

Strecke UR 20 *Urner See (- Vierwaldstätter See)*
Landeskarte *1171, 1172, 1191*

GESCHICHTE *Stand Juni 1994 / LA*

Unterdorf mit seinem Turm und der im Kern romanischen Kirche lag vermutlich noch Ende des 18. Jahrhunderts am See; das zeigt jedenfalls ein Kupferstich von F.X. Triner von 1787 (STOUR Stichesammlung): ein flachkieliger Nauen liegt an einem kurzen Steg; unmittelbar hinter der Bucht erkennt man das Schloss A Pro, gegenüber die Pfarrkirche Seedorf.

MEYER WERNER (1984: 57) eruierte bei der Sondierung der Turmruine eine Entstehung um 1000; GASSER (1986: 140) nimmt für Seedorf eine Besiedlung schon lange vor der Vergabung des "pagellus Uroniae" 853 an das Fraumünster in Zürich an.

Es bestand also wohl schon seit der ersten Dauerbesiedlung eine Schiffländte in Unterdorf. Es stellt sich nun die Frage, welche Bedeutung ihr zukam: eine bloss lokale für Seedorf, dessen Pfarrsprengel bis ins 14. Jahrhundert auch Isenthal und Bauen umfasste? Eine überlokale als Pforte zum See für das linke Reussufer? Oder gar eine überregionale als Hafen und Relaisstation im frühesten St. Gotthardverkehr, dessen Anschwellen anfangs des 13. Jahrhunderts vermutet wird? KOCHER (1950: 30) bejaht diese letztere Annahme mit seiner Hypothese vom ursprünglich linksufrigen St. Gotthard-Saumweg. Auch GASSER (1986: 183) sieht die Gründung des Lazariterhauses im Oberdorf 1215 (KLÄUI 1942: 90 nimmt 1197 als Gründungsdatum an) durch Ritter Arnold von Brienz in einem möglichen Zusammenhang mit dem Pilgerverkehr (die Lazariter stammen aus dem Heiligen Land) über den St. Gotthard. Dem Orden oblag nämlich die Führung eines Spitalen. KÄLIN (Gotthard 1987: 5) zweifelt hingegen daran, dass der früheste Passweg an Seedorf vorbeiführte; Flüelen, das schon 1313 urkundlich Sitz des Reichszolles war, habe mit Sicherheit als Warenumschiagshafen überragende Bedeutung gehabt. Ich neige zur Annahme, dass dem Unterdorfer Hafen in der Zeit der vorrangigen Grundherrschaft des Fraumünsters über viele Güter in Seedorf und weiter talaufwärts, gerade auch auf der linken Seite der Reussebene, zum Beispiel in Leitschach (um 1300 in einem Urbar das Fraumünsterklosters erwähnt; HUG, WEIBEL 1989: 543), regionale Bedeutung zukam. Mit dieser oben aufgezeigten Beziehung eher ökonomisch-rechtlicher Natur erhielt auch der "hohe Weg" (UR 13) zwischen Attinghausen und Ripshausen seinen gebührenden Platz im Früh- und Hochmittelalter zugewiesen.

War der Flüeler Hafen schon seit je wichtiger als die Schiffländte bei Unterdorf, so verlor diese mit zunehmender Verlandung infolge des von der Reuss im See abgelagerten Geschiebes schon bald jede Bedeutung. Schloss A Pro scheint noch am See erbaut worden zu sein (1555); eine Foto in KOCHER (1950: 31) zeigt einen dem See zugewandten Torbogen.

Flüelen war bis zum Bau der Axenstrasse (1865) das eigentliche Tor zu Uri. Hier entlässt das Tal die Reuss in den Urnersee, hier hiess es für den Reise- und Transportverkehr über den St.

Gotthardpass jahrhundertlang, den Weg zu Land fortzusetzen oder, umgekehrt, auf das Schiff umzusteigen. Die Kirchgemeinde wurde 1665 von der Pfarrei Altdorf unabhängig, "Vluolen" wird erstmals 1266 in einem Kaufvertrag zwischen den Klöstern St. Blasien und Wettingen erwähnt (HUG, WEIBEL 1988: 1062).

Auf dem Vierwaldstättersee organisierten sich schon früh Schifferzünfte. 1357 durften die Luzerner (ohne die Flüeler um Erlaubnis zu fragen) in Flüelen landen. Offensichtlich stand der Luzerner Pfisternauen schon in Konkurrenz zu hiesigen Schiffen. Das ist nicht erstaunlich, denn im aufstrebenden Hafenplatz Flüelen besteht schon früh eine 1309 erstmals aktenkundige Sust. Den schon bestehenden Zoll erhält Graf Werner von Homberg 1313 vom deutschen Kaiser zugesprochen (HUG, WEIBEL 1988: 1062). Er wurde nach und nach von den Urnern erworben: vorerst den Herren von Attinghausen und nach deren Aussterben den Edlen von Rudenz. Mitte des 16. Jahrhunderts stösst man in den Urkunden auf die Flüeler St. Niklausenschiffleute und die Marknauengesellschaft von Uri. Sie fahren auf Nauen von neun bis fünfzehn Metern Länge und anderthalb bis dreieinhalb Metern Breite, die teilweise mit einem Segelmast versehen sind (LUSSEKARL FRANZ 1834: 43). Die grössten konnten bis vierzig Kühe oder zwanzig Tonnen Fracht aufnehmen (BÜRGI 1906: 11). Zu Beginn des 15. Jahrhunderts sollen jährlich 16 000 Menschen und 9 000 Pferde über den See transportiert worden sein.

Sicher mit dem Hafen in Zusammenhang zu bringen ist die im ersten Drittel des 13. Jahrhunderts erbaute Burg Rudenz. TÜRST vermerkt in seiner Karte von 1495/97 diesen Turm. Für die Geschichte und den einstigen Bestand an Anlagen des Flüeler Hafens (bzw. des alten - vor 1400 - ausserhalb des Dorfes bei der Burg Rudenz und des jüngeren Dorfhafens) sei auf die ausführliche Darstellung von GASSER (1986: 110 f.) verwiesen.

Der Stapellauf des Dampfschiffes "Stadt Luzern" im Jahre 1837 läutete das Ende der Epoche der Ruder- und Segelschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee ein. Das Dampfschiff brauchte nur noch zweieinhalb Stunden für die Fahrt von Flüelen nach Luzern, während die alten Nauen noch neun Stunden unterwegs waren. 1865 war die Axenstrasse über die ganze Länge von Flüelen bis Brunnen eröffnet. Der Hafen verlor nun schlagartig jede Bedeutung für den Gotthardverkehr. Er blieb einer der wichtigen Anlegestellen des an Bedeutung zunehmenden touristischen Verkehrs von Dampf-, später Motorschiffen.

Treib ist neben Unterdorf (Seedorf) ein weiterer Hafen des Vierwaldstättersees auf Urner Boden, dem überlokale Bedeutung zukam. Wir gehen auf die vermutete Reichsfähre Brunnen-Treib und die Beziehung zum Fraumünster in Zürich in UR 15 ein. Treib wurde schon früh zur wichtigen Warensust, zur Salzablage, zum Wirtshaus und zum Tagungsort der eidgenössischen Stände. Es sei hier auf die umfassende Darstellung in GASSER (1986: 362, 427 f.) verwiesen.

Noch wenig untersucht sind die Weideplätze am Ufer des Vierwaldstättersees. Für den langen Viehtransport auf dem See waren Zufluchten und Weiden unerlässlich. Als erstere kamen neben den lokalen Häfen geschützte Buchten in Frage. Die Weiden mussten für das Anlegen mit den flachkieligen Nauen geeignet sein. Am besten waren Stellen, die auf dem Landweg mit dem Vieh gar nicht oder nur schwierig zu erreichen waren, womit der Konflikt

mit den Ortsansässigen vermieden wurde. Ich vermute solche "Schifferweiden" (in Uri) im Rütli (Seelisberg), bei Gumpisch (Sisikon) und wahrscheinlich auch in Treib (Seelisberg).

Materiell zeugt vom Seeverkehr (auf Urner Boden) vor allem noch die alte Mole im Hafen von Flüelen, die auf mehreren Stichen aus dem 19. Jahrhundert abgebildet ist. Sie war offensichtlich früher wesentlich weiter vom Ufer entfernt. Zu erwähnen sind ausserdem die an markanten Punkten stehenden, dem See zugewandten Bildstöckchen, die den Schiffer von weither begrüßen. Auch die Tellskapelle und die Tellsplatte wurden vor allem mit dem Schiff erreicht.

GELÄNDE Aufnahme 15. Mai 1994 / LA

Die Hafensemole in Flüelen, unweit der ehemaligen, heute nicht mehr bestehenden Sust, ist ein Zeugnis des Verkehrs auf dem Vierwaldstättersee vor der Dampfschiffahrt. Die Mole ist 2.5 m breit, ragt bei normalem Wasserstand 1.5 m aus dem Wasser, hat eine Länge von 40 m und ist durch einen 10 - 15 m langen Steg mit dem Ufer verbunden (Abb. 1).

*Die Mole des einstigen Gotthardhafens Flüelen. Heute liegen daran alte Nauen.
Abb. 1 (LA, 15. 5. 1994)*



Tellskapelle und Tellsplatte, zwei weitere Wegbegleiter die im Zusammenhang mit dem Verkehrsweg über den Urner See zu sehen sind, werden bei GASSER (1986: 26ff.) umfassend vorgestellt.

Ein sakraler Begleiter auf Urner Kantonsgebiet liegt am Nordabhang des Stockiwaldes, 300 m östlich von Treib, "St. Niklaus-Ecke" genannt (HNBU 1948: 2 und 3/19). Es handelt sich um ein kleines, gemauertes Heiligenhäuschen.

— Ende des Beschriebs —