Zeitschrift: Historisches Neujahrsblatt / Historischer Verein Uri

Herausgeber: Historischer Verein Uri

Band: 109 (2019)

Artikel: Schifffahrt und Susten : ein Beitrag zur Lokal- und Wirtschaftsgeschichte von Gemeinwesen am Urnersee

Autor: Stadler, Pascal

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-842149

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: 05.07.2025

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

Schifffahrt und Susten

Ein Beitrag zur Lokal- und Wirtschaftsgeschichte von Gemeinwesen am Urnersee

von Pascal Stadler

Einleitung

Steil abfallende Hänge und senkrechte Felswände scheinen heute noch die Gemeinwesen oberhalb des Urnersees von der Aussenwelt abzuschneiden. Ungeachtet dessen waren das Land und der Kanton Uri bis Ende des 19. Jahrhunderts gegen Norden hin über den Seeweg gut in ein regionales und überregionales Handelsnetz eingebunden. Wer Handelsgüter von Luzern oder Zürich her über die Gotthardroute nach Süden führte, kam mit dem Schiff nach Flüelen. Genauso diente der Seeweg als Transportroute Richtung Norden und ermöglichte den Handel unter den Marktorten der Urkantone.

In der Geschichtsschreibung fand die Gotthardroute vielseitige Beachtung. Die Südroute von Zürich oder Luzern her wurde aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet und auch in ihrer Bedeutung relativiert. Untersucht wurden unter anderem transitierende Gütermengen, das Saumwesen, baugeschichtliche Meilensteine (Kunststrassen des 19. Jahrhunderts, Gotthard-Bahntunnel 1872–1882, Gotthard-Strassentunnel 1970–1980, Gotthard-Basistunnel 2016), um nur einige Aspekte zu erwähnen. Die umfangreiche Literatur zum Thema darf als bekannt vorausgesetzt werden, deshalb unterlassen wir es, diese aufzuzählen.[1] Weniger Aufmerksamkeit erhielt die wirtschaftliche Erschliessung Uris über den Seeweg, obwohl Hafen- und Sustanlagen während Jahrhunderten die Anbindung des Landes an den lokalen und überregionalen Handel gewährten. Der vorliegende Artikel bettet diese Anlagen in die Lokal- und Wirtschaftsgeschichte ein und richtet ein besonderes Augenmerk auf die Zeitspanne, bevor sie ihre Bedeutung einbüssten. Das heisst, bevor die politischen und techni-

[1] Die geografische und historische Forschung über die Schifffahrt beschränkt sich natürlich nicht auf die Gotthardroute. Der Blickwinkel ist auf den gesamten Alpenraum ausgeweitet. Siehe dazu Brönimann, Stefan: Die schiff- und flössbaren Gewässer in den Alpen 1500–1800. In: Der Geschichtsfreund, 150 (1997), S. 119–178.

schen Umwälzungen des 19. und 20. Jahrhunderts, Dampfschiffe, Kunststrassen, die Eisenbahnen und Nationalstrassen, das lokale Transportgewerbe herausforderten, permanent umzudenken.[2]

Im Jahr 2007 konnte ich in der Schrift «Susten rund um den Vierwaldstättersee» die Verkehrswege auf dem Vierwaldstättersee in den verkehrsgeschichtlichen Kontext stellen und die einzelnen Sustgebäude porträtieren.[3] Nebst den bekannten Sustanlagen in Luzern, Brunnen, Flüelen, Küssnacht, Stansstad und Alpnach weist der Sprachgebrauch auf das Vorhandensein weiterer Sustanlagen hin. Diese mussten mehr eine lokale Bedeutung gehabt haben und spielten für die bekannten Handelsrouten eine untergeordnete Rolle. Zu nennen sind hier die Susten an der Treib und an der Isleten, die «Alte Sust» an der Flur Halten am Fuss des Urmiberges und am Ort in Brunnen, bei der alten Weggabelung nach Morschach. Der vorliegende Artikel vertieft meine frühere Arbeit bezüglich der Sustanlagen am Urnersee, liefert punktuell neue Erkenntnisse und geht zudem den erwähnten, für den überregionalen Handel untergeordneten Susten nach. Der Artikel will nicht die Entstehung und Bedeutung dieser Susten im Einzelnen aufzeigen, sondern exemplarisch schildern, wie die Susten rund um den Urnersee eine stark vernetzte Verkehrsinfrastruktur bildeten, die lokale Handelsnetze des Landes Uri und der Gemeinwesen am Urnersee über den Seeweg mit dem überregionalen Handel verbanden.

Zuerst wird die Nord-Süd-Seeroute zwischen Luzern und Flüelen als Teil der überregionalen Handelsroute über den Gotthard dargestellt. Dann werden die Susten am Urnersee verkehrs- und lokalgeschichtlich in diesen Kontext eingebettet. Zu nennen sind hier die Sust in Flüelen und die verschiedenen Susten in Brunnen. Anschliessend geht der Artikel den Susten am Ort, an der Treib und an der Isleten nach und unterstreicht deren lokalhistorische Bedeutung.

Der Seeweg als Teil der Nord-Süd-Route

Der Vierwaldstättersee war gewissermassen die Drehscheibe der die Innerschweiz von Norden nach Süden und von Osten nach Westen

[2] Zu diesem Aspekt der Verkehrs- und Lokalgeschichte sind bereits einige Arbeiten erschienen: Fryberg, Stefan: Der Urnersee. (Verkehrswege in Uri, Bd. 1). Schattdorf 1993; Stadler-Planzer, Hans: Karl Emanuel Müller (1804–1869). Ingenieur, Unternehmer, Staatsmann. Schattdorf 1999; Gwerder, Josef; Meister, Jürg; Liechti, Erich: Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern 1999. Siehe auch: Liechti, Erich et al.: Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Geschichte und Schiffsregister. Villigen 1974.

[3] Stadler, Pascal; Stadler-Planzer, Hans: Susten rund um den Vierwaldstättersee. (Innerschweizer Schatztruhe, Bd. 6). Luzern 2007.

Abb. 1: Karte mit Handelsrouten rund um den Vierwaldstättersee (gezeichnet von Brigitte Gubler, nach Konzept von Hans Stadler-Planzer. Aus: Stadler, Susten, S. 12).

durchquerenden Hauptverkehrsachsen. Der Gotthardtransit wie auch die Versorgung der Märkte in den Urkantonen waren auf den Seeweg angewiesen. Die Güter konnten von Basel aus über den Gotthard Richtung Mailand und umgekehrt unterwegs sein. Die Buchten von Küssnacht und Alpnachstad eigneten sich, die Güter, die von Zürich über den Hirzelpass und den Zugersee nach Immensee und Küssnacht kamen, entweder nach Luzern zu führen oder dem Gotthard bzw. der Brünig-, Grimsel- und Griespassroute zuzuleiten (siehe Abb. 1). Die Susten standen entlang der grossen Handelsrouten. Eine erste Gruppe bilden die Niederlagen der Gotthardachse in Luzern, Gersau, Brunnen und Flüelen. Eine zweite Gruppe säumte die Route von Zürich in die Innerschweiz und nach Süden in Horgen, Zug, Immensee, Küssnacht, Stansstad und Alpnach.[4]

Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee diente dem Warenaustausch unter den Talschaftshauptorten Altdorf, Sarnen, Stans oder Schwyz und vor allem mit der Stadt Luzern. Von Luzern aus diente die Reuss als Verkehrsträger Richtung Basel. Wichtige Handelsgüter waren Butter, Käse oder Holz. Bedeutungsvoller als dieser regionale Güteraustausch war der Fernhandel. Schwere Massengüter wie Salz, Getreide oder Wein wurden vorzugsweise auf dem Wasserweg transportiert. Der Luzerner Rat hatte in dieser Sache eine überregionale Ordnungsfunktion. Beispielsweise baute die obrigkeitliche Schiffshütte in Luzern während Jahrhunderten als Monopolbetrieb die Schiffe für den Transport der Waren auf dem Vierwaldstättersee und auf der Reuss.[5] So wurden neben kleineren Jassen mit 7 bis 10 Meter Länge und gut 1.5 Meter Breite auch grössere Lastsegelschiffe (Nauen), die teils sprechende Namen trugen, hergestellt. Der längste wurde als Urnernauen bezeichnet und war 20.46 Meter lang (72 Schuh) und 4.30 Meter breit (15 Schuh).[6]

[4] Stadler, Susten, S. 12.

[5] Gössi, Anton et al.: Luzern. Verkehrswege und Zölle. In: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 8. Basel 2009, S. 135–182, hier S. 162f.

[6] Reitmaier, Thomas; Egloff, Gregor: «da sich viele Schiffbruch begeben …». In: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern, 26 (2008), S. 14 u. 26.

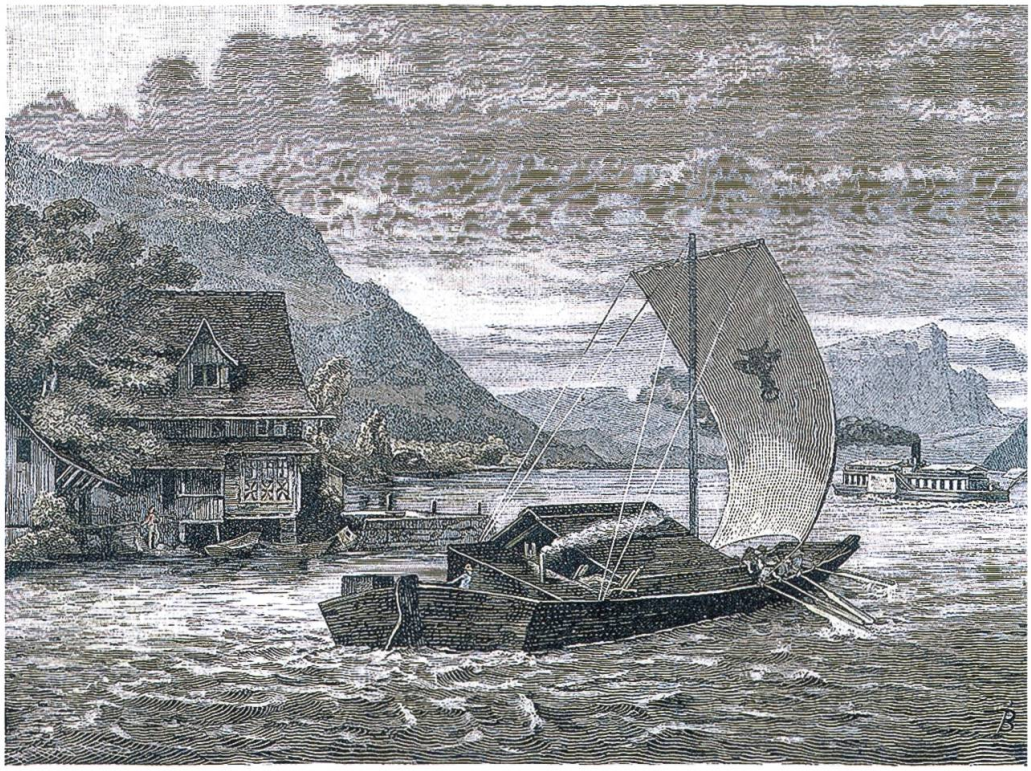

Abb. 2: Der mit Segel und Rudern ausgestattete Urnernauen verkehrte regelmässig zwischen Luzern und Flüelen. Für den wirtschaftlichen Austausch war vor allem auch der Getreideimport wichtig. Siehe: Fryberg, Urnersee, S. 10 f. (Bild: StAUR, Slg. Graphica, Sign. 03.02-N-117).

Die bekanntesten Warenumschlagplätze am Vierwaldstättersee waren Luzern, Küssnacht, Brunnen und Flüelen. Sie lagen an der Reichsstrasse und Hauptverkehrsachse Zürich–Zug–St. Gotthard beziehungsweise Luzern–St. Gotthard.[7] Für das Sustwesen, das in Flüelen die mit dem Schiff hergeführten Güter aufnahm, und die Säumerei, die sie weiterführte, war in erster Linie dieser Fernhandel wichtig. Seit 1383 – bereits ausdrücklich auf altem Herkommen fussend – ist das Saumwesen in Uri genossenschaftlich organisiert.[8] Die Einung betont unter anderem die Pflicht, die Güter von einem See bis zum anderen zu führen. Dies geschah durch lokale Säumergenossenschaften entlang definierter Tagesetappen. Dies ist der Grund, weshalb in Flüelen, Silenen, Wassen und Andermatt Sustanlagen entstanden. Die fremden Kaufleute hatten ihre Güter über Nacht in einer Sust einzulagern und die Sustgebühr zu bezahlen. Dafür waren ihre Güter gegen Niederschläge geschützt und vor Diebstahl sicher. Der regionale Verkehr spielte sich zwischen den Innerschweizer Marktorten ab und bedurfte nicht zwingend Warenniederlagen.[9]

[7] Sablonier, Roger: Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jahrhundert. Sozialstruktur und Wirtschaft. In: Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft, Bd 2. Olten 1990, S. 11–233, hier S. 178–189.

[8] Die früheste organisierte Säumerordnung ist in den Statuten von Osco aus dem Jahr 1237 geregelt. Die Talgemeinde Ursern erliess 1363 eine Säumerordnung. Von 1383 datiert schliesslich die Ordnung der Teiler von Flüelen, Silenen und Wassen. Vgl.: Stadler-Planzer, Hans: Geschichte des Landes Uri, Teil 1. Schattdorf 2015, S. 191f.

[9] Ebd., S. 163–176.

Bis ins frühe 13. Jahrhundert wurde der Gotthardpass kaum rege benützt. Die Wegverhältnisse in Uri blieben daher bis ins Spätmittelalter äusserst einfach. Es gab keine dominierende Hauptverkehrsachse. Vielmehr standen mehrere Wege zur Verfügung, welche die Ortschaften und Siedlungen miteinander verbanden. Von der Bucht in Flüelen führte eine Strasse nach Altdorf und Bürglen, überwand hier den Schächen und zog sich über Schattdorf nach Erstfeld weiter. Auch in Seedorf existierte eine Hafenanlage. Von dort führte ein Weg links der Reuss über Attinghausen nach Ripshausen. Mit der Erschliessung der Schöllenen um 1200 wurde die Route über den Gotthardpass und somit über den Vierwaldstättersee zur kürzesten Nord-Süd-Verbindung im zentralen Alpenraum und weckte schon bald das Interesse der deutschen Reichsoberhäupter (Staufer, Habsburger, Luxemburger) wie des landesherrlichen Adels. Hinweise auf die Bedeutung des Gotthardverkehrs gibt das Interesse an der Zollstation in Flüelen. Der dortige Reichszoll wird 1313 erstmals erwähnt, als ihn Kaiser Heinrich VII. an Graf Werner von Homberg verpfändete. 1344 erhielt Freiherr Johann von Attinghausen den Zoll als Reichspfand. Nach seinem Tode im Jahr 1358/59 gelang es dem Land Uri Schritt für Schritt, den Zoll und das Sustrecht vollständig in seinen Besitz zu nehmen.[10] Leider ist der Flüeler Zolltarif nicht bekannt, eine Umrechnung auf Saumlasten ist deshalb nicht möglich. Der stolze Preis von 8'448 Gulden, den Uri für den Erwerb des Zolls aufwenden musste, lässt jedoch eine hohe Frequentierung der Zollstation vermuten. Um Aufschluss über die transitierenden Güter zu erhalten, hilft am besten ein Blick in die verschiedenen Zolltarife. 1338 wurde auf Betreiben des Freiherrn Johannes von Attinghausen der Zoll von Como für die durch Uri und Ursern transitierenden Waren herabgesetzt.[11] Es wurden folgende Handelsgüter aufgeführt:

Nach Süden transitierende Waren: Erz, Leinwand, feuerfestes Geschirr, Weidenruten, Korduanleder, Felle von Schafen, Lämmern und Hammeln, Wolle, Wolltücher, Grautuche aus Uri oder Ursern, Zinn, Käse, Milchprodukte, gesalzenes Schweinefleisch.

Nach Norden transitierende Waren: Lorbeeren, Barchent, Baumwolle, teure und billige Gewürze, Spezereien, Wachs, Stahl, Färberröte, Bagdader Indigo, Garde- und Streitpferde, orientalische Seidenstoffe, verarbeitetes Eisen (z. B. Werkzeuge), Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl, Salz, Kastanien, Hafer und Wein. Auch Waffen, Schiffsbauholz, Öl und weitere Artikel wurden durch Uri geführt.[12]

[10] Ebd., S. 164–168 u. 199f.
[11] Ebd., S. 201–204.
[12] Ebd., S. 174.

Abb. 3: Schloss Rudenz in Flüelen. Die Leitung des Gotthardtransits war für Uri seit der Entstehung der Eidgenossenschaft bis zur Gründung des Bundesstaates 1848 nebst der Verwaltung der Wälder und Allmenden die wichtigste staatliche Funktion. Strassenbau, Schifffahrt, Susten, Zollstätten, Überwachung der Säumer und Spediteure standen mit dem Gotthardverkehr in Zusammenhang und beschäftigten eine Vielzahl von Behörden und Beamten. Die Transiteinkommen in Form von Zöllen, Fürleiten, Sust- und Schneebruchgebühren machten den grössten Teil der Staatseinnahmen aus (Bild aus: STADLER, Susten, S. 42).

Schwieriger sind Aussagen über die Menge der transitierenden Waren. Für die Epoche um 1500 gelang dem Luzerner Historiker Fritz Glauser eine Quantifizierung. Sie betrug 170 Tonnen nach Süden transitierende Güter pro Jahr. Das entspricht etwa 1'200 Säumen. Der Verkehr wies das ganze Jahr etwa die gleiche Frequenz auf. Die einzelnen Ferntransporte umfassten in der Regel 10 bis 50 Saumlasten. Umgerechnet fuhren täglich 1 bis 2 fremde Kaufleute mit Schiffen nach Flüelen und mit Saumtierkolonnen durchs Urnerland. Mengenmässig kam dem Transit über den Vierwaldstättersee und den Gotthardpass

also eine untergeordnete Rolle zu.[13] Für Nürnberg, Augsburg oder St. Gallen waren die Bündnerpässe die beste Verbindung nach Mailand und Genua und der seit der Römerzeit fahrbare Brenner war der schnellste Weg nach Venedig. Es ist deshalb nicht überraschend, dass über den Brenner mit seinem bedeutend grösseren Einzugsgebiet im Norden und Süden ungleich mehr transportiert wurde als über den Gotthard, nämlich 3'000 Tonnen um 1300 und bereits 4'500 Tonnen pro Jahr um 1500. Das entspricht 30'000 Säumen.[14]

Auch die Schweizer Städte wandten sich dem Gotthardverkehr zu. In Luzern pflegten um 1300 nicht weniger als 21 Unternehmungen wirtschaftliche Kontakte mit Mailand und Como. Die Urschweizer Länderorte hatten nun ebenfalls einen direkten Zugang zu den lombardischen Märkten. Sie entfernten sich im Verlaufe des Spätmittelalters von der Subsistenzwirtschaft, spezialisierten sich auf Vieh- und Milchproduktion und begannen, ihre Erzeugnisse nach Luzern oder über den Gotthard nach Süden zu exportieren.[15]

Schifffahrt auf dem Urnersee

Wegen des zunehmenden Transitvolumens, das die Schiffsleute über den See und die Säumer durch das Land beförderten, drängten sich wie beim Saumwesen auch Regelungen für die Schifffahrt auf. Die älteste bekannte Schifffahrtsordnung für Flüelen stammt aus dem Jahr 1374 und betrifft die «Gesellschaft im Theil». Sie blieb bis ins 19. Jahrhundert gültig. Alle Männer und Frauen, die innerhalb eines bestimmten Raumes von Flüelen, in den sogenannten Stätten, ansässig und mit einem Pferd an der Säumerei teilzunehmen berechtigt waren, durften auch einen Nauen und einen Ruderknecht haben. Mehrere zusammen konnten sich ebenfalls einen Nauen anschaffen, jedoch nicht, wenn sie zusammen in einer «Spise» (d. h. einem Haushalt) wohnten. Ein Haushalt durfte nur einen einzigen Nauen betreiben. Die Landleute regelten auch den Lohn der Schiffsleute und verordneten einen Transportzwang für die Güter. Die Organisation der Schifffahrt war also wie das Saumwesen, das ab Flüelen den Weitertransport der Güter übernahm, genossenschaftlich geregelt und so ein Monopol der

[13] Zur Relativierung der Transitmengen des Gotthardverkehrs siehe: Glauser, Fritz: Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpentransit. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 29 (1979), S. 16–52. Gleichzeitig in: Bergier, Jean-François (Hg.): Histoire des Alpes. Perspectives nouvelles. Basel/Stuttgart 1979, S. 16–52.

[14] Glauser, Fritz: Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 18 (1968), S. 177–245, hier S. 242.

[15] Stadler-Planzer, Geschichte, Teil 1, S. 174–177.

ansässigen Bevölkerung. Für diese stellte die Schifffahrt einen willkommenen Nebenverdienst dar und für Ruderknechte vermutlich sogar den Hauptverdienst.[16]

Noch im Spätmittelalter bildete sich die vor allem in Altdorf verankerte Genossenschaft der «gemeinen Schiffsgesellen des grossen Marktnauens von Uri», um die regelmässigen Fahrten zum Luzerner Markt sicherzustellen. In Flüelen entstanden zwei Schiffergenossenschaften, nämlich im 14. Jahrhundert die «im Theil» und im frühen 16. Jahrhundert jene «im Gefährt». Die Fahrt nach Luzern dauerte etwa 8 Stunden im Urnernauen, der nebst 16 Ruder auch über ein Segel verfügte.[17] Der wirtschaftliche Austausch mit der Stadt Luzern war für Uri besonders wegen des Getreideimportes existenziell. Jeden Dienstag fand in Luzern der grosse Kornmarkt statt, an dem die Urner im Gegengeschäft die Stadt mit Milchprodukten, Käse und Butter belieferten. Am Mittwoch ging es wieder über den See Richtung Flüelen und weiter nach Altdorf, wo am Donnerstag Markt war und nebst dem Getreide weitere Waren feilgeboten wurden.[18]

Gleich wie in Uri, bildeten sich auch in den andern Orten Schifffahrtsgesellschaften. In Luzern beispielsweise, von wo die meisten Güter in der Flüeler Sust eintrafen, entstand anfangs des 15. Jahrhunderts der «Pfisternauen». Die nicht zum Pfisternauen gehörenden Schiffsleute schlossen sich 1544 in der «St. Niklausen Bruderschaft» zusammen.[19] Es wäre erstaunlich, wenn nicht öfters Meinungsver-

Nauen und Schiffe auf dem Urnersee

Nach dem 1823 gedruckten alten Landbuch von Uri fuhren zu Beginn des 19. Jahrhunderts von Flüelen aus verschieden grosse Schiffe mit unterschiedlicher Besatzung:

der grosse Nauen mit 9 Mann
der halbe Nauen mit 7 Mann
das dritte Schiff mit 4 Mann
ein gewöhnliches Schiff mit 3 Mann

Je nach engagiertem Schiff variierten die Preise. Der grosse Nauen beispielsweise kostete nach Luzern 20 Gulden, nach Buochs 15 Gulden, nach Beckenried 12 Gulden, nach Gersau 10 Gulden, nach Brunnen 7½ Gulden. Das etwa dreimal kleinere gewöhnliche Schiff kostete folgerichtig rund dreimal weniger.[1]
Diese Ruderschiffe waren teilweise auch mit Mast und Segel ausgestattet und beförderten vorwiegend Waren und Vieh. Für Personentransporte waren vor allem die sogenannten Jassen vorgesehen. Das waren kleinere, von einer oder zwei Personen gesteuerte Schiffe.

[1] Stadler-Planzer, Geschichte, Teil 1, S. 190.

[16] Ebd., S. 188–191; Abschrift der Schifffahrtsordnung vom 2. Juni 1374 aus dem Jahre 1723 von Heinrich Anton Püntener, Quellenanalyse. In: Fryberg, Urnersee, S. 6–9, 30f.

[17] Müller, Carl Franz: Aus der Geschichte von Flüelen. In: Gemeinde Flüelen (Hg.): Flüelen. Flüelen 1965, S. 19–23.

[18] Fryberg, Urnersee, S. 9.

[19] Waldis, Alfred: Ein Verkehrsunternehmen im Mittelalter. In: Neue Zürcher Zeitung, 6.12.2002.

schiedenheiten und Rechtshändel entstanden wären. Die am häufigsten auftretenden Fragen waren: Wer darf welche Güter transportieren? Welches sind die Pflichten und Rechte der Schiffsleute gegenüber Kaufleuten und Reisenden? All diese Händel, sie konnten unter den Urner Gesellschaften oder zwischen diesen und den Schiffsleuten anderer Orte entflammen, hingen meistens auch eng mit dem Sustwesen zusammen. Zur Veranschaulichung die folgenden, die Urner Schiffer betreffenden Beispiele.

1517 entbrannte ein Streit zwischen der Gesellschaft «im Theil» und dem Urner «Marktnauen». Zankapfel war das Ladungsrecht. Das Fünfzehnergericht entschied, dass der Marktnauen gegen Entrichtung der Fürleite (einer Transportgebühr) am Montag mit fremden Personen und Waren nach Luzern fahren dürfe. Das Vorrecht wurde 1547 sogar in einem Vertrag schriftlich festgehalten. An den anderen Wochentagen hatte die Gesellschaft «im Theil» das Ladungsrecht. Da die Streitigkeiten anhielten, verfügte die Obrigkeit schliesslich 1809 den Zusammenschluss der beiden Gruppen. Fortan gab es nur noch die unter staatliche Aufsicht gestellte «Theilfahrende Schifffahrts-Gesellschaft», und ihre Mitglieder nannten sich «patentierte Urner Schiffer».[20]

Die Gesellschaften nutzten ihre Vorrechte in der monopolartigen Organisation der Schifffahrt nicht selten aus. Es kam zu Klagen von Kaufleuten, ihre Waren würden zu lange in den Susten liegen gelassen. Um Ausreden waren die Schiffsleute notfalls nicht verlegen. Meistens aber dürften die Spannungen in der unterschiedlichen Beurteilung der Wetter- und Schifffahrtsverhältnisse gelegen haben. Deshalb erliess Uri 1555 eine Ordnung, die den speditiven und sicheren Weitertransport der Güter sicherstellte. Doch auch die Schiffer wurden geschützt. Bekamen sie einen Auftrag erst nach dem Mittag, mussten die Kaufleute «jedem Knecht über den gewohnlichen geschöpften Lon ein Gastmal darzue bezahlen».[21] Blies den Schiffern bei der Fahrt Gegenwind ins Gesicht, konnten sie auf Kosten der Kaufleute einen zusätzlichen Knecht anstellen. Bei starkem Unwetter und bei Föhnsturm hatten die Schiffsleute sofort an Land zu fahren. Dauerte das schlechte Wetter an, mussten die Passagiere den Schiffern bis zu drei Tagen Essen und Quartier finanzieren oder sie mit 20 Schilling Spesen entschädigen. Liess es das Wetter zu, durften die Kaufleute auf die Fortsetzung der Fahrt bei Nacht bestehen. Eine Fahrt nach Luzern konnte also bei schlechtem Wetter durchaus drei Tage dauern.[22]

[20] Fryberg, Urnersee, S. 16.
[21] Ebd., S. 17.
[22] Ebd., S. 18.

Susten am Urnersee

Wenden wir uns nun den bedeutenden öffentlichen Anlegestellen und Susten sowie den auf sie zuführenden Verkehrswegen am Urnersee zu, zuerst in Flüelen, anschliessend im Gebiet von Brunnen.

Hafenanlagen und Sust in Flüelen

Die Entwicklung des Dorfes Flüelen mit Hafen- und Sustanlage war eng mit der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee verknüpft. Die Hafenanlagen mit pierähnlichen Anlegestellen waren Keimpunkte der allmählich entstehenden Siedlung. Abseits vom Dorf am unteren Seeende neben dem Schloss Rudenz befand sich ein uralter Hafen. Vermutlich stand der alte Hafen in Beziehung zum Schloss Rudenz. Diese älteste Anlegestelle kam im ausgehenden 14. Jahrhundert ausser Gebrauch. Im Dorfbereich beim sogenannten Holzplatz und bei der «Sustwehr der Landleute» lag ein weiterer Hafenbereich.[23] Das Seeufer mit Schifflände befand sich, wie neue archäologische Untersuchungen belegen, näher bei den Felsen gleich neben dem ehemaligen Gasthaus «Weisses Kreuz». Durch Aufschüttungsmassnahmen ab 1498 konnte der Uferstreifen verbreitert werden.[24] An dieser Stelle, bei der «Sustwehr der Landleute» neben dem ehemaligen Hotel «Sternen», stand schon früh eine Sust, von der die Hafenanlage den Namen erhielt.[25] Sie wird 1309 erstmals urkundlich erwähnt, dürfte aber mit dem Einsetzen der Wa-

Die «Cysatkarte» (Umschlagbild):
Seit dem Mittelalter entwickelte sich auf dem ganzen Vierwaldstättersee der Schiffsverkehr stetig weiter. Auf der «wahren Karte der 4. Waldstätten» aus dem Jahr 1645 von Johann Leopold Cysat wurden spätestens um 1771 Schifffahrtslinien eingezeichnet. Johann Leopold Cysat war der Enkel von Renward Cysat, Stadtschreiber von Luzern. Er erhielt 1597 vom Luzerner Rat den Auftrag, eine Karte für das Gebiet von Luzern zu erstellen. Dazu zog er den bekannten Landschaftsmaler Hans Heinrich Wegmann zu Hilfe. Ein Jahr vor dem Tod von Renward Cysat im Jahr 1614 entstand das Federgut. Die Karte wurde nie gedruckt. Sein Enkel Johann Leopold Cysat führte die Arbeit weiter. Die Karte wurde bereits vor ihrer Veröffentlichung im Jahr 1661 von Matthäus Merian kopiert und erschien 1654 in der Zweitauflage seiner «Topographia Helvetiae». Die Karte diente bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts als Vorbild für die Darstellung des Vierwaldstättersees.
(Lischer, Markus; Glauser, Fritz: Cysat. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 3. Basel 2004, S. 560–561. Vergleiche hierzu auch: Doerfel, Christine: Historische Verkehrswege im Kanton Schwyz. Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz. Bern 2007, S. 36.)

[23] Gasser, Helmi: Die Seegemeinden. (Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Bd. 2). Basel 1986, S. 110–112; vgl. auch: Stadler-Planzer, Geschichte, Teil 1, S. 188; vgl. auch: Stadler, Hans: Flüelen. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 4. Basel 2005, S. 576–577.

[24] Vgl. Beitrag von Christian auf der Maur im vorliegenden HNB S. 52.

[25] Ein Ortsplan mit der Situierung der Sust in Flüelen und den anliegenden Gasthöfen findet sich in: Gasser, Seegemeinden, S. 75.

Abb. 4: Jasse bei der Sust in Flüelen. Der alte Hafen von Flüelen mit Schiffen, Kaufmannsgütern und Sust (ganz rechts). Kolorierte Aquatinta von J. Hürlimann nach einer Zeichnung von G. Lory, 1. Viertel 19. Jahrhundert (StAUR, Slg. Graphica, Sign. 11.09-G-2039).

rentransporte entstanden sein, als Umschlagplatz vom See- zum Landverkehr. Die Sust gehörte um 1350 dem Freiherrn Johann von Attinghausen. Nach dessen Ableben 1358/59 ging der Komplex an Johann von Rudenz über. Rudenz verkaufte ihn samt dem dazugehörenden Sustrecht 1374 für 440 Gulden dem Urner Landmann Anthonius zer Porte. Von da an kaufte das Land Uri Sust, Sustrecht und Reichszoll von Flüelen bis 1427 vollständig auf. Sust und Sustrecht könnten mit dem Reichszoll und durch diesen mit dem Geleitsrecht in Verbindung gestanden haben. Sust und Zoll waren seit der Übernahme durch Uri immer aufeinander bezogen. Die Warenballen wurden beim Zoll gewogen und signiert und anschliessend in der Sust eingelagert.[26]

Die erste sichere bildliche Darstellung der Flüeler Sust stammt aus der Zeit um 1719. Auf dem Fresko «Einschiffung Tells in Flüelen» aus der alten Tellskapelle am See, geschaffen vom Altdorfer Maler Carl Leonz Püntener, ist im Hintergrund die Häuserkulisse von Flüelen zu sehen.[27] Darauf sind die Sust, der Gasthof «zum Adler», das Spital, der

[26] Stadler-Planzer, Geschichte, Teil 1, S. 197.
[27] Gasser, Seegemeinden, S. 64.

Gasthof «Weisses Kreuz», die Kirche und das Schloss Rudenz zu erkennen. Das obrigkeitliche Gebäude hat bereits das bis ins 20. Jahrhundert gleichbleibende Aussehen. Feuchte Magazine konnten die teuren Transitwaren schädigen. So standen 1410 bei Gesprächen mit der Kaufmannschaft trockene und gute Susten an erster Stelle ihres Forderungskataloges. Der Gebäudeunterhalt war deshalb besonders wichtig, aber auch aufwendig, nur das Land selber vermochte ihn zu bestreiten. 1798 kam ein neues Waaghaus dazu, es schloss sich nordseits dem Sustgebäude an.[28]

Helmi Gasser beschrieb die Flüeler Sust in folgenden Worten:

> *Die alte Sust erhob sich anstelle des heutigen Vorbaus des Hotels Sternen und des anschliessenden Eckbereichs des Hotels Urnerhof, an der ehemaligen Schifflände. Die vordere Giebelseite war dem See zugekehrt, der hintere Giebel stiess unmittelbar an die Trauffront des alten Sternen. In dieser baulichen Symbiose mit dem Sternen dürfte sich eine alte Anordnung überliefert haben.*[29]

Die Waren wurden in der Sust eingelagert und die Kaufleute fanden im Gasthof Quartier. Spätestens ab 1550 bot auch der Gasthof «Weisses Kreuz» (ehemals «Zu den Heiligen Drei Königen») Unterkunft für die wohlhabenden Kaufleute auf der Nord-Süd-Route. Dendrochronologische Untersuchungen belegen einen Umbau des Gasthofs im Jahr 1608. Ausgrabungen vor Ort brachten im Jahr 2018 einen Pilgeranhänger (vermutlich aus Rom), Münzen aus England, Mailand oder Savoyen, ferner Luxusgüter, beispielsweise Glasgefässe, zutage.[30] Die alte Sust wies eine Breite von etwa 20 Metern und eine Tiefe von etwa 15 m auf. Sie besass bloss ein gemauertes Vollgeschoss und einen hoch gezogenen Giebel mit zwei ungewöhnlich hohen Geschossen unter einem Satteldach. Die Hauptfront – spätestens seit 1798 weiss verputzt – wies im Erdgeschoss grosse Tore mit hölzernen Umrahmungen auf und zwischen den kleinen Öffnungsfolgen des ersten und zweiten Dachgeschosses ein grosses, gemaltes Urner Wappen. Ein Sustbau von unverwechselbarer Eigenart.[31]

[28] Gasser, Seegemeinden, S. 112f.
[29] Gasser, Seegemeinden, S. 113.
[30] Vgl. Beitrag von Christian auf der Maur im vorliegenden HNB, S. 64.
[31] Gasser, Seegemeinden, S. 113. Zur bildlichen Veranschaulichung der Veränderungen im Hafenort Flüelen vgl. auch: Roubik, Peter: Seeverkehr auf Grafiken des früheren 19. Jahrhunderts. In: Urner Wochenblatt, (2002) 7; vgl. auch: Loepfe, Andres: Historische Verkehrswege im Kanton Uri. Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz. Bern 2007, S. 52.

Abb. 5: Flüeler Sust vor dem Abbruch 1907 (Bild aus: Gasser, Seegemeinden, S. 113).

Abbruch der Sust in Flüelen

1804 beschloss die Landsgemeinde den Bau einer Kantonalsust. Diese stand 1806 – damals erst ein zweistöckiger Bau – auf dem Lehnplatz bezugsbereit. Das Gebäude ist heute das repräsentative Urner Zeughaus. Nach 1806 verlor die Sust von Flüelen 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.[32] 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.[33] Gemäss einem Beschluss des Landrats vom 15. Februar 1850 verloren damit auch die Trägerschaften des Urinauens und die Träger zu Flüelen ihre Privilegien.[34] 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 lagerte ein wenig Salz.

Bald lenkten die Besitzer gewisser Gaststätten ihr Augenmerk auf den schönen Platz am See und wollten ihn dem Tourismus zugänglich machen. Der «Sternen»-Wirt Jost Sigrist und sein Nachbar und Konkurrent Alfred Müller, Wirt zum «Adler», 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 Fran-

[32] Stadler, Hans: Die urnerische Sust- und Passordnung vom 19. Dezember 1804. In: Historisches Neujahrsblatt Uri, N. F. 32/33 (1977/78), S. 155–180.

[33] Stadler, Susten, S. 48–49; vgl. auch: Das Landbuch oder offizielle Sammlung der Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen, Bd. 4. Altdorf 1856, S. 164–165.

[34] Ebd., S. 166.

ken, 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.[35]

Nicht nur die Sust, auch die uralten Schifffahrtstechniken und traditionellen Regelungen wurden von den grundlegenden politischen und technischen Neuerungen des 19. Jahrhunderts verdrängt. 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 mithalten: Das Schiff war 32 Meter lang und 6 Meter breit, legte in 2.5 Stunden die Fahrt von Luzern nach Flüelen zurück und konnte nebst 20 Tonnen Gütern 300 Personen laden.[36] 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 sein Ende.

Brunnen: Hafendorf im Land Schwyz

Die Besiedlung des Dorfes Brunnen stand wie bei Flüelen in enger Verbindung mit dem Handel und der Schifffahrt. Linus Birchler hält fest, das Dorf habe sich ausgehend von der Sust am See entwickelt. Felix Donat Kyd hielt den «Kalchthurm» für das erste Haus in Brunnen. Kaufleute aus Mailand und Zürich hätten ihn als Warenniederlage erstellt.[37] Die Muota überschwemmte die Ebene immer wieder und beschränkte den sicheren Siedlungsraum im seenahen Gebiet auf die Hanglagen von Wilen und die erhöht liegenden Geländekuppen der jetzigen Pfarrkirche und des Klosters Ingenbohl. Siedlungsspuren vor dem Mittelalter sind bisher nicht gesichert. Nachgewiesene Pfahlreihen im Ufergewässer weisen auf eine Hafenanlage im Hoch- und Spätmittelalter hin.

Wegen der im 15. Jahrhundert angelegten Strasse von Schwyz nach Brunnen musste die Muota allmählich in ein festes Bett gezwängt wer-

[35] Aebersold, Rolf: Rund um den Abbruch der Sust in Flüelen. In: Urner Wochenblatt, (1976) 34.

[36] Fryberg, Urnersee, S. 20f.

[37] Birchler, Linus: Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz, Bd. 2. Basel 1930, S. 160; vgl. auch: Vohmann-Falk, Georg: Brunnen-Ingenbohl. Üses Dorf, üsi Gmeind, üsi Lüt. Brunnen 1991, S. 26–27.

den und der Hafenort konnte sich entfalten. Brunnen wurde am 16. Mai 1620 durch einen schrecklichen Dorfbrand in Asche gelegt. Nun entwickelte sich die Siedlung, wie sie uns seit dem 17. Jahrhundert bildlich überliefert ist. Am Ufer bei der Schifflände wurde 1631 wieder eine Sust gebaut. Schräg landeinwärts folgte 1632–1635 der Bau der von Landammann Heinrich Reding gestifteten Dorfkapelle.[38]

Die Wegverhältnisse vom See landeinwärts waren den natürlichen Gegebenheiten des Muotalaufes angepasst. Vom See in Brunnen führte ein Weg südlich des das Dorf durchfliessenden Leewassers zur schon 1387 erwähnten Kirche Ingenbohl, von wo er über Unter- und Oberschönenbuch der Muotabrücke in Hinteribach (hintere oder obere Brücke) zustrebte und dann nach Schwyz führte. Ihre Entstehung liegt im Dunkeln, der Zeitpunkt darf aber früh angesetzt werden, da der Steg ursprünglich die einzige Verbindung des Hauptfleckens mit dem Muotataler- und Nidwässerviertel bildete. Seit 1912 ersetzt die bestehende Eisenbetonbrücke die frühere gedeckte Holzbrücke. Dieser erste Weg von Brunnen nach Schwyz wurde 1440 unter Landammann Ital Reding ausgebaut und im Felderboden neu angelegt, der Unterhalt obliegt seit 1572 dem Land. 1720 entstand in Ibach die vordere oder untere Brücke. Auch dieser Steg wurde 1913 durch eine Eisenbetonbrücke ersetzt. 1844 wurde die Landstrasse nach Schwyz ein weiteres Mal ausgebaut und teils frisch angelegt. Den Weg und die beiden Brücken benutzten die Leute von Schwyz und vom Muotatal sowie all jene, die aus der Waldstatt Einsiedeln und dem Ybrig über Ibergeregg, Holzegg oder Haggenegg kamen und in die Gegend von Brunnen gingen. Zu ihnen gehörten unter anderem auch die vielen Pilger nach Santiago di Compostela.[39]

Eine weitere Verbindung zog sich vom See am westlichen Rande des Muotadeltas im Raume des südöstlichen Urmiberges nach Wilen. Der Weg für Fussgänger und Saumtiere steigt nahe der Talstation der Urmibergseilbahn auf einer Geländerippe zwischen zwei Wassertälern steil bergan bis zu einem alten Bauernhaus an der Urmibergstrasse. Von hier führt er relativ breit und gut ausgebaut in horizontaler Lage über das Obermattli und auf der Linie des neuzeitlichen Ballyweges nach Wilen. Es ist auch denkbar, dass früher in tieferer Lage oder gar auf schmaler Landbrücke zwischen Urmiberg und Muotalauf eine Landverbindung bestand bis in den Raum, wo heute die Wilenbrücke steht. Von da führte dieser vermutete Weg leicht ansteigend

[38] Wiget, Josef: Brunnen. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 2. Basel 2003, S. 750f.

[39] Stadler, Susten, S. 51–64.

ebenfalls nach Wilen.[40] Der Zeitpunkt des ersten Baus der Wilenbrücke ist nicht bekannt. 1555 wurde die bereits bestehende Brücke eingedeckt. Ein Beleg für einen Steg und einen Weg über die Seweren findet sich im Schwyzer Namenbuch für das Jahr 1544. Dort ist ein «weg vnnd eins brüggly by der Seweren» erwähnt.[41] Die Leute von Wilen orientierten sich seit dem Brückenschlag nach Ingenbohl, was darin zum Ausdruck kommt, dass die Gegend bei der Abkurung von Ingenbohl von der Mutterpfarrei Schwyz 1618 der neuen Filialgemeinde zugeschlagen wurde.[42] Die Brücke dürfte die Bedeutung der beschriebenen Wegverbindung zum See am westlichen Muotadelta für Reisende und Säumer stark vermindert haben. Denn seither konnte man bequem ins Dorf Brunnen gelangen. Für den Ortsnamen Wilen erfand der Volksmund eine Etymologie, die an die verkehrsgeschichtliche Bedeutung des Ortes erinnert. «In den Zeiten der Kreuzzüge», so berichtet Felix Donat Kyd 1860, «fanden die, welche über den See fahren wollten, nicht genug Schiffe und Flösse und mussten hier «wilä» (warten).»[43] Vom Weiler, in dem alte Bauernhäuser, in einem soll gar eine Schmiede gewesen sein, ein öffentlicher Ziehbrunnen und eine Kapelle von der einstigen verkehrsgeschichtlichen Bedeutung zeugen, führt die Strasse nach Seewen. Von da geht es weiter nach Lauerz oder Steinen. Diese Strecke zum Vierwaldstättersee dürften Reisende, in vermindertem Masse auch Säumer von Seewen, aus dem Steinerviertel, von Arth, Zug, Rothenthurm, Höfe und Zürich eingeschlagen haben, um auf kürzestem Landweg den Seeanschluss in Brunnen zu erreichen oder von da heimzukehren.[44] Bekannt ist, dass viele Einsiedler-Pilger aus dem Raum des Vierwaldstättersees den Weg über Seewen gewählt haben, von wo sie über das Ried zur Haggenegg hinaufgestiegen seien.[45]

Die Schifffahrtsgesellschaft (Schiffig) in Brunnen wird schon um 1357 genannt. Es gab eine grosse und eine kleine Schiffig, die sich 1595 vereinigten. Die Mitglieder der grossen und kleinen Schiffig sind bis

[40] Vgl. Darstellung der überlieferten Saumwege – ohne die hier erwähnte Variante zwischen See und Wilenbrücke – im Raum Brunnen, Seewen, Schwyz und Morschach: Dettling/Wiget, Das geheimnisvolle Haus, S. 34.

[41] Weibel, Viktor; Hug, Albert: Schwyzer Namenbuch, Bd. 4. Schwyz 2012, S. 410f.

[42] Wiget, Josef: Ingenbohl. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 6. Basel 2007, S. 633.

[43] Kyd, Felix Donat: Panorama oder Aussicht und Rundsicht der zwei Anhöhen Gütsch und Bühl bei Brunnen. Historische Notizen und Sagen. Schwyz 1860, S. 21.

[44] Vgl. Doerfel, Christine: Historische Verkehrswege im Kanton Schwyz. Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz. Bern, 2007, S. 16–17.

[45] Ringholz, Odilo: Wallfahrtsgeschichte Unserer Lieben Frau von Einsiedeln. Ein Beitrag zur Culturgeschichte. Freiburg i. Br. 1896, S. 243; vgl. auch: Meyer, André: Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz (Neuausgabe): Der Flecken Schwyz und das übrige Gemeindegebiet. Basel 1978, S. 470–471.

1440 zurück bekannt. 1595 waren es 21 Personen.[46] 1518 gaben sich die Schiffsleute unter dem Schutzpatron des hl. Nikolaus von Myra eine Schiffleuteordnung. Die Schiffsführer der kleineren Schiffe hiessen «Gusler». Sie beförderten mit ihren rund 10 Meter langen Booten in erster Linie Personen. Die Schiffe trugen je nach Transportzweck andere Namen. So gab es beispielsweise den Müllernauen, den Weinnauen oder den Viehnauen.[47]

Von besonderer Bedeutung für das Land Schwyz war auch der Viehhandel über den See Richtung Gotthard, Bellinzona, Lugano und Oberitalien, der sowohl von Landleuten wie von Beisassen und unter erschwerten Bedingungen auch von fremden Viehhändlern betrieben wurde.[48] Der Hafen von Brunnen war aber auch für den kleinräumigen Viehtransport und den Binnenverkehr wichtig. So liessen beispielsweise die Seelisberger Bauern ihre Tiere, die sie in der Hirte Grund-Matten im hintersten Teil des Hüritales sömmerten, von der Treib nach Brunnen und zurück mit dem Schiff übersetzen.[49] Dies war bedeutend einfacher, als das Vieh durch das Urnerland über den Chinzigpass hin- und hertreiben zu müssen.

Brunnen und mehr noch die Treib dienten auch als Föhnhafen, wenn die Weiterfahrt wegen des stürmischen Windes auf dem Urnersee nicht möglich war. Die Reisenden mussten auf ruhigeres Wetter warten. Vielleicht veranlassten diese unfreiwilligen Aufenthalte bei klarem Föhnwetter manche Leute, die prächtige Landschaft zu bewundern. Viele malerische Darstellungen zeugen davon, dass die Gegend mit den hohen, von Gletschern umgebenen Bergen über dem tiefblauen See die Gäste tief beeindruckte. Bestimmt trugen diese Bilder zur grösseren Bekanntheit der Innerschweiz bei und legten so den Grundstein für den späteren Kur- und Tourismusort Brunnen. Ab 1835 verkehrten täglich Postwagenkurse von Zürich nach Brunnen und liessen, gleich wie seit 1837 die Dampfschifffahrt, die Zahl der Gäste ansteigen. Diese Entwicklung brachte Wohlstand und die Bevölkerung wuchs zwischen 1860 und 1910 um 120 Prozent.[50] Für das

[46] Zur Regelung der Schifffahrt ab Brunnen vgl. Kothing, Martin (Hg.): Das Landbuch von Schwyz in amtlich beglaubigtem Text. Zürich und Frauenfeld 1850, S. 145–146; Wiget, Theodor: Brunnen. Aus der Geschichte eines Fischerdorfes. In: Bote der Urschweiz, (1985) 80.

[47] Dettling, Angela; Wiget, Carl J.: Das geheimnisvolle Haus in der Halten in Brunnen. (Innerschweizer Schatztruhe, Bd. 8). Luzern 2016, S. 22f.

[48] Kistler, Robert: Die wirtschaftliche Bedeutung des Kantons Schwyz. Stans 1962, S. 30–35.

[49] Obrecht, Jakob: Brunnen. Hafen, Schiffig, Sust und Palisaden. In: Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz, 100 (2008), S. 76–79, hier S. 77; vgl. auch: Dettling/Wiget, Das geheimnisvolle Haus, S. 22f.; vgl. auch: Stadler-Planzer, Geschichte, Teil 2a, S. 95–98.

[50] Wiget, Brunnen; vgl. auch: Doerfel, Verkehrswege, S. 15f.

traditionelle Transportgewerbe war dieser Wandel aber herausfordernd. Als das Dampfschiff «Stadt Luzern» von Friedrich Knörr am 1. März 1838 zum ersten Mal am Gestade des Hafendorfes angelegt hatte, mussten allmählich alle 130 Schiffsleute der Brunner «Schiffig» einen anderen Beruf suchen.[51] Nach den Worten von Felix Donat Kyd «hat der hl. Bischof Nikolaus gerade die ganze Schiffahrt dem Hrn. Knörr übergeben, wie der österrichische Kaiser dem Bonaparti d'Lumarddie.»[52] Die weiteren technischen Veränderungen folgten Schlag auf Schlag und forderten das Transportgewerbe unablässig zum Umdenken heraus. Die Fertigstellung der Axenstrasse im Jahr 1865 ermöglichte die Weiterfahrt Richtung Süden auf dem Landweg, das Kutschereigewerbe lebte kurz auf und verschwand mit der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahr 1882 und dem Aufkommen des Automobils wieder. Eine weitere Episode stellte die 1905 eröffnete und touristisch genutzte «Brunnen-Morschach-Bahn» dar, die 1969 den Betrieb wieder einstellte.[53]

Die Sust im Dorf Brunnen

Der erste schriftliche Hinweis einer Sust im Dorf Brunnen dürfte die Erwähnung im «Landbuch von Schwyz» aus dem Jahr 1514 sein. Im Zusammenhang mit einem Fischereiverbot heisst es: «Unnd verbannen in krafft dis brieffs die Hassel Im seew zu Brunnen vor der Sust.»[54] Diese Sust wurde beim Dorfbrand von 1620 eingeäschert, ihre Grundmauern blieben jedoch erhalten. Sie stand nach Linus Birchler rechts der Kapelle an der Stelle, wo später die Apotheke Triner war und heute die Rütli-Apotheke steht.[55]

Im Jahre 1631 erbaute die Schwyzer Obrigkeit eine neue Sust. Das in barocker Architektur erstellte Gebäude sollte die bekannteste Brunner Warenniederlage werden. Sie stand direkt am See, links neben der Schifflände. Das Erdgeschoss, das als Stapelraum und Zollstätte diente, hatte gegen den See hin und rückseitig gegen den Platz hinaus grosse Rundbogentore. Um die Südfassade vor Föhnstürmen zu schützen, blieb der Steinsockel bis ins Obergeschoss geschlossen. Einzig das Kellergeschoss war gemauert, der obere Teil war geriegelt und mit Läden beschlagen. Eine gemauerte Stiege führte auf der äusseren

[51] Schneeberger, Paul: Verkehr 1712–2005. In: Geschichte des Kantons Schwyz. Wirtschaft und Gesellschaft 1712–2010, Bd. 5. Zürich 2010, S. 99–123, hier S. 104.
[52] Kyd, Panorama, S.25.
[53] Wiget, Brunnen, S. 750. Zum Aufkommen des Automobils im Kanton Schwyz siehe: Schnüriger, Bert: Wie Schwyz automobil wurde. In: Luzerner Zeitung, 27.6.2012.
[54] Birchler, Kunstdenkmäler, S. 167f.
[55] Ebd.

Abb. 6: Das Dorf Brunnen um 1850. Nach Angaben von Felix Donat Kyd. Von Carl Reichlin gezeichnet. Gut sichtbar neben der Schifflände die Sust von 1631 (Bild aus: STADLER, Susten, S. 52).

Seite östlich zu einer Laube hinauf. Im oberen Teil des Gebäudes befand sich die Tanzdiele. Der Raum, der zwei Drittel der Geschossfläche einnahm, diente auch als Versammlungslokal. Am 1. Mai, am Feiertag der Apostel Philippus und Jakobus, fand hier jährlich die Dorfgemeinde statt. Im westlichen Teil des Obergeschosses war das Schützenhaus. Von dort aus wurde über den See gegen das Axenegg geschossen.[56]

[56] OBRECHT, Brunnen, S. 77; vgl. auch: STADLER, Susten, S. 57–61.

Die Sust wurde 1819–1821 unter Landammann Carl Zay renoviert, umgebaut und vergrössert. Die Aussentreppe führte neu auf der Südseite ins Obergeschoss. Das ganze Gebäude erhielt bis unters Dach einen Verputz. Auf der Ostseite wurde ob dem schweren eichenen Portal das Wappen des Landes Schwyz, im Giebel jene der drei Urstände samt einer Inschrift mit Bezug auf den Morgartenbund von 1315 angebracht. Die Südseite erhielt die Bilder der drei Eidgenossen Walter Fürst von Uri, Werner Stauffacher von Schwyz und Arnold Anderhalden von Unterwalden. Auf der Westseite wurde der Kampf Swit und Swen, der legendenhaften Führer der im 6. Jahrhundert eingewanderten Nordfriesen, dargestellt, ein Kampf, der bekanntlich mit dem Sieg von Swit endete, der nun dem Land den Namen gab. Die kostspieligen Malereien von Landschreiber Michael Föhn gaben allerdings zu reden. Am 7. Juli 1821 bestellte der Landrat eine dreiköpfige Untersuchungskommission, die jedoch an den Gemälden nichts «Unschickliches» feststellen konnte. Die Sust ist in ihrer neuen Gestalt an der Decke der Dorfkapelle abgebildet. Das 1816 von Meinrad Birchler oder Michael Föhn geschaffene und heute völlig übermalte Bild zeigt im ovalen Deckenspiegel des Schiffes den damaligen Dorfplatz mit Sust und Kapelle.[57]

Bei der Ausscheidung des Kantons- und Korporationsvermögens im Jahre 1836 kam die Sust ins Eigentum der Oberallmeind. 1850 liess ihre Verwaltung die ehemalige Tanzdiele und den Schützenstand in eine Wohnung umbauen. Das Gebäude erhielt süd- und nordseits eine Dachlukarne, das Obergeschoss wurde mit einer gemauerten Treppe auf der Südseite erschlossen. Die Oberallmeind verpachtete nun die Sust unter dem Namen «Schiff» als Schenkhaus (Gaststube und Herberge) an Hauptmann Josef Anton Abegg, der zehn Jahre lang darauf wirtete. Danach war sein Schwiegersohn Martin Anton Ulrich Wirt. Nebenbei hatte er an die 30 Jahre die Sust zu Lehen, war Sustmeister und betrieb eine Fuhrhalterei. Sein Sohn Alois (1862–1939) blieb als Original unter dem Namen «Sustwiseli» in der Erinnerung lebendig. Im Mai 1883 wurde im Erdgeschoss das Post- und Telegrafenbüro eingerichtet, das Gasthaus im Obergeschoss erhielt den Namen «Restaurant de la Poste». 1890 übernahm Xaver Bisig, ehemals Portier im «Rössli», das Gasthaus und betrieb es bis zum Abbruch des Hauses im Jahr 1893.[58]

[57] Birchler, Kunstdenkmäler, S. 164 und 167.

[58] Stadler, Susten, S. 59; vgl. auch: Clavadetscher, Josias: Brunner Sust abgebrochen. In: Schwyzer Zeitung, (1993) 302, S. 1 und 9; Vohmann Falk, Georg: Brunnen-Ingenbohl. Üses Dorf, üsi Gmeind, üsi Lüt. Brunnen 1991.

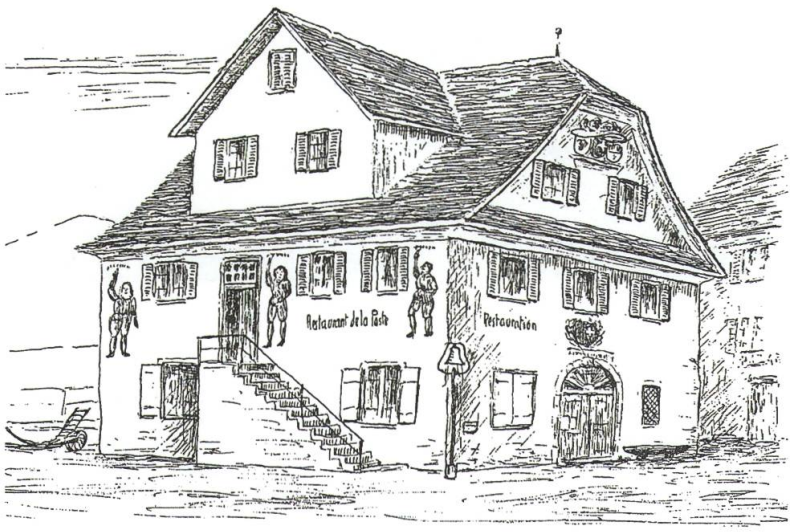

Abb. 7: Dorfsust Brunnen nach Umbau 1850. Eine gemauerte Stiege auf der Südseite erschliesst das Obergeschoss. Im Dachgeschoss wurden Lukarnen gebaut. Im Haus wird ein Restaurant betrieben. In dieser architektonischen Form bestand die Sust von Brunnen seit 1850 bis zum Abbruch 1893 (aus: Schwyzer Kalender 1954).

Mitte November 1893 sorgte eine Ausschreibung in der Schwyzer Zeitung für Aufsehen: «Zum Abbruch zu verkaufen», titelte die Anzeige. Gemeint war das Sustgebäude in Brunnen. Das schlecht unterhaltene Gebäude war am inzwischen mondänen, von der Hotellerie geprägten Seeufer eher störend, jedenfalls keine Zierde. Eine Interessengruppe setzte sich für den Abbruch der Sust ein und gründete die «Sust-Wegräumungsgesellschaft». Bis am 18. November 1893 konnten bei der Gemeindekanzlei Kaufangebote eingereicht werden. Mit der Sust war auch das an die Sust angebaute Dampfschiff-Wartlokal zum Abbruch ausgeschrieben. Die Offerten hierzu nahm die Dampfschiffverwaltung in Luzern entgegen. Am 26. November fand die Versteigerung statt. Für nur 850 Franken ging das ganze Gebäude an den örtlichen Arzt Josef Schelbert. «Fast umesust», wie eine damalige Stimme vermerkte. Viele, vor allem auswärtige Stimmen kritisierten den Abbruch. Die Sust sei als historisches Denkmal zu schützen. Sie wurden nur belächelt. Die Sust sei erst 1631 erbaut worden und ein reines Warenlager gewesen, «andere Ideale wurden in ihr nicht verübt», hiess es damals. Es gehe nichts anderes zu Grunde als eine «alte, nutzlos gewordene Warenhalle».[59] Um das Haus zu retten, liess Schelbert den Bau abbauen, um es als Wohnhaus von gleicher Dimension an der Bahnhofstrasse beim ehemaligen Bellmontschen, jetzt Hürlimannschen Mattli wieder aufzubauen.[60]

Der Abbruch der Susten in Flüelen und Brunnen sind symptomatisch für die Zeit der Jahrhundertwende, die geprägt war vom Fortschrittsglauben der Moderne, die bessere Verdienstmöglichkeiten erahnen liess als das bestehende harte Transportgewerbe. Das Dampfschiff und die Eisenbahn brachten wohlhabende Reisende an die schönen Buchten am Vierwaldstättersee und der Fremdenverkehr blühte auf. In dieser Zeit wurde Brunnen zu einem bevorzugten Standort für Grand-Hotels und zog die Noblesse Europas an. 1869/1870 entstand das Hotel «Waldstätterhof», 1905 das «Grand-Hotel», wo Königin Margarita von Italien logierte. Und schon 1869 hatte das «Grand-Hotel Axenstein» in Morschach seine Tore geöffnet, das

[59] Clavadetscher, Brunner Sust, S. 1 und 9.
[60] Ebd.

Königin Viktoria von England und König Ludwig II. von Bayern Residenz bot. Es wurde nach dem Brand von 1901/1902 prächtiger als zuvor neu gebaut.[61]

Die «uralte» Sust an der Halten am Urmiberg

Leicht erhöht, am Fusse des südöstlichen Hanges des Urmibergs, unweit der Talstation der Urmiberg-Seilbahn, steht ein altes, 2016 neu renoviertes Steinhaus, von dem die Überlieferung sagt, es sei eine «uralte» Sust. Linus Birchler referiert dazu die fantastischen Ausführungen von Thomas Fassbind (18. Jahrhundert), das alte Bauwerk sei einst eine Reding-Burg gewesen.[62] Angela Dettling und Carl Wiget konnten in ihrer Untersuchung den Gebrauch dieses etwa 1528 erbauten unorthodoxen Steinhauses als Sust nicht belegen. Die einheimische Schiffig in Brunnen sei noch zu schlecht erforscht und in den bekannten Quellen liessen sich keine Hinweise auf eine Sust an der Halten in Brunnen finden. Auch sei das Gebäude nie näher als heute am See gestanden und der Verlauf der Muota sei nie an der Urmibergkante vorbeigezogen, was für den Seezugang an dieser Stelle nötig gewesen wäre.[63] Zudem sei das ab 1557 dokumentierte Gebäude im Besitz mehrerer Privatpersonen gestanden, was für eine Sust ungewöhnlich gewesen wäre.[64] In den Quellen erscheinen beispielsweise ein gewisser Balz Wiget und ein Melchior Job als wahrscheinliche Besitzer der Halten im Jahr 1561. Ein gewisser Melcher Job wird von Donat Kyd für das Jahr 1597 auch im Zusammenhang mit der Schiffig in Brunnen erwähnt.[65] All dies weist tatsächlich nicht auf den Gebrauch des ungewöhnlichen Steinbaus an der Halten als Sust hin.

Trotzdem erstaunt der umgangssprachliche Gebrauch «Alte Sust» und der aussergewöhnlich robuste und aufwendig teure Steinbau. Es lagen auch nicht alle Susten mit Anbindung an den See direkt am Wasser. So haben wir bei der Sust in Flüelen gesehen, dass nach dem Bau der Kantonalsust in Altdorf im Jahr 1806 alle Waren, die über den Seeweg nach Flüelen gelangten, abgeladen und gleich nach Altdorf in das neue Sustgebäude gebracht werden mussten.[66] Eine weiterführende Recherche der vorhandenen Quellen zur Schiffig in Brunnen könnte vielleicht mehr über den Ursprung des Gebäudes an der Halten in

[61] Iten, Karl: Adieu altes Uri. Aspekte des Wandels eines Kantons vom 19. ins 20. Jahrhundert. Altdorf 1990, S. 165–166.
[62] Birchler, Kunstdenkmäler, S. 172.
[63] Dettling/Wiget, Das geheimnisvolle Haus, S. 26–34.
[64] Ebd., S. 64.
[65] Ebd., S. 51–53.
[66] Stadler, Susten, S. 40f.

Brunnen zutage bringen. Aufschlüsse könnte zudem die Erforschung der Wegverhältnisse vor dem Bau der erstmals 1555 erwähnten Wilerbrücke geben, welche die Verbindung von Seewen nach Brunnen erleichterte. Da die ebene Fläche gegen Osten versumpft, bei Hochwasser überschwemmt und je nach Muotalauf von Flussarmen durchzogen war, war der Saumweg von Brunnen Richtung Seewen, Arth und Zug vermutlich oft beschwerlich zu gehen. Felix Donat Kyd beschreibt das wilde Wasser der Muota bei Überschwemmungen beim langen Steg, vermutlich meinte er die Wilerbrücke, folgendermassen:

> *Beim langen Stäg […], bei starken Schneefällen und gewaltigen Regengüssen, oft Häuser und Gäden, Brücken und Dämme, Wiesen und Gärten (mitreissend), verheerender Bergstrom, der schon oft ohne Pass und Heimatschein mitten durch das Dorf Brunnen dem See zulief.*[67]

Der weiterführende Weg von Schwyz nach Arth war aber schon seit Mitte des 16. Jahrhunderts befahrbar und schon früh starker Belastung ausgesetzt. Die Waren aus Zürich wurden zuerst per Schiff nach Horgen transportiert und von dort über Sihlbrugg nach Zug gesäumt, von wo sie nochmals per Schiff nach Arth oder Immensee gelangten. Über diesen Weg wurde die Innerschweiz mit Salz versorgt, das für die Landwirtschaft wichtig war. Genauso wurden Wein, Baumaterial oder Getreide über diesen Weg importiert. Der Transport von grösseren Lasten, wie beispielsweise Heu oder Streue, wurde jeweils auf Schlitten während der Wintermonate abgewickelt.[68] Denkbar wäre deshalb, dass die alte Sust am Urmiberg Verwendung fand, wenn die Wege zwischen Seewen und Brunnen versumpft waren. Der unmittelbar oberhalb des Sustgebäudes steil aufsteigende Weg – wie weiter oben S. 23 beschrieben – erreicht Wilen über das Obermattli. So hätten Händler, Pilger und andere Reisende bei schlechten Wegverhältnissen die Muota nördlich umgehen können auf dem Weg von und nach Seewen und Arth. Da der alte Pilgerweg nach Einsiedeln über Seewen führte, könnte das Gebäude zusätzlich Pilgern auf dem Weg nach Einsiedeln gedient haben.[69]

[67] Kyd, Panorama, S. 24.

[68] Kistler, Robert: Die wirtschaftliche Bedeutung des Kantons Schwyz. Stans 1962, S. 77.

[69] Doerfel, Verkehrswege, S. 16; vgl. auch: Meyer, André: Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz. Der Flecken Schwyz und das übrige Gemeindegebiet. Basel 1978, S. 470.

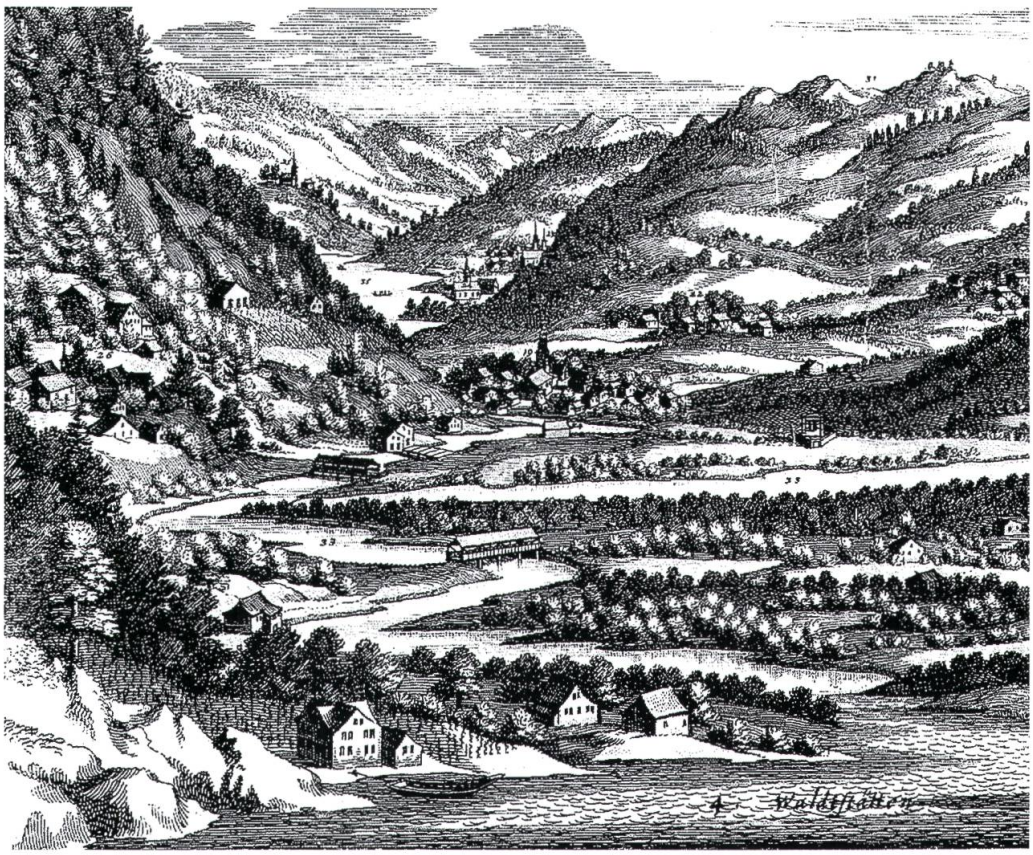

Abb. 8: Der Flusslauf der Muota entlang der Urmibergkante. Ausschnitt aus dem Stich «Prospect des Haupt Fleckens Schwytz» von Caspar Merian aus dem Jahr 1654. In der Bildmitte ersichtlich die Wilenbrücke und ein weiterer Steg (möglicherweise der im Schwyzer Namenbuch erwähnte Steg über die Seeweren). Am linken Rand vor einem stattlichen Gebäude ist ein Schiff angelegt (Bild aus: Riek, Markus: Stiche der Talschaft Schwyz, S. 27.)

Susten als lokale Anbindungsstellen

Nebst den Susten an den bekannten überregionalen Handelswegen wird meist übersehen, dass es weitere Sustgebäude gab. Sie spielten für den überregionalen Handel eine untergeordnete Rolle, hatten aber eine lokale Bedeutung für den Binnenhandel. Solche kleineren Sustanlagen gab es auch am Urnersee. Sie lagen insbesondere an Orten, die abgelegene Dörfer mit dem Seeweg verbanden und von wo Saumpfade zu Ortschaften weiterführten. Die Anlagen dienten insbesondere als Warenniederlage für lokale Marktgüter. Für den Urnersee zu nennen sind vor allem die Sust am Ort, die Morschach und Riemenstalden direkt vom See her erschloss, die Sust an der Treib, die auch als Föhnhafen und als Scharnier zwischen Brunnen, Seelisberg und Nidwalden diente, sowie die Sust an der Isleten, die für die wirtschaftliche Anbindung des Isentales von Bedeutung war.

Die Sust am Ort und das Haus Tannen am alten Landweg zwischen Morschach und Riemenstalden

Vor der Erbauung der Axenstrasse im Jahr 1865 wurde für die Strecke zwischen Flüelen und Brunnen bekanntlich vor allem der Seeweg benutzt. Die Landverbindung wurde schon im Mittelalter genutzt,

war aber sehr exponiert und beschwerlich.[70] Sie führte vom Muotatal oder von Schwyz über Oberschönenbuch und die Schwyzerhöhe nach Morschach, ferner von Brunnen durch den Ingenbohler Wald ebenfalls nach Morschach, von da nach Riemenstalden oder Sisikon.

Am Ort, einer Landestelle am Urnersee südlich von Wolfsprung und Petersort, soll es eine zu Morschach gehörende Sust gegeben haben.[71] Um die Reglemente mit den Transportzöllen zu umgehen, welche die Leute von Morschach der Schiffig in Brunnen zahlen mussten, wenn sie Güter über den See transportieren wollten, errichteten sie am Ort eine eigene Schiffanlegestelle.[72] Die Bezeichnungen «Alt Sust» und «Alte Sust» finden sich auch auf aktuellen Landkarten. Von dort führt immer noch ein Weg über das Mattli nach Morschach hinauf. Der Pfad mündet in das oben genannte Wegsystem ein. Er erreicht Morschach, von wo man nach Schwyz ziehen kann. Der Ortweg geht aber auch weiter Richtung Riemenstalden und Sisikon. Nach dem Bau der Axenstrasse folgte ein Jahr später 1866 die fahrbare Erschliessungsstrasse von Brunnen nach Morschach. Damit verlor der Weg von der Sust am Ort nach Morschach seine Bedeutung.[73]

Während Jahrhunderten war der Pfad für den Lokalverkehr wichtig gewesen. Das zeigt die in Morschach 1670 dem Jesuitenheiligen St. Franz Xaver erbaute Kapelle. Sie steht am alten Saumweg nach Riemenstalden und Sisikon. Auch in den Tannen am Weg gegen Riemenstalden steht ein 1643 errichtetes Wegkapellchen mit einem vergitterten Bildstöckchen mit Marienstatue.[74] Laut Linus Birchler bestand bis zum Bau der Axenstrasse im Jahr 1865 reger Saumverkehr zwischen Morschach und Riemenstaldertal, das einst von Morschach aus besiedelt worden sein soll.[75] Der Transit durch Morschach, so Birchler, sei beträchtlich gewesen, weshalb auch im Dorf Morschach eine Sust benötigt worden sei.[76] Während der Helvetik, als Schiffe auf dem Urnersee rar waren, wurde der Saumweg für die Versorgung und Anbindung der Gemeinwesen ob dem Urnersee und für den allgemeinen Warentransport besonders intensiv genutzt. Im Jahr 1799 hatten bis zu 20 Männer von Sisikon für die Franzosen als Träger über den Morschacherberg Fronarbeit zu leisten.[77]

[70] Gasser, Seegemeinden, S. 51.
[71] Wiget, Josef: Morschach. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 8. Basel 2009, S. 742.
[72] Kulturgruppe Morschach (Hg.): Wie es war und ist … Eine Zeitreise durch Morschach-Stoos. Schwyz 2008, S. 8.
[73] Obrecht, Brunnen, S. 77.
[74] Birchler, Kunstdenkmäler, S. 238–240.
[75] Ebd., S. 229.
[76] Ebd., S. 240.
[77] Stadler-Planzer, Geschichte, Teil 2b, S. 28f.

Aussagekräftig für die Bedeutung dieser vom See her erschlossenen Landverbindung zwischen Flüelen und Brunnen ist weiter das uralte Haus im Wiler Tannen. Es kann von der Sust am Ort in weniger als einer Stunde zu Fuss erreicht werden.[78] Untersuchungen ergaben, dass das Haus rund 700 Jahre alt ist und auch als Gasthof und Herberge diente.[79] Der Legende nach soll das Haus 1290 in Riemenstalden erbaut und dann als Fahrnis nach Morschach gebracht worden sein. Holz war damals wertvoller als Arbeitsstunden und wurde mehrmals wiederverwendet.[80] Benno Furrer datiert das Haus in den Tannen auf die Jahre zwischen 1317 und 1341. Die Anzahl der vielen Kammern lasse die Annahme zu, dass es sich um eine Herberge gehandelt habe, denn ein gewöhnliches Bauernhaus besitze nicht so viele Zimmer.[81] Diese These wird von Georges Descœudres gestützt. Er begründet die Annahme unter anderem mit der ungewöhnlich grossen Stube, in der es keinen Wandschrank gibt und von wo aus eine Treppe in das Obergeschoss führt, wo vermutlich die Wirtsfamilie wohnte. Der Laube auf der Nordseite waren Räume des zweiten Obergeschosses angegliedert, die als Zimmer für die Gäste gedient haben könnten.[82]

Ein Hinweis, dass Handelsreisende von weit her Morschach passierten, liefert auch der Fund von zwei mittelalterlichen Silbermünzen mit dem Abbild von Eduard III. (1312–1377), des Königs von England. Allerdings ist auch denkbar, dass die Münzen von schwyzerischen Söldnern nach Morschach gebracht wurden, die im Hundertjährigen Krieg gegen die Gugler kämpften, die 1375 von Schwyzer, Luzerner und Unterwaldner Truppen bei Buttisholz und von Bern bei Fraubrunnen geschlagen wurden.[83]

[78] Das Haus Tannen liegt am südlichen Ende der von Morschach herkommenden Schiltistrasse. Das Gebäude zählt zu den ältesten noch erhaltenen Holzbauten Europas. Es wurde von der Stiftung «Ferien im Baudenkmal» 2017 renoviert.

[79] Wolf, Nancy: Das 700-jährige Haus Tannen in Morschach. In: Nike-Bulletin, 33 (2018) 2, S. 8–11.

[80] Steinegger, Hans: Schwyzer Sagen. Aus den Gemeinden Schwyz, Ingenbohl, Morschach und Steinen, Bd. 1. Schwyz 1979, S. 162.

[81] Furrer, Benno: Beiträge zur Hausgeschichte des 13. und 14. Jahrhunderts in der Innerschweiz. In: Der Geschichtsfreund, 141 (1988), S. 175–200, hier S. 191–192.

[82] Descœudres, Georges: Das Haus «Tannen» in Morschach. Baugeschichtliche Untersuchungen des Kunsthistorischen Instituts der Universität Zürich. In: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz, 91 (1999), S. 29–48, hier S. 47.

[83] Morel, Gall: Münzfund bei Morschach. In: Anzeiger für schweizerische Geschichte und Altertumskunde, 1 (1855–1860) 2-1, S. 12.

Abb. 9: Eine Jasse vor der Schiffsanlegestelle am Ort. Stahlradierung «Am Ort IV Waldstättersee» von Johan Jakob Ulrich und Kaspar Ulrich Huber, um 1860. In der Bildmitte die Sust von Morschach am See (Bild aus: Riek, Markus: Der Vierwaldstättersee auf alten Ansichten, S. 233).

Die Fährstelle mit Sust an der Treib

Ähnlich wie Morschach liegt Seelisberg auf einem Hochplateau auf der gegenüberliegenden Seite des Urnersees. Die Siedlung ist sehr abgelegen und war insbesondere über den See erschlossen. Zudem lag Seelisberg an der Landverbindung zwischen Stans und Seedorf. Von Seelisberg zweigte ein Weg zur Treib ab. Frühe Siedlungsspuren an der Treib, die bis ins 1. Jahrtausend zurückreichen, lassen vermuten, dass es bereits seit jeher eine Fähre ans rechte Seeufer nach Brunnen gab.[84]

Der Hafenplatz mit Unterkunft und Lagerplatz sowie die Aufrechterhaltung des Fährbetriebs wurden seit 1418 von Seelisberg unterhalten und sichergestellt.[85] Um 1482 wurde der Hafen erneuert. Luzern hatte ein Interesse daran und entrichtete hierzu 10 Pfund. Auch das Land Uri leistete jeweils Zuschüsse für die Instandhaltung der Anlage und übernahm im 18. und 19. Jahrhundert den Unterhalt

[84] Gasser, Seegemeinden, S. 359–363.

[85] Truttmann, Adolf: Seelisberg, ein Bergdorf am Weg der Schweiz. Seelisberg 1991, S. 115; vgl. auch: Gasser, Seegemeinden, S. 361.

ganz.[86] Das Interesse an einem intakten Hafen rührte daher, dass die Treib nicht nur Ausgangspunkt des Fahrs nach Brunnen war, sondern auch als Schutzhafen diente, wenn wegen Föhnsturm eine Weiterfahrt auf dem Urnersee gefährlich war. Das war für die zwischen Luzern und Flüelen verkehrenden Handelsreisenden wichtig. Deshalb gab es an der Treib auch einen Sust- und Wirtshausbetrieb. Das erste bekannte Treibhaus – damals Herberge genannt – diente auch für eidgenössische Zusammenkünfte. Das Haus verbrannte im Winter 1657/58 und wurde gleich wieder aufgebaut.[87]

Der Unterhalt der Anlage war in den Treiberbriefen geregelt, der erste ist auf das Jahr 1714 datiert und nimmt Bezug auf ein älteres Dokument. Darin sind die Pflichten des Treibpächters in 27 Punkten festgelegt. Seine Hauptaufgaben waren der Fährbetrieb und die Sustverwaltung mit der damit verbundenen Sorgfalt gegenüber den deponierten Kaufmannsgütern. «Solle der Treiber schuldig sein zuo denen ihm anvertruwthen Wahren fleissige obdacht zuo haben, sonst wurd ehr zuo redt gestellt wärden, darzuo solle ehr die Sust suber behalten.»[88]

Der Treiber musste für den Fährbetrieb stets einen Nauen, ein Jassli und für schnelle Überfahrten zwei Jagdschiffli und zwei Segel bereithalten. Für Einheimische galten andere Tarife als für Fremde.[89] Wer von der Treib aus mit dem grossen Urner Marktnauen (Urnernauen) nach Luzern oder Flüelen wollte, den führte der Treiber mit diesen Jassli, kleineren Stationenschiffchen, zum vorbeifahrenden Urnernauen zum Umsteigen und Warenumschlag hinaus.[90]

Spätestens ab 1806 ist auf der Treib auch Salzverkauf belegt. Die heutige Weinstube wurde als Salzkammer benutzt. Ab 1854 gibt es an der Treib eine Haltestelle für Dampfschiffe, 1872 wurde die Seemauer erstellt.[91]

Mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt büsste die Treib ihre Funktion als Schutzhafen ein, mit dem Gütertransport auf den Schienen ging ihre Funktion ganz verloren. Dafür nahm der Fremdenverkehr stark zu. Bereits im 17. Jahrhundert besuchten Pilger den Wallfahrtsort Maria Sonnenberg auf Seelisberg. Die Kapelle wurde 1666 neu gebaut, das Gnadenbild stammt aus dem 14. Jahrhundert. Um 1800 büsste der Treibwirt sein alleiniges Bewirtungs- und Beherbergungsrecht ein. 1853–1874 entwickelte sich Seelisberg zum weltbe-

[86] Gasser, Seegemeinden, S. 428f.
[87] Kyd, Panorama, S. 18; vgl. auch Truttmann, Seelisberg, S. 117.
[88] Truttmann, Seelisberg, S. 122; vgl. auch: Gasser, Seegemeinden, S. 428.
[89] Gasser, Seegemeinden, S. 429.
[90] Truttmann, Seelisberg, S. 117.
[91] Ebd., S. 430.

kannten Kurort mit mehreren grossen Hotels. Auf dem Berg bei der Kirche und bei der Kapelle Sonnenberg wurde je ein Bauernhaus in eine Gaststätte umgewandelt. 1874/75 entstand dort das Grand Hotel, das 1972 vom Zentrum für Transzendentale Meditation übernommen wurde.[92] Promotor des international bekannten Kurortes Seelisberg war Michael Truttmann-Borsinger (1833–1905).[93]

Der Ausblick von der Hochebene weit über die Innerschweiz zog ab Mitte des 19. Jahrhunderts viele Kurgäste an. Zudem wurde das Rütli mit dem Schwurplatz Anziehungspunkt für Touristen. Für die Beförderung der Gäste samt Gepäck entstand eine «Trägerschaft», die Leute und Koffer mit Trageseln von der Treib nach Seelisberg brachte. Der Personentransport von der Treib nach Sonnenberg kostete im Jahr 1869 5 Franken, dazu kam 1 Franken pro Gepäckstück.[94] Die Übernachtung je nach Zimmer und Etage kam zwischen 5 und 25 Franken zu stehen.[95]

Die 1872–1874 erstellte Strasse von der Treib nach Seelisberg, an deren Kosten von 69'000 Franken sich der Bezirk Uri mit 30'000 Franken beteiligte, veränderte auch hier das lokale Transportgewerbe. Statt Träger waren nun Kutscher, Fuhrleute, Pferdepfleger und Schmiede gefragt. In der Hochblüte der Hotellerie standen während des Sommers 50 bis 60 Pferde im Einsatz. Dieses Gewerbe ging ab 1916 wieder ein, als erstmals die Zahnradbahn zwischen der Treib und Seelisberg verkehrte.[96]

Wehr und Sust an der Isleten

Wie Morschach und die Treib war auch Isenthal vor dem Bau von Kunststrassen über den See erschlossen. Vermutlich wurde das Tal bereits vor der Jahrtausendwende besiedelt. Die Fahrstrasse von Isleten nach Isenthal kam erst im Jahr 1901, deren Weiterführung nach Seedorf folgte 1949–1951. Die wichtigste Existenzgrundlage der Bevölkerung des Isentals bildete die Landwirtschaft mit den Eigenbetrieben samt den dazugehörenden Alpen. Isenthal bildete zusammen mit Bauen und Seelisberg eine Genossame. 1614 schlossen sie sich in einer Sennenbruderschaft zusammen. Wichtigster Nebenerwerb war die

[92] Stadler, Hans: Seelisberg. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 11. Basel 2012, S. 396.
[93] Gisler-Jauch, Rolf: Truttmann Michael. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 12. Basel 2013, S. 509; vgl. auch Truttmann, Seelisberg, S. 100f.
[94] Truttmann, Seelisberg, S. 108.
[95] Ebd. S. 100.
[96] Loepfe, Historische Verkehrswege im Kanton Uri, S. 47; vgl. auch Truttmann, Seelisberg, S. 110–113.

Waldwirtschaft. Im 16. und 17. Jahrhundert betrieb die Familie Madran Eisenabbau im Isental.[97]

Der Hafenplatz von Isenthal lag an der Isleten. Dort gab es auch eine Lagerstätte. Die Wichtigkeit der Anbindung Isenthals über die Isleten ist schon früh belegt. So baten die Landleute 1407 Landammann und Rat von Uri, den Wald zwischen Fruttkapelle und See zum Schutz der Strasse nach der Isleten zu bannen (d. h. der Holzschlag wurde verboten). Im Zuge dieser Bannlegung erhielten Isenthal und Seelisberg die Auflage, am See eine Wehre (Hafenanlage), im Wald eine Sust und über den Bach eine Brücke zu unterhalten. Da diese Pflicht eine Last für die Gemeinde darstellte, wurde sie 1596 an Johann Jakob Madran abgetreten.[98]

Madran baute im Kleintal im Bereich Wolfertsmatt-Hermisegg-Chli Bärgli Eisenerz ab und transportierte es über den Saumweg hinunter an das Isleter Seeufer. Dort wurde das Erz in einem Hochofen verarbeitet. Verkauf und Abtransport der Rohstoffe verlangten eine gute verkehrstechnische Anbindung über den See. Dazu erwarb Madran von den Isenthalern einen grossen Teil des Schachens, des Deltas des Isenthalerbaches, samt allen Pflichten und Lasten. Dazu gehörten der Unterhalt des Wehrs, der Susthütte und des Stegs über den Isenthalerbach sowie der Wegunterhalt hinauf bis zum Fruttchäppeli. Im Kauf eingeschlossen war der Bannwald als Brennholzquelle. Ausserdem zahlte Madran Isenthal jährlich 200 Gulden an den Unterhalt des Saumweges von der Frutt ins Isental und ins Kleintal. Nach der relativ kurzen Bergbaudynastie der Madran wechselten schon 1642 die Eigentümer auf der Isleten. Die neuen Eigentümer bauten die Holzwirtschaft aus und errichteten am Seeufer zwei Sägereien, wobei die Pflicht des Unterhalts von Sust, Brücke und Hafen weiterhin auf der Isleten haften blieb.[99]

Die Sust war auch für die Versorgung Isenthals mit Gütern des alltäglichen Bedarfs und von Werkstoffen zum Bauen von Bedeutung. Michael Walker, langjähriger Gemeindeschreiber und verdienter Lokalhistoriker, hält fest, dass starke Männer als Nebenverdienst zur Landwirtschaft die Waren von der alten Sust an der Isleten bis zu ihrem Bestimmungsort im Isental trugen.[100] Als 1905–1907 die Strasse wegen eines Erdrutsches zwischen dem unteren und mittleren Kehr verschüttet war, sei der alte Weg über die Gand nach Engisort wieder

[97] Stadler, Hans: Isenthal. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 6. Basel 2007, S. 685–686.

[98] Gasser, Seegemeinden, S. 355f.

[99] Burkhardt, Hansjakob: Dynamit am Gotthard. Sprengstoff in der Schweiz. Baden 2012, S. 14–16.

[100] Walker, Michael: Isenthal im Wandel der Zeiten 1840–1990. Isenthal 1991, S. 30.

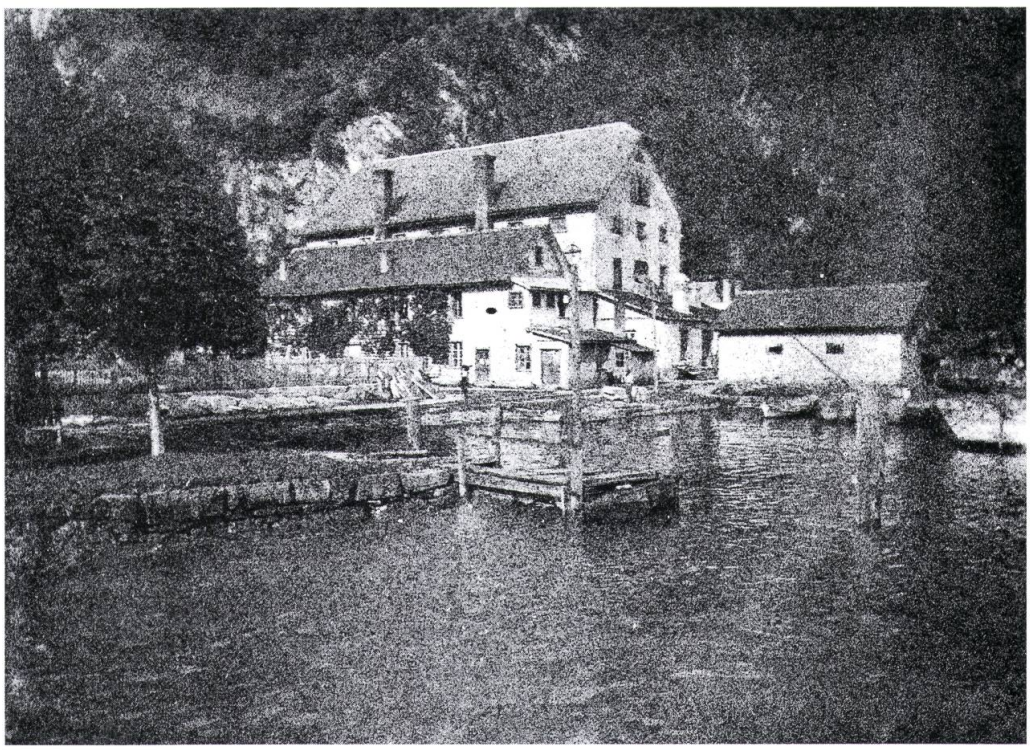

Abb. 10: Hafen und Sprengstofffabrik Isleten. Foto um 1900 (Bild: StAUR, Slg. Graphica, Sign. 105.03-BI-195).

aktuell geworden. Von dort seien die Güter mit Nauen oder Booten weitergeführt worden. Möglicherweise war dort früher auch eine minimalste Sustinfrastruktur vorhanden.[101] Interessant sind die Ausführungen von Michael Walker, dass Isenthal das Halbinselgebiet an der Isleten nicht als Gemeindeterritorium betrachtete, sondern nur den Zugang zum See für den Anschluss an den Seeverkehr im Auge hatte.[102] Für Isenthal wichtig waren der Holzanlageplatz, die Schiffsanlegestelle und die Sust am See. Letztere gehörte den Gemeinden Isenthal, Bauen und Seelisberg. Ursache des gemeinsamen Eigentums der drei Dorfschaften war der Umstand, dass manche Bauern von Seelisberg und Bauen ebenfalls im Isental Alpen bewirtschafteten, wozu sie verschiedene Güter, vor allem Salz, ins Tal bringen mussten, die sie in der Isleter Sust zwischenlagerten. Dies ist, wie bereits oben erwähnt, ein weiterer Hinweis auf bestimmte gemeinsame Allmendverwaltungsstrukturen der drei Gemeinden.[103]

Der holzreiche Ort und die Wasserkraft des Isenthalerbaches führten dazu, dass auf der Isleten die erste Fabrikanlage Uris entstand. Der Ingenieur Karl Emanuel Müller erwarb die Isleten 1851, um dort eine Papierfabrik zu errichten.[104] Sein Sohn verkaufte die Liegenschaft 1873

[101] Ebd., S. 78f.

[102] In diesem Zusammenhang interessant ist, dass nicht die Isenthaler Gemeinde, sondern die Isletenbesitzer die Pflicht hatten, für Notfälle ein Hand-, d. h. ein Ruderschiff, bereitzuhalten.

[103] Walker, Isenthal, S. 116–121.

[104] Stadler-Planzer, Karl Emanuel Müller, S. 286–303.

zwecks Gründung und Aufbau einer Sprengstofffabrik an eine Gesellschaft, die von Afred Bernard Nobel (1833–1896), dem Erfinder des Dynamits, angeführt wurde.[105] Die Nachfrage nach Dynamit war damals wegen des Baus des Gotthard-Bahntunnels besonders gross. Der Grund für die Wahl der Isleten als Standort für diese Sprengstofffabrik war ihre isolierte Lage und der Umstand, dass von dort per Schiff das Dynamit schnell über den See zur Bahnstrecke gebracht werden konnte. Die Nobel AG war bestrebt, alle Lasten wie Wegrechte, Sust und Landesteg aus ihrem Areal zu entfernen, angeblich aus Sicherheitsgründen. Deshalb zog Isenthal die Variante in Betracht, die Sust und den Landesteg weiter nach Süden zu verlegen an die Stelle des heutigen Restaurants «Seegarten». Da das Dampfschiff bei Föhnsturm dort nicht anlegen konnte, wurde dieses Projekt wieder fallen gelassen und die Sust und der Schiffssteg blieben vorläufig am alten Ort. Schliesslich wurde der Landungssteg weg von der Fabrik an die heutige Stelle verlegt.[106] Mit dem Bau der Kunststrassen verloren der Hafen und die Sust an der Isleten für Isenthal schlagartig den grössten Teil ihrer Bedeutung.[107]

Zusammenfassung

Die Sicherstellung und Leitung des Gotthard-Transitverkehrs war für Uri nebst der Verwaltung der Wälder und Allmenden die wichtigste staatliche Funktion. Das Land regelte die vielfältigen Aspekte des Nord-Süd-Verkehrs seit dem Spätmittelalter bis zur Gründung des Bundesstaates. Die allermeisten über den Gotthard transitierenden Güter von Zürich oder Luzern kamen über den Seeweg nach Flüelen oder wurden von dort per Schiff weiter nach Norden spediert. Deshalb war die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee schon früh geregelt. Genau wie beim Saumwesen auf dem Landweg, wurde die Schifffahrt als Monopol der ortsansässigen Gesellschaften genossenschaftlich organisiert. Das Schiffer- und Saumgewerbe stellte für viele einen willkommenen Nebenerwerb dar. Die erste schriftlich fassbare Schifffahrtsordnung für die Gesellschaft im Teil datiert auf das Jahr 1374 und war bis ins 19. Jahrhundert gültig. Da es zwischen den verschiedenen Schifffahrtsgesellschaften immer wieder Streit gab, musste der Staat regelmässig eingreifen. Unverzichtbar war die Schifffahrt für den wirtschaftlichen Austausch unter den Marktorten. Hervorzu-

[105] Stadler-Planzer, Geschichte, Teil 2b, S. 116–117.
[106] Walker, Isenthal, S. 76.
[107] Gasser, Seegemeinden, S. 356f.

heben ist besonders der Handel mit Luzern, der mitunter für den Getreideimport existenziell war. Mit den gesellschaftlichen Umwälzungen im 19. Jahrhundert wurde das Transportgewerbe permanent herausgefordert, einerseits durch die technischen Errungenschaften wie mit dem Aufkommen des Dampfschiffes ab 1837 oder der Eisenbahn ab 1882. Andererseits durch die liberale Staatsverfassung ab 1848, die mit den Sonderrechten der Schiffsleute aufräumte, Sustpflicht und Säumereimonopol abschaffte und die Gewerbefreiheit einführte. Diese Entwicklung war von der optimistischen Fortschrittsgläubigkeit der Moderne geprägt, die beispielsweise dazu führte, dass die Sustanlagen in Flüelen oder Brunnen Hotelanlagen weichen mussten. Dahinter verbirgt sich aber auch die Tragik, die all jene traf, die mit der schnellen Entwicklung nicht Schritt halten konnten.

Nebst den bekannten Sustanlagen wie jenen in Flüelen oder Brunnen existierten weitere Sustanlagen am Urnersee. Die «Alte Sust» an der Halten in Brunnen am Fuss des Urmiberges war möglicherweise eine Warenniederlage für Güter, die von Zürich und Zug herkamen. Das Privathaus wurde vielleicht als Sust genutzt, wenn der Weg zwischen Seewen und Brunnen überschwemmt und versumpft war. Dies konnte schriftlich bisher nicht belegt werden. Eine gründliche Untersuchung der Akten der Schiffig in Brunnen könnte vielleicht Hinweise dafür liefern.

Des Weiteren gab es Sustanlagen am Urnersee, die mehr für den lokalen Handel und als Anbindungsstellen für abgelegene Gemeinden oberhalb des Urnersees von Bedeutung waren. So bestand beispielsweise eine Warenniederlage am Ort, von wo noch heute ein Weg nach Morschach ansteigt und in den Landweg zwischen Schwyz beziehungsweise Brunnen und Flüelen einmündet. Diese einfache Verbindung ob dem See war für den lokalen Güteraustausch bedeutsam. Ein Hinweis dafür ist das 700 Jahre alte Haus Tannen an dieser Route, das als Herberge gedient haben dürfte. An der Treib gab es vermutlich bereits im 1. Jahrtausend einen Fährbetrieb über den See nach Brunnen. Die Sustanlage und der Föhnhafen an der Treib waren für die Schifffahrtsgesellschaften von Uri wie Luzern gleichermassen wichtig. Sie wurden ab 1418 von der Gemeinde Seelisberg unterhalten. Auch Isenthal war vor dem Bau der Kunststrassen primär über den See her erschlossen. Die Wichtigkeit der Anbindung über die Isleten ist schon ab 1407 belegt. Die dortige Sust gehörte, nachdem sie lange eine Verpflichtung der Besitzer der Isleten darstellte, in neuerer Zeit den drei Gemeinden Bauen, Seelisberg und Isenthal gemeinsam. Diese kleinen Infrastrukturen sind Zeugnisse dafür, wie abgelegene Gemeinwesen während Jahrhunderten über den See hin wirtschaftlich eingebunden waren. Das in langsamer Stetigkeit ablaufende Trans-

portgewerbe, das Schiffen, Tragen und Säumen von Gütern, bot einen willkommenen Nebenverdienst zur kargen Existenzgrundlage. Kaum mehr denkbar in einer Zeit, in der Bestellungen von überall in der Welt per Klick auf dem Smartphone in Windeseile ins Haus geliefert werden.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Aebersold, Rolf: Rund um den Abbruch der Sust in Flüelen. In: Urner Wochenblatt, (1976) 34.
- Bergier, Jean-François (Hg.): Histoire des Alpes. Perspectives nouvelles. Basel/Stuttgart 1979.
- Birchler, Linus: Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz, Bd. 2. Basel 1930.
- Brönimann, Stefan: Die schiff- und flössbaren Gewässer in den Alpen 1500–1800. In: Der Geschichtsfreund, 150 (1997), S. 119–178.
- Burkhardt, Hansjakob: Dynamit am Gotthard. Sprengstoff in der Schweiz. Baden 2012.
- Clavadetscher, Josias: Brunner Sust abgebrochen. In: Schwyzer Zeitung, (1993) 302.
- Das Landbuch oder offizielle Sammlung der Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen von Uri (Bd. 1–6). Flüelen/Altdorf 1823–1866.
- Descœudres, Georges: Das Haus «Tannen» in Morschach. Baugeschichtliche Untersuchungen des Kunsthistorischen Instituts der Universität Zürich. In: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz, 91 (1999), S. 29–48.
- Dettling, Angela; Wiget, Carl J.: Das geheimnisvolle Haus in der Halten in Brunnen. (Innerschweizer Schatztruhe, Bd. 8). Luzern 2016.
- Doerfel, Christine: Historische Verkehrswege im Kanton Schwyz. Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz. Bern 2007.
- Fryberg, Stefan: Der Urnersee. (Verkehrswege in Uri, Bd. 1). Schattdorf 1993.
- Furrer, Benno: Beiträge zur Hausgeschichte des 13. und 14. Jahrhunderts in der Innerschweiz. In: Der Geschichtsfreund, 141 (1988), S. 175–200.
- Gasser, Helmi: Die Seegemeinden. (Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Bd. 2). Basel 1986.
- Glauser, Fritz: Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpentransit. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 29 (1979), S. 16–52.
- Glauser, Fritz: Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 18 (1968), S. 177–245.
- Gwerder, Josef; Meister, Jürg; Liechti, Erich: Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern 1999.
- Iten, Karl: Adieu altes Uri. Aspekte des Wandels eines Kantons vom 19. ins 20. Jahrhundert. Altdorf 1990.
- Kistler, Robert: Die wirtschaftliche Bedeutung des Kantons Schwyz. Stans 1962.
- Kothing, Martin (Hg.): Das Landbuch von Schwyz in amtlich beglaubigtem Text. Zürich/Frauenfeld 1850.
- Kulturgruppe Morschach (Hg.): Wie es war und ist … Eine Zeitreise durch Morschach-Stoos. Schwyz 2008.
- Kyd, Felix Donat: Panorama oder Aussicht und Rundsicht der zwei Anhöhen Gütsch und Bühl bei Brunnen. Historische Notizen und Sagen. Schwyz 1860.
- Loepfe, Andres: Historische Verkehrswege im Kanton Uri. Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz. Bern 2007.
- Meyer, André: Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz (Neuausgabe). Der Flecken Schwyz und das übrige Gemeindegebiet. Basel 1978.
- Morel, Gall: Münzfund bei Morschach. In: Anzeiger für schweizerische Geschichte und Altertumskunde, 1 (1965–1960) 2–1, S. 12.
- Obrecht, Jakob: Brunnen. Hafen, Schiffig, Sust und Palisaden. In: Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz, 100 (2008), S. 76–79.
- Reitmaier, Thomas; Egloff, Gregor: «da sich viele Schiffbruech begeben …». In: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern, 26 (2008), S. 9–28.
- Ringholz, Odilo: Wallfahrtsgeschichte Unserer Lieben Frau von Einsiedeln. Ein Beitrag zur Culturgeschichte. Freiburg i. Br. 1896.
- Roubik, Peter: Seeverkehr auf Grafiken des früheren 19. Jahrhunderts, In: Urner Wochenblatt, (2002) 7.
- Sablonier, Roger: Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jahrhundert. Sozialstruktur und Wirtschaft. In: Historischer Verein der Fünf Orte (Hg.): Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft, Bd. 2. Olten 1990, S. 11–233.
- Schneeberger, Paul: Verkehr 1712–2005. In: Historischer Verein des Kantons Schwyz (Hg.): Geschichte des Kantons Schwyz. Wirtschaft und Gesellschaft 1712–2010, Bd. 5. Zürich 2010, S. 99–123.
- Schnüriger, Bert: Wie Schwyz automobil wurde. In: Luzerner Zeitung, 27. Juli 2012.
- Stadler, Hans: Die urnerische Sust- und Passordnung vom 19. Dezember 1804. In: Historisches Neujahrsblatt Uri, N. F. 32/33 (1977/78), S. 155–180.
- Stadler, Pascal; Stadler-Planzer, Hans: Susten rund um den Vierwaldstättersee. (Innerschweizer Schatztruhe, Bd. 6). Luzern 2007.
- Stadler-Planzer, Hans: Geschichte des Landes Uri. Schattdorf 2015.
- Stadler-Planzer, Hans: Karl Emanuel Müller (1804-1869). Ingenieur, Unternehmer, Staatsmann. Schattdorf 1999.
- Steinegger, Hans: Schwyzer Sagen. Aus den Gemeinden Schwyz, Ingenbohl, Morschach und Steinen, Bd. 1. Schwyz 1979.
- Truttmann, Adolf: Seelisberg, ein Bergdorf am Weg der Schweiz. Seelisberg 1991.
- Vohmann-Falk, Georg: Brunnen-Ingenbohl. Üses Dorf, üsi Gmeind, üsi Lüt. Brunnen 1991.
- Waldis, Alfred: Ein Verkehrsunternehmen im Mittelalter. In: Neue Zürcher Zeitung, 6.12.2002.
- Walker, Michael: Isenthal im Wandel der Zeiten 1840–1990. Isenthal 1991.
- Weibel, Viktor; Hug, Albert: Schwyzer Namenbuch, Bd. 4. Schwyz 2012.

- Wiget, Theodor: Brunnen. Aus der Geschichte eines Fischerdorfes. In: Bote der Urschweiz, (1985) 80.
- Wolf, Nancy: Das 700-jährige Haus Tannen in Morschach. In: Nike-Bulletin, 33 (2018) 2, S. 8–11.