

# Die Dampfschiffe und Dampfschiffbrücken von Gersau



**Marzell Camenzind**

Im Dezember 1835 überraschte der Kaufmann Casimir Friderich Knörr die Luzerner mit der Mitteilung, er beabsichtige eine Dampfschiffgesellschaft zu gründen. Am 24. September 1836 machte der stolze Dampfer „Stadt Luzern“ seine Jungfernfahrt. Unter dem Druck der Schiffler-Zünfte, die um ihre Existenz bangten, verbot die Regierung des Kantons Uri die Landung des Dampfers. Im November 1837 wurde dem Kapitän des Schiffes von der Urner Regierung sogar mit Gefangennahme gedroht, wenn nicht den Bedingungen der alten Urner Schifffahrtsgesellschaft nachgegeben werde. Erst ein Jahr später konnte ein Kompromiss gefunden werden.

Dieses Schiff war 32 m lang, und 6 m breit. Es hatte eine Maschinenstärke von 150 Pferdekraften und war dazu noch mit einem soliden Mastbaum und mit Segel ausgerüstet um bei günstigem Winde die Fahrt der noch wenig leistungsfähigen Maschine zu unterstützen. Der Dampfer konnte 300 Personen nebst 10 Tonnen Waren auf einmal befördern. Geheizt wurden die Schiffskessel mit Tannen- und Buchenholz. Eine Fahrt Luzern-Flüelen und zurück brauchte 3 ½ Klafter. Eine Landung fand nur in Flüelen statt, alle andern Uferorte hatten noch keine Anlegestellen. Das Dampfschiff hielt draussen auf dem See und hatte zum Ein- und Aussteigen seiner Fahrgäste Treppen hinter dem Radkasten angebracht. Die Passagiere mussten also mit kleinen Schiffen, sog Stationsschiffen, vom Ufer zum wartenden Dampfboot heran gerudert werden. Bei Sturm und Regen ein keineswegs grosses Vergnügen. Bei den ersten Fahrten wimmelte es von Zuschauern am Ufergelände, welche dieses fremdartige Ereignis mit grossem Staunen

beobachteten. Um seine Überlegenheit zu manifestieren, fuhr der neue Dampfer in schneller Fahrt rund um den schwerfälligen Uri-Nauen herum und dann erst weiter.

Am 2. Juni 1842 erhielt der Bezirksrat Gersau von der I. Dampfschiff-Direktion ein Gesuch, um für ihr Dampfboot Stadt Luzern einen sicheren Landungsplatz in der Gerbi erstellen zu dürfen. Sie wünschen dort eine Brücke in den See hinaus zu bauen und einige Pfähle zu schlagen um dort in der Not, bei Sturm, Nebel und Schneegestöber anlanden zu können. Der Rat gab die Einwilligung verlangte aber:

*Das Anlanden zu keiner andern Zeit als im Fall nämlich bey Stürmen, bey Nebel und Schneegestöber.*

*Wenn durch die Schuld des Dampfschiffes Feür ausbrechen sollte, so wird die Direktion des Dampfschiffes für den daraus erwachsenden Schaden verantwortlich gemacht.*

Zudem gaben die nahe Besitzer von Häusern neben dem vorgesehenen Landungsplatz des Dampfschiffs, zu Protokoll:

*Dass sie zur Sicherheit ihres Eigentums sich vorbehalten, von der I. Dampfschiff Direktion Kaution zu fordern.*

Im Juli 1842 beschloss die Konferenz der Gotthardkantone, eine tägliche Postverbindung über den Gotthard einzurichten, und übertrug diese auf der Seestrecke der Knörrschen Dampfschiffgesellschaft, welche verpflichtet wurde, innert Jahresfrist ein zweites Schiff zu erstellen. Es lief anfangs 1843 unter dem Namen St. Gotthard von Stapel, und wurde wie die Stadt Luzern von Escher Wyss in Zürich erstellt.

Im Jahre 1842 wurde eine Postschiff-Gesellschaft gegründet. Diese Gesellschaft schloss mit der Postkommission St. Gallen einen Vertrag auf acht Monate ab. Ihre Aufgabe bestand darin, täglich morgens um 6 ¼ und abends um 6 Uhr in einem guten Ruderschiff, mit „gewandten Schiffleuten“ in das Luzernische Dampfschiff die hin und her Fuhr des Post Sackes und Effekten zu besorgen. Sie mussten für event. Vernachlässigung verursachenden Schaden eine Cautions Garantie von Fr. 1200 leisten. Dagegen verpflichtete sich die St. Gallische Post-Verwaltung ihr jährlich quartalweise per Jahr Fr. 150.- zu bezahlen.

Am 27. Dezember 1842 sandte der Bezirksrat Gersau ein Protest-Schreiben an die löbl. Dampfschiff-Direktion Luzern:

*Als am 28 November ehe es Tag war, das Dampfschiff seine Fahrt nach Flüelen machen wollte, bei starkem Föhnwind, ganz nahe am Gestade beim Gasthof „Drei Kronen“, (heute Hotel Müller) für Auswechslung der Postsäcke still gehalten hat, aus dem Dampfbootkamin Führfunken in grossen Mengen über das Dorf hinweg getrieben hatte, so dass eine ziemliche Strecke weit oben im Dorf (Tanzplatz) noch solche führike Kohlfunken auf dem Boden liegend aufgegriffen worden sind.*

*Der löbl. Bezirksrat dem die Oberaufsicht der Förlöschanstalt obliegt welche bei Föhnwind besonders genau und streng beobachtet, damit nicht etwa aus*

*Leichtsinn die Sicherheit des Eigentums gefährdet werde, hat der Unterzeichnete den Auftrag, der löbl. Dampfschiff-Direktion von obgedachtem Zufall Kenntnis zu geben und Anzusuchen, dass ihrer Seits die bestmögliche Obsorge getroffen werde, dass ein so ähnlicher Zufall mittelst ausspeien von Fürfunken aus dem Kamin insbesondere bei Föhn, in der Nähe hiesigem Dorf nicht mehr ereignet werde.*

Anschliessend wurde dem Dampfschiff Luzern das Kamin erhöht um der Gefahr des Funkenwurfes Einhalt zu bieten.

Am 5. Juli 1843 erklärt Hr. Knörr von der löbl. Dampfschiff-Direktion mit, dass sie auf den in der Gerbi bewilligten Landungsplatz verzichten werden. Sie finden, dass für die Sicherheit der Gebäude wie auch das Dampfboot es hinter dem Thal bei der Fruttfluh besser sei. Der Rat beschloss:

*Es sey der I. Dampfschiff Direktion in Gefahr der Noth bey Sturm Föhn Schneegestöber und Nebelwetter um mit den Dampfschiffen anzulanden, ein Landungsplatz an hiesigem Seeufer gestattet.*

*Kann ein Landungsplatz unter Anleitung der unterm 2ten Juni 1842 bestellten Commihision hinter dem Gandli oder Thal angewiesen werden, jedoch soll allererst gesorgt werden, dass gegen die Fruthfluh wenigstens für 4 große Schiff Nauen füglich Öffnung gelassen werde, um auch bey Sturm und Wind beladen Schiff anzulanden und solche in Sicherheit bringen zu können.*

Herrn a. Friedensrichter Marzell Müller Ziegler, brachte mündliche und schriftliche Beschwerde betreff Bewilligung eines Landungsplatzes für die Dampfschiffe ganz nahe bei seiner Ziegelhütte vor. Er befürchtete mit seinem Eigentum gefährdet zu sein und verlangt, dass die Bewilligung aufgehoben oder für die Ziegelhütte Kautio geleistet werde. Der Rat beschloss:

*Auf das Verlangen wird nicht eingetreten, indem der Gesuchsteller infolge seiner Drohung gegen die Obrigkeit eher eine Rüge als Unterstützung verdient habe.*

Nach Ablauf des Vertrages mit der St. Galler Post-Kommission forderte die Schiffgesellschaft am 8. Juni 1843 für „fernere Besorgung dieser Fahrten“ Fr. 50.-, mehr, also per Jahr Fr. 200.-, was per Fahrt 27 ½ Rappen ausmacht. Die Rückantwort blieb aus. Nach vermehrten Aufforderungen verwies der Präsident der St. Galler Postverwaltung sie an die Dampfschiffverwaltung Luzern zu wenden. Diese wiederum teilten mit „ Gemäss erhaltenem Auftrag habe ich die Ehre ihnen das uns mitgeteilte Schreiben der I. Post Commission von der St. Galler zu retournieren und ihnen gleichzeitig zu bemerken, dass wir uns für den Transport eines St. Galler Postsackes zwischen Gersau und Brunnen mit Hr. Post Direktor Stierli eine Übereinkunft getroffen haben, für dies fälligste Stations Schiffery haben wir jegliche Verbindlichkeit von der Hand gewiesen“. Die Schiffgesellschaft beschloss nun auf diese Schikanerei ihre Arbeit einzustellen und dem Bezirks Landammann davon Kenntnis zu geben. Dieser suchten nun diesen Entschluss zu verhüten, da dies einen grossen Schaden und Nachteil der Bevölkerung zuführen würde. Er konnte sie überzeugen ihre Arbeit bis zur nächsten Bezirks Rats Versammlung fortzusetzen und versprach, dass auch ihre Bemühungen bezahlt werden.

Posthalter Rigert bekam nun am 21. Oktober den Auftrag, der Post Administration von St. Gallen von dem Vorgefallenen Kenntnis zu geben, mit der Bemerkung, wenn nicht schnelle Abhilfe erfolge, Klage an den hohen Regierungsrat des Kantons gestellt werde.

Vom Bezirksrat wurde nun beschlossen eine Beschwerde an die hochgeachteten Herren Regierungsräte zu erlassen mit dem dringenden Ansuchen mit allem Ernst die geeigneten Massregeln zu treffen, dass dieser Übelstand der gewiss die Interessen des ganzen Kantons benachteiligt in Anwendung bringt.

Am 4. Juli 1846 wiederholte sich diese Angelegenheit indem Schiffmeister C. Alois Nigg 104 Fr. zu fordern hatte. Er forderte, die St. Galler Post in einem Schreiben auf, dass sie diese Fr. 104.- bis zum 20. Juli bezahlen oder sie sich des Kantonalen Schuldentriebgesetzes bedienen werde. Hoffen aber, dass sie nicht vom Einzugsrecht Gebrauch machen müssen, damit sie den Schiffleuten, welche die Post von hier in und aus dem Dampfschiff besorgen müssen, den wohl verdienten Lohn behändigen können.

Der Urner Landammann Karl Emanuel Müller, übernahm im November 1846 die vertragliche Verpflichtung, die Post über den Vierwaldstättersee zu günstigeren Verbindungen zu befördern und zu diesem Zwecke zwei weitere Dampfschiffe zu erstellen. Beide Dampfer langten von der Londoner Firma Dichborn u. Mare nach abenteuerlicher Reise und grössten Schwierigkeiten aller Art in Luzern an.

Beide Gesellschaften traten nun zueinander in scharfe Konkurrenz, wobei Uri nur den Postschiffen, Luzern nur jenen der Knörrschen-Gesellschaft freie Abfuhr der Güter und Personen erlaubte.

Durch den gewaltigen Konkurrenzkampf hat sich wohl das Bedürfnis gemeldet, den Passagieren beim Ein- und Aussteigen mehr Bequemlichkeit als bis anhin zu bieten. Im Jahre 1848 bewarb sich die Luzerner Dampfschiffgesellschaft beim Besitzer des Gasthauses zur „Sonne“ (Beau-Sejour/ Pizzeria) um die Berechtigung, bei seiner Liegenschaft eine Landungsstelle erbauen und betreiben zu dürfen. Dies scheint aber vielen Bürgern nicht gefallen zu haben denn man hätte eine Dampfschiffbrücke lieber auf neutralem, d. h. Gemeinde und nicht Privatpersonen gehörenden Boden, bei der Gruobenwehri (Heute Seegarten) gesehen. Dies führte am 7. Febr. 1849 zu einer Eingabe an die Behörden und zu nachstehenden Entscheiden:

Auf das gestellte Begehren, es möchte der Dampfschiff-Direktion „Luzern“ und „St. Gotthard“ untersagt werden, beim Gasthaus z. Sonne eine Landungsbrücke in den See zu schlagen und in Anwendung des § 42 der Bezirksrat Aufsicht über das Schiff-Fahrtswesen die geeigneten Schritte zu tun. Damit für sämtliche Dampfschiffe an unserer öffentlichen Schifflande bei der sogenannten Gruobenwehri eine Brücke errichtet werde, beschliesst der Rat, auf dieses Gesuch einzutreten unter folgenden nähern Bedingungen:

1. *Es sei den Direktoren der Dampfschiffe die Schlagung einer Brücke bewilligt, jedoch soll genannte Brücke an unserem öffentlichen Gestade bei der sogenannten Gruobenwehri errichtet werden.*
2. *Da infolgedessen die Stations-Schiffe unnötig gemacht werden, so erwartet der I. Bezirksrat von den Besitzern der Dampfschiffe im Sinne eines Entgegenkommens eine Reduktion, der Personaltaxe von hier nach Brunnen.*

An der Ratssitzung vom 7. März 1849 wurden zwei Schreiben der I. Dampfschiffdirektion „Luzern“ und „Gotthard“ als Antwort auf letzten Ratsbeschluss verlesen. Im ersten Schreiben wird das Bedauern ausgedrückt: *Dass sie nicht früher Kenntnis erhalten haben, indem sie bereits mit Hrn. Müller zur „Sonne“ daselbst in einem Vertragsverhältnis der gegenwärtig im Bau begriffenen Landungsbrücke sich verpflichteten.*

Das zweite Schreiben von der Urner Dampfschiffgesellschaft-Verwaltung besagt:

*Da bereits vor dem Gasthaus zur Sonne schon eine Brücke erbaut sei, es sich bei der sogenannten Gruobenwehri wohl nicht mehr zur Errichtung einer zweiten Brücke eignen könne. Daher haben sie sich um eine geeignete Stelle umgesehen und auch solche vor dem Gasthof zu den drei Kronen (Heute Hotel Müller/Riviera) gefunden, wozu laut gepflogener Rücksprache, der Eigentümer seine Einwilligung erteilt habe.*

Deshalb wird von der letztgenannten Gesellschaft das geziemende Ansuchen gestellt: *dass ihnen gefälligst die Bewilligung zum Bau einer Landungsbrücke am obgenannten Platz erteilt werde, mit der Zusicherung, Personen Waren und Vieh frei und ungehindert zu- und abführen zu können.*

Der Bezirksrat gab daraufhin seinen Wunsch, nur eine Dampfschiffbrücke auf Gemeindeboden auf und gab die Einwilligung zu einer zweiten Brücke bei der „Drei Kronen“

Die beiden Dampfschiffgesellschaften besaßen nun je eine eigene Landungsbrücke und es begann eine heftige gegenseitige Konkurrenzierung, die entsprechende Blüte trieb. Zuerst setzte die Gesellschaft Knörr die Tarife weit unter die bisherige Hälfte herab, aber auch die Urnergesellschaft folgte diesem Beispiel, sodass eine Fahrt von Luzern nach Flüelen auf dem ersten Platz fünf und auf dem zweiten Platz drei Batzen kostete. Nebstdem lief das Schiffspersonal den Passagieren auf die Gassen nach und lud sie zur Benützung ihrer Schiffe ein. Ein Bundesgesetz vom 4. Juli 1849 machte dem Streit ein Ende und hob gleichzeitig alle Schiffrrechte auf. Dies brachte beide Gesellschaften zur Vernunft und man einigte sich vorläufig auf vier Jahre. Diese Tatsache machte eine der beiden Landungsbrücken überflüssig, doch benutzte man beide Brücken eine Zeit lang abwechslungsweise. Viele Jahre war aber die Schifffahrt stets bei der Sonne (Beau-Sejour/ Pizzeria)

1849 Juni 17. Es ist der Bezirksbehörde zur Kenntnis gelangt, dass bei der Heimkehr von dem Bittgange nach Maria Einsiedeln, die hiesigen Wallfahrer, als sie in Brunnen mit dem Nauen kaum vom Land abgestossen, von einem heftigen Sturm in den See hinaus gegen den Mythenstein geschleudert

worden sind. In dieser grossen Not leistete Kapitän und Mannschaft des Dampfschiffes St. Gotthard grosse Hilfe, indem sämtliche Wallfahrer auf das Dampfschiff aufgenommen und samt dem Nauen unentgeltlich nach Gersau spedit worden sind. Der Rat beschliesst daher: Es sei der Administration der beiden Dampfschiffe St. Gotthard und Stadt Luzern, sowie dem Herrn Kapitän und der ganzen Mannschaft des Dampfschiffes St. Gotthard im Namen der ganzen Gemeinde der herzlichste Dank ausgesprochen.

Ab dem 1. Februar 1850 wurde ein regelmässiger Postverkehr mit dem Dampfschiff eingeführt. Vorerst mit einer Fahrt in jeder Richtung. Ab dem Sommer 1859 gab es bereits zwei tägliche Verbindungen nach Luzern

Am 6. Dezember 1853 morgens bei sehr dichtem Nebel, sind die Dampfschiffe „Stadt Luzern“, von Flüelen und der „St. Gotthard“ von Luzern kommend, bei Kindlismord aneinander gefahren, so dass sie einander die Köpfe abstiessen; Sie konnten die Fahrt aber fortsetzen.

Im Jahre 1864 kostete eine einfache Dampfschiffahrt an den Dienstag-Markt nach Luzern Fr. 5.40, Retour Fr. 7.15

Durch Vertrag vom 11. Jänner 1869 erwarb die Dampfschiffgesellschaft die Rechtsame zur Erstellung einer Schiffbrücke auf der Bachstatt (Villa Flora) als Sicherheitsanfahrt beim Föhn.

Durch das vermehrte Aufkommen der Dampfschiffe hat auch der Fremdenverkehr stark zugenommen. So ist es nicht verwunderlich, dass an der Dampfschiffbrücke viele einheimische Schaulustige die fremden Gäste bewundert oder gar gebettelt haben. Am 13. Juni 1869 ist dem Bezirksrat eine Beschwerde eingereicht worden und von ihm beschlossen worden:

*Das unbefugte betreten der Dampfschiffbrücke von blossen Zuschauern oder solchen Personen die kein Anlanden der Schiffe, keinerlei Pflichten noch Berechtigung hinzu haben sind nach Mahnung dem Bezirksammann zu verzeigen und werden mit einer Busse von 1 bis 2 Franken belegt, wovon der Laider (= Kläger) den vierten Teil gehört.*

Im Jahre 1870 fusionierten die beiden Gesellschaften Knör und die Urner PDG. Kaum hatte die neue Dampfschiffgesellschaft ihren Betrieb aufgenommen, erwachsen ihre schon wieder neuen Schwierigkeiten. Ausgerechnet ihr eigenes Gründer- und Verwaltungsratsmitglied C. F. Knörr, verkaufte einen grossen Teil seiner Aktien und trat aus dessen Verwaltungsrat. Er wollte eine neue Konkurrenzfirma ins Leben rufen, nämlich die Salondampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees in Gersau. Sie bestellten unverzüglich bei Escher-Wyss in Zürich zwei Salonschiffe, welche an Eleganz und Confort nicht zu überbieten waren. Es handelt sich um die Germania und die Italia. Was Herr Knörr zu diesem höchst überraschenden Vorgehen bewog, blieb rätselhaft.

Nach langwierigen Verhandlungen gelang es der D.G.V., der neuen Gesellschaft von Gersau ihre Schiffe abzukaufen, während sich C. F. Knörr

verpflichtete, fürderhin niemals mehr ein neues Dampfschiffunternehmen zu gründen oder sich einem solchen sich irgendeiner Weise zu beteiligen. Die beiden in Auftrag gegebenen Dampfer wurden in Vitznau zusammengebaut.

Am Dienstag, den 17. November 1874 morgens wütete ein heftiger West-Sturm. Kaum aus der Kirche, auf dem Wege nach Hause, (Fluhegg) bemerkte der Herr Kantons- und Regierungsrat Martin Camenzind, die Not des Pfahlnauens an der Schiffbrücke bei der Sonne (jetzt Pizzeria). Um zu helfen kam er zur genannten Stelle. Bald darauf wurde das auf der Strasse stehende Pfahlgerüst vom Sturme umgeworfen, traf und verletzte ihn derart, dass er nach Hause getragen werden musste und nach wenigen Minuten verschied. Gleichzeitig getroffen und schwer verletzt wurde auch Nikolaus Rigert, Sohn des damaligen Brückenwarts.

Am 9. April 1875 demolierte ein Güterschiff der Dampfschiffgesellschaft Luzern, der ein Schleppnauen angehängte hatte, die Schutzwehri in der Nähe der Dampfschiffbrücke.

Erst vom Jahre 1879 an wurde unsere Dampfschiffbrücke von einem Brückenwart bedient. Es war dies Kaspar Rigert vom Schöchlihaus (Rest Schiff) Zugleich war er noch von Beruf Schiffmacher. Später übernahm sein Sohn, Nicolaus Rigert die Stelle als Brückenwart.



**Nicolaus Rigert**

Den 5. Oktober 1882 teilte Herr Kantonsrat Josef Müller (Papa Müller) zur Pension (Hotel Müller) dem Bezirksrate mit, dass die Dampfschiffverwaltung die Versetzung ihrer Schiffbrücke auf sein Eigentum wünsche und stellte im Auftrag der Obigen das Gesuch, um Bewilligung von der dortigen Kantons und Gemeindestrasse über den sog. Kohlplatz (zwischen Hotel Müller und Postgebäude) einen Zugang erstellen zu dürfen. Der Bezirksrat kam dem Gesuch insoweit entgegen, dass er zur vorläufigen Unterhandlung die Strassen-Kommission beauftragte. Die Direktion anerkennend für die Benützung des erforderlichen Zuganges den Betrag von Fr. 200.- in bar. Die beabsichtigte Versetzung der Schiffsbrücke von der Sonne zum Hotel Müller erregte selbstverständlich bei den zunächst gelegenen Bewohnern der bisherigen Anfahrt grosse Unzufriedenheit. Eine von 95 Bürgern unterzeichnete Petition verlangte deshalb den 8. November 1882 vom Bezirksrat, es möchte diese Versetzung resp. Zugangsfrage dem Entscheide der Kirchengemeinde unterstellt werden. Diesem Begehren wurde entsprochen und inzwischen mit der Dampfschiff-Direktion in oben angedeutetem Sinne unter Genehmigungsvorbehalt ein vorläufiger Vertrag abgeschlossen. Dieser wurde von der Kirchengemeinde in ihrer ausserordentlichen Besammlung vom 3. Dezember 1882 mit schwacher Mehrheit angenommen. Die Erstellung der neuen Dampfschiffbrücke mit dem Zugang zu selben über das Eigentum der

Gemeinde erfolgte im Mai 1883 und die Eröffnung der Anfahrt mit dem 24. Juni 1883.

Am 1. Juli 1885 wurde der Dampfschiffdirektion Anzeige gemacht, dass die Dampfschiffbrücke bei der Sonne (Pizzeria) entweder zu beseitigen sei oder so zu reparieren sei, dass jede Gefahr für Personen beseitigt werde. Nachdem keine Anstalten gemacht wurden, folgte am 2. Sept. ein zweiter Aufruf, dass gegen die Strasse „Abgehagt“ werden müsse, damit Personen sicher gestellt seien.

1886, März. Der Westwind hatte letzte Tage auf dem See entsetzlich gehaust. Bei Brunnen zerschlug er ein grosses Floss; mit Not konnten sich die Ruderknechte in ihr Schiffelein retten. Das Dampfschiff, welches um 2 Uhr Brunnen verliess und einen Nauen mit Eichenholz im Schlepptau hatte, machte auf der Fahrt nach Gersau-Beckenried nicht gar angenehme Dinge mit. Den Nauen brachte er nicht nach Beckenried; der Sturm zerriss die Seile und der Nauen wurde auf Nimmerwiedersehen begraben. Auf der Fahrt Gersau-Beckenried tanzten im Schifffraum die Stühle und Tische durcheinander. So arg stäubte und wirbelte der See, dass man die Petrol-Lampen anzünden musste. Eine Lampe fiel aber zu Boden und hätte bald grosses Unheil angerichtet. In der Nähe von Gersau stiess das Schiff bei der Säge fast an Land, denn durch den Sturm war es ausser der Kompasslinie heraus gedrängt worden. Wie heftig der Wind wehte, geht schon daraus hervor, dass er dem Postträger Johann Bagginstos seinen Wagen von der Dampfschiffbrücke in den See hinauswarf

Anfang 1891 gefror der See infolge andauernder Kälte zu, sodass die Dampfschiffe nur mit grösster Anstrengung den Dienst aufrechterhalten konnten. Am 9. Jänner war schon der Alpnachtersee bis Acheregg völlig zugefroren. Am 11. Und 12. Jänner begann das Seebecken von Luzern zu gefrieren; war aber vom 28. Januar bis 15. Februar wieder eisfrei. Dagegen zeigte sich am 12. Febr. das erste Eis bei Buochs und gleichzeitig auch zwischen Gersau und Beckenried. Am 15. Februar war bereits die ganze Seebreite auf der Strecke Treib bis Buochs mit Eis bedeckt; dieses machte vom 19. Februar an so rasche Fortschritte, dass am 20. Februar der See vom Kreuztrichter gegen Küsnacht vollständig zugefroren war. Die Eisdecke betrug an vielen Stellen 8 – 10 cm. Als grosse Seltenheit sei erwähnt, dass sogar der Urnersee in der Nacht vom 27. Auf den 28. Februar sich vorübergehend mit einer 1 cm dicken Eisschicht bedeckte. Am 2. März trat endlich Tauwetter ein und schon Tags darauf war es möglich, den Dienst mit Raddampfern wieder aufzunehmen.

Am 7. Juni 1899 erteilte Hotel Müller Besitzer, Herr Bezirksammann Müller dem Rate mit, dass die Dampfschiffverwaltung beabsichtige die hiesige Dampfschiffbrücke, soweit dieselbe in Holz erstellt ist, durch einen Ausbau von Stein und Eisen -Konstruktion zu ersetzen. Der Bezirksrat genehmigt diese Abmachung und beauftragt die Baukommission, den Vertrag von 1882 in diesem Sinne abzuändern.

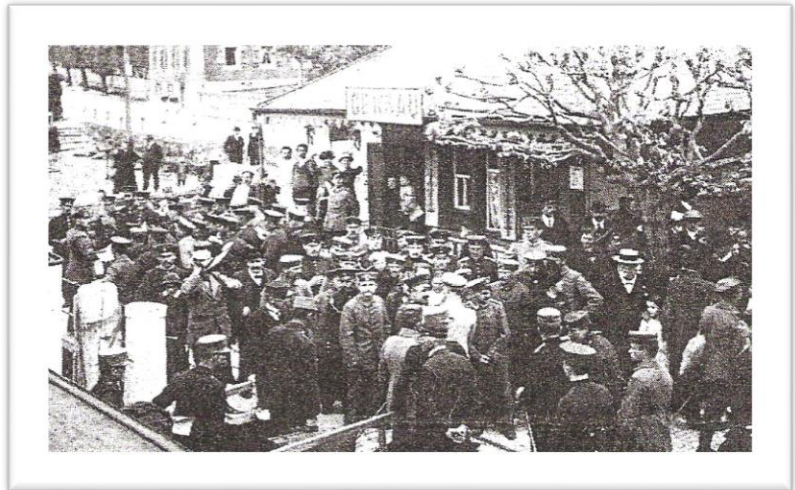


Unterm 7 Juni 1899 ist im Ausserdorf (Wehri) eine dritte Dampfschiffbrücke erbaut worden und bleibt da allabendlich ein Dampfer bis auf den Morgen. Diese Landungsgelegenheit erwies sich aber in der Folge als wenig Sturmsicher und ging nach ein paar Jahren wieder ein.

Im Jahre 1901 wurde der Salon-Seitenrad-Dampfschiff Uri von den Gebr. Sulzer, Winterthur erbaut. Es ist der älteste noch im Einsatz stehende Raddampfer der Schweiz.

Am 23. Febr. 1910 wurde von verschiedenen Leuten die Klage laut, dass bei Ankunft der Dampfboote mit der Stationsglocke nicht mehr geläutet werde. Es soll bei der Dampfschiffverwaltung reklamiert werden, umso mehr, da diese Signale von der interkantonalen Verordnung ausdrücklich vorgeschrieben sei.

Trotz Versprechen vom 7. Juni 1899 wurde am hiesigen Stationsgebäude keine Verbesserung vorgenommen. Am 14. Jan. 1914 wurde vom Bezirk eine Commission eingesetzt, noch einmal mündlich bei der D. G. V. Vorstellig zu werden und energisch auf die Ausführung einer Umbaute zu dringen. Am 7. April 1914 erklärte Ratsherr Lagler, dass er letzthin mit Herr Schmied D.G. V. Betreffend unserer Stationsumbaute Rücksprache genommen habe. Derselbe habe ihm erklärt:



*Dieses Projekt nicht vergessen zu haben, wir müssen jedoch 1-2 Jahre warten, da sie jedes Jahr für Brückenbauten einen bestimmten Posten aussetzen. In nächster Zeit werde aber die Flüelerbrücke, und die Achereggbrücke in Stansstad umgebaut werden müssen. Hier in Gersau wolle man nicht nur eine provisorische Brücke, sondern dann etwas Rechtes machen.*

Am 2. Juni 1920 mussten an der Dampfschiffbrücke Notstege erstellt werden infolge Ansteigen des Seespiegels. Diese Notstege sind ohne Belastung der Gemeinde vom Stationspersonal erstellt worden was vom Bezirksrat verdankt wurde.

#### **Ankunft Deutscher Internierten 1916**

Landschreiber Jos. Camenzind teilt dem Bezirksrat am 6. Dezember 1923 mit, dass die D.G.V. infolge Widerstand der Familie Müller, von einer Expropriation Umgang nehme, dagegen den Landungsplatz auf 27 Jahre in Pacht bekomme, unter Einräumung eines dringl. Baurechtes auf dieser Dampfschiffstation

Platz zu ihren Gunsten. Sobald dieses Abkommen perfekt sei werden sie entweder das bestehende Gebäude reparieren oder ein Um- oder Neubaute erstellen, welche auch der Ortschaft Gersau zur Verschönerung gereiche. Das letztere können sie nur ausführen, wenn der Bezirk Gersau an die Kosten einen Betrag à Fonds per du leiste. Die Arbeiten sollten anfangs des nächsten Jahres ausgeführt werden. Der Bezirksrat beschliesst: Der nächsten ausserordentlichen Bezirksgemeinde ist über diese Angelegenheit Bericht zu erstatten mit dem Antrag, es sei der Bezirksrat zu ermächtigen, an die Kosten der Erstellung eines Neubaues oder einer Umbaute der Dampfschiffstation, welche zur Verschönerung der Ortschaft beiträgt einen Beitrag à Fonds per du bis auf Fr. 1000.- auszurichten.

Die D.G.V. Luzern erläuterte am 3. Sept. 1924 an einer Konferenz durch den Architekten V. Fischer Luzern das Projekt für ein Stationsgebäude in Gersau u. reicht nun ein Projekt mit Plan ein. Nach demselben würde im Heimatstil eine gefälliger Neubaute mit Wartesaal, Bureau mit Schalter gegen die Strasse, durchgehender Gepäckraum, 3 Meter breite gedeckte Säulenhalle gegen Süden mit Glasabschluss gegen Westen, Verbreiterung des Vordaches gegen Osten und Norden erstellt. Der Platz zwischen Gebäude und Strasse würde 1-2 Meter breiter, die Baumallee bliebe erhalten, dagegen müsste die westliche Zufahrtsstrasse, mit Bewilligung des Bezirkesrates und in Abänderung des bestehenden Vertrages von 1882 überbaut werden.

Der Bezirksrat beschliesst nach Einsichtnahme des Planes:

*Gegen das Projekt werden keine Einsprachen gemacht. Dasselbe wird als gute praktische Lösung zur Stationsfrage gefunden und bildet eine Verschönerung der Ortschaft. Die zugesicherte Subvention von Fr. 1000.- wird daher definitiv gewährt*

*In Abänderung des bestehenden Vertrages vom 1882 wird der D.G.V. die Baubewilligung zur Überbauung der westl. Zugangsstrasse gemäss Planerteilt für solange als die D.G.V. den gesamten dortigen Platz als Dampfschiffstation benützt.*

*Die Herren Bezirksammann Alois Camenzind und Landschreiber Dr. Jos. Camenzind werden beauftragt mit der D.G.V. zu unterhandeln, damit dieselbe für die Bewilligung der Überbauung der Zufahrtsstrasse einen einmaligen oder einen jährlichen Beitrag von Fr. 10.- bis 50.- zahlt, und am Stationsgebäude, wenn möglich ein Pissoir und einen kleinen Brunnen anbaut.*

*Die vorgenannte Commission wird jedoch ermächtigt den Vertragsnachtrag mit der Überbaubewilligung auch ohne Entschädigung u. ohne Guttheissung der Vorgenannten Anregungen abzuschliessen, falls die D.G.V. sich auf keine diesbezügliche Couression einlassen will.*

Am 4. März 1925 teilt die Dampfschiffgesellschaft Luzern dem Bezirksrat mit, dass das neue Stationsgebäude in Gersau fertig erstellt sei u. ersucht um Ausstellung einer Bescheinigung, dass wir den vereinbarten Subventionsbeitrag von Fr. 1000.- an die Forderung des Bezirkes Gersau aus der Hilfsaktion Nachgelassen haben.

Der D.G.V. wird bei diesem Anlasse der Dank ausgesprochen für die Erstellung der neuen schönen Stationsanlage, die allgemein befriedigt u. der Ortschaft zur Zierde gereicht.

Im Jahre 1926 wurde durch die Kreispostdirektion Luzern die von der Behörde gewünschten Automaten für Postwertzeichen auf der Dampfschiffbrücke aufgestellt.

Am 7. Sept. 1927 war die D.G.V. Luzern immer noch Pächter des Landungsplatzes vor dem Hotel Sonne (Pizzeria). Bei der Strassenkorrektur wurden die Anstösser aufgefordert einen Beitrag an diese zu leisten. Es wurde beschlossen an Hr. Sommer Hotel Beausejour, sowie auch an die D.G.V. Luzern, ein Gesuch um eine freiwillige Beitragsleistung als Pächterin des Landungsplatzes zu stellen.

Am 27 Juni 1928 wurde die Seestrasse einer Korrektur unterworfen und bei dieser Gelegenheit auch die Dampfschiffstation asphaltiert. Die Gemeinde übernahm 1/3 der Kosten im Betrage von Fr. 400.-

Der Kurverein brachte beim Bezirksrat eine Reklamation an, dass bei dieser Arbeit auf der Dampfschiffstation eine der 3 Linden gefällt worden sei und fast keine Bänke als Sitzgelegenheit vorhanden seien. Durch das Fällen dieser Linde sei das Dorfbild verunstaltet worden und werde alle Bemühungen des Kurvereins, auf Verschönerung der Ortschaft, durch solche Massnahmen illusorisch gemacht. Der Rat unterstützt diese Reklamation und beschliesst bei der Dampfschiffgesellschaft Luzern energisch vorstellig zu werden, da es sich herausgestellt habe, dass das Fällen dieser Linde weder von der D.G.V. noch von der Liegenschaftseigentümerin angeordnet wurde, sondern eigenmächtiges Vorgehen des Stationsvorstehers zurückzuführen sei.

Ebenfalls war an diesem Projekt ein Brunnen im Kostenvoranschlag von Fr. 1500.- vorgesehen. Es wurde aber dann beschlossen, diese Traktandum zu verschieben und Vorarbeiten zu treffen, ob event. freiwillige Beiträge an diesen Brunnen erhältlich wären.

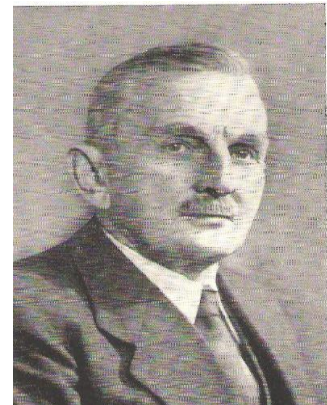
Am 22. November 1929 nachts, prallte zwischen Galgenegg und Hotel Seehof das Dampfschiff „Winkelried „ in die Felsen. Es herrschte dichter Nebel und war finster. Der Steuermann musste nach Kompass fahren. Bei der Einfahrt kamen sie zu nahe an das Land. Trotz sofortigem „Rückwärts“ Befehl des Kapitäns prallte das Schiff an die Felsen. Sofort nach dem Kommando „Stopp“ wurde die Schale untersucht und zum Glück kein Leck gefunden. Es gelang ihnen, mit dem Kommando „Langsam vorwärts“, sich vom Felsen zu entfernen und vom Lande weg zu kommen. Schäden entstanden auf der Steuerbordseite. Die Schadenssumme belief sich auf Fr. 1800.-

Am 5. Juni 1932 stellt die D.G.V. unter Hinweis der allg. Wirtschaftskrise und durch den Zwang der Betriebseinsparungen das Gesuch, der Bezirk möchte einen Beitrag an die Bedienung der Station Gersau und die Pachtzinsentschädigung von Fr. 200.- an Frau Ida Müller-Sterchi übernehmen. Dieses Geschäft wurde abgewiesen unter Hinweis auf die bestehenden

Eigentumsverhältnisse am Stationsplatz, die Subvention von Fr. 1000.- an das Stationsgebäude und das mangelnde Entgegenkommen der D.G.V. gegenüber Gersau in den letzten Jahren in Bezug auf den Stationsausbau, bessere Verbindung von Brunnen her.

Am 7. Juni 1933 wurde eine Klage eingereicht betreffs Störung der Kurgäste durch das laute Pfeifen des Schiffes morgens um 5 Uhr.

Am 31. Oktober 1935 fuhr das Dampfschiff „Victoria“ wegen einem Steuerfehler bei der Anfahrt in das Garten-Geländer des Hotels Müller. Das Geländer wurde auf einer Länge von ca. 11-12 m um ca. 25 cm nach innen verschoben. Am Schiff selbst erlitten drei Radschaukeln Schaden, indem dieselben auf der Außenseite gebogen wurden. Die vordere Radschutzstange wurde gekrümmt und abgebrochen nebst vielen andern kleineren Schäden. Am Schiff entstand ein Schaden von Fr. 1100.- und die Reparatur der Ufermauer kostete damals Fr. 350.-



Am 27. Juli 1953 starb alt Brückenwart Carl Camenzind (Güterexpedition DGV) Seit ganz jungen Jahren stand er im Dienste der Dampfschiffgesellschaft. Er führte auch das Amt eines Bezirkssäckelmeisters und später das des Korportationssäckelmeisters aus. Sein älterer Bruder der schon vor vielen Jahren gestorben war, war viele Jahre Vizedirektor der Dampfschiffgesellschaft.

1957. Von der notariellen und grundbuchlichen Erledigung des Dienstbarkeitsvertrages zwischen der DGV-Luzern und dem Bezirk Gersau betr. Abortanlage bei der DGV-Station in Gersau wird Kenntnis genommen

22. Mai 1957 Der vom Notariat und Grundbuchamt Gersau eingewiesene Kaufvertrag um eine Parzelle Strandboden von 324 Quadratmeter „Quai anläge“ bei der Dampfschiffstation Nr. 563 GB. Gersau und der damit der DGV Luzern abgeschlossene Dienstbarkeitsvertrag wird archiviert.

1960 wurde das Unternehmen in „Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees“ (SGV) umbenannt.

Am 8. Dezember 1964 punkt 10 Uhr fuhr das Motorschiff „Winkelried“ von Beckenried Richtung Vitznau. Stockdichter Nebel lag über dem See; man sah kaum 20 m. weit. Der Schiffsführer musste seinen Kurs mit dem Kompass bestimmen. Dabei muss er in der See-Enge zwischen der Untern und der Obern Nase zu stark nach rechts geraten sein. Mit einer Geschwindigkeit von 22 Stundekilometer bohrte sich der Bug in das stark von Geröll durchsetzte Ufer hinein, wurde stark emporgehoben und blieb stecken. Nachdem der Bug freigeschaufelt worden war, gelang es dem Dampfschiff „Uri“ im dritten Zugversuch, das festgefahrene Motorschiff zu befreien. Dieses konnte anschließend ohne Schwierigkeiten und mit eigener Kraft die Rückfahrt nach

Luzern antreten. Der Sachschaden an MS „Winkelried hielt sich mit Fr. 4100.- in Grenzen.

Leo Camenzind (Gärtners Leo) wird im Jahre 1982 neuer Brückenwart der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee.

Am 9. Mai 1985 starb Hermann Camenzind-Dudle Brückenwart