Zeitschrift: Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schwyz
Band: 5 (1888)

Artikel: Das Fahr zu Widen
Autor: Kälin, Joh. B.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-155606

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: 02.10.2025

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

Das Fahr zu Widen.

Von

Joh. B. Kälin.

Das in idyllischer Einsamkeit liegende Dörfchen Nuolen am obern Zürichsee, dessen uralte St. Margarithakirche schon im Jahre 1045 als ein Besitzthum des Frauenstiftes Schännis erscheint, stand vor mehr als einem halben Jahrtausend den öffentlichen Verkehrswegen der damaligen Zeit näher, als es in der Gegenwart der Fall ist. Die Herren und Grafen von Rapperswyl, welche gleichzeitig die Landesherren der ganzen March waren, besaßen zu Widen in Nuolen ein herrschaftliches Fahr, welchem der ausschließliche Transport von Menschen und Waaren aus der Obermarch über den See, sei es nach Rapperswyl, Bollingen, oder seeaufwärts, nach Schmerikon bis zur Linth unter eigenthümlichen Vorrechten zugeeignet war. Ueber Nuolen gelangten die herrschaftlichen Gefälle aus der obern March in die Kammern der Landesherren von Rapperswyl; auf den nämlichen Seeweg waren die zum Lebensunterhalt bestimmten Bodenerzeugnisse, die Waaren, welche auf den einzigen Markt der Umgebung, nach Rapperswyl, gebracht, und daselbst erkauft und verkauft wurden, und Handel und Gewerbe der Gegend angewiesen, dies um so mehr, als in jener Zeit brauchbare Landstraßen und daher auch geeignete Fuhrwerke noch fast unbekannt waren.

Dieses Fahr zu Widen diente, wie es in der Natur der Sache begründet ist, nur der Verwaltung der Herrschaft und den localen Verkehrsbedürfnissen, und war nie geeignet, Gegenstand von Streitigkeiten und Conflicten zu werden, welche für die politische Entwickelung unseres Landes von Belang hätten sein können. Darum weiß auch die Geschichte des Landes von ihm nichts Besonderes zu erzählen. Durch die Gunst der Zeit und Verhältnisse sind uns gleichwohl aus einer längst verschwundenen Feudalzeit noch einige Urkunden erhalten geblieben, welche sich auf das Fahr zu Widen beziehen, und auch in rechtsgeschichtlicher Beziehung nicht ohne Interesse sind. Die nachfolgende Darstellung stützt sich ausschließlich auf diese Urkunden und Akten.

Seit Ende Dezember 1343 war die ganze Obermarch, insbesondere die Höfe Wangen und Tuggen, durch Kauf um die Summe von 1036 Mark Silber von den Grafen von Habsburg-Rapperswyl in die Hand des Grafen Friedrich von Toggenburg, des Inhabers der angrenzenden Grafschaft Uznach, übergegangen. In diesem Kaufe war auch das Fahr zu Widen inbegriffen, ohne daß in dem Kaufvertrage davon besondere Erwähnung geschah. Schon zu Ende des XIV. Jahrhunderts besaß die Familie Bosshart zu Wangen dieses Fahr als Erblehen.

Ungefähr in den Jahren zwischen 1415 und 1426 wurden die einzelnen Satzungen des Hofrechtes von Wangen in Schrift verfaßt, nachdem sechs Männer von Wangen, unter denen auch der Inhaber des Fahres zu Widen erscheint, mit aufgehobener Hand leiblich zu den Heiligen geschworen, daß sie diese Stücke und Rechtsamen von ihren Vordern haben gehört eröffnen an allen Jahrgerichten. Dieses Hofrecht von Wangen [1]) behandelt in fünf Artikeln die von Alter hergebrachten Rechte und Pflichten des Fahrs zu Widen in folgender Weise:

„Auch ist unseres Hofes Recht von des Fahrs wegen zu Widen, daß da ein Feer (Fährmann) soll haben einen Weidling, der sechszehn Mann mag tragen; er soll auch haben einen Nauen; ferner soll er haben einen „Tannen". Dieselben drei Schiffe soll er stets haben über Jahr; und weiterhin alle Jahrmärkte soll er haben so viele Schiffe, daß er Leute und Gut wohl fertigen mag gen Rapperswyl und dannen, und soll einen Laden haben, der vierzehn Schuhe lang sei; den soll er auf einen Schragen legen, daß die Leute trocken darüber in das Schiff gehen. Und was eine Person über den Laden in das Schiff tragen mag, das soll er führen um den Jahrlohn, und die Person um einen Pfenning; hätte aber diese mehr zu tragen denn eine Bürde, davon soll sie (besondern) Lohn geben. Der Feer soll auch vierzehn Tage vor St. Martinstag bis zu Weihnacht auch so viele Schiffe halten, daß er Leute und Gut mag gefertigen. — Item in dem großen Schiff soll er haben drei Rasten, und wen er heißt ziehen, der soll es thun; wollte er aber nicht ziehen, so mag ihm der

[1]) Perg. Rodel in der Kirchenlade Wangen. Abgedr. bei Kothing, Rechtsquellen der Bezirke, S. 360.

Fährmann ein Pfand nehmen und mag es einem Andern geben, der für ihn fährt. Und soll ein Schiff von Rapperswyl gehen, so arme Leute „merkten", das Andere, so die Schumacher „ingelegent" (?); und davon soll ein jeglicher Baumann (wer selbst Früchte baut), der unser Hofjünger ist, dem Fährmann jährlich geben eine Dinkelgarbe und ein Viertel Haber; derjenige aber, der nicht (selbst) baut, einen Schilling Pfenning und eine Wittwe sechs Pfenning und ein Wittwer auch sechs. Wäre auch, daß Jemand den Andern in des Feeren Schiffen beschalkte (mit Worten oder Werken angreifen), der soll es dem Feeren büßen und ablegen, als (wäre es) unter seinem russigen Rafen (geschehen)." (Art. 20.)

„Item es ist auch unseres Hofes und Fahrs Recht: Wer kommt und ihn (den Fährmann) oder sein Gesinde anruft um Ueberfahren, den soll er überführen, so er baldest (schnellstens) mag; und hat er nicht Geld, so soll er Pfand von ihm nehmen, was er ihm gibt, außer nasse und blutige Pfänder. Wäre auch, daß Einer gefecht (verfolgt) wäre und ihm entsässe, daß er gern bald über (See) wäre, den soll er auch führen, so er baldigst mag, und soll ihn ennetlands zu dem vordern Gransen hinaus lassen, und soll ihn lassen laufen, und soll wieder heimfahren, so er erst mag. Und kommt Jemand jenem nach, der auch gern über wäre, den soll er auch führen, so er baldigst mag; und soll er den Nachgehenden zu dem hintern Gransen auslassen, und soll er ihn auch lassen laufen, wohin er wolle. Und soll seinen Lohn nehmen von einem Landmann zwei Haller, und von einem Gast (im Lande wohnenden Fremden) vier Haller." (Art. 21.)

„Item der obgenannte Feer zu Widen hat auch das Recht hinwieder, daß Niemand anders den Andern überführen soll von Mitte der Linth bis an Mitte der Aa ohne seinen Willen und Gunst; wäre es, daß daselbst Jemand überführte, den mag er mit dem Rechte darum büßen."

„Item es ist auch eines Feeren Recht zu Widen, daß er um den obgedachten Jahrlohn einen jeglichen Landmann führen soll von Mitte der Aa bis an den Stein gen Kalchen, da unsere Landmarch ein Ende hat.

„Item auch hat das vorgenannte Fahr das Recht, daß Niemand in den obgenannten Zielen Jemanden schenken (wirthweise ausschenken) solle, außer mit eines Feeres Willen und Gunst." (Art. 25 bis 27.)

Aus diesen Satzungen geht somit im Wesentlichen hervor:

1. Daß dem Fährmann die Pflicht oblag, das ganze Jahr über drei Schiffe, und bei Bedarf, wie anläßlich der Jahrmärkte in Rapperswyl, noch mehr Schiffe in Bereitschaft zu halten, und die gewöhnliche Traglast jedes Landmanns und diesen selbst um eine bestimmte Jahresgebühr, welche von jeder Haushaltung erhoben wird, zu verschiffen.

2. Daß er jedem Rufe um Ueberfahrt über den See zu jeder Zeit gegen eine bestimmte Personaltaxe, und im Falle des Mangels an Geld, gegen Pfandübergabe Folge zu leisten hatte, und daß er insbesondere Todtschlägern, welche vor der Blutrache der Verwandten fliehen, in der Ueberführung an das jenseitige Gestade des See's behilflich sein, aber auch hernach die Verfolger in gleicher Weise überfahren mußte.

3. Daß der Fährmann von der Mitte der Linth bis zur Mitte der Aa das alleinige Recht der Schifffahrt und des Personentransportes und die Ausübung des Wirthschaftsrechtes hatte.

Es ist überflüssig, des Weitern auseinanderzusetzen, daß dieses Fahrrecht von nicht zu unterschätzender, ökonomischer und wirthschaftlicher Bedeutung für den Fährmann selbst, und das auf diesen Verkehrsweg angewiesene Volk der Umgebung war.

In Betreff der Pflicht zur raschen Beförderung von verfolgten Todtschlägern sei bemerkt, daß diese Vorschrift durchaus im Einklang steht mit der mittelalterlichen Rechtsanschauung, und keineswegs für das Fahr zu Widen vereinzelt dasteht. So bestimmt z. B. auch die Offnung von Lunkhofen an der Reuß, es solle ein Fährmann an dem dortigen Fahr Jedermann um Lohn überführen, was auch ein Mann gethan habe. Und wenn er vom Land stößt, und Jemand käme nachjagend und nachschreiend, dessen solle er nicht achten, und solle für sich fahren, ohne Männiglichs Strafen; er solle aber dann den Nachjagenden auch holen, und überführen. Und kämen zwei (Flüchtling und Verfolger) gelaufen an das Fahr, dann solle er Einen hinter sich nehmen und Einen für sich, und sie beide überführen gegen Bezahlung. [1])

Der Wechsel in der Oberherrschaft über die March war dem Fortbestand der althergebrachten Rechte des Fahrs zu Widen nicht günstig.

---

[1]) Vergl. Schweiz. Idiotikon. I. 886.

In dem allgemeinen Landkriege der eidgenössischen Orte gegen die Herrschaft Oesterreich von 1386 und in den folgenden Jahren hatte Schwyz in der Mittelmarch festen Fuß gefaßt. In dem zwanzigjährigen Frieden vom 16. Juli 1394 mußte Oesterreich zugestehen, daß die von Schwyz zu Landleuten angenommenen Märchlinge während der Dauer dieses Friedens bei Schwyz verbleiben sollen. Als die Appenzeller während ihres Krieges mit Oesterreich vor Weihnacht des Jahres 1405 die Mittelmarch mit Waffengewalt einnahmen, und den Schwyzern schenkten, die daselbst auch etwa manchen Mann hatten, die sich vorher in den alten Kriegen ab der Herrschaft Oesterreich abgeworfen hatten,[1]) war Schwyz unablässig mit allen Mitteln darauf bedacht, diese neue Erwerbung dauernd seinem Gebiete einzuverleiben und jede Verbindung dieser Landschaft mit Oesterreich zu lösen. Dies wurde insbesondere angestrebt durch die Abschneidung des vollständigen Handels- und Marktverkehrs, für den die March bisher auf die österreichische Stadt Rapperswyl angewiesen war. So klagte Rapperswyl nicht mit Unrecht im Jahre 1411 seinem Oberherrn, dem Herzog Friedrich von Oesterreich: Die Eidgenossen und sonderlich die aus der March, die der österreichischen Herrschaft recht Eigen sind, und die alle in diesem Frieden wider diese Herrschaft geschworen, haben einen Markt in der March aufgesetzt zunächst bei Rapperswyl. Sie haben verboten, daß ihrer Keiner solle gen Rapperswyl zu Markt fahren und irgendwas dahin lassen führen, und legen damit der Stadt ihr Gewerb nieder, und geht ihnen von Zürich allerlei Kaufmannsschatz, und sonderlich Korn und andere Dinge zu, das aus der Herrschaft Land gen Zürich geht.[2])

Der thatsächlich aufgerichtete Markt in Lachen konnte nicht mehr beseitigt werden. In Anerkennung der geleisteten Dienste wider die österreichische Herrschaft gestattete dann auch König Sigismund mit Urkunde vom 28. April 1415, daß die von Schwyz alle Dienstage in der March einen Wochenmarkt halten mögen mit allen Freiheiten, wie andere umliegende Wochenmärkte, den alle Kauf- und anderen Leute frei und sicher besuchen mögen.[3]) Diese

---

[1]) Klingenberger Chronik, S. 162.

[2]) Archiv für Schweizer Geschichte, Bd. VI. 154.

[3]) Urk. Archiv Schwyz. Abgedr. in dem Alten Staatsvermögen 1870, S. 161.

Concurrenz bedrohte die ökonomische Wohlfahrt der Stadt Rapperswyl in höchstem Maße; als in den Jahren 1417 oder 1418 zwischen den Eidgenossen und Rapperswyl Unterhandlungen über Eingehung einer Freundschaft und Vereinigung gepflogen wurden, machte Rapperswyl als erste Bedingung die Abstellung der Märkte in der March und in Grüningen geltend. [1])

Nicht weniger schädlich wurde der neue Markt in der March dem Fahr zu Widen, da ihm durch denselben die beste Einnahme aus dem bisherigen Transportverkehr aus der Obermarch mit einem Schlage entzogen wurde.

Der Besitzer des Fahres, Ebli Bosshart, eröffnete deswegen vor dem Ammann der March, Arnold Hegner, und dem Neunergerichte am 3. März 1416 die Rechtsamen des Fahres, wonach ein Jeder, der in der Obermarch mit Haus sitzt und daselbst baut, dem Fahr jährlich ein Viertel Haber und eine Garbe zu rechtem Zins und Jahrlohne, und Wittwer und Wittwen den halben Lohn schuldig seien. Bosshart klagte gegen Heini Ganzenberg von Siebeneich (Siebnen), daß dieser ihm die Abstattung des schuldigen Jahrlohns verweigere, und verlangte, nachdem er und sein Vater das Fahr dreißig Jahre besessen, nach des Landes Recht bei diesem als seinem Erbe und eigenem Gute geschützt zu werden. Heini Ganzenberg entgegnete, da die Landleute der March einen eigenen Markt aufgeworfen und gelegt haben, und sich untereinander an diesen Markt zwangen und festsetzten, daß Niemand mehr gen Rapperswyl zu Markt fahren dürfe, so halte er sich von der Pflicht, Jahrlohn oder Zins zu bezahlen, entbunden, seit er das Fahr zu Widen nicht mehr gebrauche wie ehedem. Nach dem Beweisbescheid des Gerichtes stand nun Ebly Bosshart dar, und erklärte eidlich, daß er das Fahr also, wie seine Rechtsamen zugeben, mit seinem Vater dreißig Jahre innehatte, und daß er es in gleicher Weise für sein eigen Gut auch künftighin behalten wolle. Darauf sprach ihm das Gericht das Fahr mit allen seinen alten Rechtungen zu, die Kraft und Macht haben sollen. [2])

Mit diesem Urtheile war aber der Inhaber des Fahrs keineswegs hinreichend geschützt; denn thatsächlich war und blieb der

---

[1]) Staatsarchiv Zürich, Acten Rapperswyl.

[2]) Orig.-Urkunde im Archiv Schwyz.

Verkehr aus der Obermarch für das Fahr verloren. Nach und nach lehnte sich die ganze obere Landschaft gegen die jährliche Entrichtung des auf jeder Haushaltung lastenden Jahrlohns auf, und Wernli Bosshart, des Ebly's Sohn, dem Ital Reding, Landammann zu Schwyz, Namens dieses Landes, als Rechtsnachfolgers des letzten Grafen von Toggenburg, das Fahr zu rechtem Erblehen übergeben hatte, sah sich genöthigt, im Jahre 1449 von Neuem gegen die gesammten Landleute in Tuggen, und aus der Obermarch überhaupt, klagend aufzutreten. Vor der Oberkeit in Schwyz hatte Wernli den Prozeß betreffend Schutz seiner alten Rechte und Erstattung des Jahreszinses und vieler alten Rückstände eingeleitet. Der Rath von Schwyz ordnete den alt-Landammann Ulrich Wagner zu den Parteien in der March ab, um den Handel zu untersuchen, und, wenn möglich, die streitenden Theile zu vereinbaren. Bosshart berief sich seinerseits ausdrücklich auf einen geschriebenen Rodel, der zweifellos nichts anderes war, als der oben erwähnte Hofrodel von Wangen. Die Leute aus der Obermarch behaupteten ihrerseits, sie begehren keineswegs, dem Bosshart hinsichtlich des ihm zustehenden Fahrrechtes nahezutreten oder ihn in dem Privileg des Ueberfahrens zu beeinträchtigen; sie gaben auch zu, daß vor Zeiten, wo sie mit ihren Producten viel Gewirb über den See hatten, der bestimmte Jahrlohn angenommen worden sei. Nach dem Inhalt des vorgewiesenen Rodels lägen dem Fährmann aber auch bestimmte Pflichten zur Haltung einer gewissen Anzahl Schiffe ob. Diesen Obliegenheiten seien aber die Bosshart zeitweilig selbst nicht nachgekommen, weshalb der Eine und Andere den Fahrlohn auch nicht mehr bezahlten. Die Bosshart hätten früher und auch jetzt das vorgeschriebene Schiff und Geschirr nicht zur Hand. Aber auch abgesehen davon, seien die Verhältnisse und Zeiten eben ganz andere geworden. Die Leute der Obermarch haben wenig mehr über den See nach Rapperswyl zu schaffen; es sei ihnen der Gebrauch dieses Verkehrsweges nicht mehr füglich; überhaupt seien sie des Fahrs nicht mehr bedürftig und glauben daher, den Jahrlohn nicht mehr geben zu müssen. Ulrich Wagner unterzog sich der mühevollen Arbeit der Vermittlung, die ihm mit Beihilfe des Ammanns und Rathes der March auch glückte, und, der Obrigkeit von Schwyz an ihren Rechten, und dem Wernli an seinem geleisteten Lehenseide ohne Schaden, zu

folgendem Compromiß führte: Die Leute der Obermarch sollen den Bosshart und seine Erben in der Ausübung seines Fahrrechts, vermöge welchem ihm allein die Beförderung von Personen über den See von Mitte der Linth bis zur Mitte der Aa zusteht, unbehelligt lassen. In diesem Gebiete habe Niemand, außer dem Inhaber des Fahrs, ein Schifffahrtsrecht. Wenn Jemand aus der Obermarch von Widen aus über den See fahren will, so hat er nicht mehr die alte, geringere Taxe, sondern den nämlichen Betrag zu bezahlen, wie die Nichteinheimischen. Endlich sollen die aus der Obermarch sammt und sonders für alle versessenen und verfallenen Zinse an Garben, Haber oder Geld, und auch für alle künftigen Schuldigkeiten dem Bosshart 58 Pfund guter Landeswährung bezahlen, mit folgendem Vorbehalt. Sollten sich die Zeiten und Umstände je wieder ändern, so daß die Obermärchler oder ihre Nachkommen, in ihrer Mehrzahl, das Fahr wieder zu gebrauchen gelüstet, nach des Rodels Inhalt, so mögen sie ein dahin zielendes Gesuch vor Landammann und Rath zu Schwyz anbringen. Diesen steht dann anheim, das Fahr wieder nach altem Gebrauch um den Jahrlohn aufzurichten, dem Fährmann den Lohn zu bestimmen, und ihm vorzuschreiben, was er für Schiff und Geschirr allweg nach Gelegenheit der Zeitläufe und Gestalt der Sachen halten müsse. In diesem Sinne entzog sich Wernli Bosshart mit Urkunde vom 15. October 1449, für sich und seine Nachkommen, aller bestehenden Gerechtigkeiten an dem Jahrlohn, bis auf Ansuchen der Obermarch allfällig die Herren von Schwyz weiters in der Sache beschlossen haben. Zu mehrerer Bekräftigung hängte neben dem Vermittler, alt-Landammann Ulrich Wagner von Schwyz, auch der Ammann der March, Johannes Vader, sein Siegel an diesen gütlichen Spruch. [1])

Durch diese gütliche Vereinbarung fiel die von den Landleuten der March angenommene Satzung dahin, daß jeder Baumann, der mit seiner eigenen Zelge baut, als feste Jahresgebühr an das Fahr zu Widen mit einer Dinkelgarbe und einem Viertel Haber, bezw. mit einem Schilling, und Wittwen und Wittwer mit sechs Pfenning zinspflichtig waren. Die weitern Rechtsamen des Fahrs, insbesondere dessen Schifffahrtsprivileg, blieben aber anerkannt, und in Geltung bis in die neueste Zeit hinein.

[1]) Orig.-Urkunde, Kirchenlade Nuolen.

Am 20. October 1462 empfing Uli Bosshart aus der Obermarch, zweifellos der Sohn des Wernli Bosshart, dieses Recht und Lehen zu Widen aus der Hand des Ital Reding, Landammanns zu Schwyz, zu rechtem Erblehen, und that dafür nach Lehenrecht Huldung mit dem Gelöbniß, darin der Obrigkeit zu Schwyz, als der Eigenthümerin des Fahrs, gehorsam und gewärtig zu sein. [1])

Von da an mangeln uns Urkunden oder schriftliche Aufzeichnungen über die weitern Schicksale des Fahres und dessen Inhaber bis zum Jahre 1575. In diesem Jahre eröffnete Adam Bolt aus der March, säßhaft am Fahr zu Widen, vor Landammann und Rath zu Schwyz, es seien die auf das Fahr bezüglichen Briefe und Schriften verlegt worden oder verloren gegangen, weshalb er um die Ausstellung eines neuen Lehenbriefes und eines Dienstreglements bitte. Schwyz ordnete dann den Vogt Johannes Gasser, Ritter, und den Landweibel Balthasar Eberhard in die March ab mit dem Auftrag, in Betreff dieses Fahrs allen Sachen und den alten Schriften nachzufragen. In allen Pfarrkirchen wurden Auskündungen erlassen, die aber fruchtlos blieben. Der Rath von Schwyz gab schließlich mit Urkunde vom 22. September 1575 einen neuen Lehenbrief, in dem folgende Artikel bemerkenswerth erscheinen: Der Inhaber des Fahres zu Widen soll einen guten, gewaltigen Weidling, welcher Roß und Mann trägt, und ein gutes Weidschiff haben. Der Fahrlohn von Widen nach Bollingen beträgt für die Person zwei Schilling, für Roß und Mann oder für zwei Haupt Vieh zwei Bazen; für Fahrten nach Rapperswyl oder Schmerikon, oder zur Nachtzeit, oder bei Sturm und Ungewitter u. s. w. soll ein besonderer Fahrpreis mit dem Fährmann vereinbart werden. Das Fahr zu Widen besitzt das ausschließliche Fahrrecht von der Mitte der Aa bis in die Linth, bei fünf Pfund Buße. Endlich werden die alten Bestimmungen über die Weiterführung von Todtschlägern in folgender Weise erneuert: Wenn ein Todtschläger an das Gestade kommt, soll ihn der Fährmann, nach altem Brauch, zuerst und ohne Verzug über den See führen, und dann heimfahren, und sofern der Verfolger des Flüchtlings da ist, auch diesen, jedoch auf der hintern Gransen,

[1]) Orig.-Urkunde, Archiv Schwyz.

überführen; am jenseitigen Ufer angelangt, soll der Fährmann das Schiff „umschwingen", und den Verfolger dann auch laufen lassen.[1])

Unter besonderer Berufung auf die vorerwähnte Urkunde machte der Besitzer des Widenhofs, Dominik Wattenhofer in Nuolen, gegenüber dem Kirchenvogt Felix Anton Vogt in Nuolen am 4. August 1823 vor dem Bezirksrath March geltend, daß außer ihm Niemand im Kreise Nuolen eine Schifffahrt einrichten, benutzen und führen dürfe. Der Bezirksrath, in Betracht ziehend, daß seit Jahrhunderten ein Besitzer des Widenhofs das Nuoler Schifffahrtrecht besessen und allein versehen hat, daß durch dieses eigenthümliche Schifffahrtsinteresse fremde und einheimische Reisende förderſamst und beflissen beim Ankommen an das Gestade spedirt und entsprochen werden, beschloß, Wattenhofer solle bei seinem Rechte geschützt und geschirmt, und ihm das Schiffrecht gemäß Urkunde von 1575 wieder verliehen sein. Dabei sei ihm aber zur Pflicht gemacht, immerwährend gutes, währschaftes und gefahrloses Schiff und Geschirr zu halten, und bei Abgang desselben solches anzuschaffen, wie auch fremde und einheimische Reisende bei Tag oder Nacht nach ihrem Verlangen unklagbar über den See zu führen, und zwar laut obrigkeitlich festzusetzenden Tarife. Dann soll es Jedermann bei einer Dublone Buße untersagt sein, in dem Kreise Nuolen neben dem Besitzer des Widenhofes eine Schifffahrt zu führen. Da Kirchenvogt Felix Anton Vogt diesem Rathsbeschlusse keine Folge zu geben bemüht war, wurde der Bezirksrath March bis zum Jahre 1828 mehrfach mit diesem Schiffrecht behelligt. Es wurde indessen das frühere Erkanntniß wiederholt bestätigt, zuletzt mit Schlußnahme vom 18. August 1828. Darin wurde dem Felix Anton Vogt untersagt und verboten, zu Widen oder an denjenigen Stellen, wo dem Widenhofbesitzer vermöge der Urkunde von 1575 die Schifffahrt zusteht, ein Schifffahrtrecht auszuüben und zu genießen. Auf jedes Dawiderhandeln und Uebertretung verfalle Vogt in eine Dublone unnachsichtlicher Strafe.[2]) In neuester Zeit scheint dieses Schifffahrtsrecht gegenstandslos geworden zu sein.

---

[1]) Orig.-Urkunde, Archiv Schwyz.

[2]) Verhandlungen des Bezirksraths March vom 3. August 1823, 25. Februar 1824, 4. Juli 1825, 6. März und 8. August 1826 und 18. Aug. 1828. Gütigst mitgetheilt von Hrn. Gerichtsschreiber J. A. Donner in Nuolen.