

Strecke BE 13
Landeskarte *Brienz - Brünigpass*
1209

GESCHICHTE *Stand Oktober 1992 / HvR*

Der Brünigpass bezeichnet zwei Verkehrsverbindungen, die nördlich von der Innerschweiz herkommend (Strecke OW 3) sich auf der Passhöhe in zwei ganz verschiedene Richtungen fortsetzen: Der eine Verkehrsweg verbindet Unterwalden mit dem Haslital (Strecke BE 14) und bringt die Innerschweiz über die Grimsel-Gries-Route in Kontakt mit Oberitalien (Strecke BE 17). Der andere Verkehrsweg wendet sich nach Westen und verbindet die Innerschweiz mit dem Berner Oberland, mit Interlaken, mit den Landschaften des westlichen Oberlandes und mit den Städten Thun und Bern (BE 12, BE 11 und BE 10).

Geschichtlich ist der westliche Schenkel Brünigpass - Brienz erst im Hochmittelalter zu fassen. Während die Verbindung Obwalden - Hasli in bezug auf die Zeiträume vor der Jahrtausendwende etwas mehr, wenn auch immer noch schwache Gestalt annimmt, indem die Vermutung einer römerzeitlichen Verkehrslinie Alpnach - Grimsel - Gries in archäologischen Befunden einigen Halt findet und Sagenüberlieferungen eine frühmittelalterliche Siedlungsnahme des Hasli als Einwanderung von Norden her suggerieren, gewinnt die über Brienz führende Kommunikationsbeziehung Innerschweiz - Oberland erst durch urkundliche Überlieferungen zur hochmittelalterlichen Herrschaftsgeschichte lokaler Adelsdynastien konkretere Konturen (vgl. ZELLER-WERDMÜLLER 1893-1894; SCHWEIKERT 1911).

Die urkundliche Ersterwähnung des Namens Brünig illustriert bereits, wie im Hochmittelalter über diesen Pass Machtsphären verknüpft waren: 1299 bestätigte Walter von Eschenbach der zwei Jahrzehnte vorher gegründeten Stadt Unterseen ihre Freiheiten; unter anderem garantiert der Eschenbacher den Bürgern auf der Strecke Thun bis Brünig das Geleitrecht, nämlich, «so sol ich si geleiten mit ir lib und mit ir guote, ob sich unz ufen Bruningen, nit sich uns [für: unz] uber den se, zweles endes si varn wellent» (SSR INTERLAKEN 1957: 21, Nr. 16). Nun waren die Eschenbach-Wädenswiler schon im ausgehenden 12. Jahrhundert durch eine von Berchtold V. von Zähringen vermittelte Heirat in oberländischen Besitz (Unspunnen und Oberhofen) gelangt und hatten im 13. Jahrhundert die Kastvogtei über das Kloster Interlaken innegehabt. Zugleich aber besass diese, ursprünglich in Eschenbach bei Luzern beheimatete Familie eine starke Stellung im Reusstal bis zum Albis (Schnabelburg) und im Unterwaldner Gebiet; sie stellte zu Zeiten den Abt des Klosters Murbach im Elsass und den Propst des murbachischen Hofes St. Leodegar in Luzern. Das eschenbachische Herrschaftsgebiet des 12. und 13. Jahrhunderts erstreckte sich somit über die Passschwelle des Brünigs hinweg. Die Beteiligung Walters IV. von Eschenbach am Mord an König Albrecht von 1308 bedeutete das Ende der Adelsdynastie. Mit den Habsburgern, die sich ihres Besitzes bemächtigten, setzte sich die über den Brünig greifende Herrschaftsbeziehung für die nächsten Jahrzehnte fort (vgl. BÜTTNER 1961: 496f; GRAF-FUCHS 1957: XXVI).

Eine andere freiherrliche Adelsfamilie waren die Herren von Brienz-Ringgenberg, deren Ursprünge ins Wallis nach Raron reichen, und die im 12. und 13. Jahrhundert Besitz im Berner Oberland, im Wallis, aber auch in Unterwalden und Uri aufweisen (vgl. DURRER 1896 und den Artikel 'Ringgenberg' von Robert Durrer in: HBLS 1929: V/637f). Im ersten Drittel des 13. Jahrhundert bildete sich ein geschlossener Herrschaftsbezirk zwischen Goldswil und dem Brünig aus, den die Freiherren von Ringgenberg und Vögte von Brienz, wie sie sich nunmehr nannten, als grafchaftsexemptes Reichslehen innehielten. Während die Ringgenberger gute Beziehungen zur Innerschweiz pflegten, zum Beispiel zum Kloster Engelberg (vgl. BE 16 Meiringen - Jochpass), herrschte gegenüber dem Kloster Interlaken ein gespannteres Verhältnis (DURRER 1896: 208). Die Ringgenberger waren ebenfalls Lehensherren der beiden kleinen Herrschaften Hofstetten und Brienzwiler am südwestlichen Aufstieg zum Brünig, die sie an die Resti und an die Rudenz, zwei im Raum Obwalden und Hasli ansässige Adelfamilien, verliehen hatten.

Im 14. Jahrhundert mussten die Freiherren von Ringgenberg zwischen den Fronten lavieren, um sich behaupten zu können. Zunächst schlossen sie 1308 wie das benachbarte Hasli ein Burgrecht mit Bern, um dem österreichischen Einfluss entgegenzuwirken (DURRER 1896: 228f). In den Vorstössen, die die Unterwaldner um 1330 über den Brünig unternahmen und bei denen die Interlakner Gotteshausleute schwer geschädigt wurden, suchten sie zusammen mit Bern einen Frieden zu erreichen, der in der sogenannten Richtung von 1333 (FRB 1891: VI/20, Nr. 23) auch gelang. Die Vereinbarung hielt im übrigen fest, dass bei erneuten Zwisten die Streitparteien die gütliche Einigung zu suchen hätten, und zwar sollte man «ze tag komen uf den Bruning zem wighus». Die wiederhergestellte Stärke Berns im Oberland, wie sie vor allem in der Anbindung des Hasli an Bern 1334 zum Ausdruck kam, veranlasste die Ringgenberger, sich wieder vermehrt an Unterwalden anzulehnen, nicht zuletzt weil sie dahin verwandtschaftliche Beziehungen zu den Hunwil, einem der dominierenden Geschlechter, hatten (DURRER 1896: 234 und 273). Die ökonomische Schwäche des Hauses Ringgenberg führte aber auf die Dauer dazu, dass die Freiherrschaft immer mehr an Bern gebunden wurde, während die brünigübergreifenden Bindungen nach Unterwalden an Festigkeit verloren.

Auch die Unterwaldner suchten, den Weg über den Brünig für ihre politisch-militärischen und auch wirtschaftlichen Interessen offenzuhalten. Das kommt zum Beispiel im Vertrag von 1327 zwischen den drei Waldstätten und Graf Eberhard von Kiburg zum Ausdruck: Der Graf verpflichtete sich, die Waldstätter für die Dauer von 19 Jahren auf dem Weg von Thun bis auf den Brünig unbehindert ziehen zu lassen (FRB 1890: V/186 und 364). Fast das ganze 14. Jahrhundert hindurch ist die Geschichte des Brünigs geprägt von den Interventionen der Unterwaldner in oberländisches Gebiet, denen die Rachezüge der Geschädigten umgehend folgten. Angesichts der Rechtsunsicherheiten und schlechten Tragfähigkeit der wiederholt geschworenen Urfehden und Trostungen war es dann vor allem Bern, das verbindlichere Ordnung und grössere Rechtssicherheit anstrebte und zugleich den Territorialisierungsprozess seiner Herrschaft bis an den Brünig und an die Grimsel voranzutreiben gedachte. Die Bemühungen führten zum Bündnis der drei Waldstätte mit Bern von 1353, welches, zumindest aus bernischer Sicht, den Brünig als Grenzscheide festigen sollte, so dass künftig ausgeschlossen werden konnte,

dass die Unterwaldner die Gotteshausleute in Schirm nehmen und gegenseitige Hilfeleistungen «über den Brünig» schwören konnten, wie das eben noch kurz vorher, 1348, geschehen war (SSR INTERLAKEN 1957: 57, Nr. 52).

Trotzdem kam es auch später noch zu Versuchen der Unterwaldner, sich jenseits des Brünigs einzumischen und eine Politik zu machen, die eine Entwicklung der Gotteshausleute und anderer oberländischer Landschaften hin zu einer kommunalistischen Emanzipation hätte begünstigen können (vgl. allgemein BIERBRAUER 1991: 108ff).

So 1380 im Aufstand der von den Unterwaldnern unterstützten Ringgenberger Herrschaftsleute gegen ihren Herrn: Der eidgenössische Schiedspruch verbot unter anderem den Unterwaldnern, künftig Leute diesseits des Brünigs in Eid beziehungsweise in ein Landrecht aufzunehmen (SSR INTERLAKEN 1957: 75-78, Nr. 68; DURRER 1896: Anhang S. 381ff). Das Tagsatzungsergebnis bedeutete eine Anerkennung der bernischen Ansprüche auf Vorherrschaft bis an den Brünig durch die andern eidgenössischen Orte (DURRER 1896: 290f). Mit dem Übergang der Herrschaft Ringgenberg an das Kloster Interlaken (1411 und 1439) - auch Hofstetten und Brienzwiler waren unterdessen zum Kloster gekommen - waren die entscheidenden Schritte einer bernischen Territorialisierungspolitik im östlichen Berner Oberland getan. Berns Machtsphäre reichte nun definitiv bis an den Brünig. Dem Pass kam immer weniger eine verbindende und immer deutlicher eine trennende, grenzdefinierende Funktion zu.

Tatsächlich ist in den Berner Oberländer Konflikten des 15. Jahrhunderts, im Aufstand der Gotteshausleute von 1445, im «Bösen Bund» von 1445 und der Brienzer Verschwörung von 1446, eine offensive Obwaldner Politik über den Brünig Richtung Brienz und Interlaken bei weitem nicht mehr so virulent wie noch 1380.

Einzig in der Reformationszeit zeichnet sich noch einmal eine politische Konstellation ab, die eine engen Verbindung der Innerschweizer Orte mit den oberländischen Landschaften brachte und den Brünig ins Zentrum rückte. Der Aufstand der Oberländer Gemeinden von 1528 gegen die obrigkeitlich dekretierte Einführung der Kirchenreformation konnte auf die offene Unterstützung der Innerschweizer zählen. Als Gegenmassnahme erliess Bern 1528⁷ 1529 und auch noch 1531 Grenzsperrungen (SPECKER 1951; BIERBRAUER 1991: 257ff). Nicht zufällig liess Bern den Kopf eines hingerichteten Exponenten des Aufstandes, Hans im Sand aus dem Hasli, auf dem Brünig auf einer Stange aufpflanzen, als Warnung an die Innerschweizer Orte, sich nicht weiterhin über die Brüniggrenze in bernische Angelegenheiten einzumischen. Und wenn die Obwaldner heimlich den Kopf durch eine tote Katze, die im Ohr eine Berner Münze trug, auswechselten - in Anspielung auf eine Wortverwandtschaft von 'Katze' und 'Ketzer' -, so respektierten sie damit doch selbst auch den Brünig als scharfe Grenzscheide zum bernischen "Ketzerland" (GUGGISBERG 1958: 136).

Wenn die den Brünig querenden politisch-herrschaftlichen Beziehungen mit zunehmendem Territorialisierungsprozess an Bedeutung verloren, so konnten sich wirtschaftliche Beziehungen über den Brünig immer auf einem gewissen, wenn auch nicht sehr hohen Niveau halten.

Bereits das oben erwähnte Sicherheitsgeleit Walter von Eschenbachs zugunsten Unterseens von 1299 verweist auf den Verkehrsweg Brünig - Unterseen - Thun als einer Handelsroute. Auf einen Güterverkehr vom Oberland nach Obwalden deutet beispielsweise auch die Massnahme, die Herzog Leopold von Österreich im Krieg gegen die Waldstätte 1318 ergriff: Die Amtleute in den österreichischen Gebieten des Oberlands, besonders jene von Unterseen sollten schwören, jeglichen Nahrungsmittelverkehr Richtung Innerschweiz zu unterbinden (FRB 1890: V/18, Nr. 16; V/90, Nr. 38 und SSR INTERLAKEN 1957: 33, Nr. 28). Der Warenverkehr über den Brünig war offenbar so bedeutend, dass solche Wirtschaftssanktionen die Innerschweiz bis hin nach Schwyz empfindlich treffen konnten. Präzisere Vorstellungen über Qualität und Quantität der Handelsroute Oberland - Obwalden im Spätmittelalter sind quellenmässig nicht auszumachen. Einigen Aufschluss gibt die Zolltarifliste, die Andreas Willi in seiner kurzen Darstellung zur Hasler Wirtschaftsgeschichte wiedergibt (WILLI 1885: Handel und Wandel im Hasletal: 34ff). Sicher ist, dass der Warenverkehr über die Brünigroute wiederholt wegen der politischen Konflikte und Kriegshandlungen - im 14. Jahrhundert die oben angesprochenen Interventionen Obwaldens zugunsten der Interlakner Gotteshausleute und der Ringgenberger Herrschaftsleute, im 15. Jahrhundert die Kriegszüge der Unterwaldner über Brünig, Grimsel und Gries ins Eschental - gestört oder sogar gänzlich unterbrochen gewesen sein muss.

Die nachreformatorischen Verhältnisse waren durch die Abgrenzungen entlang der nunmehr konfessionell definierten Territorien gekennzeichnet: Auch auf dem Brünig pendelten sich die grenzüberschreitenden Beziehungen auf einem eher tiefen Niveau ein, was sich für die Brünigroute als überregionaler Verkehrsweg bis ins 19. Jahrhundert auswirkte und auch den lokalen Grenzverkehr nicht gerade begünstigte.

Auf der andern Seite gibt es wiederum Hinweise, dass auch nach den Kappeler Kriegen 1529 und 1531 die wirtschaftlichen Beziehungen keineswegs vollständig unterbunden blieben: Beispielsweise geht aus einer Verhandlung vor dem Berner Stadtgericht hervor, dass ein Unterwaldner bereits kurz nach Kappel eine grössere Menge Käse auf dem Markt von Bern feilhalten konnte (Erwähnung bei KURZ, LERCH 1979: 141). 1562 kamen die Obwaldner mit dem Anliegen nach Bern, man möge den freien Handel, namentlich für Käse und Vieh, zwischen den beiden Ländern einführen (WILLI 1885: Handel und Wandel im Hasletal: 33).

Der Brünig behielt seine Bedeutung. Es scheint, dass gewisse Entwicklungen den Handelsverkehr sogar ansteigen lassen konnten: So beschliesst 1597 die Berner Regierung in Anbetracht des steigenden Viehexportes aus dem Oberland Richtung Innerschweiz, dass neue Zollstätten eingerichtet werden sollten, nämlich in Grindelwald an der Grosse Scheidegg, «die ander im dorff Brientz und die dritte zu Wyller am Brünig» (SSR INTERLAKEN 1957: 467-469, Nr. 244). Auch die Zolltarife, die Obwalden dem Warenverkehr über den Brünig auferlegte - Andreas Willi stellt die wichtigeren zollpolitischen Etappen zusammen (WILLI 1885: Handel und Wandel im Hasletal: 34-38) - dokumentieren den Handelsverkehr über den Brünig.

Wiederholt wird der Verkehrsweg über den Brünig im 16. und 17. Jahrhundert als Landstrasse bezeichnet, so 1583 in einer

Marchbereinigung zwischen Bern und Obwalden - Bestätigung der 1494 ausgemachten Grenze -, wo auf dem Brünig an der Landstrasse ein Grenzstein gesetzt werden soll (SSR BERN 1956: IV.2/1100, Nr. 201a). Desgleichen im Marchstreit zwischen Brienzwiler und der Landschaft Hasli, wo festgelegt wurde, dass die Grenze an der «gmeinen landtstraß [...] so man über den Brünig gaht» im Raum Rufiberg «by der linden» beidseitig der Strasse durch ein in einen Stein gehauenes Kreuz gekennzeichnet sei (SSR INTERLAKEN 1957: 489f, Nr. 262). In einer Liste der Pässe und Wachtfeuer wird der Brünig so erwähnt: «Der viert [Pass] ist eine geübte Landstraß von Vnderwalden über den Brünig, theilt sich der Wäg gleich dißyts der landtmarch vff Haßli vnd Brientz zu» (Wägen der Pässen und Wachtfeüwren by Oberhaßle und daselbst herumb, LA Meiringen M1).

Der Brünig ist den älteren Topographen und Kartographen des 15. und 16. Jahrhunderts nicht unbekannt. Albrecht von Bonstetten bringt den Namen in seiner Beschreibung der «Obertütschheit Eidgnosschaft stett und lenden» (1479/1480, zitiert nach WÄBER 1905 249f). Ebenso ist der Pass in der Landesbeschreibung des Mailänders Balcus (um 1478) im Unterwaldner Kapitel enthalten (während andere, wie Grimsel, Joch und Susten fehlen): «Ab ea parte quae ad Gallos pretenditur, Brunik situm est» (BALCUS 1884: 89). Die Landtafeln von Johannes Stumpf heben den «Brünig mons» gleich wie andere wichtigere Übergänge mit einem kleinen Namensschild hervor (STUMPF 1548).

Andere Karten des 16. und 17. Jahrhunderts hingegen, unter anderem jene von PLEPP (1638), übergehen den Pass. Wenn die Kartographen des 17. und 18. Jahrhunderts den Brünig notieren, dann meistens in einer beiläufigen Weise, die kaum zum Ausdruck bringt, dass es sich um einen Passübergang mit Aufstiegen ab Brienz und ab Meiringen handelt. Der Pass erscheint gegenüber einer Grimsel, aber auch gegenüber einem Jochpass zurückgestellt. Thomas Schöpf spricht in seinem Kommentar zwar von einem Weg auf dem «monte Brünig», seine Beschreibung betont aber zunächst die «limites in Brünig», die keinen bedeutenderen Passübergang erahnen lassen (SCHÖPF 1577-1578: fol. 109); auch die Karte von Thomas Schöpf hebt den Brünig nicht besonders hervor, schreibt aber den «Bruning m.» zumindest an.

Die relative Unbekanntheit des Brünigs unter den Topographen der Frühneuzeit ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass seine Entwicklung nicht nur unter den politischen Barrieren des «konfessionellen Zeitalters» litt, sondern auch darauf, dass seine wirtschaftliche Ausstrahlung beschränkt war: Die Reichweite seiner Warenströme konzentrierte sich auf die Regionen Oberland und Zentralschweiz.

Immerhin scheint es, dass eines der Hauptausfuhrprodukte des Berner Oberlandes, Vieh, nicht nur über die Grimsel-Gries-Route geführt wurde, sondern auch den Weg über den Brünig in die Innerschweiz, und von da über den Gotthard nach Italien nahm. Zu gewissen Zeiten bot der Brünig offenbar sogar günstigere Bedingungen. So beklagten sich die Hasler Ende des 17. Jahrhunderts in Bern, die Einkünfte aus der landschaftseigenen Zollstätte in Ägerstein bei Guttannen würden abnehmen, «waßmaßen die nun seith geraumen jahren übliche ordinari landtstraß über die Grimslen von italienischen und anderen handelsleüthen abgemitten, dargegen aber eine neüwe landtstraß

über den Brünigg gebraucht werden wolle» (SSR OBERHASLE 1957: 294f, Nr. 179). Bern erliess daraufhin 1696 einen neuen Zollbrief, der den Kaufleuten auf dem Brünig den gleichen Tarif wie in Guttannen auferlegte.

So nebenbei enthält die gleiche Quelle die Information, dass kurz vorher eine «neüwe straaß» auf den Brünig gebaut worden ist, wobei mangels weiterer Quellen offenbleibt, ob die Saumwegverbesserungen - und um solche punktuellen Bauten, und nicht um ein durchgehende Neuanlage dürfte es sich handeln - am Meiringer (BE 14) oder am Briener Schenkel erfolgt waren. Es scheint, dass nicht zuletzt die Obwaldner an einem funktionierenden Verkehrsweg interessiert waren: Im gleichen Winter, wo dieser Zollbrief erlassen wurde (November 1696), forderte Obwalden die Haslitaler auf, den verschneiten «Rossweg» über den Brünig bis zur Kantonsgrenze zu öffnen (Obwaldner Staatsprotokoll Nr. XX, S. 135, zit. nach KURZ, LERCH 1979: 645).

Nicht unbedeutend war der Salzhandel, der in der frühen Neuzeit über den Brünig betrieben wurde. Es handelte sich vor allem um Salz aus Tirol, mit dem sich die Innerschweiz über Konstanz und Zürich versorgte, das aber auch über den Brünig ins Berner Oberland und sogar ins Wallis (via Grimsel und via Gemmi/Lötschen) gelangte (HAUSER-KÜNDIG 1927: 64ff; DUBOIS 1965: 38ff und 54ff). Im «Verkommusbrief» zwischen Brienz und Hasli (1615) betreffend die Susttarife in Kienholz wird die Salzeinfuhr über den Brünig ausdrücklich erwähnt und hierzu festgehalten, die gewerbsmässigen Importeure hätten den regulären Sustlohn wie andere Kaufleute auch zu entrichten (SSR INTERLAKEN 1957: 482, Nr. 257). Zum Glück war aber das Oberland nicht ausschliesslich auf den Brünig als Handelsroute für den Import dieses gerade für die Käseproduktion so wichtige Handelsgut angewiesen. Bern versorgte sich auch mit Salz aus der Freigrafschaft, das von den Oberländern auf dem Markt von Thun eingekauft werden konnte (vgl. GUGGISBERG 1933); bereits in einer Zollordnung für die Interlakner und Hasler in Thun von 1398, waren die Rechte der Oberländer auf die ungehinderte Durchfuhr von Salz geregelt worden (SSR OBERHASLE 1984: 41-43, Nr. 37).

Der Zoll auf dem Brünig gehörte der Landschaft Hasli, die kurz unterhalb des Passes das früher auch Wighaus genannte feste Haus beim Zusammentreffen des Briener und des Meiringer Aufstieges als Zollstation unterhielt. Der Zöllner war zugleich auch Wirt (WILLI 1885: Handel und Wandel im Hasletal: 48).

Im 18. Jahrhundert versuchte die Stadt Bern, die Aussenwirtschaft stärker in den Griff zu erhalten, unter anderem dadurch, dass das Zollwesen auf systematischere Grundlagen gestellt werden sollte (vgl. allgemein BECK 1923: 22ff; die Zollverhältnisse im Oberland bleiben weitgehend ausgeklammert.). Auf dem Brünig galt es, zunächst die Voraussetzungen für einen ordentlichen Zollbezug zu schaffen. 1743 anerbot sich die Obrigkeit, das Wachthaus am Brünig nach einem Brand auf eigene Kosten wiederaufzubauen, stellte aber gegenüber den beiden Gemeinden Brienzwiler und Brünigen klar, dass sie es künftig auf eigene ihre Kosten instandzustellen hätten, wenn es weiterhin vernachlässigt werde (SSR INTERLAKEN 1957: 601, Bemerkung 3). Kurz danach erliess der Berner Rat ein Mandat betreffend Einfuhr fremden Weins ins Hasli. Unter anderem wurde angeordnet, dass auf dem Brünig ein «bestendiger inspector» amten soll, dem die Aufsicht über den Waren- und Personenverkehr oblag, insbesondere hatte er die

Vorschriften über die Warenein- und -ausfuhr durchzusetzen und den Schmuggel zu unterbinden (Mandat vom 23. August 1745, SSR INTERLAKEN 1957: 599-601, Nr. 351). 1763 schrieb der Landamman von Hasli nach Bern, die Landschaft anerbiete sich, das Wächterhaus auf dem Brünig selber zu unterhalten, sofern der Inspektor immer ein Hasler sei; die Regierung trat aber auf das Angebot nicht ein (SSR OBERHASLE 1984: 333, Bemerkung 6). Der Hasler Vorstoss könnte auf eine Rivalität zwischen den Haslern und den Brienzwilern deuten; zugleich aber könnte es auch als ein Versuch der Landschaft Hasli verstanden werden, sich dem wachsenden Einfluss und Kontrolle der bernischen Obrigkeit über «ihren» Zoll wieder vermehrt zu entziehen.

1764 doppelte die Obrigkeit mit einer Instruktion für den «Inspektor» auf dem Brünig nach. Darin wurde festgehalten, das Wachthaus besitze zwar kein generelles Beherbergungsrecht, aber bei schlechter Witterung dürfe der Amtsinhaber die Passanten «etwas speis zur nohtdurfft» vorsetzen und sie übernachten lassen; ebenso stehe dem Haus kein Pintenschankrecht zu, aber da «den reisenden an diesem ort öftters ein trunk zur erquikung gereicht werden muß», werde ihm erlaubt, neben Landwein aus dem Kloster Interlaken auch «Lacôte oder reiffwein in allhiesiger hauptstatt ankauffen und unter den gewohnten praecautiönen nach haus führen zu können», der Ausschank von fremdem Wein war ihm aber streng verboten. Schliesslich wurde ihm auferlegt, «alle stichelreden und unnütze wortstreit» zwischen den Berner Untertanen und den katholischen Landleuten der benachbarten Kantone zu verhüten (SSR INTERLAKEN 1957: 643-646, Nr. 369). 1779 ist das Wachthaus auf obrigkeitliche Kosten erweitert worden (STABE, Protokoll der Vennerkammer RRR: 87).

Mit dem auslaufenden 18. Jahrhundert scheint es, dass die Bedeutung des Warenverkehrs über den Brünig zurückging. Die helvetische Strassenenquôte von 1800 handelt den Brünig sehr nebensächlich ab, wo sie die andern Hauptstrassen des Kantons Oberland sorgfältig und ausführlich beschreibt: «Bey diesem Brügglein [im Kienholz] gehet ein Weg ab nach Wyler und über den Brünigberg in den Canton Waldstätten» (TABELLEN HAUPTSTRASSEN 1800, STABE B X 100: fol. 45). Karl Kasthofer hält in einer Abschätzung des Verbrauchs importierter Lebensmittel im östlichen Oberland für die 1820er Jahre kurz und bündig fest: «Über den Susten und den Brünig geht kein Warentransit; eben so wenig wird [über diese beiden Pässe] nach den andern Oberämtern [des Oberlands] durchgeführt» (KASTHOFER 1825: 51; die Aussage klammert den Warenverkehr mit Vieh und Milchprodukten aus).

Der vermutlich schwindenden wirtschaftlichen Bedeutung des Brünigpasses, insbesondere in seiner westlichen Ausrichtung, steht die wachsende touristische Bedeutung entgegen. Er findet nun immer öfter Erwähnung in der wachsenden Zahl von Reiseberichten, wo die Brünigroute als eine Verbindung von Zürich - Luzern nach Interlaken, dem Ausgangspunkt einer Oberland-Tour (vgl. Strecke BE 100) figuriert. So führt zum Beispiel der Reiseführer von Heinrich Heidegger von der Innerschweiz nach Brienz; auf der Passhöhe notiert er: «Wacht- und Zollhaus, das ein Wirtshaus, aber von sehr schlechter Bedienung ist» (HEIDEGGER 1792: 94ff). Er empfiehlt nicht zuletzt deswegen eine Reise über Engelberg und den Jochpass nach Meiringen als die lohnendere Variante. Auch Johann Georg Ebel äussert sich eher reserviert: «In dem Zollhaus auf der Höhe des Brünigs kann man übernachten»

(EBEL 1809: I/71). Wenn auch die touristische Infrastruktur noch Mängel aufwies, so stiess bei den Touristen die Reisetrecke dennoch auf Begeisterung. Insbesondere der Ausblick ins Haslital und auf die gegenüberliegenden Hochalpen, der sich den Reisenden bei der Überschreitung der Passhöhe ganz unvermittelt eröffnete, genoss bald einen ausgezeichneten Ruf.

Die touristische Funktion des Brünigpasses stand auch beim Bau der Fahrstrasse ganz im Vordergrund. Die ersten Projektarbeiten datieren aus den Vierziger Jahren. Es ging aber erst voran, als der Bund aus einer militärischen Interessenlage heraus eine Subventionierung in Aussicht stellte, die dann hauptsächlich dem damals finanzschwachen Kanton Obwalden zugute kam. Der eigentliche Bau wurde im Sommer 1859 in Angriff genommen, und nach sehr kurzer Bauzeit ziemlich genau zwei Jahre später konnte die Strasse bereits dem Verkehr übergeben werden (vgl. Linienführung 13.2). Die Strasse, auf welcher sogleich zwei Postkurse mit meist mehreren Wagen eingerichtet wurden, erlebte von Anbeginn an erhebliche Frequenzen, und zwar vor allem im Personenverkehr, während der Güterverkehr gering blieb; die Poststrecke war eine der bestfrequentierten und die einzig rentierende der ganzen Schweiz (ZWEIFEL 1961: 14). Mit der Strecke ergab sich eine schnelle Verbindung zwischen den beiden touristischen Zentren Interlaken und Luzern, die den bisher nicht unbedeutenden Etappenort Meiringen links liegen liess. Die hinaufschnellenden touristischen Frequenzen ergaben sich nicht zuletzt dadurch, dass kurz vorher die Eisenbahn bis Thun (1859) eröffnet worden war. Zusammen mit dem Dampfschiffverkehr auf Thuner- und Brienersee erfuhr der Tourismus im Oberland nun einen qualitativen Sprung: die Schnelligkeit der touristischen Mobilität veränderte die Struktur des touristischen Reisens, indem die bisherigen Zentren, Interlaken und Luzern, als Etappenorte noch wichtiger und die zwischenliegenden Landschaften zur vorüberziehenden Kulisse degradiert wurden.

In die gleiche Richtung hat auch die Eröffnung der Brünigeisenbahn im Jahre 1888 gewirkt, obwohl in den politischen Diskussionen das Argument eines Anschlusses an die Gotthardbahn dominiert hatte (HARTMANN 1913: 774-785; HÄSLER 1986: 82f). Dass letztlich trotz entsprechender Vorstösse bis in die 1940er Jahre nicht eine Normalspurverbindung Meiringen - Interlaken resultierte, die den östlichsten Kantonsteil stärker in den Kanton Bern integriert hätte, sondern eine Schmalspurverbindung zwischen den Fremdenorten Interlaken und Luzern, unterstreicht die Priorität der touristischen Funktion. Auch der Ausbau der Brünigpassstrasse in der Mitte des 20. Jahrhunderts stand in einem touristischen Zusammenhang, nämlich mit der Zunahme des automobilistischen Ausflugsverkehrs, wo eine Passfahrt als attraktive sonntägliche Freizeitgestaltung der Mittellandbevölkerung galt. Ob die Fertigstellung der Autostrasse über den Brünig als Teil des schweizerischen Nationalstrassennetzes dereinst dem Brünigpass wieder vermehrt die Funktion einer strukturellen Annäherung zweier Regionen verleihen wird, bleibt abzuwarten. Dass eine Zunahme des Güterverkehrs dem Pass das Gepräge einer Handelsroute wie ehemals im Spätmittelalter und in der Frühneuzeit zurückgeben wird, ist eher unwahrscheinlich.

— Ende des Beschriebs —