

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Band: 112 (1971)

Artikel: Die Obwaldner Fährenschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee
Autor: Wirz, August
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033667>

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: 06.10.2024

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



Die Sust in Alpnach

Nach einem kolorierten Stich von J. J. Wetzel aus dem Jahre 1820

Die Obwaldner Fährenschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee

Dr. August Wirz

Vor hundert und mehr Jahren, bevor die stolzen und imponierenden Schiffe der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees den Länderssee zu befahren begannen, ging es noch gemächlicher zu und her. Noch lange nicht durchfurchten rasende Wasserskiläufer das stille Gewässer. Aber so ganz still ruhte der See nicht, denn regelmäßig verkehrten Schiffe, die sogenannten Fähren, von einem Uferort zum andern, bis nach Luzern und Flüelen. Um diese Regelmäßigkeit zu gewährleisten, wurden Verordnungen geschaffen. So verordnete die Obwaldner Regierung Anno 1643, daß alle Diensttage wenigstens acht gute Fähren mit dem großen Nauen auf den Markt nach Luzern fahren sollen; und jener Schiffsmann (ein «Fähr» genannt), der diesen Auftrag nicht willig und pünktlich ausführte, verfiel in eine Buße von

einem Pfund. (Bei der Umstellung des alten Geldwertes auf die neue Franken-Rappen-Währung galt 1 Pfund = 15 Schilling = $71 \frac{3}{7}$ Rappen; 1 Gulden = Fr. 1.90; 1 Schilling = $4 \frac{16}{21}$ Rappen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Kaufkraft des Geldes vor 300 und mehr Jahren um ein Vielfaches, sagen wir über den Daumen gepeilt, etwa um das Neunfache größer war als heute).

Die Fähren-Schiffahrt war aber schon seit viel früheren Zeiten organisiert. So mußten gemäß einem Geschworenen-Urteil aus dem Jahre 1451 die Fähren ihre Schiffe bereits am Vorabend der Schiffahrt, mindestens alle Montage abends, flott machen; sie hatten die Schiffe mit Schöpf-eimer, Blachen, Rudern, Bänken, Ringen oder Wieden aufzurüsten; in späteren Jahren (1745) mußten sie sich auch mit guten

Segeln versehen. Im Jahre 1785 wurde befohlen, daß die Schiffe besser «gebödmet» sein sollten.

Für den Boten (Bott), der die Einkäufe usw. in Luzern zu tätigen hatte, stand jeden Dienstag und Samstag morgens um drei Uhr ein Schiff mit zwei Fähren am Alpnacher Gestade zur Abfahrt bereit. Wenn es die Not erforderte, konnte jederzeit ein Schiff zur Überfahrt angefordert werden.

Für die Obwaldner Schiffe waren der Winkel bei Horw und Luzern die Hauptstationen. Im Winkel wurden die Personen, die zu Fuß oder per Wagen weiter wollten, besonders aber die Pilger, die an kirchlichen Anlässen in Luzern (z. B. Musegg-Umgang) teilnehmen wollten, eingeladen. Luzern war hauptsächlich das Ziel der Marktgänger. Die Marktschiffe trafen zur Sommerszeit um acht Uhr, zur Winterszeit um neun Uhr in Luzern unter der Egg ein. Um diese Zeit einhalten zu können, stach man morgens um drei oder fünf Uhr vom Gestade in Alpnach in den See. In Luzern hatte sich jedermann, der wieder die Heimreise antreten wollte, waren es Wirte oder Müller oder andere, die Wein, Kernen oder sonstige Waren eingekauft hatten, sich zu befleißigen, rechtzeitig bei den Schiffen einzutreffen und ihre Waren vor drei Uhr nachmittags in die Schiffe zu verladen, denn um drei Uhr war die Heimfahrt angesetzt. Den Schiffsleuten war aufgetragen, jedermann den Ein- und Auslad der Waren fleißig und ohne Schaden zu besorgen. Für die Aufsicht über die Fracht hatte ein eigens bestimmter Mann zu sorgen. Gingen Waren verlustig, mußte er sie bezahlen, es sei denn, die Waren hätten durch Ungewitter Schaden gelitten oder das Schiff wäre in den Wellen versunken. In diesem Falle hatte die Regierung die entsprechenden Dispositionen zu treffen. Um gute Ordnung zu haben, durfte bei Ankunft des Nauens am Alpnacher Gestade niemand in diesen hineinlaufen, um sich selber die Waren zu holen, sondern mußte schön warten, bis die Fracht ausgeladen und von den Fähren und

ihren Dienstboten getreulich, und ohne Schaden zu nehmen, an jedermann verteilt war.

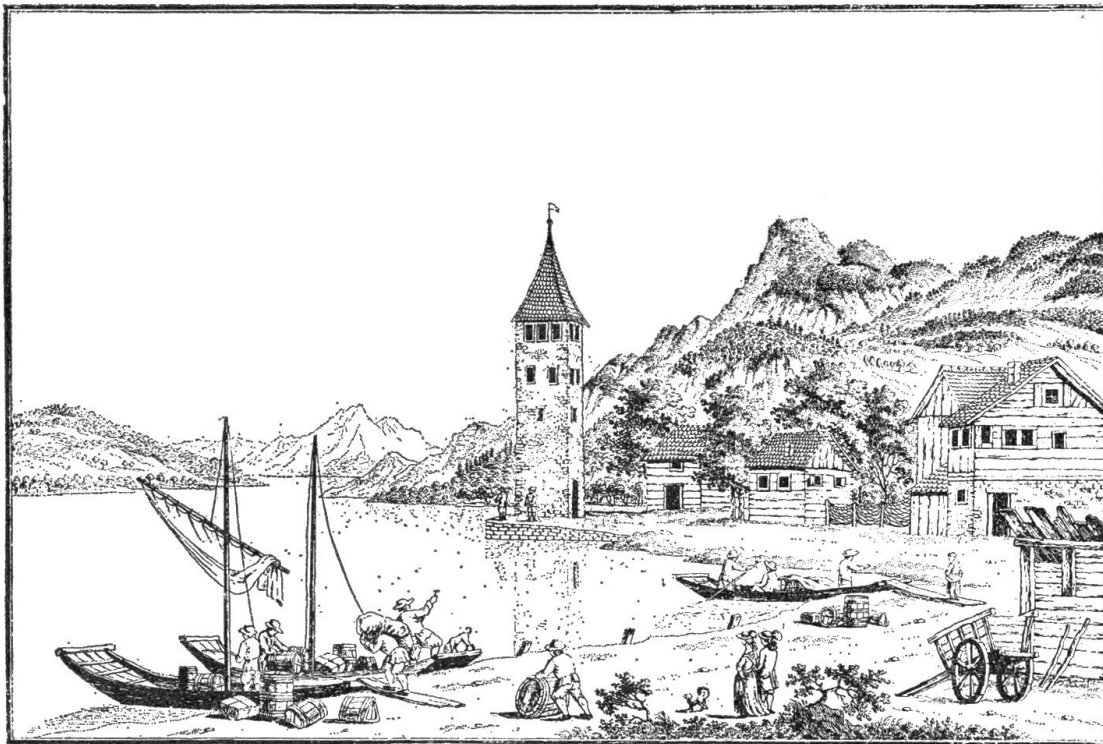
Eine wichtige Fracht war der Wein. Es war begreiflich, daß in dieser Beziehung besondere Sorgfalt verlangt und, wie es heißt, «zur Verhütung übler Folgen» Anweisungen und Verbote aufgestellt werden mußten. Den Wirten und anderen Leuten war es verboten, vom Wein, den sie in die Schiffe verluden, den Schiffsleuten (auch «Schiffer» benannt) zu trinken zu geben. War aber der Wein ausgeladen, war es den Wirten unbenommen, in ihren Häusern oder anderswo die Schiffer zu bewirten, ja man mochte ihnen dies «wohl gönnen». Das gleiche galt auch für Most, gebrannten Wein und überhaupt für «alle anderen Waren». Das Trinken während der Fahrt aus den Fässern oder Lageln wurde als Diebstahl streng geahndet. Gar mancher Schiffs knecht konnte der Versuchung nicht widerstehen und mußte ein peinliches Verhör über sich ergehen lassen. Selbstredend war, daß auch die übrigen Waren vor jedem «Eingriff» Ruhe haben mußten. Wein, Branz und Most waren aber die begehrtesten Objekte. Daß betrunkene Fährleute für die auf dem See schaukelnden Schiffe eine große Gefahr werden konnten, ist einleuchtend.

Die Fähren oder ihre Knechte waren verpflichtet, den am Gestade wartenden Fuhrwerksleuten (Karrer) beim Aufladen des Weins zu helfen. Sie erhielten für jedes Faß Wein einen Lohn von sechs Schilling. Halfen sie nicht, gingen sie selbstverständlich des Lohnes verlustig. Einer früheren Ordnung zufolge erhielt jeder, der mithalf, die Weinfässer aufzuladen, als Lohn für jedes Faß soviel, als ein Maß kostete. Die leeren Fässer durften nicht länger als 14 Tage liegen bleiben; man mußte sie möglichst bald «auf Luzern in die Stadt unter die Eck» zurücktransportieren. Wurden sie zu lange liegen gelassen, mußten die Fähren eine Busse von einem Pfund für jedes Faß bezahlen und die zu Schaden gekommenen Fässer entschädigen.

Der Schiffstransport wurde nicht etwa

nur mit einem einzigen Schiff durchgeführt. Vielfach bestand die Schiffskomposition bis zu fünf Schiffen: dem großen Nauen, dem Ledinauen (Lastschiff), einem großen und einem kleinen Jassen (Jaßli, vornehmlich Personenschiff). Der Personalbestand betrug auf dem großen Nauen acht, auf dem Ledischiff vier, auf dem größeren, sogenannten Fähren-Jassen, drei und auf dem kleinen Jassen zwei Fähren. Nach

Sturmwind und weil das Schiff überladen war, Schiffbruch erlitten und ertranken. Daraufhin wurde angeordnet, daß die Jassen mit nicht mehr als 25 bis 30 Personen, die Fähren-Jassen mit höchstens 34 Personen beladen werden durften. Wurden noch Waren mitgeführt, wurde die Zahl der Mitfahrenden entsprechend hinuntergesetzt. Zwei Jahre später, 1768, wurden genaue Weisungen erlassen, wie man sich



*Stansstad, près du Lac de Lucerne.
re ve no. à Zurich, chez M. Spéninger.*

Der Schiffshafen von Stansstad

und der Schnitzturm mit dem 1798 abgebrannten Zeltdach.

Winkel sowie nach Stansstad und in das Rotzloch mußten immer zwei Fähren mitfahren.

Anno 1643 wurde befohlen, daß die Fähren nicht mehr Personen, als das Schiff zu ertragen vermag, aufnehmen dürfen. Am Sonntag, den 23. März 1766, geschah ein schweres Schiffsunglück, bei dem gegen 40 Personen, die zur Gewinnung des sogenannten Musegger Ablasses nach Luzern gereist waren, auf dem Rückweg von Winkel bei Kehrsiten wegen eingebrochenem

«bei einfallendem Ungewitter und Winden zu verhalten habe»: Erstens sollen die Fähren, wenn sie ein «Gefährt» nach Uri oder anderswo verdinget haben, mit diesem beförderlichst abfahren. Sollte aber auf dem See gefährliches Wetter oder ein böser Wind, bekanntlich der Föhn, auftreten, haben sie von Stund an Leut und Gut vor Ungemach und Untergang zu retten, an Land zu fahren und allda bis auf den Abend zu verharren, es wäre denn, daß inzwischen innerhalb ungefähr einer oder

zweier Stunden wieder gutes Wetter einfallen sollte, die Schiffsleute wieder vom Land stossen und mit dem Gefährt fortfahren sollten. Wenn aber am gleichen Abend kein gutes Wetter eintreten sollte, hätten die Reisenden den Schiffsleuten das Nachtmahl oder den Urlaub zu geben. Sollte nach dem Nachtessen, sei es um Mitternacht oder wieder bei Tageslicht gutes Wetter einfallen, hätten die Schiffsleute, falls die Passagiere die Rückfahrt wünschten, diesem Wunsche zu willfahren. Falls aber am Morgen bis um sieben oder acht Uhr keine Wetterbesserung eintreten sollte, haben die Reisenden den Schiffsleuten auch das Morgenbrot oder den Urlaub zu geben. Diesen Verpflichtungen war drei Tage lang, aber nicht länger, nachzukommen. Nachher war es den «Gefährten» (Reisenden) anheimgestellt, den Schiffsleuten weiterhin die Mahlzeiten zu bezahlen oder jeden Schiffer mit zwanzig Schilling zu entschädigen. Sollte es sich fügen, daß an einem Ort gelandet werden mußte, wo weder Speis noch Trank zu erhalten war, so mußte jedem Schiffsmann an Stelle jeder Mahlzeit zwanzig Schilling ausgerichtet werden.

Die gleichen Entschädigungen hatten auch die nicht mitreisenden Eigentümer der mitgeführten Waren zu bezahlen. Damit aber von Seiten der Schiffsleute kein Betrug erfolgen konnte, mußten sich diese über die ausgeführten Fahrten durch glaubwürdige «Kundschaften und authentische Scheine» ausweisen.

Die Fähren hatten ohne Unterschied Fremde wie Einheimische gegen entsprechender Entlohnung, bei 10 Gulden Busse, aufzunehmen. Sie hatten den Lohn vor der Fahrt den Gästen bekannt zu geben, ansonst sie keinen Anspruch auf einen Lohn erheben konnten, also die Gäste gratis mitführen mußten. Diese eigenartige Bestimmung stammt aus dem Jahre 1643. Übrigens durften die Fähren weder Fremde noch Einheimische «bei der Fahr» verhindern oder versäumen.

Ein besonderes Kapitel betraf die Beförderung der Bettler und Vaganten. Die Fäh-

ren mußten sich mit einem besonderen Tarif begnügen. Die Begleitung bestand aus zwei Fähren, in einem kleinen Schiff nur aus einem Fähr. Es gab hin und wieder Klagen, so die Klage, daß die Fähren von Alpnach fremdes Bettlergesinde in Hergiswil ausgeschifft hätten. Die Nidwaldner und Urner Regierung baten Obwalden, die Fähren anzuweisen, keine Vagabunden in ihr Land zu führen. Es wurden denn auch die entsprechenden Verbote erlassen.

Das Fährentum war nicht etwa eine private Angelegenheit. Die Fähren waren quasi Staatsangestellte, die dem Landammann am gewohnten Schwörtag (an der ersten Ratssitzung nach der ordentlichen Landsgemeinde) das Treuegelübde ablegen mußten, alle obrigkeitlichen Artikel und Ordnungen zu beobachten. Das Schiff selber, auf dem meistens Hypotheken lasteten, gehörte dem Fähr. Wer keine «Fahrgerechtigkeit» hatte, durfte das Fahrrecht nicht ausüben. Man schaute darauf, daß der jeweilige Zoller (Zöllner) zugleich auch Nauen- und Schiffsmeister war, denn er war über die zu befördernde und zu verzollende Fracht am besten im Bild. Der Zoller mußte über die Waren, die in die Sust kamen, Red und Antwort geben, beim Ein- und Ausgang der Waren zugegen sein und die Schlüssel zur Sust niemandem, im Notfall nur zuverlässigen Leuten anvertrauen. Er hatte die obrigkeitlichen Anweisungen den Schiffsbesitzern, die wohl nicht lesen konnten, jährlich einmal vorzulesen. Die Fahrinhaber ihrerseits waren verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Artikel und Ordnungen auch von ihren Schiffs-knechten beobachtet wurden. Für die Ausrüstung der Schiffe hatten die Schiffsinhaber nicht restlos selber aufzukommen. Einem Ratsbeschuß vom 10. September 1808 ist zu entnehmen: «Die von den Fähren am Gestade neu anzuschaffenden Blachen für den Nauen und ein gedecktes Schiff sollen aus dem Salzdebit bezahlt werden; den Fähren aber soll obliegen, von denjenigen, welche ein gedecktes Schiff verlangen, 2 (?) für die Blachen zu fordern, dafür Rechnung zu führen und den Betrag

zuhanden der Salzverwaltung zu vergüten.»

Rege war der Verkehr mit Kaufmannswaren nach Flüelen. Vor allem wurde Käse spediert. Als Käsehändler werden Panterherr Nager und ein Cathrina in Urseren genannt. Auf dem Ledinauen konnten 120 «Spallen» Käse geladen werden. Am 9. April 1796 war in Alpnachstad eine Fracht von 98 Spallen zur Abfahrt bereit. Als im November 1804 in Italien und Spanien eine ansteckende Krankheit ausbrach, wurde den Fähren von Alpnach aus seuchenpolizeilichen Gründen verboten, Wolle, Baumwolle, Seide, Pelzwaren, neugegerbtes Leder und andere Waren, die über den Gotthard eingeführt wurden, sowie auch Vieh und Leute ohne Gesundheits-scheine hierher zu führen.

Auch die Salzfuhr spielte eine grosse Rolle. Am 15. Dezember 1804 wurde gegen den Nauenmeister wegen unfleißiger Salzfuhr Klage geführt. War der Alpnachersee zugefroren, sodaß eine Schleiß aufgebrosen werden mußte, erfolgte je-weilen ein Preisaufschlag.

Zu den zu befördernden Kaufmannswaren gehörten nebst den bereits erwähnten: Haber, Eicheln, Krisch, Kartoffeln, Butter, Oel, Honig, Zucker, Kaffee, Tücher, Federn, Kupfer, Eisen, Brenten, Tabak, Stumpensäcke, Kohle. Es zeigte sich, daß die Kohlenfuhr den Nauen, die Kernen-

säcke und andere Kaufmannsgüter verunsauberte, sodaß von den Landleuten berechnigte Klagen eingingen. Deswegen durfte keine Kohle mehr in den Nauen eingeladen werden, sondern es wurde für diese Fuhr ein hiezu geeignetes Schiff verwendet.

Ein leidiges Kapitel war anscheinend immer wieder die Lohnfrage. Am 15. März 1681 schrieb die Regierung von Nidwalden an die Obwaldner Regierung, der Fahrlohn solle, damit alle gleichgehalten seien, nicht mehr als sechs Schilling von Alpnach nach Stansstad und Hergiswil betragen. Um das Jahr 1800 jammerte man, die Fähren am Alpnacher Gestade forderten übertriebene Löhne; diese seien gegenüber früher um das Doppelte angestiegen. In einem Bittschreiben (um 1800) wird aber von den Fähren festgestellt, sie müßten bei Wind und Wetter oft einen, zwei oder drei Tage in fremden Herbergen und Wirtschaftshäusern «zehren und läben». Wo solle da der Schiffsmann die Sachen hernehmen? Jeder Tagelöhner «auf dem sicheren Land» habe eine größere Belohnung, der Schiffsmann aber stehe mit Leib und Leben in ständiger Gefahr. Die Fähren zu Winkel hätten ein Mehreres an Lohn gefordert. Man sieht, daß Lohnfragen und Geldentwertung nicht nur heute, sondern seit Jahrhunderten immer wieder zur Diskussion standen.

d'Wehri

Sid ewig chund dr Wälleschlag
as Ufer zueche Nachd und Tag
bi beesum Wind cho schlah,
und d'Wehri mag's ertha.
Uf iisers Volch chund ai e Gfah
vo usse zueche Jahr um Jahr
nu beeser as dr See,
me weiss's und lahd's la gscheh.
Gäb Gott, as vor dr letzte Stund
i iisne Chepfe d'Bsinnig chund.

J.v.M.