

- Signaturen Geländekarte**
- Wegformen
 - Lockermaterial
 - Fels
 - Stützmauer
 - Mauer/Brüstungsmauer
 - Baumreihe, Hecke
 - Randstein
 - Randplatten, steil gestellt
 - Zaun/Geländer
 - Wegoberflächen
 - Fels
 - Lockermaterial
 - Schotterung
 - Pflasterung
 - Hartbelag
 - Trittstufen
 - Kunstabauten
 - Brücke
 - Brückenrest/Widerlager
 - Wasserdurchlass/Tombino
 - Tunnel
 - Wegbegleiter
 - Distanzstein
 - Anderer Stein
 - Einzelbaum
 - Insschrift
 - Wegkreuz
 - Bildstock/Wegkapelle
 - Kapelle
 - Kirche
 - Burg/Schloss/Ruine
 - Profanes Gebäude
 - Gewerbebetrieb
 - Steinbruch/Grube
 - Anlegestelle/Hafen
 - Brunnen
 - Signaturen Inventarkarte
 - Klassifizierung
 - Nationale Bedeutung
 - Regionale Bedeutung
 - Lokale Bedeutung
 - Substanz
 - Historischer Verlauf
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz

Geländekarte IVS

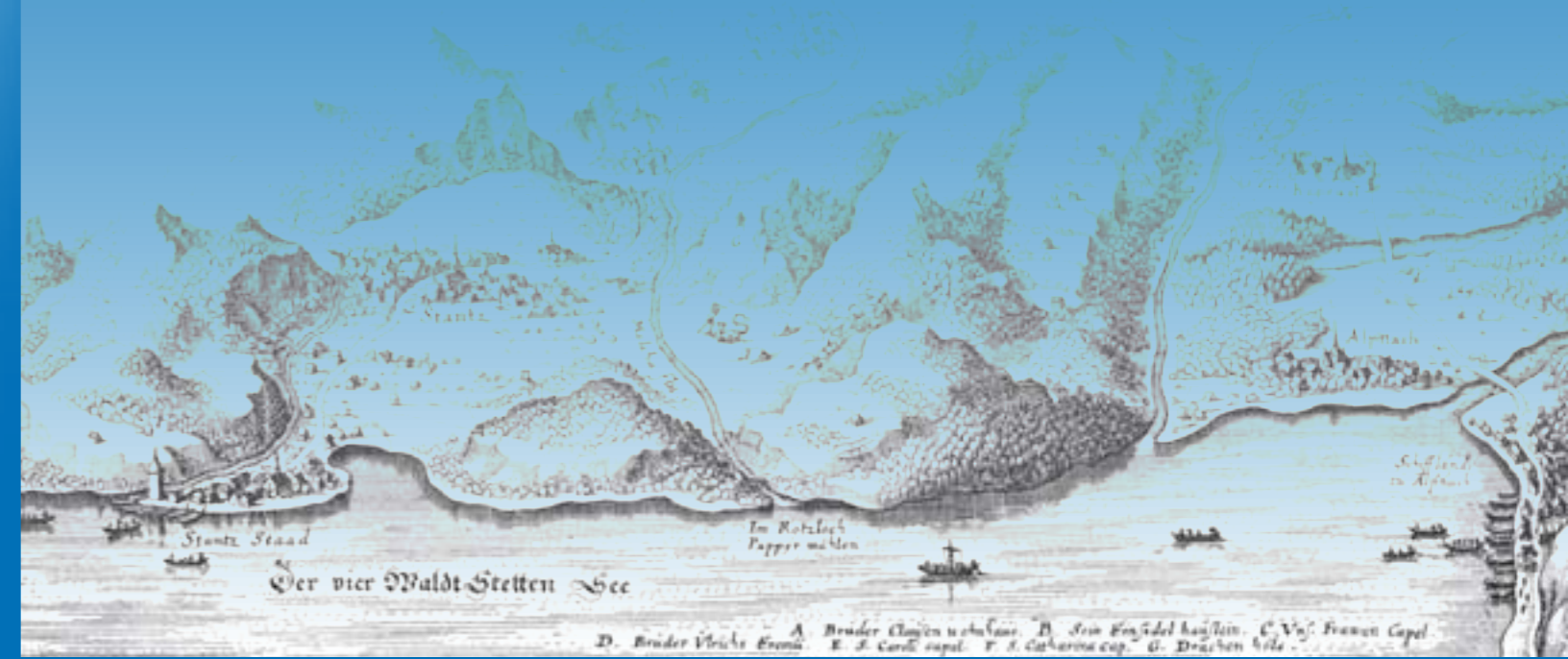


Inventarkarte IVS



Historische Verkehrswege im Kanton Nidwalden

NW



Titelseite

Historische Verkehrswege im Kanton Nidwalden: Promenadenweg des Kurhotels Schöneck (NW 657, links, vgl. S. 20 und S. 36); die 1869 erbaute Giessenbrücke bei Müli in Dalenwil, Teil der Strasse ins Engelberger Tal (NW 4.3, Mitte, vgl. S. 22f.); der 1926 erbaute Militäranweg am Lopper (NW 410, rechts, vgl. S. 24f.). Unterlegt ist eine Vogelschaukarte von Unterwalden aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Rückseite

Ausschnitt aus der Erstausgabe der Topographischen Karte der Schweiz, der so genannten «Dufourkarte» im Massstab 1:100 000, Blatt XIII, erschienen 1864.

Bildnachweis

Alle hier nicht aufgeführten Fotos stammen von Andres Loepfe.
Archiv ViaStoria: 8, 22, 35
Kantonsbibliothek Nidwalden, Stans: 12, 13
www.schiffe-schweiz.ch: 31
Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung: 7, 9, 10, 11, 14, 29 links, 30
Friedrich Wilhelm Delkeskamp: Malerisches Relief des klassischen Bodens der Schweiz, Reprint 1978: 34
Reproduktion der Kartenausschnitte mit Bewilligung von Swisstopo \$\$\$

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Nidwalden

Eine Publikation zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, herausgegeben vom Bundesamt für Strassen (ASTRA)
www.ivs.admin.ch

© ASTRA, Bern 2007

\$\$\$ BBL-Nummer

2., überarbeitete Auflage

Der Inhalt dieser Publikation entspricht dem Stand der Erstausgabe von 1997. Die im Text in Klammern gesetzten Nummern (z. B. NW 2.1) verweisen auf die Strecken im IVS.

Texte

Andres Loepfe, Mitarbeiter am IVS bis 1999

Konzept, Redaktion

Hans Schüpbach, Mitarbeiter am IVS bis 1999

Layout, Kartographie, Produktion

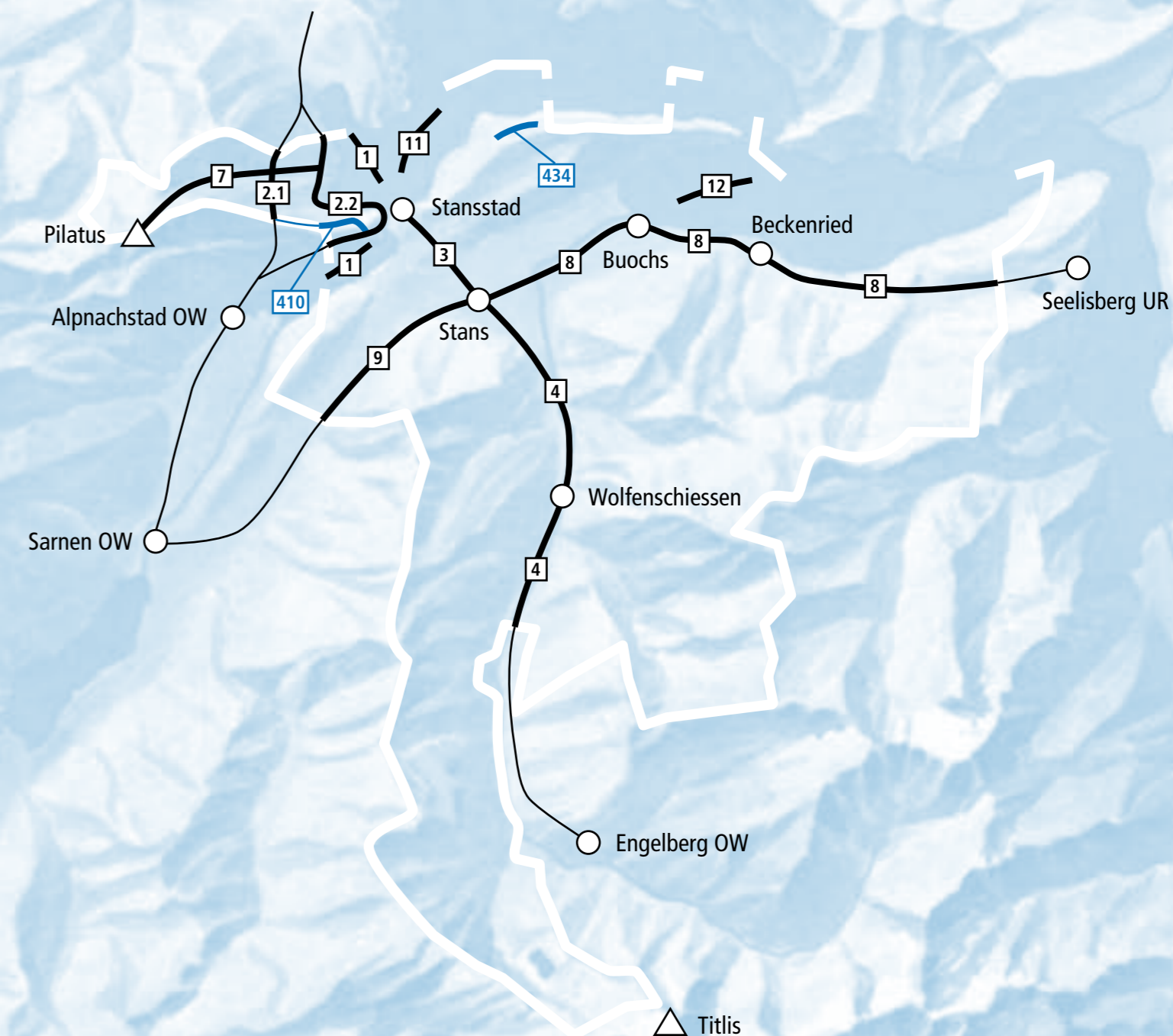
Andres Betschart, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Nidwalden

Nummerierung gemäss IVS

- 1 (Luzern–) Horw/Winkel–Alpnach/Alpnachstad; Seeweg
- 2 (Luzern–) Horw–Alpnachstad/Alpnach (–Brünigpass)
- 3 Stans–Stansstad
- 4 Stans–Engelberg
- 7 Hergiswil–Pilatus Kulm
- 8 Stans–Seelisberg (–Seedorf)
- 9 Stans–Sarnen
- 11 Stansstad–Vierwaldstättersee
- 12 Buochs–Vierwaldstättersee
- 410 Hellegg–Renggpass
- 434 Bürgenstock; Felsenweg

Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.



Geleitwort aus dem Kanton Nidwalden

Wege verbinden – zu Wasser, zu Land, früher wie heute. In der Vergangenheit von vielen tausend Karrenrädern und Söldnerschuhen benutzt, fristen historische Verkehrswege in der Gegenwart ein bescheidenes Dasein. Ihre Bedeutung hat sich gewandelt: vom wichtigen Verbindungsstück zwischen zwei Dörfern oder zwei Regionen zum beinahe vergessenen Kleinod in der Landschaft.

Doch das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) bringt uns die Bedeutung dieser Verbindungen wieder vor Augen und öffnet uns dadurch die Nutzungsmöglichkeiten für die Gegenwart. Wer kennt nicht das Erlebnis um das Wissen, sich bei einer Wanderung auf einem alten Saumweg oder in einem romantischen Hohlweg zu befinden? Das IVS bietet hier eine Fülle von Informationen zur Geschichte und zum Entdecken solcher Wege.

Damit diese Informationen einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können, ist es wichtig, diese im Planungsprozess auf Stufe Gemeinde und Kanton anzusprechen und zu integrieren. Vor allem für den Tourismus ergeben sich aus dem IVS spannende und erlebnisreiche Impulse.

In Würdigung der kunstvoll errichteten Bauwerke unserer Vorfahren ist es an der Zeit, die historischen Verkehrswege aus ihrem Dornröschenschlaf zu erwecken. Durch das IVS werden Verbindungen geschaffen – Verbindungen zwischen Vergangenheit und Gegenwart.

Markus Gammeter

Vorsteher des Amtes für Raumentwicklung
Kanton Nidwalden

Inhalt

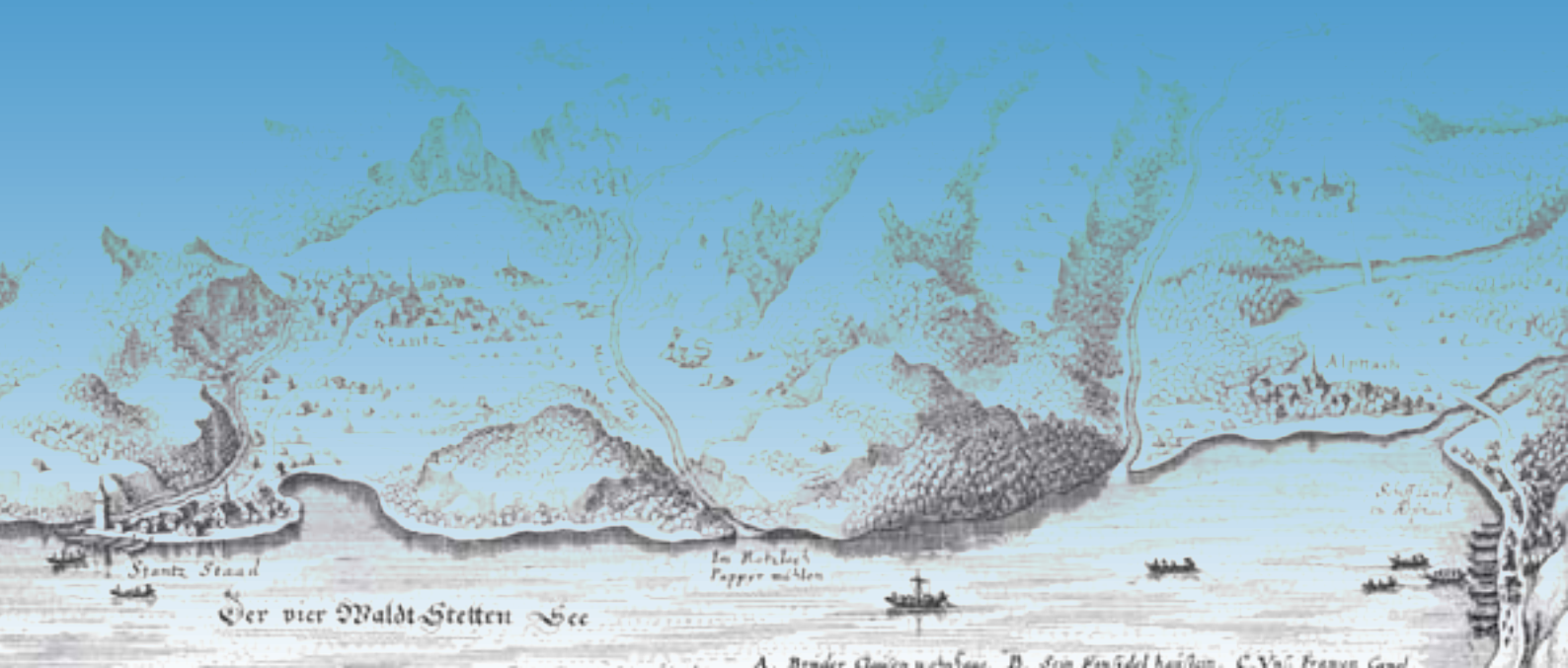
- 5 DIE VERKEHRSWEGE**
- 6 Verkehr in Nidwalden**
Ein Überblick über die Verkehrsgeschichte
- 16 Weg- und Strassenvielfalt in Nidwalden**
Eine kleine Wegtypologie
- 22 Wegachsen: wechselnde Ziele, wechselnde Ufer**
Der Engelberger Talweg im Laufe der Zeit
- 24 Der Militärweg am Lopper**
Geschichte, Natur und Landschaft
- 26 Erste Forstwege in Nidwalden**
Das begehrte Holz der hohen Wälder
- 27 «Wir ziehen zur Mutter der Gnade...»**
Die Wallfahrt nach Maria Rickenbach
- 28 Brücken in Nidwalden**
Viel Holz, wenig Stein
- 29 Von «Nauwen» und «Jaassen», «Fehren» und «Susten»**
Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee
- 32 Nidwaldner Spezialitäten**
Wege, Wegbegleiter und ihre Geschichte
- 34 Von Beckenried nach Emmetten**
Die IVS-Arbeit am Beispiel

- 37 DAS INVENTAR**
- 38 Das IVS im Kanton Nidwalden**
Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Nidwalden immerhin mehrere Jahrhunderte zurückverfolgen. Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Nidwalden, deren provisorische Fassung im Jahr 1996 abgeschlossen worden ist.



Ein Überblick über die Verkehrsgeschichte

Verkehr in Nidwalden

Nidwalden nahm in der Verkehrsgeschichte der Schweiz nie eine dominierende Rolle ein. Da das Kantonsgebiet abseits der wichtigsten Handelsrouten lag, konnten die Orte des Halbkantons keine Einkünfte aus dem Transitverkehr ziehen. Andererseits entwickelten sich im Land auch kaum Gewerbe und Industrien, die einen grösseren Verkehrsstrom angezogen hätten; die Landwirtschaft herrschte auch im 19. Jahrhundert vor. Immerhin konnten das zwischen 1803 und 1815 zu Nidwalden gehörende Kloster und Dorf Engelberg sowie Hergiswil mit dem Pilatus und Stans mit dem Stanserhorn vom frühen Tourismus profitieren.

Nidwalden umfasst mit seinen 290 Quadratkilometern Fläche den weiten Talboden von Stans–Buochs–Ennetbürgen, den nördlichen Teil des Tales der Engelbergeraas und ihrer Zuflüsse, das Gestade der Beckenrieder Bucht mit den zum Schwalmis und Bauen aufsteigenden kleinen Tälern, den Bürgenberg sowie den Osthang des Pilatus mit dem Lopper.

Im hinteren Talkessel von Engelberg ist die Grenze zu Obwalden historisch bedingt, im übrigen folgt sie der Scheidelinie der Bergketten vom Jochpass bis zum Stanserhorn, vom Ruchstock zum Bauen und der Pilatus-Lopper-Faltung. Im Sarnertal bildet der Kernwald die natürliche Grenze zu Obwalden und gab den beiden Ständen ihren Namen («ob» und «nid» dem Wald). Der früher ähnlich undurchdringliche Brennwald trennt Nidwalden von Uri. Bei den Bergen, die eine Höhe von 2700 Metern ü. M. (Rotsandnollen, oberhalb von Trüebsee) und 2400 Metern (Hoh Brisen bei Oberrickenbach) erreichen, handelt es sich um Gebilde der Helvetischen Decke mit Ablagerungen aus der Jura- und Kreidezeit. Das Stanserhorn und die Musenalp stellen Klippen aus Kreide und Malm dar, die über Schichten von Flysch lagern. Dieser findet sich in weiter Ausdehnung am Beckenrieder Berg, aber auch an vielen andern Stellen. Die Erosion während der Alpenfaltung hat tiefe Täler mit steilen Flanken entstehen lassen. An einigen Stellen erkennt man noch die Formen der Überprägung durch die Gletscher: Felsflanken und Seitenmoränen an den Talhängen.

Einzig grosserer Wasserlauf ist die Engelbergeraas, die unmittelbar nach der Eiszeit in den bis nach Büren reichenden Vierwaldstättersee mündete. Mit der spä-

teren Absenkung des Wasserstandes (wesentlich mehr als 5 Meter unter dem heutigen Stand!) verästelte sich die Aa auf dem Stanser Boden, wobei der Grossteil des Wassers sich wohl in die Beckenrieder Bucht ergoss. Bei extremen Hochwassern konnte der Fluss aber seinen Lauf plötzlich auch ganz in Richtung Stansstad wenden, wie dies noch Katastrophenfälle im 20. Jahrhundert zeigten, obwohl das Gewässer seit dem 15. Jahrhundert mehr und mehr kanalisiert worden war. Die meisten anderen Gewässer in Nidwalden sind kurz und steil und ergiessen sich direkt in den Vierwaldstättersee.

Nidwalden – am Vierwaldstättersee

Im Verhältnis zu seiner Fläche hat Nidwalden wohl die längste Seeanstosslinie der Innerschweiz; fünf der neun grösseren Ortschaften liegen direkt am See. Man kann daher Nidwalden als einen Seekanton bezeichnen. Da sich der Vierwaldstättersee aber im Gegensatz zur Landverbindung längs seines Südufers, die doch erhebliche Geländeschwierigkeiten aufwies, für den Warentransport von Luzern ins Urner Reusstal anbot, war er sowohl der Verkehrsträger, auf dem das Gebiet des Halbkantons vom Gotthardtransit umfahren wurde, wie auch der Zubringer, der für den lokalen und regionalen Handel eine gewisse Bedeutung hatte. Die Lage abseits der grossen Handelsströme hat die Entwicklung von Nidwalden bis weit ins 19. Jahrhundert hinein geprägt.

Regionale Differenz

Ähnlich wie in Uri kann man in Nidwalden ein eigentliches Kernland von einem Hinterland unterscheiden: In



Uri ist es der leicht erhöhte Talrandbereich auf beiden Seiten der Reuss nördlich von Schattdorf, in Nidwalden der Rand des flachen Schwemmlandes des Stanser Bodens. Diese Zonen treten auch in der Geschichte der beiden Kantone deutlich hervor.

Geographisch-topographische Gegebenheiten

Die grossen Höhenunterschiede sind etwa für den Ackerbau sicher eine grosse Einschränkung, für die Ausnutzung der Wasserkraft hingegen ein grosses Plus. Man kann demnach nicht einfach eine Karte kulturgeschichtlicher Gunst- und Ungunztzonen zeichnen, die für alle Kulturstufen – vom Mesolithikum bis in die Moderne – gültig wäre. Um ein weiteres konkretes Beispiel anzuführen: das grosse Ried-, Auen- und Niedermoorgebiet zwischen Stans, Buochs und Ennetbürgen, das mit dem stark schwankenden Grundwasserspiegel noch bis vor 1000 Jahren keineswegs immer nass und unbegebar war, stellte für erste Viehzüchter möglicherweise eine attraktive Zone dar, denn es handelte sich um das einzige waldlose Gebiet, welches das ganze Jahr hindurch beweidet werden konnte! Nicht zufällig liegen hier die dorfnahen Allmenden, um die sich die Buochser und Bürgenberger auch stritten. Erst mit der Intensivierung der Landwirtschaft (und dem Import von Stroh aus Frankreich als Ersatz für die Sauergräser-Streue im Stall) erachtete man die Riede und Moore als «unproduktiv».

Was den Holzschlag betrifft, bevorzugte man – ganz anders als heute – sehr steile, direkt zum Talboden oder

«Ansicht von Stanz-Stadt am Luzerner See». Auf der kolorierten Umrissradierung nach Johann Ludwig Aberli aus den 1780er-Jahren herrscht am Hafen von Stansstad eine rege Handelstätigkeit.

noch besser zum See hin abfallende Nordhänge. Hier konnte das Gefälle für den Transport langschäftiger Stämme optimal ausgenutzt werden: deshalb gab es die grossen frühen Holzschläge am Bürgenstock, Hinterbergwald und – wegen der Rufenbildung besonders verheerend – am Stanser- und Buochserhorn.

Neben den besprochenen grossen Rieden, zu denen auch noch das Drachenried – ein ehemaliger See des Melbaches – zu zählen ist, fällt nur ein sehr schmaler Saum an den Talhängen in die kolline Stufe unterhalb 700 Meter ü. M. Wir wissen, dass hier noch bis vor wenigen tausend Jahren ein recht lichter Eichenwald wuchs. Zu diesem Gebiet gehören die heute landwirtschaftlich produktivsten Gebiete von Stans, Waltersberg und Bürgenberg und die erhöhten Seegestade von Hergiswil und Beckenried.

Bis 1200 Meter ü. M. schliesst die montane Stufe an; in Nidwalden liegen hier die Buchen-Berghangwälder mit tiefen Schluchten, in den flacheren Partien viele Hangriede (Beckenrieder Berg, Dallenwil, Hergiswil). Der Waldsaum ist heute teilweise durch Berggüter unterbrochen.

Oberhalb 1200 bis 1800 Meter ü. M., in der subalpinen Stufe, zwischen Stanserhorn und Arvirat, auf der

Klewenalp, auf Trüebsee und auch oberhalb Rickenbachs liegen heute die fruchtbarsten Alpweiden Nidwaldens.

Die anschliessenden Weiden oberhalb der zwischen 1800 und 2200 Meter ü. M. liegenden Waldgrenze sind in Nidwalden nicht sehr ausgedehnt und häufig auch stärker geneigt, dürften aber als «Wildenen» (natürliche, waldlose Weiden) vor allem im Engelbergertal (Jochpassgebiet) eine wichtige Rolle gespielt haben. Heute ist die Waldgrenze durch die Alpwirtschaft fast durchwegs auf 1200 bis 1400 Meter ü. M. hinuntergedrückt worden.

Pässe, Einsattelungen und Übergänge in Unterwalden, die wohl schon von der prähistorischen Transhumanz benutzt wurden (Grafik Oliver Heiniger).

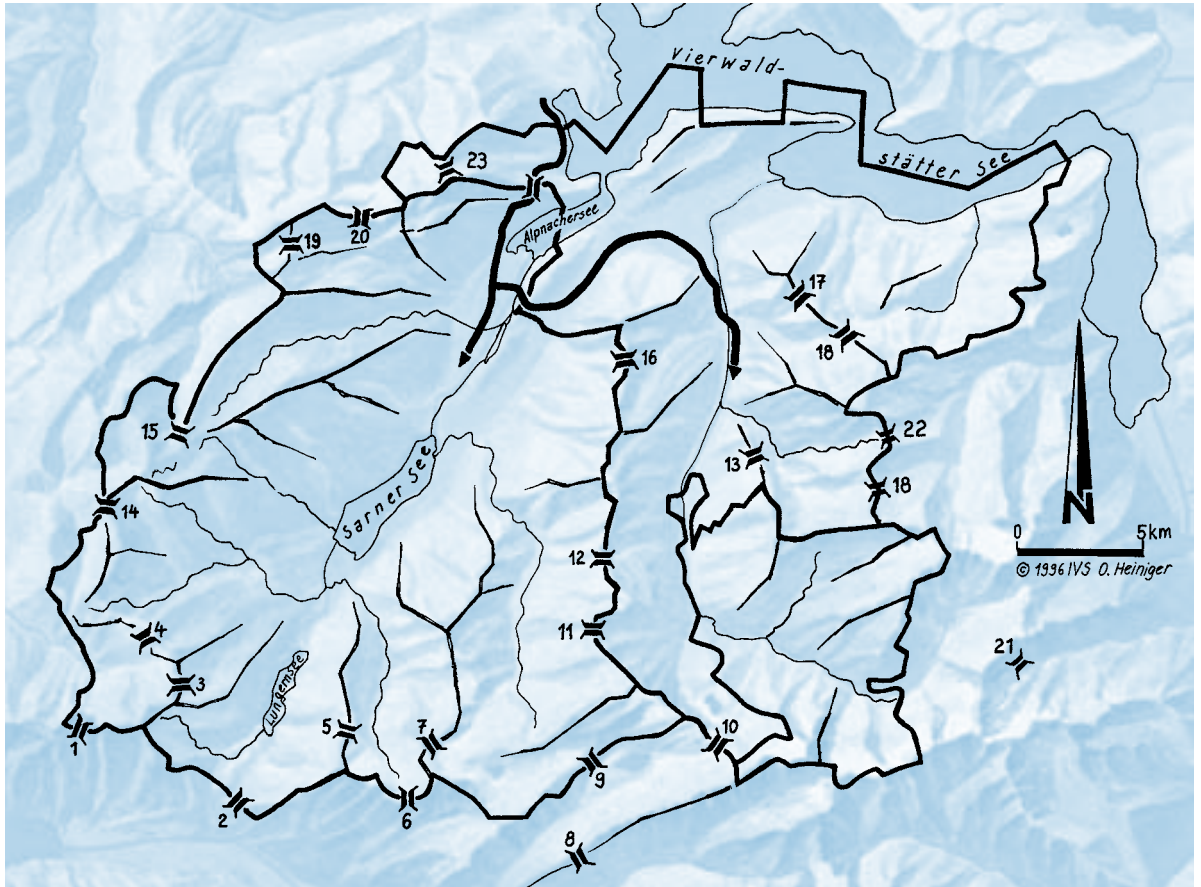
- 1 Widderfeld 2 Brünigpass 3 Furgge 4 Glaubenbielen 5 Hüttstett 6 Fruttli 7 Abgschütz
8 Sätteli 9 Vogelbiel 10 Jochpass 11 Juchli
12 Storegg 13 Eggeligrat 14 Sattelpass
15 Glaubenbergpass («Rotbäch») 16 Ächerli
17 Bocki 18 Bannalper Schonegg 19 Rickmetten 20 Dossen 21 Surenen 22 Sinsgäuer Schonegg 23 Fräkmüntegg

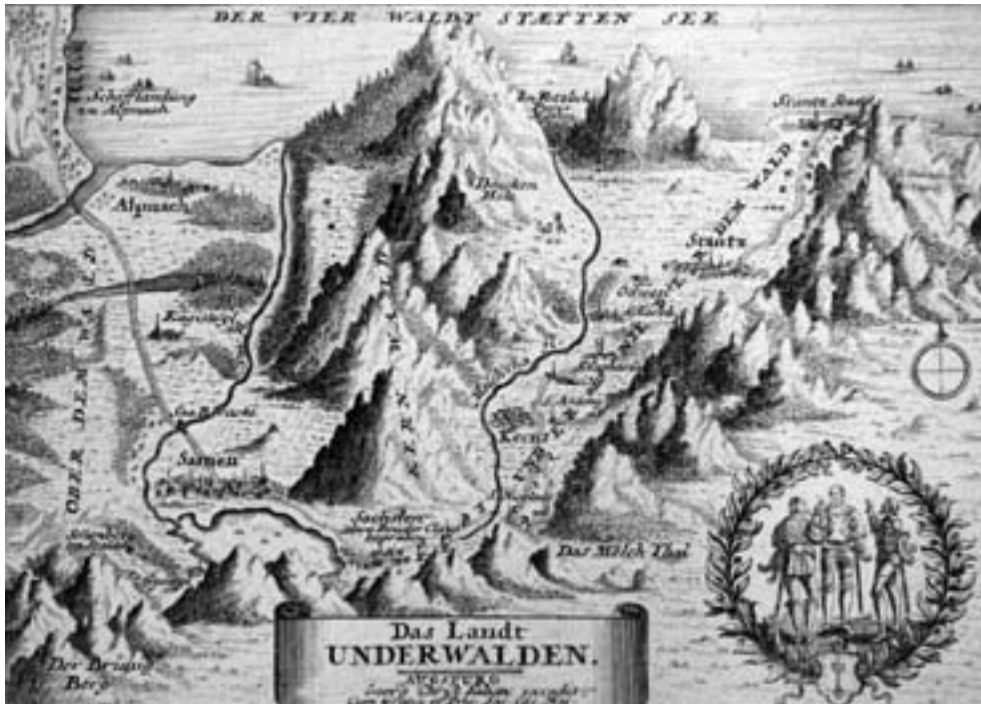
Kulturstufen und Epochen

Aus dem Meso- und Neolithikum, aus der Bronze- und frühen Eisenzeit wurden bis anhin in Nidwalden in der Drachenhöhle, auf dem Muoterschwandenberg und im Drachenried Funde gemacht. Aufgrund der Studien und Grabungen von Frau Prof. Margaritha Primas wissen wir, dass sich Menschen während des Meso- und Neolithikums auch in inneralpinen Tälern und auf Alpen aufhielten: anfänglich wohl zur Jagd, zum Sammeln, zum Fischen am See und an Flüssen, später vielleicht schon zum Auftreiben von Schafherden. Der Spiegel des Vierwaldstättersees lag damals noch viele Meter unter dem heutigen Stand (der Alpnachersee war noch ein abgeschlossenes Becken) und liess bei Stansstad weite Verlandungszonen offen, wo vielleicht ebenso Pfahlbauer siedelten wie beim Winkel in Horw oder anderswo auf der Horwer Halbinsel.

Römerzeit

Aus der Römerzeit liegen bis heute nur sehr wenige Funde vor. Als Hinweise auf eine – vermutlich aber nur sehr dünne – Besiedlung sind möglicherweise die zwei Brandgräber in Buochs und Beckenried sowie zwei Räu-





«Das Landt Unterwalden». Kupferstich von Georg Christoph Kilian, Augsburg, um 1760–1780. Die Schrägaufsicht ist eine Interpretation der Darstellung von Matthäus Merian (vgl. Titelseite) in umgekehrter Ausrichtung.

cherpfeifchen aus Wolfenschiessen zu werten. Es kann angenommen werden, dass spätestens seit dieser Zeit die baumfreien Weiden oberhalb der Waldgrenze gelegentlich mit Schafen und vielleicht auch mit Rindern bestossen wurden. Tauchte schon in der Bronzezeit eine Schafrasse mit langen Haaren auf, die geschoren werden konnte, so stellte man in der Eisenzeit (ab dem 8. Jahrhundert v. Chr.) ansatzweise eine gewerbliche Wollverarbeitung sowie den Handel von Salz fest, welches die Milchprodukte viel haltbarer machte. Zwar gab es noch keine Hartkäseproduktion, aber Ansätze von eigentlicher Alpwirtschaft sind für die Innerschweiz in jener Zeit schon anzunehmen. Daneben könnte eine eigentliche Transhumanz vom Mittelland den Seen und Flüssen entlang bis zu den höchsten Alpen bestanden haben. In der nebenstehenden Karte (S. 8) sind die kleinen Sättel und Joche zwischen den hoch gelegenen Alpweiden eingezeichnet, über die hypothetische Wanderrouten mit Viehherden hätten führen können.

Ein Handel mit Luxusgütern aus dem Mittelmeerraum und in entgegengesetzter Richtung mit Wolltextilien und vielleicht auch mit Pferden über die Alpen in den Süden wird schon für die Bronze- und Kupferzeit postuliert. Inwieweit ein Handelsweg bereits über das zentralalpine Gotthard-Aare-Massiv geführt hat, ist schwierig zu beurteilen; immerhin gibt es dafür mögliche Hinweise durch den rätselhaften Goldschatz von Erstfeld (aus dem 4. Jahrhundert v. Chr.) sowie durch einen Fund von Goldschrot

in Bellinzona aus derselben Zeit. Ein solcher Handel könnte am Alpennordfuss und im Mittelland über den See- und Flussweg (Vierwaldstätter- oder Zugersee, Lorze/Reuss, Aare, Rhein) geführt haben.

Hier stellt sich erstmals auch die Frage nach der linksufrigen Vierwaldstätterseeroute, der einzigen in Nidwalden, die überhaupt je einmal eine überregionale Bedeutung gehabt haben könnte. Frau Helmi Gasser weist auf die Verehrung einer keltisch-römischen Gottheit im Seelisbergersee hin und vermutet in ihr einen Hinweis auf eine sehr alte Route, die vielleicht das Gebiet von Nidwalden mit den Siedlungen im unteren Reusstal verband.

Mittelalter

Aus der Zeit der alemannischen Einwanderung (7. und 8. Jahrhundert) stammen die Massengräberfunde von Teuftal und Winterswil auf dem Waltersberg sowie ein Grabfund in Dörfli bei Wolfenschiessen. Die Alemannen bevorzugten Einzelhöfe in Rodunginseln, die zu grossen, waldlosen Gebieten zusammenwuchsen; ein typisches solches Beispiel in Nidwalden scheint der Waltersberg zu sein. Mit den Streusiedlungen der Alemannen dürfte sich auch das Wegnetz ausgeweitet haben. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass zumindest einige der zum Teil heute noch erhaltenen Wegstücke in der Umgebung der Einzelhöfe schon im Frühmittelalter bestanden.

Das Kloster Engelberg gehörte von 1803 bis 1815 zu Nidwalden. Holzschnitt aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Politisch gehörte das Vierwaldstättersee-Gebiet damals zum Thur-Gau. 854 trennte sich ein Teil dieses Gaus ab: Unterwalden östlich der Lopp-Burg (ausser dem Bürgenberg) gehörte fortan zum Zürich-Gau. Diese Landgrafschaft lag abwechselungsweise in der Hand der Zähringer und Lenzburger, ab 1173 in jener der Froburger. Um 900 (nach anderen Darstellungen um 860 oder 840) schenkte ein Adliger namens Recho dem Gotteshaus Luzern alles, was er in Küsnacht, Alpnach, Sarnen und Giswil besass. Die Benediktinerabtei in Luzern, eine Filiale des Elsässer Mutterklosters Murbach, hatte noch 1314 in Unterwalden drei Dinghöfe – darunter auch einen in Stans; die Annahme liegt nahe, dass dieser schon zur karolingischen Zeit aufgebaut worden war. Ausserdem bezog sie Einkünfte aus ihrem Almosenamt von dreissig andern Orten, unter anderem auch aus dem Engelberger Tal: Oberdorf, Dallenwil, Büren ob und nid dem Bach, Altzellen, Geren, Diegisbalm und weitere. Kastvögte waren bis zu ihrem Aussterben 1173 die Lenzburger, später die Habsburger, welche die Untervogtei den Edlen von Wolhusen überliessen; 1291 verkaufte Murbach den grössten Teil der Einkünfte an Habsburg. Die klösterlichen Verwalter sassen in Stans (Meierei im Höfli, Fronhof im Niederdorf, Schweighof bei Huben, Oberdorf; der Ritter von Ah auf der Burg Gisi).

Der Verkehr der Abtei mit den Gütern auf der andern Seeseite fand mit Hilfe von Fähren statt. In der damals viel kleineren Luzerner Bucht werden ältere Anlegestellen beim Lido, bei Altstadt/Meggenhorn und, schon im Bereich des «Niederwassers» (Reuss), bei der Jesuitenkirche, vermutet. In Emmen hatte das Kloster «Mannen» zu eigen, die den Fährdienst besorgten, denn es bestand ein alljährlicher Verkehr von Gütern entlang einer Route, die von Murbach im Elsass über den Bözberg oder den Chatzensteig und das aargauische Reusstal nach Luzern führte. Allgemein wurde nach Norden hin der See- und Flussweg gewählt, wohl auch mit dem Umweg über Küsnacht, den Zugersee und die Lorze. Die wichtigste Fährstelle dürfte schon damals Stansstad gewesen sein. Wahrscheinlich hielt man eine schiffbare Rinne im Engpass zwischen Alpnachersee und Kreuztrichter offen.

Im 10. und 11. Jahrhundert drang das Adelsgeschlecht Seldenbüren-Regensberg aus dem Reppischtal



in den Talgrund und den oberen Talkessel der Engelbergeraas vor. Allgemein ist zu sagen, dass sich die Grundherrschaft in Nidwalden aber nie voll entfalten konnte. Der vom Kloster Muri im 11. Jahrhundert in den «Acta Murensia» beschriebene Bewirtschaftungsplan für die Hochalpen, vor allem auf der linken Talseite des Engelberger Tals (Vergabungen der von Seldenbüren-Regensberg) mit dem Zentrum in Gersau, basierte zum Grossteil auf Anteilsrechten an den schon früh genossenschaftlich organisierten Alpweiden. Der Luzerner Historiker Fritz Glauser vermutet sogar, dass dieser Plan nie wirklich in die Tat umgesetzt werden konnte; andere erachten die Erträge von Murbach/Luzern (mit den Habsburgern als Kastvögten) als auffällig gering und nehmen deshalb einen ständig vorhandenen bäuerlichen Widerstand an.

Im 10. Jahrhundert war von den Edlen von Seldenbüren-Regensberg schon in St. Blasien, im Schwarzwald, die Gründung eines Klosters initiiert worden. Dieses offensichtlich auf die Urbarmachung abgelegener, noch kaum erschlossener Gegenden spezialisierte Adelshaus richtete seine Anstrengungen nun auf das Tal der Engelbergeraas und krönte sie mit der Stiftung eines Klosters. Um die Wende vom 11. zum 12. Jahrhundert wurde mit dem Bau begonnen. Die Tradition hat das Datum der



Blick ins Engelberger Tal. Stich nach einer Zeichnung von Carl Heinzmann, 1825. Der Bildstock links im Bild ist Teil des Stationenwegs, den der Engelberger Abt Joachim Albini 1704 zwischen Grafenort und Engelberg errichten liess.

Einweihung des Klosters Engelberg auf das Jahr 1120 festgesetzt, die Gründungsurkunde ist das Privileg Heinrichs V. vom 28. Dezember 1124. Erster Abt war der Stifter aus dem Geschlecht der Seldenbüren, Konrad.

In die Epoche des kolonialisatorischen Landesausbaus fällt die (kurze) hohe Zeit des Burgenbaus auf dem Rotzberg und auf der Lopp über der Acheregg, sowie jene des Baus von steinernen Türmen und kleinen Kastellen. Ihre Erbauer waren teils Dienstleute der Habsburger, welche die Lenzburger und Froburger im 12. Jahrhundert beerbten, teils Dienstleute der Klöster Murbach/Luzern, Engelberg oder lokale alte Adelsgeschlechter.

Da zumindest die Oberschicht der Alemannen zur Zeit ihrer Einwanderung ins schweizerische Mittelland bereits christianisiert war, entstanden schon im Frühmittelalter die ersten christlichen Zentren in Nidwalden, um die sich später Dörfer bildeten. Vorchristliche Kultstätten kann man wohl bei den Kapellen St. Jost, Ridli und St. Jakob vermuten. Es ist anzunehmen, dass sie die ersten Wallfahrtsorte waren, die an die Landesmissionierung erinnerten. Die älteste und lange Zeit einzige Pfarrkirche war St. Petrus in Stans. Von ihr trennten sich im Hochmittelalter die Filialen in Buochs, Beckenried und Wolfenschiessen. Mit der Loslösung von der Zins- und Gefällschuld sowie von der Fronarbeit für die zuletzt ausschliesslich geistlichen Herrschaften gewannen die schon alten Genossenschaften («Ürten») und Dörfer an Auto-

nomie. Das erste Kirchspiel Stans wurde zum stattlichen Flecken, zum politischen Hauptort mit dem Markt als wirtschaftlicher Attraktion. Die Stadt Luzern kristallisierte sich als Hauptort der Innerschweiz heraus. Der Landesausbau endete mit einem Landesumbau: Mit dem alljährlich abzuführenden Zehnten (den die klösterlichen Herren oft noch persönlich einzogen) fielen auch die grundherrlich-feudalen Stützpunkte (die «Türnli»); damit veränderte sich stellenweise auch die Ausrichtung der Wege, verlagerten sich oder verschwanden Weiler (beispielsweise Ödwil am Allweg). Sukzessive wurde – nicht zuletzt unter dem Druck der wachsenden Bevölkerung – das Kulturland melioriert, und man verbaute die Bäche, nicht zuletzt die Engelbergeraa im Talboden. Damit konnten ehemals periodisch vernässte Zonen für Dauersiedlungen und Weganlagen gewonnen werden. Zwischen Hoch- und Spätmittelalter veränderte der Mensch das Gesicht der Landschaft langsam aber nachhaltig, so dass wir heute diese Verschiebungen, gerade auch im Wegnetz, kaum mehr rekonstruieren können.

Im ausgehenden Mittelalter gewann auch der Welschlandhandel zunehmend an Bedeutung; über die Alpen nach Italien wurden junge Rinder, Pferde und ab dem 16. Jahrhundert auch Hartkäse exportiert. Diesen grossen Viehtrieb im Herbst unternahm (einheimische und «welsche», das heisst italienische) Viehhändler und auch Bauern; sie benützten dabei den Seeweg von

Buochs bis Flüelen, anschliessend den breiten Saumweg über den Gotthardpass. Von Süden kam früh Wein und Reis ins Land. Die Landwirtschaft stellte fast ausschliesslich auf die Viehzucht und Sennerei um und wurde damit vom Korn- und Salzimport abhängig. Mit der exportorientierten Alpwirtschaft war auch eine permanente Überbelegung der Alpen verbunden. Die teilweise grossen Erosionsgräben in den Viehfahrtswegen dürften zu jener Zeit ihren Anfang genommen haben. Ein typisches Beispiel eines solchen in Mitleidenschaft gezogenen Pfades ist der Viehtriebweg oberhalb von Oberrickenbach (NW 521).

Ein Spezialfall war Hergiswil. Es gelangte erst 1378 an Nidwalden, nachdem sich das Gebiet lange Zeit in der Vogteigewalt der Habsburger befunden hatte. Diese hatten es wohl vom Kloster Murbach/Luzern übernommen. Ob zwischen Hergiswil und dem übrigen Kantonsgebiet je eine dauerhafte Landverbindung bestand, ist fraglich, auch wenn der Historiker Robert Durrer auf-

grund von Pfahlfunden vermutet, dass eine Holzbrücke von Stansstad über die versumpfte und später überflutete Enge nach der Acheregg und zur Loppburg geführt habe. Umso wichtiger war der Seeverkehr von Stansstad aus, der eigentlichen Pforte Nidwaldens. Sie war schon im Hochmittelalter mit Palisadenreihen und einem steinernen Turm vor Überraschungsangriffen geschützt worden.

Der Buochser Hafen war vor allem für den Viehverlad Richtung Gotthard von Bedeutung. Auch hier bestand ein «Fahr». Den «Acta Murensia» aus dem 11. Jahrhundert entnehmen wir, dass hier schon eine Station für den Auftrieb von Rindern aus dem Mittelland zu den Alpen von Kernalp und Lutersee vorgesehen war.

Für Massen- und Schwertransporte zog man den Wasserweg dem Landweg vor; er war viel angenehmer und auch viel schneller. Andererseits konnten ihn sich nicht alle leisten, da er recht teuer war. Bis zur Eröffnung der Achereggbrücke und der Strasse von Stansstad nach Hergiswil war der See der wichtigste Verkehrsträger. Auch der Gotthardtransit hätte ohne Seeweg nicht seine grosse Bedeutung erlangt. Er spielte sich vor den Augen der Nidwaldner ab, ohne dass diese davon hätten profitieren können; den Zoll kassierten nämlich die Urner in Flüelen und die Luzerner in der Stadt sowie bei Hert-

Die Lopperstrasse und die Achereggbrücke (NW 2.2) kurz nach der Eröffnung 1862; Lithographie von Xaver Schwegler. Die neue Strasse rückte Hergiswil und die Stadt Luzern näher an den Hauptort Stans. Die Aufzugsbrücke im Bild wick 1887 einer Drehbrücke.





Die Felsenstrasse bei Harissen ist Teil der 1877 erbauten Verbindung zwischen Stansstad und Kehrsiten (NW 497). In Anlehnung an das kurz zuvor eröffnete Vorbild am Urnersee nannte man sie auch die «kleine Axenstrasse». Postkarte um 1900.

stein, wo sie den Richtung Küssnacht abzweigenden Verkehr erfassen.

Die frühe Neuzeit

Die Verkehrsstrukturen, die sich im Lauf des Hoch- und Spätmittelalters herausgebildet hatten, bestanden in ihren Grundzügen unverändert bis ins 19. Jahrhundert.

An den Seen hatten sich Fähren etabliert; die Anlegestellen wurden trotz des immer noch leichten Anstieges des Seepiegels nicht mehr verlegt. Infolge der vereinten Anstrengungen, das Bett der Engelbergeraas zu kanalisieren, hatte sich der Grundwasserspiegel im 15. Jahrhundert abgesenkt, so dass der Verkehr zwischen Stans, Stansstad, St. Anton (Ennetbürgen) und Buochs den Talboden benutzen konnte. Von Stans zog man trotzdem noch bis 1851 über den Ennerberg, weil die Wilerbrücke an einem recht idealen Standort gebaut war (die Brückenstelle bei Faden war bis zur massiven Eindämmung der Aa im 19. Jahrhundert viel unsicherer). Die Verläufe der wichtigsten Strassen von Stans nach Engelberg, nach Kerns und nach Emmetten, wurden bis 1850 nicht wesentlich verändert; die Siedlungsschwerpunkte waren gesetzt und blieben eigentlich bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts stabil.

Im 17. und 18. Jahrhundert mehrten sich zwar die Stimmen, die den beklagenswerten Zustand der Landstrassen tadelten, und es gab wohl auch da und dort Verbesserungen; vielleicht zog Nidwalden nach dem vom Kloster unternommenen Wegausbau zwischen Chaltenbach/Grafenort und Dorf Engelberg auch mit Strassenarbeiten im unteren Tal der Engelbergeraas nach. Die Vorbilder – Chaussees in Frankreich – waren den Nidwaldner

Offizieren aus den Diensten in Versailles und Neapel bekannt. Doch im grossen und ganzen dürfte es bei Verordnungen zum Wegunterhalt sowie bei Reparaturarbeiten geblieben sein.

Während im 19. Jahrhundert die industrielle Revolution grosse Teile der Landschaft im Jura, Mittelland und auch im alpinen Glarus veränderte, tat sich in den Tälern der Innerschweiz nichts – oder fast nichts; als Ausnahmen sind hier immerhin das Rotzloch und Hergiswil zu nennen. Ersteres war ab 1562 Standort verschiedener mit einer Mühle verbundener Gewerbebetriebe, von der Papierherstellung bis zur Verhüttung von Erzen aus der Frutt. Mitte des 19. Jahrhunderts übernahm hier der Fabrikant Kaspar Blättler die Papierproduktion, baute ein Schwefelbad und förderte die Dampfschiffahrt. Die «Glasi» in Hergiswil war eine Gründung der Gebrüder Siegwart, die 1810 aus Flüeli im Entlebuch ausziehen mussten, weil ihnen weiterer Holzschlag für ihre Öfen verweigert worden war. Nach Hergiswil konnten Brennmaterial, Pottasche und Kaolin leicht auf dem Wasserweg herangeschafft werden.

Mit dem Wachsen der Städte und Industriegegenden sowie mit der Entstehung einer grossen, finanzkräftigen Bourgeoisie setzte auch der Tourismus ein. Auch hier hatte Kaspar Blättler «die richtige Nase» und baute auf dem Joch des Klimsen (am Pilatus), auf einer Höhe von 1900 Metern ü. M. im Jahre 1860 ein Hotel. Gleichzeitig wurde noch weiter oben an diesem mythischen, geheimnisvollen Berg ein Gasthaus errichtet; die Touristen beförderte man von Hergiswil und Alpnachstad auf Pferden und in Sänften den Berg hinauf, was natürlich die Anlage guter Wege erforderte.

Der Pilatus blieb lange Zeit der einzige touristische Höhepunkt, von dem Nidwalden profitieren konnte. Als 1889 die Zahnradbahn von Alpnachstad aus erbaut wurde, verlor auch der Reitweg durch den Nauen hinaus an Attraktion. 1893 tauchte mit dem Stanserhorn ein neuer Stern am touristischen Himmel auf. Zum Hotel auf dem Gipfel führte von Beginn weg eine Zahnradbahn ab Stans mit Bahnanschluss ab Stansstad.

Anfänglich war Nidwalden nur am Ausbau eines kantonalen Strassennetzes interessiert und förderte diesen seit 1851 tatkräftig. Gegenüber der Brünigstrasse etwa, die von Luzern aus durch das Sarnental führen sollte und als Projekt schon in den 1820er-Jahren entwickelt worden war, verhielt sich Nidwalden ablehnend. Das Bedürfnis nach einer schnelleren «Communication» mit Luzern hielt sich in Grenzen; am liebsten hätte man eine Verbindung über Nidwaldner Boden, von Kerns nach Stans und Beckenried, gesehen. Das hätte sicher den Vorteil gehabt, dass die Bundessubventionen in den Ausbau des kantonalen Strassennetzes geflossen wären. Die junge Eidgenossenschaft spielte aber nicht mit: Nationale wurden über kantonale Interessen gestellt. Bis 1861 wurden die Lopperstrasse und die Achereggbrücke (als Zugbrücke) gebaut, was Nidwalden wohl nie bereut haben dürfte.

Blick von Löli auf Stans und den Pilatus. Radierung, 1. Hälfte 19. Jahrhundert. Die Strasse nach Engelberg ist beidseits mit Mauern gegen das Weideland abgegrenzt.

1815 wechselte Engelberg zum Kanton Obwalden. Das Kloster und sein Dorf hatten bereits viele gelehrte Besucher beherbergt, die eigentlich die naturforschende «Avantgarde» des Tourismus darstellten. Die Hauptattraktionen bildeten in erster Linie die Bergwelt und die Klosterbibliothek. Als in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer mehr zahlungskräftige «Fremde» in Engelberg den Sommer verbrachten, machte sich der schwierige Zugang zum Ort auch stärker bemerkbar: Ein einigermaßen sicherer Kutschenverkehr durch den «Rosshimmel», das Steilstück des Weges, war nicht möglich. In den frühen 1870er-Jahren baute man die heute bestehende Strasse. Unten im Tal war schon vorher «gestrasst» worden; die neue Verbindung wich zwischen Dallenwil und Wolfenschiessen vom traditionellen Wegverlauf wesentlich ab, indem sie schon bei Müli/Dallenwil auf die rechte Aa-Seite übersetzte und damit den berühmten Steinibach umging (vgl. S. 22).

Von nun an sollten die Nidwaldner im Tal der Engelbergeraai die Touristen nur noch vorbeifahren sehen. Es entstanden zwar kleinere Kurorte in Maria Rickenbach (Wallfahrtsort seit dem 16. Jahrhundert) und Wiesenberg; Nidwalden fand aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg durch den Skitourismus auf Trüebsee, in Emmetten und auf der Klewenalp wieder Anschluss an das Fremdenverkehrsgewerbe.

Bemerkungen zur Methode der Inventarisierung

Die historische Bearbeitung des Inventars basiert vor allem auf der Auswertung der überlieferten Karten, unter





Das Chriesiloch, die oberste Felspartie des Bergweges von Hergiswil zum 1860 eröffneten Pilatus Kulm (NW 7), war ursprünglich ein natürlicher Kamin, den Steinmetzen 1855 vergrösserten. Damals wurden auch die Stein-
stufen eingeschlagen.

vanus cum adientibus terrarum tractibus» in Nürnberg. 1796 wurde das Blatt Nr. 7 von Johann Rudolf Meyers «Atlas Suisse» mit dem Gebiet der Innerschweiz veröffentlicht. Später folgten viele Karten, die mehr oder weniger das Relief von Joachim Eugen Müller, einem bekannten Engelberger Kartographen und Landschaftszeichner, als Vorlage verwendeten. Müller, der von 1752 bis 1833 lebte, war Zimmermann, amtierte aber auch als Säckelmeister der Talgemeinde.

Neben den Karten wurde auch die heimatgeschichtliche Literatur beigezogen und in Bezug auf Informationen und Quellen über Strassen, Wege, Brücken, Wirtschaftshäuser, Fähren, Zölln und Wegkapellen ausgewertet. In dieser Hinsicht ist Nidwalden nicht überaus reich bestückt. Einen ersten Einblick gab die Darstellung von Aloys Businger aus dem Jahre 1836 mit vielen Hinweisen auf die lokale Wirtschafts- und Agrargeschichte. Viele Informationen waren dem Stanser Historiker Robert Durrer zu verdanken; sein Band der «Kunstdenkmäler der Schweiz» ist für jeden Wegforscher ein unverzichtbares Nachschlagewerk. Zu erwähnen sind hier auch die Toponymie Nidwaldens, die von Karl Keel wissenschaftlich bearbeitet wurde, und die Arbeit über die Nidwaldner Alpwirtschaft von Leo Odermatt, denen ebenfalls viele Hinweise und Anregungen entnommen werden konnten.

Eine weitere Basis für die Wegforschung stellte die Erinnerung der ansässigen Bevölkerung dar, obwohl von einer systematischen Forschung im Sinne einer «oral history» nicht die Rede sein kann. Trotzdem haben bei Geländebegehungen ortskundige Bauern, Waldarbeiter und andere Personen Hinweise auf einzelne Wegführungen geben konnten. Die Diskussionen mit der Bevölkerung stellten einen besonders reizvollen Aspekt der Inventarisierungsarbeit dar.

Nachdem das historische Wegnetz aufgrund der Karten und anderer Quellen rekonstruiert worden war, wurden alle relevanten Wege und Strassen begangen und sämtliche Wegelemente, -relikte und Wegbegleiter systematisch aufgenommen und kartiert. Luftbildauswertungen und archäologische Sondierungen konnten aber nicht vorgenommen werden, obwohl dies manchmal durchaus wünschbar gewesen wäre.

denen die einzelnen Blätter des zwischen 1870 und 1920 erstellten Topographischen Atlas der Schweiz (auch «Siegfriedkarte») wegen ihres Massstabes (1:25 000 und 1: 50 000) und ihrer topographischen Genauigkeit eine besondere Rolle spielen.

Nidwalden erscheint aber schon in der frühen Neuzeit in Kartenwerken, die allerdings oft schwierig zu interpretieren waren. Der Halbkanton, der Pilatus und der Vierwaldstättersee wurden etwa auch in den Schweizerkarten von Aegidius Tschudi (1560), Nicolas Sanson und Hubert Jaillot (1696) und Johann Jakob Scheuchzer (1712) wiedergegeben. In Matthäus Merians Aufnahme des Vierwaldstättersees wurden die seenahen Gestade Nidwaldens recht genau berücksichtigt. Die früheste kartenähnliche Darstellung auf Nidwaldner Boden ist ein Tafelbild von Johannes Stumpf aus den Jahren 1542–1547; es zeigt Stans aus der Vogelschau, ist also noch keine zentralprojizierte Karte. Die erste Karte, die ausschliesslich Unterwalden abbildete, war 1767 von Gabriel Walser herausgegeben worden; sie erschien unter dem Titel «Canton Unterwalden sive pagus Helvetiae subsyl-

Eine kleine Wegtypologie

Weg- und Strassenvielfalt in Nidwalden

Wege und Strassen stehen in mancherlei Beziehung: mit dem Ort, an den sie führen, mit ihrer Geschichte, Funktion oder rechtlichen Stellung. Sie gelangen auch oft in Namen zum Ausdruck, deshalb gibt es viele Wortkombinationen mit «-weg».

Entsprechend der Bedeutung, welche die Landwirtschaft in Nidwalden hat, stehen zahlreiche Wege im Zusammenhang mit dem Viehauftrieb.

Viehfahrwege

Viehfahrwege sind keine «fahrbaren» Verbindungen, sondern Wege, auf denen junge Rinder, Schafe und Kühe von den Sennen auch heute noch zu Fuss im Frühjahr auf die Berggüter und Voralpen, im Sommer auf die «Wildenen» (Hochalpen) und im Herbst in Etappen ins Tal zurückgeführt werden.

In historischen Dokumenten werden Viehfahrwege oft als «männweg» erwähnt: Wege, über die man (oft nur in gewissen Jahreszeiten) «ungebundenes Vieh» – Tiere, die nicht vor Karren oder Schleiflasten angespannt waren – treiben durfte. Diese Fahrwege führten, wo immer möglich, durch Wald oder zumindest dem Waldrand entlang, da man das Kulturland unbedingt schonen wollte. Wichtig war vor allem auch, dass die Füsse der Rinder nicht verletzt wurden. Das über den Gotthard in den Süden getriebene Vieh wurde deshalb beschlagen oder erhielt «Schuhe». Andererseits mussten die bald morastigen Viehtriebwege begehbar bleiben, weshalb man die Oberfläche vielerorts mit Steinen befestigte.

Vor der endgültigen Entwicklung von der Alpweide zur Alpwirtschaft ab dem 15. Jahrhundert (mit Hartkäseherstellung und Aufzucht von Milchkühen für den Export in die Lombardei) gab es wohl noch Viehrassen, die wesentlich berggängiger waren, so etwa das Bündner

Grauvieh. In den letzten hundert Jahren wurden die Rinder um mehr als die Hälfte schwerer, was dazu führte, dass die jahrhundertealten Wege den Ansprüchen der neueren Viehrassen nicht mehr genügten.

Im Kulturlandbereich hatten die grossen Fahrwege oft eigentlichen Gassencharakter; der wichtige Weg zu den Berggütern und zur Beckenrieder Alp (NW 634) weist beispielsweise noch heute auf einer Seite eine Begrenzungsmauer auf. Es gibt aber auch kürzere Fahrwege – Verbindungen von Allmenden zu Höfen etwa.



Auch die nassen Talniederungen wurden früher als Fütterungsplätze für das Vieh benutzt. In Ennetmoos führt ein eingezäunter Fahrweg von den Höfen von Murmatt zum Drachenried hinter (NW 437).



Mit grosser Anstrengung wurde der Alpweg nach Sinzgäu (NW 521) in der Rübimatt instand gestellt: Davon zeugen die Holzschwellen und steinbesetzten Trittflächen der Stufen.

Als Beispiel sei hier der alte Weg vom Drachenried zur Murmatt hinauf erwähnt (NW 437).

Der alte Fahrweg von Oberrickenbach nach Sinzgäu (NW 521; mit Alpteil des Klosters Muri) verwandelte sich in Rübimatt durch die Erosion streckenweise in ein «Bachbett». Mit grossen Anstrengungen versuchte man, die Sohle des Weges stabil zu halten und dem Vieh, vor allem den Kühen, den Aufstieg zu erleichtern. Vergessen wir nicht, dass das Rind vom Auerochsen, einem «Tiefenlandbewohner», abstammt.

Wallfahrtswege

Es gibt in Nidwalden verschiedene Orte, zu denen Pfarrei- und Landeswallfahrten führ(t)en. Ausserhalb des Kantons liegen Flüeli-Ranft, Einsiedeln und Maria Sonnenberg (Seelisberg), das seit dem 16. Jahrhundert aufgesucht wurde. St. Jakob in Ennetmoos ist der gemeinsame Wallfahrtsort der Ob- und Nidwaldner und sollte die Einheit Unterwaldens bekräftigen. Aus dem 14. Jahrhundert sind Bittgänge nach St. Anton (Ennetbürgen) und St. Jost (am Bürgenberg) überliefert (NW 617). Die Ridli-Kapelle in Beckenried ist als Ziel von Wallfahrern (vor allem von Fischern) seit dem 17. Jahrhundert verbürgt (NW 801.3). Seit dem 16. Jahrhundert gewinnt Maria Rickenbach als Gnadenort an Bedeutung; die Kapelle trat seit der Reformation an die Stelle der Beatushöhle bei Interlaken (vgl. auch S. 27; NW 602). Ein wichtiger Wallfahrtsweg zum Marienheiligtum in Niederrickenbach geht auch von Buochs aus (NW 601).

Daneben gibt es viele lokale Heiligtümer: etwa die Rübi-Kapelle, die zur Bitte um Schutz vor dem Dorfbach in Buochs aufgesucht wurde (NW 672), oder die Rohrenkapelle, nach deren Aufsuchen die Käferplage fernbleiben sollte (NW 9.2).

Kirchwege

Eine mit dem Wallfahrtsweg nah verwandte Wegkategorie ist der Kirchweg. Er war eine Lebensader für die Bauernfamilien, die ausserhalb der Dörfer wohnten. Die Pfarrkirchen, insbesondere die erste Pfarreikirche in Kirchhofen, waren der Angelpunkt des religiösen, aber auch des weltlichen Lebens der Gemeinde. Später übernahm in Stans zwar auch der Markt eine solche soziale Funktion, das Alltagsleben blieb aber engstens mit dem sonntäglichen Kirchgang verknüpft.

Der Kirchweg war ein öffentlicher Weg mit Sammelcharakter. Auf ihm fand man sich von den Einzelhöfen zum Kirchgang zusammen, auf ihm wurde das Neugeborene zur Taufe gebracht, die Paare gingen auf diesem Weg zur Vermählung, Leichenzüge benutzten ihn auf ihrem Gang zum Friedhof. Oft wies der Kirchweg eine befestigte Oberfläche auf, damit man nicht gezwungen war, durch das hohe, nasse Gras zu gehen.

Gassen

Gassen sind kultivierte Wege, eingefasst von Mauern, Hecken oder Steinwällen; letztere wurden in jahrhundertelanger Arbeit nach und nach aus dem Wegbereich



Der Schlussanstieg zur Wallfahrtskapelle St. Jost am Bürgenberg mit einer Randpflästerung (NW 617; links); der alte Kirchweg vom Bürgenberg zur Pfarrkirche in Buochs, ein Steinplattenweg (NW 625; Mitte); ein eingemauerter Weg in Oberdorf, Beckenried (NW 750, rechts).

gegen hat die jahrhundertlange Wegbenutzung durch Mensch und Grossvieh, unterstützt durch die Erosion, vielerorts zu recht tiefen Gräben geführt. Ein in dieser Hinsicht beeindruckendes Beispiel ist der Viehfahrtweg von Sagendorf nach Niederbauen (NW 653).

entfernt. Im verwandten Wort «Gosse» klingt das Grabenartige der Gasse an, denn meist sind sie ein wenig in den Untergrund eingetieft. Der Talboden der Engelbergeraa sowie die Berghänge und Schuttkegel der Bäche in Dallenwil, Altzellen, Hergiswil und Beckenried erscheinen heute weitgehend «steinarm». Doch noch vor wenigen Generationen brachen die bekannten Wildbäche oft aus und überschwemmten die Schuttkegel. Es gibt in Nidwalden nur noch wenige Steinmauern im Tiefland; wir wissen aber, dass zum Beispiel bei Bad in Oberdorf eine gewaltige Mauer das Engelberger Tal abgeschlossen haben muss. Alte Stiche aus dem 19. Jahrhundert zeigen uns noch aus Stans herausführende Wege (etwa jener nach Milchbrunnen, NW 482), die beidseits von Lesesteinmauern eingefasst waren. Diese sind bis auf kleine Reste verschwunden. Umso wertvoller sind die Wegmauern an der Wilgasse (NW 8.1.1) auf dem Ennerberg, die erhalten geblieben sind, oder das einzigartige Relikt der Spränggi-Gasse ob Oberdorf (NW 751).

Hohlwege

Hohlwege, wie sie im Mittelland häufig vorkommen, mit oft zahlreichen, sich bündelnden oder auffächernden Nebenspuren, findet man in Nidwalden nirgends. Hin-

Winterwege

Der Winterweg darf nur in der kalten Jahreszeit, wenn der Boden gefroren ist oder die Vegetation nicht geschädigt wird, mit Vieh begangen oder zum «Holzreisten» benutzt werden. Im Gebirge werden auch lawnensichere Varianten zu den Sommerwegen über die Pässe als «Winterweg» bezeichnet – Beispiele dieser Art findet man in Nidwalden jedoch nicht.

Wegrechte waren häufig Zankapfel zwischen den Teilsamen (Genossenschaften) und den einzelnen Bauern auf ihren Gütern. Oft stritt man sich dabei auch um die am Weg liegenden «Gatter» und Zäune.

Saumwege

Diese Wege mussten recht breit sein, damit zwei beladene Lasttiere unterwegs kreuzen konnten und ihre Seitenlasten (Saume, von lat. «sagma», zu je 50–80 Kilogramm) nicht an der Bergseite anstießen. Der Topographische Atlas vom Ende des 19. Jahrhunderts bezeichnet eine (bessere) Wegkategorie mit dem Ausdruck «Feld- und Saumweg». In Nidwalden gehören alle Viehfahrtwege in diese Kategorie. Lange Zeit dürften auch die Verbindungen im Tal nicht viel mehr als Saumwege gewesen sein, die man zur Not auch mit einem einachsigen Ochsenkarren benutzen konnte. Der vom Kloster Engelberg im 12. Jahrhundert geforderte Reitweg nach Buochs

(wo klostereigene Güter lagen) dürfte ein solcher Saumweg gewesen sein.

Passverkehr gab es in Nidwalden eigentlich nur über den Jochpass (NW 6): Im 18. Jahrhundert brachten Weinhändler italienischen Wein in «Lägeln» (Fässchen) von der Grimsel–Gries-Route her über diesen Pass zum Kloster Engelberg.

Trampelpfade

Trampelpfade sind durch blosser menschlicher Begehung entstandene «Naturwege» in ebenem oder geneigtem Gelände. Viele «Hof-zu-Hof-Verbindungen» gehören in diese Gruppe, ebenso Wege zu Gras- und Streuwiesen, die nur einmal im Jahr gemäht werden. Viele Trampelpfade entwickelten sich aus Wildwechsellern. Sie entstehen und vergehen nach jeweiligem Bedarf, können deshalb zumeist nicht historisch, zeitlich oder örtlich «erfasst» werden. Die alten Hofstätten auf dem Stanserboden sind noch heute durch lange Trampelpfade verbunden, die durchaus erhaltenswert sind, auch wenn sie keine spektakuläre Substanz aufweisen.

Waldwege

Der beispielhaft gute alte Waldweg vom Wolfboden durch die Studflue nach Bad hinunter wird hier näher vorgestellt (vgl. S. 26, NW 448). Schöne Waldwege, die

sich heute oft als ideale Wander- und Höhenwege anbieten, da sie relativ wenig Gefälle aufweisen, findet man aber auch in anderen Gebieten Nidwaldens, beispielsweise am Stanserhorn (NW 447) oder im Bürgenbergwald (NW 486). Längst nicht überall waren Einsprengungen und Stützmauern notwendig. Vielfach wurden sie auch nur für eine Aufforstung oder einen grösseren Holzschlag gebaut und später nicht mehr unterhalten.

Landstrassen

Namentlich erwähnt ist «die Landstrasse» in Nidwalden bereits in Schriften aus dem Mittelalter; der Ausdruck bezeichnet aber eher eine juristische Kategorie, als dass er etwas über Breite, Wegoberfläche und Qualität eines Weges aussagen würde. Die «Strasse» ist, ähnlich wie der Kirchweg, ein öffentlicher Weg, allerdings zusätzlich mit Ortsverbindungscharakter. Die im 12. Jahrhundert erwähnte Strasse bei Grafenort beispielsweise (NW 4, OW 5) ist die Verbindung von Engelberg nach Stans, Stansstad und Buochs. Der Übergang von der Land- zur Landesstrasse, deren Unterhaltungspflicht dem Lande (in Engelberg: dem Kloster) obliegt, ist fließend. Ein Stück einer «vergessenen Landstrasse» stellen wir in diesem Heft unter dem Titel «Wegachsen» (vgl. S. 22; NW 4.2, NW 4.3) näher vor.



Im Gebiet des Steinibaches in Dallenwil kommt Gips vor, was zu einem äusserst weichen Untergrund führt. Der alte Fahrweg zu den fruchtbaren Treichialpen hat sich in einer Krette bei Tannersboden derart tief «eingefressen», dass er auf einer Länge von über 50 Metern abgebrochen ist. Ein Durchgang ist seit den 1970er-Jahren nicht mehr möglich (NW 459).



Oben: Trampelpfad durch die Flur von Chrummenacher, zwischen dem Landsgemeindeplatz in Wilen und Breiten. Der Pfad strebt dem alten Steg in Hostetten zu. Am Weg steht eine kleine Kapelle (NW 483).



Unten: Im Chilchliwald baute man 1907 für 7000 Franken einen 300 Meter langen Schlittweg für den Holztransport, der massiv in den Fels eingesprengt werden musste (NW 496).

Promenadenwege

Der Promenadenweg ist eine historisch jüngere Wegkategorie. Welche Leute hätten denn früher schon Zeit und Musse zum Promenieren und Lustwandeln gehabt? In Nidwalden wohl am ehesten die Patrizier des wohlhabenden Fleckens Stans. Sie zogen es aber eher vor auszureiten. Das «Promenieren» ist eine bürgerliche Erfindung des späten 18. und des 19. Jahrhunderts.

Am Vierwaldstättersee entstanden ab Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die Gründerzeit eine Vielzahl kleinerer und grösserer Kurhäuser. In Nidwalden wären da etwa das Rotzloch (verbunden mit einem Bad), Schöneck, Maria Rickenbach, Honegg, Wolfenschiessen und die recht mondäne Hotelanlage am Bürgenstock zu nennen. Daneben gab es noch kleinere Pensionen und Gasthäuser, etwa in Fürigen, Wirzweli, Brunni (Hergiswil) und Trüebsee für weniger betuchte Gäste oder Tagesaus-

flügler. Um ihnen etwas bieten zu können, wurde ein mehr oder weniger grosses Areal der Umgebung parkartig gestaltet. Ausserdem wollte man den oft längere Zeit bleibenden Kurgästen die schönen Aussichtspunkte, Bäche, Wasserfälle und Badeplätze zugänglich machen. Dazu baute man auf dem Bürgenstock etwa den spektakulären Felsenweg (LU 34).

In Schöneck und in Fürigen fallen noch heute «ziellose», verschlungene Wege auf, die zur näheren oder weiteren Umgebung der Hotels gehörten (NW 657).

«Polenstrassen»

Wege und Strassen erhielten ihren Namen auch von ihren Erbauern. Im Zweiten Weltkrieg waren in Nidwalden, im Réduit, viele Truppen und Internierte (Polen, Russen, Italiener und andere) einquartiert. Die Internierten wurden auch im Strassenbau eingesetzt. Bei-



spiele von «Polenstrassen» sind die Verbindung über das Ächerli (NW 444) sowie jene zwischen Büren ob und nid dem Bach (NW 538). Ihr Bau erfolgte weniger unter dem

Diktat einer wirtschaftlich-rationellen Arbeitsweise als vielmehr im Rahmen einer sinnvollen Beschäftigung in Weg- und Strassenprojekten, die schon vor längerer Zeit ausgearbeitet worden waren, zu deren Verwirklichung aber bislang die Mittel gefehlt hatten. Nun hatte man dank den internierten Soldaten und den hilfsdienstpflichtigen Bautruppen viele Arbeitskräfte, die den Mangel an Baumaschinen wettmachen konnten. Der zeitliche Druck war zudem, ausser beim Bau der eigentlichen Militärstrassen, gering.

Kunststrassen

So nannte man im 19. Jahrhundert die nach aller Ingenieurskunst gebauten, breiten und belastbaren Strassen, die in der Schweiz meist die ersten, gut befahrbaren Verbindungen zwischen den grösseren Dörfern darstellten. Vorbild dafür war in der Aufbruchzeit nach 1848 der Chausseestrassenbau der Kantone Bern und Zürich.

Die meisten nach 1850 erbauten Strassen in Nidwalden sind heute überformt und den Erfordernissen des modernen Autoverkehrs angepasst. Einen ursprünglichen Habitus hat einzig das Strassenstück zwischen Buochs und Beckenried, entlang dem See bei Hohbüel, bewahren können (NW 8.2.2). Zur Ausstattung einer Kunststrasse gehörten in der Regel auch Kolonnensteine. Diese sollten die Strassengrenze markieren. Heute sind sie vielerorts durch sichere, aber optisch weniger reizvolle Leitplanken ersetzt.



Oben: Ein Promenadenweg führt vom ehemaligen Kurhaus Schöneck fast eben ins schroffe Grueblital. Er ist noch heute Bestandteil eines gut unterhaltenen Wanderweges (NW 657).

Unten: Die Strasse von Ennetbürgen nach Honegg wurde 1870 erbaut, um die Hotels auf dem Bürgenstock zu erschliessen. Sie weist lange Trockenstützmauern auf. Das Bauwerk kam die Hoteliers Durrer und Bucher vom Bürgenstock teuer zu stehen, da die anfänglich zugesicherten Subventionen vom Kanton schliesslich ausblieben (NW 122).

Der Engelberger Talweg im Laufe der Zeit

Wegachsen: wechselnde Ziele, wechselnde Ufer

Der Talweg nach Engelberg hat nördlich von Wolfenschiessen seinen Verlauf mehrfach geändert, ja sogar sein Ausgangspunkt war nicht immer so eindeutig wie heute. Die wichtigen, verkehrsträchtigen Verbindungen können geschichtlich ganz verschieden gelagert sein und sind häufig nur vage zu rekonstruieren (NW 4.2, 4.3).

Für die Epochen der Ur- und Frühgeschichte kann eine Transhumanz mit Schafen vom Mittelland durchs Engelbergertal hinauf angenommen werden, die möglicherweise um den Alpnachersee herumführte. Schon festere Konturen nehmen verkehrsmässig Beziehungen zwischen dem Gotteshaus St. Leodegar in Luzern und namentlich erwähnten Höfen im Engelbergertal an: Dallenwil, Büren, Altzellen und andere. In Stans vermutet man einen Dinghof, der dem Gotteshaus St. Leodegar gehörte. Diese Güteranordnung setzte einen Weg voraus, der von Stans bis Wolfenschiessen auf dem linken Aa-Ufer blieb, versehen mit einer Brücke bei Büren nörd dem Bach.

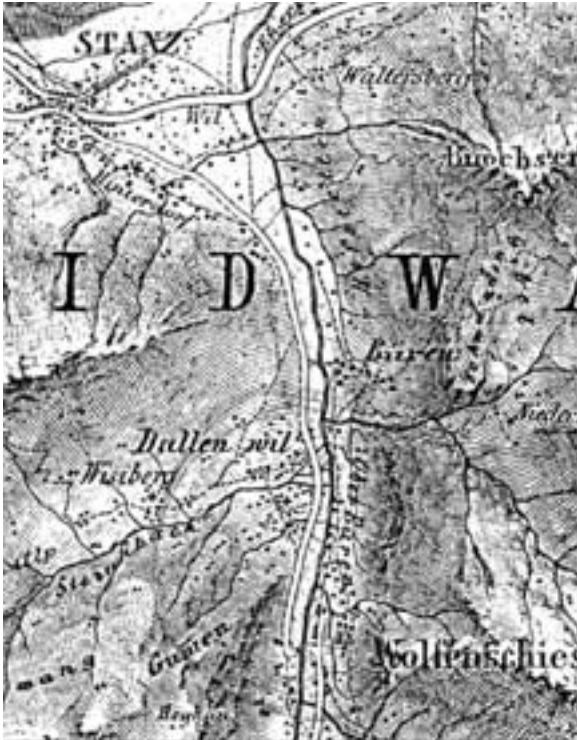
Für das im 12. Jahrhundert gegründete Kloster Engelberg dürfte jedoch zu Beginn ein ausschliesslich rechtsufriger Weg wichtiger gewesen sein, denn in Buochs be-

sass es einen zu seinen Gütern gehörenden Hof. Ähnliches galt auch für das Kloster Muri, das in Buochs seine Basis für die Bestossung der Alpen im Engelbergertal besass. Schon früh wurde für Engelberg aber auch der Zugang zum Haupthafen in Nidwalden, Stansstad, wichtig.

Interessant ist nun das Engelberger Hofrecht zu Buochs aus den Jahren um 1400. Darin waren Bestimmungen zum Klosterzugang enthalten. Das Gotteshaus sollte vom Hof zu Buochs auf jeder Seite des Wassers eine offene Strasse bis Engelberg «ins Holz» haben, so dass man einem Ross sein Halfter aufschlagen und «ohne alles Irren» bis Engelberg gehen könne. Könnte man wegen des Wassers die Strasse nicht sicher befahren, so möge das Gotteshaus die Zäune aufbrechen und ohne irgend eine Vergütung durch die Güter fahren, bis die Strasse wieder sicher sei. Mit «Holz» war wahrscheinlich

Die Giessenbrücke bei Müli in Dallenwil wurde 1869 gebaut. Seit einigen Jahren steht sie nicht mehr im Dienst des Durchgangsverkehrs.





der Eschlenwald bei Mettlen gemeint. Angesichts der Tatsache, dass der Flusslauf noch bis in die Neuzeit (vor allem auf dem Boden zwischen Stansstad, Stans und Buochs) unkontrolliert verlief, war die geforderte Offenhaltung beider Flussufer gut verständlich.

Im Spätmittelalter hätten also wohl zwei gute Wege nördlich von Wolfenschiessen bestanden: einer über Dallenwil und Oberdorf nach Stans und Stansstad, ein anderer, wohl weniger wichtig, dem Fuss des Walters-

berges entlang über die Wilgass nach Buochs. Bis ins 19. Jahrhundert hinein war nun die Brücke bei Brügg, unweit der Burgstelle Hubel in Wolfenschiessen, zweifellos der wichtigste Übergang über die Engelbergeraara im Tal. Der Flurname Strasshostet in Dallenwil erinnert noch daran, dass hier, auf dem linken Aa-Ufer, die Landstrasse durchführte. Hier stand auch einst ein Wirtshaus.

1861 verlegte man die Strasse zwischen Dallenwil und Wolfenschiessen auf das rechte Ufer. Die Entwicklung des Dorfes Wolfenschiessen und die häufige Beschädigung und Unterbrechung der Talstrasse durch den Steini-Bach dürften der Grund für diese Achsverschiebung gewesen sein. Damals wurde die Giessenbrücke (bei Müli, Dallenwil) gebaut. Ihr Schwibbogen wurde von Oberingenieur Hartmann entworfen und von Baptist Valeti aus Genua für 8000 Franken ausgeführt. Im Jahre 1869, beim Bau der durchgehenden neuen Strasse nach Engelberg, wurde sie wahrscheinlich verstärkt (deshalb steht diese Jahrzahl auf dem Brückenschlussstein).

In einer Karte aus den Jahren zwischen 1811 und 1824 ist hier noch kein Übergang über die Engelbergeraara eingezeichnet. Es besteht dagegen ein «Fussweg» von Wolfenschiessen der Engelbergeraara entlang nach Büren. Dort ist auch ein Steg eingezeichnet, was die Vermutung bestärkt, dass auch auf der rechten Seite der Engelbergeraara immer ein Weg bestanden hat.

Doch der Achsverschiebungen noch nicht genug: In den Siebzigerjahren baute man eine Strasse, die das «Städtli» in Dallenwil umfuhr, wodurch die Giessenbrücke funktionslos wurde.



Oben: Die Leuzinger-Karte von 1852 ist die letzte Darstellung, die noch den alten Strassenverlauf zwischen Stans, Dallenwil und Wolfenschiessen zeigt.

Unten: Seit 1861 führt die Verbindung von Stans ins Engelbergertal nicht mehr durch Strasshostet. Der Name des Hofes und hohe Stützmauern erinnern noch an sie.

Der Militärweg am Lopper

Von der Acheregg führt ein Wanderweg zum Lopper und zum Renggpas hinauf, der zu den schönsten am Vierwaldstättersee zählt. Nach wenigen Schritten steht man oberhalb des Verkehrstreibens im Tal und lässt den Blick über den Alpachersee bis hin zu den Berner Alpen schweifen (NW 410).

Der steile Ürtewald, durch den man unterwegs zieht, gehört zu Stansstad. Für ihn bestand früher ein Auftriebsrecht für 24 Ziegen und einen Bock. Oberhalb der Acheregg stand zur Habsburgerzeit die Loppburg. Der Geograph Aloys Businger erwähnte 1834 ein altes Gasthaus in Acheregg, wo die Fährleute und Fischer einkehrten. Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts wurde an der Hellegg Kalk gebrochen und in

der Ziegelei im «Mättelihöfli» (Hergisiwil) gebrannt. Erwähnenswert ist im weiteren, dass hier 1865 ein Bronzebeil gefunden wurde, was auf eine vorgeschichtliche Besiedlung hindeutet.

So steil der Lopper auch ist, der Holzhunger des 19. Jahrhunderts führte dazu, dass auch dort Kahlschläge durchgeführt wurden. 1880 wurde der «Gyrenspitz» (eine Bergkuppe beim Reigeldossen) abgeholzt. Auf Obwaldner Seite, südwestlich der nahezu unüberwindlichen Wissflue, war schon 1794 der Telliwald verkauft worden. Er kam trotz des vielbeklagten «Geissfrasses» wieder auf. Die trockene, steile und viel besonnte Bergseite des aus Kreidekalk bestehenden Loppers weist eine ganz eigene, reiche Flora und Fauna auf. Schon an der Kan-

Der Lopperweg nahe der Kantongrenze. Für die Randpflasterung wurden bergseits gebrochene Kalksteinplatten verwendet. Auffällig ist das ursprünglich gegen den Berg geneigte Hangtrasse.





Der Militärweg am Lopper weist teilweise hohe schräge Böschungsmauern auf. Bergseits ist er in den felsigen Hang geschlagen.

tonsstrasse von 1858–1860 entlang dem Ufer entdeckt man für diese Region eher seltene Pflanzen wie Blutstorchenschnabel und Kronwicke. Auf der Seeseite an der Strasse hat sich eine Kolonie von (ursprünglich wahrscheinlich ausgesetzten) Würfelnatern etabliert.

Wer den Aufstieg von der Hellegg zur Krette des Loppers wählt, dringt auf einem Zickzackweg in eine vielfältige Waldvegetation ein mit alten Eiben und verschiedenen Geissblatt- und Schneeball-Büschen auf einer nur dünnen Erdkruste. Der Weg weist viele Hangstützmauern aus Bruchsteinen auf und wurde über weite Distanz in den Untergrund eingesprengt. Er hat nach der ältesten genauen Karte, der «Dufourkarte» (Topographische Karte der Schweiz) von 1864, keinen Vorläufer und soll 1926 als eine Verbindung zwischen den beiden strategischen Punkten Acheregg und Rengpass vom Militär gebaut

worden sein. Im Réduit, in der Verteidigungsstellung, die im Zweiten Weltkrieg als letzte in den Alpen aufrecht erhalten werden sollte, kam dem Lopper als vorgeschobenem Felsriegel zum Mittelland eine besondere Bedeutung zu. Der Weg sollte als rückwärtige Verbindung zu den Stellungen und den Festungseingängen dienen. Zum Glück hatten diese ausgedehnten Anlagen und der Weg nie eine echte Feuerprobe zu bestehen.

Seither ist die ursprüngliche Breite des Lopperweges durch das Material, das Jahr für Jahr von der Bergseite herabrollt, stark geschmälert worden – umso besser sind die einst klaffenden Wunden auf beiden Seiten des Weges vernarbt. Eine wirtschaftliche Bedeutung kam ihm im ertragsschwachen Ürtewald kaum je zu; er wird denn heute auch in erster Linie von Wanderern und Naturfreunden benutzt.

Das begehrte Holz der hohen Wälder

Erste Forstwege in Nidwalden

In den Talniederungen und der Umgebung der Dörfer gab es vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert nur noch Niederwälder; Buschwald, würde man heute sagen, der für Hagstecken und Brennholz alle paar Jahrzehnte wieder neu geschlagen wurde. Um gutes Bauholz zu gewinnen, musste man etwas höher hinaufsteigen, wo die langschäftigen Tannen und Fichten wuchsen (NW 448).

Man wusste früh um den Reichtum und den Nutzen des Waldes und begann ihn früh auch von behördlicher Seite zu schätzen: In Buochs beispielsweise war jedem Berechtigten vorgeschrieben, wieviel Stämme ihm für den Neubau eines Hauses, Stalles oder Gadens zustanden. Die Realität sah jedoch anders aus: individuelle Interessen wurden damals schon bisweilen vor das Gemeinwohl gestellt. An den Steilhängen brachte man das Langholz relativ leicht in den «Reist-Zügen» zu Tale. Natürlich nahmen dabei die Blössen im Wald zu. Dies wiederum liess Wildheuwiesen und Ziegenweiden entstehen.

Die Weganlage im Ägertliwald erforderte massive Einsprengungen im Fels (NW 448).



Ganz schlimm wurde der Holzraub, als man nach dem «Franzosenüberfall» von 1798 daran ging, die eingäscherten Dörfer wieder aufzubauen. Man fällte Bäume, wo man nur konnte, denn die Not war gross. Zurück blieben die kahlen Berghänge des Buochser- und Stanserhorns. Die Folgen blieben denn auch nicht aus und waren für das Land womöglich langfristig gefährlicher als der Krieg selbst: Murgänge und Wildbäche bedrohten jetzt Stans und Buochs und verursachten Verheerungen, die existenzgefährdend waren. Mit diesem Problem war aber Nidwalden nicht allein; in ganz Europa – vom Mittelmeer bis nach Skandinavien – ertönte der Ruf nach Waldschutz und Aufforstung. Doch erst mit dem Ersatz des Energieträgers Holz durch die Kohle und mit den Eisenbahnen und Kanälen, auf denen diese Kohle hergebracht wurde, konnte der Druck auf den Wald wesentlich gemildert werden. In der Schweiz trugen die verschiedenen Forstgesetzgebungen das Ihre dazu bei, um dem Raubbau ein Ende zu bereiten. Gerade der Widerstand der Bergbevölkerung war aber hartnäckig; die ersten Nidwaldner Förster hatten es nicht leicht, sich durchzusetzen.

Der Schlitt-, Reist- und Sielweg im Ägertliwald und Wolfboden war die erste grössere forstliche Weganlage in Nidwalden, die eine geordnete Alternative zur wilden Reisterei in der Falllinie darstellen sollte. Sie wurde 1905–1907 von der Korporation Stans erstellt. Ein Beispiel gab dabei die gelungene wirtschaftliche Erschliessung des Bannwaldes oberhalb von Altdorf und Flüelen durch ein weit verzweigtes Wegnetz. Der für 20 000 Franken gebaute Weg war 4 Kilometer lang und 1.5–2.5 Meter breit; er wies ein Gefälle von durchschnittlich 15 Prozent auf. Die Korporation verzichtete auf Bundessubventionen, da sie nicht auf die verlangte Reduktion des Gefälles von 30 Prozent eines Wegstückes eintreten wollte.

Die Wallfahrt nach Maria Rickenbach

«Wir ziehen zur Mutter der Gnade...»

Die Kapelle in Rickenbach ist seit dem 16. Jahrhundert ein bedeutender Wallfahrtsort.

Ein guter Weg war da nicht nur für die Pilger selbst wichtig, sondern auch für die

Träger, die das benachbarte Wirtshaus versorgten (NW 602).

Die Wallfahrt zur Kapelle in Rickenbach, wo eine aus dem Bildersturm im Berner Oberland errichtete Statue der Mutter Gottes verehrt wird, muss schon im 16. Jahrhundert eingesetzt haben. Erste Kunde von einer Kapelle hat man bereits anno 1565. Im Jahre 1569 stand ein Wirtshaus neben der Kapelle. Von 1760 ist eine Pilgerfahrt wegen Wassergefahr verbürgt. 1781 pilgerte die Kirchgemeinde Buochs wegen Verheerungen des Dorfbaches nach Maria Rickenbach. Am 5. September 1798, während des Franzoseneinfalls, fand sogar eine Kinderwallfahrt statt. Und 1848 beispielsweise pilgerten insgesamt 15000 Gläubige zur Mutter Gottes nach Niederrickenbach. Das heutige Kloster der immerwährenden Anbetung wurde erst im Jahr 1857 gegründet; die heutige Wallfahrtskirche stammt aus dem Jahr 1869.

Die Versorgung des Wallfahrts- und späteren Kurortes sowie des Klosters erfolgte lange Zeit von Dallenwil aus. Träger «keuchten unter ihrer Last den Wandflueberg hinauf». Das Kloster hielt sich ausserdem eigene Maultiere. 1911 wurde das erste Seil gezogen – ein Benzinmotor half von nun an, die Lasten den Berg hinauf zu befördern.

Der Weg nach Maria Rickenbach ist aber viele Jahrhunderte älter als die Wallfahrt. Er war auch der Viehfahrweg zur grossen Steinalp, welche dem Kloster Murbach gemäss Propsteirodel 1370–80 einen Ziger zu zinsen hatte. Rickenbach selbst hatte jährlich einen Ziger und zwei Käse abzugeben. Das Propsteirodel von 1435 erwähnte ausserdem noch Morsfeld, das ebenfalls nur gering belastet war. Die grosse Steinalp war im übrigen eine der alten Gemeinalpen der ehemals einzigen Kirchhore Stans.

Der Verlauf des Aufstiegs ist im Gelände eindeutig; er wird durch den Topographischen Atlas 382 Isenthal von

1895 bestätigt. Von diesem historischen Weg findet man im Waldaufstieg einen allgemein 1–1.5 Meter breiten, guten Weg mit zum Teil pflasterungsartiger Oberfläche sowie Holzprügelstufen. Viele Böschungen und Eintiefungen zeugen von einer langen Benutzung.

Ein «Ghirm-Hüttli» (Schutzhütte) bildet den Standort der ersten von 14 Kreuzwegstationen, die bis 1930 ausschliesslich im Wandflueberg gestanden haben sollen. Bei dieser Schutzhütte ruhten sich die Träger von Waren und Sänten (in denen Kurgäste nach Niederrickenbach getragen wurden) aus. Sie diente den Pilgern auch als Unterstand, wie der im Innern angebrachte Wand-spruch belegt:

«Wir ziehen zur Mutter der Gnade
Zu ihrem hochheiligen Bild
Oh! Lenke der Wanderer Pfade
Und segne, Maria! sie mild»

Die Grundmauer, im Grundriss etwa 8x4 Meter, ist verputzt. Die gebogenen Tor- und Fenstergewölbe geben dem der Urte Büren gehörenden «Gruebi» (ein anderes Wort für die Schutzhütte) ein anmutiges Aussehen. Die Wände und das Fundament sollen aus dem 18. Jahrhundert stammen. Eine breite Holzbank umgibt den ganzen Innenraum, in dem sich viele Inschriften befinden. Hier bleibt den Wandernden ein Stück Asphaltstrasse bis Hasenmatt nicht erspart. Der weitere Aufstieg zur immer näher rückenden Wallfahrtskirche ist aber wieder reizvoller.

Maria Rickenbach ist keineswegs der einzige Wallfahrtsort in Nidwalden: Da gibt es noch St. Jost in Ennetbürgen, die Ridli-Kapelle in Beckenried, zu der vor allem die Fischer gerne zogen, oder die Rübi-Kapelle oberhalb von Buochs, zu der man pilgerte, um Fürbitte gegen Wassersnot zu leisten. Die behördlich angeordnete Landeswallfahrt führte oft nach St. Jakob im Kernwald.

Viel Holz, wenig Stein

Brücken in Nidwalden

Kaum eine der Nidwaldner Brücken, ob aus Stein oder aus Holz, ist mehr als 200 Jahre alt. Dafür ist im Kanton die Tradition der gedeckten Holzbrücken bis in die jüngste Zeit lebendig.

Mit Fug und Recht dürfte man die Brücke im Sand, die heute auf Engelberger Boden liegt, als die älteste bekannte Brücke des Kantons bezeichnen, denn sie war für den Alpaufzug der Nidwaldner nach Trüebsee immer von grosser Bedeutung. Dieser Wert wurde den Bewohnern jeweils vom Abt auch vorgerechnet, wenn es um eine Reparatur oder einen Neubau ging. Die heutige so genannte Örtigenbrücke in Sand stammt von 1860. Eine Steinbrücke wird aber schon vor 1500 vermutet.



Ungedeckte Holzbrücken und Stege mussten ungefähr alle sieben Jahre erneuert werden, weil das Holz mit der Zeit verfaulte und nicht tragfähig blieb. Oft stand man vor der Frage, ob ein aufwändiger Bau einer Steinbrücke (für den neben Steinen auch viel Holz und Mörtel benötigt wurde) sich lohnte, wenn man bedenkt, dass alle 50 Jahre mit einer Flutkatastrophe zu rechnen war. Vielfach blieb es wohl bei Vorsätzen und eher «schlecht und recht» genügenden Provisorien.

Gedeckte Holzbrücken baute man schon seit Jahrhunderten (z.B. hielt eine Eichenholzkonstruktion über die Melchaa in Sarnen aus dem 17. Jahrhundert bis zur Korrektur dieses Flusses in den 1880er-Jahren). Sie erforderten jedoch sehr viel Holz und gute Zimmermannsarbeit. Die wichtige Wilerbrücke wurde bereits 1471, als man mit der Kanalisation der Aa begann, erwähnt. 1882 errichtete man hier eine gedeckte Holzbrücke (NW 8.1, 8.1.1).

Die Steinbrücke bei Fallenbach (NW 439) wurde 1882 erbaut. Imposant wirkt auch die Fadenbrücke in Buochs (NW 8, 8.2.1). Die Gemeinde Wolfenschiessen ihrerseits hält wohl den Schweizer Rekord nicht nur, was die Zahl der Seilbahnen, sondern auch was jene der gedeckten Holzbrücken anbelangt.



Oben: Die Örtigenbrücke (OW 269.0.1) liegt zwar auf Engelberger Gemeindeboden, war aber für den Auftrieb des Viehs von Wolfenschiessen zu den Alpen von Trüebsee von grosser Bedeutung. Die Nidwaldner trugen denn auch seit eh und je einen Grossteil der Unterhaltskosten.

Unten: Die Brückenstelle, an welcher der traditionelle Talweg zwischen Stans und Engelberg (NW 4.2) über die Engelbergeraue setzte, heisst Brügg. Die heutige gedeckte, sechsjochige Brücke wurde 1962 erbaut und ersetzte an diesem Standort einen älteren Übergang (NW 619).

Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee

Von «Nauwen» und «Jaassen», «Fehren» und «Susten»

Das Seegestade und das Hinterland des kleinen Standes Nidwalden waren vom Mittelland her zu Lande nur mit Schwierigkeiten und Umwegen zu erreichen. Umso wichtiger war der Schiffsverkehr auf dem vielarmigen Vierwaldstättersee.

Der Ursprung der Schiffferei auf dem Vierwaldstättersee liegt im Dunkeln. Ein Einbaum war jedoch verhältnismässig einfach herzustellen und dürfte sicher schon zur Zeit der auch an diesem See, zum Beispiel auf der Horwer Halbinsel, nachgewiesenen Seeufersiedlungen des Neolithikums benutzt worden sein. Im Drachenried, einem einstigen kleinen See, soll man im Moor ein solches Gefährt gefunden haben. Einbäume hielten sich bemerkenswert lange; noch im späten 18. Jahrhundert war von «Eychbäumen» die Rede.

Dienten die ersten Schiffe sicher der Fischerei, so erfahren wir doch schon früh von Personen- und Warentransporten oder können zumindest indirekt darauf schliessen: Das Kloster Muri besass im Jahre 1064 Wiesen in Stansstad und Fürigen und hatte Anteil an der Fischerei. Weitere Besitzungen lagen in Gersau und in Buochs; hier bestand ein zentraler Hafen für die Überfahrt mit dem Vieh, das auf den Alpen im Engelbergertal gesömmert wurde, was für diese Zeit schon grosse, starke Schiffe voraussetzte. Vom Benediktinerkloster in Engelberg vermutet man, dass es ursprünglich in

Buochs, unweit der Mündung der Aa, hätte gebaut werden sollen. Auf jeden Fall hielt sich hier ein Fronhof, und ein Teil des Verkehrs über den See wickelte sich von hier aus ab. Andererseits waren im Dienste des Klosters Engelberg Fischer in Stansstad, die sich auch für den Schiffsverkehr zur Verfügung stellen mussten. Später (1538) entstand hier eine Sust, die ab 1550 auch den Engelberger Landleuten zur Verfügung stand.

Im Hochmittelalter gab es also noch keinen organisierten öffentlichen Fährdienst und man kann noch nicht von einem «Seeverkehr» sprechen, der die Bewegung von Waren, Werten und Zeichen beinhaltet.

Die Institutionalisierung «kommerzieller», das heisst privat betriebener «Fahren» ist auf dem Vierwaldstättersee im frühen 13. Jahrhundert anzusetzen. Einen Beleg

Der Hafen von Stansstad war bis 1862, als die Achereggbrücke Nidwalden an die Brünigstrasse anschloss, die wichtigste Pforte des Landes. Der «Schnitzturm» hat sich gegenüber dem Stich von Louis Villeneuve, 1825, kaum verändert (vgl. auch Abb. S. 7).





dafür haben wir durch ein Glöcklein, das zu jener Zeit gegossen wurde und die Stiftung des «Bergfahrts» in Alpnach-(Nider-)stad ist. Später, im 15. Jahrhundert, wurde diese Fähre Gegenstand vieler Rechtshändel. Verschiedene Geschlechter stritten sich um das Monopol, bis 1578 Schiffahrt und Warenspeidition Regal des Staates Obwalden wurden.

In Buochs lag das Schifffahrtsrecht von 1428 während 200 Jahren in den Händen der Buochser Ürte; damit vermied man wohl solche Rechtshändel. Ende des 17. Jahrhunderts ging das Recht des Fährbetriebes an die Landesregierung über, denn Buochs entwickelte sich damals zum Zentrum des Viehverlads für die Welschlandfahrer, die ihre Pferde, Ochsen und Jungrinder über den Gottard treiben wollten, um sie in Italien zu verkaufen.

Die «Verstaatlichung» des Fährwesens ging mit einer massiven Zunahme des Personen- und Warenverkehrs einher. Stans war für die ordentliche Versorgung des Landes mit den unabdingbaren Lebensmitteln (Korn, Wein, Salz, Metalle etc.) besorgt und richtete in «seinem» Hafen die notwendige Infrastruktur ein: eine geschützte Anlegestelle und eine eigene Sust. Der Fährdienst wurde an Private verpachtet, blieb aber strengen Vorschriften unterstellt. Ein erstes landeseigenes Warendepot bestand vorerst im so genannten Schnitzturm, der 1428 erstmals erwähnt wurde und noch im Spätmittelalter trockenen Fusses erreichbar war. Eine 1750 erbaute grosse Sust ging im September 1798 in Flammen auf. In der Folge wurde das noch heute bestehende, grosse Gebäude – vom Luzerner Architekten Nikolaus Purtschert entworfen – als Warensust erbaut.

Eine «Schiff- oder Fehren-Ordnung» bestand spätestens seit 1623 und war im Nidwaldner Landbuch festgehalten. Sie umfasste Bestimmungen zur Verkehrssicherheit im weitesten Sinne: Die schweren Waren sollten nur auf Nauen transportiert werden. Für Personen (bis 27 an der Zahl) waren die «Jaassen» (auch «Jassli») vorgesehen. Zur Besatzung der Nauen gehörten jeweils sechs starke Männer. Die Fährleute sollten sich während der Fahrt nicht an den Saumen Wein «bewinen» (Spund öffnen, Wein trinken und Wasser nachgiessen ...). Natürlich sollte auch der Zoll ordnungsgemäss eingezogen und abgeliefert werden. Auf «Jaassen» wurde im übrigen auch Grossvieh transportiert. Für solche Transporte jedoch musste der Boden verstärkt werden. Die Fährleute, als «Zoller», versahen auch polizeiliche Funktionen, wenn sie darauf achten sollten, dass keine fremden Bettler ins Land hereingelassen würden.

Nun, dafür bestand eigentlich wenig Gefahr, denn die Tarife waren recht hoch. Zu Aloys Busingers Zeiten (1834) betrug das Fährgeld für eine Überfahrt von Stansstad nach Winkel (Horw) vier Batzen, zwei- bis dreimal soviel, wie ein Pfund Kalbfleisch damals kostete! Damit stellten sich der Benutzung der Fähre soziale Schranken entgegen. Natürlich konnten auch andere Schiffe auf dem See verkehren, aber man bedurfte dafür eben eines Schiffes, einer Anlegestelle und eines Bootsplatzes, was de facto nur noch die Fischer besaßen.

Die Fährordnung von 1781 sah regelmässige Fahrten von Stansstad zum Montagmarkt und zu anderen Markttagen in Luzern vor. Während langer Zeit im 19. Jahrhundert schien nur einmal wöchentlich, nämlich jeweils am Dienstag, ein Schiff nach Luzern gefahren zu sein. Die Kommunikation mit der nächstgrösseren wichtigen Stadt war demzufolge nicht nur durch die Preisbarriere beschränkt, sondern verlief überhaupt stockend. Daran änderte auch die zweimal wöchentlich abgehende Post nicht viel. Es verwundert deshalb nicht, dass man sich in den betroffenen Kreisen in Stans eine Öffnung erhoffte, zum Beispiel durch den Bau einer Achereggbrücke. Dieser entscheidende Brückenschlag, verbunden mit dem Bau einer Felsenstrasse entlang des Reigeldossens am Lopper nach Hergiswil, wurde 1862 im Rahmen der grossen Welle des nationalen Strassenbaus nach 1848 Wirklichkeit.

Stansstad, der Hafen von Stans, wurde im Mittelalter zum Eingangstor nach Nidwalden und Engelberg. Es verwundert nicht, dass er schon sehr früh abgesichert wurde. Als Teil der allgemeinen Landesbefestigung, welche sich



Ein Holzstich von E. F. Graf aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeigt einen traditionellen Warentransport auf dem Vierwaldstättersee vor Stansstad (rechte Seite). Mit dem Bau der Strassen und Eisenbahnen verlagerte sich der Schiffsbetrieb auf dem Vierwaldstättersee in jener Zeit vom Warentransport zum Personenverkehr. Im Hafen von Luzern werden aber 1888 immer noch Güter verladen (rechts).

die politisch erstarkenden Stände der Eidgenossenschaft zulegte, wurden im 13. und 14. Jahrhundert Tausende von Weisstannenstämmen in den Seegrund gerammt, um die bloss liegende Landzunge und den Hafen gegen eine unverhofft auftauchende Schiffsflotte zu schützen. Beim damals (im Vergleich zu heute) über zwei Meter tieferen Wasserstand legte man eine Sperre von der Harisenbucht (man wollte dem Feind «die Haare ausreissen», daher der Name) bis zur Seeenge von Acheregg. Als Hafenzufahrt blieb ein 10 Meter breiter «Grendel» offen. Hier ermöglichte eine Mole das längsseitige Anlegen von Schiffen. An ihrem Ende stand ein vorgeschobener Turm, der Schnitzturm. Die Abwehranlage beschäftigte noch im September 1798 die zu Wasser angreifenden Franzosen. Die Uferverbauung erstreckte sich jedoch noch weiter, bis zur Acheregg. Beim allgemein tieferen Seestand konnte hier nur eine schmale Rinne, die natürlich leicht zu schliessen war, die Durchfahrt in den Alpnachersee und damit ins Herz Obwaldens gewährleisten. Kein Wunder, dass hier – am Ende der Loppornase – einst eine Burg stand. Adalbert Durrer, der noch vor 100 Jahren die nur wenig unter dem Seespiegel stehenden Pfähle sah, glaubte auch die Reste einer vieljochigen, zu dieser Befestigung führenden Brücke ausmachen zu können. Es könnte sich aber auch um eine Absperrung oder um einen zur Acheregg führenden Steg gehandelt haben, wo jahrhundertlang ein Gasthaus für die Schiffer und Fischer stand. Am Abwehrdispositiv der Nidwaldner waren auch die Obwaldner stark interessiert. Noch heute gehört ein Drittel des nach 1798 teilweise restaurierten Schnitzturms zu Obwalden.

Die Öffnung Nidwaldens begann ohne eigentlichen politischen Umbruch schon vor dem entscheidenden Brückenschlag 1860–1861. Sie setzte beim Schiffsverkehr an. Am 24. September 1837 trat der erste Dampfer, die Stadt Luzern, seine Jungfernfahrt auf dem Vierwaldstättersee an und legte die Strecke Luzern–Flüelen in zweieinhalb Stunden zurück. Die Rudernauen benötigten für diese Distanz neuneinhalb Stunden. Vorerst ging es um die Beschleunigung des Nord-Süd-Verkehrs über den Gotthard, zu dem die aufkommenden Industrie- und Handelszentren auf beiden Seiten der Alpen drängten. Stansstad wurde zwar erst 1859 regelmässig von Dampfschiffkursen angelaufen, die auf der Fahrt nach Alpnachstad vor allem Touristen beförderten, aber das Ende des Fährwesens, das im 19. Jahrhundert vielen Menschen Brot und Einkommen verschafft hatte, kündete sich an.

Wer wollte den Fortschritt, die Öffnung, das Ende der patriarchalen Verhältnisse? In Nidwalden stellt man für die Zeit des «Franzosenfalls» eine tiefe Kluft fest zwischen dem liberalen und dem konservativen Lager – wie man später sagen würde. Anders war der hartnäckige Widerstand gegen Industrie und landwirtschaftliche Reformen, aber auch derjenige gegen einen Strassenausbau, der den Anschluss an das Strassennetz des Bundesstaates und den Bau der Achereggbrücke mit einschloss, nicht zu erklären.

Verkehrshistorisch hat die Strasse heute den Seeweg besiegt. Das Wasser, als älteste «Strasse der Menschheit», ist weitenteils aus der Sphäre der alltäglichen Arbeit in diejenige der Freizeit übergegangen: Der See ist heute ein Ort des Sportes und der Erholung.

Wege, Wegbegleiter und ihre Geschichte

Nidwaldner Spezialitäten

Manche Wege und manche wegbegleitenden Bauten haben ihre ganz speziellen Geschichten. Zwei von ihnen werden hier erzählt (NW 448, 474).

Obbürgen gehört heute politisch zu Stansstad. Kirchlich ist Stansstad aber erst seit 1959 eine eigene Pfarrei, zuvor war es eine Kaplanei, die von Stans aus betreut wurde. Auch wenn man von Obbürgen nach Stansstad zur sonntäglichen Messe ging, fanden Taufen und Beerdigungen doch weiterhin in Stans statt. Dafür – und für andere Erledigungen im Landeshauptflecken – musste man während langer Zeit einen Umweg in Kauf nehmen.

Die einstigen «Ysenstangen», die auf der Felsseite Halt boten, wurden noch 1836 von Aloys Businger bestaunt. Heute wird die Passage auf beiden Seiten durch Drahtzüge und Gasrohre aus neuerer Zeit gesichert (NW 448).

1594 gab die Regierung den Auftrag, eine Fussgänger-Verbindung über die Untere Stöckmatt zu bauen. Dazu musste ein Steinmetz den Weg ein Stück weit in den Felsen hauen. Um die Sicherheit für die Benutzer gewährleisten zu können, wurden bergseits etwa zwei Zentimeter dicke Eisenstangen angebracht – ein seltener Luxus in jener Zeit. Die Verbindungsstücke zwischen Stangen und Fels sollen die alten Handwerkerzeichen getragen haben, wie wir sie sonst von den Bauten der Steinmetze und Zimmerleute kennen. Diese Eisenstangen gaben dem Weg seinen Namen: «Ysenstangenweg» (NW 448). Der Geograph Aloys Businger fand diese Weganlage in seiner Landesbeschreibung von 1836 einer Bemerkung würdig; wohl bestanden damals noch die originalen «eingeklammerten Eisenstangen», wie er sich ausdrückte.



Ein schicksalsträchtiger Bildstock

Welche Ereignisse und Schicksale mit alten Wegen, Strassen und Brücken verbunden sein können, ahnen wir etwa, wenn wir an einem Kreuz am Wegrand vorbeikommen, das den Namen eines Verstorbenen oder Verunglückten trägt. Manchmal erinnert zudem eine kleine Gedenktafel an den Unglücksvorgang.

In Sulzmattli fällt am Weg, der von Wiesenberg und Loch her führt (NW 474), ein alter steinerner Bildstock auf. Dass es mit ihm eine besondere Bewandnis hat, erfährt man aus den «Erinnerungen» von Alfred Niederberger, Büren: «Im «Lützligaben» (so heisst die Schlucht nördlich von Sulzmattli) ist ein altes, schönes, aus Stein gehauenes Bildstöckli. Es ist ein kleines Kunstwerk. Um dieses handelt es sich nun. Seit jeher war das Wasser in der Mulde zwischen Unter Sulzmattli und Oberholzweg knapp. Fürs Vieh hatte man oft nur schlechtes Sodwasser. Im Sulzmattli war seit alters her ein Beizli. Um wenigstens da etwas gutes Quellwasser zu haben, holte man dieses im Lützligaben, wo eine kleine, jedoch dauerhafte und gute Quelle war. Für diesen Wasserträgedienst beauftragte man oft spät abends noch einen jungen Knecht, der trotz seiner Gutmütigkeit und Hilfsbereitschaft gern gehänselt wurde. So beschloss man

eines Abends, wahrscheinlich unter Einfluss eines starken Sulzmattlikaffees, diesem Wasserträger das Gruseln und Fürchten beizubringen. Mit einem Leinlaken über dem Kopf, als Gespenst verkleidet und entsprechend fürchterliche Töne von sich gebend, schlich einer den arglosen Burschen an. Einige aber hielten sich in Deckung, um den Schabernack zu geniessen. Der so überraschte Wasserträger erschrak dermassen, dass er einen grossen Stein ergriff und denselben auf das «Gespenst» schleuderte. Der Vermummte wurde so unglücklich am Kopf getroffen, dass er tot zusammenbrach. Um dieses so unglücklich ausgegangene Nachtbubenstück etwas zu sühnen und für das Seelenheil des dabei Verstorbenen etwas zu tun, errichtete man jenes Bildstöckli.»

Links: Der «Ysenstangenweg» wurde 1594 aus dem Fels geschlagen. Wohl erst viel später verbreiterte man den Aufstieg zur Unter Stöckmatt zur karrentauglichen Zufahrt und pflästerte ihn mit Bruchsteinen (NW 448).

Rechts: Der Bildstock im Lützligaben stammt von 1704. Er weist ähnliche Formen auf wie die im selben Jahr errichteten Bildstöcke des Stationenwegs im Engelbergertal (NW 474; vgl. Abb. S. 11).



Die IVS-Arbeit am Beispiel

Von Beckenried nach Emmetten

Die Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz erfolgt in zwei Phasen. Im Gelände werden die noch sichtbaren Spuren alter Verkehrswege aufgenommen, auf historischer Ebene Hinweise aus alten Karten und Plänen sowie bildlichen und schriftlichen Quellen ausgewertet. Diese Informationen führen gemeinsam zu einer Aussage über Bedeutung, Funktion und Verlauf eines historischen Weges, wie das folgende Beispiel zeigt (NW 8.1.4, 8.2.3, 754).

Der historische Weg von Beckenried nach Emmetten führte von Isenringen/Schiffsstation über Boden und St. Anna nach Vorder Erlibach und stieg dort hangaufwärts zum «Gruebi» an der heutigen Strasse. Anschliessend verlief er wohl in zwei Kehren zu Pkt. 695 und weiter über Blatti zu Pkt. 774, unterhalb der Pfarrkirche Emmetten. Woher wissen wir dies?

Friedrich Wilhelm Delkeskamps «Malerisches Relief» von 1830–35 (vgl. Abb. unten) zeigt diesen Wegverlauf

Auf Friedrich Wilhelm Delkeskamps «Malerischem Relief des klassischen Bodens der Schweiz», 1830–1835 als Radierung erschienen, ist der Weg von Beckenried (A) nach Emmetten (B) gut zu erkennen.

als erste Karte, hier ohne Kehren. Der genaue Wegverlauf zwischen Vorder Erlibach und «Gruebi» ist ausserdem durch den Topographischen Atlas (TA) bezeugt, der ihn mit der selten verwendeten Signatur «historischer Weg» wiedergibt (vgl. Abb. S. 35).

Offensichtlich ist damit der Verlauf des alten Saumweges nach Emmetten mehr oder weniger definierbar. Wir wissen aber, dass 1852/1853 «gestrasst» wurde und vermuten, dass die beiden Spitzkehren, die im TA 380 Buochs von 1892 gestrichelt, als «Fussweg», zwischen den Kurven der heutigen Strasse im Ischenwald eingezeichnet sind, dieser ersten Strasse entsprechen – der alte Saumweg wird hier wohl einen direkten, steileren Verlauf genommen haben. Bei Blatti ist seine Wegführung anhand des TA (eingezeichneter «Saumweg»)



wieder eindeutig festzulegen. Was die Fortsetzung nach Emmetten (Pfarrkirche) betrifft, ist zu vermuten, dass der einstige «Landweg» nach Uri etwas weiter nördlich der heutigen Strasse verlief.

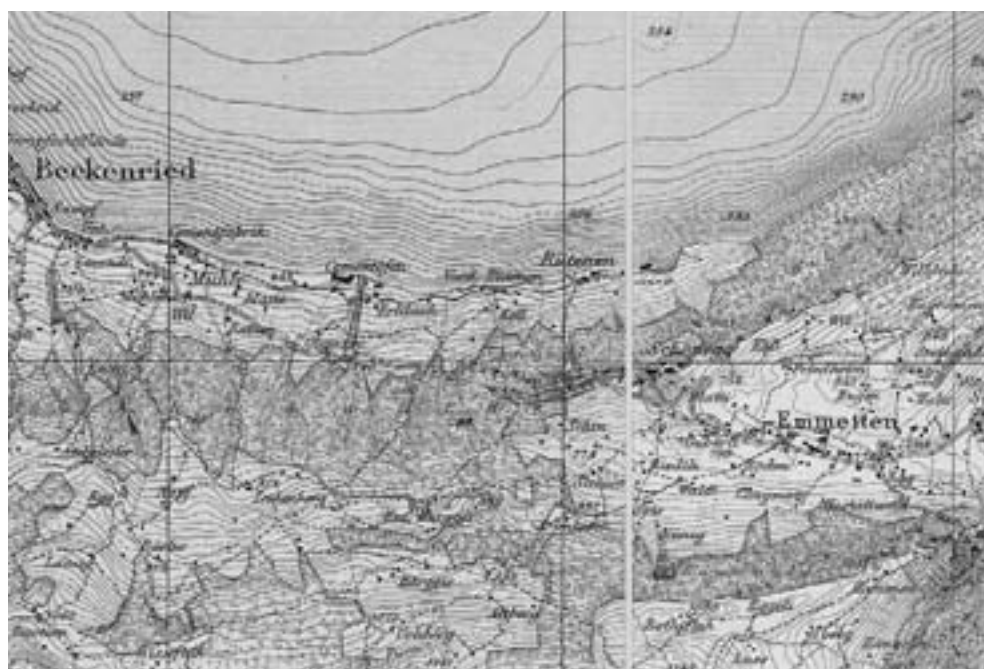
Wir können mit einiger Sicherheit annehmen, dass 1852/53 auch von Beckenried nach Emmetten eine erste Strasse gebaut wurde, nachdem schon zuvor eine gut befahrbare Verbindung von Stans nach Buochs und weiter nach Beckenried angelegt worden war. Jedenfalls findet man im Landratsprotokoll Verträge und Landkäufe für den Strassenbau in Emmetten vom 16. April 1852 (solche Dokumente sind aber manchmal mit Vorsicht aufzunehmen, denn man erfährt darin häufig nur von Plänen und nicht, ob diese auch verwirklicht wurden). Offensichtlich genügte die Strasse aber den Anforderungen des zunehmenden Wagen- und Kutschenverkehrs nach Schöneck, dem aufstrebenden Kurort, bald nicht mehr, denn sie war sicher zu steil. Ihr Verlauf entsprach ziemlich genau der Wegführung des alten Saumweges. 1877 wurde das Projekt einer neuen Strasse nach Emmetten diskutiert; der Voranschlag sah Kosten von 115 000 Franken vor. Eine Planrolle, die im Archiv der Baudirektion des Kantons Nidwalden liegt, zeigt eine Strasse, die bei St. Anna beginnt und eigentlich nur eine Verbreiterung der alten Strasse darstellt; neu sind bloss die Spitzkehren im Ischenwald. Am 5. Dezember 1879 wurde ein Vertrag für den Bau einer neuen Strasse abgeschlossen, die bis Ende September des folgenden Jahres zu vollenden war. Die Kosten fielen mit 68 000 Franken

wesentlich geringer aus. Es wurde eine weniger steile Strassenroute gewählt – sie entspricht der heutigen Strasse.

Und was zeigt das Gelände? Bei Vorder Erlibach, an der Strasse nach Rüteneu, beginnt das gut erkennbare Trassee des alten Weges nach Emmetten. Es handelt sich um einen nicht mehr klar bestimmbar Hangweg von 2–3 Metern Breite, an dem sich auch Stützmauerreste finden lassen. Er zielt auf das «Gruebi» an der Strasse (vgl. Abb. S. 36), lässt sich jedoch im Wald nicht mehr ausmachen.

Die Strasse von 1852/1853 führte gemäss TA 380 Buochs von 1892 als «Fussweg» in der aufsteigenden Fortsetzung im Osten des Gruebis südlich der heutigen Strasse durch und machte zwei Kehren. Im Gelände finden sich davon keine Spuren mehr. Die historische Strasse führte dann in einem noch nachweisbaren, aber aufgelassenen, 4 Meter breiten Hangweg weiter, der auf 650 Meter ü. M., im Knie der Strasse, Richtung Schöneck führt: Es handelt sich dabei um ein über 100 Meter langes, hoch überwachsenes, im westlichen Teil einem Felsen entlang führendes Trassee.

Nördlich des Punktes 695 ist die Geländesituation heute stark verändert; hier müssen der historische Saumweg und wohl auch die Strasse von 1852/53 unter das Trassee und die Böschungen der heutigen Strasse zu liegen gekommen sein. Bei Blatti, nach der Querung des Schöneck-Bächleins, können wir den Verlauf wieder eindeutig in einem 2–3 Meter breiten, asphaltierten und



Erstausgabe des Topographischen Atlas der Schweiz, der so genannte Siegfriedkarte, Bl. 380 Buochs, 1892, und 381 Brunnen, 1894. Die Karte zeigt die 1852/53 erbaute Kunststrasse zwischen Beckenried und Emmetten.

stark in den Untergrund eingelassenen Strässchen nachweisen. Dieses mündet in die Kantonsstrasse.

Der Verlauf des alten Saumwegs (NW 8.1.4) ist wohl grösstenteils mit demjenigen der Strasse von 1852/53 identisch. Bei seiner Lokalisierung wird man verunsichert durch einen im Wald zwischen Schöneck und den Kehren der heutigen Emmettenstrasse in Serpentinaufsteigenden, teilweise mit Steinen befestigten Weg sowie zwei Steinbogenbrückchen (vgl. Abb. unten). Dies sind «Objekte», die man vorschnell als historische Überreste

des alten Weges betrachten könnte. Das Mauerwerk, das man hier am Weg ebenfalls findet, und die beiden Brücklein erweisen sich aber bei näherer Untersuchung als jünger: Da findet sich viel Zement an den Rundbogen der Brücken, Geländer sind in die Stützmauern eingegossen und die Anlage lässt sich überhaupt nur schlecht in einen älteren Wegverlauf einpassen. Die Erklärung liegt denn auch auf der Hand: Wir haben hier den einstigen Promenadenweg westlich des ehemaligen Kurhauses Schöneck (NW 657) vor uns.

Oben: Das «Gruebi», ein geschützter Ruheplatz, im St. Antoniwald.

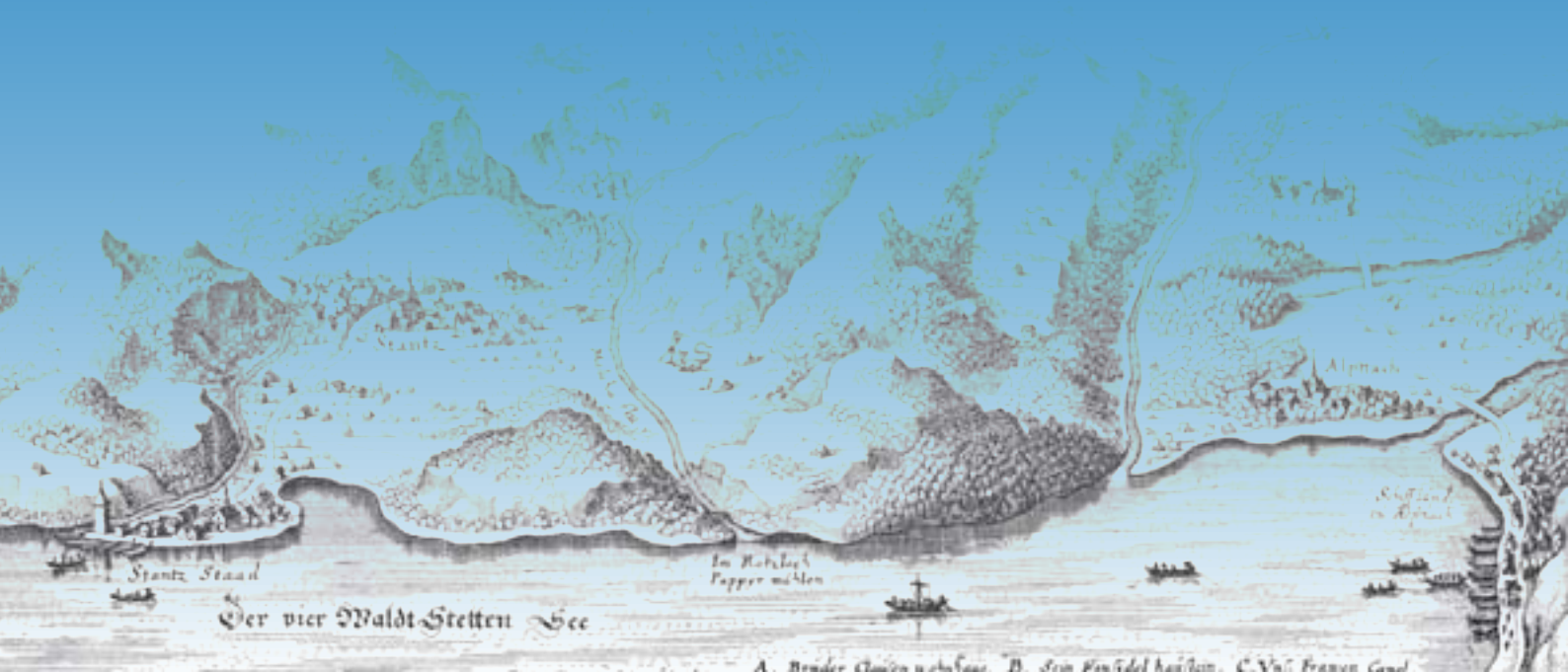
Unten: Brücke, Mauerwerk und Geländer sind Bestandteile des Promenadenweges zum Kurhaus Schöneck.



Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das IVS im Kanton Nidwalden

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte

vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bild dokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartographisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Nidwalden

Die IVS Dokumentation zum Kanton Nidwalden wurde in den Jahren 1988–1996 erarbeitet. Für die Geländeaufnahmen, die historischen Recherchen und die Redaktion der Texte zeichnet Andres Loepfe verantwortlich. Er konnte auf grössere Vorarbeiten von Emil Amacher und Urs Kälin aus den Jahren 1985–1987 aufbauen. Die kartographischen Arbeiten besorgten Werner Vogel, Eneas Domeniconi und Roland Stutz.