

Säumer gehen wieder auf Wanderschaft

Am Säumerfest in Stans bereiteten sich Mensch und Saumtier auf die Querung der Alpen vor.

Edi Ettlin

Bevor die rund fünfzigköpfige Gruppe mit zehn Saumtieren zur siebentägigen Tour nach Domodossola aufbrach, feierten die Teilnehmenden am Wochenende das alte Säumerhandwerk, trafen letzte Vorbereitungen und präsentierten sich mit ihren Tieren den Festbesuchern. Es war bereits das zweite Mal, dass das Säumerfest beim ehemaligen Kapuzinerkloster in Stans stattfand. Vor zwei Jahren feierte der Förderverein Sbrinz-Route da sein zwanzigjähriges Bestehen. Jetzt war es das Culinarium Alpinum, welches die fünf Jahre seit seiner Eröffnung mit Führungen durchs Gebäude und seine «Essbare Landschaft» feierte.

«Wir sind happy, dass das Säumerfest heute hier stattfinden kann», sagte Andres Lietha, Geschäftsführer der Stiftung Kulinarisches Erbe der Alpen, die das Culinarium Alpinum betreibt. «Es passt doch, dass die Säumer hier ab unserem Alp-sbrinz-Keller auf die Sbrinz-Route gehen.» Auch für Daniel Flühler, der die Säumerwoche jeweils organisiert, ist es ein passender Ort. «Wie das ehemalige Kapuzinerkloster haben wir Säumer eine jahrhundertealte Geschichte.»

Gelebte Geschichtslektion

Die Sbrinz-Route ist die kürzeste alpenquerende Verbindung

zwischen Luzern und dem italienischen Domodossola. Entstanden ist sie im späten Mittelalter, als viele Städte in Norditalien zu gross geworden waren, um sich selber ernähren zu können. Die Städter waren mehr und mehr auf Nahrungsmittel von ausserhalb angewiesen. So entstanden Handelsrouten, die für hiesige Produzenten und Transporteure neue Märkte erschlossen.

Die Variante der Route, welche die Säumer dieses Jahr eingeschlagen haben, führt nicht über den Brünig, sondern über den Jochpass mit Engelberg als erstem Etappenort. Auch das passt. «Das Kloster Engelberg spielte an der Sbrinz-Route eine entscheidende Rolle», erklärt Flühler. Die Benediktinerabtei hatte sowohl Lagerkapazität wie auch flüssige Mittel und konnte so Lebensmittel einkaufen und wieder verkaufen. Das Kloster entwickelte sich zum Umschlagplatz von Waren und Devisen.

Ohne Training geht es nicht

Heute transportieren die Säumer auf ihrer Route nur noch kleine Mengen Käse. Die Saumtiere seien nicht mehr so trainiert wie ihre historischen Vorbilder, erklärt Daniel Flühler. Denn die Wanderung auf alten Pfaden mit dem 2479 Meter hohen Griespass als höchstem Punkt ist kein Klacks. «Man kann nicht vom Bürotisch weg



Oben: Beim Culinarium Alpinum halten die Saumtiere Rast. **Unten:** Organisator Daniel Flühler führt die Säumer über den Dorfplatz und Tanja Burri ihr Maultier Belle. Bilder: Edi Ettlin (Stans, 23. 8. 2025)

auf die Route gehen», sagt Flühler. «Säumer und Tiere müssen das Wandern üben, damit sie es dann auch prästieren.» Es gibt jedes Jahr einen Säumerkurs, der obligatorisch ist für Teilnehmende, die noch nie dabei waren. Im Kurs lernen sie, worauf es in der Vorbereitung und auf der Tour ankommt.

«Wir gehen mit den Tieren regelmässig laufen»

Bereits mehrjährige Erfahrung haben Tanja Burri und Marga Kemna, die mit Maultier Belle und Maulesel Soli aus dem Kanton Luzern angereist sind. «Wir gehen mit den Tieren regelmässig laufen», erzählt Burri. «Wichtig ist auch, dass der Sattel gut passt.» Wenn alles stimme, sei es ein Hobby, das ihnen und den Tieren viel Freude bereite.

Für Vorfreude sorgen auch die Feste, die entlang der Route gefeiert werden. «An den Etappenzielen gibt es immer einen Empfang, einen Apéro oder gar ein Fest mit Musik und Trachtengruppen», erzählt Daniel Flühler. So hat sich in den über 20 Jahren, in denen es die Säumerwoche gibt, ein eigentliches Brauchtum darum herum entwickelt.

Hinweis

Der TV-Sender Sat 1 Schweiz berichtet am 3. November in der Sendung «Landuf, landab» über die Säumerwoche.

Flugbegeisterte hoben ab

Auch der diesjährige Rundflugtag am Flugplatz Kägiswil stiess auf grosses Interesse. Doch die Zukunft des Standorts ist ungewiss.

Matthias Piazza

Fast im Minutentakt starten und landen an diesem Samstag zweibis viersitzige Flugzeuge auf dem Flugplatz in Kägiswil. Sie nehmen Flugbegeisterte auf einen rund halbstündigen Rundflug mit. Wegen der tiefen Wolkendecke wurde die Flugroute leicht angepasst. Statt Richtung Sörenberg führte der Rundflug in nordöstlicher Richtung in die Region Buochs, Hergiswil, Luzern. Das tut der Begeisterung der rund 150 Teilnehmenden keinen Abbruch. Nur glückliche Gesichter sind bei der Landung zu sehen. «Es war so cool», ruft ein Kind jemandem zu, der am Boden auf die Rückkehrer wartete.

«Wir wollen mit diesem gelungenen und gefreuten Anlass der Bevölkerung etwas zurückgeben», sagt Thomas Geissdörfer, Präsident der Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW), welche den Flugplatz Kägiswil betreibt, und Mitglied der Motorfluggruppe Sarnen/Kägiswil ist. Zusammen mit der ebenfalls hier ansässigen Segelfluggruppe Obwalden und der Motorfluggruppe Pilaus, Betriebsfluggruppe der Pilatus-Flugzeugwerke, haben sie den Rundflugtag auf die Beine gestellt, der seit gut zehn Jahren zur Tradition geworden ist und jähr-

lich durchgeführt wird, sofern das Wetter mitspielt.

50 Franken bezahlen Erwachsene für diesen halbstündigen Rundflug, Kinder bis 12 Jahre 25 Franken. Ein Schnupperflug mit Fluglehrer kostet 100 Franken. «Mit diesem nicht kostendeckenden jährlichen Rundflugtag wollen wir auch unsere Dankbarkeit ausdrücken, ab Kägiswil fliegen zu können. 60 Prozent unserer Flüge sind Schulungsflüge, das bedeutet viele Starts und Landungen, was auch mit gewissen Lärmemissionen verbunden ist», erklärt Thomas Geissdörfer.

Auch wer sich für alternative Antriebstechnik in der Fliegerei interessiert, kommt auf seine Rechnung. Wer will, kann ein elektrisch betriebenes Flugzeug testen. Das tat gerade Fluglehrer Hermann Spring, der einen Piloten auf einem Schnupperflugkurs begleitete. «Das Antriebssystem ist perfekt, das Problem ist noch die Kapazität der Batterie, die hundertmal so schwer ist wie ein Liter Benzin.» Damit sei die Reichweite eingeschränkt. Rund 35 Minuten lang reicht eine Ladung. «Aber die Grenzen sind noch lange nicht erreicht», ist der passionierte Pilot mit Jahrgang 1948 überzeugt.

Thomas Geissdörfer hebt stolz den Pioniercharakter der

Kägiswiler Fluggruppen hervor. «Das ist europaweit das erste zertifizierte Elektroflugzeug. Wir sind sehr offen für neue Technologien.» Doch auch er erwähnt die noch zu geringe Reichweite. «Um mit Flugschülern Navigationsflüge zu trainieren, muss man andere Flugplätze anfliegen, dafür reichen die 35 Minu-

ten Flugzeit meistens nicht.» Zudem bräuchte es am Boden auch die geeignete Infrastruktur. «Da die Zukunft des Flugplatzes Kägiswil ungewiss ist, sind wir zurückhaltend mit Investieren», spricht er die aktuelle Situation an. Bis Ende September läuft noch der Baurechtsvertrag mit dem Bund (Armasuisse) als



Thomas Geissdörfer
Präsident der Flugplatzgenossenschaft Obwalden

ten Flugzeit meistens nicht.» Zudem bräuchte es am Boden auch die geeignete Infrastruktur. «Da die Zukunft des Flugplatzes Kägiswil ungewiss ist, sind wir zurückhaltend mit Investieren», spricht er die aktuelle Situation an. Bis Ende September läuft noch der Baurechtsvertrag mit dem Bund (Armasuisse) als

Landbesitzer. Eine Verlängerung sei mündlich in Aussicht gestellt worden.

«Sind auf Flugplatz Kägiswil angewiesen»

Was langfristig kommt, sei ungewiss. Mit dem Umnutzungsgesuch, dessen positiver Bescheid eine Voraussetzung für

den langfristigen Weiterbetrieb des Flugplatzes in dieser Form ist, beschäftigt sich auch das Bundesgericht.

Thomas Geissdörfer hofft auf einen guten Ausgang. «Wir sind auf den Flugplatz Kägiswil angewiesen, auch wegen des Berufsnachwuchses, lernen doch bei unseren Fluggruppen zurzeit rund 20 junge Leute das Pilotenhandwerk. Wir haben jetzt schon Nachwuchsmangel», weiss Thomas Geissdörfer, der auch Swiss-Pilot ist. Alternativen sehe er nicht. «Die benachbarten Flugplätze haben keine Kapazitäten, weder leere Hangarplätze noch freie Flugbewegungen.

Der Flugplatz Kägiswil sei mit der Infrastruktur von anderen Flugplätzen vergleichbar, ein Weiterbetrieb sei darum sinnvoll, wenn auch mit Investitionen für Erneuerungen verbunden. Dies sei aber finanziell stemmbar. Auch dem Argument der Rega, Heli- und Flugbetrieb seien nicht vereinbar, widerspricht er. Bekanntlich will die Rega ihren Hauptsitz mit Heliwartung nach Kägiswil verlegen. Sowie so setze er hinter diese Pläne Fragezeichen. «Wartungen sind mit Heliflügen verbunden und damit auch mit Lärm.» Fest stehe für ihn: «Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen.»



Oben: Eine «Pipistrel Velis Electro» wird geladen, das erste rein elektrische in Europa zertifizierte Flugzeug. **Unten:** Eine «Piper L 4 Cub» der Motorfluggruppe Pilatus. Bilder: Matthias Piazza (Kägiswil, 23. 8. 2025)