

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 17 (1913)
Heft: [11]

Artikel: Vom Vierwaldstättersee [Schluss]
Autor: Kreyenbühl, Johannes
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-587620>

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

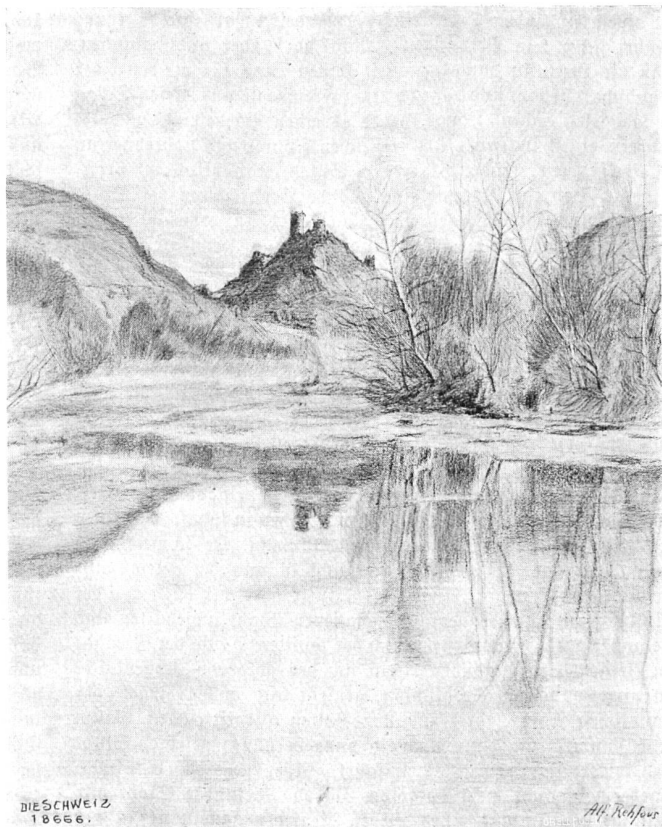
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

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

Rehfsous liebte zuweilen, in jüngerer Zeit vor allem, eine intensivere Nuancierung. Ueber eine gewisse Farbenskala ist er freilich nie oder nur höchst selten hinausgegangen. Grün und blau waren die Lieblingstöne seiner romantisch angehauchten Empfindungswelt. Dazu gesellten sich als Binde- und Belebungsmitel ein feines Grau, Gelb und Braun. Im ganzen — der Eigenart des Träumers konform — eine durchaus gedämpfte Palette. Roten Tönen bin ich auf seinen Bildern nur zweimal begegnet. Und auch dort in gezähmter Stärke. Von impressionistischen Farbenräuschen wußte Rehfsous nichts und wollte er nichts wissen. Nur der Farbe wegen, wie so viele seiner berühmten Zeitgenossen, hat dieser echte und innerliche Künstler nie gemalt. Und doch war er ein Kolorist von Gottesgnaden, ein Farbenempfinder, wie wir ihm gleich kultiviert nur selten begegnen. Wenige und wenig bestehende Töne waren seiner Kunst zu eigen. Aber wie er sie benutzte und kombinierte, wie er sie zusammenstimmte und abtönte, das zeugt von höchster Malkultur. Es dürfte den wenigsten bekannt sein, daß der Maler Rehfsous zugleich einer der erleuchtetsten und einblicksvollsten Kunstkenner war. Das konnte auf seine eigene Produktion nicht ohne Einfluß bleiben. Geschmacklosigkeiten und Härten findet man auf seinen Bildern nicht. Er war — mehr als gegen andere — gegen sich selbst ein strenger Richter, der sich nie genug tun konnte, der in ewiger Unzufriedenheit mit seinem Werk vorwärtstrebt, andererseits aber seiner Fähigkeiten und Werte sicher und bewußt genug war, um über dem schrecklichen Verkanntsein den Mut zu neuem Schaffen auf eingeschlagener Bahn nicht zu verlieren ...

Nicht bloß Seen und Flüsse hat Rehfsous gemalt, so sehr seiner träumerischen Veranlagung diese Sujets auch zusagen mochten. Grenzenlose, ins Angewisse sich verlierende Ebenen, einsam ragende Gebirge und Pappeln, sonnige Obstgärten und stille Winkel, düstere Gewitterlandschaften voller Melancholie und Tragik, romantisch gefärbte Naturzerenerien, alles, was seinem Bedürfnis nach Stimmung und Gefühlen entgegenkam, wurde Objekt seiner Kunst. Es mochte noch so primitiv, so unergiebig scheinen. Einfachheit war ein Hauptbedingnis der Rehfsous'schen Kunst. Ein wogendes Getreidefeld, goldgelb die reifen Aehren, dahinter Acker und Wiesen, weit, endlos, in der Ferne sich verlierend, ein blauer Himmel mit duftigen weißen Wölkchen, eine dunkle Baumgruppe als Ruhepunkt rechts, belebend in der Ecke links vorn ein vordrängendes blaßgrünes Wiesenstück, das Ganze sonnig, hell und klar (s. Abb. S. 246) — eine von Leben erfüllte, reichbewegte und nuancierte grüne Wiese, darin, sparsam verteilt, dekorative gelbe Blumenflecke, dahinter ein sanfter Hügelzug mit Wald und Wiesen und endlich, langsam ansteigend, glatte Hänge, tiefblau der vorderste, lichtblau der mittlere, weißblau, ins Weiß und Blaßblau der Wölkchen und des Himmels hinüberfließend wie das Blau eines Hangs in das des andern, der letzte (s. zweite Kunstbeilage) — ein gewaltiges Gebirgsmassiv, breit und kräftig aufgebaut, wie in den Jungfraubildern Hodlers, darum herum schwebend, auf halber Höhe, malerische Wolkenfetzen, im Vordergrund ein schmaler Rasen, oben, über dem



Alfred Rehfsous (1860–1912).

Saillon und die Sarvoz. Zeichnung.

scharf und bestimmt gezogenen Grat, weiße ehrwürdige Schneehäupter, darüber ein blaßblauer milder Himmel, die Haltung des Ganzen frisch, doch weich, in blauen, grünen, gelben, grauen und weißen Tönen (s. Abb. S. 249) — ein munter fließender Bach, frisch und mannigfaltig sprossende Gräser links und rechts, im Hintergrund weiße, gewaltige Schneefelder, links davon auf abschüssigem Hang eine Art Kastell, romantisch, an Italien gemahnend, am Himmel größere Wolkenmassen (s. Abb. S. 245) — Regenstimmung, düstere Gewitterwolken, vom Wind geneigte Bäume vor plastisch aufgebautem blauem und grünem Gebirg mit einsamen Schneeoasen, vorn eine winddurchwehte belebte Wiese (s. Abb. S. 248) — das sind Rehfsous'sche Motive. Eine stille Melancholie ist über sie gebreitet; die letzten beiden sprechen von ungestillter Sehnsucht, die Regenstimmung von Gedrücktheit und Trauer. Wer einen Blick tun will in die Seele ihres Schöpfers, der schaue sich seine Landschaften an: sie reden eine klare und eindringliche Sprache. Eine ganze Gefühlswelt hat darin ihren Niederschlag gefunden, ihr adäquates Ausdrucksmittel, eine lebende Welt in der Form einer toten. Das gehört zum Schwersten in der Kunst. Nur ein Großer vermag es zu erreichen. Ein solcher Großer war Alfred Rehfsous ...

Dr. S. Marfus, Zürich.

Vom Vierwaldstättersee.

(Schluß).

In der Zeit, die der Dampfschiffahrt vorausliegt, wurde der Verkehr auf dem Vierwaldstättersee hauptsächlich an Markttagen unterhalten, wo die Bewohner von Uri, Schwyz und Unterwalden und des luzernischen Ufers die Erzeugnisse des Gartenbaus oder Holz, Vieh und andere Waren nach der Stadt brachten und mit den hier eingekauften Habseligkeiten in die Heimat zurückführten. Große schwerfällige Ruderschiffe, *Nauen* genannt, mit einer

Besatzung bis auf 24 Mann, besorgten damals die Fahrt. Auf die Kraft der Rudernben und auf die Gunst oder Ungunst der Witterung angewiesen, brauchte so ein *Nauen* zum mindesten acht Stunden zur Fahrt von Luzern nach Flüelen. Unter ungünstigen Verhältnissen konnten es aber auch zwei volle Tage werden. In kalter Winterszeit oder bei Föhnsturm, der zu Zeiten, namentlich im innern Seebecken, die ruhige Wasserfläche

in einen zischenden Herenkessel verwandelt, war eine so lange Fahrt sicher kein Vergnügen. Man darf aber nicht glauben, daß die Leute in damaliger Zeit keinen Sinn für die Reize der Landschaft gehabt und daß erst etwa Fremde sie auf diesen Schatz hingewiesen haben. Lange, bevor es einen Baedeker gab, hatte Luzern einen in seiner Art trefflichen Führer und Lobredner an J. Businger, früher Pfarrer in Stans, Kanonikus in Großglogau. Von ihm stammt eine hübsche Beschreibung der Stadt Luzern und ihrer Umgebungen, die 1811 in erster, 1832 in zweiter Auflage erschienen ist und später auf dem literarischen Markt zahllose Nachfolgerinnen gehabt hat. Wie reizend, im Stil eines Götterschen Idylls, weiß der feinsinnige Mann eine Gondelfahrt auf dem See zu schildern! „Schon wartet der freundlichen Gesellschaft der kleine Rahn am Ufer des Gestades und nimmt sie auf. Die Ruder schlagen, und sanft rauschend schaukelt das kleine Bretterwerk über die klare Flut, wie über einen zitternden Spiegel hin. Mit jedem Ruderschlag entfaltet sich eine neue Schöpfung, wechselt Szene um Szene. Lachende Ufer, freundliche Landschaft, grüne Hügel, angebaute Landschaften ziehen wie glänzende Traumbilder ringsum vorüber, und den großen umkreisenden Horizont bilden in kühnsten Formen die ewigen Zeugen der unendlichen Allmacht. So schwebt man dahin, bis das Ziel der Fahrt erreicht ist und bei einem gastfreundlichen Landgut, einer stillen Hütte oder auf einer von der Natur selbst zum Ruheplatz geschaffenen Bucht angehalten und gelandet wird. Nun zerstreut sich der muntere Haufe der Freunde in kleinen Spaziergängen, freut sich des goldenen Augenblicks in ungezwungener Fröhlichkeit, genießt mit vollen Zügen der ländlichen Natur, ihrer zu allen Seiten ausgestreuten Gaben und sammelt sich dann nach ein paar vergnügt gelebten Stunden wieder zur zeitigen Heimfahrt. Aber nun ist, was man vorher sah, nicht mehr dasselbe. Die wohlbekannte Stadt und mit ihr der Umfang alles Lieben hienieden schwimmt in der schönsten Abenddämmerung. Das freundliche Glockengeläute hallt melodisch von den hohen Zwillingstürmen des heiligen Leodegar durch die Gebirge und kündigt die Feierstunde an. Die grünen Pappeln der Fröschenburg (wo jetzt der Bahnhof steht) schwanken im Widerschein der klaren Flut. Die geschwinden Ruder eilen dem trauten Ufer entgegen, und alles waltet unter Jubel und Gesang der heimatischen Vaterstadt zu.“

Mit den dreißiger Jahren begannen die Bedürfnisse eines bessern Verkehrs immer ungestümmer an die Pforte zu klopfen. Die jahrhundertelange Vermittlung des Personen- und Güterverkehrs über den Gotthardpaß, der sich zum Teil zu Schiff abwickelte, genügte nicht mehr. Die alten Schiffsfahrtsordnungen waren engherzig und hemmten den Verkehr eher, als daß sie ihn förderten. Das Jahr 1823 ist epochemachend für die Einführung der Erfindung Fultons in der Schweiz. Damals wurde auf dem Genfersee das erste Dampfschiff vom Stapel gelassen. Für den Vierwaldstättersee gebührt Friedrich Knörr aus dem Gläzischen das Verdienst, das neue Fahrzeug eingeführt zu haben. Der unternehmende Mann, Chef des Bankhauses Knörr und Sohn in Luzern, bildete eine Aktiengesellschaft, auf deren Kosten 1836 durch die Zürcher Firma Escher Wyß u. Comp. das erste Dampfschiff erstellt wurde. Der Abend des 29. Juli 1837 brachte das für die gute Stadt Luzern aufregende Ereignis eines Stapellaufs. Von der Fröschenburg her (in der Nähe des heutigen Bahnhofs) frachten Mörterschüsse über den See. Von Mund zu Mund ging die wunderjame Mär: „Das Dampfschiff schwimmt, das Dampfschiff ist im See!“ Alles, was laufen oder auch nur hinken konnte, strömte zum Hofstorf, das der Reisende heute vergeblich im Baedeker sucht, um das neue Weltwunder zu sehen. Was gab es da für wunderliche Kritik! Welch ein ungeheurer Koloss! Viel zu groß für unsern Verkehr! Wie soll diese Eisenlast, mit Personen und Gütern noch beschwert, durch zwei Räder getrieben werden, wie nach Wind und Wetter gewendet und gesteuert werden können? Allen diesen Zweifeln und Bedenken machte das neue Schiff, die „Stadt Luzern“, durch ihre Probefahrt am 24. September

1837 ein Ende. Wir lächeln heute ein wenig über die altmodische und umständliche Art, wie in den Zeitungen allen Bewohnern der Stadt und Umgebung der Beginn der regelmäßigen Fahrten kund und zu wissen getan wurde. Das kleine Aktienstück hat den Wert eines kulturgeschichtlichen Genrebildes aus den Jugendtagen des modernen Verkehrs. „Das Dampfschiff,“ heißt es da, „wird künftigen Sonntag morgens Schlag elf Uhr seine erste Spazierfahrt nach Flüelen machen. Halb elf Uhr wird von dem Schiff durch das Abfeuern der Kanonen (!) das Signal gegeben und vor der Abfahrt selbst mit der Schiffsglocke noch geläutet werden. Die Blechmusik wird das Schiff begleiten. Es wird sich zwei Stunden in Flüelen aufhalten und eine halbe Stunde vor der Abfahrt durch die Kanone und vor der Abfahrt selbst wiederum durch die Schiffsglocke das Signal zur Abfahrt geben lassen. Von Station zu Station wird den Uferbewohnern des Sees die Durchfahrt des Schiffes kundgetan durch das Abfeuern der Kanonen. Für Erfrischungen auf dem Schiff ist Sorge getragen. Der Preis für die Hin- und Herfahrt ist auf 25 Bagen für jede Person festgesetzt, die Billette sind am Samstag auf dem Dampfschiffahrts-Bureau im Hause des Herrn Fr. Knörr und Sohn zu haben. Das Komitee.“ Die „Stadt Luzern“ verjah ihren im Anfang nicht allzustrengen Dienst 43 Jahre lang. Zuerst wurde wöchentlich nur eine Fahrt von Luzern nach Flüelen ausgeführt, im Jahre 1839 begannen zuerst zweimalige und im Mai dieses Jahres die täglichen Fahrten. Das junge Unternehmen hatte zunächst mit den alten Schiffsgesellschaften zu kämpfen und zu verhandeln, wobei freies Fahrrecht am Urner Gestade verlangt und erst nach langwierigen Unterhandlungen auch erlangt wurde. Erst nach längerer Unterbrechung konnte der Dampfer wieder nach Flüelen fahren. Im Jahre 1842 beschloßen die Stände Zürich, Bern, Luzern, Uri, Basel und Tessin eine tägliche Postverbindung mit Italien über den Gotthard. Den Postdienst über den See übernahm die luzernische Dampfschiff-Gesellschaft, die verpflichtet wurde, innert Jahresfrist ein zweites Dampfschiff zu erstellen, das im Jahre 1843 vom Stapel lief. „St. Gotthard“ war sein Name. Merkwürdigerweise war auch die Postdampfschiffahrt zunächst mit allerlei Beschränkungen und Schikanen verbunden, die uns heute ganz unverständlich vorkommen. Es hatte sich nämlich noch in den vierziger Jahren unter den Auspizien des ernerischen Regierungsrates Emanuel Müller eine Aktiengesellschaft zur Führung der Post über den Vierwaldstättersee gebildet und zwei neue Schiffe, den „Waldstätter“ und die „Rigi“ bauen lassen. Nun gab es Beschwerden und Reibungen aller Art zwischen den beiden Gesellschaften, von denen die Luzerner Regierung bald die eine, bald die andere begünstigte. Ein „Seefrieg“ zwischen Uri und Luzern war die Folge. Uri glaubte nämlich, seine alten Seerechte nicht ohne weiteres preisgeben zu können, und erlaubte nur den Müllerschen Schiffen freie Abfahrt, weil diese durch Vertrag seine Rechte anerkannten. Die Luzerner Regierung stellte sich dafür der Knörr'schen Gesellschaft zu Diensten und verbot den Postschiffen jede Annahme von Kaufmannsgütern und solchen Personen, die sich nicht mit einem Postbillet ausweisen konnten. Die Erlangung dieses Billets, besonders für die Morgenfahrt, wurde möglichst erschwert. Es kam so weit, daß vor jeder Abfahrt Landjäger die Dampfschiffbrücke bewachten, um unbefugte Passagiere zurückzuweisen, aber nicht immer mit Erfolg. Eines Morgens wollte der Polizeidirektor in Person das Betreten des Postschiffes verhindern, aber die empörten Passagiere — es waren Pilger nach Einsiedeln — drängten ihn und seine Polizisten einfach auf die Seite und fuhren mit dem Schiffe ihrer Wahl. Erst das Jahr 1849, das erste nach Gründung des neuen eidgenössischen Bundes, beseitigte diese lächerliche kantonale Rivalität. Dafür ging nun die Heze unter den beiden bestehenden Dampfschiffgesellschaften los. Was man heute Schmutzkonkurrenz nennt, wurde von beiden Seiten reichlich geübt. Angestellte der Schiffe gingen den Reisenden und Pilgern entgegen, um sie durch die billigsten Preisangebote und Anpreisungen auf ihr Schiff zu locken. Für zwei und drei Bagen (alter Währung)

und oft noch billiger konnte man über den ganzen See hin- und herfahren. Endlich wurde man gescheit. Im Juli 1849 einigten sich die beiden Gesellschaften über die Fahrten und setzten bedeutend höhere Preise fest. Vom November an wechselten die Gesellschaften von Woche zu Woche mit den Fahrten ab. Einige Jahre später wurde ein zweiter täglicher Postkurs für die Sommermonate über den Gotthard eingerichtet. Ende der fünfziger Jahre beteiligte sich nun auch die Eisenbahngesellschaft Zentralbahn (Luzern-Basel) an der Dampfschiffahrt, indem sie 1859 die „Stadt Basel“ und die „Stadt Mailand“ vom Stapel ließ, diese Schiffe aber den bestehenden Dampfschiff-Gesellschaften verpachtete. 1863 kamen der „Wilhelm Tell“ und der „Winfelried“ hinzu, damals die größten aller Schiffe, und außerdem begannen drei Schraubendampfer ihre Fahrten auf dem Alpener See. Auf dem Rütli-Dampfer begann 1869 der Schraubendampfer „Rütli“ seine Fahrt. Zugleich fand in diesem Jahre die Vereinigung der beiden bisherigen größeren Dampfschiffgesellschaften statt, während zugleich eine „Neue Dampfschiffgesellschaft Luzern“ gegründet wurde, die aber schon 1870 mit der Vereinigten Dampfschiffahrt-Gesellschaft des Vierwaldstättersees sich verband. Aus diesen drei Gesellschaften entstand die zur Zeit noch bestehende und blühende Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstättersees. Zwar versuchte der alternde Knorr noch einmal eine Konkurrenz, indem er 1871 in Witznau zwei große Salon-Dampfer bauen ließ, die „Germania“ und die „Italia“, trat indessen die beiden Dampfer an die Gesellschaft käuflich ab. 1882 starb der unermüdbliche Mann, nachdem auch er noch die Unbeständigkeit des menschlichen Geschickes schmerzlich erfahren hatte. Wir sehen ihn noch, die stattliche breitschultrige Gestalt, das Antlitz von grauem Bart umrahmt, mit dem scharfen, durchdringenden Auge des Kaufmanns die Schiffe mustern und die Verkehrsziffern in raschem Kalkül überschlagen. Trotz allem Rechnen hat er Gehalt und Wert des Lebens nicht richtig abzuschätzen vermocht.

Neben den früher genannten Schiffen sind im Lauf der Jahrzehnte neue erstellt und ältere in sog. Salonboote umgebaut worden. Die heutige Dampfschiffgesellschaft verfügt über 23 Dampfer und sechs Motorboote, von denen neun Schraubens- und zwanzig Raddampfer sind, eine Flottille, mit der ein ganz ansehnlicher Verkehr bewältigt werden kann. Das kleinste der Schiffe, der 1863 erbaute „Schwan“, hat eine Tragkraft von 60, das größte, die 1886/87 erbaute „Stadt Luzern“, eine Tragkraft von 1200 Personen. In der Zunahme der Größenverhältnisse ist zugleich das Wachstum des Verkehrs ausgedrückt. Während 1843 die Dampfschiffe 37,000 und 1849 über 78,000 Personen beförderten, steigerte sich der Verkehr in den letzten Jahren auf über zwei Millionen Passagiere; 1911 beförderten die Dampfboote 2.428,161, 1912: 2.291,468 Personen. Zumal hat der Sonntagsverkehr gewaltige Dimensionen angenommen: am 28. Juli 1912 wurden sogar 39,559 Passagiere befördert; es ist dies die höchste Frequenzziffer, die bis jetzt erreicht worden ist.

Das sind an sich prosaische und nüchterne Zahlen; wer aber den Versuch machen wollte, sie in die wirklichen Werte umzusetzen, deren Ausdruck sie sind, der würde über das Leben erstaunen, das diese Zahlen bedeuten. Die Dampfschiffe machen den Vierwaldstättersee zum belebtesten See der Erde, sie bedeuten ein volkswirtschaftlich sehr gut angelegtes Kapital, sie führen ungezählte Tausende zu den Reizen der Natur, die allein das Wunder kennt, ewig jung zu sein, sie weben in der Seele dessen, den sie über die Fluten tragen, goldene Fäden der Erinnerung, die kalte und düstere Stunden lichtvoll umsäumen. Wie oft wir aber auch den Versuch machen, diese poetischen Imponderabilien in die Gefäße unserer Sprache einzufangen, immer müssen wir mit dem alten wackeren Kanonikus Bussinger bekennen: „Nie wird es dem trockenen Buchstaben ganz gelingen, das reizende Naturgemälde lebhaft und wahr genug auszumalen; denn nur der Wirklichkeit ist es vorbehalten, den Wunsch nach Genuß und den Reiz des Genußes zu befriedigen...“

Dr. Johannes Kreyenbühl, Zürich.

Die alte «Zollbrücke» in Göschenen.

Mit Abbildung nach photographischer Aufnahme des Verfassers.

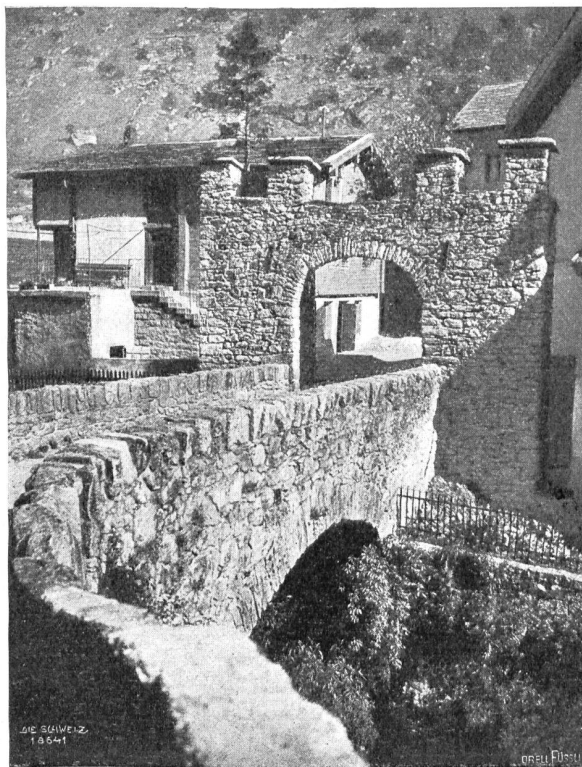
Von der alten Gotthardstraße, die in unzähligen Windungen die Alpen überstieg, sind nur noch wenige Teile und Kunstbauten vorhanden. Unter den letzteren war die bekannteste die eingestürzte Teufelsbrücke, und dazu gehört auch die heute noch in malerischem Bogen den Fußpfad tragende Brücke in der Schöllenen. Aber fast zuhinterst in dem Dorfe Göschenen steht, dem Fremdenstrom fast unbekannt und kaum von ihm beachtet, ein Bauwerk, das nun hier im Bilde festgehalten sei. Es ist die alte Zollbrücke über die Göschener Reuß mit ihrem zinnengekrönten Tor. Da war einst die Stätte, wo der erste Zoll in deutschen Landen entrichtet werden mußte; über diese Brücke zogen einst die Pilger und Kaufleute von und nach den welschen Landen und durch das Tor die Sieger von Giornico und Arbedo, die Geschlagenen von Marignano und Suworows Kosaken.

H. Schaller-Donaucr, Sisson.

„Berg frei!“

Mit zwei Abbildungen.

Eine sehr erfreuliche Erscheinung, die auch an dieser Stelle erwähnt zu werden verdient, ist die zunehmende Naturbegeisterung in den Kreisen der Arbeiter. In welcher großen Maße sie vorhanden ist, erfuhr ich durch einen glücklichen Zufall. Ich hatte mich mit einem Freunde auf einer Nachtwanderung zum Säntis im Nebel verirrt, als wir in der Nähe des „Kräzerli“ an einen Zaun kamen, dessen Durchgangstor ein Schild trug: „Zur Naturfreunde-Hütte“. In der Tat gelangten wir schon nach zehn Minuten an die Hütte, in der wir zu unserer Freude noch Licht brennen sahen, obgleich es bereits tief in der Nacht war. Auf unser Klopfen wurde uns aufgetan; wenige Minuten vor uns waren ein paar andere Touristen angekommen, die sich's nun so bequem wie möglich zu machen versuchten. Niemand fragte uns nach dem Woher und Wohin, niemand nach unsern Wünschen oder gar Namen. In einem



Die alte «Zollbrücke» in Göschenen.