

# Fluß und Siedlung

## 1. Die besiedelte Flußlandschaft

Jeder Fluß trennt, fordert heraus und verbindet. Im frühen Mittelalter nannten sich ganze, dünn besiedelte Landschaften nach ihren Hauptflüssen. Namen wie Aar-Gau oder Thur-Gau dienten im Mittelalter als Landschaftsnamen, zeitweise auch für die Bezeichnung von Landgrafschaften, und seit 1803 zusammen mit dem Flußnamen Tessin als Kantonsnamen. Im Laufe der langfristigen Siedlungsverdichtung und der kirchlichen und politischen Territorialisierung wurden die Flüsse im klein- wie im großräumigen Denken schon früh als klar erkennbare Grenzlinien benützt, eine Übung, die sich immer mehr verfeinerte. Als normale Grenze bildete sich die Mittellinie heraus. Sie konnte auch am Ufer verlaufen, so daß die ganze Wasserfläche nur einen Herrn hatte. Die Hoheit über die Flüsse konnte sich auch nur auf die Wasserfläche samt Uferstreifen erstrecken, wie das beispielsweise Zürich für die Limmat bis hinunter zur Einmündung in die Aare beanspruchte, was jedoch von den regierenden Orte der Gemeinen Herrschaft Baden zurückgewiesen wurde. Luzern bezeichnete sich noch 1684 im Mündungsgebiet als Reichsvogt über die Reuß.

## 2. Die ländliche Siedlung am Fluß

Die bäuerliche Siedlung als Hof, Weiler oder Dorf war mit ihrer Flur landbezogen. Sie wählte einen Standort in erhöhter Lage und in respektvoller Distanz gegenüber den Gefahren des Flusses. Ihr Nutzungsraum überschritt den Fluß nicht. Die Landgemeinde griff nur am Oberlauf über den noch kleinen Fluß hinweg oder wenn die Änderung des Flußlaufes festgefügte Grenzen in alten Flußbetten hinterlassen hatte. Langsam führte das städtische Vorbild Landgemeinden dazu, sich unter dem Druck der Landverknappung dem Fluß vermehrt zuzuwenden, die Schachen zu nutzen, auf den Lauf des Flusses Einfluß zu nehmen und zum Schwemmland Sorge zu tragen. Gegenüber der Gewalt von Hochwasser, Eisgang oder Überschwemmung war die ländliche Siedlung hilflos. Vor der Strömung, welche die Ufer bespülte, lernte sie sich erst spät mit Wuhrbauten aus Holz und Stein zu schützen. Ende des 18. Jh. und im 19. Jh. erreichten solche Wasser-

verbauungen ein beachtliches Ausmaß. Um den Fluß jedoch planvoll zu domestizieren und seinen Gefahren wirksam zu begegnen, bedurfte es höherer Organisationsformen, die sich im Mittelalter in größeren (Landes-)Herrschaften und Städten und erst in der Neuzeit wieder im Staat fanden.

Die einfach gegliederte, bäuerliche Siedlungsgemeinschaft lernte nur langsam, den Fluß zu nutzen. Je dichter seit dem Hochmittelalter die Besiedlung und damit die Bewirtschaftung wurde, desto mehr setzte man den Gewässern zu. Die festen Anlagen für die Nutzung begannen mit Anlegestellen für Fähren und Boote, im Spätmittelalter folgten einzelne Kanalbauten, die ihren Mühlen Wasser zuleiteten, und endlich belegten permanente Fangvorrichtungen fast die ganze Flußbreite mit Beschlag.

Die am Fluß und mit dem Fluß lebten, waren andere Leute. Ganz flußbezogene Siedlungen wie das Fahrhaus an der Reuß bei Windisch AG lagen ja weitab. Ihre Anfänge dürften oft im Dunkel der Vorzeit liegen. Aus ihnen entwickelten sich erst seit dem Spätmittelalter am Wasser liegende Dörfer, deren Existenz auf dem Fluß (Fähre, Schifffahrt, Fischerei) basierte. So mußte sich der nachträglich geschaffene Dorfbann von Stilli AG mit einem langen, schmalen Uferstreifen an der Aare begnügen. Waren Flußhindernisse wie der Kleine Laufen (Stromschnellen) im Rhein bei Koblenz AG nur mit Spezialkenntnissen zu überwinden, konnten sich als bäuerliche Nebengewerbe Lotsendienste und Schifffahrt entwickeln, die im 19. Jh. verschwanden.

## 3. Die Stadt am Fluß

Ursache für die Anlage einer Siedlung unmittelbar am Fluß war in der Regel der Verkehr und erst in zweiter Linie die weitere Nutzung des Flusses. Kristallisationspunkte waren Fähren wie in Melligen AG, der Abfluß aus den Seen wie in Zürich, Luzern, Thun oder Genf, für Brücken geeignete Flußverengungen wie in Olten oder Brugg, Hindernisse wie

der Rheinfall bei Schaffhausen oder der Große Laufen (Stromschnellen) im Rhein bei Laufenburg, wo die Schifffahrt unumgängliche örtliche Dienstleistungen für die Umgehung der Gefahrenzone benötigte. Man vermied es, die Anlage an den Zusammenfluß zweier großer Flüsse zu legen und diese Schutzlage auszunützen. Hingegen lagen Bern, Freiburg und Bremgarten AG in Flußschlingen, deren Auen allerdings nur Bern voll zu belegen vermochte. Um der Überschwemmungsgefahr zu entgehen, legte man die erste Siedlung immer in erhöhter, trockener Lage an, doch tendierte die bauliche Entwicklung darauf, den Zwischenraum bis zum Ufer auszufüllen und hierauf das Ufer auf Kosten der Wasserfläche vorzuschieben. Der Fluß wurde so zugleich zum Stadtgraben und die Stadtmauer zur Uferbefestigung. Im übrigen liessen sich auf dem Fluß mit Flossen und Schiffen die schweren Baumaterialien Holz und Stein am besten herantransportieren.

Der herrschaftliche Wille, der die Gründung einer Stadt veranlaßte, war auf die Beherrschung des Flusses und des Übergangs aus. Die Siedlungen wurden im Sog der mittelalterlichen Städtegründungen wegen der allgemeinen Unsicherheit mit wenigen Ausnahmen zu ummauerten Städten und damit zu politischen, wirtschaftlichen und militärischen Zentralorten ausgebaut. Es war also zeitbedingt, daß die Stadt als Befestigungsanlage den gewünschten oder geforderten Standort zu sichern hatte. Städte, die wie Zürich seit der Römerzeit kontinuierlich besiedelt waren, dehnten sich auf beiden Seiten des Flusses aus. Bei anderen wie Luzern war es die Grundherrschaft, die bei der hochmittelalterlichen Neugliederung der ausgedehnten Rechte und Güter den Oberhof am Ausfluß der Reuß aus dem Vierwaldstättersee gleichmäßig auf beiden Ufern anlegte und am bereits besiedelten Ufer im 11./12. Jh. den Markt und um 1200 die Stadt einrichtete. So dürfte es sich auch bei den übrigen neuen Städten verhalten haben. Ein Fall wie Schaffhausen, dessen Gebiet nur gerade noch das jenseitige Ufer erfaßte, war die Ausnahme. Am Gegenufer bildeten sich mit dem raschen mittelalterlichen Wachstum der Städte Brückenköpfe, die oft praktisch nur aus einem Turm bestanden (Bern) oder dann als Vorstadt (Solothurn) oder Kleinstadt (Basel, Luzern) sich zu eigentlichen Vorstädten entwickelten.

#### **4. Stadt und Brücke**

Legte man Städte neu an, so war eine Brücke entweder bereits vorhanden oder dann meist mit eingeplant. Bis 1400 sind 40 Brücken über die schiffbaren Flüsse der deutschen Schweiz nachzuweisen, von denen fünf außerhalb der Städte lagen und mit Burgen bewehrt waren, wenn wir die erst vor kurzem bei Zurzach archäologisch nachgewiesenen Rhein-

brücke von 1269/75 mit berücksichtigten. Vor 1200 sind Brücken in Zürich, Luzern, Brugg und Rheinfelden erwähnt. In alten Städten baute man die Brücke nachträglich ein, so 1225 in Basel. Um 1300 gab es an den vier Wassern nachweisbar 23 Brückenstädte, wozu noch eine Reihe weiterer von jenen zwölf gezählt werden dürften, die im 14. Jh. erstmals erwähnt sind. Die Brückendichte wuchs so stark, daß der Abstand an der Aare teilweise auf nur 7 km sank. Es bestanden zu viele Brücken, so daß man ihrer sechs, die im späteren 14. und frühen 15. Jh. abgingen, nicht mehr aufbaute. Am Oberlauf von Aare, Reuß und Limmat verhinderten Bern, Luzern und Zürich im 13./14. Jh. den Bau von konkurrierenden Brücken, bis die eidgenössischen Orte im Zuge der Territorialbildung ihre Politik änderten und insgesamt sieben ländliche, jetzt unbefestigte neue Brücken zur Erschliessung des Untertanengebietes bauten, so die Brücken bei Gisikon LU und Sins AG über die Reuß, die Neubrücke über die Aare unterhalb Bern oder die Zihlbrücke bei Le Landeron NE. Auch Untertanenstädte wie Brugg und Aarau verhinderten in ihrer Einflußzone den Bau weiterer Aarebrücken. Veränderte sich zwischen dem Mittelalter und 1798 die Brückendichte nur wenig, so setzte mit der Ausweitung des Verkehrs im Zuge des Eisenbahn- und Autobahnbaus im 19. und 20. Jh. ein neuer Brückenbauboom ein, der nur mit der Leistung des Mittelalters vergleichbar ist.

#### **5. Städtische Nutzung**

Des trockenen Standortes wegen mußte das fließende Wasser für den Verbrauch und den Antrieb der Wasserwerke meist in Wasserleitungen, die aus Bächen abgezweigt wurden, zugeführt werden. Denn Mühlen, Sägereien, Schleifen, Mangen und andere mit Wasserkraft angetriebene Einrichtungen konnte man selten direkt mit Flußwasser antreiben. Nur unterhalb von Flußverengungen war die Strömung stark genug. So standen in Zürich die Mühlen auf Stegen in der Aa, wie die Limmat innerhalb der Stadt hieß. In Luzern und in Bremgarten AG, in Thun und an der Matte in Bern wurden sie seit dem Mittelalter am Ufer betrieben, weshalb die Schwellen als Wuhrbauten quer durch die ganze Reuß und die Aare gelegt waren, um den Wasserstrom über Gewerbekanäle mit einiger Regelmäßigkeit den Rädern zuzuführen. Um 1850 drang die Industrialisierung in die Städte vor. Sie steigerte die Ausbeutung der Wasserkraft. In Schaffhausen baute man im Rheinkanal Turbinen ein, von denen man die Kraft mit Hilfe einer Seiltransmission den neuen Fabriken zuführte. Die alten und neuen Wasserwerke verschwanden, als seit dem ausgehenden 19. Jh. die Elektrizität aufkam, die die Kraftübertragung erleichterte und damit die Betriebe von der Bindung

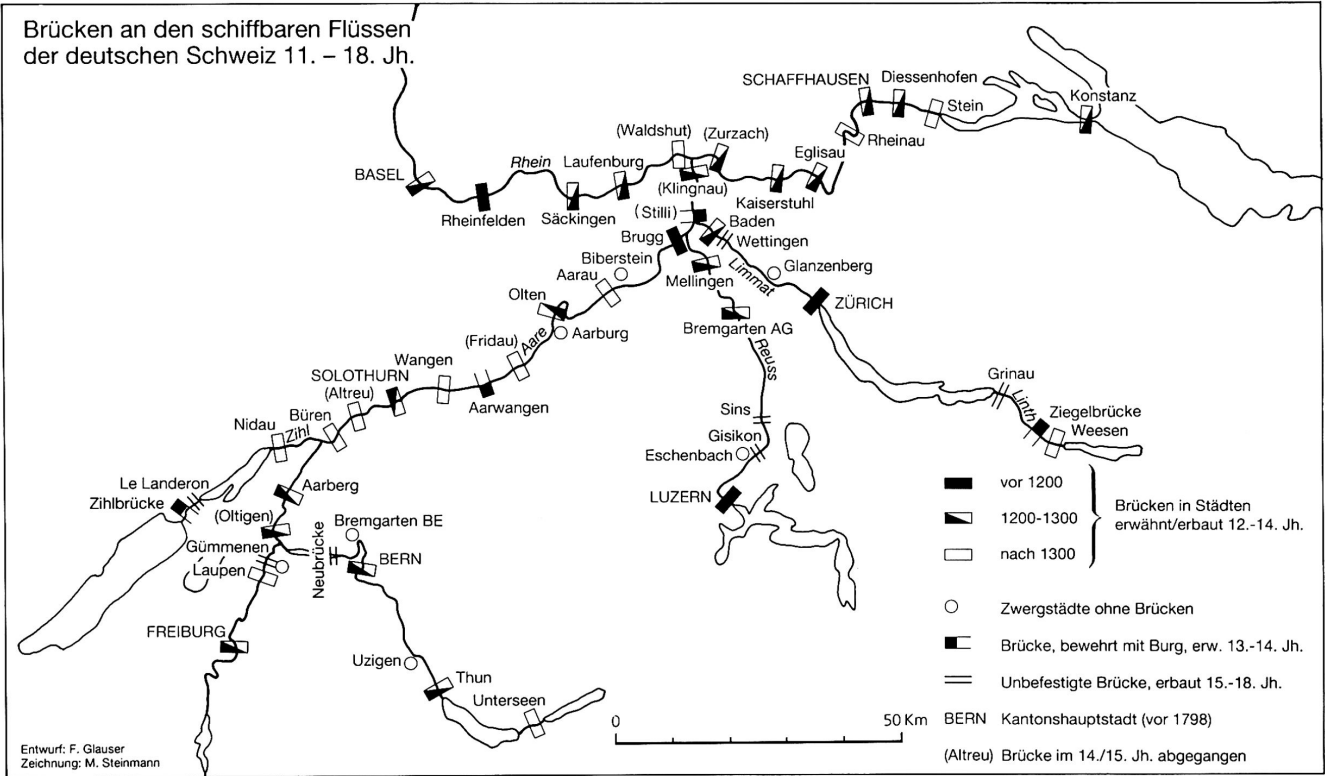


Abb. 1 Brücken an schiffbaren Flüssen

an den Wasserlauf befreite. Was die Entsorgung betrifft, so waren die Gassen immer so angelegt, daß sich Abwässer nirgends stauten, sondern abflossen. Bis an die Schwelle unserer Zeit war der Fluß die bequeme Kloake, der man alles zuleitete.

Die Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Fischen war für deren Ernährung stets von hervorragender Bedeutung. Nicht von ungefähr konzentrierte man die Fischnahrung auf die Fastenzeit am Übergang vom Winter zum Frühling, wenn die Vorräte und deren Nährgehalt abnahmen. Der Fischfang im Fluß reichte jedoch für die Versorgung meist nicht aus. In flußnahen und andern Weihern unterhielten die Städte eigentliche Fischzuchten.

Während noch im Mittelalter die Schifffahrt frei war und Luzerner Niederwässerer bis nach Köln hinunter fuhren, zogen um 1400 die dominierenden Eidgenössischen Flußstädte Basel, Schaffhausen, Zürich, Luzern, Bern, Freiburg, Solothurn und Genf die Schifffahrt an sich. Die Niederwasserschiffleute waren in Zürich oder Basel in Zünften straff organisiert, in Luzern hingegen waren ihrer vier bis sechs vom Rat mit dem Amt des Schiffmeisters am niedern Wasser belehnt, die meist aus den Fährleuten an der Reuß bis hinunter nach Dietwil rekrutiert werden mussten, weil das anspruchsvolle Gewerbe offensichtlich in der eigenen Bürgerschaft wenig Interesse fand. Die Städte überließen es deshalb im 17. Jh. teilweise den Schiffleuten aus den Flußdörfern Stilli AG, Perlen LU oder Nohl unterhalb Schaffhausen. Während ursprünglich möglichst viele Menschen und Güter auf den Wasserwegen transportiert wurden, konzentrierte sich der Transport immer mehr auf Massengüter wie Salz oder italienischen Reis. Die starke Strömung begünstigte die ausschließliche Talfahrt, während die Bergfahrt erst im 17. Jh. wieder aufkam. Das schwindende Interesse belegt den Rückgang, den die Schifffahrt im Gesamtverkehr erlitt. Sie verschwand endgültig mit dem Aufbau des Eisenbahnnetzes Mitte des 19. Jh. Heute wird nur noch Ausflugsschifffahrt betrieben. Eng verbunden mit der Schifffahrt war der Schiffbau. Da man die Schiffe der vier Wasser Rhein, Limmat, Reuß und Aare in Basel verkaufen mußte und auf dem Landweg heimkehrte, waren laufend neue Schiffe herzustellen.

In Flußnähe war der Boden feucht. Die Wohnlage war nicht gut. Dort lebten fast nur untere Schichten und jene Leute, deren Existenzgrundlage markant oder großenteils auf dem Fluß oder dem Wasser beruhte. Neueste Forschungen bestätigen, daß Fischer und auch Schiffleute meist den unteren Rängen der städtischen Gesellschaft angehörten. Kammen einzelne von ihnen zu Reichtum und Ansehen, gaben sie in der Regel diese Berufe auf und zogen in bessere Quartiere um. Die Schiffleute hatten den Ruf, grob und roh zu sein.

## 6. Schluß

Der Fluß ist heute noch in der Lage, dem Menschen Furcht einzuflößen, obwohl die Moderne ihn durch Korrekturen, Verbauungen und Stauungen für die Fluß- und Kernkraftwerke besänftigt zu haben scheint. Der zusätzlichen Nutzung schiebt mindestens die jetzige Generation den Riegel vor. Wie kommende Generationen denken werden, wissen wir nicht.

## Literatur

- BAUMANN, M. (1977): Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau. Der Fluß als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung, Windisch.
- BAUMANN; M. (1983): Geschichte von Windisch, Windisch.
- GLAUSER, F. (1978): Stadt und Fluß zwischen Rhein und Alpen. In: Die Stadt am Fluß, Sigmaringen, 62–99.
- GLAUSER, F. (1987): Verkehr im Raum Luzern–Reuß–Rhein im Spätmittelalter. Verkehrsmittel und Verkehrswege. In: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 5, 2–19.
- HARTMANN, M. (1987): Eine spätrömische und eine mittelalterliche Rheinbrücke bei Zurzach/AG. In: Archäologie der Schweiz, 10, 13–15.
- PEYER, H.C. (1979): Gewässer, Grenzen und Märkte in der Schweizergeschichte. Mitt. der Antiquarischen Gesellschaft Zürich, 48/3.
- SIMON-MUSCHIED, K. (1988): Basler Handwerkszünfte im Spätmittelalter. Zunftinterne Strukturen und innerstädtische Konflikte, Europäische Hochschulschriften 3/348, Bern.