

Zeitschrift: Historisches Neujahrsblatt / Historischer Verein Uri
Herausgeber: Historischer Verein Uri
Band: 68-69 (1977-1978)

Artikel: Die unctione Sust- und Passordnung vom 19. Dezember 1804
Autor: Stadler, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-422204>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die umerische Sust- und Passordnung

vom 19. Dezember 1804

Von Dr. Hans Stadler, Attinghausen

Einleitung

Die Leitung des Gotthardtransites war für Uri seit der Entstehung der schweizerischen Eidgenossenschaft bis zur Gründung des Bundesstaates 1848 nebst der Verwaltung der Wälder und Allmenden wohl die wichtigste staatliche Funktion. Strassenbau, Schiffahrt, Susten, Zollstätten, Ueberwachung der Säumer und Spediteuren standen mit dem Gotthardverkehr im Zusammenhang und beschäftigten eine Vielzahl von Behörden und Beamten. Die Transiteinkommen in Form von Zöllen, Fürleiten, Sust- und Schneebrechgebühren machten einen erklecklichen Teil der Staatseinnahmen aus.

Trotzdem ist der Gotthardverkehr schlecht erforscht. Es gibt wenig Monographien, welche sich die staatliche Leitung des Transitwesens zum Thema machen. Ueber die Menge des Handelsgutes und die Organisation der Säumergenossenschaften sind die Kenntnisse noch lückenhafter.

Im Urner Staatsarchiv wurden im vergangenen Jahr die Pass- und Zollakten des 19. Jahrhunderts geordnet und inventarisiert. Der Bestand ist trotz seiner Unvollständigkeit reichhaltig und durch die Forschung noch ungenügend ausgewertet¹⁾.

¹⁾ Baumann Werner benützte 1954 in seiner Arbeit «Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn» (Europa Verlag, Zürich) nur einen Teil des Bestandes.

Im Folgenden soll die staatliche Pass- und Sustordnung von 1804 veröffentlicht und erklärt werden. Sie wurde 1823—1826, als Uri sein Landbuch zum ersten Male druckte, nicht in die Rechtssammlung aufgenommen, weil Revisionsbestrebungen im Gange waren, die dann allerdings zu keinem Ziele führten²⁾. So erklärt es sich, dass das wichtige Gesetz, welches erst durch das Bundesstaatsrecht ausser Kraft gesetzt wurde, immer ein unbekanntes Dasein unter den Akten fristete und nie im Drucke erschien. Eine Veröffentlichung scheint aber in Rücksicht auf den Umfang, die lange und grosse Bedeutung und den Quellenwert des Dokumentes gerechtfertigt.

Vor der Darlegung der Entstehung und Entwicklung der Pass- und Sustordnung und der Veröffentlichung des Textes selber möchte ich versuchen, skizzenhaft den Ablauf eines Warentransports von Flüelen bis zum Gotthard um ca. 1830 darzustellen. Dadurch soll dem Leser das Transitwesen anschaulich werden, was ihm beim Lesen der unklar gegliederten Pass- und Sustordnung nützlich sein wird.

Das Frachtgut wurde meistens mit dem Luzerner Nauen nach Flüelen geführt, hier von der sogenannten Trägergesellschaft ausgeladen und in der obrigkeitlichen Sust vom Bestäter kontrolliert und so schnell als möglich den Karrern übergeben, welche die Güter mit Ross und Wagen in die Hauptsust von Altdorf (heute Zeughaus) fuhrwerkten. Das Sustpersonal, an deren Spitze der verantwortliche Sustmeister stand, kontrollierte die Waren nochmals, sie wurden gewogen, mit Frachtbriefen versehen, eingelagert und für die Weiterspedition bereitgehalten. Hierfür hatten die Waren-speditoren, welchen Beruf in Altdorf mehrere Familien in grossem Stile betrieben, die Waag- und Susthausgebühr zu bezahlen.

Die Fuhrleute oder Säumer, welche sich für den Gotthardtransit interessierten, mussten sich in der Sust von Altdorf in eine Liste eintragen lassen und sich gewissen Vorschriften unterziehen. Sie unterschieden sich in die direkt fahrenden Säumer, welche das Frachtgut von Altdorf bis Bellinzona brachten, und in die indirekt

²⁾ Ldb I, 213.

fahrenden Säumer, welche in Strusen oder Strausen, d. h. von Station zu Station führten und vielfach am gleichen Tage wieder heimkehrten. Die wichtigsten Stationen waren Amsteg, Andermatt und das Gotthardhospiz. Der Grossteil der Güter wurde nach dem Stationensystem verführt. Es entsprach den einheimischen Säumern am besten. Zudem war es durch die Verschiedenartigkeit der Strasse und der Schnee- und Witterungsverhältnisse gegeben. Bis Amsteg z. B. konnten schwere Fuder gezogen werden, dort musste auf leichtere Gabelwagen oder Saumpferde umgeladen werden. In Andermatt empfahl sich eventuell die Benützung von Bergschlitten, falls der Pass der Unbill der Witterung und der Lawinengefahr wegen nicht geschlossen war.

Eine Kehrordnung regelte die Verteilung der Transitgüter an die Säumer. Die direkt Fahrenden hatten vor den indirekt Fahrenden den Vorzug, diese wiederum vor den nur unregelmässig Fuhren Uebernehmenden. Für ihre Arbeit erhielten Säumer und Fuhrleute den Frachttarif, welcher periodisch aufgrund der Futterpreise durch den Rat festgesetzt wurde. Der Sustmeister hatte jedes Vierteljahr mit den Speditoren einerseits und den Fuhrleuten und Säumern andererseits abzurechnen.

Früh am Morgen öffnete der Sustmeister die grossen Tore der Sust auf dem Lehnplatz, und jedem Säumer oder Fuhrmann wurde nach der Kehrordnung seine Fracht zugeteilt. Schon bei Tagesgrauen klingelten die Saumpferde der Gotthardstrasse entlang oder knirschten schwer beladene Fuhrwerke Richtung Amsteg. In Wassen musste jeder das Zollhaus passieren und den Frachtbrevier vorweisen, damit der Zollbeamte die Rechnung für den sogenannten alten Landeszoll ausstellen konnte. In Andermatt bezogen die Ursner den Bezirkszoll, welcher ebenfalls sehr alten Ursprungs war. Hier gab es auch eine Sust, welche zeitweilig im Erdgeschoss des Rathauses untergebracht war und welche bei Stationsfuhren obligatorisch benützt werden musste. Von hier bis zum Gotthard wurde die Strusware meist durch den Teil verfuhrwerk, d. h. durch eingeschriebene Ursner Säumer, welche täglich in geschlossener und geführter Kolonne zum Berg fuhren und auch die Offenhaltung des Weges zur Winterszeit garantieren mussten. In Hospental

stiess der Säumer erneut auf einen Schlagbaum, an welchem der Kanton den neuen Zoll für den Bau der oberen Gotthardstrasse von Göschenen bis an die Kantonsgrenze bezog. Diese Strasse wurde Ende der Zwanzigerjahre fahrbar gemacht. Auch die Gebühr für das kantonale Schirmhaus am Gotthardmätteli und in den Wintermonaten für den Schneebruch wurden in Hospental erhoben. Nach Erledigung dieser Formalitäten konnte es endlich dem Gotthardpasse zugehen, wo ein tessinischer Beamter die Ware kontrollierte und entgegennahm. Für die Pferde stand der geräumige Stall und genügend Futter bereit, und die Säumer konnten sich wärmen und stärken im Hospiz, welches früher von den Vätern Kapuziner, um 1830 aber schon von der Familie Lombardi betreut wurde.

Die Entstehung der Sust- und Passordnung

Vor der Revolution bestand die Säumerordnung von 1719/1720. Sie wurde aber offenbar nicht mehr in allen Teilen befolgt. Die Wirren der Revolution und der Altdorfer Dorfbrand von 1799 brachten auch das Passwesen in Unordnung, natürlich zum Schaden des Verkehrs. Die Helvetik bemühte sich um eine Verbesserung und berief 1802 Delegierte der Kantone Tessin, Uri und Luzern nach Altdorf zu einer Konferenz zusammen³⁾. Auch die Gemeinde Altdorf forderte 1803, die alte Säumerordnung möchte wieder eingehalten werden⁴⁾. Der grösste Mangel war wohl das Fehlen der Lagerräume für das sichere Aufbewahren der Handelsgüter. Eine staatliche Sust (= Lagerhaus, aus dem Romanischen, lat. *substare*) tat not⁵⁾. So beschloss dann die Landsgemeinde von 1804: «Es soll eine allgemeine Sust in Altdorf seyn, und der Landrath ist bevollmächtiget, sowohl eine Pass-Commission, als die erforderlichen Sust-Beamten zu ernennen, und ihre Verrichtungen zu bestimmen, als überhaupt eine angemessene Sust- und Passordnung einzuführen »⁶⁾

³⁾ Baumann, Güterverkehr, S. 144.

⁴⁾ St. A. Uri, R-720-40/2.

⁵⁾ Baumann, Güterverkehr, S. 46 ff.

⁶⁾ Ldb I, 213.

Die Behörden schritten tatkräftig zur Verwirklichung des Beschlusses. Am 26. Juni 1804 verabschiedete der Landrat eine erste Fassung der Pass- und Sustordnung ⁷⁾.

Indess traten am 28. November 1804 Vertreter der Stände Uri, Schwyz, Luzern und Tessin zu einer Konferenz zusammen und begutachteten vor allem die neue Verordnung Uris. Dies beweist, wie stark der Gotthard schon früh nicht nur Angelegenheit eines einzigen Standes war, und wie sehr man schon damals auf konkordatsmässiger Ebene nach gültigen Lösungen suchte. Das umfangreiche Konferenzprotokoll ⁸⁾ ergänzte und präzisierte die kantonale Verordnung hauptsächlich in folgenden wichtigen Bereichen:

— Das Schiffahrtswesen wird in das Pass- und Sustwesen mit-einbezogen, die Schiffslöhne festgesetzt, und die Vereinheitlichung des Schiffsrechtes an allen Gestaden gewünscht.

— Die Rechte und Möglichkeiten der Handelsleute, ohne Einengung durch Sust- und Kehrordnung mit eigenen Pferden ihre Kaufmannsgüter zu transportieren, werden ausgeweitet und ausdrücklich verankert. Es zeigt sich darin die liberalisierende Tendenz der vierörtischen Konferenz zu Gunsten der Kaufleute.

— Verschiedene Bestimmungen sollen die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Transites erhöhen: amtliche protokollarische Festhaltung von Schäden bei misshandeltem Transitgut; Verschärfung der Strafen für fahrlässige und saumselige Säumer und Fuhrleute; Einschränkung des Güter austausches zwischen Säumern unterwegs; Regelung der Entschädigung der Handelsleute für an Transitgütern erlittenen Schaden; Verpflichtung der Fuhrleute und Säumer, auch sommers während der Alpzeit stets genügend Pferde bereitzuhalten und überhaupt für Sonderaufträge bereit zu sein, um bei Güterüberangebot die dem Passe schädlichen Stockungen im Transit möglichst zu vermeiden.

— Die Strusfuhr wird in einem neuen Abschnitt ausführlich geregelt und besonders verankert, dass der direkt fahrende Säumer bei Mangel an Transitgut stets den Vorrang habe.

⁷⁾ St. A. Uri, R-720-40/5.

⁸⁾ ebenda, R-720-40/7.

— Zur grösseren Sicherheit der Strusfuhr wird gewünscht, dass in Amsteg und Andermatt eine öffentliche Sust errichtet werde.

Die Beschlüsse und Empfehlungen der vierörtischen Konferenz stiessen beim Urner Landrat auf offene Ohren. Er revidierte am 19. Dezember 1804 die kantonale Pass- und Sustordnung, wobei er, mit Ausnahme des Begehrens, in Amsteg und Andermatt eine öffentliche Sust zu errichten, allen Vorschlägen entsprach⁹⁾. Damit hatte Uri die Pass- und Sustordnung, welche Jahrzehnte lang die Grundstruktur des Transites regelte.

Angeregt durch die Passkommission und unterstützt durch Eingaben bedeutender Speditionshäuser, wie desjenigen der Firma Muheim und Comp., der Gebrüder Megnet, ferner der Kaufmannschaft von Ursen, wurde die Pass- und Sustordnung durch den Landrat vom 4. April 1810 erneut geringfügig revidiert¹⁰⁾. Die Veränderungen betrafen vor allem die genauere Bestimmung der Pflichten der Sustbeamten, die Förderung der Schnelligkeit und Sicherheit des Transites durch technische Vorschriften und die Verschärfung der Strafen für undisziplinierte Säumer. Die Restriktionen für Handelsleute, welche durch eigene Saumpferde ihre Güter transportieren wollten, wurden verkleinert. Auch der Interessenkonflikt zwischen den direkt und den indirekt fahrenden Säumern wurde möglichst ausgeglichen. Schliesslich liess man einzelne Artikel, die eher als Wünsche an die tessinische Regierung zu verstehen waren, fallen.

Der nachfolgende Text entspricht der vom Landrat am 4. April 1810 verabschiedeten Fassung der Pass- und Sustordnung.

Gültigkeitsdauer der Pass- und Sustordnung

Die Weiterentwicklung des Pass- und Sustrechtes geschah fortan ausserhalb der Verordnung, jedoch so, dass diese niemals völlig aufgehoben, teilweise jedoch überholt und verschiedentlich ergänzt wurde. Die Hauptzüge der Entwicklung sind die folgenden:

⁹⁾ ebenda, R-720-40/8.

¹⁰⁾ ebenda, R-720-40/10—12.

Die Transitstrasse geriet immer mehr in den Interessen- und Verantwortungsbereich aller Gotthardkantone, deren Einfluss sich technisch fortschrittlich und rechtlich liberalisierend auswirkte. 1826 schlossen sie ein Konkordat, dessen wichtigster Zweck die durchgehende Fahrbarmachung der Strasse war ¹¹⁾.

Die folgenden Jahre waren geprägt durch eine konservative Verkehrspolitik: Für den Transport von Andermatt bis auf den St. Gotthard wurde 1829 für alle Strusfuhren die verbindliche Teilordnung eingeführt, welche in der neu eingerichteten obrigkeitlichen Sust unter der Leitung des vom Landrat gewählten Sustmeisters und des Teilers ihren Mittelpunkt hatte ¹²⁾. Das Bestreben, die Strusfuhr den Teilorganisationen zu sichern, zog immer weitere Kreise und setzte sich schliesslich 1833 für die Strecke von Flüelen bis auf den Gotthard siegreich durch ¹³⁾.

Nun meldete sich die Opposition der Gotthardkantone. Sie verankerten in einem neuen Konkordat vom 16. April 1834, welches einen Monat später die Zustimmung der Urner Landsgemeinde fand, den Grundsatz der freien Konkurrenz im Transitwesen ¹⁴⁾. Beachtenswert ist bei der Beobachtung dieses Konfliktes, wie die Vertreter der Kleinsäumer mit ihren verkehrsgeschichtlich rückständigen Anliegen freiheitlich liberale Argumente der Regenerationszeit verbanden, welche natürlich gegen die sowohl im Speditionsgeschäft wie in der Politik führenden Herrenfamilien von Altdorf gerichtet waren. Die Uhr der aus dem Mittelalter stammenden Teilfuhr war jedoch durch die Anerkennung der freien Konkurrenz abgelaufen, und die auf Rationalisierung und Liberalisierung ausgerichtete Politik setzte sich in den Konkordatserneuerungen von 1837 ¹⁵⁾ und 1843 ¹⁶⁾ erfolgreich fort.

¹¹⁾ ebenda, R-720-40/23; Ldb III, 70 ff.

¹²⁾ ebenda, R-720-40/25; LL 6/198 ff.

¹³⁾ Kehrordnung für die Strecke von Altdorf bis Amsteg in LL 6/256 ff; Protokoll der Landsgemeinde von 1833.

¹⁴⁾ St. A. Uri, R-720-40/28; Protokoll der Landsgemeinde von 1834; Ldb III, 87 f.

¹⁵⁾ St. A. Uri, R-720-40/30; Ldb III, 90 ff.

¹⁶⁾ ebenda, R-720-40/34; Protokoll der Landsgemeinde von 1844.

Durch den wachsenden Gotthardverkehr herausgefordert, und der vielfältigen Berührungspunkte von Zoll- und Passwesen wegen wurde 1838 die alte Passkommission, welche seit 1804 bestanden hatte, aufgehoben und eine neue Zoll- und Passkommission eingesetzt als leitende Behörde sowohl für die Belange des Zolles wie des Transites. Sie erhielt u. a. auch den Auftrag: ¹⁷⁾ «Die Kommission wird alle auf das Zoll- und Passwesen bezüglichen Beschlüsse und Verordnungen in ein geordnetes Ganzes zusammenstellen und nebst den weitern ihr überlassenen Vollziehungs-Anordnungen dem Drucke übergeben» ¹⁸⁾.

Der Landrat verabschiedete zwar am 25. Oktober 1844 ein Reglement über das Fuhrwesen, und der Rat beschloss am 29. Oktober 1842 bzw. 9. November 1844 besondere Vorschriften für den Warentransport im Winter ¹⁹⁾. Sie regelten jedoch vor allem technische Einzelheiten. Die alte Pass- und Sustordnung von 1804 war dadurch keineswegs überholt oder aufgehoben, sondern sie blieb in den Punkten, welche zu den neu erlassenen in keinem Widerspruch standen, weiterhin in Kraft ²⁰⁾.

Erst der Bundesstaat setzte die Pass- und Sustordnung ausser Kraft, indem er sämtliche Transitgebühren verbot und durch die Handels- und Gewerbefreiheit das freie Verführen von Waren sowohl zu Wasser wie zu Lande jedermann ermöglichte.

Der Regierungsrat von Uri erliess daher am 25. Januar 1850 die Verordnung über die Susten und hielt fest: «Die Susten in Altdorf, Flüelen und Hospental werden als unverbindliche Anstalten zum Zwecke eines sichern Unterbringens, Umladens, Wägens und Lagerns der Kaufmannsgüter unter Aufsicht und Garantie der Regierung fortbestehen» ²¹⁾.

Sustzwang und Wagpflicht waren damit aufgehoben. Von der ausgedehnten staatlichen Einflussnahme auf das Transitwesen blie-

¹⁷⁾ ebenda, R-720-40/31; Ldb III, 104 ff.

¹⁸⁾ Ldb III, 109.

¹⁹⁾ Ldb IV, 41 ff.

²⁰⁾ Ldb IV, 59.

²¹⁾ Ldb IV, 164.

ben — nebst der Strassenbaupflicht — nur mehr verkehrs- und sicherheitspolizeiliche Aufsichtsfunktionen.

Pass- und Sustordnung vom 26. Juni 1804

(mit den Abänderungen von 19. 12. 1804 und 4. 4. 1810) ²²⁾

1. Teil: *Von der Schiffahrt und Ein- und Ausladen der Waaren*

1.

Es soll im wöchentlichen Marktschiff ²³⁾ ein Nauenmeister angestellt werden, der die mit Nummern und Marken bezeichneten und von dem Bestäter unterschriebenen Ladkarten übernehmen und an dem Bestimmungsort an den Bestäter abgeben und dann von diesem den Empfangsschein zurückbringen soll.

Die Passkommission wird in betreff der Verification zwischen dem Bestäter in Flüelen und den Schiffleuthen von dem Urner Nauen über die Waaren, so nach Luzern verladen werden, die nöthige Einrichtung treffen.

Es sollen auch alle Partikularen, die etwas in den Nauen laden wollen, am Samstag dem Sustmeister zu Altdorf davon die Anzeige machen, damit derselbe eine richtige und vollständige Ladkarte

²²⁾ Original in St. A. Uri, R-720-40/12.

²³⁾ Das wöchentliche Marktschiff, der bekannte Uri-Nauen, stammt aus vorrevolutionärer Zeit. Er wurde betreut von der Urinauengesellschaft, welche zusammen mit den zwei anderen Gesellschaften, dem «Theil» und dem «Gefährt», das Transportmonopol auf dem See hatte. 1809 schlossen sich der «Theil» und das «Gefährt» zur «Theilfahrenden Schifffahrts-Gesellschaft» zusammen, welche unter besondere staatliche Aufsicht gestellt wurde (Ldb I, 218 ff). Die eigentliche staatliche Protektion galt jedoch der Urinauengesellschaft, deren Mitglieder 1809 als die «patentierten Urner Schiffer» erklärt wurden. Der regelmässige Verkehr ihrer beiden Nauen wurde garantiert und ihnen das Recht zuerkannt, in Luzern Retourwaren zu laden (Konkordat Uri—Luzern vom 30. 3./16. 5. 1810 im St. A. Uri). Das Monopol war durch die aufkommende Dampfschiffahrt einer harten Konkurrenz ausgesetzt und wurde 1849 durch den Bund aufgehoben (Ldb IV, 144 ff).

verfertigen könne. — Für die Waaren, so zu späth eintreffen, um zu vorgeschriebener Zeit dem Sustmeister davon die Anzeige machen zu können, soll beidern Versendung über den See eine besondere Nachladkarte verfertiget und eingegeben werden.

2.

Der Bestäter in Flüelen hat die Verpflichtung, die Waaren zu recognoscieren ²⁴⁾). — Sollte im Anschein nach etwas übel conditiioniert ankommen, hat er die gleiche Schuldigkeit wie der bei der Hauptsust, anstatt aber hievon dem Sustmeister die Anzeig zu machen, soll er also gleich mit Zuzug des Gemeindeschreibers und zweener unparteiischen Männer den Verbal Proces ohne Verzug machen und die Waar nicht vorher in die Hauptsust oder sonst versenden, und bei wichtigern Fällen soll er dem President der Pass-kommission Bericht geben lassen, damit er ein Kommissionsglied dazu auf Flüelen schüken könne.

3.

Die Bestäter Gebühr soll in Flüelen und vice-versa zu Luzern von jedem Collo für Eingang 3 Angster ²⁵⁾ und eben so viel für den Ausgang, somit per Collo Sch[i]l[ing] 1 bezahlt werden.

²⁴⁾ Das heisst auf den Erhaltungszustand prüfen.

²⁵⁾ Im Wirrwarr der Münzen und Währungseinheiten sind folgende Angaben wichtig für das Verständnis: 1 Gulden = 15 Batzen = 40 Schilling = 240 Angster. Nebst diesen wichtigsten Einheiten erscheinen in der Pass- und Sustordnung noch folgende Nebeneinheiten: 1 Louis d'or = 12 Gulden. 1 Neuthaler = $43\frac{1}{3}$ Batzen = ca. 2,88 Gulden. 1 Mailänder Taler = 7.4 Liver [oder Pfund des Kt. Tessin].

Über den Geldwert geben die Listen der Schifflöhne, der Fuhrlohn über den Gotthard und die Kauzionssummen der Sustbeamten Auskunft. Zur Veranschaulichung sollen folgende Vergleiche dienen: Ein Säumer, der von Andermatt zum Gotthardhospiz einen Saum (= ca. 150 kg) kommodes Frachtgut führt und auf dem Rückweg eine gleichartige Last mitnehmen kann, verdient für dieses Tagwerk 22 Batzen oder nicht ganz $1\frac{1}{2}$ Gulden. Wer das Amt des Sustmeisters erhalten will, muss eine Kauzionssumme von 4000 Gulden verfügbar haben, das heisst den Verdienst von ca. 2700 Tagwerken oder rund 11,5 Arbeitsjahren eines Gotthardsäumers. Eine Kuh kostete um 1800 zwischen 80 bis 110 Gulden, ein

4.

Diese Gebühr solle zum Schifflohn geschlagen werden, und der Schiffmeister diesen Betrag laut Ladkarte dem respectiven Bestäter bezahlen.

5.

Weil der Course des Geldes zwischen Uri und Luzern verschieden ist, so findet man, dass diese Gebühr nach der L[ouis] d'o[r] à G[u]l[den] 12 berechnet und bezahlt werden soll.

6.

Die Schiffgebühren sollen festgesetz werden. Für hiesiges Marktschiff ist würklich der Schifflohn, wie folget, wozu dann aber noch der Bestäterlohn von Sch[i]l[ing] 1 per Collo beizusezen ist.

Ein Seiden Ballen	bezahlt Schifflohn	Sch[i]l[ing]	4
Ein Ballen Baumwollen		Sch[i]l[ing]	7
Ein Sack Reis		Sch[i]l[ing]	4
Ein Laagel ²⁶⁾ Wein oder Brantenwein		Sch[i]l[ing]	5
Ein Laagel Honig		Sch[i]l[ing]	7
Ein Küsten ²⁷⁾ Seiden		Sch[i]l[ing]	5
Ein Kanneten ²⁸⁾ Ballen		Sch[i]l[ing]	5

Nebst diesem werden Angster 3 per Stuk wegen der Deke bezogen, wovon aber die Lägel ausgenommen sind ²⁹⁾.

Schwein ca. 3 bis 4 Gulden. 1 kg Brot hatte zur gleichen Zeit einen ungefährten Wert von 8 bis 10 Schilling.

Siehe dazu Bielmann Jürg: Die Lebensverhältnisse im Urnerland während des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Basel, 1972; Landbuch des Kantons Uri, 1. Band, Flüelen, 1823, S. 251—255.

²⁶⁾ Fässchen von länglicher, zum Basten besonders geeigneter Form. Wird auch als Hohlmass verwendet.

²⁷⁾ = Kiste, Holzverschlag.

²⁸⁾ = Seidenabfallgarn oder einfädiges Schappegarn. (Freundliche Mitteilung von Dr. Walter Bodmer, Zürich.)

²⁹⁾ Die Ware musste gegen die schlechte Witterung mit guten Harzdecken gedeckt werden.

7.

Der Wein und Brantenwein ist von obiger Ordnung ausgenommen, es sei dann Sach, dass der Partikular verlangte, solcher durch die Sust gehn zu lassen ³⁰⁾.

8.

Die Schiffgesellschaft ist verantwortlich für alle ihr übergebene und an ihr Schiff eingeladene Waar, wenn solche durch ihre Sorglosigkeit sollte beschädiget werden.

2. Teil: *Hauptsust und Waarenspedition überhaupt*

1.

Die öffentliche Kantonsniederlage ist verantwortlich für alle ihr übergebenen und anvertrauten Waaren; hingegen leistet der dabei angestellte Sustmeister zu Handen der Obrigkeit G[u]l[den] 4 000 annehmbare Bürgschaft, und so geben auch die zwei Bestäter für Sicherheit des Sustmeisters G[u]l[den] 1 500 annehmbare Bürgschaft zu Handen der Passkommission ³¹⁾.

³⁰⁾ Wein und Brantwein sind also der Prüfung durch den Bestäter in Flüelen nicht unterworfen. Sie müssen auch weder in Flüelen noch Altdorf (vgl. Artikel 30) in die Sust gelegt werden. Die Sustgebühr muss für sie aber trotzdem bezahlt werden (vgl. Artikel 30). Diese Ausnahme dürfte in der unhandlichen und voluminösen Form der Weinlägel, welche zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Haupthandelsgüter der Urner Speditoren waren (Baumann, Güterverkehr, S. 165 f), begründet sein.

³¹⁾ Der Betrieb eines für alle Kaufmannsgüter obligatorischen Magazins mit staatlicher Garantie gegen Diebstahl war das Hauptinstrument der staatlichen Passpolitik. Alles Transitgut wird hier abgeladen, von den Sustbeamten geprüft, gewogen und durch sie den berechtigten Fuhrleuten und Säumern zum Weitertransport übergeben. Dafür musste die Sust- und Waaggebühr bezahlt werden.

2.

In Betracht, dass in der Spedition viele Willkürlichkeiten und Unordnungen obgewaltet haben, sollen alle Speditionsgüter nur durch die öffentliche Niederlag spediert werden, so dass niemand die Güter nach Willkür versenden kann, und sich jedermann der allgemeinen Ordnung unterwerfen muss.

3.

Es wird gestattet, dass einer mit eignen Pferden seine eigene Waar über den Gotthard nach Bellenz und so wiederum zurückführen möge, solle aber hierbei keiner andern Saumpferde als der seignigen sich bedienen mögen. Wenn ein Fuhrmann auf Kärren einem solchen von seiner eigenen Waar entgegen bringt, soll diese ihm mögen aufgeladen werden.

Einem solchen sollen dann aber keine fremden Güter aus der allgemeinen Sust verabfolgt werden, ausser wenn ihm im Fall überflüssiger Waar oder Güter von der Passkommission Erlaubnis dazu gegeben wird.

Da zu Erleuterung des dritten Artikuls eine Kommission vor gut befunden, dass die unter dem Namen der Saumpferde nur allein die direct fahrenden Säümmer können verstanden werden, und also den Eigenthümern von Pferden das Recht, von ihren eigenen Waaren durch Strausen oder Theilpferd zu spedieren, nicht solle be- nohmen sein, in keinem Fall aber laut Strausordnung diese gemelten Pferd können aufgedinget werden ³²⁾.

4.

Im Nothfall, so durch Affluenz der Waaren verursachet wird, ist ein solcher Eigenthümer schuldig, aus der Hauptsust eine Fuhr Transitwaaren zu laden, und in der Folge nach zwo Eigenfuhren die dritte von Transitwaaren aus der Sust zu wiederholen, jedoch nur so lange die Stokung oder der wahre Nothfall währet.

³²⁾ Landratsbeschluss von 1808 (LL 2/212).

5.

Ein solcher Eigentümer, wie vorgemeldt, solle dem angenommenen Grundsaz gemäs alle Waaren in die Sust verlegen müssen, mit Ausnahm derjenigen, welche in nachkommenden Artiklen wird ausgenommen werden. Diese Waaren mag er durch eigene Fuhr oder Pferd zu allen Zeiten wegführen, dabei auch befugt, ein Theil davon nach vorläufiger Anzeige an den Sustmeister der Rangordnung zur Spedition einverleiben zu mögen ³³⁾.

6.

Die öffentliche Niederlag ist schuldig, die ihr zu übergebende Kaufmannsgüter alle anzunehmen gegen die bestimmte Kaufhausgebühr, und in Folge dessen den nöthigen Platz einzuraumen. Um aber die Rangordnung der Waaren in der Spedition nicht zu gefährden, darf der Sustmeister und Bestäter noch factorieren ³⁴⁾ noch sonst einige Handlung treiben und überhaupt auch mit den Säummern in keinem Verkehr stehen, und sollen alle Waaren an einen Partikular des Kantons oder Speditor addressiert sein. ³⁵⁾

7.

Sobald ein schweizerischer Eigenthümer seine eigene Waar aus der Sust oder Hauptniederlage in sein eigen Magazin oder durch eigene Pferde weiters führen lassen will, so geschieht es unter seiner Verantwortlichkeit, und die Hauptsust haftet nur so lang für die Güter, als diesselben unter ihrer Aufsicht und Gewalt sind.

³³⁾ Die Artikel 3 bis 5 zeigen, wie die Freiheit des Einzelnen im Widerstreit steht mit den Ansprüchen und Gepflogenheiten der Allgemeinheit. Wie in der Einleitung aufgezeigt, wogte dieses Kräftespiel hin und her bis zum Bundesstaat.

³⁴⁾ = Speditionsgeschäft betreiben.

³⁵⁾ Mit der strikten Trennung zwischen Sustbeamten und Handels- und Speditionsfirmen stellt sich Uri in Gegensatz zum Tessin, wo die Sustmeister oft auch grosse Speditionsfirmen leiteten.

8.

Jeder schweizerische Eigenthümer mag seine Käs aus der Sust entheben, sei es, um in sein eigen Magazin zu verlegen oder weiters zu senden, in welch letzterm Fall jedoch keine andern Pferd zu dessen Spedierung sollen aufgedingt werden mögen, als die sogenannten Theilpferde.³⁶⁾ Es ist noch weder der Sustmeister noch die Speditoren befugt, Schweizern angehörige Käse directe nach Bellenz zu versenden ohne bestimmten Auftrag des Eigenthümers.

Über diesen Punkt hat ein w[ohl] w[eiser] Landsrath unterm 28ten Dezember des Jahres [1804]³⁷⁾ auf Anzeig der Passkommision und in Folge des 1ten Artikles der Strusordnung die Passkommision beauftraget, die nötigen Verfügungen zu treffen, dass der allzeit nach der Passordnung direct fahrende Säummer mit Waaren und Ladung könne versehen werden, dass aber auch der Handelsmann dabei so wenig möglich beschwehret und auch auf die Theilpferde und Schlitten Rücksicht genohmen werde.

Wobei die Handelsleuth oder dern Speditoren schuldig sind, für die Käs, so die Passkommision nöthig finden wird, nach Verhältnis den direct fahrenden Säummern zu übergeben, die Frachtzedel zu verfertigen.

9.

Alle Kaufmannswaaren sollen, so wie sie in der öffentlichen Niederlag ankommen, der gleichen Rangordnung nach weiters speditiert werden. In jenen Fällen aber, da durch Anhäufung der Käse die Beförderung der Kaufmannsgüter gehemt würde, solle die Passkommision davon benachrichtiget [werden,] die zu bestimmen hat, dass von jeder dieser zwo Gattungen Güter zwar dem Range nach, wie sie ankommen, täglich gleich viel speditiert und versendt werden.

³⁶⁾ = Pferde für Strus- oder Stationsfuhren.

³⁷⁾ St. A. Uri, RR 2/101. Die Massnahme bestätigt die Ansicht von Werner Baumann (Güterverkehr, S. 98 ff), dass um 1800 der grösste Teil des Transites aus Strusfuhren bestand.

Wenn aber Waaren ankommen, welche [für] die Mesen von Frankfurt, Zurzach, Alexandria, Sinigaglia,³⁸⁾ Lugano oder andre wichtige Mesen bestimmt sind, so soll jederzeit von diesen Gütern ein Drittheil vorzugsweise versendt werden, die Speditoren aber gehalten sein, so bald sie solche Güter erhalten oder Avis davon bekommen, derselben Bestimmung der Passkommission anzuzeigen und nöthigen Falls zu erweisen, dass diese Güter wirklich für eine solche Mese bestimmt seien, in diesem Fall ertheilt dann die Passkommission oder dern President die Erlaubnis zur oben bestimmten vorzugsweisen Beförderung, ohne eine solche Erlaubnis darf kein Sustmeister noch Bestäter von der angenommenen Rangordnung in Beförderung der Güter abweichen.

10.

Die Ankunft der Waaren in der Filialsust zu Flüelen bestimmt die Rangordnung, welche von dem Sustmeister beobachtet werden soll. Die Waaren, welche am gleichen Tag auf der Sust in Flüelen eintreffen, sollen gleichen Rang in der Versendung zu geniesen haben.

11.

Da Altdorf die Hauptniederlag der Waaren und die Sust in Flüelen eine Filial davon ist, so sollen alle in dort ankommenden Güter mit möglichster Beschleunigung in die Hauptniederlag abgeführt werden, und die Passkommission soll vorzüglich wachen, dass dies geschehe, und so ein Speditor zu wenig Karrer³⁹⁾ hätte, ihn zur Anstellung mehrerer anhalten.

12.

In der Hauptsust soll für Niederlagsgeld und Garantie mit Einbegriff Sustmeister und Bestätergebühr für $\frac{1}{2}$ Saum Sch[i]l[ing] 3

³⁸⁾ Sinigaglia ist eine Hafen- und Handelsstadt in der italienischen Provinz Ancona und hatte vom 15. bis 19. Jahrhundert eine bekannte Messe.

³⁹⁾ = Fuhrmann mit Pferd und Wagen.

A[ngster] 3 bezahlt werden, wo dann 200 Pfund für ein Saum und was darunter für $\frac{1}{2}$ Saum soll angerechnet werden.

13.

Die Colli, so auf Begehren mehr als 14 Täg in der Hauptsust lagern, zahlen wochentlich für einstweilen A[ngster] 3 Lagergeld.

14.

In der Hauptsust zu Altdorf soll eine exacte Waag sein, worauf alle nach Italien gehende eigene oder transitierende Waar gewogen werden solle, mit Ausnahm der Käspallen von gewöhnlicher Grösse und Gewicht, und Waaren von geringem Werth, die jedoch auf Begehren des Eigenthümers oder Speditors auch sollen gewogen werden. Von dem Gewogenen soll dann die Gewicht dem Frachtbrief beigesetzt und auf dem Collo aufgezeichnet werden. — Dem Sustmeister ist nachdrucksam aufgetragen, das Wägen mit Hilf des Sustknechts selbst zu versehen und nicht durch den Knecht versehen zu lassen; er führt eine richtige Controlle über die Gewicht der Waaren, sie mögen bruto oder netto gewogen werden, und die letztern müssen in dem gleichen Buch statt zentner- pfundweis angezeigt werden. Für alle gewogenen Waaren bezieht er Sch[i]ll[ing] 1 A[ngster] 3 von jedem $\frac{1}{2}$ Saum Waagebühr. Der Sustmeister soll auch darauf wachen, dass die Waag immer in guter Ordnung sei, und sollen Waag und Stein alle Quartal verificiert werden.

15.

Wann in der Hauptsust Waaren ankommen, die beschädigt sind, oder dem Bestäter nicht in guter Ordnung geliefert zu sein scheinen, so ist er schuldig, dem Sustmeister die Anzeig davon zu machen, der dann solches ungesäumt der Passkommission so wie dem Eigenthümer oder dessen Speditor bekannt machen soll, welche dann die nöthige Beschädigungsschätzung vornehmen lassen werden, und soll dann mit Zuzug eines Mitglieds der Passkommission, eines geschworenen Schreibers, zweener unparteiischen Männer und des Überbringers ein Verbal Proces gemacht, und von dem Sustmeister

im Frachtbrief so wie in seinem Contolle Buch der gefundene Zustand des Collo bescheinigt, auch der Verbal Proces in die Hauptniederlage, wohin die Waar addressiert ist, also gleich abgeschickt werden. Welch alles genau vollzogen, und vom Bestäter im Frachtzedel bestimmt angemerkt werden solle, wie die Waar beschaffen, und nicht nur unbestimmt, mit Belieben zu besichtigen und der gleichen.

16.

Laut Säummerordnung soll die directe Fuhr von einer Hauptsust zur andern (weil dadurch dem Transit der Waar die meiste Schnelligkeit und Sicherheit gewährt wird) mit aller Genauigkeit beobachtet werden.

17.

Der Säümmmer ist schuldig, an jedem Ort, wo er unterwegs abladet, die Waaren zu versichern, und sowohl vor Beschädigung als Diebereien wohl geschlossen zu halten, und zwar unter strenger Verantwortlichkeit und Straf eines Neuthaler von jedem Collo, wovon dem Anzeiger die Hälfte gefolgen solle. Dabei sind sämtliche betrefende Gemeindsgerichte ebenfalls bei strenger Verantwortung aufgefordert, über Befolgung dieses und des folgenden Artikuls genaue Aufsicht zu halten und die fehlbaren Säümmer an Behörden anzuzeigen.

18.

Sollte ein Säümmmer, wenn auch schon kein Schaden erfolgen würde, Waaren auf öffentlicher Strase oder sonst übel versorgt liegen lassen, soll er für jedes Collo um einen Neuthaler bestraft werden, wovon auch dem Anzeiger die Hälfte gefolgen solle.

19.

Bei Winterszeit, da der Gothardesberg geschlossen werden kann, mag der Säümmmer, wenn er bei solchem Fall am Fusse des Bergs anlangt und seine Reise nicht fortsetzen kann, seine Waaren abschlagen und zur Hauptsust zurückfahren, wo ihm noch eine Ladung

Güter mag übergeben werden, in welchem Fall er aber die abgeschlagenen Güter in die Sust zu Ursen oder Airolo zu übergeben schuldig ist, und wobei er jene Anstalten treffen soll, dass selbe bei erster Bergeröffnung an die Bestimmung befördert werden. Dabei aber soll der Säümmer, da er zurückfahrt, und die 2te Ladung machen will, mit einem Schein von dem Vorsteher jener Gemeinde die Unmöglichkeit, seine Reise fortsetzen zu können, bescheinigen, ansonst ihm die 2te Ladung abgeschlagen werden soll. Er ist auch pflichtig, die zu erst aufgenommene Ladung als die erste zur Hauptniederlag abzuführen bei der Straf vom Artikel 26 von jedem Saum; es sei dann, dass er der Passkommission beweisen könnte, dass die letzt aufgenommene Fuhr laut Ladzedel wahrhaft presiender sei. Zu keiner Zeit aber soll er mehr als zwei Fuhren Güter unterwegs haben mögen.

20.

Die Säümmer mögen nach jeder Fuhr Kaufmannsgüter eine Fuhr Wein oder Brantenwein führen.

21.

Eine der vorzüglichsten Obliegenheiten der Säümmer ist, dass sie gute Deken ⁴⁰⁾ haben sollen, und die Passkommission soll die Art dieser Deken, und zwar grössere als wirklich haben, bestimmen und diese Art vollziehen machen.

Die Saumpferde sind das erste Unterpfand für die beschädigte Waar, sollten aber Saumpferd mit Arrest belegt werden, so ist derjenige, der den Arrest legt, verbunden, die Kaufmannswaaren an Bestimmung zu bringen, und trittet sowohl wegen Versäumnis als Beschädigung der Waaren in die Fusstapfen ⁴¹⁾ des verarrestierten Säümmers.

22.

Es sollen jährlich wenigst 3 mal auf eine bestimmende Zeit nach Masgab der Futherpreisen die Fracht bestimmt werden, über welche

⁴⁰⁾ Decken zum Schutz der Transitgüter.

⁴¹⁾ Übernahme der Verantwortung und allfälliger Sanktionen.

von der Passkommission an einen w[ohl]w[eisen] Landrath ein Vorschlag gemacht, und von selbem dann der Frachtpreis bestimmt werden solle.

23.

Da die Fuhrzedel den Ort bestimmen müssen, wo die Fuhrleut die Waaren abliefern sollen, so ist es den Säummern bei Verlust des Fuhrlohns verbothen, ihre Ladung umzutauschen. Falls aber in den Monaten Juni, Juli und Augst⁴²⁾ die Umtauschung nöthig erachtet wird, sollen beide tauschenden Parteien zur Garantie angehalten sein, und diese Umtauschungen sollen blos bei jenen Säummern statt haben, welche die allgemeine Sust bedienen, niemals aber sollen jene, so eigene Pferd haben, des Tauschens sich bedienen mögen.

Gesagte Umtauschungen sollen in der Sust zu Airolo vor sich gehen, und die Waar laut der im Frachtzedel bestimmten Zeit von beiden Parteien an Behörde eingeliefert werden.

24.

Der Säümmer soll gehalten sein, die in Altdorf für nach Bellenz und die in Bellenz für nach Altdorf aufgeladenen Güter in Zeit von 5 Werktagen zu überbringen.

25.

Den Säummern und Fuhrleuthen ist verbothen, Waaren aufzunehmen, wozu sie keinen Frachtbrief empfangen.

26.

Für die Waaren, die nicht zu der im Frachtbrief bestimmten Zeit geliefert werden, solle dem Säümmer für jeden Tag der späteren Lieferung, ohne Notfall, von jedem Saum im ersten Mal 4 Bazen und im 2ten Mal das Doppelte abgezogen, und der treffende Abzug vom Bestäter nach dem Dato des Frachtbriefs berechnet in selbem an-

⁴²⁾ Weil winterszeits praktisch nur die Strusfuhr getätigkt wurde, konnten die direkt fahrenden Säumer folglich fast während der ganzen Zeit der Direktfuhr ihre Güter in Airolo tauschen.

gemerkt, ins Buch notiert und dann vom Sustmeister alle Quartal mit der Sustgebühr vom Speditor oder Eigenthümer bezogen werden. Diese Strafen sollen dann in eine besondere Cassa gelegt und zu Entschädigungen bei Unglücksfällen auf hiesigem Pass verwendet werden.⁴³⁾ Zu Verhütung jedes Missverständns wird dabei noch ausdrücklich bemerkt, dass die Fuhrleuth durch diesen Abzug wegen Verspätung ihrer Fuhr der Verantwortlichkeit und den allfälligen dadurch der Waar verursachten Schaden im geringsten nicht enthoben sind, sondern vielmehr um ein solchen Schaden noch besonders zu haften haben, mit Vorbehalt von Nothfällen, welche die Passkommission zu untersuchen hat.

27.

Dasjenige, was den Säummern für Verspätung oder wegen nicht wohl conditionierten Waaren als Entschädigung auferlegt wird, soll durch oberkeitliche Verfügung dem Eigenthümer der betreffenden Waar gegen einen Schein zufließen. In Folge dessen soll der Bestäter, wann Waar in die Sust eintrifft, die nicht wohl conditioniert ist, nach vorgenommenem Verbal Proces und allfälliger Schatzung so wie auch bei Verspätung der nicht zu bestimmter Zeit eingetroffenen Waar sogleich auf dem Frachtbrief das Geschehene aufschreiben, die Summe ausstellen und dem Spediteur einhändigen, damit er diesselbe dem Säümmer an der Fracht abziehen könne.

⁴³⁾ Diese Entschädigungskasse, welche erst bei der Revision der Pass- und Sustordnung vom 4. 4. 1810 eingeführt wurde, konnte für Fuhrleute eingesetzt werden, welche ohne eigenes Verschulden Pferde, Fuhrwerke oder Transportgüter verloren. Die Kasse wurde nebst den Strafgeldern auch noch gespeist aus dem Erlös von herrenlosem Transitgut (Landratsbeschluss 1811 in LL 2/26). Wahrscheinlich wurde 1813 erstmals Entschädigungsforderungen stattgegeben, jedoch mit der Bemerkung, dass man inskünftig erst wieder bezahlen wolle, wenn die Kasse den Bestand von 2000 Gulden erreicht habe (LL 1/148; Ldb I, 215 f). Vereinzelte Fälle von Entschädigungen, welche jeweils der Landrat beschliessen musste, sind bekannt: 1825 für ein Fässlein Wein 15 Gulden; 1830 für 1 Pferd 3 Louis d'or (LL 4/70; LL 6/299). Stets wird Zurückhaltung geübt, weil die Kasse noch nicht 2000 Gulden beinhaltet. Der Ansicht von Werner Baumann (Güterverkehr, S. 119 f) ist jedenfalls zuzustimmen, die Kasse habe nie eine sehr grosse Bedeutung gehabt.

Der Bestäter führt also dann ein Register über diese Gelder, wie das nachfolgende Formular anweiset, und giebt monatlich der Passkommission eine Copie ein. Diese Behörde ladet aber die Speditoren ein, alle Monat die Gelder bei ihr abzulegen, eine Note beizufügen, von wem sie die Waare empfangen, oder an wen sie dieselbe abzusenden haben.

Die Passkommission wird dann dem Eigenthümer der Waaren bekannt machen, dass sie die Summe gegen einen Schein aushändigen würde mit Abzug von 2 Prozent für ihre allfällige Unkosten.

Formular

A. N. hat ein Ballott oder ein Saum Kafe etc. T. N.: 10 von Speditor oder E[igentümer] aus C. durch Fuhrmann oder Säümmer L. von N. erhalten mit manco 6 Pfund laut Schatzung ab 16, macht G[u]l[den] 7.8.

28.

Es soll die Verordnung getroffen werden, dass im Sommer nicht alle Pferde der Säümmer zu gleicher Zeit auf die Weid gethan werden, um damit der Pass von den Säümmern nicht ganz verlassen und dadurch im Transport eine Stokung verursacht werde, so solle nur die Hälfte auf solche getrieben, damit unterdessen von der andern Hälfte der Pass bedient werde.

29.

Wenn eine Affluenz von Waaren sich ereignet, solle dem Säümmer, wenn er von dem Tag seiner Ankunft die Anzeige macht, auf Kärren die Waar nach Steeg unter seiner Verantwortlichkeit mögen entgegen geführt werden, wo sie aber nicht länger als eine Nacht verbleiben, und dann gleich in der gesetzten Zeit an den Ort ihrer Bestimmung directe abgeführt werden solle.

Sollte ungeachtet dieser Verfügung in der Folge bemerkt werden, dass selbe zu Hebung einer Stokung nicht hinreiche, so wird man bedacht sein, fernere Masregeln zu ergreifen, wodurch dieser für den Pass so nachtheiligen Inconvenienz abgeholfen werden könnte.

30.

Zwar muss Wein und Brantenwein nicht in die allgemeine Sust verlegt werden, jedoch soll von selbem ein Kreuzer von jedem Lager Sustgeld dem Sustmeister bezahlt werden, und der Bestäter in Flüelen hat die Pflicht, über allen ausführenden Wein und Brantenwein Rechnung zu führen, um jedem Betrug vorzubiegen. ⁴⁴⁾

31.

Die hiesigen direct fahrenden Säümmer sollen dem löbl. Kanton Tessin namentlich bekannt gemacht werden, so wie man auch gegenseitig das gleiche erwartet.

3. Teil: *Aufstellung einer Strusordnung*

1.

Es sollen keine Theilfuhren, seien es Pferde oder Schlitten, verakkordiert ⁴⁵⁾ werden mögen.

In Rücksicht der Strusfuhr ⁴⁶⁾ soll folgende Einrichtung Platz haben.

Die Petenuz-Ballen ⁴⁷⁾, Leder und andere geringe Waaren mögen mit Zufriedenheit des Eigenthümers oder dessen Speditors durch Strusen zu gehen von der Passkommission erlaubt werden, jedoch solle diese Behörde vorsorgen, dass der direct fahrende Säümmer jederzeit mit Waar könne versehen werden, und solle also nur im Fall genugsammer Fuhr obige Erlaubnis gegeben werden, in welch

⁴⁴⁾ Vgl. Anmerkung 30.

⁴⁵⁾ = vertragsmässige Verpachtung an einen Speditor.

⁴⁶⁾ = Fuhr von einer Station zur andern, mit Wechsel von Fuhrmann und Pferd.

⁴⁷⁾ Petenuz-Ballen: Abfall, der bei der Schappe- oder Florettseidenspinnerei zurückbleibt. Es handelt sich um die im Innern des Seidencocons sich befindlichen, unentrinnbaren Fäden und die beim Krempeln zurückbleibenden Fäden, die nicht zum Verspinnen dienen können. Sie wurden von den Zentren der Schappeindustrie aus nach Italien versandt, wo sie zum Abdichten der Schiffe dienten. (Freundliche Mitteilung von Dr. Walter Bodmer, Zürich.)

letztern Fall bei Taxation der directen Fuhr billiche Rücksicht auf den mindern Werth der Waar soll genommen werden.

2.

Auf dem Gothard soll immer die erst ankommende Waar zum ersten abgeführt werden.

3.

Da nöthig befunden wird, dass der Fuhrlohn auf und ab dem Gothard von der Kantonsobrigkeit bestimmt werde, so sind zu diesem End folgende Fuhrtaxen vorgeschlagen:

Von Ursen auf den Gothard von kommoden Stüken pro

Saum	B[azen] 12
Von den unkommoden	B[azen] 13 ^{1/3}
Vom Gothard auf Airolo von den ersten	L[iver] 2
Von den zweiten	L[iver] 2.15
Von Airolo auf den Gothard von den ersten	L[iver] 2.15
Von den zweiten	L[iver] 3
Vom Gothard bis Ursen von den ersten	B[azen] 10
Von den zweiten	B[azen] 11

Von seinem Fuhrlohn ist der Schlittner gehalten, die Theilergebühr ⁴⁸⁾ zu entrichten.

Es ist auch zu bemerken, dass das, was in Livers ausgesetzt ist, der Mailänder Thaller zu L[iver] 7.4. berechnet, und was in Bazen ausgestellt ist, der N[eu]th[ale]r zu B[azen] 43^{1/3} genommen werde. Solte hiesige old die Regierung des Kantons Tesin nach Umständen eine Abänderung des Fuhrlohns nöthig erachten, so werden sie sich selbe gegenseitig mittheilen.

4.

Es sollen Verfügungen getroffen werden, dass die Waaren, so mittels Strausen geführt werden, wohl besorgt und gedeckt werden,

⁴⁸⁾ Der Teiler ist der Sustbeamte in Andermatt, der den eingeschriebenen Säumern ihren Teil zum Säumen zuteilt.

und die Passkommission ist eingeladen, Aufsicht darüber zu halten und jenen keine Ladung geben zu lassen, welche Obiges nicht befolgen werden.

5.

Im Fall einer Anhäufung von Waaren in der Hauptsust sollen die Strauspferd auch zu Beförderung derselben durch die w[ohl]w[eise] Obrigkeit mögen angehalten werden.

6.

In Betracht der Eigenfuhr mit eignen Pferden soll von der Zeit des zu eröffnenden Theils ⁴⁹⁾ folgende Einrichtung beobachtet werden.

A. Die Transitwaar solle von Ursen durch den Theil vorzugsweise vor der durch eigene Pferde nach Ursen gebrachten Eigenwaar über den Gothard spediert werden, wobei aber ihnen das Recht der directen Fuhr immer gestattet bleibt.

B. Diese Eigenthümmer sollen nach Abführung einer indirecten Ladung die zweite Ladung directe zu führen schuldig sein, und wäre der Fall, dass die Transitwaar der Hauptsust einige Stokung leiden, so würde ihnen obliegen, die dritte Fuhr von der Transitwaar zu laden.

C. Es solle bei jeder Verladung der Waar der Tag der Versendung in dem Frachtbrief von dem Sustmeister angemerkt, so wie auch in Ursen bei Abgang der Waaren der Tag in dem Frachtbrief allenfalls angezeichnet werden.

D. Die w[ohl]w[eise] Kantonsregierung wird die Strafen bestimmen, welche sie der Übertretung dieser Ordnung angemessen glaubt.

⁴⁹⁾ Die Erwähnung des Teils, des Transportes in einer streng organisierten Säumergenossenschaft, der eine monopolartige Stellung zukam, beweist die ungebrochene Kontinuität der Teilstrecke am Gotthardberg. Die Schneeräumung und der Schneebruch machten das gemeinsame Vorgehen mindestens für die Winterszeit zur Notwendigkeit. Das liberalisierende 19. Jahrhundert vermochte daran nur die strenge Ausschliesslichkeit und die rechtlich absolute Verbindlichkeit zu ändern.

E. Für den von Ursen auf den Gothard abgehenden Theil soll der Sustmeister eine algemeine spezifizierliche Ladkarte vervollfertigen und mitgeben, wozu jeder Partikular, der von seinen Waaren dem Theil etwas übergeben will, dem Sustmeister eine Note mit Nummern und Marken von der zu versendenden Waar abends zuvor einzuhändigen schuldig sein solle.

Diese Ladkarten solle der Knecht, der den letzten Schlitten anführt, mit sich nehmen, und der auf dem Gothard bestellte Inspektor⁵⁰⁾ bei seiner Ankunft richtig behändigen, von welchem sie dann an den Sustmeister von Airolo, wohin die Waar bestimmt ist, soll abgegeben werden.

4. Teil: *Behörden und Beamte*

Zu Vollziehung vorstehender Pass- und Sustordnung sind folgende Behörde und Beammten aufgestellt worden.

1. Eine beständige Passkommission, die über genaue Befolgung und Vollziehung dieser Ordnung zu wachen und allfällige Anstände zu entscheiden hat.
2. Ein Sustmeister, der zugleich die Stelle eines Wagmeisters versieht.
3. Zwei Bestäter, die einen Untergeordneten haben müssen.
4. Ein Bestäter in Flüelen, der von dem Sustmeister zu Altdorf abhängt.

Also erkennt von Herren Landammann Thade Schmid und einem w[ohl]w[eisen] Landrath zu Uri den 26ten Juni 1804. Und dann wider auf vorstehende Arth des weitern erklärt und mit Zusätzen erweitert und bestätigt worden von Herr Landammann Karl Müller und einem w(ohl)w(eisen) Landrath zu Uri den 4ten April 1810.

Landschreiber Florian Lusser

⁵⁰⁾ = Beamter des Kt. Tessin mit der Aufgabe, den Empfang und den Zustand der von den Urnern bis zum Gotthardhospiz transportierten Waren zu bestätigen.