

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 108 (1967)

Artikel: Der alte Brünigweg
Autor: Wirz, August
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033628>

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: 21.02.2026

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

Der alte Brünigweg

Dr. August Wirz, Staatsarchivar



Zollhaus auf dem Brünig

In Anlehnung an eine bekannte Bibelstelle wagen wir zu behaupten: Der Brünigpaß ist nicht der geringste unter den Alpenpässen. Mit Scharfsinn stellte schon vor dreißig Jahren unsere Heimatschriftstellerin Rosa Küchler-Ming die Frage zur Diskussion, ob dem Brünigpaß zur Zeit der Römer und im Mittelalter nicht mindestens die gleiche Bedeutung als internationaler Verkehrsweg zuzumessen sei, wie dem Gotthardpaß. Man nimmt an, daß der erste Brückenschlag über die Schöllenen am Anfang des 13. Jahrhunderts erfolgt sei. Das schließt nun aber nicht aus, daß der Gotthardpaß schon früher begangen wurde, indem die Schöllenen vor deren Ueberbrückung, auf mühsamem Pfade allerdings, in der gleichen Gegend umgangen werden konnte. War es aber nicht gegeben, den leichter zu begehenden Brünigpaß zu wählen, um über Hasli, den Grimsel- und den Gries- oder Albrunpaß nach Italien (und umgekehrt) zu gelangen? In der Tat haben Ausgrabungen und die Namenforschung eindeutig bewiesen, daß bereits die Römer das Obwaldnerland

durchzogen. Der Weg führte — nach Ueberquerung des Vierwaldstättersees — von Alpnachstad über Alpnach, Bitzighofen, dem linken Sarnerseeufer (Wilen) entlang oder über den Sarnersee nach Giswil und von dort nach Kaiserstuhl, von hier — wohl wiederum den Seeweg benützend — nach Lungern. Die Römer galten als Meister der Flußschifffahrt und werden daher, wo immer möglich, die Flüsse und Seen als Verkehrswege zunutze gemacht haben. Von Lungern bot der Uebergang über den Brünig keine Schwierigkeiten mehr. Daß die Römer in Lungern kampierten, beweist der Name des Heimwesens «Kamp». Dieses Wort kommt vom lateinischen «campus» = Feld. Es hat die Bedeutung: «eingehegtes Stück Feld». — Kamp liegt am alten Römerweg und diente der Verpflegung der durchziehenden Truppen. Nach Uebergang des Brünigs teilte sich der Weg der Römer einmal in Richtung gegen den Thunersee, wo sie Siedlungen errichtet hatten, zum andern in Richtung gegen die Grimsel. Der Grimsel-Griespaß bot den kürzesten Weg von Win-

disch nach Italien. Die Brünigstraße war für die Römer aber auch als Zugang zu den anderen Berner- und Walliserpässen von großer Bedeutung. Auf diesem Wege waren übrigens auch die wichtigen römischen Stationen in der Gegend des Genfersees gut zu erreichen.

Daß die Brünigstraße auch im Mittelalter von großer Bedeutung war, bezeugen die vielen Burgruinen: Die Loppburg beherrschte die Seenge beim Eingang in den Alpnachersee und den Landweg über die Rengg. Die Burg auf dem Rotzberg diente als Wächterin über den Seeweg nach Alpnach und über die Straße Buochs-Stans-Kerns. In Sarnen hielt die mächtige Burg auf dem Landenberg, eine der größten Burganlagen der Schweiz, ein wachsames Auge über den Talboden der Sarneraas und über das Sarnerseegebiet. In Giswil hatten sogar drei Burgen den Wächter- und teilweise auch Zolldienst zu versehen. Wahrlich eine systematische Befestigung der bedeutungsvollen Brünigroute. Die frühe Reichsunmittelbarkeit Obwaldens und des Oberhasli weist bestimmt auch auf die Wichtigkeit des Brünig-Grimselüberganges hin.

Wenn Rosa Küchler-Ming den Historikern zuruft, man solle sich hüten, das Bestehen der Gotthardstraße vor dem urkundlich nachweisbaren Termin mit Tatsachen beweisen zu wollen, die sich mindestens ebenso gut auf den Brünig-Grimsel-Griesübergang beziehen lassen, so kann man ihr nur beipflichten. Einige Hinweise der Schriftstellerin auf bestimmte geschichtliche Ereignisse sind bestechend. Hier nur ein Beispiel. Im Sommer 1004 reiste Kaiser Heinrich II. aus Italien in seine Residenz zurück. Am 12. Juni urkundete er noch in «Lucunavara», am östlichen Arm des Langensees, und war am 17. Juni schon in Zürich. War es bei den damaligen Wegverhältnissen möglich, innert fünf Tagen über den Gotthard- oder Lukmanierpaß nach Zürich zu gelangen? Kaum. Der Weg des Kaisers ging wohl von Varese über den Langensee und von dessen Ufern durchs Antigoriotal an den Griespaß, über Grimsel und Brünig und von dort auf dem kür-

zesten Weg nach Zürich. Willkommen war dem Kaiser dabei auch die weitgehende Benützung eines bequemen Wasserweges.

Der Brünig war nicht nur als internationaler Verkehrsweg von Bedeutung, sondern bildete auch die Operationsbasis der Fehden und Streifzüge, die sich aus den Feindseligkeiten mit dem Kloster Interlaken ergaben. Auf dem Brünig stand das Wighus, ein wehrhafter Bau. Dieses Grenzwerk wurde von den Unterwaldnern um das Jahr 1333 gebaut. Es bildete einen Teil der großen Unterwaldner Landesbefestigung. Die Grenze zwischen Hasli und Unterwalden blieb lange Zeit unbestimmt. Das Wighus war, weil es nicht mehr von Bedeutung war, längst zerfallen, als am 14. Mai 1494 die Grenze, wie sie heute besteht, festgesetzt wurde. Das Wighus hatte offensiven Charakter, während den in der Nähe befindlichen Letzimauern und Schanzen defensive Bedeutung zukam.

Die Nachbarn verbanden politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Beziehungen. Man kann, um auf die erstere Beziehung hinzuweisen, von einer eigentlichen Brünigpolitik sprechen. Am 15. November 1317 besiegelte Unterwalden auf dem Brünig einen Friedebrief mit Thun. Anfangs August 1323 fanden in Lungern zwischen Bern und den Waldstätten Verhandlungen über ein gegenseitiges Bündnis statt. Das im Jahre 1133 erstmals erwähnte, außerordentlich reiche Kloster Interlaken ging Anno 1340 ein Landrecht mit Obwalden ein. Aber schon neun Jahre später lehnten sich einige oberländische Gemeinden, unterstützt von den Unterwaldnern, gegen das Kloster auf, jedoch ohne Erfolg. Der Kleinkrieg aber dauerte weiter. Allzu gerne hätte Obwalden ennét dem Brünig ein Herrschaftsgebiet für sich beansprucht. Die Aufnahme Berns in den Bund der Eidgenossen (Bündnis mit Uri, Schwyz und Unterwalden vom 6. März 1353) aber schränkte diese Ausdehnungspolitik empfindlich ein.

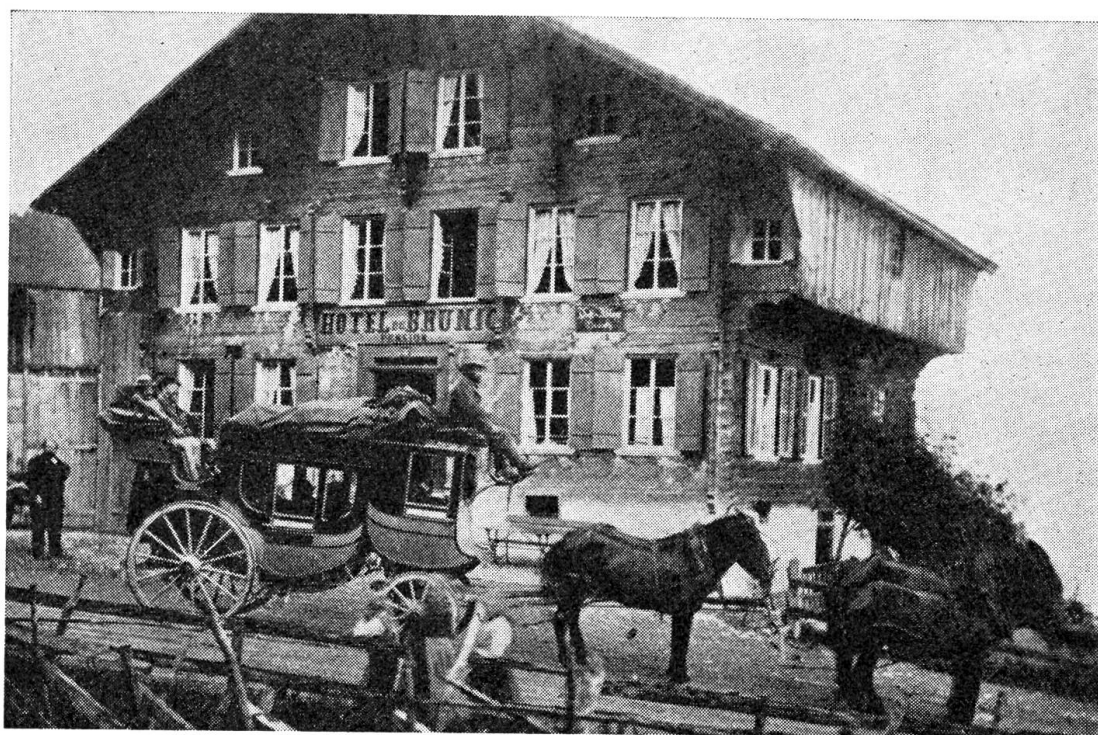
Mit den Haslern waren die obwaldnerischen Nachbarn besonders befreundet. Gegenseitig luden sie sich zu Schwinger-treffen ein, wobei es allerdings nicht im-

mer ohne Schlägerei abging, sodaß die Obwaldner Regierung einschreiten mußte. Gerne gesehen waren auch die Obwaldner Tanzmusikanten. Ein Schwander, so wird erzählt, soll sich zur Bemerkung verstiegen haben, er sei ein paar hundertmal an Silvester mit seiner Baßgeige über den Brünig gezogen.

Auf die wirtschaftlichen Beziehungen weist u. a. das Zollhaus auf dem Brünig hin. Es stand rechts des heutigen Gasthauses «Brünig-Kulm» (siehe Abbildung). Der

derntags erreichte man Brienz oder Meiringen. Der nächtliche Weg der Schmuggler aber war in verschiedener Hinsicht nicht ohne Gefahr. Sie kamen jeweilen am Morgen in Brienz an.

Vor der Erstellung der Fahrstraße wurden die Fremden entweder von den sog. «Herrenführern» zu Fuß begleitet oder von den sog. «Herrenträgern» getragen (siehe Abbildung). Daß aus dieser Zeit köstliche Episoden überliefert sind, kann man sich vorstellen. So fiel einmal eine



Auf Brünig Kulm

Zöllner wurde Ohmgeldner genannt (Ohm = Flüssigkeitsmaß). Das Volk sah also im Zöllner vorwiegend den Einzüger des Getränkezzolles. Der Schmuggel blühte. Vor allem wurde nachts der in Lungern produzierte Schnaps nach Meiringen oder Brienz geschmuggelt. Dem Zoll nicht unterworfen war der Anken, der im Räf über den Brünig getragen wurde. Von Hergiswil nahmen die Träger Glaswaren bis ins Wallis mit. Die erste Tagestour erstreckte sich von Hergiswil bis Kaiserstuhl. Dort wurde in einem Streuegaden übernachtet. An-

Dame aus der Sänfte über das Bord hinunter. Unten angekommen, rief die Wehrhafte: «Haben Sie meine Geistesgegenwart gesehen?» Die Träger lachten und meinten: «Bei uns sagt man dem anders.» Einmal mußte der Hund eines Engländers hinaufgetragen werden. Die Träger wurden sich schlüssig, den Hund aus dem Korb steigen zu lassen, damit es ringer den Berg hinauf ginge. Wie der Hund wieder eingefangen werden konnte, wird nicht erzählt. Gemäß der landrätlichen Verordnung für die Träger über den Brünig, vom

5. Juli 1856, mußte der, «welcher sich mit Tragen von Personen oder Effekten über den Brünig beschäftigen wollte, einen guten Leumund haben und von anständigem Betragen sein sowie die erforderlichen Kräfte und Fähigkeiten besitzen, anständig gekleidet erscheinen und durfte nicht dem Trunke ergeben sein». Ein Herrenträger erhielt für einen Gang nach Meiringen oder Brienz nicht mehr als fünf Franken. Ueber das Entgegengehen, sog. Lootsen, wurden spezielle Bestimmungen erlassen. Die Träger wurden auch «Säßler» genannt.

Ein berühmter Wanderer zog im August 1831 über den Brünig, der geniale Komponist Felix Mendelssohn. In einem Brief an seinen Vater führt er aus: «Schon die Reise von Sarnen aus war reizend, und fortwährend habe ich es bedauert, daß Du, lieber Vater, nicht über den Brünig gegangen bist, es würde Dein Lieblingspunkt geworden sein. Schönere, größere Bäume und ein fruchtbareres Land habe ich nie gesehen, als da; auch ist der Weg so wenig beschwerlich, als ginge man nur in einem großen Garten spazieren, die Abhänge sind mit langen schlanken Buchen bewachsen, die Steine ganz mit Moos und Kräutern verdeckt, Wuellen, Bäche, kleine Seen, Häuser, auf der einen Seite der Blick auf Unterwalden mit seinen grünen Wiesen, dann nach ein paar Minuten das große Haslithal mit den Schneebergen und den Wasserfällen von den Felswänden, und immer ist der Weg von dicken gewaltigen Bäumen beschattet.»

Der Weg wurde nicht immer so gerühmt; besonders von denen nicht, die ihn aus beruflichen Gründen häufig begehen mußten. So bezeugt schon am 10. Februar 1539 Thomas Halter, er habe auf diesem sehr bösen Weg «gesoumet». Zwei Wege führten seit alter Zeit gegen den Brünig, westlich der Saumweg, östlich ein Pfad mit eingehauenen Stufen, die sog. «Käppelstiege». Diese Stiege war für die Saumtiere nicht passierbar. Beide Wege vereinigten sich beim Sewli auf Obwaldner Boden. Der Saumweg wird in den Staatsprotokollen (1670) als Roß-Straße bezeich-

net. Die Kosten des Unterhalts dieser Straße gingen zulasten des Staatssäckels. Den Fußweg, auch steinerne Stiege genannt, hatten die Kilcher von Lungern zu unterhalten, indem sie die ausgebrochenen Bsetzisteine wieder in Ordnung zu bringen hatten. Gar häufig gingen bei der Regierung Klagen ein, daß die Straße und der Fußweg durch das Holzreisten der Teilsame Obsee verdorben und unsicher gemacht werden. Der Oeffentlichkeit entstanden dadurch große Straßenkosten. Die Straße war ohnehin schon schlüpfrig und rissig. Ganz besonders waren die ortskundigen Reisenden durch den Holzschlag großer Gefahr ausgesetzt. Im Jahre 1747 wurde dann auf obrigkeitlichen Befehl beim Tößli hinter der Fluh, wo der Fußweg ein wenig seitlich sich abwärts wand, durch Holzaufschichten eine Straßenunterführung erstellt, sodaß die Trämel über die Straße hinaus in den unteren Wald hinab schossen.

Obwalden wünschte sehnlichst, daß eine gehörige Fahrstraße über den Brünig erstellt werde. Zu diesem Zwecke mußten mit dem Stand Bern Verhandlungen aufgenommen werden, um von dieser Seite den entsprechenden Anschluß gewährleistet zu bekommen. Interessanterweise nahm sich Nidwalden mit Vehemenz der Sache an und schrieb am 13. Mai 1811 einen Brief an Schultheiß und Rath des hohen Standes Bern. Darin wurde u. a. ausgeführt: »Die Eröffnung einer neuen Landstraße über dieses Gebirge nach dem Oberland und durch den ganzen Kanton Unterwalden würde so mannigfaltige Vorthelle gewähren, daß die zwar beträchtlichen Kosten für Anlegung derselben in einigen Jahren wieder eingeholt werden könnten. Die freundschaftlichen Verhältnisse, in denen der Kanton Unterwalden mit dem Oberland und dem ganzen Kanton Bern sich befindet, das Aufblühen der Industrie und der aufbäumenden Manufacturen des Oberlandes, die gleiche Denkart, Charakter, und die gute Harmonie beyder Kantonsbewohner, würden, wie sie bis dahin durchs Gebirge getrennt, auf einmal sich näher vereint, Handel und Wandel und alle Ar-

ten von Verkehr in bedeutende Aufnahme gebracht und der Wohlstand beyder Kantonsbewohner durch diesen benutzten Weg auf die entsprechendste Weise befördert.» Man gelange daher mit der nicht unwichtigen Frage an sie, ob sie nicht auch die Eröffnung einer solchen Straße jenseits des Brünigs anordnen möchten. Den Nidwaldnern schwebte eine Ueberlandstraße vom Brienzersee über den Brünig bis nach Buochs vor. Trotzdem allseits das Projekt

Brünigprojekt ins Hintertreffen. Ein Vorstoß wurde dann im Jahre 1837 gemacht, indem der Stand Bern anfragte, ob man zur Anlegung einer Straße über den Brünig Hand bieten wolle. 1840 lagen Pläne und Kostenberechnung vor und wiederum wurden Konferenzen abgehalten, aber erst in den Jahren 1857—1860 wurde die neue Straße Wirklichkeit.

Jetzt begann die Zeit der Kutscher oder Roßner. In Giswil und Lungern wurden



Träger und Kutscher in Lungern

begrüßt, Konferenzen abgehalten, Gutachten und Pläne erstellt wurden, kam die Sache nicht vom Fleck. Ob- und Nidwalden erhofften vom Stande Bern einen Geldvorschuß. Inzwischen, im September 1812, ersuchte Nidwalden den Stand Obwalden, daß die Verbindungsstraße gegen Kerns in einen fahrbaren Zustand gesetzt werde; sie würden ihren Teil auch ausbauen. Die Gemeinde Kerns machte Schwierigkeiten und erklärte, sie sei zur Zeit mit ihrer Kirchenarbeit beschäftigt. Obwalden trat nun an den Bau und Ausbau der Landstraße Alpnachstad-Sarnen-Giswil-Lungern heran. Dadurch geriet das

Vorspannpferde bereit gehalten. Zwischen den Rossehaltern entspann sich eine heftige Konkurrenzierung, sodaß eine Vorspann-Verordnung erlassen werden mußte. Diese Verordnung hatte aber keinen großen Erfolg, da die auswärtigen Kutscher die bewährten Pferde bevorzugten und sich diese aussuchten, ob nun dieses oder jenes Pferd an der Reihe war. Denn die Pferde wurden nummeriert. Es galt auch hier der Grundsatz: Wer zahlt, befiehlt. Die Vorspannpferde wurden meistens durch sog. Vorspannbuben begleitet, also nicht vom eigentlichen Besitzer des Pferdes. Eine Ausnahme machte damals das «Veri-Franzi»,

eine Frau, die mit einem dicken Pferd den Vorspanndienst betrieb; sie soll jeweilen ein schönes Trinkgeld erhalten haben. Den Brünig passierten meistens reiche Leute, die mit Vorliebe mit Gold zahlten. Die Wichtigkeit, die der Brünig seit der Vollendung der neuen Straße und ganz besonders seit der Eröffnung der Eisenbahn Zürich-Luzern hinsichtlich des Fremdenverkehrs erlangt hatte, war groß. Einer Zeitungsnotiz aus dem Jahre 1864 ist zu entnehmen, daß während der Fremdenzeit täglich 40 bis 60 Zwei- und Dreispänner den Brünig passierten, was einer Personenzahl von 200 bis 300 nahe kam.

Neben dem Vorspanndienst wurde auch der eigentliche Kutschnerdienst betrieben. Die Fuhrwerke warteten in Alpnachstad die Ankunft der Dampfschiffe ab. Sie mußten sich gemäß Verordnung von der Schiffbrücke weg auf der oberen Seite der Straße in gerader Richtung aufstellen. In der Einnahme der Plätze hatte unter den Kutschnern ein gleich begünstigender Wechsel stattzufinden. Gleichwohl trieb der Eigennutz seine Blüten. Viele Kutschner fuhren sogar die Fremden um jeden Preis, der kaum für den Unterhalt von Mann und Pferden hinreichte. «Daß bei solcher Pfuscheri die Rechnungen im Herbst mager ausfallen, soll uns nicht verwundern», schrieb ein Zeitungsmann.

Mit der Aufnahme des durchgehenden Verkehrs trat auch die Postkutsche auf den Plan, die ihren Dienst auf der Strecke Alpnachstad (Schiffstation)-Brünig-Brienzi-Meiringen versah (siehe Abbildung). — Die Postverwaltung hatte anfänglich gegenüber den einheimischen Kutschnerbetrieben einen schweren Stand, da ihr von diesen die Fahrgäste weggelootet wurden. Um ihnen entgegenzukommen, wurde — sozusagen als Kompromiß vom Jahre 1869

an durch das Postdepartement der Beiwagendienst eingerichtet. Der Postkurs bestand somit aus dem Hauptwagen, den die Postverwaltung stellte, und den je nach Reisendenzahl notwendig werdenden Beiwagen, die von den einheimischen Pferde- und Fuhrwerkhaltern gestellt wurden. Die Posttaxe betrug 65 Rappen pro Stunde. Mit einem Einspanner durften nur zwei, mit einem Zweispänner drei bis sechs Personen geführt werden. Trotz dem Verdienst bringenden Beiwagendienst organisierten die Privatbetriebe eigene Fuhren auf der ganzen Brünigroute, also von Luzern bis nach Meiringen, Brienzi und Interlaken. Sie konnten sogar vom Postdepartement erreichen, daß die Führer der eidgenössischen Post nur eine Anzahl von 50 Reisenden pro Kurs zur Beförderung annehmen und auf den Dampfschiffen keine Propaganda für den Postkurs (Engagieren der Reisenden) betreiben durften. Die Zahl der Reisenden hatte derart zugenommen, daß Postkutsche und Privatbetriebe gut nebeneinander leben konnten.

Der Bau der Brünigbahn wurde von den Pferdehaltern als Katastrophe angesehen. Am 15. Juni 1888 erschien im Amtsblatt die postamtliche Kursanzeige: «Da am 14. Juni der regelmäßige Betrieb der Brünigbahn beginnt, so fallen auch mit diesem Tag die Fahrpostkurse über den Brünig und zwischen Alpnach und Sarnen etc. dahin.» Die Technik schritt mächtig voran. Bald nach Eröffnung der Brünigbahn erregte das staubaufwirbelnde Automobil die braven Gemüter. Die Brünigstraße mußte den Verkehrsverhältnissen angepaßt und ausgebaut werden. Und die Zeit naht, da der berühmte Brünigpaß auf einer mit Schleifen und Bogen schwungvoll geführten Autobahn befahren und bestaunt werden kann.

Wir bitten Herr, auf allen Wegen,
gib gnädig uns zur Reis' den Segen