

Dokumentation Saumweg Saastal 16. Oktober 2011

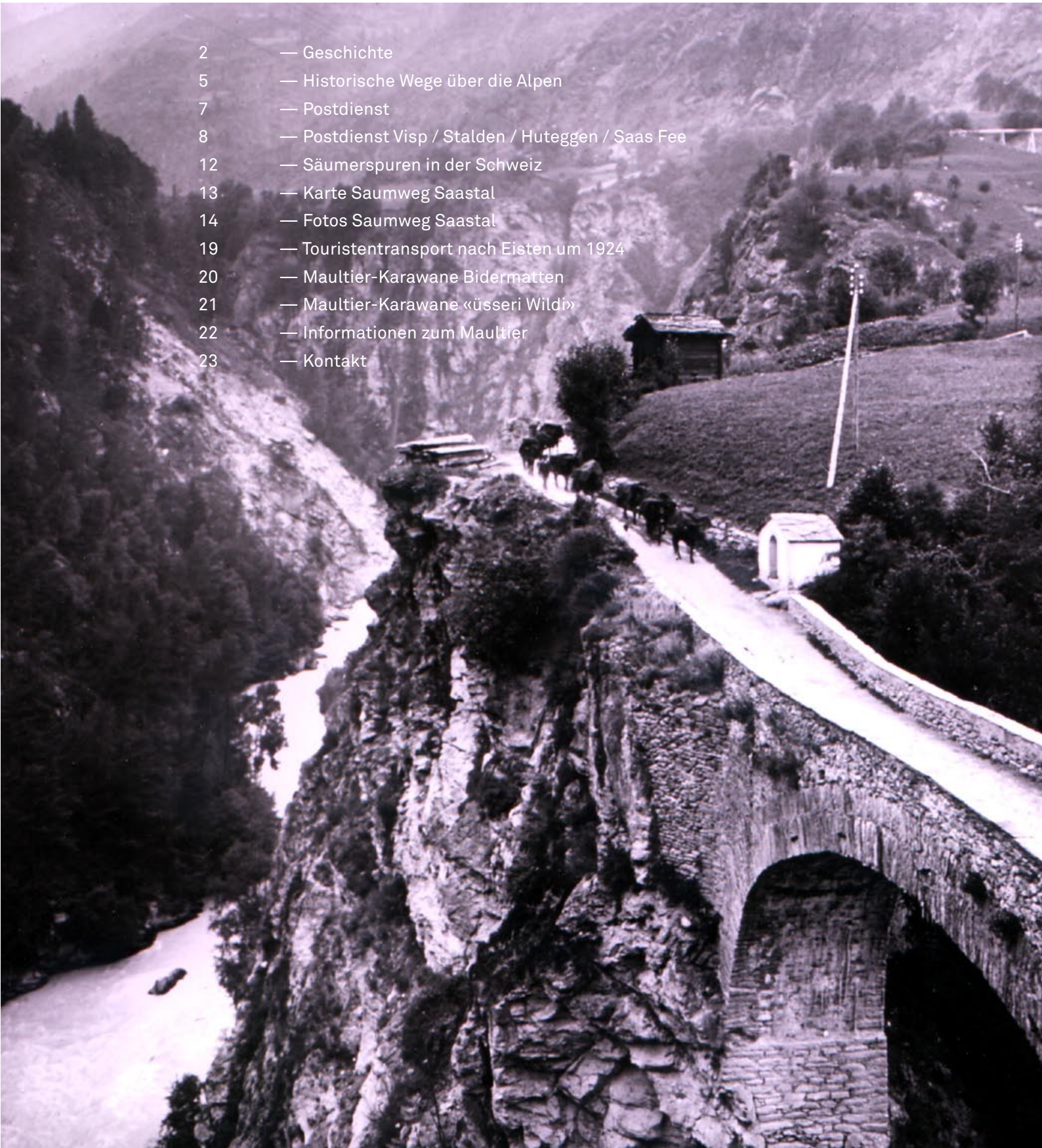
**MAULTIER**  
MUSEUM SCHWEIZ

[www.maultier-museum.ch](http://www.maultier-museum.ch)



# Inhalt

- 2 — Geschichte
- 5 — Historische Wege über die Alpen
- 7 — Postdienst
- 8 — Postdienst Visp / Stalden / Huteggen / Saas Fee
- 12 — Säumerspuren in der Schweiz
- 13 — Karte Saumweg Saastal
- 14 — Fotos Saumweg Saastal
- 19 — Touristentransport nach Eisten um 1924
- 20 — Maultier-Karawane Bidermatten
- 21 — Maultier-Karawane «üsseri Wildi»
- 22 — Informationen zum Maultier
- 23 — Kontakt



Maultierkolonne von Stalden über die  
Chibrücke Richtung Saastal

## Autos mit Zwickantrieb



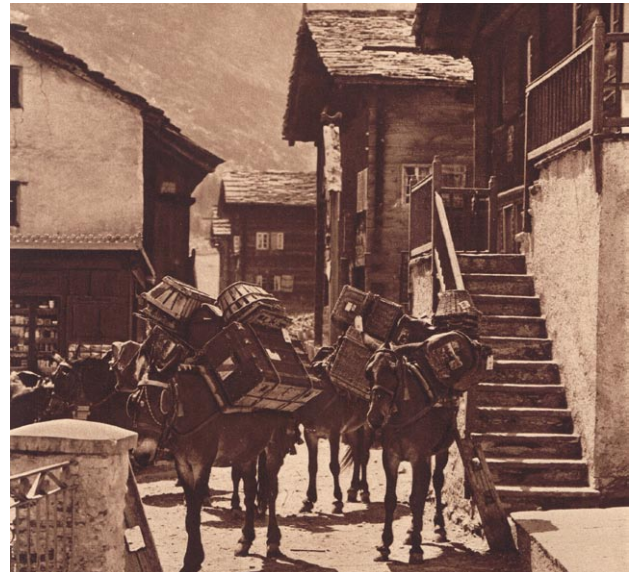
Auszug aus dem Buch  
«Saas Fee – Zwiegespräch  
mit Dorf und Bergwelt»  
Supersaxo Otto, Rotten-Verlag

Maultiere auf dem Säumerweg,  
ein Bild das nach der Eröffnung der  
Autostrasse nach Saas-Fee im Jahre  
1951 verschwand.



Am Nordausgang des Parkplatzes öffnet sich der Weiler «Wildi», in dem vor rund fünfzig Jahren nur wenige Häuser standen. Seither ist dort eine ansehnliche Siedlung entstanden, offen, zur Sonne hingewendet, mit Blick zu den Bergen und ins hintere Saastal. Im äusseren Teil des Weilers zweigt in östlicher Richtung der Maultierweg von der Dorfstrasse ab, lässt die letzten Häuser des Dorfes zurück und verschwindet im steilen Wald nach Saas-Grund.

Als am 8. Juli 1951 das erste Postauto von Saas-Grund nach Saas-Fee fuhr und an der nachmittäglichen Feier als Schlussakt ein Maultierzug an der Festgemeinde vorbeizog, der Fuhrmann letztmals seine Peitsche schwang und den «Zwick» (Schnur) zum Knallen brachte, da gehörte die Maultierkolonne der Vergangenheit an. Das Dorf atmete auf, denn nun waren die Beschwerlichkeiten und die Gefahren des Maultierweges - vor allem im Winter - überwunden.



oben: Ankunft der Post Lohmatten Saas Fee  
unten: Saumkolonne kurz vor Saas Fee

oben: Ansicht von Saas Fee mit einer Maultierkolonne  
unten: Säumerei auch im Winter

Der Maultierweg in der «Wildi» hat seinen Namen behalten, obwohl auch im Saastal die Maultiere, die jahrzehntelang das Bild der Strasse prägten und sich jeweils mit ihrem hellen Schellengeläute ankündigten, verschwunden sind. Wenn anfänglich ein einziges Maultier genügte, um das ganze Tal mit Post und Waren zu beliefern, da sich die Bewohner zur Hauptsache selbst versorgten, waren es vor der Eröffnung der Autostrasse im Jahre 1951 50 und mehr Tiere, die täglich ins Dorf hinaufstiegen.

Die Erinnerungen an die treuen und ausdauernden Tiere werden bleiben, die in der Hitze des Sommers und in der Kälte des Winters von Stalden her ins Tal kamen und selbst bei Lawinengefahr den beschwerlichen, verschneiten Weg begingen, beladen mit Baumaterial, Lebensmitteln und Gepäck.

Für manchen Gast war es ein besonderes Ereignis, auf dem Sattel des Maultieres nach Saas-Fee zu gelangen. Es brauchte allerdings einen gewissen Mut, um den Ritt auf dem schmalen und schwindelerregenden Weg durch das Tal und vor allem auf dem kitzligen Anstieg am abschüssigen Wald zwischen Saas-Grund und Saas-Fee zu wagen, besonders, wenn der Postführer die federnde Peitsche mit dem «Zwick» auf die Tiere wirken liess, um seinem «Hü» Nachdruck zu verleihen. Da waren denn die Gäste jeweils froh, wenn die Höhe beim Weiler «Wildi» winkte, um auf einer ebenen Strasse ins Dorf reiten zu können, erfüllt mit berechtigtem Stolz, den seltsamen Ritt auf dem «Auto mit Zwickantrieb» heil überstanden zu haben.

## Forschungsergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz

von Prof. Klaus Aerni

In den 1950er-Jahren löste die einsetzende Hochkonjunktur einen bis heute andauernden Wandel in der Umwelt aus. Diesem Umbruch sind viele historische Verkehrswege und Kleinobjekte entlang der Wege, wie Stundensteine, Wegkreuze, Kapellen usw. zum Opfer gefallen. Damals fehlten die gesetzgeberischen Grundlagen zum Schutz dieser historischen Objekte. 1979 schlug das damalige Bundesamt für Forstwesen dem Geographischen Institut der Universität Bern vor, die Aufnahme eines Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) vorzubereiten. Das Ziel war, bei Planungsfragen die historischen Verkehrswege als Kulturgüter den aktuellen Bauprojekten im Rahmen einer Interessenabwägung gegenüberzustellen. In einer Vorphase wurde bis 1983 die Methodik vorbereitet, danach konnte bis 2003 das Inventar in allen Kantonen aufgenommen werden.

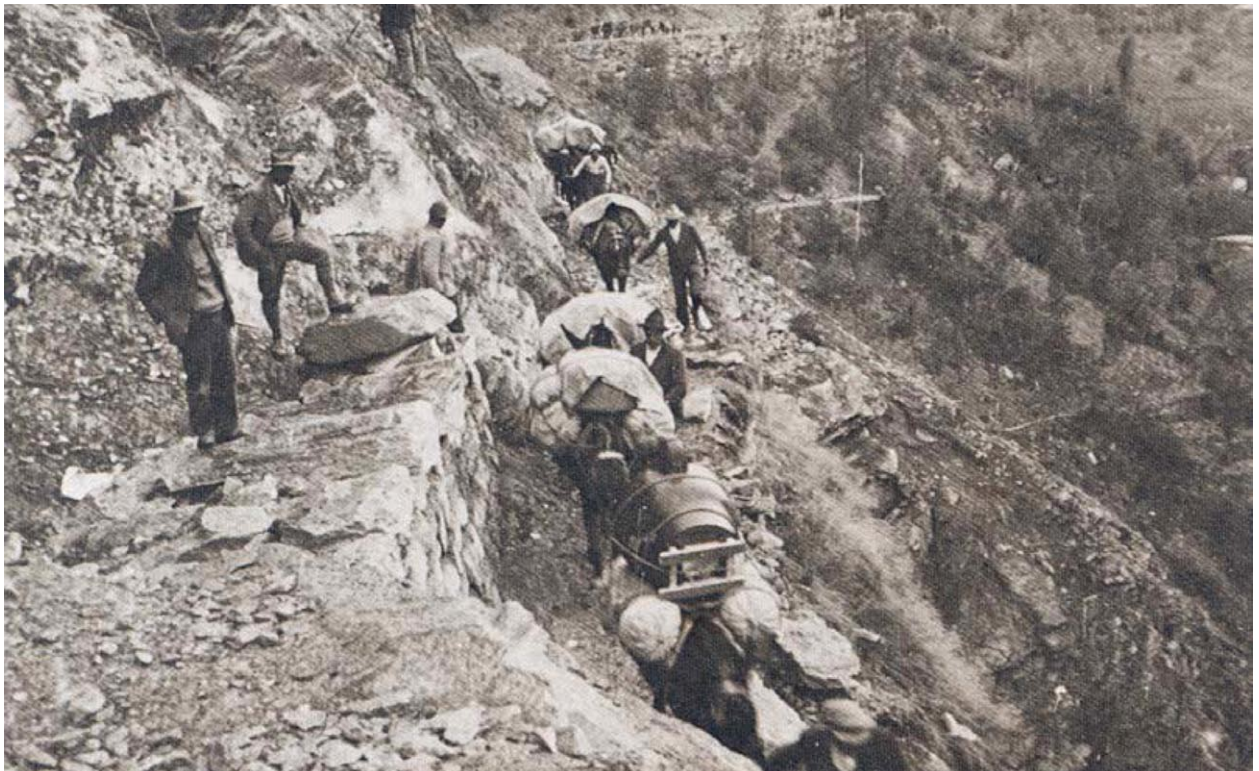


Foto vom Bau der Strasse ins Saastal in den 40-er Jahren

Das Vorgehen besteht aus zwei zeitlich parallel verlaufenden Arbeitsschritten. Einerseits werden die historischen Wege aus der Zeit um 1870 festgelegt und in eine aktuelle Karte übertragen. In der Feldarbeit sind die Wege zu begehen und ihre baulichen Merkmale zu kartieren. Die Reinzeichnung ergibt eine Karte der sichtbaren Wegsubstanz, die so genannte Geländekarte im Massstab 1:25 000. Andererseits wird mit Hilfe der historischen Literatur sowie von Karten und Bildquellen die historische

Kommunikationsbedeutung jeder Wegstrecke bestimmt und den Stufen national, regional oder lokal zugeordnet. Die Reinzeichnung ergibt die so genannte Inventarkarte. Anschliessend entsteht der mit Plänen und Fotos ausgestattete Kommentar, der die Resultate der Feld- und Archivarbeit darstellt. Das Inventar ist digital und in Papierform vorhanden und umfasst insgesamt 56 Bundesordner.

6

An vielen Alpenpässen sind mehrere Wegvarianten und Wegabschnitte aus früheren Jahrhunderten vorhanden. Ein interessantes Beispiel für die kontinuierliche Verbesserung eines Überganges ist die Gemmi. Hier dient seit frühgeschichtlicher Zeit bis in die frühe Neuzeit die «Alte Gemmi» (2730 m) als Zugang vom Leukerbad zu den Alpweiden auf der Spittelmatte im Passhochtal. Daneben entwickelte sich seit einem unbekanntem Zeitpunkt ein schwierig zu begehender Kletterweg durch die Daubengewand (2322 m), der «Gemmipass». Dieser Weg wurde im Mittelalter von Höhlenburgen aus bewacht. Das Schlagdatum eines darin gefundenen Balkens weist in die Zeit von 1329 bis 1334. Eine vom Walliser Landrat bewilligte Reparatur von 1549 konnte durch das Auffinden der eingemeisselten Jahreszahl an einer Felswand lokalisiert werden. Der heute benutzte Weg entstand 1739–1741. Die Arbeiten leitete der Tiroler Bergmeister Anton Lung. Die Bauarbeiter stammten aus dem Wallis, Bern lieferte Geld und das Sprengpulver. Der erwartete Aufschwung des Handelsverkehrs Richtung Simplon stellte sich nicht ein; jedoch war ein guter Weg ins Leukerbad und die Grundlage für den späteren Tourismus entstanden.

Die Geschichte der Weganlagen in den Vispertälern zeigt, wie sich durch die Einwirkung der «Kleinen Eiszeit» vom 14. bis ins 19. Jahrhundert und die allmählich verbesserte Weg- und Brückentechnik ein ganzes Verkehrssystem verlagert hat. Bis nach 1300 führten die Transitwege von Visp aus nach Süden über Visperterminen–Gspion–Mattwaldalp nach Saas/Monte Moro und über Töbel–Embd–St. Niklaus nach Zermatt/Theodul. Durch die einsetzende Klimaverschlechterung wurden hochgelegene Pässe immer schlechter passierbar. In der Folge begann sich der Verkehr in die Täler zu verlagern. Das neue Wegnetz entstand im Zusammenhang mit den Fortschritten im Brückenbau; die Holzbrücken wurden nach und nach durch steinerne Bogenbrücken ersetzt. **1306 bestand in Stalden eine Brücke über die Saaser-Vispa. Im Vertrag zum Bau der Chibrücke von 1307 sind zwei Brückenvögte als Vertreter von Stalden und der Saaser genannt. 1527 wurde die Holzbrücke durch eine Steinbrücke ersetzt, die jedoch wenige Jahre später einstürzte. 1544/45 baute Ulrich Ruffiner die berühmt gewordene steinerne Chibrücke, die bis um 1930 dem gesamten Verkehr Richtung Saastal diente (Seite 2). Die Saumwege in den Vispertälern wurden zwischen 1840 und 1868 zur Zeit des aufkommenden Tourismus erneuert. Danach bremste das Transportmonopol der 1888–1891 erbauten Schmalspurbahn Visp–Zermatt den Ausbau der Talwege. Erst 1922–1927 entstand die Fahrstrasse Visp–Stalden, 1948 wurde Saas-Almagell und schliesslich 1972 Täsch im Mättertal erreicht, wo die Kantonsstrasse noch heute endet.**

Wie geht es nach dem Abschluss des IVS mit dem Inventar weiter? Zunächst führt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Vernehmlassung bei den Kantonen durch, anschliessend wird die Inkraftsetzung durch den Bundesrat erfolgen. In der Praxis jedoch wirkt sich das IVS bereits seit Jahren aus; es wird bei Planungen auf den Stufen Gemeinde, Kanton und Bund berücksichtigt. Die Mitarbeitenden am IVS haben sich nach dem Abschluss der Arbeiten am Inventar neu als «ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte» am Historischen Institut der Universität Bern organisiert ([www.viastoria.ch](http://www.viastoria.ch)). ViaStoria hat aus der Fülle des Materials unter dem Label «Kulturwege Schweiz» ein Netz von zwölf historischen Routen geschaffen. Dieses Netz verbindet Zeugen des historischen Verkehrs in allen Regionen der Schweiz miteinander und wird die volkswirtschaftliche Inwertsetzung des IVS im Rahmen des nachhaltigen Tourismus ermöglichen.

# Postdienst

7

Bis 1949 erreichten Pakete und Postsäcke den hochgelegenen Walliser Kurort Saas Fee noch auf dem Rücken von Maultieren, begleitet von Postboten. Die Maultierpost im Saastal umfasste zeitweise bis zu 120 Tiere, was ihre grosse Bedeutung in der Zeit zeigt, bevor Strassen auch entlegenste Siedlungen erschlossen. Das Maultier - genügsam und ausdauernd - wurde im Tessin, in einzelnen Bündner Tälern, in der Zentralschweiz und vor allem im Wallis für den Posttransport eingesetzt.

Text zur Erstaussgabe im Jahr 1987 der 20 Rappen Briefmarke durch die PTT Schweiz .



HELVETIA 20

Original-Markenentwurf

Ausgeführt von:

*K. Oberli*

# Postdienst Visp - Stalden - Huteggen - Saas Fee

DIRECTION DES POSTES  
LAUSANNE  
24 XII 45  
17 29

## Cahier de charges.

Les prestations pour lesquelles un concours a été publié, consistent dans le transport ~~des dépêches et articles de messagerie~~ <sup>des dépêches et articles de messagerie</sup> ~~attelés de charrues~~, sur le parcours de Visp à Saas-Fée, des voitures supplémentaires nécessaires et des extra-postes, ainsi que dans l'observation et l'exécution fidèle des règlements et instructions qui sont ou qui pourront encore être établis par le Département fédéral des postes, en ce qui concerne le service des entrepreneurs de courses postales.

Le transport des suppléments sera déterminé comme suit:

- Les soumissions doivent être établies selon les bases des éven- tualités suivantes, relatives au transport des suppléments:
1. Transport de la voiture principale, avec fourniture illimitée de supplé- ments.
  2. " " " " avec expédition obligatoire de voyageurs supplémentaires au départ.
  3. " " " " sans fourniture d'aucun supplément.

On emploiera pour cette course postale:  
Ce transport doit s'effectuer à dos de mulet

La distance entre les deux points extrêmes de la course à effectuer est de 34 kilomètres

Le temps accordé pour effectuer cette course est limité comme suit:

de <u>Visp</u>	à <u>Huteggen</u>	4 heures	minutes,
de <u>Huteggen</u>	à <u>Saas-Fée</u>	4 heures	minutes,
de <u>Saas-Fée</u>	à <u>Huteggen</u>	3 heures	30 minutes,
de <u>Huteggen</u>	à <u>Visp</u>	3 heures	30 minutes.

Le départ aura lieu de Visp à Obéruy min du march.  
de Saas-Fée à 7 . . . . . 3  
de . . . . .  
de . . . . .

L'Administration des postes se réserve, à l'heure des art. 18 et 19 de l'instruction pour les entrepreneurs du 1 février 1873, de modifier sui- vant nécessité les heures de départ et le temps du parcours.

### Dispositions spéciales.

La durée de ce service est fixée du 13 Juin au 15 Septembre. L'entrepreneur est responsable de la régularité des transports, et il s'engage à opérer exactement l'échange des dépêches. Il est responsable du personnel qu'il emploiera pour ce service. Il lui est interdit de transporter du bagage et des articles de messagerie qui n'aient pas été soumis aux taxes postales, ces transports étant exclusivement réservés à l'Administration des postes. Le chargement du mulet, est fixé à 125 kilogrammes.

L'entrepreneur est responsable de tous les envois dont il aura à effectuer le transport. Il s'engage à les garantir des intempéries et de tout autre dommage. Un mulet ~~aura~~ fera le service entre Saas-Fée - Huteggen et retour et un second mulet ~~aura~~ fera le trajet entre Visp - Huteggen et retour.

Les soumissionnaires devront indiquer leur force quo- tidienne pour la fourniture des 2 mulets dont il s'agit.

Le paiement du traitement fixe alloué à l'entrepreneur, ainsi que celui des indemnités pour prestations supplémentaires ou spé- ciales, sera effectué mensuellement, suivant les prescriptions contenues dans l'instruction pour les entrepreneurs de courses postales ~~en~~, par la caisse de l'arrondissement postal, sous réserve d'accomplissement ponctuel des engagements contractés.

- Der Transport soll auf dem Rücken von Maultieren erfolgen.
- Die Last pro Maultier war mit 125 Kilogramm festgelegt.
- Die Strecke ist 34 Kilometer lang, zwischen dem 13. Juni bis 15. September.

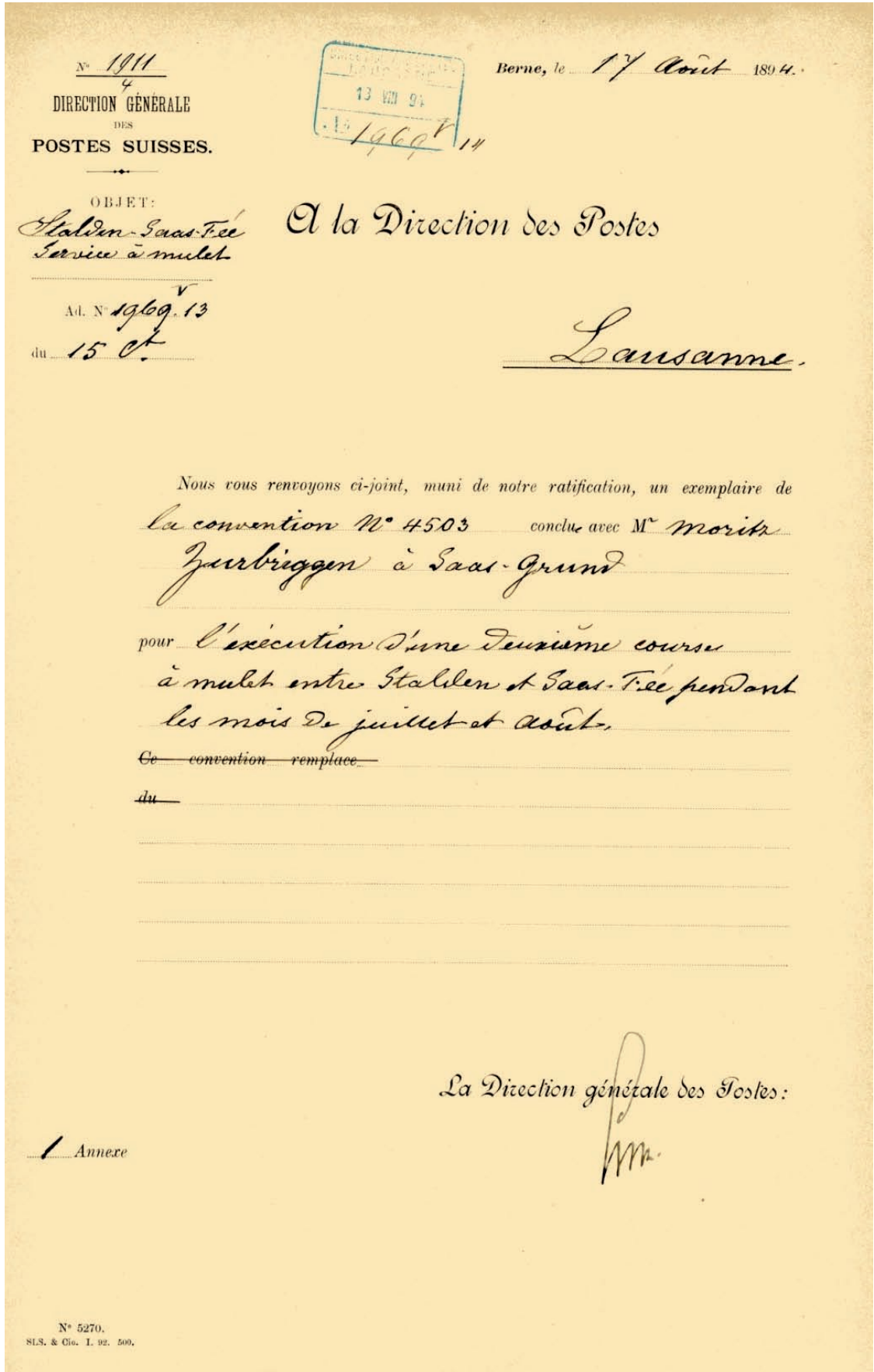
**Transportzeiten**

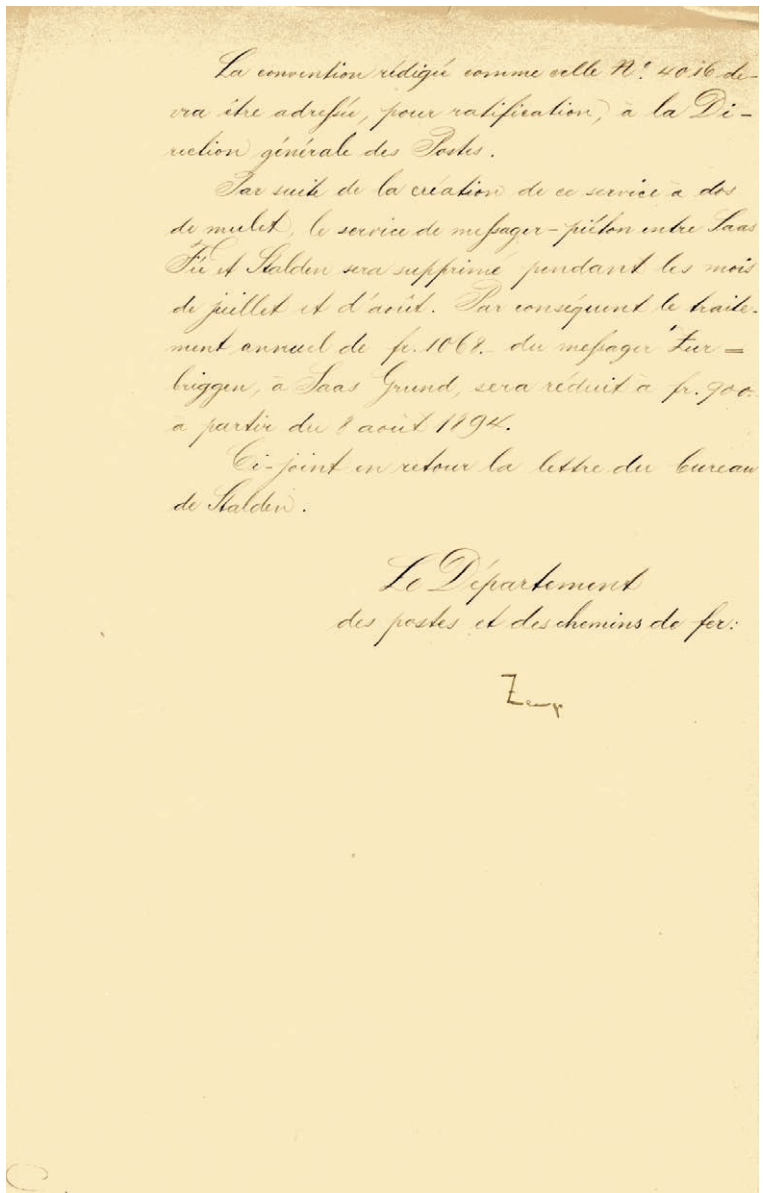
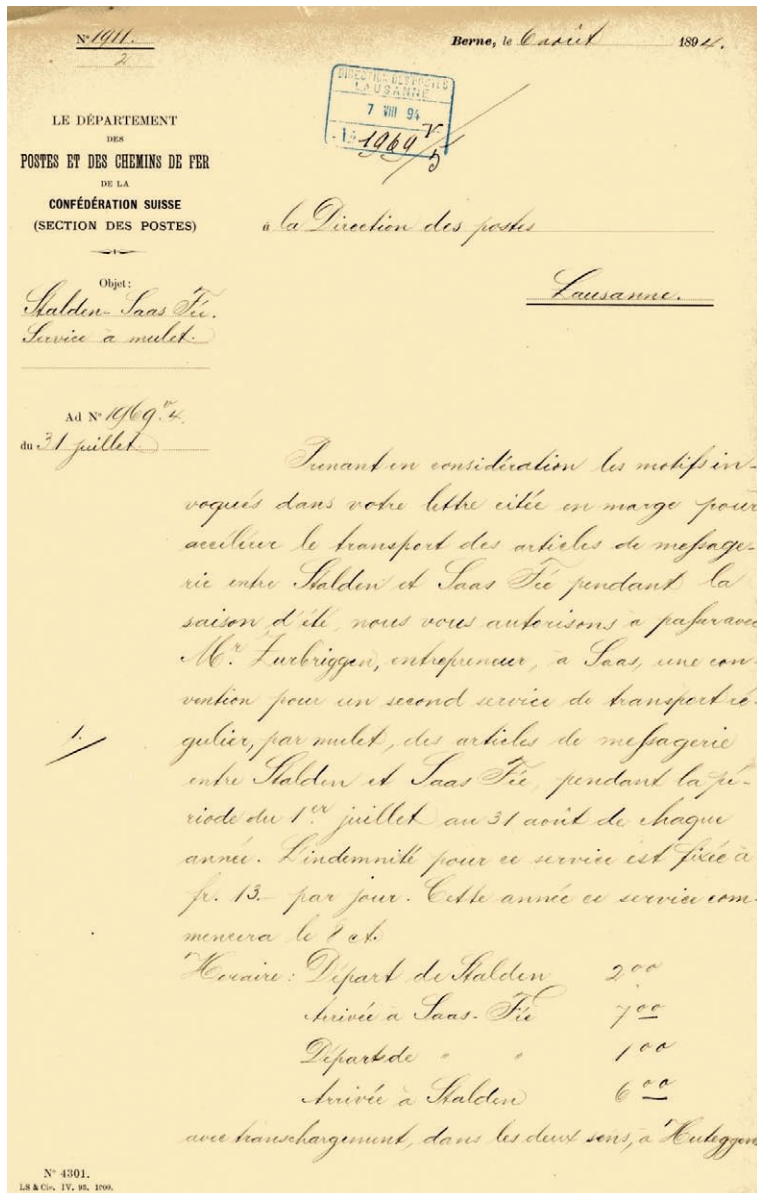
Visp - Huteggen	4 h
Huteggen - Saas Fee	4 h
Saas Fee - Huteggen	3.5 h
Huteggen - Visp	3.5 h

**Startzeiten**

Start in Visp	06:00 Uhr
Start in Saas Fee	07:00 Uhr







PTT-Archiv, Maultierdienst im Sastal, P-02 A 0046, August-1894



Huteggen war ein wichtiger Umschlagplatz, da das Hotel auf halbem Weg zwischen Visp und Saas-Fee lag. Die Maultierekolonnen trafen sich bei Huteggen, wo die Lasten ausgetauscht wurden und jede Gruppe wieder den Heimweg antrat. Die Bahn zwischen Visp und Zermatt wurde 1891 eröffnet, daher musste die Maultierpost nur mehr zwischen Salden und Saas-Fee verkehren. Bis 1934 war die Strasse bis zum Hotel Huteggen gebaut, 1949 führte die Strasse bis nach Saas-Fee. Damit war auch die Zeit der Maultiere im Dienste der Post vorbei.

Erweiterung des Postdienstes zwischen Visp und Zermatt und Stalden und Saas-Fee, 05. März 1897:  
Täglicher Postdienst zwischen Stalden und Saas-Fee, und auch im Winter. Vergütung: 3288.- Fr. pro  
Jahr.

N° 1015. 3.

DIRECTION DES POSTES  
LAUSANNE  
-6 III. 97  
747 V. I.

Berne, le 5 mars 1897.

LA DIRECTION GÉNÉRALE  
DES POSTES SUISSES.

à la Direction des postes

Prière d'indiquer dans la réponse le  
numéro et la date de la présente.

LAUSANNE.

OBJET:

Service à mulet  
Viège-Zermatt et  
Stalden-Saas-Fée,

Ad N° 747 V. I.

du ..... Accédant aux propositions contenues dans votre  
rapport du 17 février dernier, nous décidons ce qui suit,  
avec entrée en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> avril prochain,  
savoir:

1<sup>o</sup> La course à mulet entre Viège et Zermatt doit être exécutée  
quotidiennement pendant la période du chômage de l'ex-  
ploitation du chemin de fer, moyennant un paiement fixe de  
fr. 452.- par mois.

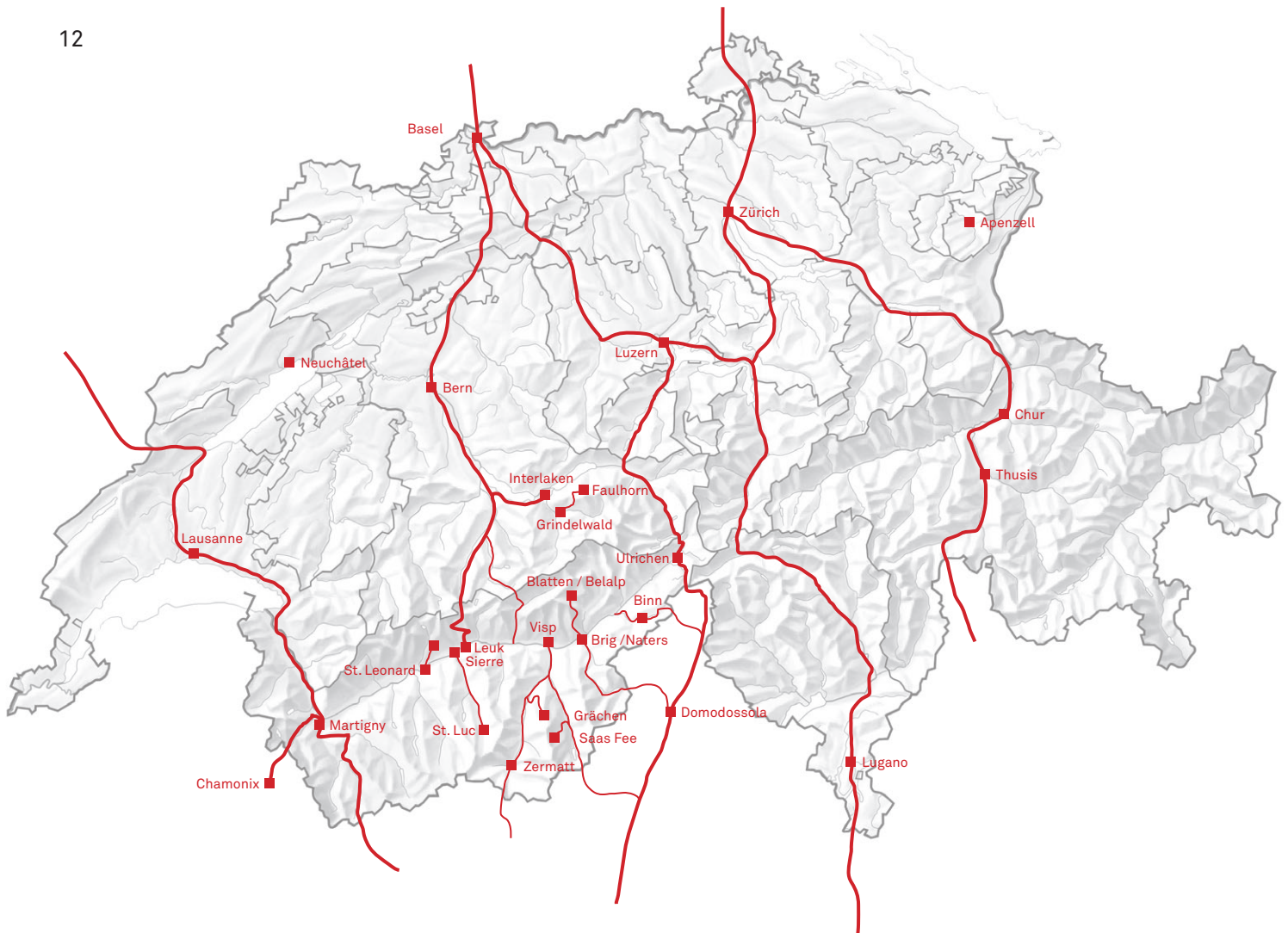
2<sup>o</sup> La course à mulet entre Stalden et Saas-Fée doit égale-  
ment être exécutée quotidiennement, non seulement en été,  
mais aussi pendant la saison d'hiver. Nous fixons à fr. 3288.-  
par an, soit à fr. 274.- par mois, le paiement fixe pour  
cette prestation.

Les chiffres 3 et 4 de votre rapport susmentionné  
seront traités à part.

Veillez nous communiquer de nouvelles conventions  
(en langue allemande), en lieu et place de celles Nr. 4416  
et 4666.

La Direction générale:

N° 4305.  
L. A & J. - X. 95. - 2000.



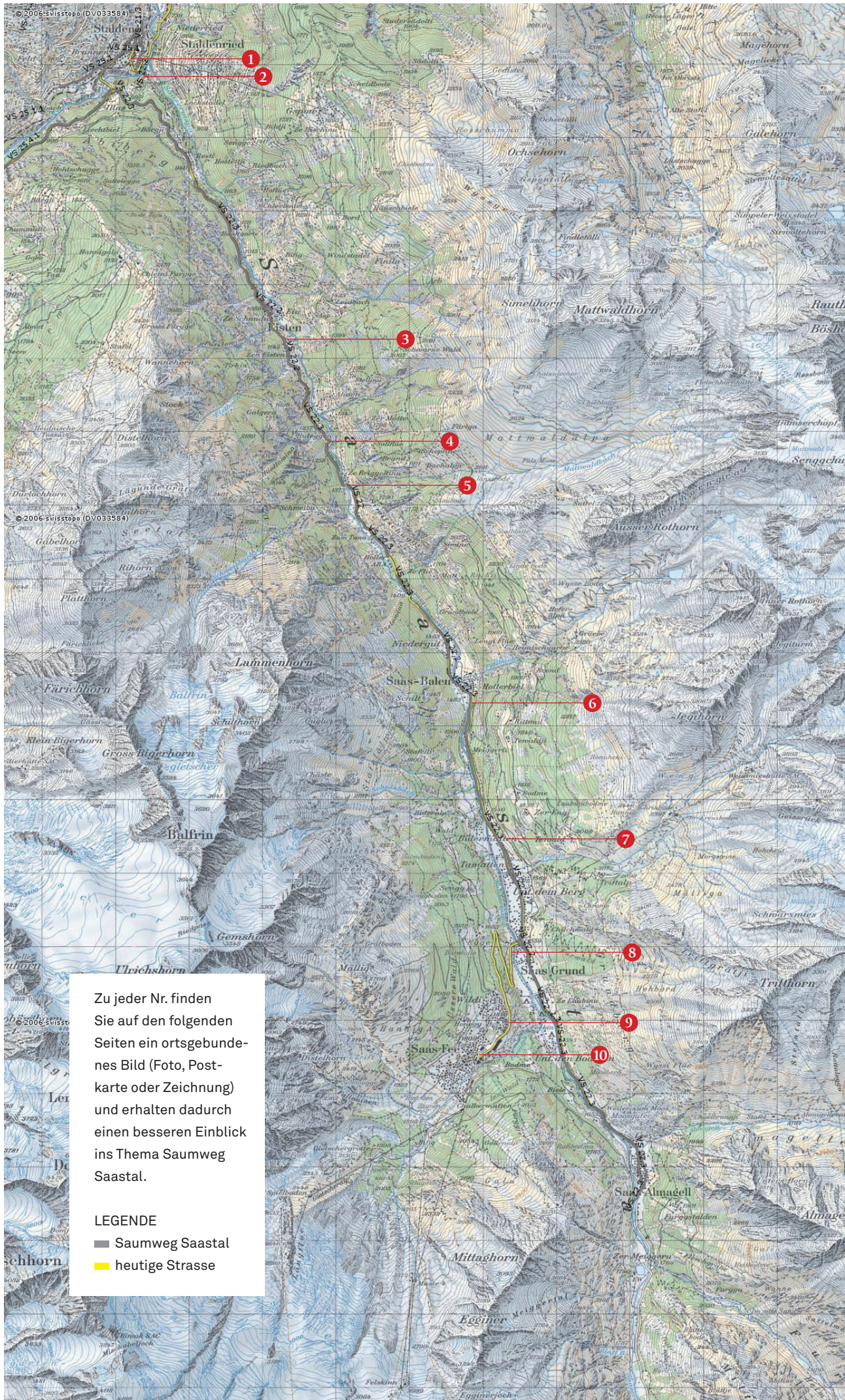
## Übersicht der historischen Handelswege mit Säumer- und Postrouten

Das Maultier ist sehr eng verbunden mit der Säumerei, d. h. mit dem Warentransport. Über die Alpen führten mehrere Routen, auf denen der Handel mit Gütern erfolgte. Als wichtigste Güter transportierte man Salz vom Norden nach Süden und Wein vom Süden nach Norden. Weiter wurde gehandelt mit Seide, Samt, Brokat, Leinwand, Eisen, Getreide, Reis, Käse und Oel. Entlang diesen Wegen wurden sogenannte Susten erbaut als Umschlagplätze und Zwischenlager. Hier wurden die Säumer und Tiere gepflegt und sie konnten übernachten und sich ausruhen.

- historische Handelswege
- Säumer- und Postrouten

# Karte Saumweg Saastal

13





1 | Start des Saumweges Saastal in Stalden



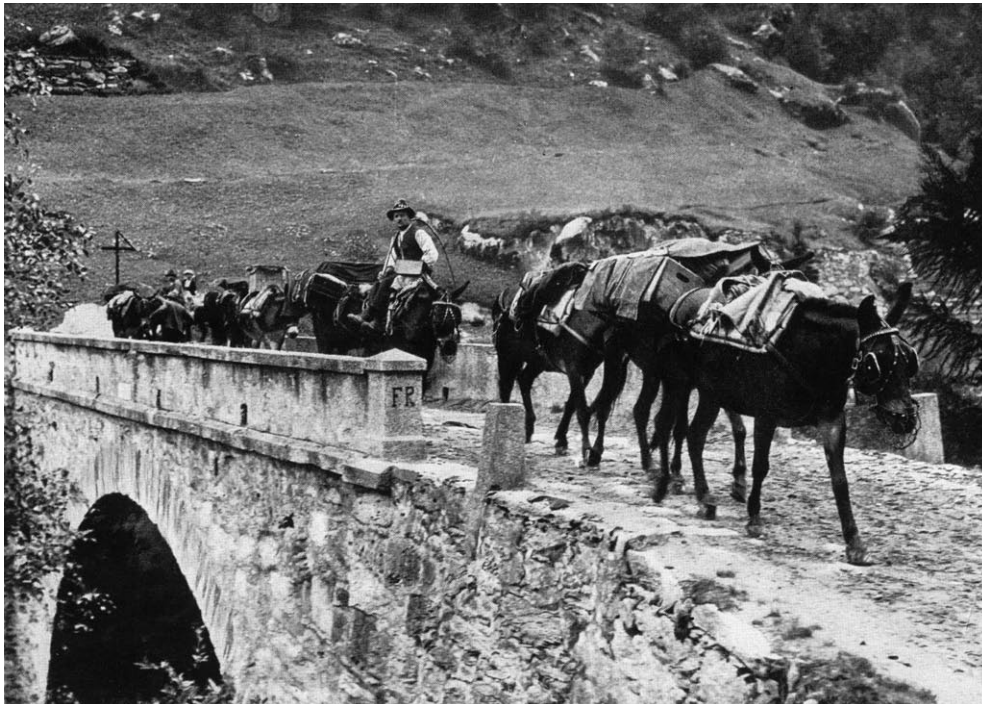
2 | Zurückkehrende Saumkolonne auf der Chibrücke



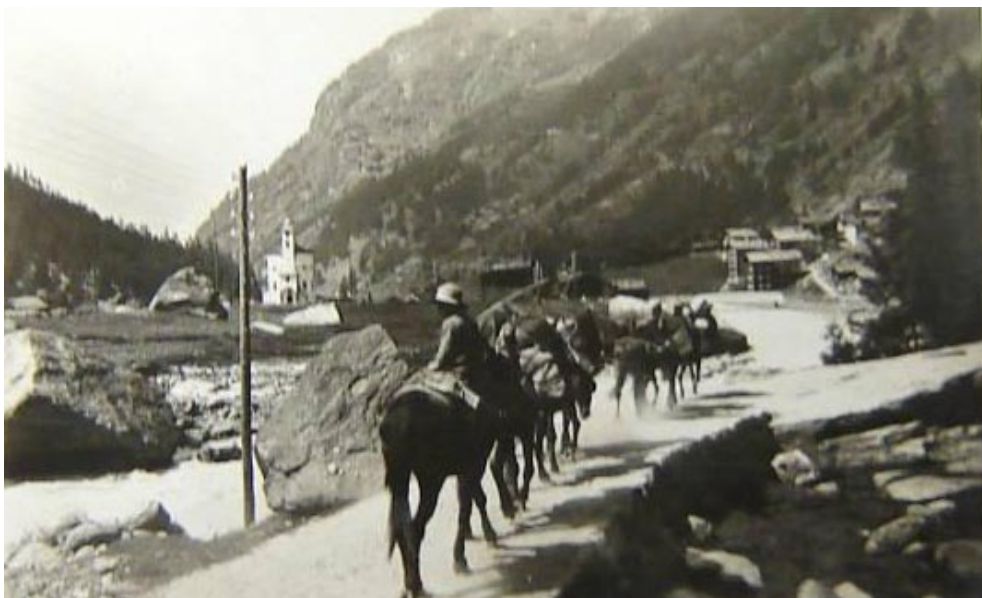
3 | Hotel Huteggen  
Zen Eisten



4 | Auf dem Weg nach Huteggen



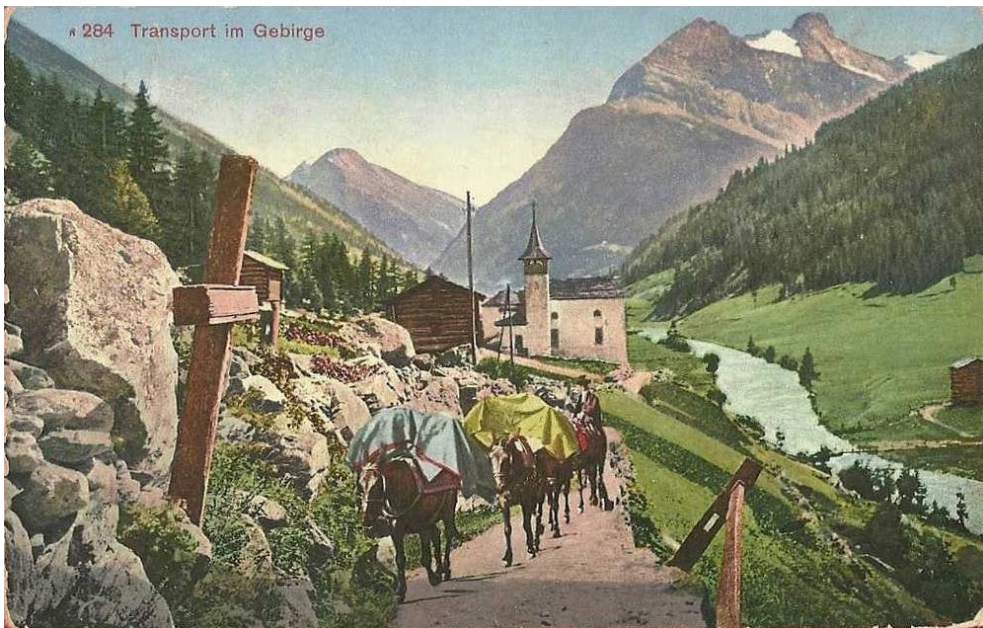
5 | Ze Brigelltinu



6 | Saas Balen



7 | Vor Saas Grund



8 | Nach Saas Grund







10 | Ankunft der Post in Saas Fee

# Touristentransport nach Eisten um 1924



# Maultier-Karawane Bidermatten



# Maultier-Karawane «üsseri Wildi»



Die Zucht und die Haltung des Maultiers geht nachweislich mindestens 3000 Jahre zurück, indem es in Homers Ilias bereits erwähnt wird. Diese Erwähnung ist nicht nur eine der ältesten bezüglich der Geschichte des Maultiers, sondern ist auch das berühmte literarische Zitat in diesem Zusammenhang.

Das Maultier war im Altertum vor allem im vorderen Orient verbreitet, woher vermutlich auch dessen Bezeichnung stammt. Jedenfalls bestehen Angaben, wonach diese Tiere ihren Namen von der Gegend Mysien („muslo“) erhielten. Andere Quellen hingegen geben an, dass aus dem griechischen Wort „muchlos“ die lateinische Bezeichnung „mulus“ wurde und daraus im Deutschen „Maultier“. „Muchlos“ steht im Griechischen für Eselin, was darauf hinweist, dass das Maultier das Kreuzungsprodukt (Hybrid) zwischen den Arten Pferd und Esel ist. Beim Maultier ist die Mutter eine Pferdestute und der Vater ein Eselhengst; beim Maulesel ist es umgekehrt. Im Mittelalter und in der neueren Zeit gelangten Maultiere in alle Erdteile und erreichten in der Schweiz vor allem in der Gebirgsgegend der Kantone Wallis, Waadt, Tessin und im Freiburgischen eine gewisse Verbreitung. Bis zur Zeit des Zweiten Weltkriegs betrug der nationale Bestand etwa 3000 Tiere, wovon etwa 2000 im Wallis zu finden waren.

Die enge Verknüpfung der Geschichte des Maultiers mit der Kulturgeschichte der Menschheit weist auf die hervorragenden physischen und psychischen Eigenschaften dieses Tieres hin. So ist es zweifelsohne erwähnenswert, dass selbst Darwin dem Maultier seine unumwundene Anerkennung zuteil kommen liess. Er schrieb: „Das Maultier scheint mir ein sehr erstaunliches Tier zu sein; es macht den Anschein, dass hier die Kunst die Natur übertroffen hat.“

Maultiere sind sensible Kreaturen mit sehr gut ausgeprägten Sinnen; sie sind eigenwilliger, misstrauischer und kitzlicher als das Pferd und dementsprechend empfindlicher gegen pedantische und straffe Dressurmethode, Neckereien, Provokationen und rohe und ungerechte Behandlung. Schwerwiegende Gebrauchsfehler lassen sich deshalb häufig auf eine mangelhafte Auswahl der Elterntiere oder auf eine unzweckmässige Aufzucht und Behandlung zurückführen. Die physischen Vorteile des Maultiers sind insbesondere seine widerstandsfähige Haut und seine schmalen Hufe, welche ihm die Trittsicherheit in unwegsamem Gelände verschaffen. Unter normalen Bedingungen trägt ein Maultier etwa 150 kg für Tagesmärsche von 30 bis 40 km. Darüber hinaus ist es weitgehend unempfindlich gegen hohe und tiefe Temperaturen und erträgt Hunger und Durst bedeutend besser als ein Pferd. Dies ermöglichte in der Vergangenheit den Einsatz des Maultiers sowohl unter der Wüstensonne als auch in der Antarktis. Bemerkenswert ist auch die Fähigkeit des Maultiers, sich sehr rasch von Strapazen erholen zu können. Damit verbunden ist auch seine hohe Lebenserwartung.

Es ist unverkennbar, dass das Maultier dem Menschen in seiner Geschichte unvergleichliche Dienste leistete. Nach all der Arbeit, welche es für diesen verrichtete, macht es den Anschein, dass es in unserer Zeit auch immer mehr als geeigneter Partner für die Freizeitbeschäftigung geschätzt wird.

# Kontakt

## Autor

Luzius Heinen  
Russikerstrasse 152  
8330 Pfäffikon  
Tel. +41 (0)44 954 25 57  
info@maultier-museum.ch

## Danke für Ihre Unterstützung

IBAN CH97 0026 3263 1199 8901 C  
Stiftung Maultier Museum Schweiz  
Feldgasse 15  
3946 Turtmann

## Presse

Weitere Infos, Texte und Bilder finden sie unter  
[www.maultier-museum.ch](http://www.maultier-museum.ch)

**Grafik** CH.H.GRAFIK  
Gestaltungswerkstatt  
Platz 4  
3904 Naters / Wallis  
[www.up-side.ch](http://www.up-side.ch)

## Quellenangaben Bilder

Thomas Burgener, 3910 Saas-Grund, Seite 10, 15, 19, 20