

**Zeitschrift:** Beiträge zur Geschichte Nidwaldens  
**Herausgeber:** Historischer Verein Nidwalden  
**Band:** 8 (1891)

**Artikel:** Das Fahrrecht zu Buochs  
**Autor:** Wyrsch, Jakob  
**Kapitel:** [Text]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-698333>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 21.02.2026

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

## 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 früheren Zeiten dem in unsrer Gegend einst reich begüterten Gotteshouse 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 Saldenbüren, 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. Ildephons Straumeier das Fahrrecht gemeint habe, als er in dem III. Bande seiner Annalen schrieb: „Quæque alia (præter jus patronatus ecclesiæ Buochensis) quæ habebit, super aram B. V. Mariæ obtulit et donavit monasterio huic Montis Angelorum.“<sup>1)</sup> 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 Besland 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 1124<sup>2)</sup> nennt, wie die übrigen Orte, wo dasselbe Besitzungen hatte, auch hier blos den Namen „Buoches“, ohne die eigenthümlichen Güter und Rechtsamen

---

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 Lucius<sup>3)</sup> zählt unter den Besitzungen Engelbergs nur die Kirche in Buochs mit einer Wiese auf. Auch in der Öffnung des Hofes<sup>4)</sup> zu Buochs lesen wir nichts, das zu einer Vermuthung Anhalt böte, daß zu demselben auch das Fahr gehört habe und doch versezt P. Straumeier die Zeit der Auffassung dieser Öffnung in das Jahr 1406. Das auffallendste ist jedoch, daß selbst der Klosterurbar,<sup>5)</sup> frühestens aus dem vierzehnten Jahrhundert, dieses Fahrrechtes noch mit keiner Silbe Erwähnung thut, während er doch von Birolss (?)<sup>6)</sup> die minder wichtige Rechtsame verzeichnet, dem Kloster stets ein Schiff zum Gebrauche bereit zu halten.

---

<sup>3)</sup> Ibidem d. d. 1184 pag. 10.

<sup>4)</sup> 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 30er Jahren aufgebautes Haus, seit urdenklichen Zeiten das „Klösterli“ geheißen, weil früher ebenfalls Engelberg gehörig. — Nebstdem ist zu beachten, daß die Pfarrkirche zwischen beiden obgenannten Gütern liegt und unten in der Hofmatte vor dem 9. September 1798 das Helfereipfrundhaus 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 Kuhfuhrten taxirt ist, der Herrenhof verstanden. Wo das Land der Riedern Pfründe, die eben da aufgeführte Hostatt und die Pfrundbreite liegt, kann ich nicht ermitteln. Jedenfalls ist das nicht der „Hof“ gemeint, denn der wird ausdrücklich als des Ammann Heinrich Sulzmatters angeführt, wie er noch 55 Jahre später in den Händen von Hartmann und Nikolaus Sulzmatter, vielleicht des obigen Söhnen, sich findet in eben wieder einem solchen Steuerrodel. — Vergl. II. Heft der Beiträge, Seite 114.

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

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

Erst ein Urtheil des Geschworenen Gerichtes zu Nidwalden vom 25. Februar 1402<sup>7)</sup>) sagt uns, daß das eingegrenzte Fahrrecht zu Buochs dem Benediktinerstifte Engelberg gehöre und bezeichnet dessen Grenzen durch das Fahr am Bürgenstad einerseits und jenes im Niederdorf zu Beggenried, so ebenfalls dieses Kloster besaß und dem Hans Spillmutter zu Lehe 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 stand 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 Ansassen zu Buochs um den Zins von 3 Pfds. Geld.<sup>8)</sup>

Allein kein Brief und Siegel hatte früher dieses Gotteshauses Recht bestimmt und im Laufe der Jahre möchte 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 Glüelen führte; denn Abt Walther 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 verblich 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 Abtei Johann Ambühl von Buochs der strengere Heinrich. Dieser möchte vielleicht ebenfalls eine ähnliche Ablösung der Schifffahrt 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 Abkürzung genommen, wieder zu ersezzen gedachte; denn am 16. Oktober 1463 verkaufte er<sup>9)</sup> und der Convent das Fahrrecht und sämmtliche Schiffe zu Buochs um sechzig Luzerner Pfund dem letzten Lehmann, Caspar Singer zu Buochs. Die Verkäufer machten jedoch das Angeding, daß der künftige Besitzer des Fahrts 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 Uri 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 Vögten Einwilligung einem Buochser zurück, nämlich dem Engelhardt Lamlin um 10 Pfd. und einen Gulden.<sup>10)</sup> 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 Besitz ihrer erkaufsten Rechtssame. Keine Gerichtsurtheile wurden nothwendig. Sie verliehen 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-

<sup>9)</sup> Albnm Engelbergense von 1882 sagt hingegen von ihm:  
„Hic pessime præfuit. Plura bona vendidit et totaliter alienavit“

<sup>10)</sup> 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 sijn.“<sup>11)</sup> Jedemfalls wollte damit der Rath ausdrücken, daß das Fahrrecht vorab den Dorfleuten selbst zustehé; 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 Fahrs sicherlich erkauft hatten, was auch spätere Urtheile bestätten. — 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 Fähren annehmen sollen und fürder keine Theilung mehr statthaben dürfe.<sup>12)</sup> Fünf Jahre später bestätigten Rath und Landleute diesen Beschluß; denn es solle jedem anheimgestellt sein, einen Fähren nach Belieben anzustellen, um der bessern Ordnung wegen.<sup>15)</sup> Das Hoheitsrecht, das der Landrath hier in Praxis übte, stellte 1664 das Geschworne Gericht im Prinzip fest. Buochs bildete nämlich mit Beggenried einen Kirchgang. Wenn auch die Korporationsgüter seit 1348 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 Käs wegführte. So hatten die Beggenrieder seit Menschendenken die kleine Schiffssahrt in Buochs

---

<sup>11)</sup> Gef. Mittheilung von Kaplan Anton Odermatt in Stans.

<sup>12)</sup> 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 Geschworenen Gericht Klage führte. Dasselbe erließ nun am 6. August 1664 den Spruch,<sup>13)</sup> den Buochsern sollen ihre Brief und Siegel um der Schiffahrt willen aufrecht erhalten 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 Schiffen kommen, wenn am Kreuzgang nach Einsiedeln, an der Engelweihe und am Vauiser Markt sc. die Buochser-Schiffe nicht hindreichten oder wenn überhaupt dieselben schadhaft wären. — Die Rechtsame der Beggenrieder wird in den Urtheilen vom 3. Oktober 1710 und 14. Oktober 1735<sup>14)</sup> noch näher präzisiert, 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 haben sich Räth und Landleute veranlaßt, in das Fahrrecht der Dorfleute zu Buochs einzugreifen, nämlich den 25. August 1670.<sup>15)</sup> Entweder war die Schiffung der

---

<sup>13)</sup> Urkunde im Dorfleuten-Archiv. Siehe Beilage Nr. IV.

<sup>14)</sup> Dito.

<sup>15)</sup> Dito.

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

Ehe wir zur Geschichte des 19. Jahrhunderts übergehen, dürfte es am Platze sein, noch zu erwähnen, welche Satzungen und Vorschriften die Herren Dorfleute ihren verordneten Schiffleuten gaben. Den Erkanntnißbüchern zufolge stellten sie die Fähren auf Wohlverhalten lebenslänglich an. So beschließen sie am 28. Dezember 1721: „Ist des Bohler würschens 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.<sup>16)</sup> Es scheinen 7 bis 8 Fähren 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 Lovis Quoder entrichten und den Dorfvogt darum begrüßen.<sup>17)</sup> Grüne Schiffgürben zu hauen, war bei 20 Schl. Buße untersagt.<sup>18)</sup> Die Schiffe aussert die Uerte zu verkaufen, war streng verboten.<sup>19)</sup> Sind die verordneten Fähren in die Nothwendigkeit versetzt, noch andere Schiffleute anzustellen, so sollen sie schuldig sein, Dorfleute zu nehmen.<sup>20)</sup> Geschieht dieses nicht, so soll der Dorfvogt die Dorfleute versammeln und einen andern Schiffmann wählen.<sup>21)</sup> Die Schiffung gehörte

<sup>16)</sup> Erkanntniß vom 26. Dezember 1717.

<sup>17)</sup> „ vom 1. Mai 1706 und 27. Dez. ejusd. anni.

<sup>18)</sup> Dito.

<sup>19)</sup> „ vom 27. Dezember 1706.

<sup>20)</sup> „ „ 28. Dezember 1699 und 6. Januar 1703.

<sup>21)</sup> „ „ 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.<sup>22)</sup> Wenn aber ein Besitzer des großen Nauens, der jung Hans Caspar Würsch oder Conrad Langenstein, seinen Anteil an demselben verkaufen will, so haben die übrigen Schiffleute, welche noch nicht Theilhaber sind, das Zugrecht dazu.<sup>23)</sup> Ferner, sind die Schiffleute gezwungen, andere Fähren d. h. Dorfleute anzustellen, so haben sie denselben für eine Fahrt nach Flüelen 30 Schl. und nach Brunnen 15 Schl. Lohn zu geben,<sup>24)</sup> bei den Kreuzgängen aber nur 25 resp. 14 Schl.<sup>25)</sup> Ueber Alles präzis waren die Verordnungen wegen der Dienstagsfahrt an den Markt nach Luzern;<sup>26)</sup> da sollen mindestens zwei Fähren selbst fahren,<sup>27)</sup> 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 ersezzen.<sup>28)</sup> 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 neu gewählten Dorfbehörden entgangen zu sein. Die Schiffleutengrundung war mit dem letzten Erkanntnißbuch<sup>29)</sup> verbrannt und

<sup>22)</sup> Erkanntniß vom 6. Januar 1702.

<sup>23)</sup> " " 6. Januar 1703.

<sup>24)</sup> " " 28. Dezember 1699.

<sup>25)</sup> " " 27. Dezember 1706.

<sup>26)</sup> " " 27. Dezember 1705.

<sup>27)</sup> " " 27. Dezember 1716.

<sup>28)</sup> " " 28. Dezember 1722.

<sup>29)</sup> Das Folgende ist den neuen Protokollen der Dorfleute entnommen worden.

Niemand sprach von Vohn und Entschädigung, wenn die Schiffleute der brutalen Aufforderung etwa eines fränkischen Truppenführers, ihn mit seiner Mannschaft über den See zu fahren, nachgekommen. — Dessen wurden aber endlich die Schiffleute 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 Schiffleute alle Führen — 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 Kiji zum Kriegskommissär Blättler ab, um demselben diese Angelegenheit vorzutragen. Allein unverrichteter Dinge kehrte diese Abordnung zurück und die Munizipalität sah sich veranlaßt, sie, wohl ausgestattet mit den alten Kaufsurkunden und geschworenen Urtheln, zum Distriktsstatthalter Ludwig Kaiser zu senden und ihn anzufragen, ob die Dorfleute von Buochs wohl noch berechtigt wären, nach alter Ordnung das Fahr den Schiffleuten zuzustellen oder nicht? Drei große Fragezeichen fügt der damalige Dorfssekretär Jos. Al. Niederberger diesem Beschuße der Munizipalität bei; denn ihm möchte diese Frage wohl keine Frage mehr sein — es war ja der Dorfleute altes, wohlerworbenes Recht. — Allein was Recht — wer frug damals noch nach alten Rechtsamen? — 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 berieten sich diese darauf noch mit dem Präfidenten der Munizipalität von Stans. 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 Fähren 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 Frau Anton Würsch Regierungstatthalter in Stans war. Da wurde die Dorfsverwaltung beordert, eine Verordnung über das Fahr auszuarbeiten mit Buzug von alt Schlüsselherr Risi und Fürsprech Barmettler. Die nachher eingetretenen Ereignisse, die der Rückkehr der alten Verhältnisse wieder ungünstiger wucden, verzögerten jedoch auch diese Angelegenheit und erst am 21. Christmonat 1802 erhielt das Fahrrecht ab Seite der helv. Behörden ctwelche 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 Urtheln beschützen wolle, so werde sie nicht ermangeln, bewährte Schiffleute anzustellen.“ Allein es war nicht mehr, wie vor Alters, wo sich stets genug Fähren meldeten, so zwar, daß man das Fahr nur an Dorfleute, gleichsam an Privilegierte abgeben konnte. Seien es die Erfahrungen der letzten, ungünstigen Jahre, oder sei es die geringe Lohnung, 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 Dorfvogt Franz Bonholzen, der dasselbe an Dorfleute oder Beisässen verleihnen sollte. Diesen endlich gelang es, Schiffleute wieder außändig zu machen und als die ersten werden genannt: Jakob Jos. Würsch, Sageler, Jakob Jos. von Büren und Zoller Baumgartner. Die Dorf-

leute beschlossen, sie bei ihren Rechten soviel möglich zu schützen und zu schirmen. Um dann im Jahre 1804 den gleichen An- und Uebelständen desto besser Herr zu werden, so hatte eine Commission einen neuen Entwurf der Schiffstage 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 Schiffsfahrt 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 Rathserkannniß von 1722 aufgehoben. Als hingegen die Schiffleute 1820 eine Schiffshütte verlangten, wurde dieselbe, sowie eine Vergrößerung im Jahre 1822 nur unter der Bedingung erbaut, als jene die Errstellungskosten 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 Schiffstanne die Bedingung geknüpft: wenn der Dorf- oder Waldvogt in amtlicher Stellung ein Schiff gebrauche, so solle es demselben unentgeldlich 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 Säkulum s auch nur ein einziges, bezügliches Urtheil von Interesse zu verzeichnen.

Der nun beginnende Zug der fremden Touristen an den „klassischen Vierwaldstättersee“ brachte das „Lothen“ 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.<sup>30)</sup>

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 Schlag vernichten wollte, und das ihr deshalb 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 kahl 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 Lehbrieles um das Fahrrecht vom Jahre 1852 und 1856<sup>31)</sup>, worin gesagt ist, daß, wenn der Bund das Buochser Fahrrecht vernichten sollte, der Lehbvertrag ein Ende habe, ohne daß eine Partei die andere um Schadenersatz anhalten darf. Glücklicherweise war in den eidgen. Räthen der Begriff für alte Rechtsame noch nicht so weit verloren gegangen, und von geschgebender Seite drohte dem Fahrrecht keine Gefahr — die Zeit, die Zeit allein reiste die Frucht! — Bald darauf, schon im Jahre 1858 rüttelten einige Dorfleute selbst

<sup>30)</sup> Wochenrathserkanntniß im Dorfleutenarchiv zu Buochs.

<sup>31)</sup> Lehbriele 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 strafsten, 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, reduzierte aber die Strafe selbst von zehn auf fünf Franken.<sup>32)</sup>

Mehr aber als dieser Sturm, den die Gebr. Baumgartner gegen das Fahrrecht wagten, mehr untergrub der laufendsfach gesteigerte Verkehr dessen Fundamente. Allmählig nahten sich die Fremden auch dem etwas zurückgelegenen Buchs und als im Jahre 1861 in Nidwalden das eidgenössische Freischießen abgehalten wurde, da begannen auch die Dampfschiffe regelmässig an unsren 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 bevoßlmächtigten Kommission, Schiffleute gegen geringe Entschädigung zu gewinnen. Diese letzten Schiffleute waren Genossenvogt Franz Anton Achermann und Martin Hug. Zwei Jahre später ging das Leh zu Ende und da machte Vandamman W. Wyrsch vor versammelten Dorfleuten wieder an St. Johannesstag den Antrag, das Fahr auf unbestimmte Zeit freizugeben. Ernstlich widersehzen sich die alt Landesstatthalter Dr. M. Wyrsch und alt Obervogt Martin Wyrsch und wiesen auf das gute, wohlerworbene Recht hin und die vielen Prozesse, mit denen

---

<sup>32)</sup> 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 Schlusznahme zu einer definitiven auf ewige Zeiten mache. — Seither ist nun auch die alte Schiffshütte 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 schaffen sie am Buoßer-Seegestade einen großen, freien Landungsplatz.

Buoß, 1872.

