



## Verkehr und Gesellschaft: Ausserschulische Lernorte B

### Informationsblatt

Susten dienten der kurzfristigen Lagerung von Transitgütern, eine Aufgabe, die sie vom späteren 13. Jh. bis zum Aufkommen des Bahnhofs im Eisenbahnzeitalter erfüllten. Sie umfassten in der Regel Lagerräume, seien es trockene Lauben, seien es geräumige Gebäude. Im Alpenabschnitt des Transportwegs waren Säumergenossenschaften lange unentbehrlich (Säumerei). Sie transportierten die Ballen und Lagel (Fässer) im Tagesrhythmus von Sust zu Sust. Susten in kommunalem Besitz überwachte ein Sustmeister, der die Sustgebühr bezog. Ein Teil der Durchfuhr gelangte auf direktem Weg über den Berg, wobei deren Säumer und weitere Begleiter unter Berufung auf das Sustrecht auch private Häuser wie Tavernen, Wirts- oder Privathäuser benützten. Aus dem 14. Jh. stammen erste Nachrichten über Susten an der Gotthardroute. Die Sust in Flüelen wird 1309 erstmals schriftlich erwähnt.

Fritz Glauser (Historisches Lexikon der Schweiz)



Bildquelle: Foto von Karl Gisler um 1907 (STAUR)

### Abbruch der Sust in Flüelen

1804 beschloss die Landsgemeinde den Bau einer Kantonal sust. Diese stand 1806 – damals erst ein zweistöckiger Bau auf dem Lehnplatz bezugsbereit (das heutige Urner Zeughaus). Deshalb verlor die Sust von Flüelen 1806 schnell an Bedeutung. Die Sust- und Passordnung von 1804 schrieb fortan die Lagerung, das Wägen und die Kontrolle der Transitgüter in der Hauptsust in Altdorf vor. Die am Hafen in Flüelen eintreffenden Waren mussten nun in Karren unverzüglich in die Sust in Altdorf gebracht werden. Als 1848 die schweizerischen Binnenzölle aufgehoben wurden, büsste die alte Sust in Flüelen auch ihre Funktion als Zollstätte ein. Gemäss einem Beschluss des Landrats vom 15. Februar 1850 verloren damit auch die Trägerschaften des Urinauens (Schiffsleute) und die Träger zu Flüelen ihre Privilegien. Der Kanton erhob bis 1886 an diesem Ort noch das Ohmgeld, eine Getränkesteuer. Den Todesstoss erhielt die Sust 1882 durch die Inbetriebnahme der Gotthardbahn. Nun diente sie mehr und mehr als Gerümpelkammer für Anstösser. In einer abgetrennten Ecke wurde noch ein wenig Salz gelagert.

Bald lenkten die Besitzer gewisser Gaststätten ihr Augenmerk auf den schönen Platz am See und wollten ihn dem Tourismus zugänglich machen. Der Sternwirt Jost Sigrist und sein Nachbar und Konkurrent Alfred Müller, Wirt zum «Adler» - Vergleiche Dorfplan und Fotografie auf dem Bildblatt - unterbreiteten bereits 1899 ein Kaufbegehren. Die Regierung war zurückhaltend und lehnte bis 1906 wiederholt ab. Dann änderte sich die Lage. Die Eidgenössische Militärverwaltung drängte darauf, dass Uri Salzvorräte für mindestens sechs Monate anlegte. Das entsprach etwa 1'600 Säcken. Für die Salzlagerung drängte sich eine neue Lösung auf. Nun war die Regierung bereit, die Sust zu verkaufen. Die zwei Hauptinteressenten Sigrist und Müller ersteigerten gemeinsam das Objekt für 40'200 Franken, eine damals verhältnismässig hohe Summe. 1907 wurde die Sust abgebrochen. Das Ereignis schlug keine hohen Wellen. Die beiden Wirte nutzten den frei gewordenen Platz. Sie weiteten ihre Häuser aus und schufen für die Gäste eine sonnige Gartenwirtschaft. Die Zunahme des Bahn- und Strassenverkehrs führte längerfristig aber nicht wie erhofft dazu, Touristen nach Flüelen zu locken und die Idee von grosszügigen Gaststätten am See zu verwirklichen.

Nicht nur die Sust, auch die uralten Schifffahrtstechniken und traditionellen Regelungen wurden von den grundlegenden politischen und technischen Neuerungen des 19. Jahrhunderts überholt. Die ab 1837 auf dem Vierwaldstättersee verkehrenden Dampfschiffe verdrängten die Nauen und Jassen. Mit dem Dampfer «Stadt Luzern» von Casimir Friedrich Knörr konnten die Rudernauen nicht mehr mithalten: Das Schiff war 32 m lang und 6 m breit, legte in 2.5 Stunden die Fahrt von Luzern nach Flüelen zurück und konnte nebst 20 Tonnen Gütern 300 Personen laden. Die Verfassung des liberalen Bundesstaates räumte mit den Privilegien und Monopolen der Schiffsleute und Trägergesellschaften spätestens 1850 endgültig auf und das althergebrachte Transportgewerbe auf dem Vierwaldstättersee fand nach einigem Widerstand ihr Ende.

Pascal Stadler, in: Historisches Neujahrsblatt Uri (2019).