

Die Gersauer Marktschifffahrer



Marzell Camenzind

Gersau liegt eingebettet zwischen der Rigi-Hochfluh und dem Gersauerstock. Diese felsigen Ausläufer ziehen sich bis in den See hinunter, zum Felsenegg und Schybenegg. Aus diesem Grunde war es früher unmöglich einen fahrbaren Weg gegen Brunnen und Vitznau zu erstellen. Es existierte nur ein schmaler Fußweg der über Stock und Stein führte. Wie der Weg damals ausgesehen hat, sieht man auf dem letzten noch bestehenden Teilstück von den Flühhäusern zum Büölkäppeli und weiter zum Rüteli. Dieser Weg war für den Warentransport nicht geeignet, aufwendig und sogar gefährlich. Deswegen wurde bis zum Bau der Seestrasse nach Brunnen, im Jahre 1865, der Seeweg benutzt. Aller Verkehr zu den Nachbarorten wurde über den Seeweg mit Ruderschiffen ausgeführt. Für die Gersauer Bevölkerung waren die Ruderboote eine Lebensnotwendigkeit.

Die Öffnung des Gotthardpasses liess bei den Handelsleuten den Anreiz entstehen, die Schifffahrt auf dem See selber zu betreiben. So bildete sich zuerst in Luzern die Pfister-Nauen-Gesellschaft und in Uri die Uri-Nauengesellschaft. Diese wussten sich bald von ihren Landesbehörden das Vorrecht zu beschaffen, die Transitwaren wie auch Personen an einem Wochentage alleine führen zu

dürfen. Bald nach diesen Gesellschaften, dürfte auch an vielen andern Ortschaften, so auch in Gersau die Marktschiffahrt-Gesellschaft gegründet worden sein.

In Gersau wurde, um Ordnung in diese Schiffahrt zu bringen, schon sehr früh ein sog. Nauenbrief erstellt, der den strengen behördlichen Gesetzen unterstellt war.

In diesem wurde geregelt, was, von wem, wann und wie, transportiert werden darf. Die sog. „Marktschiffleute“ oder „Nauenknechte“ wurden von der Behörde nach vertraglich festgelegter Zeit, immer wieder neu gewählt. Die Aufnahmebestimmungen waren hart, doch genossen die Mitglieder dann auch grosses Ansehen. Die Ruderknechte waren einem Schiffmeister unterstellt.

Aus einem Protokoll vom Jahre 1790 ist zu lesen:

Die ehrende Herbstgemeinde erwählt nach Schiffknechts-Verordnung die am tauglichsten können erachtet werden, also haben nach anerkannten Gründen verordnet, das die letzthin bestellten Männer sollen wiederum genehmiget und für gut anerkannt seyn, ausgenommen Lienhard Marti Kammenzind solle ausgeschlossen, und Jüngling Balthasar Müller an dessen statt promoviert seyn.

Schiffordnung

Die von der am 11ten Jänner 1824 abgehaltenen Gemeinde gewählte u. beauftragte wohlw. Commihision, hat in Erfüllung ihres Auftrags folgende Schiffordnung oder Nauenbrief entworfen, u. der versammelten Mayenlandsgemeinde zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen

1. Titel

Das Marktschiff u. dessen Ausrüstung

- 1. Die wohlw. Commihision hat nach Ansicht unser Lage u. Bedürfnisse, für Handel u. Wandel durchaus notwendig gefunden, dass ein Nauen oder Marktschiff angeschaffet, und unterhalten werden soll*
- 2. Dieses Marktschiff soll, wenn es neu hergestellt ist, um soviel möglich mit Hab u. Waar, Leibs u. Guts, bey Wind u. Wetter sicher darin fahren zu dürfen, eine Tur von drey Jahren gebraucht, u. nach Verfluss diesen drey Jahren wieder ein neues Marktschiff angeschaffet werden.*
- 3. Das Marktschiff soll nicht weniger als 52 Fuss, (15.60 m) oder 26 Ellen (15,60 m) hiesiges Maas lang, vom hindern Joch ans vordere mit einer Schnur gemässen – bey dem vordern Joch innwendig 2 Ellen (1,20 m.) breit, bey dem hindern Joch 3 Ellen, (1.80 m.) u. in der Schöpfi 2 7/8 Ellen breit seyn. Inwendig in der Schöpfi der Wand nach gemässen, soll es 2 Ellen und 2. Zoll hoch seyn - Nebst diesem, mit einer Tilli, u. Standladen versehen, hinten u. vornen ausserhalb an den Gehrläden mit zwey über dem Boden durchgehende Eisenband gebunden; innwendig an beyden Wänden mit den gebührenden Eisenklammern besetzt; die Segelbankbarken, Segelbank, u. oben am*

- Segelbaum der nothwendige Eisenbeschlag angebracht, u. mit einem im guten Stand befindeten Nawenladen ausgerüstet werden. Dann sollen die Schifflüt der Segelbaum, Segel, die Seiler, Ketten, Streich- u. Fahr- Ruder, Ring u. Schöpfgeschir im Nawen auf ihren Kösten anschaffen, u. auf alle Wochen- u. Jahrmärkte, mit denselben genugsam versehen seyn.*
4. *Um die Haab u. Waren auf den Wochenmarkt nach Luzern und von dort zurück so viel möglich vom Regen u. Nässe zu beschirmen; sollen die Schifflüt das Marktschiff mit guten Bögen, und zwey Blachen, deren jede 8 Fuss (2,40 m.) lang, versehen, einrichten, u. im guten Zustand unterhalten.*
 5. *Es solle kein Schiffmann bey dem Austritt seines Dienstes sein Antheil am gemeinschaftlich angeschafften Fahrzeüg, Blachen, Bögen u. Eisenbeschlag wegnehmen oder abtrennen mögen, sondern wenn er es mit dem neü antreteten nicht in Güte ausmitlen kann; so solle es durch verständige Sprücher oder Schätzer geschätzt, u. bezahlt werden. Zufolg dessen werden die nächst gewählten Schifflüt aufmerksam gemacht, eine unpartheiliche Rechnung über das gesamte gemeinschaftlich angeschaffte Fahrzeüg zu führen, um die Ausmittlung, u. Abschluss genauer berechnen, u. jedem so viel möglich den Ersatz zukommen zu lassen.*
 6. *Ist den Schifflüten, auf den Wochenmarkt nach Luzern, wenn sie vorher wissen, dass wenig Waar zurück zu nehmen ist, ein Halbnawen oder kleineres Schiff zu nehmen; dabey aber für die Bedeckung der Waar, so durch Nässe Schaden leidet zu sorgen schuldig seyn.*

II Titel

Von den Schifflüten u. ihren Obliegenheiten

1. *In das Marktschiff sollen 5 Schifflüte bestimmt, u. von 2. zu 2. Jahren ihre Dienstzeit aus u. angehen. Die Erwählung oder Bestätigung derselben geschieht an der Pfingstgemeinde.*
2. *Jeder gewählte Schiffmann solle für das Marktschiff, u. für der ihm anvertraute Dienst eine annehmbare Caution von Gl. 50. am Werth, oder einen Bürgen stellen, welche Caution, oder Bürgen in der nächsten Zeit dem wohlw. Bezirks Rath zur Genehmigung geleistet, u. der Hr. Land. Sekel. Mstr. behändiget werden solle, bevor dieses erfüllt ist, kann der Schiffmann sein Dienst nicht für vollgültig antreten*
3. *Kein Schiffmann kann während den 2 Jahren seinen Dienst einem andern übertragen, oder verkaufen, sondern wenn einer derselben aufgeben wollte, oder ohne ehrenhafte Noth eine Zeitlang sein Dienst nicht selbstn versehen würde; so solle es dem wohlw. Bez. Rath angezeigt, u. von demselben die Auskündung, u. nöthige Verfügung getroffen, u. dann die erledigte Stelle wider vor wohldemselben besetzt werden.*
4. *Sind diese 5 Schifflüt verpflichtet die ihnen anvertraute Waare die ihnen mit Briefen, oder Frachtbriefen aus den am Gestade gelegenen Susten oder Magazinen Dienstags zu führen übergeben werden; selbstn einzuladen; alle Waaren aber die durch Nässe beschädiget wird, so gut möglich zu bedecken,*

- u. vor Nässe zu beschützen, und überhaupt das anvertraute Gut so sie in ihrem Marktschiff führen, zu besorgen wie ihre eigenen Sach.*
- 5. Sollen sie das Marktschiff niemals mit Waaren überladen, u. dadurch Volk u. Waar in Gefahr setzen; sonderbar sollen sie bey vorher sehendem Wind u. Wetter, allzeit eine vernünftige Bescheidenheit beobachten.*
 - 6. Sind sie verbunden alle Dienstage, oder wenn Wochenmarkt in Luzern gehalten wird; im ausgerüsteten Marktschiff (Wenn sie von Wind und Wetter nicht gehindert werden) spätestens am Morgen um 2 Uhr von hier nach Luzern, und Nachmittag um 2 Uhr von Luzern nach Gersau zurückfahren (wenn erhalten werden kann, dass in Luzern der Kernen früher ins Schiff gethan wird;) ansonst Nachmittag um 3 Uhr. Falls aber sie von Wind u. Wetter gehindert wurden, sollen sie dann nach der ersten Zeit, in welcher sie fahren können, ihre Schifffahrt fortsetzen, u. sich an keinem Gestade unnöthige Zeit aufhalten.*
 - 7. Soll unter den 5 Schiffleuten in Zukunft kein Vorrecht oder Rang stattfinden, auch keiner eine Stelle am Ruder, noch eine für die Waar in besonderen Anspruch nehmen, sondern in gleichen Rechten stehen; also auch dem Landmann, wie dem Schiffmann mit seiner Waar abzulegen kein Vorzug gestattet sein.*
 - 8. Sollen sie keinen Persohn die in ihrem Schiff von oder nach Luzern will, zum Fahren anhalten, oder am Ruder zu arbeiten nöthigen; jedoch solchen die als arm u. unvermögende den Schifflohn nicht bezahlen können, wegen Alter u. Gebrechen, zum Fahren nicht unfähig sind, mögen statt des Schifflohns 2 Räste hin, u. 2 hieher angemuthet werden. – Diejenigen aber so aus fryem Willen am Ruder arbeiten, u. dadurch am Schifflohn abverdienen wollen; diesen sollen sie füglich Blaz avisieren, u. für solche andern Ruder einlegen, ohne die an welchen sie fahren, um damit die Schifffahrt zu befördern; u. nicht mehr als der verhältnismässige Schifflohn laut Tarifa beziehen.*
 - 9. Durch dieses Marktschiff sollen auf- u. ab dem Wochenmarkt in Luzern alle Waaren u. Produkten ausschliesslich geführt, oder verschifflonet werden, die nicht im nachfolgenden 10ten Artikel benamset, u. ausgenohmen sind, jedoch sollen sie im Falle genugsamen Waaren in das Schiff zu laden vorhanden sind, nicht mehr als 4 Hölzer, oder von solchen geschnittenen Läden oder Latten ins Schiff nehmen, in Luzern wenn hiesige Landleüt S.N. Vieh ankaufen, oder heimführen lassen wollen, sind sie verbunden 2 Haupt aufzunehmen, sofern der Eigentümer oder Führer des Viehs dem Schiff- oder Lohnmeister der Anzeig vormittags um 12 Uhr gemacht hat; wobey wenn sich mehrere anmelden würden, die ersten das Vorrecht haben, für das einladen, bewachen u. Ausladen, hat der Inhaber des Viehs selbsten zu sorgen; derjenige aber der sich vor 12 Uhr Mittags wegen Vieh einladen gemeldet hat, später aber mit selbem in einem andern Schiff abfahrt, soll den Marktschiffleuten 8 Schl. als Mühentschädigung zu bezahlen schuldig sein. Mit der Ladung von Erdöpfeln haben sie sich allso zu verhalten, dass wenn das Schiff mit Waaren genugsam beladen wird, soll keiner mehr als 25 halbviertel ohne Erlaubnis des Schiffmstr. in selbes zu thun befugt seyn; sollte aber füglich Blaz, u. das*

Schiff nicht genugsam beladen seyn; so müssen sie mehrere Hölzer Läden, Vieh u. Erdäpel mitnehmen.

10. *Jeder Landmann oder Landmännin kann frey u. ungehindert in seinem eigentümlichen oder fremden Schiff fahren; um den Wochenmarkt in Luzern zu profidieren können selbe hiesige Landerzeugnisse mit sich nehmen, nur sollen sie nicht vor dem Marktschiff von hier ab Land fahren, u. niemals fremde Personen in ihr Schiff aufnehmen; von Luzern weder für sich noch andern, nicht mehr als für das nöthige Hausbedürfnis ½ Pfd an Gewicht mit sich nehmen; wer dieses Maas u. Gewicht überschreitet, ist den Marktschiffleüten den Schifflohn laut Tarifa zu beguthen schuldig. Ferners ist den Landleüten gestattet mit S. N. Schweinen, Geiss, Schaf u. Kalbern in Gelegenheitsschiffen zu fahren, doch solle den Schiffleüten, wenn solche nicht in ihrem Marktschiff geführt werden; mit Ausnahme der Schweine von jedem Stück 1 Schl. 3 Angster Schifflohn vergütet werden.*
11. *Wenn sich der Fall ergibt, dass am Wochenmarkt in Luzern die Waare nicht alle, ohne das Schiff in Gefahr zu setzen, ins Schiff geladen u. mitgenommen werden kann, so sollen sie für die zurückgelassenen Waar besorgt seyn, dass selbe in Verwahrung gebracht wird, und ist selbe am Schifflohn so erträglich, dass zwey Mann einen billigen Schifflohn damit verdienen können; so sind sie verbunden am Mittwoch, oder am ersten Tag, wen es wegen Witterung geschähen kann, die zurückgelassene Waare abholen zu lassen; Wenn selbe aber nicht von diesem Ertrag ist; mögen sie es dem Schweizer Marktschiff, oder einem andern Vertrauten Schiff, übergeben, davon aber nicht mehr als der schon bestimmte Schifflohn beziehen, und gehalten seyn, so bald möglich die Waaren an hiesiges Gestad zu befördern.*
12. *Ist den 5 Schiffleüten zur Pflicht gemacht, auf die ordentliche Wallfahrten oder Kreuzgäng, so wie auch auf die Festtage wo Gottesdienst bey Maria Hilf gehalten wird, das Marktschiff zu rüsten, u. einzubänken, mit selbem wenigstens ein Schiffmann mitfahren, u. diese Schifffahrten so besorgen, dass keine gründliche Klagen wider sie geführt werden können. Die Abtheilung dieser Schifffahrten mögen sie unter sich ausmitteln; die Bänke u. Böck hat der Hr. Land S. Mstr. anzuschaffen, sie aber solche von, u. zu ihrem Bestimmungsort zu thun.*
13. *Die Schiffleüt u. das Volk auf dem Marktschiff sollen sich vorzüglich vor Anreizungen, u. Anlass zu Streitigkeiten wohl hüten; falls aber Streit- u. Schläghandel entstehen, so verfällt der angreifende Teil in Gl. 2 Buss zu Handen dem Hr. Landessekelmstr.; auch derjenige der dem andern seine Ehre u. guten Namen verletzt, bezahlt d. Hr. Landsekelmstr. für jedes ehrverlezliche Wort 15 Schl. Buss ; wobey den Schiffleüten in ihrem vorzüglichen Pflicht liegt, die diesfalls Fehlbaren an Behörde anzuzeigen; auch der Landmann ist angehalten, wenn die Schiffleüt hierin falls fehlbar würden, dem w. w. Rath davon Kenntnis zu geben, damit die Fehlbaren nach Maasgabe ihres Vergehens zur gebührenden Corection gezogen werden können.*

14. Darf kein Schiffmann auf die Wochenmarkt und Bittfahrten, wo sie zu fahren pflichtig sind, einen andern als Schiffmann an seine Stelle ins Schiff verordnen, der nicht an Kräften u. Fähigkeiten so gut erfunden wird, als er selbst.

III Titel Die Bestimmung des Schifflohns

	S	A
1. Die bestehenden 5 Schiffeleut haben folgenden Schifflohn zu beziehen. Von jeder hiesigen Landperson auf Luzern	3	-
Von Luzern zurück	3	-
Für die Hin- und Herfahrt gleichen Tag	5	-
Wenn sie aber ein oder mehrere Räst Fahrt, so kann sie am Schifflohn abverdient und sich in 6 Rästen Schiff-Lohn frey arbeiten.		
Von jeder fremden Person	6	-
Von jeder kleinen Seidengarnballen	4	-
Von jeder grossen Seidengarnballen	5	-
Von jedem Mütt Kernen	4	-
Von jedem Mütt Krüsch	-	3
Von jedem 5 pfündigen Brod	-	1
Von jedem Centner Anken und Käs	3	-
Von jedem Cenner Caffé, Zucker, Tabak, Tuch, und andern Handelswaren die vor Nässe geschützt werden sollen	4	-
Von jedem Centner Eisen, Kupfer, Zinn, Bley, und dergleichen Material so nicht bedeckt werden muss	2	3
Von jedem halbviertel Erdbirnen	-	2
Von jedem Fass Salz nach dem Gewicht der Centner	3	-
Von jedem Viertel Obst oder Baumfrüchte	1	-
Das Getränk wie oben verschifflohnt worden, bezahlt der Landammann. Für die Rückfuhr nichts	-	-
Von jedem Samme Most	6	-
Von jedem Fass Kalk	13	-
Von jedem Fass Gips pro. Centr,	2	3
Von jedem Cente. Ungegerbtem Leder oder Häute, wenn ihnen solche eingeladen und nicht gedeckt werden sollen	3	-
Ansonst per Centner	4	-
Von jedem Sagholz geschnittene läden oder Latten	8	-
Von einem 2 jährigen Hauptvieh	20	-
Von einem jährigen ditp	12	-
Von jedem Stück Schaf, Geiss oder Kalb	3	-
Von einem alten Schwein	6	-
Von einem jungen Schwein	3	-
Von jedem Kasten mit oder ohne 100°	4	-
Was mehr als 100° darin ist per Cent.	4	-
Von jeder Brenten mit oder ohne 50°	1	3
Was über dieses Gewicht ist pr. Cent.	3	-

2. Von den übrigen Waar, die hier nicht verzeichnet ist, sollen sie nach Verhältnis des Gewichts, oder nach Massgabe des einzunehmenden Blazes einen billigen Schifflohn beziehen mögen.
3. Von dem ungeraden Gewicht, oder Maass soll der Schifflohn also berechnet u. bezahlt werden, nämlich was weniger als 100 \$ oder 100 Maass ist, bezahlt der Schifflohn für $\frac{3}{4}$ Centr. Oder $\frac{3}{4}$ Samme was weniger als 75 \$ oder 75 Maass ist, für $\frac{1}{2}$ Centr. Oder $\frac{1}{2}$ Samme. Was weniger als 50 \$ oder 50 Mass ist, für $\frac{1}{4}$ Centr. Oder $\frac{1}{4}$ Samme u. was weniger als 25 \$ oder 25 Maass haltet, wird der 4te Zheil vom Schifflohn bezahlt.
4. Wenn ein Landmann das Marktschiff zu Lehe mihtet, und darin Heü, Streui, Kohl u. andere dergleichen leichte Waar innert unser Gemeinde einladet, u. nicht aussert selbe führt, bezahlt für den Schifflohn per Tag 12 Schl. Ladet er aber Stein, Sand, Holz u. andere schwere Waar 15. Schl. wer das Marktschiff aussert unsere Gemeinde braucht per Tag 24 Schl., wobey aber die Schifflüt berechtiget sind, einer von ihnen aussert unser Land um einen billigen Lohn als Schiffmann mitzufahren.
5. An Fremde ist ihnen überlassen, das Marktschiff auszuleihen, u. der Schifflohn zu bestimmen.
6. Wer das Marktschiff entlehnt, selbes aber nicht braucht, u. den Schifflüten einen Schaden wäre; soll der Schifflohn zu bezahlen schuldig seyn; auch derjenige der das Schiff vom Gestade nihmt, ist solches wieder zurück zu stellen pflichtig u. darf es ohne Erlaubnis den Schifflüten keinem anderen übergeben, und bezahlt der Schifflohn so lang bis er es wieder an seine Gestad zurück gebracht hat
7. Wer das Marktschiff, oder dessen Fahrzeüg beschädiget, ist den Schifflüten, laut Artikels schuldig und verbunden den Schaden zu erstatten; so fern solches nicht gütiglich ausgemittelt werden kann, so mögen sie sich des Landrechts bedinen.

III. Titel

Bestimmung der Vorrechte im Gebrauch des Marktschiffs

1. Haben die vorzügliches Recht, welche in Unglücksfällen zur Rettung u. Hülfe des Nebenmenschen oder dessen Guths, das Marktschiff zu gebrauchen bedürftig sind.
2. Alle Kreuz- und Bitt- Fahrten
3. Alle Wochenmarkt nach Luzern
4. Alle Jahrmärkte nach Ury, sofern sich diejenigen so im selben fahren wollen, Sonntags zuvor nach dem Gottesdienst bey dem Schiffmstr. angemeldet haben,; wenn aber die so sich angemeldet das Schiff nicht brauchten sollen sie der Schifflohn zu bezahlen haben.
5. Eigentümliches Vieh ins Land zu führen.
6. Eigentümliches Vieh aussert Land zu führen.
7. Eigenes Heü ins Land zu führen
8. Eigenen Kohl ins Land zu führen

9. Eigene Streüi ins Land zu führen

10. Eigentümliches Holz zum Hausgebrauch ins Land zu führen

11. Wenn zwey oder mehrere im gleichen Recht das Marktschiff entleihen, so entscheidet das Loos.

Die wohlw. Commihision hat noch über einen ausserordentlichen Unglücksfall mit dem Marktschiff folgende Punkte beyzufügen angemässen gefunden, nämlich:

Wenn sich der Fall ergeben sollte, dass das Marktschiff mit Waaren beladen, in einem solchen Sturmwind kommen würde; das die Schifflüt in der Gefahr sich befinden, ihr Leben samt Haab u. Waar zu verlohren, und sie in solcher Noth u. Zuflucht zur Rettung, einen Theil von den Waaren über Port in See werfen thäten, und sich dadurch retten würden; über den Verlust der zu Grund gegangenen u. beschädigten eine billige Entschädigung angemässen erachtet, u. hieinfalls verordnet: dass in einem solchen Unglücksfall, wo die Schuld nicht den Schifflüten wegen Überladung des Schiffs noch aus einer andern Pflichtlosigkeit beygemässen werden kann; der erfolgte Verlust u. Schaden der Waaren auf eine soviel mögliche billige Weis von sämtlichen Antheilhabern der Waaren so ins Schiff geladen worden; abgetheilt und getragen werden soll. In einem solchen Ereignis, ist alsdann notwendig, dass ein unparteiliches Verzeichnis von aller ins Schiff geladenen Waaren aufgenommen, der Werth desselben gehörig bewiesen, u. summiert werde, aus demselben der Verlust der zu Grund gegangenen oder beschädigten Waar berechnet, dessen Betrag auf dem Werth der sämtlichen Waaren abgetheilt, u. das Resultat von allen Antheilhabern der verlorenen u. geretteten Waaren zu ertragen haben. Hierüber ein Beispiel.

- Das Marktschiff hätte für Gl. 2000. Waaren geladen, im Notfall aber die Schifflüt für Gl. 500. Theils verlohren oder beschädiget, und für Gl. 1500. wäre gerettet worden, so wäre der Verlust auf jeden Gulden $\frac{1}{4}$ oder 10 Schl. und somit die Inhaber der geretteten Waar hätten denen die ihre geschädigten oder verlohren gegangenen an die Gl. 500. Eine Entschädigung von Gl. 375 zu vergüten.
- Diese gegenwärtige neue Schifffordnung ist der versammelten Landsgemeinde am 25 ten Aprill 1824 vor- und Abgelesen, und auf die zur Prüfung angestellten Umfragen u. Erklärungen beschlossen worden. Dasselbe nach ihrem wörtlichen Inhalt angenommen, gutgeheissen, u. zur Vollziehung der an nächstkünftiger Pfingsgemeinde zu wählenden 5. Schifflüt anerkennt seyn soll.

Die Kanzley des Bezirks

Verzeichnis

Der eingelegten Cautionen v. den erwählten 5 Schifflüten; welche unterm 5ten July u. 2ten August 1824 vom wohlw. Rath genämiget u. dem Hr. Land S. Mstr. zur Aufbewahrung übergeben worden sind.

1. Caspar Nigg Sternenwirt hat eingelegt eine Handschrift lautet baar Geld, u. ist Ablosung Gl 100. auf dem grössern Thl. Ried, stellt vor Gl. 3607. 39 Schl
2. Mstr. Sebastian Rigert Seiler eine Handschrift lt. baar Geld Gl. 50 auf dem Steinhaus. Stellt vor 100 Da.t 2te Febr. 1784
3. Mstr. Johann Müller Dischmacher eine Handschrift lt. baar Geld Gl. 80. Auf Hr. Ratshr. Niederers Matt stellt vor Gl. 51 Dat. 6 te Kristm. 1676
4. Hr. Vorsprech Aloys C. Z. vom Ruchenberg ein Auszug lt. baar Geld Gl. 200. Davon gehört ihm Gl. 100. Aus einer Handschrift v. Gl. 2115. Auf dem Hausstück u. Lauwi im Urmi stellt vor Gl. 4015 Dat. 28. November 1805
5. Franz Müller Metzger sein Bürgschein für baar Geld Gl. 50. worin Hr. L. S. Mstr. Aloys Müller Gl. 25 u. Hr. Vorspr. Caspar May Gl. 25 garantiert haben. Dat. 3 ten August 1824

Verzeichnis
der angeschafften Gerätschaften von den obgenannten 5.
Schiffleuten, in das neue Marktschiff
6. Juny 1824

Für 55 Ellen (ca. 33m ²) reissenes Tuch zu zwey Blächen die Elle à 2 a Louid. À 12 Gl. 15. 23.2 thun in Louid. À 13. Gl.	16.35
Dem Josef Müller Tischmacher für das Holz zu den bögen, Latten und Macherlohn	11.30
Dem Hr. Ratsherr Müller für den Eisenbeschlag an den Bögen und Dach	18.60
Für die zwý Blachen anzustreichen und fertig zu machen	22.15
Dem Schneider Carli Müller für die obigen Blachen zusammen zu Nähen und für den Faden und Macherlohn	1.36
Für das Tuch an den neuen Segel samt Macherlohn	19.20
Sem Seiler für ein Segelseil, Spannseil, Ähren und Schnür bezahlt	97.18
Welches laut dem 1 Titel 5 § dieser Schiffordnung durch den Ratsbeschluss vom 3. Jänner 1825 hier einzutragen befohlen worden ist.	

Weitere Tätigkeiten der Nauenknechte:

Eine weitere Aufgabe der Nauenknechten bestand darin, dass sie sich jeden Dienstag vom „Hausmeister“ der Luzerner Sust schriftlich den Fruchtpreis (Korn) aushändigen liessen, um für die einheimischen Müller und Pfister (Bäcker) den Brotpreis bestimmen zu könne.

Neben den Marktschiffahrten wurden noch viele andere Transporte auch von Privatpersonen ausgeführt. Speziell Holz, Sand und Steine für das Baugewerbe. Von ausserhalb des Dorfes, vom Kindli und Kreuz, war man ohnehin gezwungen, sämtliche Materialien per Schiff zu transportiert.

Ein grosser Erwerbszweig war auch der Transport von Kalksteinen zum Kalkbrennen. Der Kalk wurde vor allem zur Herstellung von Ziegeln gebraucht, aber auch zum mauern und Anstrichzwecken.

Auch Gersau hatte einige Ziegelhütten, so im Ober Rotenschuo (Kreuz), Forst, und im Felsenegg.

Auch auswärtige Ziegler entdeckten das reichhaltige Vorkommen solcher kalkhaltigen Steine in Gersau. Am 18. Weinmonat 1847 verkaufte der hiesige Jost Nigg einen Nauen voll Kalksteine an Peter Kaufmann Ziegler in Luzern

Aus einem Ratsprotokoll vom Jahre 1884 ist zu entnehmen: *„Aus Erkenntnus unserer gnädigen Herren und Oberen sollen inskünftig die ausländischen Ziegler oder Kalkbrenner, laut der Landsgemeind Erkenntnus von einem grossen Nauwen voll Kalksteine 1 Gulden 10 Schilling und von einem halben Nauwen voll 25 Schilling schuldig sein, zuo bezahle. Dannethin sollen sie sich nit mehr erfrechen ob der Capellen bey Maria Hilf Materialien oder Kalkstein weg zu nehmen und diese Erkantnus soll von Hr. Landweibel denen Knaben bey Maria Hilf angezeigt werden; falls aber die Ziegler diesem Befehl nit folge leisten werden, so sollen es die Knaben dem Hr. Landseckelmstr. Anzeigen; Actum et Supra“*

Auch Vieh von den umliegenden Ortschaften, die auf unsere Alp zur Sömmerung getrieben wurden, kamen per Nauen. Dies wurde bis ca. 1950 durchgeführt. Allerdings mit einem sog. Schleppnauen der an einem Dampfschiff angebunden war. Ich mag mich noch gut erinnern, dass dieser im „Bacheggli“ anlandete und alles Vieh gemeinsam, mit Hilfe uns Knaben ein Stück weit, auf die Alp getrieben wurden.

Nicht einhalten des Nauenbriefes:

Die Schiff-Verordnungen wurden nicht immer eingehalten. So ist aus einem Protokoll vom Jahre 1774 ersichtlich, dass es nicht immer „fein“ zugegangen ist: *Aus Erkenntnus unserer gnädigen Herren und Oberen ist wegen dem Schlagen in dem Nauwen von Luzern also angeordnet worden, das weil die Kundschaft-Aussage lautet: das Antoni Adler Wirth angeschlagen (angefangen), er soll 2 Gl. zur Bus abstaten laut Artikels (Gesetz) den der Nauwen-Brief weist. Item weil dieser noch den Frieden geschlagen (Urteil nicht anerkannt) 4 Gl. 20 Sch. solle in Summa geben 6 Gl. 20 Sch*

Am 1. Febr. 1837 kam die Klage, dass die Nauenknechte ihren von den Herren Landleuten anvertrauten Dienst im Marktschiff oft nicht mehr selber versehen, sondern den Dienst im Marktschiff ohne Notwendigkeit andern Männern übertragen. Ferner hat einer derselben vor nicht langer Zeit, im Zustand der Berausung in Luzern mit Wörtern und Werken sich sehr übel und ungebührlich betragen. Auch im Hin- und Herfahren habe er sich in Streit und Zank aufgehalten. Hierauf wurde beschlossen, dass durch den Herr Landweibel die ernstliche Ermahnung ergehe:

das sämtliche Nauenknechte den von den Landleüten anvertrauten Dienst nach Vorschrift des Nauenbriefs genau und Pünktlich versehen, und das sie niemals ohne Notwendigkeit andere Männer angaschieren.“

Eine weitere Klage kam am 29. August 1850 zur Sprache. Die Nauenknechte haben die Verpflichtung laut Nauenbrief nicht eingehalten, indem sie schon vor 2 Uhr Nachmittags von Luzern abgefahren sind. Die Frau des Ratsherr Jakob Franz

Baggenstos sah sich genötigt sich auf das Dampfschiff zu begeben welches zu kostspielig war. Der Rat erkennt: „

Dass der Herr Landweibel den gegenwärtigen Kommandant des Marktschiffes anzeige dass sie pünktlich laut Nauenbrief die Abfahrt von Luzern einhalten sollen und wenn der Ratsherr Baggenstos glaubt, Namens seiner Ehefrau für die Dampfschiffahrt eine Entschädigung zu fordern, möge er die Nauenknechte gütlich oder gerichtlich belangen.“

Die Schwarzfahrer:

Am 25. Oktober 1800 machte die Munizipalität und Gemeindeverwaltung jedermann bekannt:

- 1.) *Das sich in Zukunft niemand mehr erfrächen soll, nebst dem Nauen an den gewöhnlichen Wochen-Märkten nach Luzern zu fahren, wo sie den Nauen Meistern fröndes und einheimisches Volk und Wahren entziehen und das bey Verantwortung.*
- 2.) *Ist hingegen erlaubt in partikularen (gesonderten) Schiffen 2 oder 3 Haushaltungen zusammen für ihren Hausgebrauch nach Luzern zu fahren, doch sollen sie nicht befugt seyn dem Nauen Volk die Waren zu entziehen ohne dem Nauen den gebührenden Schifflohn zu entrichten. Hiermit weiss sich jedermann darnach zu richten.*

Am 5. August 1821 klagten 5 Nauenknechte gegen den Caspar Nigg Sternwirt, das er fast alle Dienstage in einem kleinen Schiff nach Luzern fahre, und ihrem Marktschiff Volk und Ware entziehe, welches wieder den Nauenbrief laufe. Es wurde beschlossen der Hr. Landweibel soll dem Caspar Nigg anzeigen:

Dass er dem Nauen keine Ware abziehen und kein Volk aufwerben soll, um solches von oder nach Luzern zu führen.“

Am 10. Februar 1823 erfolgte von den Nauenknechten die zweite Klage. Der Sternwirt Caspar Nigg bestätigt, dass er aber nicht schuldig sei und seit dem letzten Ratsbeschluss weder Volk noch Ware aufgesucht und dem Marktschiff entzogen habe:

Die Leut, so er in seinem Schiff von und nach Luzern geführt habe, seyen aus ihrem Willen ins Schiff gekommen, und haben ihre Ware mit sich genommen. Dass ein jeder Landsmann die Freiheit habe, von und nach Luzern zu fahren, auch seine Ware führen zu lassen, seye durch kein Gesetz widersprochen.“

Es wurde beschlossen diese Angelegenheit an der künftigen Mayenlandsgemeinde vorzulegen ob in Zukunft ein „partikular“ Schiff nebst dem „ordinari“ Schiff alle Dienstage von und nach Luzern fahren und in selbes Volk und Ware aufgenommen werden möge. Bis zu diesem Entscheid ist dem Caspar Nigg diese Dienstagsfahrt nach dem Nauenbrief zulässig, hingegen die Sustware zu befördern untersagt. Er wurde ohne Strafe entlassen.

Am 4. August 1823 wurde durch Vorspr. May im Namen der 5 Nauenknechte eine weitere Klage vorgetragen:

Das Caspar Nigg seit 4 Wochen wieder den Nauenbrief gehandelt, bey 6 Personen, einige Centner Eisen, und 2 Schweine von Luzern in seinem „particular“ (Sonderinteressen) Schiff heimgeführt habe.“

Es wurde beschlossen, dass er auf die zukünftige Monattsitzung vorgeladen und darüber seine Verantwortung angehört werden soll.

Er behauptet aber wiederum:

Dass er nicht wieder den Nauenbrief gehandelt habe, dass er nur das Volk geführt, das aus freiem Willen in sein Schiff gekommen und ihre eigene Ware mitgenommen habe, und das er befugt sei, dies zu tun, weil es weder vor Gericht noch vom Rat untersagt sey, demzufolge er sich nicht bestrafen lasse, sondern eher er mit dem Herr Landseckelmeister vor dem Zivilgericht probieren wolle.“

Am 5. Jänner 1824 erklärte Vorsprech Caspar May im Namen der 5 Nauenknechte: *„Dass wenn ihnen von Seite des hochw. Raths der Nauenknechte-Dienst nicht nach alters hergebrachter Übung und Rechten eingeräumt, die genannten Schiffe abgehalten, und sie den Dienst nicht wie ihre Vorfahren nutzen können, so finden sie sich genötigt, den Dienst aufzugeben, und den neuen Nauen den Landleuten zuzustellen.“*

Es wurde dann eine neue Schiffordnung erstellt und am 5. Heumonats 1824 neue Nauenknechte gewählt, in der auch Caspar Nigg Sternwirt vertreten war.

Am 17. May 1841 richtete die Behörde von Gersau folgendes Schreiben an das Sustamt der I. Stadt Luzern:

Von den Schifflüten des hiesigen ordinary Marktschiffes, welches alle Wochenmarkte laut bestehender Marktschiffverordnung verpflichtet, nach Luzern abzufahren, und welchen das Recht einzig zukommt, am Dienstag von hier die Speditions-Waren dorthin zu führen, und von dortiger Sust hierher, ist vor dem hiesigen löbl. Bezirks Rat angezeigt worden, dass sich hiesige Bürger schon mehrmals erlaubten, an benannten Tagen in Neben-Schiffen Waren aus der Sust anhero zu bringen, durch welches ihnen der Verdienst verschmälert werde, auch beklagen sich selbe das während der Woche Waren die bis auf den Dienstag in der Sust füglich liegen könnten, ohne dass der Eigentümer selbe verlangte anhero gebracht zu werden;

Dass demzufolge es nötig wäre Schranken zu setzen.

Die Unterzeichneten erhielten vom I. Bez. Rat den Auftrag, Sie hochgeachtete Herren zu ersuchen, dass künftighin am Dienstag oder Wochenmarkt, da dass hiesige oberheitlich garantierte Marktschiff in Luzern sich befindet, alle anhero gehörenden in der Sust liegenden Waren benannten Schifflüten des hiesigen ordinary Marktschiff übergeben werden sollen, und ferners diejenige welche während der Woche dorten anlangt, weder hiesigen noch andern Schifflüten möchte verabfolgt werden, sonder bis auf den kommenden Dienstag in der Sust aufbewahrt liegen zu lassen, ausgenommen jedoch es werde durch eine schriftliche Bescheinigung vom Eigentümer selbst verlangt, dass seine Ware vor dem Dienstag anhero gebracht werden.

*Da wir Sie hochgeachtete Herren! über diesen Gegenstand zur vollen Aufmerksamkeit ersuchen, so beharren wir mit wahrer Hochachtung
Die I. des Bez. Gersau*

Am 4 Januar 1843 klagte Bezirkssäckelmeister gegen Josef Camenzind, Krämer und Josef Müller Metzger, weil sie die bestehende Marktschiffordnung nicht eingehalten haben und sich erlaubt haben, an Diensttagen Waren wie: Seidenballen, Eisen, Sohlleder, Häute Brot und Äpfel, Kälber, Bier- und Weinfässli, Kaffee etc. von hier nach Luzern und besonders von dort hierher zu führen. Der Rat beschliesst:

Dass die Schifffahrtsverordnung vom 25. April 1824 immer noch besteht und der Bezirksrat die Oberaufsicht über das Schifffahrtswesen besitzt. Es werden die beiden Verklagten verurteilt:

- 1. Sie haben jeder eine Strafe von Fr. 4.- und die Kosten zu bezahlen*
- 2. Sie haben den Knechten des obrigkeitlichen Marktschiffes für die laut Zeugenverhör entführten Waren den vollen Schiffslohn laut Tarif zu vergüten.*
- 3. Das Urteil soll ihrer bürgerlichen Ehren unnachteilig sein.*

Am 6. Heumonats 1846 haben sich zur Neuwahl als Marktfahrer folgende Personen zur Ratssitzung eingefunden: Kaspar Alois Rigert Seiler; Alois Nigg zum Schwert; Kaspar Andreas Müller Tschalun; Kaspar Rigert Schiffmacher und Kaspar Nigg zum Sternen, namens seinem Sohn Marzell, und erklärten, dass sie Willens sind, nach der neu-revidierten Marktschiffordnung die Bedingnisse zu erfüllen und um den Dienst als Nauenknechte bittlich anzuhalten. Der wohlweise Rat beschliesst:

Dieser Dienst ist den Obgenannten auf festgesetzte Zeit und in der Erwartung, sie werden den Dienst fleissig und getreu besorgen, und weil sich sonst niemand angemeldet, übertragen worden, unter der Bedingung, es sei dem von ihnen zur Pflicht gemacht, die vorgeschriebene Real-Kaution innert 8 Tagen dem Herr Bezirkssäckelmeister zu entrichten."

Nauen für Kreuz und Bittgänge

Am 5. April 1853 wollte Alois Nigg zum Schwert seinen Markt-Nauen verkaufen. Dadurch wurde auch der Vertrag mit der Behörde als aufgehoben betrachtet. Der damalige Säckelmeister wünschte aber, dass für die bevorstehenden Kreuz und Bittgänge wenigstens ein grosses Schiff s. g. Nauen in gutem Zustand in Bereitschaft gehalten werde, und das auch in Zukunft der Landleute-Nauen der Gemeinde beibehalten werde. Diese Angelegenheit wurde der Kirchgemeinde zum Entscheide überlassen und nach dessen Beschluss, dass auch für die Besorgung der Kreuz und Bittgänge wieder jemand beauftragt werde.

Marzell Nigg zum Sternen hatte sich für die Übernahme dieser Fahrten angemeldet. Nachdem die finanziellen Mittel, und die Übergabe des Nauens, mit Alois Nigg zum Schwert bereinigt waren, konnte Hr. Bezirks-Säckelmeister Vinzenz Müller, mit Marzell Nigg zum Sternen, Namens der Gemeinde, unterm 6. Juni 1853, den Vertrag abschliessen. In diesem war auch die Verpflichtung

beinhaltet, dass der Nauen auch bei Feuersbrünsten ausser der Gemeinde gebraucht werden könne.

Am 1. April 1857 wurde mit Marzell Nigg in betreff Besorgung der Kreuz und Bittfahrten ein neuer Vertrag abgeschlossen mit folgenden Abänderungen:

1. *Dass der Nauen bei Kreuzfahrten nicht mehr mit einer Plache bedeckt sei.*
2. *Dass der Übernehmer dieses zu revidierenden Vertrags nebst der Kreuz- und Bittfahrt nach Einsiedeln, auch an den übrigen Kreuzfahrten ausser die Gemeinde, nebst seiner Person noch ein anderer Schiffmann anzustellen verpflichtet sei.*
3. *Behält sich der Bezirksrat vor, der Übernehmer insofern er den Bestimmungen dieses Vertrags nicht genau nachkommt, vor Ablauf des hizu festgesetzten Termins wieder abzusetzen.*
4. *Wenn aus Nachlässigkeit bei den Kreuz und Bittfahrten vom Übernehmer Nachteil erfolgen würde, so behält sich der Bezirksrat vor, von dem jährlichen zu leistenden Belohnung oder Gehalt Abzug zu machen.*

Die Grubenwehri und Sust:

Um die von den Schiffen transportierte Ware unter Dach zu bringen, gab es auch in Gersau in der Nähe der Anlegestelle eine Sust. Diese befand sich beim heutigen Seegarten.

Es ist anzunehmen dass die Sust in früheren Jahren von der Marktschiffgesellschaft bewirtschaftet wurde. Aus einem Schreiben vom 4. März 1950 an den Regierungsrat ist zu entnehmen, da dieses Gewebe meist schon von den Dampfschiffen übernommen worden sein dürfte, eingegangen:

„Das der hiesige Bezirk keine Susten besitzt, folglich auch keine Tarife für Ablagerung von Waren besteht, indem jedermann, wenn ihm Waren über Wasser ankommen, solche in privateigentümliche Gebäude einbringen lässt“

Eine weitere private Sust, war jene von alt Landammann Andreas Camenzind, Seidenherr. Sie wurde vor allem für Lagerung von Seide verwendet. Sie befand sich auf dem oberen Teil des heutigen Kirchenplatzes, nahe bei der Minerva, bis fast zum Eingang der im Jahre 1812 neu erbauten Kirche. Im Jahre 1835 wurde beschlossen, diese abzurechen und eine neue, etwas weiter nach oben, gegen den Pfarrhof zu bauen.

Nachdem die Seidenfabriken in Konkurs gegangen und von der Berner Handelsbank übernommen wurden, verkauften sie diese (Zweite Sust) am 24. März 1887 an Hr. Kantonsrat J. Müller zur Pension, (Hotel Müller) mit der Bedingung:

„ dass solche innert zwei Jahren geschlissen und der Platz nie mehr verbaut werden darf. Es geschieht dies in der Absicht, der löbl. Gemeinde Gersau einen Gefallen insofern zu tun, als dadurch der Pfarrkirche eine freie Lage geschaffen wird.“

Zollstreit mit Unterwalden und Uri.

Im Jahre 1774 entstand ein Streit zwischen Gersau und Unterwalden wegen dem Zoll. Konnten die Nidwaldner ihre Wahre von Gersau zollfrei abführen, war dies umgekehrt nicht immer der Fall. Nach einigen unbeantworteten Schreiben reagierten die Gersauer und erhoben ebenfalls Zoll.

Aus Erkenntnus unserer gnädigen Herren und Oberen ist wegen dem Zohl auf under Walden zu schreiben aufgehbt worden bis auf weitere Verordnung wan sie den Zohl wiederum künfftig hin zugen wolle man solchen auch wiederum ziechen.

Actum et Supra

Aus Erkenntnus unserer gnädigen Herren und Oberen solle von dem Landschrieber in der Kirchen verlesen werden das die hiesigen Landleüte so S.V. Vieh oder andere Zohl bahre Waren auf Underwalden verkaufen, solche Waren fleissig hiesigen Landsekelmstr. votivieren damit solches den gebührenden Zohl von diesen ziechen und mit gleichen Recht begegnen möge wiedrigens werden sie Straf und ohngnad unser Prop. Herren und Oberen zu gewahrten hab Demenach unsere gnädigen Herren und Oberen von unserern benachbarten zu entnemen gehabt, dass sie von ihrem gegen recht gesetzten Zoll Regate nit abweichen, sondern die hiesige Landleüt von den dorthen abführenden Waren den Zohl abstatten sollen.

Damit auch wir ihnen mit gleichen Recht begegnen mögen so thun unsere gnädigen Herren und Oberen alle und jede väterloh und nachdhruksambst ermahnen, dass sie alle Zohlaren Waren, den sie den Underwaldnern verkaufen /bevor solche von unserem Land oder Gestad abgeführt werden/ hiesigen Herre Landsekel Meister fleissig Nothifizieren oder eingeben, damit er von solchen auch den gebührenden Zohl ziechen möge.

Würden aber wieder alles verhofen etwer ohngehorsam seyn, das er dieses nachsuchen, und wie vermelt Zohlbahre Waren auf Underwalden verkaufen, die er dem Herr Landsekel Meister nit eingeben wurde so werde er Straf und ohngnad unserer gnädigen Herre und Oberen zu gewahrten haben Geben in unserem Rat den 28 ten Februar 1778

Uri hatte durch die fremden Truppen während der französischen Revolution entsetzlich gelitten und war infolge von Erpressung und Plünderungen verarmt. Die Regierung wollte dem Kanton sowohl auch der Bevölkerung des Gestades wieder zu besseren Zeiten verhelfen, griff aber zu falschen und für die Nachbarkantone harten und unverhältnismässigen Mitteln. Uri bezog nicht bloss grosse Transit und Ausgangszölle, sondern auch die Einteilung der verzollbaren Ware war ungerecht. Noch ärger stand es mit der Schifffahrt. Trotzdem Uri an allen Gestaden freie Schifffahrt genoss, übte es doch die strengste Sperre und beansprucht das Recht, alle Ware, ja sogar alle Personen, welche den urtherischen Boden betraten, einzig und allen wieder vom Gestade wegzuführen. Wer ein anderes Schiff besteigen wollte, auch die Bewohner des Seeufers, mussten den Urnern eine „Leibssteuer“ entrichten. Zuerst führte die Schifffergesellschaft von Brunnen (Schiffig) über die Kantonsregierung gegen

diese harte und ungerechte Verfahren Beschwerde. Was tat nun aber die Standeskommission in Schwyz? Trotzdem sie für alle Teile des Kantons zu sorgen hatten und wissen musste, dass Gersau und Küssnacht die gleichen Klagen und Beschwerden hatten wie Brunnen, schloss sie am 24. Jänner 1807 mit Uri nur einen Vertrag für den Bezirk Schwyz ab. Die Gersauer versuchten dann jahrelang über den Kanton und auch direkt bei den Urnern diese Ungerechtigkeit zu beheben.

Am 20. Jan. 1812 stellte Gersau einmal mehr die Forderung:

1. *Freie Schifffahrt für unsere Landleute an den Gestaden des Kantons Uri nach alten Verträgen, die wir den Urnern immer gestattet*
2. *Frei Abholung unserer Ware in Flüelen*
3. *Dass wir in Betreff der „Fürleite“ (Transporttaxe) die gleichen Rechte geniessen, wie andere Angehörige des Kantons Schwyz. Die Brunner bezahlen für 1 Colli (1 Transport über den Gotthard) 1 Schilling, Gersau 2 ½ Schilling. Die Klassifikation der Ware sei eine irrtümliche. Die Ware (Seide) werde ja meistens hier verarbeitet und könne nicht für Transitware angesehen werden.*

Die Gersauer wurden weiterhin von der Urner Zoll und Postkommission schikaniert, weshalb am 8. März 1842 ein weiteres Schreiben an die Kantons Kanzlei gerichtet wurde.

Es wird ihnen wohl einleuchten, dass ohne Not u. ohne erforderliche Dispense an katholischen Orten öffentliche knechtliche Arbeiten, wie ebenfalls das Ausladen und um herschleppen von Waren wie die Seiden Ballot es sind, nichtwohl von einer Ortsbehörde geduldet werden kann, und dass wir, diesem letzern Übelstand nicht die gehörige Achtung verschafft wird, in Fall kommen werden, polizeiliche Verfügungen gegen das anhero bringen von Waren an benannten Tagen zu treffen. Dieses Auftrags entledigt sich mit gebührender Hochachtung, die Canzley des Bezirkes Gersau.

Für selbe Jos. Ma. Rigert Landschreiber

Schifffahrt bei schlechten Wetterbedingungen:

Die Schiffleute kannten sich mit den Windverhältnissen sehr gut aus und wussten diese sehr gut zu nutzen. Vom Flüelen her benutzten sie die *Reussbise*, den *Isentaler Tal- oder Kaffeewind* und vom Fallenbach her den „*Brunnerli*“, der vom Muotatal her über den See hinunter die Wellen kräuselte.

Obwohl die Schiffer die Tücken und Launen vom See, von Nebel, Wind und Wetter gut kannten, wurden sie doch auch oft überrascht. Sie kannten aber, dem Seeufer, entlang, Schlupfwinkel, wo sie sich bei grösstem Sturm in Sicherheit begeben konnten.

Besonders häufig waren die Nauenknechte dem Föhn ausgesetzt. Vor allem, wenn sie von Luzern her kommend um die Nase ins Gersauerbeken einbogen. Da so eine Weiterfahrt gefährlich ja gar lebensgefährlich gewesen war mussten sie im „Untern Rotenschuo“ an Land gehen. Daraus ist, wie man aus dem Protokoll vom 6. Juli 1864 ersieht, eine Wirtschaft entstanden.

Bernhard Baggenstos vom Rotenschuo legt eine schriftliche Petition vor, von ihm und einigen Schiffleuten unterzeichnet. Er wünscht um einen Nachlass seiner Wirtschaftstaxe von Fr. 60.- auf Fr. 40.-. Der Bezirksrat beschliesst in Anbetracht, dass Bernhard Baggenstos viel eigenes Getränk ausschenkt und am Rotenschuo mehr eine Notwirtschaft für Schiffleute bei Sturm und Unwetter sei, so demselben teilweise entsprochen und seine Wirtschaftstaxe auf Fr. 50.- herabgesetzt.

Im Februar 1830 war der ganze Untersee gefroren bis zu den Beiden Nasen, wobei das Gersauer Marktschiff, das sich auf der Fahrt von Luzern nach Gersau befand, stecken blieb. Durch Hilfsmannschaften aus Gersau und Nidwalden, konnte der See geöffnet und das Marktschiff befreit werden. Einige Tage nach Mitte Februar gefror auch der mittlere See bis zum „Schybenegg.“ Dadurch wurde der Marktbesuch in Luzern unmöglich, und weil auch die einheimischen Mühlen vereist waren, zeigte sich bald Lebensmittelmangel. Ende Februar taute der See wieder auf, so dass die notwendigen Lebensmittel von Luzern wieder bezogen werden konnten.

Schiffahrt während der Franzosenzeit:

Am 13. August 1799 landeten hier um Mitternacht viele Schiffe voll Grenadiere und suchten, da es regnete, ein Obdach. Zu dieser Zeit beherbergte Gersau 3000 Franzosen. Die Truppen hatten in der Bachstattmatte (Kurpark) ein Lager aufgeschlagen. Am andern Tag den 14. August in der Früh, fuhren die Grenadiere mit 24 Schiffen gegen Brunnen. Diese Fahrten zu Wasser brachte den Gersauern schwere Tage. Bei den Angriffen auf Brunnen und Flüelen standen 60 Gersauer als Schiffleute mitten im Kugelregen, und sie hatten Glück, dass keiner ums Leben kam, während hinter, vor und neben ihnen Franzosen getroffen, sterbend hinsanken.

Infolge Aufforderung der Verwaltungskammer hat Gersau vom 1. Sept 1799 an drei Wochen lang vier Schiffleute in Requisition. Durch den Agenten Nigg wurde denselben pro Tag 10 Schilling Sold und gewisse Rationen Fleisch und Brot zugeteilt. Die Schiffleute anderer Orte, die mit obigen Bedingungen ebenfalls nicht einverstanden waren, sind ungeduldig davongelaufen; die Gersauer aber sind auf ihren Posten geblieben. Doch auch die Gersauer Behörde meldete:

„Es falle schwer, dass eine Gemeinde, die schon viele Kosten wegen der Schiffahrt ausgehalten, und noch nie, wie andere Gemeinden, etwas auf Rechnung empfangen und immer Ruhig geblieben sei, nun noch allein die Schiffahrt aushalten soll.“

Hatten die Gersauer aus irgendwelchen Gründen einmal keine Boote mehr zur Verfügung entstand sofort eine Lebensmittelknappheit oder gar Hungersnot. Dies ereignete sich auch während der Franzosenzeit als viele Gersauer Schiffe von diesen beschlagnahmt wurden. Am 2. März 1800 verlangte Distrikts Commisar Schnüriger von den Gersauern eines der letzten grössern Schiffe das

hier noch zur Verfügung stand. Das Sekretariat der Munizipalität Gersau gab in einem Schreiben vom 5. März 1800 folgendes bekannt:

„Wir bitten Sie um die Gefälligkeit, dass sie im Namen unserer Gemeinde es möglich zu machen, indem unsere Gemeinde an der Anzahl nur noch aus einem guten Schiff besteht und alle andern guten in Requisition gesetzt. Dass sie von den umliegenden Gemeinden, wie wir erfahren, genügend Schiffe zu ihrer Disposition gebrauchen können. Hiermit glauben wir, dass wir unser Schiff nötiger haben als alle andern, weil unsere Gemeinde wie mit einer Art Halbinsel zu vergleichen ist, und die Lebensmittel meistens durch die Schiffe an uns gebracht werden müssen.“

Unglücksfälle:

Dass es in früheren Zeiten mit diesen einfachen Schiffen Unfälle geben musste, ist nicht verwunderlich. Erstaunlich ist nur, dass trotzdem sehr viele Leute die diese gefährliche Arbeit auf dem See ausführen mussten, des Schwimmens unkundig waren. Ja, es wurde sogar von der Behörde, wie man aus zahlreichen Ratsprotokollen sieht, das Schwimmen und Baden immer wieder verboten:

„In betreff dem zunehmenden Missbrauch des Schwimmen und Badens von jungen Leuten beyden Geschlechts, die sich nicht scheuen im See oder Bachgunten fast nackens herumzuwälzen und ein ärgerliches Schauspiel treiben, ist beschlossen worden: dass solches gänzlich verboten, und durch eine Publikation bekannt gemacht werden soll, dass wenn in Zukunft sich wieder dieses Verbot verhält, um 2 Nüthaler Buss verfällt, davon die eine Hälfte dem Kläger und die andere Herr Säckelmeister zukommen soll, wobey auch noch der Polizei- Diener Achtung geben und die Ungehorsamen an Behörde anzeigen beauftragt werden soll.“

Während der französischen Revolution wurde am 18. April 1798 in Meggen der Freiheitsbaum errichtet und dabei wacker getrunken. Dabei wurde auf das Marktschiff von Gersau geschossen. Am andern Tag entschuldigte die Verwaltungskammer der Stadt Luzern den mutwilligen Streich eines Peter Zinng von Meggen.

Am 14. Kristmonat 1831 brachte der Vorsprech May im Namen der fünf Nauenknechte der Behörde folgendes vor:

Dass sie vor 8 Tagen bey der unglücklichen Sandfuhr, wo 3 Männer auf dem Urnersee ihr Leben eingebüsst, nebst dem Nauen, auch das Segel, Seiler, Ruder etc. verloren, und also ziemlichen Schaden erlitten haben. Sie ersuchen um:

- 1. Eine Weisung wegen Anschaffung eines neuen Marktschiffes*
- 2. Eine Unterstützung an ihrem grossen Verlust*
 - a. Der Rat erklärt dass sie einen neuen Marktnauen fördersammst und Vorschriftsmässig nach der Schiff-Ordnung mit dem beygefügtem Wunsche, derselbe in der Mitte einen halben oder ganzen Schuh breiter machen zu lassen.*
 - b. In Ansehung der Entschädigung könne der wohlw. Rat nicht eintreten, sondern sie müssen sie vor die nächste Mayen- oder Pfingstgemeinde*

weisen, wo ohne Zweifel ihren Verlust u. die fast 6 Monate früher als gewöhnliche Herstellung eines neuen Marktschiffes berücksichtigt und eine Entschädigung zugesprochen werde.

Am 2. May 1832 beschliesst die Obrigkeit:

Weil das Marktschiff öfters überladen und somit gefährlich ist, den Nauen mit einem Eisenband zu bezeichnen, wie tief derselbe geladen werden darf."

Am 3. Juni 1849 bei einer Heimkehr von einem Bittgämg nach Maria Einsiedeln wäre es beinahe zu einer Katastrophe gekommen: „Eine grosse Anzahl hiesiger Bewohner, kaum mit dem Schiff in Brunnen vom Lande abgestossen, wurden sie von einem heftigen Sturm in den See hinaus gegen den Axen geschleudert. Glücklicherweise kam ihnen in dieser Not das Dampfschiff St. Gotthard entgegen. Grossmütig nahm der Herr Capitain die vom Hagelschauer und ins Schiff einschlagenden Wellen ganz durchnässten Leüte aufs Dampfschiff, und den Nauen ins Schlepptau. Der Bezirksrat hat daraufhin der Dampfschiffgesellschaft folgenden Dankbrief geschrieben.

„Der Herr Kapitän und die übrige Mannschaft hat durch diese Rettung einen Act der Menschlichkeit ausgeübt und somit auch den Dank unserer Gemeinde sich erworben! Wir erachten es daher in unserer Pflicht als Gemeindsbehörde, Ihnen Hochgeachtete Herren! so wie dem Herrn Capitain und übrigen Mannschaft auf dem St. Gotthard diesen Dank himit schriftlich zu bezeugen, und verbinden damit den herzlichen aufrichtigen Dank-Wunsch, das Gott seinen Segen im vollsten Masse über Sie ergiessen möge.

Bey diesem Anlass haben die Ehre Sie unserer ausgezeichnete Hochachtung zu versichern

Am 24 Januar 1854 stiess das Post-Dampfschiff Rigi bei dichtem Nebel mit dem hiesigen Nauen zusammen. Es entstand erheblicher Schaden am Nauen und an den mitgeführten Gegenständen. Nach erfolglosem Entschädigungsgesuch suchten die Schifflleute Hilfe und Unterstützung bei der Behörde. Das Bezirksammannamt forderte von der Postdampfschiffahrts-Gesellschaft eine Entschädigung. Diese teilten ihnen in einem Schreiben folgendes mit:

Dienstag den 24 ten Januar dies Morgens früh schifften bei dichtem Nebel unter Anwendung eines Compahses, bei hell brennender und zündender Laterne, in einem bereits neüerbauten Schiff (Nauen) die hiesigen Bürger, als:

- 1. Melchior Küttel mit den Luncten, der den Nauen entlehnte und viele Stück Sagenholz und andere Efecten mitführend*
- 2. Marzell Kammenzind Holzhändler 56 Nussbaumerne Läden*
- 3. Anton Camenzind 200 Stück Staudenburden mitführend, dem See entlang gegen Luzern. Beim Triechten angelangt, gewahren sie augenblicklich und unerwartet in ihrer Nähe das Dampfboot; glaubten, durch Lärmen, Rufen und aufheben der brennenden Laterne selbes auszuweichen bis augenblicklich durch gewaltsamen Anstoss und Auffuhr des Dampfschiffes an ihr mitführend Nauen, sie erschreckt in die grösste Lebensgefahr versetzt - und durch das zerstören der einen Wandseite des Schiffs und das dadurch erfolgte fortrollen*

des Holzes und Umwälzen des Schiffs, sie dem Untergange auf dem See preisgegeben wurde!

Doch durch Gottes weise Vorsehung! Durch sofortiges hilfreiches Entgegenkommen der Schiffmatrosen ! für die Rettung aller sechs Menschenleben, möglich.

Die Betreffenden hingegen aber hart beschädigt und benachteiligt worden! – und zwar wie folgt:

1. *Der ohnedies arme, unglückliche, einarmige Mann und Vater von 7 unerzogenen Kindern Melchior Küttel.-*
 - a) *Durch Zerstörung des von ihm entliehenen Nauens und der daherige Zurück- und Annahmeverweigerung desselben, im zerstörlchen Zustande vom Lehegeber*
 - b) *Durch Verlust von 4 leeren Erdäpfelsäcken, 1 Öllampe, 1 Tschuopen, 2 Paar Handschuhe, 1 Nebellampe, eines Kompasses und einer Laterne im Werte und Schaden zusammen von wenigstens* *Fr. 19.-*
 - c) *Dem Marzell Camenzind durch Verlust von 6 nussbaumenen Läden im Werte von Fr. 2.50 per Stück zusammen von* *Fr. 15.-*
 - d) *Der Anton Camenzind ebenfalls Arm, dürftige Familien-Vater durch Verlust von 31 Staudenburden à 10 Rp. per Stück zusammen im Wert von* *Fr. 3.10*
 - e) *Alle drei zusammen, wegen Versäumnis, Kostenvergütung, Nauenlohn, Taglohn betreffend Aufsuchen der auf dem See zerstreuten Gegenstände und bezahlte Schiffflöhne etc. im Betrag von* *Fr. 32.10*
- Total* *Fr. 69.20*

Die Postdampfschiffgesellschaft teile anschliessend dem Bezirksrate mit: Dass sie jegliche Entschädigungsleistung ablehne, ja drohe sogar Klage gegen die armen Beschädigten wegen Gefährdung des Dampfbootes zu stellen.

Am 23. März 1854 gelangte der Bezirksrat an die Kantonsregierung und bat diese sich dieses Falles anzunehmen. Sie erhofften sich, durch die regierungsamtliche Einmischung einen Erfolg zu erreichen.

Wie dann diese Sache geendet hat, ist nicht ausfindig zu machen. Der einarmige Melchior Küttel war ein Bruder von meinem 2* Urgrossvater Alois Küttel vom Rotenschuo. (Mütterlicher seits) Er war Einarmig weil ihm am Sonderbundkrieg ein Arm abgeschossen wurde. Er war zusammen mit seinen drei Brüdern Besitzer des „oberen Rotenschuo“ (heute Kreuz) und Balchenrechtsbesitzer, bevor er sich im Jahre 1845 für die Summe von Fr. 2637.36 aussteuern lies, und in die Wehri zog.

St. Nikolausen - Bruderschaft der Schiffler:

Ein grosser Teil der Dorfbewohner befand sich einen beträchtlichen Teil des Jahres in den Schiffen auf dem Wasser. Da war es fast unvermeidlich, dass sie hie und da von Wind und Wetter vieles zu leiden hatten und sehr oft bei Stürmen in grosse Not gerieten.

Besonders im Jahre 1826 war dies zweimal unmittelbar nacheinander der Fall. Im Sommer jenes Jahres fuhren die Markt-Schiffsleute an einem Dienstag mit geladenem Schiff nach Hause. Als sie am Meggenhorn vorbei waren, ereilte sie ein schrecklicher Sturm. Der Sturm tobte, das Wasser raste, die Blitze zuckten hin und her. Die Schiffer hatten nichts vor Augen als Tod und Untergang. In dieser schrecklichen Gefahr, entweder vom Blitz erschlagen oder vom See verschlungen zu werden, machten sie das Gelöbnis, gemeinsam eine Wallfahrt nach „Maria Hilf“ vorzunehmen und zu Ehren des heiligen Nikolaus eine Wachskerze der Pfarrkirche zu vergaben. Und siehe! sie wurden fast wie durch ein Wunder gerettet. Plötzlich hörte alle Gefahr auf; sie konnten sogar das Segel ziehen und landeten um 4 Uhr wohlbehalten im heimatlichen Dorf

Im Herbst desselben Jahres fuhren wieder zwei Schiffer (Anton und August Müller) nach Meggen, um dort Erdäpfel zu holen. Bei der Heimkehr wurden sie unterhalb der Matt von einem bösen Sturm überrascht. Die Wellen schlugen in das beladene Schiff das anfang zu sinken. Kaum gelang es den beiden, über Bord zu springen. Das Schiff ging unter Wasser, schlug um, entleerte sich seiner Ladung und kam umgekehrt mit dem Rücken nach oben wieder an die Oberfläche. Augustin Müller, der als guter Schwimmer sich über Wasser zu halten wusste, schwamm auf das Schiff zu und kroch auf den Rücken desselben. Anton Müller hingegen sank bis auf den Grund des Sees hinunter, hatte aber das Bewusstsein nicht verloren. In dieser alleräussersten Angst und Not rief er die seligste Jungfrau und den heiligen Nikolaus von Myra um ihre Fürbitte an und gelobte die Lesung einer heiligen Messe. Auch er kam wieder an die Oberfläche, erwischte am Schiff einen Ruderring und konnte ebenfalls auf den Schiffsrücken kriechen. Endlich wurden die beiden Schiffbrüchigen von der obern „Matt“ aus gesehen und vom dortigen Wirt und seinen Leuten gerettet.

Noch unter dem Eindruck der genannten zwei Begebenheiten traten im folgenden Winter einige Handels- und Schiffler zusammen und berieten, wie sie sich in Zukunft des Schutzes und der Fürbitte der seligsten Jungfrau und des heiligen Nikolaus würdig und teilhaftig machen könnten. Sie beschlossen, eine fromme Vereinigung zu bilden und eine freiwillige Opfergabe unter sich zu sammeln zur Abhaltung eines jährlichen Gedächtnisses und zur Anschaffung einer Opferkerze in der Kirche. Auch erliessen sie eine diesbezügliche freundschaftliche Einladung an alle wohlgesinnten Bürger. Und diese Einladung fand Anklang; denn am 18. Februar 1827 kamen 11 Männer zur konstituierenden Sitzung der frommen Verbrüderung zusammen und gaben sich folgende Statuen:

1. Am Sonntag nach dem Feste des heiligen Nikolaus von Myra soll in der Pfarrkirche ein feierliches Hochamt gehalten werden.
2. Es soll eine Wachskerze für die Kirche angeschafft und jeden Dienstag (für die Marktfahrer) angezündet werden.

3. Es soll für jedes verstorbene Mitglied der neuen Gesellschaft ein Nachgedächtnis mit Seelenamt abgehalten werden.
4. Es soll alljährlich in „Maria Hilf“ an einem schicklichen Tag eine heilige Messe gelesen werden.

Schon im Jahre 1835 wurde im Verwaltungsrat einstimmig beschlossen, an Stelle der bescheidenen Kerze eine eigene Bruderschaftsampel anzuschaffen; und es wurde eine solche in der originellen Form eines Meerschiffes von einem Luzerner Spengler ausgeführt. Diese sehr schöne und wertvolle Ampel, an welcher die hohe Segelstange den Kerzenschaft vertritt, bildet heute noch ein vielbeachteter Schmuck unserer Pfarrkirche

Der ursprüngliche Charakter der St. Nikolausen – Bruderschaft der Schiffsleute von Gersau hat sich selbstverständlich mit der Einführung des Dampf- und Motorschiffsverkehrs auf dem Vierwaldstättersee immer mehr vermindert. Dafür hat sich die Bedeutung der Bruderschaft für die karitative Tätigkeit erhalten und gar verstärkt. Die jährlichen Zinsen aus den fundierten Beiträgen werden zum grossen Teil nach dem Muster des heiligen Nikolaus, zur Unterstützung Armer und Kranker und zu andern guten Zwecken verwendet. Es gehen jährlich ansehnliche Mittel an karitative Werke in der Gemeinde Gersau.

Die Schiffergesellen von Luzern, Uri und Brunnen spendeten im Jahre 1709 für die Kindlikapelle drei Motivtafeln. Diese kleinen Glasgemälde die sich im südlichen Fenster, im Schiff der Kapelle befinden, stellen das Marktschiff dar, mit Personen und Waren befrachtet, mit schwellendem Segel auf stürmischem See. St. Nikolaus der Schutzpatron führt das Steuerruder und Maria mit dem Jesuskinde steht schützend vorn am Schiff.

Die Schiffmacher:

Wenn wir im Stammbuch der Gersauer Geschlechter blättern, findet man öfters den Namen „Schiffmachers“. Auch in der Meisterzunft ist diese Berufsgattung als ehrbares Handwerk aufgeführt. Somit ist erwiesen das hier in Gersau Schiffe hergestellt wurden. Dieser Berufsname hat sich oft auf sämtliche Familienangehörige und über Generationen hinweg übertragen. Wie „S`Schiffmachers“ Kathri, dessen Vater am Sternenplatz im Jahre 1932 als letzter noch ein Ruderboot von Hand herstellte.

Aus einem Schreiben vom 11. März 1787 ist zu entnehmen:

Meister Balthasar Nigg solle dem Janser in Zeit 3 Wochen ein anständiges und bruchbares Schiff verfertigen. Dannethin solle selbes hinter Tit. regierenden Hr. Landammann in Verwahr liegen, und dem bemeldeten Janser angezeigt werden, dass er anhero komme und mit besagtem Nigg vor unserm ehren Oberhaupt Kried und Rächnung beziehen."

Auch im Jahre 1799 ist in einem Protokoll zu lesen, dass der Gersauer Agent Nigg, im Auftrag der Behörde, das Geld für die Reparatur an einer Schaluppe, bei der Verwaltung in Luzern eintreiben musste.

Es wurden vor allem Stehruderboote hergestellt. Aber auch grössere, sogenannte Flachboote oder Nauen, die für den Warentransport bestimmt waren. Diese wurden zusätzlich zu den Ruder mit Segeln ausgestattet Sie waren ca. 12 bis 15 Meter lang und 3 Meter breit und wurden hauptsächlich aus Eichen oder Lärchenholz gefertigt. Der Mittelteil des Schiffes war meistens mit einer Bedachung versehen, unter der die Kaufmannsgüter, sowie die mitfahrenden Reisenden Schutz vor Wind und Wetter fanden Es gab aber auch grössere Schiffe auf dem See die mit 16 Ruder ausgerüstet waren. Wenn Holz nach Luzern transportiert wurde lud man bis zu 12 Klafter. Bei Benützung der Stossruder ohne Segelmithilfe machte der zurückgelegte Weg in einer halben Stunde, je nach Ladegewicht und Wetterverhältnisse, ca. 3 km. aus.

Unbeliebte Zufahrt von Bettler:

In den Jahren nach dem Abzug der Franzosen herrschte überall Arbeitslosigkeit und Lebensmittelknappheit ja sogar Hungersnot. Auch in Gersau gab es noch kein Armenhaus wo die Armen Unterschutz und etwas zu Essen bekommen hätten. Lediglich die Kirche teile ihnen jeweils nach dem obligatorischen Sonntags-Gottesdienst das Kirchenbrot aus. Deshalb bevölkerten viele Bettler die Dörfer. Die Einheimischen versuchten, da sie ja selber grosse Not litten, dieselben wieder loszuwerden und in andere Gemeinden abzuschicken. Die Schifffahrt war hierzu ein geeignetes Mittel, sie unbemerkt von einem Ufer an das andere zu bringen. Da aber nicht nur Bettler sondern auch *"liederliches und arbeitsscheues Gesindel, sogar Diebe und Räuber"* sich darunter befanden, verlangten die Gemeinden, um wenigstens Übersicht und Kontrolle über die Einwanderer zu haben, diese nur im Dorfzentrum auszuladen.

So schrieben die Gersauer am 12 Juni 1813 folgenden Brief an die Niedwaldner Regierung:

„Dass sie in Zukunft von den Schifflüeten des bemeldeten Kantons, dergleichen Vagabunden und Handwerker auch anderes Bettel Gesindel einzig am Hauptgestade des Kirchendorfes, und nicht wie bis dahin, an der Ziegelhütte Rotenschuo, und zunächst an unserer Gränze auszushippen.“

Umgekehrt erhielten die Gersauer vom hohen Stande Uri eine Klage:

„Das die hiesigen Schifflüt ernsthaft ermahnt und gewahrnet seyn sollen, keine fremde Leüt oder Gesindel an einem andern Ort im Kanton Uri anzuschiffen als einzig in Flüelen womit sie sich zu verhalten wissen.“

Ende der Marktschifffahrt.

Vom Jahren 1837 an fuhren die Dampfschiffe auf unserem See. Dadurch wurde die gesamte Schifffahrt mit Ruderboten rückgängig. Im Jahre 1843 hatten sich die Schiff- und Scheideggträger-Gesellschaft bereits zusammengeschlossen. Am 3. Juli 1850 dürfte die Marktschifffahrt nach Luzern gänzlich aufgelöst worden sein, denn alt Genossenrat Caspar Müller erklärte:

„Weil seine mit ihm eingestandenen Kollegen nicht mehr mitmachen wollen, wolle er von der Übernahme des Gemeinde-Nauens ebenfalls abstehen. Der löbl.“

Rat beschliesst: „dessen ungeachtet sei der neue Gemeinde-Nauen beizubehalten und damit derselbe gehörig besorgt und benützt werde, wird ein Nauenmeister bestimmt in der Person des Alois Nigg zum Schwert.“

Als Gedenken an die früheren Marktschiffahrten, organisiert Bezirksstatthalterin Brigitte Camenzind alle Jahre eine Marktschiffahrt nach Luzern. Natürlich wird diese heute viel bequemer als früher ausgeführt, nämlich mit unserem Nauen „Republik.“ Während der morgendlichen gemütlichen Hinfahrt wird gar ein Morgenessen, nach altem Rezept, serviert. Nach dem Besuch des Marktes in Luzern wird um 11 Uhr wieder die Heimreise angetreten, während dem man unsere wunderschöne Gegend bestaunen kann. Manch einem dürfte während dieser für uns so vergnüglichen Fahrt der Gedanke gekommen sein, dass es für die damaligen Ruderknechte keine Erholungsreise gewesen sein kann. .

Stehruder-Club Gersau:

Mit dem Einzug der Motorkraft verschwanden nun langsam die Schiffe mit Segel und Ruder. Doch in Gersau ist ein Teil dieser Romantik wieder geboren worden. Vor einiger Zeit haben einige Nostalgie-Freunde einen Stehruderklub gegründet. Von Zeit zu Zeit üben sie sich nun in der Kunst des Stehruderns und frönen sich an den gemütlichen ruhigen Ausfahrten.