Kyd wie folgt beschreibt: *«Freitag, den 25. Jänner, hatten wir gleichsam vor unsern Fenstern ein wahrhaft schauerliches Ereigniß. Des Knörren Dampfschiff (der Elsässer Casimir Friedrich Knörr gründete 1835 die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees), der Gothard, indem er ½ vor 7 Uhr Vormittag bei dichtem Nebel zu nahe am Land fahrend auf die Palisaden, welche vor dem Wehrihausli im See stehen fuhr, schlitzte sich ein großes Loch in seinem Vordertheil. Doch fuhr das Dampfschiff noch bis neben unser Haus & ließ da einen Nauen mit Pferden, den es nach sich schleppete, los. Das Wasser drang heftig in die Kajütten. Die Leute stiegen ängstlich aufs Verdeck ... Als das Wasser in den Feuerofen trang, verursachte es ein fürchterliches Tösen. Ein paar Schifflente liefen gleich herbei um den Leuten zu helfen. Dem Knörr, der kein Versprechen haltet, helfen wir nicht, sagten sie. Doch waren andere thätig u. es wurden auch alle Waaren gerettet.»*

Die Palisaden

Mit diesem Vorfall beginnt die neuere schriftlich festgehaltene Geschichte der Palisaden im See vor Brunnen. Schon bald darauf, am 28. Mai 1850, bewilligte der Regierungsrat

des Kantons Schwyz der Postdampfschiffahrtsgesellschaft, die Pfähle auf eigene Kosten zu beseitigen. Die Firma wurde einzig dazu verpflichtet, vorgängig einen Plan der Pfahlreihen aufnehmen zu lassen. Als Experten dafür schlug die Regierung gleich selbst Ingenieur Schwytzer aus Luzern vor. In der Folge bildete der von Schwytzer vor dem Wehrihacke (das Hotel Waldstätterhof wurde erst später gebaut) aufgenommene Plan der «Schwirren» die Grundlage für neuere Forschungen.

In Brunnen waren die Pfahlreihen vor dem Waldstätterhof und in der «Schroten» (Fischzucht) am Fusse des Urmiberges seit langem bekannt. Die Palisaden wurden allgemein als südliche und nördliche Verlängerung der Letzimauer gedeutet. Immer wieder stellte sich die Frage nach ihrem Alter. Mehrheitlich bestand die Ansicht, dass die Palisaden noch vor dem Morgartenkrieg im Jahre 1315 eingerammt worden seien.

1996 gab der Kanton Schwyz eine grösser angelegte Untersuchung der Palisaden in Auftrag. Zu Beginn wurden die stark erodierten und nur noch unter Wasser sichtbaren Pfahlreihen von Tauchern Pfahl um Pfahl eingemessen. Dabei stellte sich heraus, dass noch Reste von mehreren, grösstenteils aus Fichtenhölzern bestehenden Palisaden erhalten sind. Für die dendrochronologische Altersbestimmungen

wurden Proben bei ausgesuchten Pfählen aus jeder der festgestellten Palisaden entnommen. Vor dem Waldstätterhof wurden insgesamt 381 und vor der Fischzucht 194 Pfähle gezählt. Sie verteilten sich an beiden Orten auf je drei Strukturen, die sich wie folgt datieren liessen:

Die beiden halbkreisförmigen Pfahlreihen vor dem Waldstätterhof bestehen aus Hölzern, die in der Zeit von 1394 bis 1404/5 (äussere Reihe) und von 1422 bis 1427/8 (innere Reihe) geschlagen worden sind. Einige in grösseren Abständen knapp vor den Pfahlreihen und in einem Winkel von rund 45° gegen aussen gerichtete Pfähle waren wohl als Annäherungshindernis bestimmt. Sie eigneten sich bestens zum Aufspießen von Schiffsrümpfen und waren damit vielleicht auch Ursache des oben beschriebenen Schiffsunglücks.

Die Hölzer für die innere und den doppelt geführten Teil der äusseren Pfahlreihe vor der Fischzucht wurden kurz nach 1300 in den Seegrund gesetzt. Die Funktion der inneren, parallel zum heutigen Ufer verlaufenden Pfahlreihe ist unklar. Vielleicht ist sie lediglich Rest einer ehemaligen Uferverbauung, deren Hinterfüllung längst erodiert ist. Die doppelt geführte äussere Pfahlreihe liegt in der Verlängerung der Letzimauer. Sie stammt aus der Zeit vor dem Morgartenkrieg und darf als Palisade bezeichnet werden, schliesst sie doch quer über das Muotadelta die Lücke zwischen Letzi und Urmiberg. Erst später, zwischen 1450 und 1460, wurde sie mit einer einfachen Reihe ver-

längert. Anlass für diesen Ausbau könnten von der hochgehenden Muota angerichtete Zerstörungen gewesen sein. Vielleicht erfolgte die Verlängerung auch im Zusammenhang mit der Einrichtung eines neuen Hafens, der rund zehn Jahre später den Bau der nahe gelegenen Sust erforderlich machte.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Pfahlreihen nicht nur Hindernisse waren, die das Eindringen feindlicher Schiffe in den Hafen verhindern sollten. Ebenso dienten sie als Wellenbrecher zum Schutz der Schiffe im Hafen. Ein Hilferuf vom 5. November 1554 des Statthalters und des Rates von Schwyz an Luzern gibt einen deutlichen Hinweis darauf: *«Der nächst vergangene Wasserfluss habe die «Schiffswehri» zu Brunnen zu guten und mehrerem Teil zerbrochen und etliche Zangen aufgelöst und sie auch soviel versaret, daß man mit keinem Schiff mehr darein kommen kann, was den Schiffleuten bei einem Windsturm zu großen Schaden erreichen möchte.»*

Literatur

- Baumann Heinz/Fryberg Stefan, Verkehrswege in Uri. Der Urnersee, Altdorf 1993.
- Obrecht Jakob, Brunnen SZ, Untersuchungen an den Pfahlreihen im Vierwaldstättersee, 1996, in: Mittelalter, Zeitschrift des Schweizerischen Burgenvereins 3 (1997), S. 63–76.

	Anzahl Pfähle	ältestes Schlagdatum	jüngstes Schlagdatum
Waldstätterhof			
Innere Pfahlreihe	85	1422	1427
Äussere Pfahlreihe	277	1394	1404
Pfahlhaufen Nähe Landungssteg	19		
Fischzucht			
Innere Pfahlreihe	60	1299?	1307
Äussere Pfahlreihe: doppelt gesetzter Abschnitt		1297	1306
Äussere Pfahlreihe: einfach gesetzter Abschnitt	134	1447	1457