

AB Der Saumverkehr am Gotthard (Lesetext)

Nach der Eröffnung des Gotthardpasses entwickelte sich der Warentransfer rasch. In der Folge wurde der Güterverkehr auf der Basis von Genossenschaften organisiert. Diese Genossenschaften sorgten dafür, dass Wege gebaut und unterhalten wurden. Bis ins 19. Jahrhundert besass jede Genossenschaft das Monopol des Warentransportes in ihrem Gebiet. An der Grenze ihres Bezirks wurden die Saumlasten der benachbarten Genossenschaft zum Weitertransport übergeben. Diese Transportart von Station zu Station nannte man Strusfuhr. Die Fuhrleute standen nach einem vereinbarten Arbeitsplan (Kehrordnung) im Dienst. Diese Kehrordnung sorgte dafür, dass nie zu viele Säumer auf einer Strecke waren. Zudem verhinderte sie eine Über- und Unterbeanspruchung der einzelnen Säumer. Praktisch alle waren nämlich nebenbei noch in der Landwirtschaft tätig. Da die Strusfuhr sehr langsam war, erliess die Urner Regierung im Jahre 1701 eine neue Säumerordnung. Darin wurde dem direkten Transport für Transitgüter (Strackfuhr) den Vorzug gegeben. Nur in den Wintermonaten durfte weiterhin „geteilt“ werden. Ein wichtiger Bestandteil dieser Transportorganisationen waren die Susten. In ihr wurden die Waren gelagert, um sie vor Diebstahl und der rauen Witterung zu schützen. Dies war besonders wichtig, wenn bei grossem Warenandrang oder bei einer Wegsperrung die Weiterbeförderung stockte. Für die Schutzgarantie zahlten die Kaufleute die Sustgebühr. Was überhaupt transportiert wurde, hängt auch von der Richtung ab. Im Nordsüdverkehr waren dies vor allem Textilien aus Leinen, Wolle und Seide, Käse, Leder und Felle. In der Gegenrichtung waren dies Rohseide, Rohbaumwolle, Reis, Wein, Gewürze, Öle, Seifen, Tabak und Papier. Auch mit Tieren, vor allem mit Rindvieh, wurden gehandelt.



Das Urnerloch ersetzte die Twärrenbrücke, deren Unterhalt viel Holz benötigte.

Die Teufelsbrücke trug dazu bei, dass die Schöllenen als Hindernis überwunden werden konnte.

