

Raumgestaltung zwischen Fels und See

Der Hafenort Flüelen im Mittelalter

Christian Auf der Maur

Der malerische, am Südennde des Vierwaldstättersees gelegene Ort Flüelen gilt als Tor zum Urnerland. Er war auf der Gotthard-Route viele Jahrhunderte lang einer der Etappenorte, wo zwischen See- und Landweg gewechselt wurde. Dies setzte deshalb eine entsprechende Infrastruktur voraus, welche naturbedingt an die topographischen Verhältnisse angepasst sein sollte, gleichzeitig diese jedoch auch zu überwinden versuchte. Die Wechselwirkung zwischen vorgegebenem Naturraum und Gestaltungsdrang des Menschen konnte aufgrund mehrerer Um- und Neubauten im Dorfkern von Flüelen in den letzten Jahren archäologisch untersucht werden. Der vorliegende Artikel basiert mehrheitlich auf den Ergebnissen archäologischer Grabungen, die aufgrund eines Neubaus einer Altersresidenz anstelle des ehrwürdigen Gasthauses Weisses Kreuz im mittelalterlichen Dorfkern von Flüelen im Jahr 2018 durchgeführt worden sind (Abb. 1).¹ Der Versuch einer historischen Einordnung der archäologischen Befunde soll den Kontext erweitern und das Verständnis für die Ereignisse fördern.

Der Vierwaldstättersee ist zentrales Element der Region Zentralschweiz. Für die im Mittelalter zunehmend bedeutungsvolle, direkte Nord-Süd-Achse zwischen Nordeuropa und Italien rückte er – nebst dem Gotthardpass selbst – als nicht ungefährliche, dafür schnelle Variante ins Zentrum der Transitroute zwischen Basel und Mailand (Abb. 3).² Luzern nahm dabei die wichtige Position am nordwestlichen Seeausfluss ein, wo vom Landweg zur See- und Flussschifffahrt auf der Reuss und vice-versa gewechselt wurde.³ Das Gegenstück am Südennde des Sees, unmittelbar neben dem Reussdelta, bildete Flüelen.

Die Ursprünge des Orts gehen wohl auf gute Siedlungsbedingungen auf dem Ablagerungsfächer des Gruonbachs zurück.⁴ Südwestlich ausgerichtet bot er vermutlich ideales Terrain für die Landwirtschaft. Reste dieser Siedlung ließen sich bislang nicht erkennen.⁵ Mit dem Erscheinen des unteren Reusstals als Eigentum der Zürcher Fraumünsterabtei in den Geschichtsquellen ab dem 9. Jahrhundert n. Chr. ist wohl auch die zunehmende Bedeutung Flüelens als Hafenort verknüpft. Obwohl nicht als Ort erwähnt, da kein eigener Pfarrsprengel, dürfte der Ort für die Abtei eine

Historischer Überblick

1 Ein erster Überblick der Grabungsergebnisse in Auf der Maur 2019a, 45–66; ders. 2019b.

2 Die Stellung der Gotthard-Route innerhalb der alpenquerenden Pässe wurde von Fritz Glauser relativiert, trotzdem war die Route für den regionalen und überregionalen Transit von wirtschaftlicher Bedeutung (Glauser 1979, 16–52).

3 Glauser 1979, 19f.

4 Gasser 1986, 66f.; Auf der Maur 2019a, 46.

5 Eine Keramikscherbe eines grob gemagerten Gefäßes aus dem Bachschutt verweist wohl auf eine Besiedlung schon in der Eisenzeit (Auf der Maur/Matter/Sauter 2012, 17).



Abb. 1: Dorfkern von Flüelen, von Westen aus der Vogelperspektive gesehen. Lage der Grabung beim ehemaligen Gasthaus Weisses Kreuz mit seinen Grundmauern, zwischen Hotel Urnerhof und Gemeindehaus gelegen, rechts davon die alte Pfarrkirche St. Georg und Nikolaus. Hinter der Freifläche der Grabung die an die Felsen „geklebte“ Häuserzeile, davor die Gleise der Gotthardlinie und der heutige Hafen.



△ Abb.2: Ausschnitt aus der Siegfriedkarte (1898) mit der Lage von Flüelen zwischen Reussdelta (links unten), Hang und See. Im Norden, durch den Felsriegel des Grundbühls getrennt, der Bachschuttkegel des Gruonbachs (oben)

▷ Abb.3: Karte mit den Städtegründungen des Hoch- und Spätmittelalters auf dem Gebiet der heutigen Schweiz. Grün: Gotthardroute von Basel bis nach Bellinzona; schwarze Markierung: Gotthardpass; Stern: Flüelen. Die Alternativrouten (Reuss, Zürich-Brunnen) sind nicht berücksichtigt.



wichtige Rolle in der Verwaltung der Ländereien im Urnerland gespielt haben.⁶ Die Rede ist von zwei Fährstellen, die unter der Führung der Abtei entstanden sind.⁷ Eine der beiden Fährstellen könnte nördlich außerhalb des engeren Dorfbezirks gelegen haben, die andere mutmaßlich in Nähe der alten Pfarrkirche im Süden.⁸

Für 1266 ist die Ersterwähnung als „*Vluolon*“ überliefert.⁹ Der Name geht vermutlich auf die Lage an den Felswänden, den Flügen (ahd. *fluoh*, mhd. *vluo*), zurück. 1309 wird die Rolle von Flüelen als Etappenort aufgrund der Nennung einer Sust historisch greifbar. Eine wichtige Zäsur für Flüelen und das Urner Reusstal bildet die Erwähnung des Reichszolls im Jahr 1313, dessen Einsetzung in den Jahren zuvor geschehen sein muss. Die Burg Rudenz südlich von Dorf und alter Pfarrkirche ist vermutlich als Sitz des Reichszollverwalters erbaut worden.¹⁰ Der unmittelbare Einfluss des deutschen Kaisers auf die Gotthardroute zeigt die wachsende Bedeutung dieser Nord-Süd-Route innerhalb seines Machtbereichs.

Erst knapp 50 Jahre später, im Jahr 1360, ist die Kapelle St. Georg und St. Nikolaus als Filiale der Pfarrkirche Altdorf in den Textquellen verbrieft. Nur wenig später, 1374, lässt sich die Genossenschaft der Schiffsleute historisch fassen.¹¹ Sie steht für einen Zusammenschluss von in der Region fest installierten und spezialisierten Gewerbetreibenden, zu denen sich auch die 1383 erwähnte Säumergenossenschaft gezählt haben dürfte. Dies lässt erahnen, in welchem Maß zur damaligen Zeit der Gotthardtransit für die Region eine der wichtigsten Wirtschaftszweige geworden ist.¹² Flüelen als natürlich bedingte Umladestation vom See auf den Landweg und vice-versa genoss dabei innerhalb der Region eine besondere Stellung.

Zur Topographie Flüelens

Charakteristisches Merkmal des Dorfs Flüelen ist die Nähe von See und Felswänden. Dies hat enge Platzverhältnisse zur Folge. Nach Norden schließt zusätzlich der Felsriegel des Gruon- oder Grundbühls ab (Standort der heutigen, 1912 geweihten Pfarrkirche Herz Jesu), im Süden grenzt das Delta der Reuss an (Abb. 2). Bis in spätmittelalterliche Zeit betrug die trockene Uferzone zwischen See und Fels ursprünglich nur etwa 40 m.¹³ Dabei handelt es sich mutmaßlich um den abgelagerten Erosionsschutt der angrenzenden Felswände. Diesem vorgelagert bestand wohl eine buchtartige Situation – unter dem heutigen Dorfkern von Flüelen – bis ins Hochmittelalter. Denkbar ist, dass die obere nördliche und die untere südliche Bachtale Schuttfächer gebildet und dadurch die buchtartige Situation erzeugt haben (Abb. 4).

6 Allgemein zur Eigentumsituation der Fraumünsterabtei in Uri siehe Stadler-Planzer 2015a, 107–111.

7 Stadler-Planzer 2015a, 110.

8 Gasser 1986, 67 f.

9 Für diese und die im Kapitel folgenden Jahreszahlen siehe Gasser 1986, 61–65.

10 Gasser 1986, 104–110.

11 Stadler 2019, 16.

12 Zur Bedeutung des Transitverkehrs siehe Stadler-Planzer 2015b, 122–126.

13 Diese Annahme basiert auf drei Grabungen in den Jahren 2016 (Ereignis-Nr. 81.1, Umbau ehemaliges Gasthaus Ochsen), 2018 (Ereignis-Nr. 96.2, Neubau ehemaliges Gasthaus Weisses Kreuz) und 2019 (Ereignis-Nr. 96.3, Neugestaltung Ochsenplätzli), wovon diejenige von 2018 nach dem Abbruch des Gasthauses Weisses Kreuz im vorliegenden Artikel vorgestellt wird (Dokumentation im Archiv Denkmalpflege Kanton Uri).

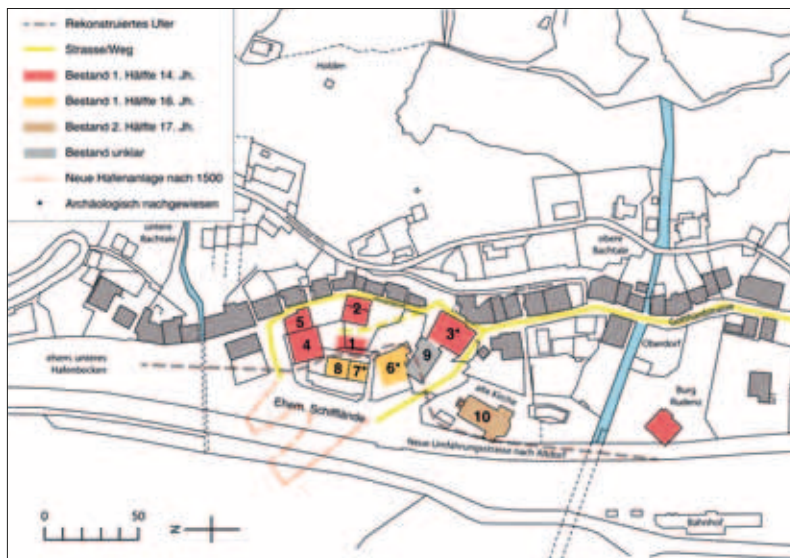


Abb. 4: Ausschnitt aus dem Katasterplan von Flüelen. Situation des mittelalterlichen Dorfkerns zwischen Fels und rekonstruiertem Ufer (vor 1498) mit Bucht und den Bachläufen der oberen und unteren Bachtale (blau). 1: Standort der Dorfkapelle St. Georg (abgebrochen vor dem frühen 19. Jahrhundert); 2: Pfrundhaus/späteres Schulhaus (abgebrochen 2007); 3: Gasthaus Ochsen; 4: Sust (abgebrochen 1907); 5: Gasthaus Sternen; 6: Gasthaus Weisses Kreuz (abgebrochen 2017/18); 7: Hospiz/Spital (abgebrochen 1812); 8: Gasthaus Adler (abgebrochen 1907); 9: Pfarrhaus (abgebrochen 2001); 10: Pfarrkirche St. Georg und Nikolaus.

Aus naturgegebenen Gründen ist der Uferstreifen als ältestes Siedlungsareal für das mittelalterliche Flüelen anzunehmen. Wahrscheinlich ist eine Besiedlung spätestens seit dem Hochmittelalter im Zusammenhang mit dem Fährbetrieb der Fraumünsterabtei.¹⁴ Grabungen und Bauuntersuchung im südseitig der Bucht liegenden ehemaligen Gasthaus Ochsen haben die bislang älteste Vorgängerbebauung nachweisen können, die vor 1328 anzusetzen ist.¹⁵ Neuerdings konnten nordseitig der Bucht Baureste untersucht werden, die eine Interpretation als Kapelle St. Georg zulassen.¹⁶ Sie muss vor der historischen Erwähnung im Jahr 1360 erbaut worden sein (Abb. 4).

Dass die Lage zwischen See und Fels mit Uferstreifen und Bucht ideal für den Schiffsbetrieb war, zeigten nun die Grabungen im Jahr 2018.¹⁷ Unter dem abgebrochenen Gasthaus Weisses Kreuz sind die Überreste zweier Südost-Nordwest-ausgerichteter Pieranlagen zum Vorschein gekommen (Abb. 5), die parallel zueinander in die Bucht hineinragen (Abb. 6).¹⁸ Einzig beim nordöstlichen Pier konnte eine Breite zwischen 8 und 10 m erfasst werden. Sowohl Länge als auch Breite des südlichen Piers sind unbekannt.¹⁹ Zudem konnten weder der seeseitige noch der landseitige Anschluss der Piere untersucht werden, weshalb hier offene Fragen zur bautechnischen Ausführung bestehen.

Beide Bauwerke wiesen seitliche Trockenmauerschalen auf, die als Futtermauern gegen die Hinterfüllung aus Bachgeröllen gebaut und teilweise durch Bruchsteine in Bindertechnik darin verankert waren (Abb. 7 und 8).²⁰ Auffälligerweise zeichnete sich beim nordöstlichen Pier entlang der Innenkante seiner südwestlichen Piermauer eine aus lehmigem Sediment bestehende Hinterfüllung ab (Abb. 8). Vielleicht handelte es sich dabei um ehemalige Lageorte von horizontal verlegten Holzbalken. Solche verbauten Holzbalken hätten zur Verankerung von Klampen oder Pollern zum Anlegen der Boote dienen können.

Der südliche Pier war in derselben Technik wie der nördliche erstellt worden. Ein interessanter Befund stellte dabei seine Zweiphasigkeit dar: Der Pier scheint nach Nordwesten zum See entweder verlängert oder repariert worden zu sein. Die nordöstliche Piermauer wies eine Stoßfuge einer seeseitig erstellten Weiterführung der Mauerschale an die landseitig bestehende Mauerschale auf (Abb. 6, rote Linie). Dabei hinterfüllte man den neuen Teil wiederum mit Geröllen, die direkt auf eine lehmige Zwischenschicht zu liegen kamen (Abb. 9). Diese Beobachtung favorisiert die Interpretation einer Verlängerung der bestehenden Pieranlage. Der Zeitpunkt dieser Erweiterung ist allerdings unbekannt (Abb. 10).

Von der Bucht zum Hafen

¹⁴ Bislang fehlen allerdings Belege dafür.

¹⁵ Ereignis-Nr. 81.1, Gollnick/Auf der Maur 2018, 229f.

¹⁶ Fundbericht in Jahrbuch Archäologie Schweiz 103, 2020, 147f.

¹⁷ Die Befunde wurden separat publiziert in Auf der Maur 2019a.

¹⁸ Die Piere wurden nur teilweise flächig freigelegt und nur an drei Stellen in die Tiefe sondiert, da das Neubauprojekt ohne Keller- und Tiefgaragenausbau auskam und sich so eine Zerstörung der Strukturen vermeiden ließ.

¹⁹ Das Bauwerk lag größtenteils ausserhalb des Aushubperimeters.

²⁰ Das Geröll dürfte wohl aus den Bachablagerungen des Gruonbachs stammen.

Abb. 5: Genordete Drohnenaufnahme des Grabungsareals West mit den Grundmauern des ehemaligen Gasthauses Weisses Kreuz und den Pflästerungen im Norden und Westen. Die nordöstliche Pieranlage mit seinen Piermauern (grüne Pfeile) und der dazwischenliegenden Hinterfüllung aus Gerölln befindet sich unter den Grundmauern. Die nordöstliche Piermauer des südlichen Piers wird vom Grabungszelt verdeckt (grüner Pfeil). Die gemörtelten Mauerzüge der Hafenaufschüttung/Landgewinnung sind teilweise schon sichtbar (rote Pfeile).

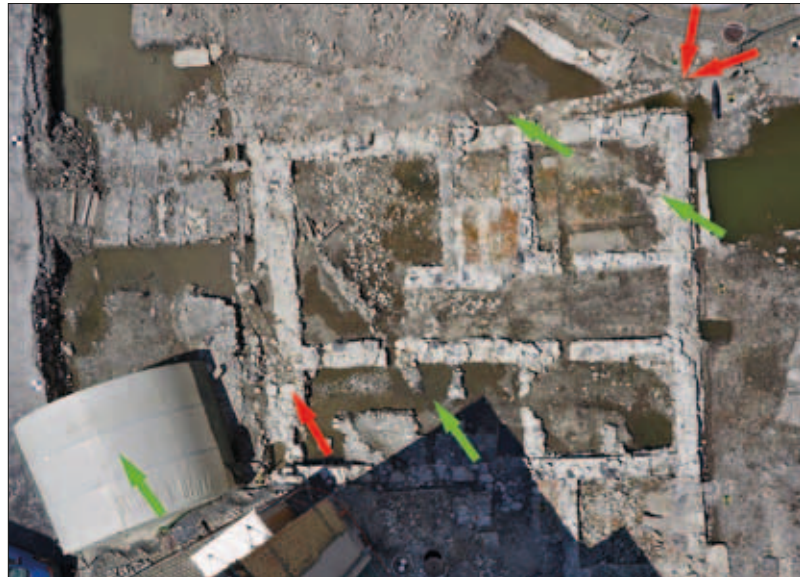


Abb. 6: Lage der beiden Pierbefunde (grün) innerhalb des modernen Katasters und beobachtete Baufuge (rote Linie) beim südlichen Pier und Sondierungsfläche (schwarz umrandet).



21 Eine Umlagerung ist im Zusammenhang von Geröll eher unwahrscheinlich (AufderMaur 2019a, 53 f. Abb. 10).
 22 Es bleibt zu diskutieren, wie hoch der Güter- und Personentransit im Hochmittelalter vor der Erschließung der Gotthardroute war und mit was für einer Infrastruktur zu rechnen wäre. Die Passierbarkeit der Schöllenen und somit die Eröffnung des Nord-Südverlaufenden Gotthardtransits wird um 1200 oder früher angenommen (Stadler-Planzer 2015a, 165–168).
 23 Die allgemein geringen Einkünfte bestanden dabei auch aus Geldzahlungen (Stadler-Planzer 2015a, 110).

Bei der Frage nach der Erbauungszeit kann einzig ein Fund eines fragmentierten Reitersporns einen Hinweis geben, der im oberen Bereich der Hinterfüllung des nördlichen Piers gefunden worden war; er verdeutlicht zumindest ihr Bestehen schon im 13. oder beginnenden 14. Jahrhundert.²¹ Damit ließe sich ein zeitlicher Zusammenhang mit dem Flüeler Reichszoll herstellen. Allerdings ist eine ältere Entstehung nicht gänzlich auszuschließen, doch stünde die Frage im Raum, inwieweit die Zürcher Fraumünsterabtei damals eine Notwendigkeit für eine solche Anlage gesehen hätte.²² Alleine für den Transport der Naturaleinkünfte aus der Grundherrschaft und des Kirchenzehnten reichten wohl einfache Fährstellen.²³

Landgewinnung um 1500

In der Sondierung bei der nordöstlichen Piermauer konnten entlang der unteren Steinlagen eng anliegend gesetzte Spältlinge festgestellt werden (Abb. 11). Sie wurden nach dem Erstellen des Piers eingebracht, da sie der etwas unregelmäßigen Flucht der Mauerschale folgten. Unmittelbar an die Spältlinge verlegte und so auf dem sandigen Seegrund verankerte Wipfel von Fichten, ganze Fichtenstämmchen und Baumstämme zeugen von einer Baumaßnahme, die die darüberliegenden Aufschüttungsschichten vor einem Ausschwemmen schützen sollten. Diese hölzerne Unterlage



Abb. 7: Ansicht der trockengebauten nordöstlichen Piermauer des nordöstlichen Piers, davor die Pfahlreihe (unterer Bildrand). Blick nach Südwest.

Abb. 8: Blick auf die südwestliche Piermauer des nordöstlichen Piers mit Hinterfüllung aus Bachgeröllen (links) und der abgetragenen, lehmigen Hinterfüllung direkt hinter den oberen Steinlagen; Verankerung in Bindertechnik (Bildmitte); jüngere Mauern des Gasthauses (rechts und oben). Blick nach Südost.



Abb. 9: Blick Richtung Land auf die nordöstliche Piermauer des südwestlichen Piers mit Hinterfüllung aus Bachgeröllen. Im Hintergrund die ältere Piermauer (weisse Linien) mit großen Bruchsteinen und Hinterfüllung aus kleinformatigen Geröllen, darauf folgend die Lehmschicht, welche wiederum von der Hinterfüllung aus großformatigen Geröllen überdeckt wird, die zur Mauerverlängerung aus plattigen Steinen gehören. Rot: Baufrage.



Abb. 10: Rekonstruktion des Uferstreifens (rotbraun) entlang der Felsen und mit Bucht, darin die beiden Piere (grün), wie es sich vermutlich um 1300 dargestellt haben könnte.

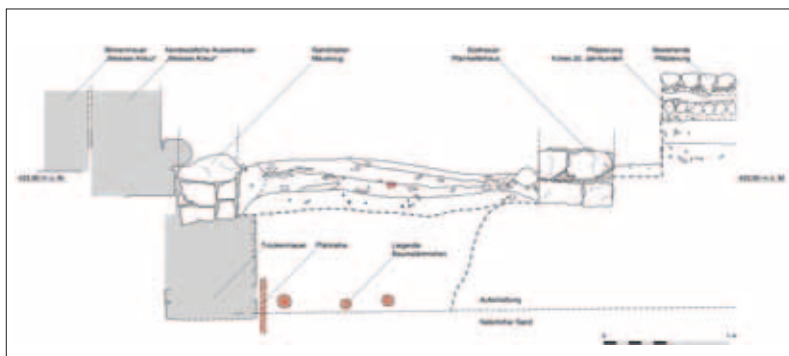
hätte demnach als eine Art Armierung fungiert. Zusammen mit dem Auffüllmaterial, durchsetzt mit organischen Bestandteilen und viel Siedlungsabfall, lässt sich somit eine weitere Landgewinnungsmaßnahme fassen.²⁴ Die vorgefundenen Holzreste ergaben eine dendrochronologische Datierung mit Schlagdatum ins Jahr 1498, was für das Verständnis der folgenden Siedlungsentwicklung von Bedeutung ist (Abb. 12). Wichtig in dem Zusammenhang sind auch die Abfälle aus den Schüttungen. Neben

²⁴ Davor erfolgten die Pieranlagen und als bislang älteste fassbare Massnahme das flächige Einbringen einer Bachgeröllschüttung, wie sie schon bei der Grabung im ehemaligen Gasthaus Ochsen in Erscheinung trat (Auf der Maur 2019a, 54).



△ Abb. 11: Detail der Pfahlreihe und der horizontal verlegten Tännchen vor der nordöstlichen Piermauer des nordöstlichen Piers. Die Baumwipfel waren durch ihre Äste mit den flachen Schwirren verhakt.

▷ Abb. 12: West-Profil in der Sondierung entlang der nordöstlichen Piermauer des nordöstlichen Piers. Stratigraphische Abfolge und Überlagerung von der Piermauer bis zum Bau des Gasthauses Weisses Kreuz.



einigen Glas- und Keramikgefäßfragmenten sind auch die Kleinfunde aus Eisen – Werkzeuge wie Pfrieme, Ahlen und ein Hammerkopf – Belege für vor Ort anwesende Handwerksbereiche für Leder- und Metall- oder Steinbearbeitung. Ein besonderes Zeugnis für den Handelsaustausch zwischen Nord und Süd ist das Fragment eines Krugs in *ceramica graffita*.²⁵ Dabei handelt es sich um eine in Norditalien seit dem 13./14. Jahrhundert entwickelte, glasierte Keramikart. Auf der Aussenhaut mit aufgetragener Engobe werden vor dem Brand dekorierende Konturlinien eingeritzt. Es handelt sich um den bislang einzigen Beleg dieser Keramikart nördlich der Alpen (Abb. 13).

Aufgrund der kleinen Grabungsausschnitte sind dem Verständnis zum Prozessablauf der Landgewinnung jedoch Grenzen gesetzt. Es ist durchaus vorstellbar, dass dies in Etappen vonstatten ging. Darauf verweisen in die Aufschüttungen gesetzte, gemörtelte Mauerzüge. Sie übernahmen teils die Fluchten der Pieranlagen, teils verliefen sie in rechtem, spitzem oder stumpfem Winkel (Abb. 14 und 15). Nebst ihrer geringen Fundamentierung sind das Hinweise darauf, dass die Mauern nicht zum Gebäudebau gedacht waren. Sie sind wohl eher als Stabilisierungsmaßnahme für abschließende Planierungsschichten erstellt worden.

Es ist davon auszugehen, dass der gesamte Hafenbereich schlussendlich von den Aufschüttungsmaßnahmen betroffen war. Den Abschluss zum See hin bildete wohl die neue Hafenanlage; sie war im Vergleich zur alten weiter in den See hinein nach Nordwesten vorgelagert (Abb. 16). Dabei übernahm sie dieselbe Ausrichtung und Form auf wie ihr Vorgänger, war jedoch größer konzipiert. Diese Hafensituation bestand – unter Annahme von kleineren und größeren An- oder Umbauten – bis zum Bau der Bahnstrecke um 1880 (Abb. 17).

²⁵ Siehe unter anderem SPM VII, 272; Auf der Maur 2019a, 63; ders. 2019b, 212.

▽ Abb. 13: Wandscherbe eines Krugs der *ceramica graffita*, Import aus Norditalien des 14. oder 15. Jahrhunderts. Es handelt sich bislang um den einzigen Nachweis dieser Keramikart nördlich der Alpen.

▷ Abb. 14: Kleine Sondierung in der Nordost-Ecke des Gasthauses Weisses Kreuz, in welcher die nordöstliche Piermauer mit Hinterfüllung des nordöstlichen Piers (rechts) und ein jüngerer, rechtwinklig auf die Piermauer zulaufender Mauerzug mit nach Nordwesten abzweigendem, einhäufigem Mauerzug zum Vorschein kommen. Außerhalb der Sondierung ein Pflasterungsrest (rechts) des nördlichen Erdgeschossraums des Gasthauses.





Abb. 15: Lage der jüngeren, gemörtelten Mauerzüge (rot) gegenüber der beiden Pierbefunde (grün) innerhalb des modernen Katasters. Schwarz umrandet: Sondierungsfläche mit Lage der Pfahlreihe.



Abb. 16: Ausschnitt eines Katasterplans (1850er Jahre). Der Ausschnitt zeigt den seit 1500 existierenden Hafenbereich zwischen Kirche und Sust vor dem Bau der Axenstrasse. Die schwarzen Linien mit grauem Raster geben den Standort der älteren Hafenanlage wieder, rot gerahmt das Gasthaus Weisses Kreuz. Das Ausmaß der Landgewinnung und Vergrößerung der Anlage lässt sich darauf erahnen.



Abb. 17: Rekonstruktion des Uferstreifens (rot-braun) und der Aufschüttungsfläche (orange) im Bereich der älteren Hafenanlage und Bucht, davor die beiden jüngeren, weiter in den See hinausragenden Piere (rot), wie es sich nach 1498 dargestellt haben könnte.

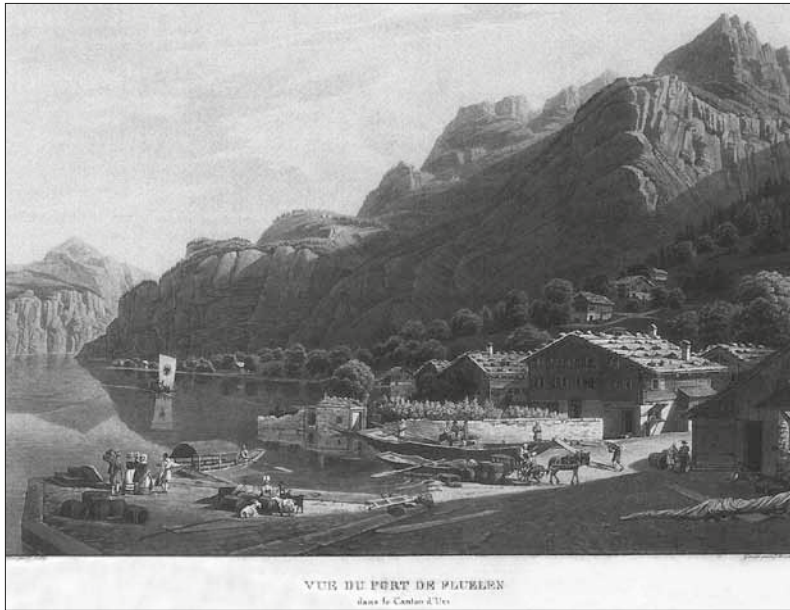


Abb. 19: Ansicht des Hafens von Flüelen im frühen 19. Jahrhundert (Vue du Port de Flüelen dans le Canton d'Uri, Aquatinta von Mathias G. Lory, 1829). Dargestellt ist der nördliche Pier mit Rahmung aus Holzbalken, in welche Ringbolzen eingelassen sind. Daneben eine einfache Schiffllände zum Landen der Nauen, die be- und entladen werden, rechts im Bild die Sust. Fahrgäste scheinen auf dem Pier auf das Einschiffen zu warten.

Seine Deutung nebst Gasthaus liegt womöglich auch in der Funktion als Sust und Kaufhaus.³²

Die Pieranlagen hatten einen großen Vorteil gegenüber der einfachen Schiffllände, bei der die Lastschiffe – zumeist Nauen – mit Bug oder Heck zum Be- und Entladen an Land gezogen werden (Abb. 19). Der Pier ragt weiter in den See hinein, so dass die Seetiefe trotz Tiefgang beladener Schiffe ein Vertäuen am Pier erlaubte, ohne am Seegrund aufzulaufen.

Mit Zunahme der Handelsware ist auch die Organisation eines begrenzten Platzes, wie es ein Hafen darstellt, eine Herausforderung. Vermutlich stellt die Erweiterung des südlichen Piers dabei eine Maßnahme zur Vergrößerung des Raumbedarfs dar. Eine Größenordnung des Güterstroms über den Gotthard lässt sich bislang einzig über historische Quellen verlässlich errechnen. Glauser konnte sich hierfür auf die Luzerner Zollregister stützen, die seit dem späten 15. Jahrhundert verlässliche Zahlen liefern. Gemäß seinen Berechnungen ist für die Zeit um 1500 mit jährlich durchschnittlich 850, in Spitzenjahren 1500 Saum von Ware internationaler Spediteure zu rechnen.³³ Dies ergibt pro Tag durchschnittlich 3–4 Saumtransporte. Hinzu kommt allerdings die Ware des regionalen und überregionalen Handels zwischen Basel und Mailand, dessen Umfang schwieriger zu erfassen ist. Ebenso ist der Personentransport zu berücksichtigen, über den wir für diese Zeit keine quantitativen Kenntnisse haben.³⁴ Wenn man ein erhöhtes Reise- und Transportaufkommen während den milderen Frühlings-, Sommer- und Herbstmonaten annimmt, so kann man sich durchaus enge Platzverhältnisse am Hafen von Flüelen vorstellen. Einerseits ist vorstellbar, dass man pro Pier nur ein Schiff zum Be- und Entladen hat anlegen lassen, andererseits sind spezielle Transporte wie Holztransporte an den flachen Ufern (eigentliche Lände) für das Ent- und Beladen genutzt worden, wie es der Holzplatz in Flüelen noch im Namen trägt.³⁵ Ebenfalls zu berücksichtigen sind die Schiffstypen, die in ihrer Größe variieren konnten und dementsprechend Platz brauchten.³⁶

Als Eingangstor zum Urnerland und zum Gotthard spielte Flüelen am Übergang vom Spätmittelalter zur Neuzeit eine zunehmend wichtige Rolle auf der Nord-Süd-Transitrouten. Der Bau des neuen Hafens und der Häuserzeile ist als Beleg für den Aufschwung Flüelens um 1500 zu werten. Wo Gasthäuser regelrecht aus dem Boden sprießen, ist mit einer bedeutenden

Bemerkungen zu Warenumfang und Nutzung des Hafens bis 1500

³² Gollnick/Auf der Maur/2018, 232 f.

³³ Glauser 1979, 30 f. Berücksichtigt wurden bei den Berechnungen Reis, Wolle, Tuch und Pökelfisch; nicht berücksichtigt wurden hingegen Wein, Salz und Getreide. Stadler-Planzer gibt eine Schätzung von etwa 1000 Saumlasten für Flüelen um 1300 an (Stadler-Planzer 2015a, 203; Stadler 2019, 14 f.).

³⁴ Im 17. bis 18. Jahrhundert ist mit 15 000–16 000 Reisenden zu rechnen (Stadler-Planzer 2015b, 125 f.).

³⁵ Der Holzplatz liegt am nördlichen Ausgang des Dorfs (Gasser 1986, 67 f. und 112).

³⁶ Für das 19. Jahrhundert gibt es eine Übersicht der gängigen Schiffstypen (Stadler 2019, 16). Welche Schiffe im Spätmittelalter auf dem Vierwaldstättersee verkehrten, ist kaum bekannt oder erforscht. Das längste Schiff, der Urnernaun, war 20,5 m lang und 4,3 m breit (Stadler 2019, 11; Reitmaier/Egloff 2008, 14 und 26).

Bedeutung des Umschlagplatzes Flüelen ab 1500

37 Glauser 1979, 23.

38 Glauser 1979, 18.

39 Glauser 1979, 31–34.

40 Stadler-Planzer 2015a, 342–373.

41 Wann genau der Reichszoll eingesetzt worden ist, bleibt zu diskutieren. Der Zoll wurde ab 1313 an Wernher von Homberg verliehen, 1344 ging er dann in Erbfolge an die Freiherren von Attinghausen über (Gasser 1986, 62).

42 Stadler-Planzer 2015a, 168–180, 202 f.

43 Die Reichsunmittelbarkeit Uris geht auf das Jahr 1231 zurück, wobei diese Urkunde einzig als Kopie von Aegidius Tschudi (1505–1572) überliefert ist (unter anderem Stadler-Planzer 2015a, 220–222).

44 Die Bedeutung des Hafens Flüelen zeigt sich zum Beispiel anhand eines Erbvertrags zwischen den beiden Stiefbrüdern Wernher von Homberg und Johann von Habsburg-Laufenburg, bei welchem der Reichszoll Flüelen an erster Stelle steht (Gasser 1986, 62).

45 Siehe unter anderem Gasser 1986, 62 f.

46 Stadler-Planzer 2015b, 199–202 und 275–296.

47 Verwendung von Zolleinnahmen für Infrastruktur (Stadler-Planzer 2015b, 129 f.).

Die Frage nach den Auftraggebern



Abb. 20: Darstellung von Luzerner Söldnern auf Nauen vor dem Luzerner Hofstor, die in französische Dienste über Uri nach Mailand ziehen (Diebold Schilling, Luzerner Chronik, 1513).

Anzahl Handelsreisender zu rechnen. Der Aufschwung selbst ist auf das Engste mit der Zunahme des Gotthardtransits und seines Warenstroms verknüpft.³⁷ Dieser ist im 16. Jahrhundert in solchem Maß angewachsen, dass historisch betrachtet „dieser Verkehrsstrang den kontinentalen Güteraustausch dominierte.“³⁸ Es ist von bis zu 7800 Saumlasten vor 1570 zu rechnen, was in etwa 21 Saumlasten pro Tag entspricht, und um 1620 gar mit einer Höchstmenge von 9000 Saumlasten, was etwa 25 Saumlasten pro Tag ergibt.³⁹

Ein weiterer Faktor muss in diese Überlegungen mit einbezogen werden. Aus Sicht des Landes Uri sollte man nicht alleine den Transit von Handelsware und -reisenden als wichtigen wirtschaftlichen Faktor berücksichtigen, sondern auch die Umstände, dass seit dem beginnenden 15. Jahrhundert die ennetbirgische Territorialpolitik Uris und der eidgenössischen Partner in den Fokus rückte.⁴⁰ Um 1500 bewegte sich diese Expansionspolitik auf einen Höhepunkt zu. Die dabei benötigten militärischen Kräfte wurden unter anderem auch über den Seeweg des Vierwaldstättersees nach Uri geschickt (Abb. 20). Eine Vergrößerung der bestehenden Hafenanlagen hätte für die Truppentransporte durchaus seine Berechtigung gehabt. Somit lässt sich die These aufstellen, dass die Landgewinnung mit dem Neubau von Hafenanlage und Häuserzeile nicht alleine aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch hinsichtlich der militärischen Aktionen südlich der Zentralalpen als Notwendigkeit gegolten haben könnte.

Bedenkt man das Ausmaß der Aufschüttungsvorgänge sowie des Baus eines Hafens und einer Häuserzeile stellt sich die Frage, wer der Auftraggeber dieser Infrastruktur gewesen sein könnte. Es ist davon auszugehen, dass eine oder mehrere finanziell potente Personen oder Personengruppen als treibende Kraft infrage kommen.

Eine Annäherung an diese Frage bedarf einer vorgängigen, historischen Einordnung der regionalen und überregionalen Eigentums- und Rechtsverhältnisse im unteren Reusstal zur damaligen Zeit. Mit dem Aufkommen des Gotthardtransits im Verlauf des Hochmittelalters hat wohl die Grundherrin im Urner Reusstal – die Äbtissin der Fraumünsterabtei in Zürich – ihren Einfluss in Flüelen mehr und mehr dem deutschen König/Kaiser gegenüber eingebüßt. Spätestens im Jahr 1313 ist der Reichszoll in Flüelen fassbar und damit direkt die Einwirkung des deutschen Herrschers oder von dessen Stellvertreter auf die Einnahmen des zunehmenden Warenstroms.⁴¹ Ursachen für den schrittweisen Rückzug des Frauenstifts beziehungsweise für den kaiserlichen Anspruch sind einerseits die wachsende Bedeutung des Gotthardverkehrs⁴² und andererseits die sich vermehrt abzeichnenden Autonomietendenzen des Landes Uri.⁴³ Daher ist denkbar, dass der Bau der hier besprochenen ältesten Hafenanlage im Zusammenhang mit dem Einsetzen des Reichszolls in Flüelen zu verstehen ist.⁴⁴

Die angesprochenen Tendenzen des Landes Uri, sich von den altergebrachten Rechten und Pflichten zu befreien, werden im Verlauf des 14. Jahrhunderts deutlicher. Schon 1360 konnte das Land die Hälfte des Zolls vom im Mannesstamm ausgestorbenen Geschlecht der Attinghausen übernehmen;⁴⁵ der Zoll ging bis 1427 vollständig an das Land über.⁴⁶ Damit dürfte Uri, respektive seine Vertreter – Magistratenfamilien der Urner Elite –, seit dieser Zeit in Flüelen als Souverän aufgetreten sein. Sie stellten wohl Bauherr, Geld- und Auftraggeber in einem dar und dürften den Bau wohl unter anderem mit den Zolleinnahmen finanziert haben.⁴⁷

Fazit

An der seit dem ausgehenden Hochmittelalter zunehmend wichtigen Nord-Süd-Transitroute über den Gotthardpass lag Flüelen als wichtiger Etappenort am Süden des Vierwaldstättersees. Waren und Personen wechselten dort vom Land- auf den Seeweg und umgekehrt. Die seit

1313 belegte Reichszollstätte legt Zeugnis davon ab. Die Lage zwischen See und Fels erlaubte anfänglich eine mittelalterliche Bebauung entlang eines Uferstreifens. Dieser bildete eine Bucht, die zu einem bislang noch unbekanntem Zeitpunkt als Standort zweier Pieranlagen genutzt worden war. Ihre Erbauungszeit ist nicht belegt, doch scheint einiges für einen Zusammenhang mit der Einsetzung der Reichszollstätte in Flüelen um 1300 zu sprechen.

Aufgrund Landgewinnungsmaßnahmen schüttete man die bestehende Hafenanlage zu und baute eine neue, größere Anlage weiter in den See hinein. Dieser Zeitpunkt kann dendrochronologisch relativ exakt um/nach 1498 datiert werden. In das durch die vermutlich in Etappen verlaufende Aufschüttung gewonnene Areal baute man zwei Gasthäuser (Weisses Kreuz und Adler) sowie ein kleines Hospiz. Sie bildeten eine neue Häuserzeile, die die Lücke zwischen Gasthaus Ochsen und Sust schloss. Die Bauherren sind wohl unter den Magistratsfamilien des Landes Uri zu suchen, die seit dem frühen 15. Jahrhundert die Geschicke ihres Landes leiteten. Diese Ereignisse sind wohl mit dem im Verlauf des 15. Jahrhunderts erstarkenden, für die Region Uri wirtschaftlich eminent wichtigen Handel zwischen Nord- und Südeuropa über den Gotthardpass zu verstehen. Gleichzeitig dürfte sich die Notwendigkeit eines gut ausgebauten Flüeler Hafens auch aufgrund der militärischen Expansionspolitik der Eidgenossen, insbesondere der Urner, südlich des Gotthards zusehends im Verlauf des 15. Jahrhunderts abgezeichnet haben. Als Dienstleistung für seine Innerschweizer Bündnispartner musste das Land Uri in seine Infrastruktur investieren, um den mit Soldaten beladenen Nauen ein sicheres Anlegen und ein effizientes Ein- und Ausschiffen garantieren zu können. Womöglich ließe sich dadurch ein von längerer Hand geplanter Ausbau des Hafen- und Umschlagplatzes Flüelen fassen, was bisher von historischer Seite her (noch) nicht als solcher ins Auge gefasst worden ist.

Dr. phil. Christian Auf der Maur
ProSpect GmbH
Mühlemattstr. 54, CH-5000 Aarau
aufdermaur@pro-spect.ch

Literatur

- Auf der Maur, Christian (2019a): Das ehemalige Gasthaus „Weisses Kreuz“ in Flüelen. Vom mittelalterlichen Hafen zur vornehmen Herberge. Erweiterung eines Dorfareals aus archäologischer Sicht; in: Historisches Neujahrsblatt, Reihe 1, N.F. 73, Heft 109, 2019, 45–66.
- Auf der Maur, Christian (2019b): Flüelen UR, Axenstrasse 2, ehemaliges Gasthaus Weisses Kreuz; in: Jahrbuch Archäologie Schweiz 102, 2019, 210–212.
- Auf der Maur, Christian/Matter, Georg/Sauter, Marion: Neue archäologische Entdeckungen im Kanton Uri; in: Archäologie Schweiz 35, 2012, Heft 2, 8–23.
- Gasser, Helmi: Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, 2: Die Seegemeinden (Die Kunstdenkmäler der Schweiz 78). Basel 1986.
- Glauser, Fritz: Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpen transit; in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29, 1979, 16–52.
- Gollnick, Ulrike: Das Hotel „Weisses Kreuz“ in Flüelen. Ergebnisse der bauarchäologischen Untersuchung 2017/2018; in: Historisches Neujahrsblatt, Reihe 1, N.F. 73, Heft 109, 2019, 67–80.
- Gollnick, Ulrike/Auf der Maur, Christian: Das ehemalige Gasthaus Ochsen in Flüelen UR. Gasthof, Kaufhaus und Sust an der Gotthardroute. Ein stattlicher Bau am Übergang zwischen Land und See; in: Die Schweiz von 1350 bis 1850 im Spiegel archäologischer Quellen. Akten des Kolloquiums Bern, 25.–26.1.2018. Basel 2018, 229–235.
- Gollnick, Ulrike/Rösch, Christoph: Innerschweizer Holzbau; in: Die Schweiz von 1350 bis 1850 im Spiegel archäologischer Quellen. Akten des Kolloquiums Bern, 25.–26.1.2018. Basel 2018, 147–160.
- Kordowski, Janna/Wolpert, Nils: Fürsten – Bürger – Bauern. Von armen und reichen Wirtshausbesuchern im 16. Jahrhundert; in: Wehner, Donat/Wesse, Anke (Hrsg.): Rasthäuser, Gasthäuser, Geschäftshäuser. Zur Historischen Archäologie von Wirtshäusern (Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie 271). Bonn 2015, 139–141.
- Reitmaier, Thomas/Egloff, Gregor: „da sich viele Schiffbruech begeben...“; in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 26, 2008, 9–28.
- SPM VII – Niffeler, Urs (Red.): Archäologie der Zeit von 800 bis 1350 (Die Schweiz vom Paläolithikum bis zum Mittelalter 7). Basel 2014.
- Stadler, Pascal: Schifffahrt und Susten. Ein Beitrag zur Lokal- und Wirtschaftsgeschichte von Gemeinwesen am Urnersee; in: Historisches Neujahrsblatt, Reihe 1, N.F. 73, Heft 109, 2019, 9–44.
- Stadler-Planzer, Hans (2015a): Geschichte des Landes Uri, 1: Von den Anfängen bis zur Neuzeit. Schattdorf 2015.
- Stadler-Planzer, Hans (2015b): Geschichte des Landes Uri, 2a: Frühe Neuzeit. Schattdorf 2015.

Abbildungsnachweis

- Abbildung 1 und 5: J. Reinhard, Zug
- Abbildung 2: Bundesamt für Landestopografie, Überarbeitung ProSpect GmbH
- Abbildung 3: A. Baeriswyl, Archäologischer Dienst des Kantons Bern
- Abbildung 4: ProSpect GmbH (Grundlage U. Gollnick, Schwyz)
- Abbildung 6–9, 11–15, 18 und 19: ProSpect GmbH
- Abbildung 10 und 17: ProSpect GmbH (Grundlage J. Reinhard, Zug)
- Abbildung 16: Staatsarchiv Uri, Foto und Überarbeitung ProSpect GmbH
- Abbildung 20: Ch. Auf der Maur