

*Strecke OW 3
Landeskarte* (Luzern -) Alpnach/Alpnachstad - Brünigpass
1170, 1209, 1210

GESCHICHTE *Stand Januar 1993 / LA, HvR*

Die Strecke Alpnachstad - Brünig ist die wichtigste Verkehrslinie im Halbkanton Obwalden. Über den Vierwaldstätter- und den Alpnachersee (OW 1 und NW 1) bzw. über die Rengg (OW 2) ist sie mit dem Verkehrsraum des Vierwaldstättersees verbunden und hat dort Anschluss an die transalpine Verkehrsachse über den St.Gotthard-Pass. Der Brünig, eine Schwelle geringer Höhe (1000m), ist das Süd-Portal zum Berner Oberland, Richtung Wallis und Italien oder auch Richtung Westschweiz. Betrachtet man eine Karte des Alpenraums, so scheinen sich die vorwiegend Nord-Süd-ausgerichteten Talfurchen des Sarneraa-, Hasli- und des jenseits des querliegenden Obergoms ansetzenden Antigoriotal als Linie förmlich als Transitroute über die Alpen anzubieten. Dem Vorteil eines – grossräumig gesehen – recht direkten Verlaufes stehen aber als Nachteil die doch beträchtlichen Höhen der Grimsel (2167 m über Meer) und des Griespasses (2465 m über Meer) gegenüber.

Jüngste Funde einer mesolithischen Stätte unweit des Abschnitts OW 3.1.10 in der Unter Hagsflue (PRIMAS 1990: 207) belegen vielleicht einen gelegentlichen regionalen oder gar überregionalen Verkehr zwischen dem Sarneraa- und dem Haslital schon für die prähistorische Zeit. DELLA CASA (1992: 19) hält eine Benutzung des Brünigs in prähistorischer Zeit zumindest für besser belegt und damit für plausibler als für alle anderen Pässe.

Seit dem Fund der Villa wird viel über den römischen Brünigweg spekuliert. Die ältere Forschung postuliert z.B. eine von Vindonissa über Luzern, Brünig und Grimsel nach Italien führende Militärstrasse. Gegen diese Auffassung sprechen aber die Funde und die Tatsache, dass die Route über den Brünig weder in der Tabula Peutingeriana noch in anderen römischen Itineraren aufgeführt wird. Aufgrund eines Vergleiches einer Hohlwegpassage (siehe dazu OW 3.1.10) mit ähnlichen Wegpartien von den römischen oder angeblich römischen Routen über die Bündnerpässe kommt DELLA CASA zur Hypothese, dass das besagte Wegstück möglicherweise auf die römische Zeit zurückgeht und dass es sich bei der römischen Brünigroute nicht um eine Strasse, sondern um einen Saumweg gehandelt hat. „Auf ihm wird sich der regionale Warenaustausch zwischen Obwalden, Berner Oberland, Wallis und vielleicht auch den oberitalischen Talschaften abgespielt haben“ (DELLA CASA 1992: 22).

Über die Geschichte des PASSES im Früh- und Hochmittelalter wissen wir so gut wie nichts. Der alemannische Vorstoss erreichte das Sarneraatal erst spät, in der zweiten Hälfte des 7.Jhs. Nach der Sage soll ein Teil der alemannischen Sippe mit den Anführern Rumo und Restio weiter über den Brünig ins Haslital vorgestossen sein. Vom 8. bis ins 12. Jahrhundert dürfte der Brünig in erster Linie dem regionalen Gütertausch zwischen der Innerschweiz sowie dem Haslital und dem Wallis gedient haben. Es kann zwar nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass der Pass in diesen

Epochen gelegentlich auch als Teilstück einer Alpentransitroute frequentiert wurde. Es ist allerdings zu vermuten, dass dies nur höchst selten vorkam, denn die Passpolitik der verschiedenen Herrscher und Dynastien von der karolingischen bis in die frühstauische Zeit konzentrierte sich entweder auf die Bündnerpässe im Osten oder den Grosse St. Bernhard im Westen, nicht aber auf den Innerschweizer Raum, der hinsichtlich etwaiger europa- oder geopolitischer Verkehrsspannungen damals völlig belanglos war. Sämtliche Spekulationen, die in der Zeit vor der Eröffnung des Gotthards der Dreipass-Route Brünig-Grimsel-Gries eine grosse Rolle im Transitverkehr von Nordeuropa nach Italien zuschreiben, sind nur ungenügend durch Quellen belegt. Sie beruhen unserer Ansicht nach allein auf einem historiographischen Phänomen, nämlich der Deutung der Schweiz als Passstaat. Dieses Geschichtsbild wurde um 1900 zuerst von der wissenschaftlichen Historie in Studien über den Gotthard begründet und dann nach und nach von vielen Lokal- und Heimatforschern, die sich auf der Suche nach einer neuen historisch-nationalen Identität befanden – gegen Ende des 19. Jahrhunderts hatte ja die moderne Quellenkritik Wilhelm Tell, den „frühdemokratischen“ Freiheitskampf und den Burgenbruch in das Reich der Sage verwiesen – auch auf frühere Epochen und andere Pässe übertragen.

Erst für die spätmittelalterliche Zeit verfügen wir über mehr Quellen über die Geschichte des Passes. Die erste Erwähnung des Namens Brünig datiert aus dem Jahr 1299. Damals bestätigte Walter von Eschenbach der Stadt Unterseen ihre Freiheiten, wobei er den Bürgern auch sicheres Geleit von der Stadt Thun bis auf den „Bruningen“ zusicherte. Die ursprünglich in Eschenbach bei Luzern beheimatete Familie hatte Grund- und Herrschaftsrechte im Berner Oberland inne, darunter die Kastvogtei über das Kloster Interlaken, besass aber zugleich auch im Reusstal bis zum Albis und in Unterwalden eine starke Stellung – das Herrschaftsgebiet der Eschenbacher im 12. und 13. Jahrhundert erstreckte sich somit über die Passschwelle des Brünigs hinweg. Auch die Herren von Brienz Ringgenberg waren im Oberland und in Unterwalden sowie Uri begütert. Sie waren z.B. Lehensherren der kleinen Herrschaften Hofstetten und Brienzwiler am Südaufstieg zum Brünig, die sie an die Resti und die Rudenz, zwei im Raum Obwalden und Hasli ansässige Ministerialenfamilien, weiterverliehen (siehe dazu BE 13).

Im 14. Jahrhundert versuchten die Unterwaldner, ihr Territorium über die Passhöhe hinaus auszudehnen. Sie waren deshalb bestrebt, den Weg über den Brünig für ihre politisch-militärischen und auch wirtschaftlichen Interessen möglichst 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 (des Klosters Interlaken, Anm. des Verf.) in Schirm nehmen und gegenseitige Hilfeleistungen «über den Bruning» 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 Tagsatzungsresultat 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.

In der Folge schwächten sich denn auch die Übergriffe der Unterwaldner ins Oberland spürbar ab. Einzig in der Reformationszeit entstand noch einmal eine politische Konstellation, die eine enge 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 1528-1529 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 'Ketzler' -, so respektierten sie damit doch selbst auch den Brünig als scharfe Grenzscheide zum bernischen "Ketzlerland" (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: 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: 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 Grossen 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: 34-38) - dokumentieren den Handelsverkehr über den Brünig. Die beiden wichtigsten Obwaldner Zollstationen lagen in Alpnachstad und bei Diechtersmatt, weitere in Sarnen am See und auf der Passhöhe.

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 Wachtfeuwren 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 «Obertütscheit Eidgnoschaft 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). In der Karte von TSCHUDI (1560) ist der Name „Brünig“ verzeichnet.

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 der Grimsel, aber auch gegenüber dem 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.

Eines der Hauptausfuhrprodukte des Berner Oberlandes, Vieh, scheint nicht nur über die Grimsel-Gries-Route geführt worden zu sein, sondern auch via Brünig in die Innerschweiz und von da über den Gotthard nach Italien. 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 Brienzler Schenkel erfolgt waren. Nicht zuletzt waren die Obwaldner an einem funktionierenden

Verkehrsweg interessiert: Im gleichen Winter, in dem 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 «Verkommnsbrief» 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). Das Oberland war aber nicht ausschliesslich auf den Brünig als Handelsroute für den Import dieses gerade für die Käseproduktion so wichtigen Handelsgutes 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). Es kam offenbar auch vor, dass Obwalden Salz aus Salins über Bern bezog, das dann über den Brünig importiert wurde (HAUSER-KÜNDIG 1927). Auch die Oberwaldner benötigten das Salz vor allem für die Produktion von Hartkäse. Der Export dieses Obwaldner Käses erfolgte gemäss ROGGER (1989: 210) zur Hauptsache über die Ausfuhroute des Sbrinz, nämlich Grimsel und Griespass – der Käse wurde demnach zuerst über den Brünig transportiert. Schliesslich soll auch der in Entlebuch hergestellte Spalenkäse teilweise über den Brünig auf die Grimselroute Richtung Oberitalien verschickt worden sein (GLAUSER 1971).

Im ausgehenden 18. Jahrhundert scheint die Bedeutung des Warenverkehrs über den Brünig zurückgegangen zu sein. Die helvetische Strassenenquôte von 1800 handelt den Brünig sehr nebensächlich ab, während 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 zunehmende touristische Bedeutung entgegen. Er findet nun immer öfter Erwähnung in der wachsenden Zahl von Reiseberichten, in denen 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 Reisstrecke 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 (OW 3.3, BE 13.2) ganz im Vordergrund. Die ersten Projektarbeiten datieren aus den vierziger Jahren. Es ging aber erst voran, als der Bund aus einer militärischen Interessenslage 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 konnte die Strasse bereits dem Verkehr übergeben werden. 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 bestand nun eine schnelle Verbindung zwischen den beiden touristischen Zentren Luzern und Interlaken. Die hinaufschnellenden touristischen Frequenzen ergaben sich nicht zuletzt dadurch, dass kurz vorher die Eisenbahnlinien bis Luzern und Thun (1859) eröffnet worden waren. Zusammen mit dem Dampfschiffverkehr auf Thuner- und Brienersee bzw. Vierwaldstätter- und Alpnachersee erfuhr der Tourismus in Innerschweiz und Berner Oberland nun einen qualitativen Sprung: die Schnelligkeit der touristischen Mobilität veränderte die Struktur des touristischen Reisens, indem die bisherigen Zentren, Luzern und Interlaken, als Etappenorte noch wichtiger und die zwischenliegenden Landschaften zur vorüberziehenden Kulisse degradiert wurden.

Bei einem Ueberblick über die geschichtliche Verkehrslandschaft des Sarneraats kommt man nicht umhin, auch über die Brünigbahn zu sprechen. Anfänglich war mehr als eine etwas längere, vor allem touristische Bergbahn geplant. Mit weiter politischer Zielsetzung beabsichtigte man im Jahre 1850 in Turin eine Alpenbahn, die das Piemont mit den deutschen Staaten verbinden sollte. Es sollte der kürzeste Weg über das Oberwallis, die Grimsel und den Brünigpass gewählt werden. Damit wäre die Hauptstadt des Königreiches Sardinien, Turin, gegenüber Mailand, das unter österreichischer Herrschaft stand, gestärkt worden. Auf schweizerischer Seite stand man dem Projekt ablehnend gegenüber, weil es den Kanton Tessin ausschloss; eine ab 1860 erscheinende Gotthard-Variante erhielt entschiedenen Vorzug und die Turin-Basel-Alpenbahn schied mit den Staatsverträgen zwischen Italien und der Schweiz endgültig aus. Auch ein zur selben Zeit ausgearbeitetes Konzept mit dem Schwerpunkt einer Grimselbahn, die südlich weiter über den Gotthard gegangen wäre und einen Abzweiger über den Brünig gehabt hätte, hatte gegenüber der Gotthardbahn keine Chance. Je mehr sich das Eisenbahnnetz im Schweizer Mittelland entwickelte, desto mehr

suchte man im Berner Oberland an dieses den direkten Anschluss. Obwalden, auf dessen Kantonsgebiet heute mehr als ein Drittel der Brünigbahn zwischen Interlaken und Luzern liegt, verhielt sich dagegen recht passiv. Ein Gründungskomitee, das sich für den Gedanken einer Bahn stark machte, entstand am 20. Juni 1869 in Interlaken. 1873 lag ein Projekt mit Normalspur vor, gegen das allerdings Bedenken wegen der steilen Rampen am Pass laut wurden. Ausserdem waren die vorgesehenen Baukosten zu hoch. Ein reduziertes Schmalspurprojekt mit Zahnstangeneinlauf auf den Bergstrecken am Brünig wurde von den Experten Tschokke und Ott aus Aarau als billiger und technisch (für Dampflokomotiven!) geeigneter erachtet. Die geplante Linienführung entsprach im wesentlichen der heutigen. 1886 wurde die Baukonzession an die Jura-Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft vergeben, die das Projekt von Ott und Zschokke finanzierte und die Leitung des Bahnbaus übernahm. Die Bahnlinie sollte mittels Untertunnelung des Loppers von Alpnachstad bis Luzern vollendet werden. Das erste Baualos wurde im Oktober 1886 vergeben. Am 15. Mai 1888 fuhren von Brienz bis Alpnachstad bereits die ersten durchgehenden Probefahrten; am 14. Juni erfolgte die offizielle Eröffnung. Der bis Luzern durchgehende Verkehr war ab dem 1. Juni 1889 möglich, vom selben Tag an, an dem auch die Pilatus-Zahnradbahn eröffnet wurde. Das letzte Stück von Brienz nach Interlaken konnte jedoch erst am 23. August 1916 in Betrieb genommen werden. Nachdem sich die obenerwähnte Gesellschaft mit den westschweizerischen Bahnen vereinigt hatte, ging deren Konzession an die (neue) Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft über. 1903 gliederte sich die Brünigbahn als Teil des Bahnnetzes dieser Gesellschaft den Schweizerischen Bundesbahnen an (nach ETTLIN 1971: 29/30 und EGGERMANN 1966: 12).

Kommen wir am Schluss noch kurz auf die Infrastruktur am Saum- und Talweg vom Alpnachersee bis auf den Brünig zu sprechen: 1578 entsteht in Oberstad (im heutigen Alpnachstad) eine Sust, die erst 1889 abgerissen wurde. Später erstand unweit davon das Wirtshaus zum Weissen Ross (BUSINGER ALOYS 1836: 144). 1784: Der Bau "der neuen" Sust in Alpnach wird verakkordiert (bestand also schon vordem eine Sust auch in Alpnach? KÜCHLER ANTON 1883: 42). An der alten Landstrasse in Alpnach stand auch das sogenannte alte Spital, nach KÜCHLER ANTON (1883: 45) ein ehemaliges Wirtshaus. FISCHER A. machte mich auf ein altes Bauernhaus in Ei, bei Schlieren, aufmerksam, das nach Aussage von älteren Einwohnern ebenfalls ein an der Landstrasse gelegenes Wirtshaus gewesen sein soll (Brief vom 26.4.91). Weitere Susten standen in Sarnen und in Diechtersmatt am See. Ein Zollhaus (auf Obwaldner Boden) soll auf dem Brünig neben dem Gasthaus Brünig Kulm gestanden haben, eigenartigerweise in einiger Entfernung vom alten Saumweg, der vor 1848 (Zollaufhebung) als einziger Weg über den Pass führte (WIRZ 1967: 102).

GELÄNDE Aufnahme 15. Januar 1993 / LA, GS

Ein Weg von Alpnachstad nach Sarnen musste die feuchte und überschwemmungsgefährdete Niederung des Städerrieds (TA 377 Stans 1892) und des Alpnacherrieds vermeiden. Die Kleine Schliere wurde schon im 19. Jahrhundert (siehe TA 378 Sarnen 1893), die Grosse 1931-1948 eingedämmt. Diese Wildbäche aus dem Flyschgebiet der Pilatuskette bilden die Schuttkegel von

Alpnach und Schlieren/Kägiswil. Eine weitere verkehrswidrige Zone, die vor der Korrektur zu umgehen war, ist der Gigen (heute: Gügen) vor Sarnen. Im Gebiet von Sarnen ist der Verlauf der Fliessgewässer, Sarner Aa und Melchaa, bis ins Mittelalter wechselhaft (DURRER 1928: 562). Die Melchaa wurde 1885 korrigiert; sie mündet seitdem bei Brüggi in den Sarnersee. Vorher floss sie (zumindest seit dem späten Mittelalter) bei Feld in die Sarneraa.

Neben den erwähnten, häufig ausbrechenden Schlieren sind auch die aus dem Sarner Hohwald herabfliessenden Bäche als verheerend bekannt; sie deponierten bei Unwettern am Talrand ihr Geschiebe.

Zwischen Alpnachersee und Brünigpasshöhe lassen sich vier Linienführungen unterscheiden:

Die Routen OW 3.1 und OW 3.2 bestehen jeweils aus mehreren, aus darstellungstechnischen und geographischen Gründen zusammen gruppierten Abschnitten, deren konkrete Verläufe erst im AS No.7 (1796) oder in noch jüngeren topographischen Karten zu fassen oder wenigstens zu erahnen sind, auch wenn sie zumindest teilweise doch erheblich älter sein dürften. Diese Linienführungen stellen also keine durchgehenden, spezifischen historischen Epochen zugehörigen Verläufe dar. Es ist vielmehr anzunehmen, dass die Reisenden und Händler im Mittelalter und in der frühen Neuzeit die einzelnen Abschnitte dieser beiden Linienführungen jeweils in verschiedenster Weise kombinierten.

Die hypothetisch rekonstruierte Linienführung OW 3.1 bleibt bis Sarnen immer auf der linken Sarneraa-Seite. Ab Sarnen wechselt sie auf die andere Talseite und ist bis Lungern an mehreren Stellen von der alten Kunststrasse (OW 3.3) überprägt worden. Von Lungern bis Brünigpasshöhe (OW 3.1.10) ist der Saumweg mehr oder weniger durchgehend erhalten.

Der erste Abschnitt der Linienführung OW 3.2 stellt eine wahrscheinlich im 16. Jahrhundert entstandene Variante zwischen Alpnach/Unterdorf und Sarnen dar, welche die andere Talseite bevorzugt (= OW 3.2.1): Südlich des heutigen Wichelsees (bei den "Zöpfen", KÜCHLER ANTON 1883: 45) überquert er die Sarneraa und trifft bei Foribach/Feld auf den von Kerns herkommenden Weg (OW 9); er erschliesst Sarnen also von Osten her, wobei die noch unkorrigierte Melchaa überschritten werden musste. Die Fortsetzung OW 3.2.6 führt über die heutige Grosse Gasse und die heutige Spitalstrasse aus dem Hauptort zur Sust am See. Zwischen Sachseln und Edisried entspricht die heutige 2. Klasse-Strasse diesem Abschnitt des früheren Tal- und Saumweges (= OW 3.2.7). Dieser Abschnitt wurde allein aus organisatorischen Gründen der Linienführung OW 3.2 zugeordnet; aus historischen Gründen hätte man ihn auch der Linienführung OW 3.1 zuteilen können. Am Brünig führt die Linienführung über die Burgkapelle Richtung Passhöhe (OW 3.2.8).

Die heutige Kantonsstrasse (OW 3.3) ist die ausgebaute Nachfolgerin der auf 18 Schuh projektierten Kunststrasse von 1860/62. Im Vergleich zu den Vorgängerwegen wurde diese Linienführung bei folgenden Örtlichkeiten entscheidend geändert: Bei Alpnach wurde der Abstieg nach Unterdorf vermieden und eine direkte Linie Richtung Sarnen gewählt. Das Moos von Gigen ("Gugen" LK 1170 Alpnach 1987) war inzwischen trockengelegt und

wurde schnurgerade durchquert. Mit zusätzlichen Schlaufen wurden die Aufstiege von Giswil/Rudenz nach Kaiserstuhl sowie von Lungern zur Brünigpasshöhe „entschärft“.

Die Linienführung OW 3.4 bildet der Seeweg zwischen der Sust in Sarnen und dem Zollhaus in Diechtersmatt.

— Ende des Beschriebs —