

Der Saumverkehr am Gotthard

1. Informationen zum Thema¹

Wie für praktisch alle bedeutenden Verkehrswege sind auch über den Gotthard Annalen mit schriftlichen Zeugnissen früherer Reisenden erhalten. Die erste, eindeutig nachweisbare und datierte Erwähnung des Gotthards als Transitweg zwischen Deutschland und Italien stammt von Albrecht von Stade, einem Benediktinerabt aus dem Bistum Bremen, der in seinen Jahrbüchern von einer Pilgerreise nach Rom erzählt. Im Jahre 1236 führte ihn sein Rückweg über den Gotthardpass, der in dieser Zeit unter dem Namen *Mons Elvelinus* bekannt war. Offenbar war dieser Übergang bereits zehn Jahre nach der Öffnung der Schöllenschlucht allgemein bekannt und bevorzugt. Viele Reisende liessen sich beim Übergang die Augen verbinden, um sich den Anblick der „grauenerregenden“ Berge und Schluchten zu ersparen. 1438 schilderte der spanische Edelmann Pero Tafur aus Cordoba, wie die Talleute von Airolo der grossen Lawinengefahr -wahrscheinlich in der Tremola- bereits zu begegnen wussten: Mit Böllerschüssen lösten sie die drohenden Schneemassen von den Steilhängen. Eine andere Massnahme zeigte sich bei den Ochsen Schlitten. Dort zog der Zugochse den Schlitten an einem langen Seil hinter sich; bei einem plötzlichen Lawinenniedergang wurde das Tier verschüttet, während der Schlitten mit den Reisenden und den Reitpferden sich noch ausserhalb der Gefahrenzone befand. Im Juni 1775 überquerte auf ihrer Schweizerreise eine weitere bekannte Persönlichkeit den Gotthardpass: Johann Wolfgang Goethe. Seine Begeisterung für die Alpenwelt ist noch heute in einigen seinen Beschreibungen spürbar. Besonders das Urserental hatte es ihm angetan. Goethe bereiste die Schweiz in den Jahren 1779 und 1797 noch zweimal. Seine Beschreibungen und Erlebnisse fanden im „Wilhelm Tell“ seines Freundes Friedrich Schiller, der die Schweiz nie gesehen hatte, einen deutlichen und mit den örtlichen Tatsachen übereinstimmenden Niederschlag.

Nach der Eröffnung des Gotthardpasses im 12. Jahrhundert entwickelte sich der Warentransport rasch. Die Talschaften im Norden und Süden begannen, den Gütertransport auf der Basis von Genossenschaften zu organisieren. Es bedurfte die gemeinsame Anstrengung vieler Menschen, um den Bau und den Unterhalt von Weg und Steg zu gewährleisten. Aus dieser Sachlage heraus bildeten sich die Säumer- und Teilergenossenschaften – in den rätschen Nachbartälern wurden sie „Porten“ oder „Roden“ genannt – auf der Grundlage der Gemeinden und mit gemeinsam beratenen und beschlossenen Reglementen. Am Gotthard bestanden seit dem späten Mittelalter die folgenden Säumergenossenschaften:

- Wassen: für die Strecke Wassen-Andermatt
- Urseren: für die Strecke Andermatt-Hospiz
- Airolo: für die Strecke Hospiz-Airolo

Die Aufteilungen dieser Strecken haben sich im Verlauf der Jahrhunderte nur unwesentlich geändert.

Ein wichtiger Bestandteil dieser alpinen Transportorganisationen waren die Susten, eine Art Niederlagshäuser. Ihr ursprünglicher Zweck bestand darin, das fremde Kaufmannsgut vor Diebstahl und der rauen Witterung zu schützen. Dies erwies sich besonders dann als wichtig, wenn bei grossem Warenandrang oder bei einer Wegsperrung die Weiterbeförderung stockte. Für die obrigkeitliche Schutzgarantie bezahlten die Kaufleute die Sustgebühr. Viele Kaufleute schätzten die Susten aber auch als Lagerhäuser, so zum Beispiel wenn die eigenen Magazine bereits überfüllt waren oder wenn sie für die Transportware noch keinen Käufer gefunden hatten. Der Gütertransport über die Alpen war mit vielen Schwierigkeiten und Risiken verbunden, weshalb eine genaue Kontrolle unterwegs, vor allem in Bezug auf die Vollständigkeit der Saumlasten, unverzichtbar war. Die Sust war für diese Kontrolle der geeignete Ort. Daher, aber auch aus fiskalischen Gründen, waren alle Transportwaren dem Sustzwang unterworfen, gleichgültig ob sie in einer Sust niedergelegt wurden oder nicht. Die Sustgebühr war in jedem Fall zu entrichten. Dies führte hin und wieder zu Beschwerden von den benachbarten Kantonsregierungen und den Kaufleuten. Uri beharrte jedoch auf dieser Abgabepflicht bis ins 19. Jahrhundert. Ähnlich verhielten sich auch die Sustbehörden in den tessinischen Landvogteien, wobei hier freilich die regierenden Orte sich einige Privilegien zu sichern wussten. In direktem Zusammenhang mit dem Sustzwang stand der Waagzwang: Er diente in erster Linie zur Kontrolle der angegebenen Gewichte und damit zur richtigen Berechnung des Warezzolls. Für das Wägen wurde eine nicht unerhebliche Gebühr belastet.

Die Sustbeamten – die Sustmeister (Vorsteher) und Bestäter (Mitarbeiter in wichtigeren Susten) – waren zu strengster Unparteilichkeit verpflichtet. Die Aufgabe des Bestäters bestand darin, dass er im Namen der Kaufleute den Fuhrleuten die vollständige Ablieferung der Waren bestätigte. Zudem zahlte

¹ vgl. Wyss-Niederer, 1979, S.51-61.

er die Fuhrlöhne aus und verrechnete sie an die Kaufleute weiter. Bis Ende des Mittelalters war es üblich, dass der Kaufmann seine Waren selbst führte oder zumindest begleitete. Als aber das Handelsvolumen zunahm und den Kaufherrn mehr und mehr die Zeit fehlte, vertrauten sie ihr Handelsgut einem berufsmässigen „Güterfertiger“ oder „Faktor“ (später „Speditor“ genannt) an. So entwickelte sich das Speditionsgeschäft zu einem wichtigen Hilfszweig des Handelsverkehrs.

Bis ins 19. Jahrhundert besass jede Genossenschaft in ihrem Gebiet das Monopol des Warentransportes. Sie hatte die Pflicht, den Ausbau und den Unterhalt von Weg und Steg zu organisieren. An der Grenze ihres Bezirks wurden die Saumlasten der benachbarten Genossenschaft zur Weiterbeförderung übergeben. Diese Transportart von Station zu Station nannte man die Strusfuhr. Ein von jeder Genossenschaft beauftragter Teiler verteilte die ausgetauschten Güter – der Austausch erfolgte meist in einer Sust oder Umladestation – auf die eingeschriebenen Fuhrleute beider Genossenschaften, die nach einem vereinbarten Arbeitsplan (Kehrordnung) im Dienst standen. Austausch bedeutete nicht nur die Übergabe von Saumlasten, sondern gleichzeitig auch den Empfang von Güterladungen aus der Gegenrichtung. Es gab praktisch keine leeren Hin- und Rückfahrten. Die Kehrordnung erfüllte einen doppelten Zweck: Einerseits sorgte sie dafür, dass nie zu viele Säumer auf der Strecke waren, andererseits verhinderte sie eine Über- oder Unterbeanspruchung der einzelnen Säumer. Schliesslich hatte jeder noch ein karges Berggütlein zu bewirtschaften und war gezwungen, seine Kräfte einzuteilen. Die geteilte Beförderungsmethode (Strusfuhr) am Gotthard war natürlich sehr langsam. Nachdem die Beschwerden immer zahlreicher und eindringlicher geworden waren, erliess die Urner Regierung im Jahre 1701 eine neue „Faktoren- und Säumerordnung für den St. Gotthardpass“. Darin wurde dem direkten Transport der Transitgüter (Strackfuhr), für den eine Gebühr zu entrichten war, eindeutig der Vorzug gegeben. Im Sommer wurde nun die Strusfuhr für fast sämtliche Waren ausdrücklich verboten, im Winter durfte weiterhin „geteilt“ gearbeitet werden.

Nun stellt sich die Frage, welche Güter überhaupt zur Zeit des Saumverkehrs am Gotthard transportiert wurden: Im Nordsüdverkehr waren dies hauptsächlich Textilien aus Leinen, Wolle und Seide; Käse, Leder, Felle. In der Gegenrichtung waren dies Rohseide, Rohbaumwolle, Reis, Wein, Gewürze, Öle, Seifen, Farbwaren, Tabak und Papier. Zudem darf ein in der Handelspolitik äusserst wichtiges Transportgut, das sich auf seinen eigenen Beinen befördern kann, nicht unerwähnt bleiben: das Rindvieh. Der Viehexport bildete, hauptsächlich in der Innerschweiz und im Graubünden, in der Tat eine der wichtigsten Erwerbsquellen der dortigen einheimischen Bevölkerung. Mit den Rindern wurden in weit geringerem Masse auch mit Pferden, Schafen, Ziegen und Schweinen gehandelt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der genossenschaftliche Gütertransport im Reusstal und im oberen Tessental neben der Land- und Alpwirtschaft sowie dem mit dem Saumverkehr zusammenhängenden Viehhandel die Haupterwerbsquelle bildete und den bäuerlichen Bewohnern dieser kargen Gemeinden zu einem bescheidenen Wohlstand verhalf.

2. Didaktische Hinweise

Hinweise zur Exkursion / zum Unterricht

Heute ärgern wir uns, wenn wir auf der Reise in den Süden vor dem Nordportal des Gotthardtunnels im Stau stehen. Heutzutage ist es selbstverständlich, dass man mit dem Auto, der Eisenbahn oder gar mit dem Flugzeug in kürzester Zeit Dutzende, ja Hunderte Kilometer zurücklegen kann. Doch das war nicht immer so. Vor der Erfindung der Dampfmaschine und des Verbrennungsmotors war Reisen noch eine langsame und, insbesondere bei grösseren Höhenunterschieden, sehr mühsame Angelegenheit. Die meisten Menschen waren kaum je über weitere Strecken unterwegs, der Hauptgrund für weitere Reisen war oft der Handel, der Gütertransport. Doch gerade der Gütertransport war wegen in höheren Lagen zumeist nicht vorhandenen Fahrstrassen äusserst beschwerlich. Mit Hilfe der zwei Arbeitsblätter (vgl. [AB Der Saumverkehr am Gotthard \(Lesetext\)](#) und [AB Der Saumverkehr am Gotthard \(Silbenrätsel\)](#)) sollen sich die Lernenden mit den früheren Transportverhältnissen auseinandersetzen und dadurch auch die Vorteile der heutigen erkennen. Damit lassen sich die enorme Entwicklung in den letzten zwei Jahrhunderten thematisieren und allenfalls der Begriff *Mobilität* diskutieren. Für die Wanderung auf und/oder über den Gotthard sind die beiden Arbeitsblätter insofern hilfreich, als die Schülerinnen und Schülerinnen und Schüler auf dem Weg je nach Länge der Reise auf zahlreiche noch heute existierende Überbleibsel der Säumerzeit treffen werden. Als Beispiele seien die Saumwege selber oder auch die Susten genannt. Des Weiteren kann mit Hilfe des Textes auf die wichtigsten Güter des damaligen Fernhandels eingegangen werden. Welchen körperlichen Strapazen die Säumer ausgesetzt waren, können die Lernenden während der Wanderung auf der Kernstrecke der ViaGottardo am eigenen Leib nachempfinden. Ein weiterer Diskussionsgegenstand könnte die Frage sein, ob es heute (in der Schweiz, in Europa, auf der Welt) noch Orte gibt, wo das Saumgewerbe weiterhin existiert.

Lernziele

1. Die Schülerinnen und Schüler kennen den Begriff Säumer und können erklären, wie die Säumerei am Gotthard funktionierte.
2. Die Schülerinnen und Schüler erarbeiten sich das grundlegende Wissen, um auf der Wanderung über den Gotthard die Objekte, die auf die Zeiten des Saumverkehrs hinweisen, erkennen und einordnen zu können.
3. Die Schülerinnen und Schüler werden sich bewusst, wie sich die Transportverhältnisse (auf dem Gotthard) in den letzten zwei Jahrhunderten verändert haben und dass die heute bei uns gewohnte Fortbewegungsgeschwindigkeit keine Selbstverständlichkeit ist.
4. Die Schülerinnen und Schüler können den Begriff Mobilität erklären.

Dazugehörige Arbeitsblätter

- [AB Der Saumverkehr am Gotthard \(Lesetext\)](#)
- [AB Der Saumverkehr am Gotthard \(Silbenrätsel\)](#)

Autorin/Autor: Kathrin Moser/Raffael von Niederhäusern

3. Quellenangaben

Literatur

Wyss-Niederer, Arthur: Sankt Gotthard. Via Helvetica, Lausanne 1979.

4. Lösungen zu den Arbeitsblättern

AB Der Saumverkehr am Gotthard (Silberrätsel)

1. Strusfuhr
2. Kehrordnung
3. Genossenschaften
4. Winter
5. Susten
6. Sustgebühren
7. Kaufleute
8. Landwirtschaft
9. Rohbaumwolle
10. Gotthardpass