

**Zeitschrift:** Nidwaldner Kalender

**Herausgeber:** Nidwaldner Kalender

**Band:** 146 (2005)

**Artikel:** Sbrinz-Route

**Autor:** Niederberger, Josef / Scheuber, Josef K.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1033829>

#### **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:** 09.01.2026

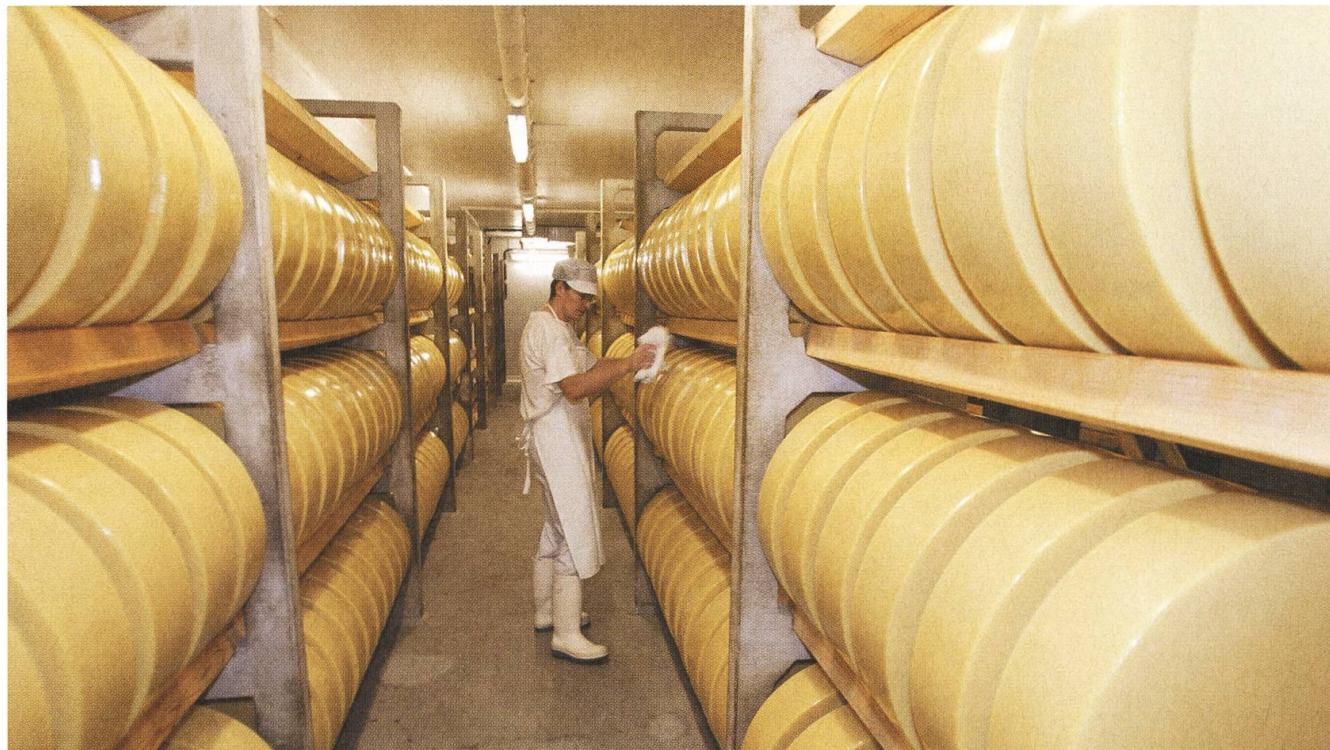
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Eine von zwölf historischen Fernwander routen

## Sbrinz-Route

Die Sbrinz-Route ist ein Kulturerbe, welches im Jahre 2003 mit verschiedenen Aktivitäten aus der Vergessenheit erweckt wurde. Das enorme Interesse für diesen alten Handelsweg, führte den Förderverein Sbrinz-Route zum Entschluss, die Handelsgeschichte mit der Säumerei über die Sbrinz-Route zu verfilmen.

Von Josef Niederberger und Josef K. Scheuber



Sbrinz, eine urschweizer Köstlichkeit

Zu allen Zeiten war der Güter austausch eine Notwendigkeit, um in den Alpentälern das Leben und den Handel zu ermöglichen. Die Säumer standen am Anfang der Wertschöpfungskette und verstanden es, die ökonomisch kürzesten Verbindungen zwischen den Alpentälern herzustellen. Sie wählten kraftsparende und witterungsbedingt sinnvolle Wege. So entstanden ist die Sbrinz-Route als alpenquerende Hauptverbindung zwischen Luzern und Domodossola.

Bewegung im Sinne der Gesundheitsförderung oder Vorsorge und Fitness ist absolut im Trend. Gerade rechtzeitig werden unter dem Gesamt begriff "Kulturwege Schweiz" zwölf in Vergessenheit geratene Fernwander routen reaktiviert. Der Weg zwischen Luzern und Domodossola gilt als bodenständige Route und verbindet eines der grössten, mit dem öffentlichen Verkehr erschlos-

senen und zusammenhängenden Natur- und Erholungsgebiete im Alpenraum. Mit etwas Saumseligkeit kann der Wanderer auf der Sbrinz-Route den Spuren der Säumer folgen und eintau chen in die Vergangenheit. Einem Käseliebhaber und ehemaligen Angehörigen der Säumer-Truppe (dem Train), ist das Thema über die Sbrinz-Route zu berichten, nicht ganz fremd.

Sbrinz ist ein Hartkäse und steht für eine absolut natürliche Produktion im Einklang mit der Natur, den Tieren und dem Menschen. In über 40 Tal- und Alpkäsereien der Innerschweiz wird Sbrinz hergestellt. Es wird ausschliesslich Milch aus der Region verkäst und anschliessend im Ursprungs gebiet gelagert – lange, unökologische Transport wege entfallen. Sbrinz ist einer der ältesten Käse Europas und hat seinen Ursprung im Engelberg tala. Mit einer Ursprungsbezeichnung ist das

Produkt inzwischen geschützt und repräsentiert die urschweizerische Tradition und Heimat.

In sogenannten Spalenfässern verpackt, wurde der Sbrinzkäse über Jahrhunderte auf dem Rücken der Saumpferde in südlich gelegene Gebiete exportiert. Auch dort war man auf den Geschmack gekommen, so dass mit Unterstützung aus dem Engelbergertal auch in diesen Exportgebieten nach und nach Hartkäse produziert wurde. Damit entstand dem Sbrinz Konkurrenz, die zur Erweiterung eines vielfältigen Käseangebotes und zu veränderten Konsumgewohnheiten beitrug. Aber Sbrinz bleibt Sbrinz, urecht. Vor Jahrzehnten stand im Nidwaldner Kalender ein Inserat mit folgendem Text: «Der Nidwaldner mag keinen jungen Blegerkäse, er will alte, reife Ware.» Im Klartext heisst das: Er will Sbrinz oder Spalenkäse! Damals schien mir, das Wort Bleger sei als "an der Grenze des Schicklichen" im besagten Text einzuordnen. Deshalb blieb das Wort in der Erinnerung haften. In späteren Jahren

warb ein Käser für die besondere Qualität seines speziellen Käses mit dem Zusatz: «Nicht wie Gummi».

## Säumer- und Handelsorganisation

Grundsatz der Transportfreiheit: Der Strackverkehr (altes Wort für eine bestimmte Strecke).

Der "Geist" der Säumer ist bei uns wieder eingekehrt! Es ist heute bei den gut ausgebauten Transitstrassen kaum vorstellbar, dass Säumer mit ihren Tragtieren bis 1882, dem Jahr der Eröffnung des Gotthardbahntunnels, die einzigen Transporteure über die schwer zu überwindenden Alpenpässe waren. Inzwischen durchqueren wir die faszinierende Alpenwelt meist in Eile. Nur zaghaft kreisen dabei unsere Gedanken um die Frage, wie die Bewältigung dieser Strecken in früheren Zeiten "in der guten alten Säumerzeit"



An der Tränke im Hof des Klosters Engelberg



Saumkolonne auf dem Weg zum Brünig

gewesen sein mag. Davon geht noch immer eine uralte Romantik aus. Sie weckt die Abenteuerlust, wenn man an die langen Säumerkolonnen denkt, die Salz und Sbrinz-Käse aus dem Norden transportieren und Wein und andere Spezialitäten des Südens zurück und damit in die Dörfer und Städte des Nordens brachten.

Seit es Menschen gibt, werden Waren gehandelt. Schon im frühen Mittelalter waren es die Säumer, die auf abenteuerliche Weise Waren und lebenswichtige Konsumgüter mit Pferden und Maultieren grenzüberschreitend beförderten. Die Touren konnten noch so anstrengend sein, die Gemütlichkeit bei jeder Rast in Susten oder Herbergen gehörte zum Leben, obschon die Waren auf Zeittermin abgeliefert werden mussten. Denn die Kaufleute kannten kein Pardon. Erreichten die Güter nicht zum vereinbarten Zeitpunkt ihren Bestimmungsort, gab es kein Geld.

Später ergänzten Fuhrmänner im Tal die Säumer, welche mit Ross und Wagen die Transportkapazitäten erhöhten und beschleunigten. Schon damals hiess es, "Zeit ist Geld". Pferde und Maultiere der Säumer und Fuhrleute brauchten zwischendurch Erholung. Das ergab immer die Gelegenheit, Kameradschaften zu pflegen und das Neuste zwischen den Talschaften auszutauschen.

Auf der Gotthardroute und auf Passübergängen im Bündnerland sowie in Österreich und Italien bestand ursprünglich die sogenannte Rodfuhr (sinngemäss "Kehrordnung oder Reihenfolge"). Es herrschte ein streng organisierter Etappenverkehr, der auch mit Säumergenossenschaften organisiert wurde. Im Livinaltal wurden diese Regelungen aber schon früh durchbrochen und ersetzt durch Verträge mit Ursern, Uri, Schwyz, Unterwalden und Zürich, in denen, mit diesen Orten der gegenseitig freie Transport der Waren vereinbart wurde. Eine Transportorganisation war anfänglich für die Wege, später auch für Straßen über die Alpenpässe vorgesehen. Vielleicht handelte es sich bei diesen ausgefeilten Transportdiensten um Einrichtungen der gut organisierten mailändischen Verwaltung, denn eine Regelung findet sich in einer Vereinbarung vom 7. Juni 1451 zwischen den Bewohnern von Pomatt und der damals mailändischen Leventina. Darin ist festgehalten, dass beide Parteien die Waren je nur bis zum damaligen Hospiz auf dem Giacomo-pass (der Grenze zwischen den beiden Tälern) führen durften. Das Hospiz auf dem Giacomo-pass existierte bereits 1405, wurde auch 1414, 1457 sowie 1594 erwähnt.



Säumer und Pferde bereit zum Aufstieg über den Jochpass

Auf der Handelsroute im Engelbergtal über den Jochpass, im Sarneraatal über den Brünig und weiter über den Grimsel- und den Griespass, scheint der Klein- und Hausiererhandel immer frei gewesen zu sein, ebenso der Verkehr über die Furka. In Unterwalden gab es sicher keine Säumergenossenschaften. Auch im Pomatt (Formazza) war die Säumerei in den Händen einzelner Familien und nicht kontrolliert von Gemeinden oder Korporationen. Im Zusammenhang mit dem Salzhandel soll Obwalden 1539 Bern ersucht haben, die Salzfuhr seinen Leuten allein zu überlassen. Dies bezog sich wohl auf die Transporte in Obwalden und lässt somit nicht auf eine Transportorganisation schliessen.

Der direkte Verkehr vom Ausgangs- bis zum Zielort, der sogenannte Strackverkehr ("Strack" bedeutet hier "Strecke"), galt als der wirtschaftlichste, da die Säumer interessiert waren, die Kosten für auswärtige Unterkunft und Verpflegung tief zu

halten und deshalb rasch wieder zuhause sein wollten. Oft beanspruchten sie deswegen sogar den Vortritt bei der Ladung der Waren in der Sust. Interessant ist ein Streit von Nidwaldner Transporteuren mit Säumern des Haslitals von 1593 über Transportrechte im Gental auf der Südseite des Jochpasses. Dort war ein Vorteil des Strackverkehrs, dass man nicht nur in der "Hitze" (im Tal unten) bleiben müsse, sondern auch über die Berge gehen könne. Die Transportfreiheit brachte aber auch Nachteile für die lokale Bevölkerung. Fremde Säumer und Karrer stahlen oft Heu, was die Obwaldner Regierung veranlasste, Sanktionen zu ergreifen. Ferner beauftragte sie 1585 den Landschreiber im Landbuch nach Vorschriften über fremde Säumer zu suchen und diese dann überall verkünden zu lassen. Zum Schutze der heimischen Säumer forderte die Regierung diese auf, an der Landsgemeinde entsprechende Anträge zu stellen.

## Transportgüter

Als wichtigste Güter kaufte und transportierte man Salz, welches über den Vierwaldstättersee ins Sarneraatal oder Engelbergertal «geferggt» wurde; ebenso Käse aus der regionalen Produktion vom Norden nach Süden und Wein vom Süden nach Norden. Ferner handelte man gegenseitig mit Seide, Samt, Brokat, Wolle, Leinwand, Reis, Korn, Hafer, Schnecken und Öl, Werkzeugen, Waffen, Vieh und Pferden. Salz war lebenswichtig. Man brauchte es als Konservierungsmittel für Käse, Fleisch und Fisch. Es wurde auch als Zahlungsmittel eingesetzt. (Salz = Salarium, aus welchem später das Wort Salär entstand.)

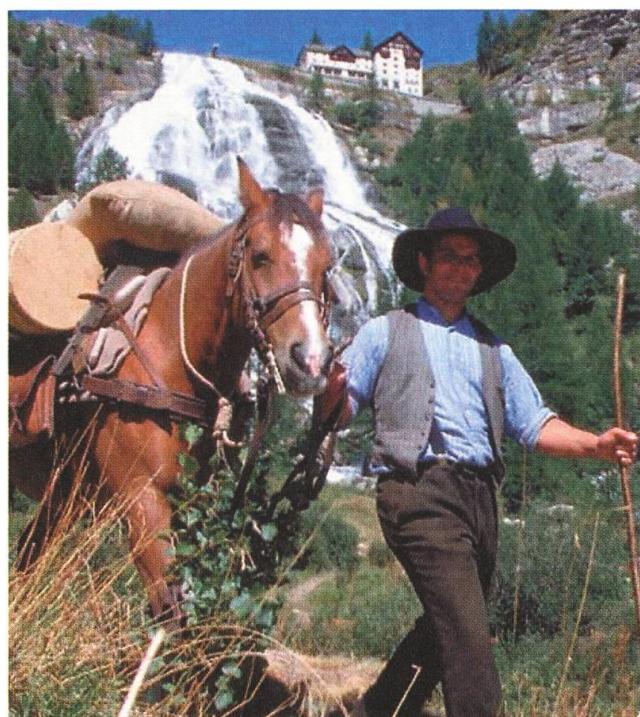
Das Kloster Engelberg trat häufig als Käufer und Verkäufer von Wein und Käse auf. In einem Schreiben des Balthasar Imdorf von Hasle an den Berner Rat vom 1. Oktober 1531 heisst es ausdrücklich, trotz der bestehenden Handelssperre gehe viel Wein von Guttannen direkt nach Engelberg und werde daher nicht durch Meiringen geführt. Die Bezahlung des Weins erfolgte damals durch Käse, wie das 1587 ausdrücklich belegt ist. Bei den damaligen Beratungen der Schirmorte des Klosters wurde nämlich festgehalten, das Kloster habe 67 grosse Käse gegen 30 Lagel Eschenthaler Wein eingetauscht. Überliefert ist auch der Name des Eschenthalers Anton Scipino, der



Am Griessgletscher vorbei dem Griesspass entgegen

jeweils mit fünf bis acht Saumpferden und angeblich tausend Mass Wein in Engelberg eintraf und sich grossenteils mit Käse bezahlen liess. 1655 brachte er seinen jüngeren Bruder Thade an die Klosterschule in Engelberg, wobei er das Tischgeld ebenfalls mit Wein bezahlte.

Seit Jahrhunderten herrschte in Unterwalden ein reger Handelsverkehr vom Seeweg her durch das Engelbergertal nach Engelberg über den Jochpass ins Haslital, sowie durch das Sarneraatal nach Giswil Lungern über den Brünigpass ins Haslital, dann weiter über Grimsel- und Griespass ins Pomatt (Eschental) bis nach Domodossola. Durch die wachsende Handelstätigkeit und Entwicklung des Gewerbes rund um die Säumerei und Fuhrhalterei wurden die Wege stetig ausgebaut. Diese sind auch heute noch als historische Verkehrsverbindungen in sehr gutem Zustand und vielerorts problemlos zu begehen. Mit der Buchausgabe "Obwaldens Weg nach Süden, durchs Oberhasli, Goms und Eschental" von Remigius Küchler werden viele Fakten und zum Teil neue, noch unbekannte Erkenntnisse beleuchtet und preisgegeben. Trotzdem sind längst nicht alle Dokumente zugänglich oder aufgearbeitet, sodass viele interessante Aspekte und Zusammenhänge unserer Vorfahren noch verborgen bleiben.



Im Pomatt (Formazzatal) vor dem imposanten Tosafall

## Abseits der Verkehrsstrassen

Um diese urtümliche Säumerromantik wieder aufleben zu lassen, folgten Wanderer und Säumer im August 2003 und 2004 mit einem historischen Saumzug den Spuren des Sbrinz in den Süden. Für die Teilnehmer wurden die Vorstellungen und



Sbrinz-Route

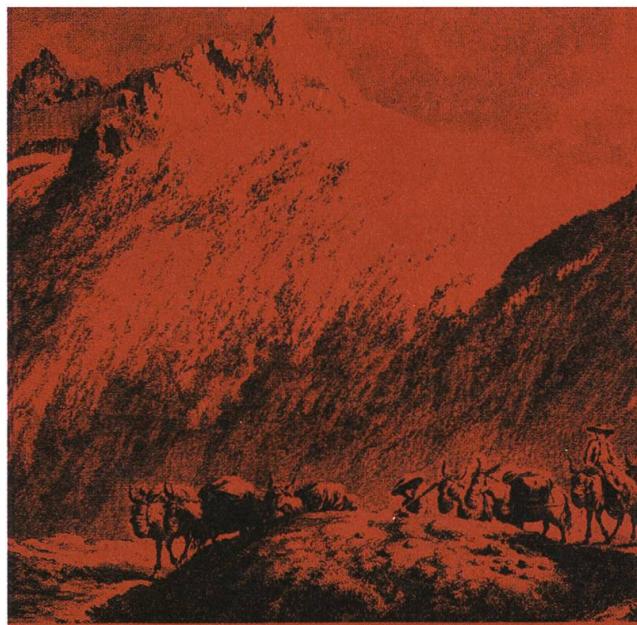
Erwartungen weit übertroffen. Die wunderschönen Eindrücke der Natur- und Berglandschaften, die gewonnene Musse, die Kameradschaft und nicht zuletzt den Schritt der Saumpferde anzunehmen, liessen die Anstrengungen der kräftezehrenden Auf- und Abstiege völlig vergessen. Ein unvergessliches Naturerlebnis mit sympathischen Begegnungen von Land und Leuten war die erfreuliche Nebenerscheinung und führte zu vielen bleibenden Erinnerungen.

## Der Dokumentarfilm zur Sbrinz-Route

Das kulturelle Erbe, die Säumerei mit seinen Geschichten und Episoden soll vor dem Verlust bewahrt werden. Um diesen Geist einem breite-

ren Publikum zugänglich zu machen, wird bis Mai 2005 ein Dokumentarfilm über das Leben und die Geschichte der Sbrinz-Route geschaffen. Für Regie und Produktionsleitung zeichnet Luke Gasser – produziert wird der Film von Josef K. Scheuber. Im August 2004 wurde auf der Sbrinz-Route ein historischer Saumzug wie anno dazumal inszeniert. Der daraus resultierende Film erzählt über den Käse- und Salzhandel sowie über die Handels- und Familienbeziehungen. Er gibt Einblicke wie in den Alpentälern für das wirtschaftliche Überleben gekämpft werden musste. Mit diesem Saumtross erlebte der Mitwanderer authentisch das mühselige Leben der früheren Säumer, oft ausgesetzt dem Wind, Regen und Schnee. Der Film erfährt im Rahmen der «iheimisch» vom 26. bis 29. Mai 2005 auf dem Flugplatz Buochs für die Besucher seine Erstaufführung.

Weitere Informationen über die Sbrinz-Route, eine detaillierte Beschreibung des Wanderweges sowie einen Beschrieb der Sehenswürdigkeiten entlang der Sbrinz-Route vermittelt die Homepage [www.sbrinzroute.ch](http://www.sbrinzroute.ch)

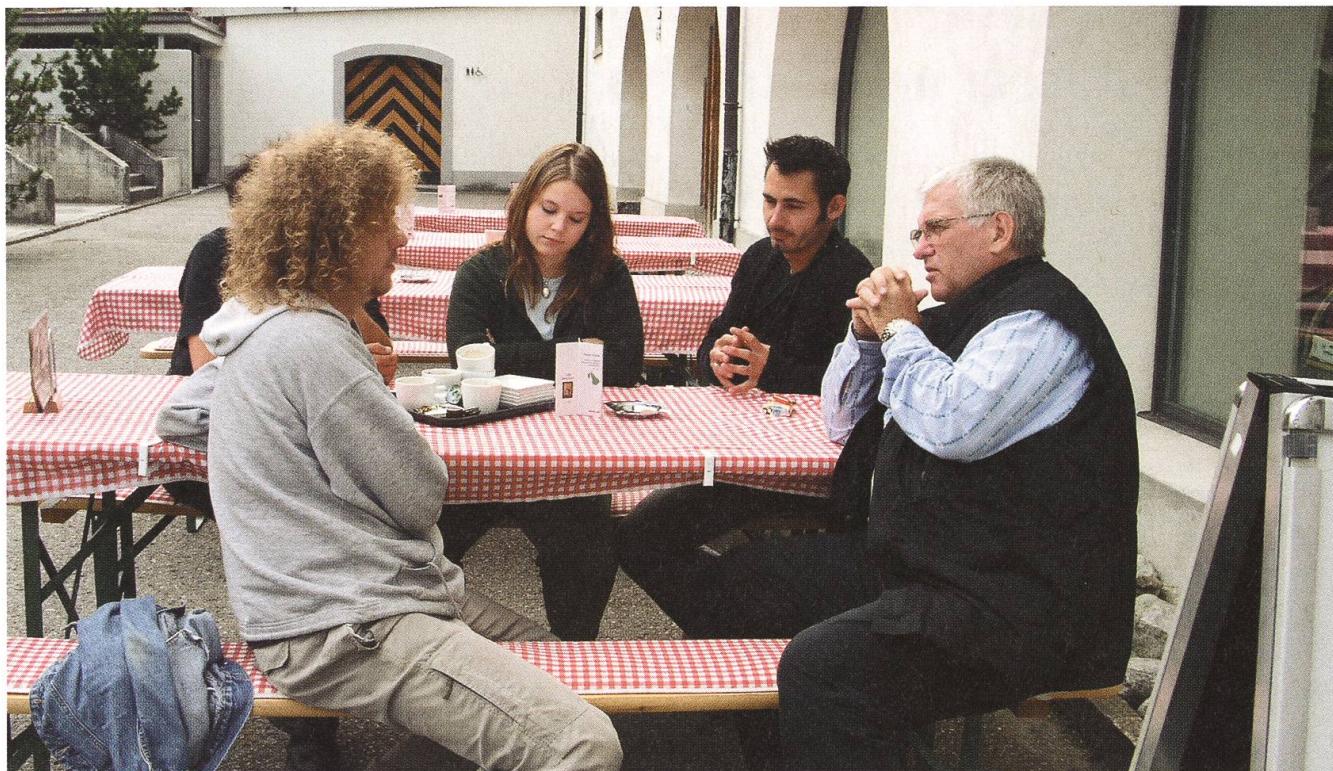


Remigius Küchler

## Obwaldens Weg nach Süden

durch Oberhasli, Goms und Eschental

Buchneuheit



Filmmacher Luke Gasser (links) im Gespräch

## Buch zur Handelsgeschichte

Zum Säumerfest 2003 ist in der Reihe der Obwaldner Geschichtsblätter das Buch «Obwaldens Weg nach Süden durch das Hasli, das Goms und das Eschental» erschienen. Dieses von Dr. Remigius Küchler verfasste, über 400 Seiten starke Werk vermittelt einen umfangreichen Einblick in das Leben der Menschen entlang der Verkehrswege zwischen Luzern und Domodossola sowie Beziehungen über die Alpenpässe hinweg. Erhältlich im Buchhandel.

## Die Ausstellung zur Handelsgeschichte

Vom 1. Mai bis 30. Oktober 2005 wird im Herrenhaus Grafenort eine Ausstellung sowie ein Erlebnisparkours mit dem Titel "1000 Jahre Handels- und Transportgeschichte im Gebirge" zu sehen sein. Der Parcours ist ein 3.45 km langer Weg mit Informationen zur Entwicklung der Handels- und Transportwege und eine Erfolgsgeschichte rund um die Säumerei; er wird täglich geöffnet sein. Auskunft und Informationen sind erhältlich bei Herrenhaus Grafenort – Stiftung Lebensraum Gebirge oder über <http://www.grafenort.ch> und [www.sbrinz-route.ch](http://www.sbrinz-route.ch)



Hochgebastete Pferde  
auf einer der historischen  
Brücken im italienischen  
Formazzatal