

[Text]

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Beiträge zur Geschichte Nidwaldens**

Band (Jahr): **8 (1891)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

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.

Das Fahrrecht zu Buochs.

Von Dr. Jakob Wyrsch, sen.

Das Recht, über jenen Theil des Vierwaldstättersee's zu fahren, welcher die schöne Bucht von Buochs bildet, gehörte in frühern Zeiten dem in unsrer Gegend einst reich begüterten Gotteshause Engelberg. Wann und wie aber dieses Recht an Engelberg gekommen, erzählen uns weder Urkunden noch Sagen — wir wissen darüber nichts. — Es ist wahrscheinlich, daß der Stifter dieses Convents, der fromme Conrad von Seldenbüren, mit dem Patronatsrecht der Kirche zu Buochs auch das dasige Fahrrecht besessen und es 1122 seiner jungen Stiftung übergeben hat, und daß der gelehrte P. Aldephons Straumeier das Fahrrecht gemeint habe, als er in dem III. Bande seiner Annalen schrieb: „Quæque alia (præter jus patronatus ecclesiæ Buochsensis) quæ habebit, super aram B. V. Mariæ obtulit et donavit monasterio huic Montis Angelorum.“¹⁾ Vielleicht, daß aber auch eine spätere Stiftung, ein Kauf oder Tausch solches in des Gotteshauses Besitz brachte, — beweisen jedoch können wir es nicht; denn in den ersten drei Jahrhunderten von Engelbergs Bestand haben wir nicht einen Brief, der des Fahrrechts zu Buochs auch nur erwähnt. Die erste Bestätigungsurkunde des Klosters durch Kaiser Heinrich V., datirt den 28. Dezember 1124²⁾ nennt, wie die übrigen Orte, wo dasselbe Besitzungen hatte, auch hier bloß den Namen „Buoches“, ohne die eigenthümlichen Güter und Rechtjamen

1) Mittheilung von H. Kaplan Odermatt.

2) Liebenau Dr. Hermann „Versuch einer urkundlichen Darstellung des reichsfreien Stiftes Engelberg“ pag 9.

näher zu bezeichnen, und Papst Lucius³⁾ zählt unter den Besitzungen Engelbergs nur die Kirche in Buochs mit einer Wiese auf. Auch in der Öffnung des Hofes⁴⁾ zu Buochs lesen wir nichts, das zu einer Vermuthung Anhalt böte, daß zu demselben auch das Fahr gehört habe und doch versetzt P. Straumeier die Zeit der Abfassung dieser Öffnung in das Jahr 1406. Das auffallendste ist jedoch, daß selbst der Klosterurbar,⁵⁾ frühestens aus dem vierzehnten Jahrhundert, dieses Fahrrechtes noch mit keiner Silbe Erwähnung thut, während er doch von Birolfs (?)⁶⁾ die minder wichtige Rechtsame verzeichnet, dem Kloster stets ein Schiff zum Gebrauche bereit zu halten.

³⁾ Ibidem d. d. 1184 pag. 10.

⁴⁾ Gef. Mittheilung von P. Subprior Ignaz Odermatt. — Zu-
folge einer Sage bildeten der heutige „Hof“ und „Herrenhof“ zusammen
den alten Engelbergerhof. In der nächsten Nachbarschaft desselben findet
sich ein von Maler Al. Niederberger auf uralte, festgewölbte Keller in den
30ger Jahren aufgebautes Haus, seit urdenklichen Zeiten das „Klösterli“
geheißen, weil früher ebenfalls Engelberg gehörig. — Nebstdem ist zu be-
achten, daß die Pfarrkirche zwischen beiden obgenannten Gütern liegt und
unten in der Hofmatte vor dem 9. September 1798 das Helfereipfund-
haus gestanden hatte. — Wie nahe liegt der Gedanke, Papst Lucius habe
in seiner oben zitierten Urkunde unter der, Engelberg gehörigen Wiese
diese beiden Höfe gemeint und in dem Steuerrodel von Buochs aus dem
Jahre 1454 sei unter der Lippriesterei, die für vier Rufsuhren taxirt ist,
der Herrenhof verstanden. Wo das Land der Nidern Pfründe, die eben
da aufgeführte Hofstatt und die Pfrundbreite liegt, kann ich nicht er-
mitteln. Jedenfalls ist das nicht der „Hof“ gemeint, denn der wird aus-
drücklich als des Ammann Heinrich Sulzmatters angeführt, wie er noch
55 Jahre später in den Händen von Hartmann und Nikolaus Sulz-
matter, vielleicht des obigen Söhnen, sich findet in eben wieder einem
solchen Steuerrodel. — Vergl. II. Heft der Beiträge, Seite 114.

⁵⁾ Liebenau pag. 127 setzt das Engelberger-Urbarium in die Zeit
zwischen 1309 bis 1316.

⁶⁾ Und von Stansstad („in littore Stannes“ heißt es „navigare
quoque ad omnia necessaria Monasterii.“ Liebenau pag. 129.

Erst ein Urtheil des Geschwornen Gerichtes zu Nidwalden vom 25. Februar 1402⁷⁾ sagt uns, daß das eingegrenzte Fahrrecht zu Buochs dem Benediktinerstifte Engelberg gehöre und bezeichne dessen Grenzen durch das Fahr am Bürgenstad einerseits und jenes im Niederdorf zu Beggenried, so ebenfalls dieses Kloster besaß und dem Hans Spilmatter zu Lehea gegeben hatte. Sich selber zu fahren, zu holzen und zu fischen nur war Jedem frei; fremde Güter aber über diesen See zu führen oder Leute, das stund nur dem Abt und Convent von Engelberg zu oder deren Lehensleuten. Allerdings war diese Rechtsame vom Kloster zu weit entfernt, um sie selbst zu üben. Darum verlieh es dieselbe an Anfassen zu Buochs um den Zins von 3 Pfd. Geld.⁸⁾

Allein kein Brief und Siegel hatte früher dieses Gotteshauses Recht bestimmt und im Laufe der Jahre mochte dasselbe mehr oder minder in Vernachlässigung oder Vergessenheit gerathen sein oder endlich, daß dieser oder jener der Dorfleute zu Buochs des Klosters Recht für sich beanspruchte und wohl etwa fremde Käse nach dem benachbarten Brunnen oder nach Flüelen führte; denn Abt Walthar beschwerte sich bei den Eilfen des Geschw. Gerichtes von Nidwalden und bat dieselben um eine Urkunde betreff seines Fahrrechtes zu Buochs, welche ihm auch am Samstag nach St. Mathias 1402 gegeben wurde. — Einundsechzig Jahre verblieb das Fahr nachher noch im Besitze der Abtei. Unterdessen war die Kirche zu Buochs von Engelberg abgelöst und die Wahl des Leutpriesters den Genossen in dort übertragen worden. In Engelberg selbst folgte dem milden Abte Johann Ambuöl von Buochs der strengere Heinrich. Dieser mochte vielleicht ebenfalls eine ähnliche Ablösung der Schiffahrt ab Seite der Dorfleute erwarten, wie solche vor etlichen Jahren mit dem Patronatsrechte der Kirche geschehen, oder daß er den finanziellen

7) Im Archiv der Dorfleute zu Buochs. Siehe Beilage I.

8) Urkunde in eod. l. — Siehe Beilage II.

Schaden, den das Kloster durch obige Abkurung genommen, wieder zu ersetzen gedachte; denn am 16. Oktober 1463 verkaufte er ⁹⁾ und der Convent das Fahrrecht und sämtliche Schiffe zu Buochs um sechszig Luzerner Pfund dem letzten Lehmann, Caspar Singer zu Buochs. Die Verkäufer machten jedoch das Angeding, daß der künftige Besitzer des Fahrs des Klosters Leute oder Waare unentgeltlich führen solle, wenn er nicht dadurch so sehr in Anspruch genommen werde, daß er in Schaden käme, den das Kloster ihm zu vergüten habe.

Als dann einige Jahre nach diesem Kaufe Caspar Singer mit Tod abging, hinterließ er das Fahr seiner Tochter Margaritha, die nach Ury an Hans Rütz verheirathet war. Diesem war es mindestens ungelegen, im weitentfernten Buochs das Fahrrecht zu benützen und so verkaufte er es mit seiner Frauen Bögten Einwilligung einem Buochser zurück, nämlich dem Engelhardt Lamlin um 10 Pfd. und einen Gulden. ¹⁰⁾ Lamlin hat wahrscheinlich das Fahr zu Händen der Dorfleute zu Buochs gekauft, wenn es auch nicht ausdrücklich im Kaufbrief bemerkt ist, da ein späteres Gerichtsurtheil sagt, daß das Fahrrecht vom Kloster Engelberg an Caspar Singer und von diesem an die Dorfleute gekommen sei. Zudem besitzen wir kein Instrument, das uns den nochmaligen Verkauf bestätigte und endlich kennen wir bereits den Heinrich aus dem Geschlechte der Lamlin, der 1402 im Namen der Dorfleute vor Gericht gestanden ist.

Beinahe zwei Jahrhunderte blieben nun die Dorfleute im ungestörten Besiz ihrer erkauften Rechtsame. Keine Gerichtsurtheile wurden nothwendig. Sie verließen das Fahr, ohne daß die Landesbehörden irgendwelche Hoheitsrechte geltend machten, bis die Dorfleute selbst den 12. Herbstmonat 1614 den Rath anriefen und ihn um Tarife und Bestätigung ihrer Recht-

⁹⁾ Albm Engelbergense von 1882 sagt hingegen von ihm: „Hic pessime præfuit. Plura bona vendidit et totaliter alienavit“

¹⁰⁾ Urkunde im Dorfleuten-Archiv in eod. l. Siehe Beilage III.

same baten. Dem entsprach derselbe nun nicht, indem er sagte, „daß man keinen Schin geben könne, was jeder zu geben schuldig oder kein Landmann mit entlehntem Schiff zu fahren Gewalt hatte. Allein vor den Fremden wolle man sie schützen, sonst solle das Fahr nit eigen, sondern gemein syn.“¹¹⁾ Jedenfalls wollte damit der Rath ausdrücken, daß das Fahrrecht vorab den Dorfleuten selbst zustehet; denn es ist nicht zu erklären, daß der Rath dadurch den See als einen Landleuten-(freien) See ganz freigeben wollte, da doch die Dorfleute dieses Recht des Fahrns sicherlich erkauft hatten, was auch spätere Urtheile bestätigen. — Einige Jahre später, 1661 verlangten die Dorfleute durch Landsäckelmeister Franz Achermann die Intervention der Regierung wieder. Die Dorfleute hatten 4 Schiffleute, die angehalten, angestellt. Dagegen weigerten sich nun einige. Der St. Georgen-Landrath befahl daher, daß die Dorfleute 8 Männer aus der Uerthe zu Fahren annehmen sollen und fürder keine Theilung mehr statthaben dürfe.¹²⁾ Fünf Jahre später bestätigen Rath und Landleute diesen Beschluß; denn es solle Jedem anheimgestellt sein, einen Fahren nach Belieben anzustellen, um der bessern Ordnung wegen.¹³⁾ Das Hoheitsrecht, das der Landrath hier in Praxis übte, stellte 1664 das Geschworne Gericht im Prinzipie fest. Buochs bildete nämlich mit Beggenried einen Kirchgang. Wenn auch die Korporationsgüter seit 1318 geschieden waren, so lebte man doch in guter Nachbarschaft mit und nebeneinander und die Dorfleute mögen damals nicht strenge darauf gehalten haben, wenn auch ein lieber Nachbar von Beggenried an ihrem Ufer landete und eine Spale Käse wegführte. So hatten die Beggenrieder seit Menschenedenken die kleine Schifffahrt in Buochs

11) Gef. Mittheilung von Kaplan Anton Odermatt in Stans.

12) Dito.

geübt, als sie sich 1631 auch kirchlich von Buochs trennten. Das mag mit ein Grund gewesen sein, warum dieses auch steifer auf sein Recht hielt und endlich gegen die Beggenrieder vor dem Geschwornen Gericht Klage führte. Dasselbe erließ nun am 6. August 1664 den Spruch,¹³⁾ den Buochsern sollen ihre Brief und Siegel um der Schifffahrt willen aufrecht gehalten werden; doch — und das ist in unserer Geschichte das wichtigste — behalte man sich das Recht vor, Ordnung zu geben und die Oberaufsicht zu führen. Es ist dieses entsprechend dem siebenzehnten Jahrhundert, wo die Gemeinde-Autorität, welche in so souveräner Weise sich früher überall kund gegeben hatte, nun allmählig gegenüber der des Staates zurücktritt und sich den Anordnungen desselben in den verschiedenen Zweigen der Verwaltung und der Gesetzgebung nach und nach unterwirft. — Ferner sagte das angeführte Urtheil, die Beggenrieder und Bürger mögen wohl mit ihren Schiffern kommen, wenn am Kreuzgang nach Einsiedeln, an der Engelweihe und am Lauiser Markt zc. die Buochser-Schiffe nicht hinreichten oder wenn überhaupt dieselben schadhast wären. — Die Rechtsame der Beggenrieder wird in den Urtheilen vom 3. Oktober 1710 und 14. Oktober 1735¹⁴⁾ noch näher präzisirt, indem diese festsetzen, daß eigene und noch unverkaufte Käse oder Waaren von den Beggenriedern in den eigenen Schiffen wohl weggeführt werden mögen, sind aber die Käse bereits an die Wälschen verkauft, oder sind die Käse nicht eigene, sondern auf Vorkauf gekaufte, so gehöre der Schifflohn denen von Buochs.

Einmal noch sahen sich Râth und Landleute veranlaßt, in das Fahrrecht der Dorfleute zu Buochs einzugreifen, nämlich den 25. August 1670.¹⁵⁾ Entweder war die Schifffung der

¹³⁾ Urkunde im Dorfleuten-Archiv. Siehe Beilage Nr. IV.

¹⁴⁾ Dito.

¹⁵⁾ Dito.

Buochser und ihrer Nachbarn von Beggenried und Bürgen qualitativ oder quantitativ sehr gering, oder dann die Wallfahrt nach Einsiedeln eine über unsere Begriffe frequentirte; denn der Wochenrath schreibt im obgenannten Jahre nach Schwyz, daß die Fahren von Brunnen nur mit drei Schiffen die Leute von Buochs auf die Engelweide nach Einsiedeln abholen mögen.

Ghe wir zur Geschichte des 19. Jahrhunderts übergehen, dürfte es am Plage sein, noch zu erwähnen, welche Satzungen und Vorschriften die Herren Dorfleute ihren verordneten Schiffleuten gaben. Den Erkenntnißbüchern zufolge stellten sie die Fahren auf Wohlverhalten lebenslänglich an. So beschließen sie am 28. Dezember 1721: „Ist des Bohler würschen sohn Joseph Antoni lebenslänglich auff wohlverhalten die Schiffahrt zugestellt worden“. Doch hatten sie sich auch später alljährlich wieder darum zu melden und mußten mit Ruder, Segel und Volk wohl versehen sein.¹⁶⁾ Es scheinen 7 bis 8 Fahren angestellt worden zu sein, von denen seit 1667 jeder 2 Fl. Zins an die Dorfleute zu entrichten hatte. Das Schiffholz erhielten sie aus den Waldungen der Dorfsorporation, mußten aber für die Tanne einen Lomis Luoder entrichten und den Dorfbogt darum begrüßen.¹⁷⁾ Grüne Schiffgürben zu hauen, war bei 20 Schl. Buße untersagt.¹⁸⁾ Die Schiffe aussert die Uerte zu verkaufen, war strenge verboten.¹⁹⁾ Sind die verordneten Fahren in die Nothwendigkeit versetzt, noch andere Schiffleute anzustellen, so sollen sie schuldig sein, Dorfleute zu nehmen.²⁰⁾ Geschieht dieses nicht, so soll der Dorfbogt die Dorfleute versammeln und einen andern Schiffmann wählen.²¹⁾ Die Schiffung gehörte

16) Erkenntniß vom 26. Dezember 1717.

17) „ vom 1. Mai 1706 und 27. Dez. ejusd. anni.

18) Dito.

19) „ vom 27. Dezember 1706.

20) „ „ 28. Dezember 1699 und 6. Januar 1703.

21) „ „ 27. Dezember 1712.

den Schiffleuten, daher auch der an Melchior Wolfenspergers sel. Statt gewählte, neue Schiffmann, Balz Bali von des Verstorbenen Frau dieselbe abzukaufen hatte.²²⁾ Wenn aber ein Besitzer des großen Nauens, der jung Hans Caspar Würsch oder Conrad Langenstein, seinen Antheil an demselben verkaufen will, so haben die übrigen Schiffleute, welche noch nicht Theilhaber sind, das Zugrecht dazu.²³⁾ Ferners, sind die Schiffleute gezwungen, andere Föhren d. h. Dorfleute anzustellen, so haben sie denselben für eine Fahrt nach Flüelen 30 Schl. und nach Brunnen 15 Schl. Lohn zu geben,²⁴⁾ bei den Kreuzgängen aber nur 25 resp. 14 Schl.²⁵⁾ Ueber Alles präzise waren die Verordnungen wegen der Dienstagsfahrt an den Markt nach Luzern;²⁶⁾ da sollen mindestens zwei Föhren selbst fahren,²⁷⁾ früh Morgen um zwei Uhr von Buochs wegfahren, und von Luzern Nachmittags zwei Uhr wieder den Heimweg antreten; geht bei dieser Fahrt im Schiff etwas verloren, so haben es die Schiffleute zu ersetzen.²⁸⁾ Diese Bestimmungen erlebten meistens die letzten Tage des Fahrrechtes, welche wir nun noch berühren wollen.

Der 9. September 1798, der mit Feuer und Schwert nicht nur Leben und Habe der Buochser bedrohte, sondern in Nidwalden eigentlich die alte Zeit begrub, rüttelte auch gewaltig an dem Fahrrecht. — Mehrere Monate hindurch scheint dasselbe im Sturme damaliger Tage der Sorge der neugewählten Dorfbehörden entgangen zu sein. Die Schiffleutenordnung war mit dem letzten Erkenntnißbuch²⁹⁾ verbrannt und

²²⁾ Erkenntniß vom 6. Januar 1702.

²³⁾ " " 6. Januar 1703.

²⁴⁾ " " 28. Dezember 1699.

²⁵⁾ " " 27. Dezember 1706.

²⁶⁾ " " 27. Dezember 1705.

²⁷⁾ " " 27. Dezember 1716.

²⁸⁾ " " 28. Dezember 1722.

²⁹⁾ Das Folgende ist den neuen Protokollen der Dorfleute entnommen worden.

Niemand sprach von Lohn und Entschädigung, wenn die Schiffeleute der brutalen Aufforderung etwa eines fränkischen Truppenführers, ihn mit seiner Mannschaft über den See zu fahren, nachgekommen. — Dessen wurden aber endlich die Schiffeleute überdrüssig und beschwerten sich darüber beim Dorfrath — jetzt Dorfverwaltungsrath geheissen. — Die Munizipalität schenkte Gehör und beschloß den 25. März 1799 die Anzeige an die Beschwerdeführer: Wohl haben die Schiffeleute alle Fahren — auch mit Truppen — zu machen, für letztere aber werde der Agent sie entschädigen. Zugleich ordneten sie eine Deputatschaft in den Personen von Bürger-Präsident Anton Achermann und Dorfverwalter Niji zum Kriegskommissär Blättler ab, um demselben diese Angelegenheit vorzutragen. Allein unverrichteter Dinge kehrte diese Abordnung zurück und die Munizipalität sah sich veranlaßt, sie, wohlausgestattet mit den alten Kaufsurkunden und geschwornen Urtheilen, zum Distriktsstatthalter Ludwig Kaiser zu senden und ihn anzufragen, ob die Dorfleute von Buochs wohl noch berechtigt wären, nach alter Ordnung das Fahr den Schiffeleuten zuzustellen oder nicht? Drei große Fragezeichen fügt der damalige Dorfssekretär Jos. M. Niederberger diesem Beschlusse der Munizipalität bei; denn ihm mochte diese Frage wohl keine Frage mehr sein — es war ja der Dorfleute altes, wohl erworbenes Recht. — Allein was Recht — wer frug damals noch nach alten Rechten? — Ludwig Kaiser antwortete kalt und trocken: „Die zollbare Waare soll verzollt werden, im Uebrigen mag Jeder fahren, mit was für Schiffen und was für Dingen, so ihm beliebt.“ — Diese Antwort, trotz aller Ernüchterung in der letzten Zeit, hatten die Dorfleute nicht erwartet, da war ja von keinem Loskauf, von keiner Expropriation die Rede, das hieß klar und nackt: Das Fahrrecht der Dorfleute zu Buochs ist aufgehoben und freigegeben. — Umsonst beriethen sich diese darauf noch mit dem Präsidenten der Munizipalität von Stanz. Bei der beständigen Anwesen-

heit fränkischer Truppen hieß es wohl, sich fügen und schweigen und allenfalls, wenn für helvetische (?) Zwecke Schiffe verlangt wurden, dieselben ausrüsten und die Fahren bezahlen. —

So blieben sich die Dinge bis im Dezember 1801, als man die alte Ordnung wieder einzuführen hoffte, Alois v. Reding von Schwyz an die Spitze des helvetischen Einheitsstaates trat und der vaterländisch gesinnte alt Landammann Franz Anton Würsch Regierungsrathhalter in Stans war. Da wurde die Dorfverwaltung beordert, eine Verordnung über das Fahr auszuarbeiten mit Zuzug von alt Schlüsselherr Risi und Fürsprech Barmettler. Die nachher eingetretenen Ereignisse, die der Rückkehr der alten Verhältnisse wieder ungünstiger wurden, verzögerten jedoch auch diese Angelegenheit und erst am 21. Christmonat 1802 erhielt das Fahrrecht ab Seite der helv. Behörden die Anerkennung, indem nämlich die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten die Dorfleute aufforderte, das Fahr nur guten und tauglichen Schiffleuten zu überlassen, denn sie werden für Alles verantwortlich gemacht. Die Dorfgemeinde antwortete selbstbewußt am 26. gleichen Monats: „Wenn die Verwaltungskammer sie bei ihren alten Urtheilen beschützen wolle, so werde sie nicht ermangeln, bewährte Schiffleute anzustellen.“ Allein es war nicht mehr, wie vor Alters, wo sich stets genug Fahren meldeten, so zwar, daß man das Fahr nur an Dorfleute, gleichsam an Privilegirte abgeben konnte. Seien es die Erfahrungen der letzten, ungünstigen Jahre, oder sei es die geringe Löhnung, die in Aussicht stand, der darniederliegende Handel und Verkehr, es meldete sich Niemand zum Fahr. Daher ernannte die Dorfgemeinde am 23. Januar 1803 einen Ausschuß in Obervogt Kaspar Jos. Barmettler und Dorfbogt Franz Bonholzen, der dasselbe an Dorfleute oder Beisassen verleihen sollte. Diesen endlich gelang es, Schiffleute wieder ausfindig zu machen und als die ersten werden genannt: Jakob Jos. Würsch, Sageler, Jakob Jos. von Büren und Zoller Baumgartner. Die Dorf-

leute beschloffen, sie bei ihren Rechten soviel möglich zu schützen und zu schirmen. Um dann im Jahre 1804 den gleichen Un- und Uebelständen desto besser Herr zu werden, so hatte eine Commission einen neuen Entwurf der Schiffstaxe und Schiffleutenordnung vorzulegen, der am 15. Februar 1804 angenommen wurde. Allein dessen ungeachtet und trotzdem ein St. Georgenlandrath 1806 die Zollstätte am Bürgen aufhob und dadurch die Schifffahrt zu Buochs wesentlich begünstigte, waren die Zustände nach Ablauf der ersten Lehzeit 1807 noch nicht besser geworden und wiederholten sich 1829 noch. Die Dorfleute hatten unterdessen den Schiffleuten den früher denselben überbundenen Unterhalt der Steinwuhren am See abgenommen und am 9. November 1809 eine bezügliche Rathserkenntniß von 1722 aufgehoben. Als hingegen die Schiffleute 1820 eine Schiffhütte verlangten, wurde dieselbe, sowie eine Vergrößerung im Jahre 1822 nur unter der Bedingung erbaut, als jene die Erstellungskosten mit fünf von hundert verzinsen und das Holz unentgeltlich herbeiführen wollten. Hier und auch anderwärts konnte den Dorfleuten nicht der Vorwurf gemacht werden, daß sie ihren Vortheil ganz aus dem Auge gelassen hätten, so z. B. als im Frühjahr 1836 die Schiffleute um eine Tanne bei den Dorfleuten einkamen, antworteten diese: „Im Herbst sollt ihr eine haben, wenn ihr das Leh wieder übernehmet“. Im Herbst aber wurde an diese Schifftanne die Bedingung geknüpft: wenn der Dorf- oder Waldbogt in amtlicher Stellung ein Schiff gebrauche, so solle es demselben unentgeltlich überlassen werden.

Während die eigene Landesregierung die Existenz des Fahrrechts in Frage stellte und es endlich nur mit vermehrter Beschwerde wieder ausgeübt werden konnte, wurde dasselbe desto weniger von Andern angestritten, und so haben wir in den ersten fünfzig Jahren dieses Säkulums auch nur ein einziges, bezügliches Urtheil von Interesse zu verzeichnen.

Der nun beginnende Zug der fremden Touristen an den „klassischen Vierwaldstättersee“ brachte das „Votsen“ in Aufnahme und die Beggenrieder, welche wohl schon damals den Fremdenverkehr als eine Einnahmsquelle erkannten, erlaubten sich, den Durchreisenden bis nach Buochs entgegenzufahren und sie dort abzuholen, was aber der Wochenrath am 1. September 1823, in Bestätigung des alten Fahrrechts, untersagte.³⁰⁾

Nun ging die erste Hälfte unseres Jahrhunderts unter dem Donner der Kanonen zu Ende. In Europa hatten sie den Constitutionalismus eingeführt, in der Schweiz den Bundesstaat, dem Staatenbund gegenüber. Was die alte, helvetische Republik gewaltthätig und mit einem Schlage vernichten wollte, und das ihr deßhalb mißlang, nämlich die Abschaffung der Privilegien und Vorrechte der Personen und Korporationen, das fällt nach und nach, aber dennoch bald, als reife Frucht vom Baume der Zeit. Umsonst mögen wir denselben dann als fahl und schmucklos bejammern; der Frucht im Herbst folgt im Winter auch das letzte Blatt.

Die hochgehenden Wogen der Vaterlandsgeschichte sandten auch in die stille See's-Bucht von Buochs ihre Ausläufer. — Diese ersten Anzeichen des neuen Windes spüren wir in einer Bestimmung des Lehbriefes um das Fahrrecht vom Jahre 1852 und 1856³¹⁾, worin gesagt ist, daß, wenn der Bund das Buochser Fahrrecht vernichten sollte, der Lehvertrag ein Ende habe, ohne daß eine Partei die andere um Schadenersatz anhalten darf. Glücklicherweise war in den eidgen. Räten der Begriff für alte Rechtsame noch nicht so weit verloren gegangen, und von gesetzgebender Seite drohte dem Fahrrecht keine Gefahr — die Zeit, die Zeit allein reifte die Frucht! — Bald darauf, schon im Jahre 1858 rüttelten einige Dorfleute selbst

³⁰⁾ Wochenrathserkenntniß im Dorfleutenarchiv zu Buochs.

³¹⁾ Lehbriefe im Dorfarchiv.

am alten Haus. — Die Gebrüder Mathä und Jakob Jos. Baumgartner hatten nämlich in ihren eigenen Schiffen fremde Waare geführt und als die Dorfleute nach altem Recht und Uebung dieselben strafen, schlugen diese das Recht dar, bestritten den Dorfleuten die Kompetenz, wegen unregelmäßigem Fahren zu strafen und behaupteten, der See sei keine Gesellschafts-, sondern eine Landstraße. — Begreiflicherweise erkannte das Geschworne Gericht in seinem Urtheil vom 25. Februar 1858 die Strafbarkeit der beiden Baumgartner an, reduzirte aber die Strafe selbst von zehn auf fünf Franken.³²⁾

Mehr aber als dieser Sturm, den die Gebr. Baumgartner gegen das Fahrrecht wagten, mehr untergrub der tausendfach gesteigerte Verkehr dessen Fundamente. Allmählig nahen sich die Fremden auch dem etwas zurückgelegenen Buochs und als im Jahre 1861 in Nidwalden das eidgenössische Freischießen abgehalten wurde, da begannen auch die Dampfschiffe regelmäßig an unsern Ufern anzulegen und beschränkten die Arbeit und damit den Lohn der Schiffleute. Darum weigerten sich diese am 27. Dezember 1862 vor der Dorfgemeinde, das Fahr noch fürder zu übernehmen, worauf der Beschluß gefaßt wurde, wenn sich keine Lehnehmer mehr fänden, so solle der Dorfrath nach Gutfinden verfügen. Noch einmal gelang es der bevollmächtigten Kommission, Schiffleute gegen geringe Entschädigung zu gewinnen. Diese letzten Schiffleute waren Genossenvogt Franz Anton Ahermann und Martin Hug. Zwei Jahre später ging das Leh zu Ende und da machte Vandammann L. Wyrsch vor versammelten Dorfleuten wieder an St. Johannaestag den Antrag, das Fahr auf unbestimmte Zeit freizugeben. Ernstlich widersetzten sich die alt Landesstatthalter Dr. M. Wyrsch und alt Obervogt Martin Wyrsch und wiesen auf das gute, wohlterworbene Recht hin und die vielen Prozesse, mit denen

³²⁾ Urkunde in eod. loco.

unsere Altvordern dieses Recht vertheidigt und uns gewahrt haben, und meinten, es wäre des Mannes unwürdig, sich selbst freiwillig der eigenen Rechte zu begeben. — Doch der erste Antrag siegte. — Dasselbe wiederholte sich am 27. Dezember 1864, und wenn die Dorfleute auch nicht für immer auf das Fahrrecht verzichtet haben, so ist es doch nicht unwahrscheinlich, daß die Zeit bald diese provisorische Schlußnahme zu einer definitiven auf ewige Zeiten mache. — Seither ist nun auch die alte Schiffhütte der Dorfleute gefallen und rechts und links erheben sich dafür jene von Privaten. Die Dorfleute selbst halfen einen schönen, steinernen Damm aufführen für die nun täglich landenden Dampfboote und mit schweren Summen Geldes schafften sie am Buochser-Seegegestade einen großen, freien Landungsplatz.

Buochs, 1872.

