

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1971)

Artikel: Einstige Strassenprobleme, umstrittene Zölle und die alte Sust zu Tracht (Brienz)
Autor: Buri, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096673>

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: 25.03.2026

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

Einstige Straßenprobleme, umstrittene Zölle und die alte Sust zu Tracht (Brienz)

1. Eine Protestaktion um 1800 weist auf Schwierigkeiten

Wir eröffnen den Reigen der Probleme mit einem Brief aus Meiringen. Er ist datiert mit dem 31. Juli 1800 und unterzeichnet vom Munizipalvorsitzenden wie auch von Sekretär J. Zopfi. Obwohl der Text nichts Weltbewegendes beinhaltet, geben wir vom Protest nahezu alles im alten Wortlaut wieder:

«Bürger und Fründe!

(an die Amtskollegen in Brienz adressiert)

Da eüere Schifflöthe Hohlenwäger und Kuster ganz *eigenmächtig*, unserer an sie erlassene Gegenkundmachung ohnegeachtet, jhren angenommenen *Dienst nicht* mehr vortsetzen, sondern nur thun wollen, was jhnen beliebt und sich jhnen Schiken will, damit aber dem Publicum nicht gedienet ist, und sonderlich daß *Comercium* dadurch zu algemeinem Nachtheil gehindert wurde und man es nicht so gehen lassen kan» usw.

Der Protest fährt dann weiter, wie von seiten der Meiringer Behörde auf kommenden Samstag eine Besprechung des Notstandes beschlossen worden sei. Man will herab nach Brienz kommen, sich mit der verantwortlichen Munizipalität hier unterreden und Maßregeln helfen beraten, die früheren geordneten Transporte wieder in die Wege bringen.

Munizipalitäten sind Neugründungen der Helvetik, und sie haben neben den örtlichen Gemeindekammern, den Verwaltungen, ganz spezielle Funktionen übernommen, u. a. das Verkehrswesen, insbesondere dabei das Innehalten bestehender Satzungen und Erlasse. Als Aufsichtsinstanz findet jedenfalls die Behörde im Hasli, man breche da das Recht, eingegangene Abmachungen, die den Transitverkehr, den Handel sowie den Personentransport hätten regeln müssen. Man gedenkt im weitem, bisherigen etwas schlaffen Ordnungen vermehrte

Impulse geben zu können. Man sucht, bisherige Ordinari-Fuhrtage auszubauen und ist gewillt, auch die Brienzer dafür zu gewinnen. Aber was will man, wenn's dem bösen Nachbarn nicht gefällt. Eine stattliche Korrespondenz weist auf bisherige Misèren hin, deckt aber andererseits Ansätze auf, die moderne Transporte und eine bessere Kommunikation anstreben.

Wir merkten bereits an, daß Brienzenz etwas hemmend auftritt. Deshalb das Ansinnen von seiten derer im Rayon Bödeli, es wäre wohl zweckmäßig, die Ringgenberger zu mobilisieren, gerade auf dem Wege des auszubessernden Straßen-Transits. Brienzenz ergeht sich etwas in Kleinlichem und möchte mit Meiringen erst gewisse Ansprüche wegen gehabter Verluste erledigen. Solche sind entstanden, da der regierende Franzmann, die helvetischen Requisitionen mehr und mehr Ansprüche erhoben, Fuhrungen geboten, Heu- und Bettenlieferungen forderten und was weiß ich!

Dessen ungeachtet verfolgt das Hasli unbeirrt das zu sanierende Transportwesen, die gesicherte Karrerei und die vereinbarten See-Fahrten gemäß Vertrag und Ordnung. Es erwirkt, daß Sonntag, den 10. August, desselben Jahres ein Kanzelruf in Brienzenz ergeht, wonach verkündet wird:

Wohl beklagen sich die Schiffs- und Fuhrleute von Thun bis Brienzenz über erlittene Einbrüche in ihr Transporten-Recht, es täten jetzt Unberechtigte Handelsgüter weiterschaffen. Dies ist allerdings dem Transportreglement zuwider. Und dennoch ist es unzulässig, durch die konzessionierten Fuhrleute die Tätigkeit einzustellen. Aber sie tun es für solange, bis Remedur eintrete.

Die Schwierigkeiten bewegten sich nicht einzig in kleinstem Kreise, vielmehr färbt sich die Misère in weiten Teilen des Oberlandes ab, und man sucht richterlich Schutz, bewendet die Hilfe nicht auf persönliche Verunglimpfung. Alles wird darangesetzt, die konzessionierte Fuhrhalterei wieder fest in die Hand zu bekommen.

Zwar kündigt sich die Neuzeit mit Handels- und Gewerbefreiheiten an. Wir sehen aber Bevollmächtigte aus der Gegend zusammentreten — die Brienzerwünsche will man auch ohne sie untersuchen — und man strebt eine Mittellösung an. Etwa nach der Faustregel:

Ihr erhaltet die Konzession, die Schiffmannsrechte und die Karrerprivilegien zurück, aber wir zwingen euch, daß ihr die Transporte nach unsern Wünschen

tätigt. Und daß es ernst gilt, ergeht der Erlaß durch Polizeiorgane, durch Weibelsbott. Ihr habt aber schriftlich und ohne Säumen die Stellungnahme bekanntzugeben.

So sehen sich die Brienzer *Karrer* und mit ihnen die Schiffer kurzfristig zum Entscheide gedrängt. Und man bequemt sich in die Notlage. Typisch ist die Annahme-Erklärung eines der Brienzer.

«solche Aufforderung mit freiden angenommen. Dises hab ich gewinst (gewünscht) — aber wans nur mit Treung (Drohung) solte vorbegehen und nicht gehandhabet wärd, so wärd ich dasjånige thun, was ich ietz getan . . .»

Den sich in die Länge ziehenden Streik-Handel verfolgen wir hier nicht weiter. Man erkennt daraus aber deutlich, wie es Probleme der Transporte schon eh und je hat gegeben, und sie sind fast gleicher Art, wie sie auch noch in der Folgezeit sich abfärben. Hier nur skizzenhafte Züge: Anno 1814 notifizieren die Transportverpflichteten in ihrer neuen «Ehrerbietigen Vorstellung» den Oberherren, wie Handel und Transport durch mißbräuchliche Praktiken fast ganz zum Stillstand kommen, die Züge über die Grimsel sind eingegangen, wo einst schöne Summen zu verdienen, da ist heute wenig Abwurf, der geringe Handelsertrag läßt kaum mehr den Zins zusammenbringen.

2. Wann soll ein Schiffmann fahren — die Taxen — wer sorgt für den Wegunterhalt?

Unsere Verkehrsschau bringt nur Aspekte, die Zusammenhänge herzustellen fällt weg, doch was wir ins Erinnern rufen möchten, diene zum bessern Verständnis des Einst. Den «Uferschutz»-Leuten dürfte die Materie auch nicht völlig gleichgültig sein.

Bevor wir zu den Einlad- und Ausladevorschriften übergehen, resümieren wir noch kurz, wie eigentlich bis um 1830 eine Art Zunftherrschaft bestand im Transithandel, daß ein wohlbestallter Karrer einen ebenso hohen Berufsstolz an den Tag zu legen wußte, wie die Sustmeister, die Inhaber der Schiffsherrlichkeit.¹⁾ Wie dann nach 1830 im Erinnern an neue Volksrechte die Eingriffe in die ältere Selbstherrlichkeit erfolgt, deutet auch die Illustrationsprobe «Ehrerbietiger Vortrag»

¹⁾ Über die Schifffahrtsherrlichkeit schrieb der Verfasser 1936 im UTB-Jahresbericht (Seiten 32—41).

Ehrenbietiger Vortrag
für

$$\begin{array}{r} 1838 \\ 30, \overline{15} \\ \hline \end{array}$$

Abwanden zum Boden, Pflanzmann von und Ansaugen,
für sich und Witschaft, von

die Brit. Pflanzungs-Commission zu Gutachten

Gut und Wohlgefallen Hannan!

[illegible]

2. *Chrysomelids* 20

derer, die mit dem Transit auf dem Thunersee zu tun bekamen und an die zuständige Kommission zu gelangen suchten, die mithelfen soll in Sachen «Aufhebung *aller Vorrechte*» und der Gleichstellung der Staatsbürger. — Doch jetzt die ältern Transitvorschriften:

«Wie und an welchem Tag der Schiffmann zu *Tracht* abfahren soll. (7) Nach solch wohl eingelegtem Guth soll das Märtschiff von Tracht nach Unterseen jeglichen Freytags Morgens um vier Uhr droben zu Tracht von Land stoßen, und wann die Witterung es zulasset, selbigen Morgens ohngefährd um neun Uhr bey der Sust zu Unterseen anlangen; und hinwiederum jeglichen Zinstag (Dienstag) Morgens um neun aufs längste von der Sust zu Unterseen mit Waar und Guth abfahren, und nach Tracht zuruckkehren, also daß selbiges bey guter Tags-Zeit zu Tracht wieder anlangen thüe. Allwo die Waaren in der dortigen Sust entweder sicherlich eingelegt oder an ihre Behörde abgegeben werden sollen.»

Diese von der sogenannten Schiffsbesatzung Anno 1752/55 erlassene Regelung ist später mehrfach geändert worden, aber in den Grundsätzen blieb sie. Die Tageszeiten, die Markttage auch, gaben oft viel Diskutierens! Hier hatten die Tagungs-Vorsitzenden und Versammlungsleitenden gar viele Wünsche zu koordinieren.

Die Gebührentaxen von damals sind den Umständen angepaßt, figurieren in ebendemselben Verkehrserlaß und seien hier gekürzt wiedergegeben:

	Batzen	Kreuzer
Von einem Saum Wein ab Tracht nach Unterseen oder von da nach Tracht	1	
von einem lären Faß von 2 Säumen		2
was mehr haltet, vom Saum		1
von einem vollen Salzfüßli	2	2
von einem lähren dito		1
von einem Mütt Korn oder Roggen	1	2
von einem Mütt Dinkel oder Haber	1	
von einem Centner Eisen		3
von einem Centner Waar, welcher Gattung es immer seyn mag, Ryß, Molchen etc.		3
von einer Kuhe	2	
von einem Pferdt	3	
von einer Person, so im Schiff erbeitet Nichts	—	—
von einer Person, so nicht arbeitet	1	

Wir merken dazu an, daß natürlich der Zentnerbegriff die 100 Pfunde versteht, daß jeder Batzen rund einen kleinern Taglohn, etwa eines Handlangers beinhaltet, daß die Bernbatzen gleichwertig sind wie 4 Kreuzer, weiter wie man mit Maß rechnete zu rund 1,67 heutigen Litern, das Mütt wiederum 12 Mäs enthielt, was etwa 168 dm³ Hohlmaß sein sollte. Über die Wertung, über die Transportbeanspruchungen aller Art möchten wir uns nicht weiter einlassen, aber hinweisen, wie die erwähnte Taxe von 1752/55 noch bewertet hat: So die Leistung von ganzen 50 Batzen bzw. 2 Kronen, falls einer oder eine das Märitschiff «expressè» beanspruchte, aber halb so viel, wenn man es beim Halbschiff bewenden ließ, noch etwas bescheidener ist die Taxe bei der Sonderfahrt mit dem sogenannten Weydschiffe.

Es stellt sich aber noch ein zusätzliches Problem. Dann nämlich, wenn das Ländten in Tracht durch erhebliche Umstände unmöglich wäre oder aber der Einlad dort. Eine Verlegung kienholzwärts, ja weit am Ostrande der Verschüttungszone in Ballenbergnähe, geht auf Verabredungen zurück, die weit zurücklagen.²⁾ Denn mit der Sustverlegung nach Tracht hierseits der großen Bach- und Verschüttungszone kam es stets wieder vor, daß sowohl Ab- wie Auslad in Richtung Hasliaare bewerkstelligt worden ist, was aber erheischte, daß der oder die Beteiligten sich mit dem «Schiffman in billigkeit» abfinden mußten, wie ein Entscheid von 1680 statuiert. Das lange und oft zähe geführte Hin und Her, die Taxenforderungen gegenüber Haslern als Landsfremde usw. sei nur am Rande glossiert, man könnte seitenlange Ausführungen diesbezüglich anstellen. Item: Man einigte sich letztlich 1752 bei solcher Sonderfuhr über die Kienholzlaunen bis zur Hasliaare mit etwas über 7 Batzen (aber 5 Batzen, wenn das Halbschiff benötigt ist). Gemäß Schlußartikel kommt der Abgabe rechtlich Zollcharakter zu, die Zollverpflichtung ist allerdings in etwas abgeschwächter Weise vermerkt, da es sich nicht absolut um ein Brückengeld gehandelt hat,

²⁾ Hinweise darüber cit. a. a. O. p. 39 f. — Manches Lesenswerte findet sich auch in Hartmanns Gr. Landbuche.

Der Verfasser hat seinerzeit ebenfalls die Zustände vom Neuhaus kurz dargestellt, speziell dargetan, wie vor 300 Jahren dort aus verständlichen Gründen gleich drei Sonnenuhren angebracht worden sind, zwei Berner Bären usw. — Die dort geltende Zolltafel vermerkt übrigens weiter: Taxen für Wollenballen, für Leinentücher, Käse, Anken.

aber für die Zollbrücke in Interlaken-Ost erwähnt ist, gleich wie der zu Unterseen/Blatten oder Neuhaus.

Wir sind etwas ausholend beim Schiffsweg verweilt, und es dürfte doch Zeit sein, unsern Karrwegen, den Säumern und sonst Wegfährtigen nachzuspüren. Das Zollgeld, die gebührenheischende Wegschränke führte uns ohnehin dazu. Vom Brünig herab, wo ein Zollstock lange vor 1600 bezeugt ist, von Hasli an der Gassen talwärts führte die Landstraße herunter ins Kienholz. In einem Pergament von 1363 ist ihrer gedacht als der «Gasson der lantstraße, die von Meyringen abgat in daz Kyenholtz». Doch am abfallenden Ballenberg, beir Balm, im äußern Kienholz gabelte die Wegsame auch gegen Hofstetten zu, hinan nach Wyler am Brünig, auf längerer Route auch der Kilchweg heißend, doch von Karrern und Säumern oft verwendet. Dies bildete der triftige Grund, daß sowohl Brienzwiler wie Hofstetten an den Susteinnahmen mitinteressiert sind zum Zwecke, Beträge für ihren Wegunterhalt anzufordern. Man hat ihnen solche Zuschüsse denn auch ehemals zugestanden.

Wie war es sonst mit Karrweg und Straßenunterhalt beschaffen? Schlecht genug. An anstoßenden Grundstücken haftete nur teilweise die Pflicht zum Wegunterhalte. Bei vielen ist eine derartige Obliegenheit nicht oder nicht mehr erweislich. Sozusagen als Belegstück sei ein Handänderungsakt erwähnt, davon die Rede des Unterhalts an der Landstraße ist. Er gelte für weitere, die verschollen sind.

Bis zum Jahre 1639 war ein Hs. Zurflüh aus Oberried Inhaber eines Liegenschaftsteiles, das an die öffentliche Straße grenzt. Der Lage nach zu schließen, dürfte das Grundstück außenher Tracht (also im Raume Kienholz) gelegen sein. Unweit der Landstraße bildet ein «Gießen» die Marche, gegenüber aber der gewohnte Karrweg. Die Handänderung aus Privatbesitz an die Gemeinde Brienz mag mutmaßlich damit zusammenfallen, daß jetzt die neue Trachtsust mit den Zugängen Schwierigkeiten offenbart hat. Man kann sich ja die Situation vergegenwärtigen. Innerhalb der einstigen Reichsstraße Hasli — neue Sust bei Brienz — entstand eben die Lücke! Nun schließt sie Brienz mit Zukauf von Land. Auf dem Landstück haftet seit 1628 die Obliegenheit, «selbigem gut nach... die Landt-straß... in gutem Wesen undt (in) ehren zuoerhalten, auch studen und gestrüpp ußzuohauwen, undt sonsten was zu erhaltung ermelter Landtstraß dienstlich ist, zuo verrichten».

Wie viele Klafter entlang der Straße so zu unterhalten waren, sieht man nicht aus den Zeilen. Daß die Regelung Rechtskraft besaß, er-

hellte schon daraus, daß der offizielle Landschreiber den Text niederlegte.³⁾

In Prof. Dr. Fellers «Berner Geschichte» kommt der Verfasser kurz auf die ländlichen Straßenzustände zu sprechen und verweist aus guten Gründen auf große Mängel und auf das *Kunterbunt* im Transit hin. Ebenfalls unterläßt die Schrift nicht den Hinweis auf Aufsicht und Kontrolle des unerlaubten Handelsverkehrs und sogar auf Konfiskationsrechte bei Zöllen. Solche Durchsicht und etwaige Behändigung trifft auch für Tracht zu, erst etwa zu Zeiten, wo das Tabakrauchen zur Manie ward, ehe man es von Bern endlich freigab.

Dazu kommt der Wirrwarr im Kalenderjahr, denn nur zu oft tritt ein, daß hinterm Brünig kein Sonntag ist, aber wo der Transit die Straße belebt hat, und wo wegfährige Katholiken hätten zu Tracht abwarten müssen, bis im Bernerland die Sabbatruhe vorbei. Schiffte man gesetzwidrig den See hinab und herauf, dann griff die Kirchengewalt, das Chorgericht, rigoros durch. Mit halben Warnungen kam man nicht mehr aus!

Hemmend sind weiter die schuttführenden *Bergwasser*, die vielen zwischen Niederried bis zum Ballenberg, eingeschlossen die drei hinter dem Fluhberg. Lange vor Erlaß der erneuerten Straßensatzung (1744/45) hat Bern (mit Zutun von Landvogt und Schultheiß zu Unterseen) ein gestrenges Auge für Unterlassungen. Ein guter Teil schon aus militärischen Erwägungen. Dann auch meldeten sich Handels-Sozietäten der Städte, selbst der Landschaft. Wenn im Aareboden ob Kienholz die Unwegsamkeit feststellbar wird, greift eine weise, fürsichtige Obrigkeit ein, wenn an den Hängen des hinter Brienzwiler aufstrebenden Rufibergs dem Saumweg Gefahr droht, greift Bern entscheidend ein. Etwa damals, als fast zur selben Zeit wie bei Bachverheerungen im Talgrunde des Haslis auch ob Wyler ein großer Felssturz die Passage hinderte, und wo die Waldstätter hätten Klage führen können. 1618 stellt Bern daher fest, daß eigentlich die zu Wyler eine Schuld trügen, indem man über dem Saumweg durch das sogenannte «Achranden», das Bucheckernsammeln, und speziell durch das Treiben der

³⁾ Eine typische Beyelschrift, wobei die Siegelung umgangen ist und zwei gleichlautende Texte «auseinandergeschnitten» werden konnten mit übereinstimmendem Rande, unregelmäßig und doch ornamental, konkav bzw. konvex.

Schweine in den Wald hat den Baumbestand geschädigt. Darum weist die Obrigkeit die Bauernschaft in die Schranken — und solche Maßregeln treffen nahe zusammen mit Maßnahmen zum Schutze des Karrwegs unten durchs Aaretal.

Augenscheine und verschiedene Marchregelungen laufen auf *Vereinbarungen* hinaus, die hernach viele Generationen Gültigkeit haben sollten. Hatte Hofstetten noch 1538 erklärt, bei ihnen gehe die rechte «Landtstraß» durch, wollen die im Aareboden Begüterten nur dann von solchem Paßweg wissen, wenn er ihnen von Vorteil war. Unter sich suchten sie sich die Kiesbänke, die Sandanhäufungen, die Runsen zuzuschachern, und nur selten genug bot man gegenseitige Hilfen an, den Wassern zu wehren im Gemeinwerk. So liest sich über Werkbauten vom Häftli, von den Winkelmatten, über die Wickenen und sonstwo.

1931 hat Dr. Rob. Marti-Wehren Auszüge aus Kirchenrödeln publiziert und kommt auch auf die Talverheerungen zu reden, unter anderem auf

die 1688-iger-Katastrophe, wo die Aare sei schrecklich ausgebrochen, wie man etliche Wochen die Straßen nicht hat brauchen können. Man hört auch von riesigen Schneemassen, die den Transit unterbunden. Man hat «wäder fahren noch ryten» mögen, einzel genannte Talleute sind Opfer der Murgänge, der Verheerungen geworden und wir finden ihren Heimgang in den Totenrödeln.

Große *Beschwerden* und *Nöte* lassen mitunter strengere Aufsicht rufen, entgegen erstem Eindruck. Buschwerk muß wie hindernde Zäune diskussionlos weg. 1643 geht ein scharfes Manifest ins engere Oberland — Schultheiß und Landvogt haben nicht large zu sein, und allen reitenden Postboten ist die Passage freizuhalten! Die in den Dörfern sind strenge zu mahnen.

Weitgehender Ausbau der Straßen seeaufwärts und in Richtung Brünig und Susten—Grimsel läßt auf sich warten bis ins 19. Jahrhundert. Kaum daß mit Postkonzessionsnahme der Fischer um 1690 die nötigsten Sanierungen bewerkstelligt worden sind. Wenn sich zwar Gelegenheit bot, etwa bei Susthändeln und Zollrevisionen, so blieb das nähere oder weitere Wegstück nicht ohne entsprechende Neu-Regelung. Wir erinnern an den Umstand, daß die Rechtsinhaber von Susten, mehr noch als die Zöllner, gewisse Verpflichtungen an den Saumwegen zu beachten hatten.

Für Brienz/Tracht gelten nach der Sitzverlegung um 1610 und mit Aufgabe der Sust Kienholz die folgenden Vereinbarungen:

- a) Brienzwiler und Hofstetten, als am Paßweg liegend, beanspruchen ihren Anteil am Gehalt- oder Susteingang zum Wegunterhalt, auf dem Entscheid aus dem vorigen Jahrhundert basierend.
- b) Den Hauptanteil beansprucht Brienz, insbesondere zum Wegunterhalt und zum Schwellenbau bei Sust und in Richtung Kienholz.
- c) Neubauten bzw. Umbauten um 1675, speziell auf Drängen der Hasler, weisen darauf, daß gewisse Teile in Tracht etwas verlotterten Zustand zeigen. Doch die Hasler sind zum Mittragen nur dann anerbötig, wenn zwingende Gründe vorliegen.
- d) Falls Haslitaler-Karrer oder sonst Wegfährtige (Brienzen) auf der Kienholzallmende Schaden zufügen, so ist zu untersuchen, ob derselbe ungebührlich sei entstanden; dann ist derartiger Schaden, nebenher der verzeigten Karrstraße, zu schätzen und abzutragen. Dem Schiffmann zu Tracht kommt solche Entschädigung zu, auch dann, wenn aus Unwegsamkeit die Haslitaler ihre Waren bis zur Hasliaare schaffen und so die Sustgebühren umgehen können.
- e) Sobald aber ein Karrweg nach der Räumung des Schuttes (durch die Wildbäche) wiederum verwendbar, so ist Tracht als Sust zu benützen und nach dem Umlad für die Hasligüter soll Brienz «jnen stäg und wäg zeverzeigen» schuldig sein.
- f) Eine zweiwöchige Lagerfrist will Brienz zugestehen, falls Gott ein «sonderbahr böß Wetter schicken» täte. Inzwischen ist Brienz gehalten, alles daranzusetzen, die Wegsame zu öffnen. Ist dessenungeachtet der Transit unmöglich, so ist Brienz verpflichtet, «denen von Haßlj wägsame durch die Güetter» zu verzeichnen, wo sie mit geringsten Schäden durchkämen ohne Anspruch auf Entschädigung der Belasteten.

3. Am Brünigweg spart Bern Sprengpulver aber auch die Landleute tun nicht alles nach Wunsch und Gebot

Der Wegausbau von Teilstücken, oft nur behelfsmäßig besorgt, begegnet je und je. Hier soll von einem Sanierungsversuch berichtet sein, der kaum auf halbem Weg stecken blieb, da das Sprengpulver versagt worden war durch die Zuständigen zu Bern. Es ist nämlich 1769 gewesen, also längst nach den meist üblichen Neuerungen im Verkehrswesen als Folge der Blütezeit der Fischerschen Post durch alle Lande. Ein größerer Felsabsturz hat das Projekt in Szene gesetzt, etliche hundert Meter oberhalb Brienzwiler, am Rufiberg. Zwei Varianten liegen zur nähern Prüfung vor, aber die zuständigen Bauherren zögern, dem

gründlicheren Sanierungsprojekt beizupflichten und versagen daher die Pulverabgabe. So kommt es zu keinem Wegverlegen und zu keiner Anlage von Wegkehren vor den felsigen Partien am Rufiberg. Man pflichtet dem billigeren Projekt bei und glaubt, mit Räumungsarbeiten auszukommen, auch einige Bortsicherungen über dem Abrutsch sucht man anzubringen.

Dafür erkennt die Obrigkeit, die dieses Mal kaum die landesväterliche, weise hätte benannt werden müssen, den bäuerlichen Ort zur ganzen Unterhaltungspflicht. Und der es mitteilen muß, ist Landvogt Wursterberger; nämlich etwa mit den Worten: Ihr zu Wyler am Brünig wißt, daß die Straßenreparatur euch zu Lasten gelegt ist, und ihr sollt sie «ehebaldest wieder bauen» (wie zu lesen) und zudem «Gott mit Unss!» Großzügiges Planen und oft kleinliches Verhalten in Sachen Straßen, Karrweganlage und der Transit überhaupt mag sich wohl die Waage halten. Noch ist die Zeit fern, bis eine Mediations- und Restaurations-epoche da grundlegend Hand bietet. Fast denkt man noch wie um 1400, wo der Grundsatz gilt, es sei ein Weg just so breit, daß sich Brautlauf und Gräbt ungehindert begegnen können, und es ist schon viel, wenn Anno 1473 eine Brienzer Dorfgasse 12 Schuh sein und bleiben müsse, eine Änderung nur dann erfolgen könne, wenn es einer Herrschaft passe.

Noch vermuten wir wohl zu recht, daß an einzelnen Dorfeingängen eine Art Tor ist. Die Feldhäge und Weideetter reichen bis an den Transitstrang, wo etwa Haglücken und zur Weidezeit auch Hüter gesehen worden sind. Bei Reiseberichten sind zwar etwa Strapazen übertrieben wiedergegeben, und doch tun wir gut, bis in die neueste Zeit hier an ein recht patriarchalisches Tun und Lassen zu denken. Es sei gestattet, von einem Amtsschreiben Kenntnis zu geben, das demnächst 170 Jahre zählt und so recht spürbar bzw. illustrativ die Situation der guten alten Zeit vergegenwärtigt. Das Schreiben lautet (wenig modernisiert):

An die Bürger

Präsident und Beisitzer der Behörde Brienzen (vom Bezirks-Statthalter)

Bürger und Freunde!

Ungeachtet meines Schreibens vom 15. dies, das ich wegen der Verbesserung der Straßen an Euch ergehen ließ, sind diese Straßen immer noch so schlecht, daß ihr Zustand, d. h. die Karr- und Hauptstraße von Brienzen nach Oberhasle

nebst der Trachtbachbrücke für Rosse und Wagen kaum mehr zu gebrauchen sind.

Die Landkarrer und andere Reisenden haben sich deswegen mehrmals an mich gewendet, mir diesbezügliche Vorstellungen gemacht und zwar mit der Äußerung, falls dieser beispiellosen Pflichtversäumnis nicht bald abgeholfen werde, so werde man höhern Orts Klage führen.

So trage ich Euch daher nochmals ernstmeinend auf, die Sache als dringend anzusehen, dem Übel doch ungesäumt zu begegnen, um vorzubeugen, daß besonders Brienz nicht auf anderem Wege durch höhere, unbeliebige und dem Orte nachteilige Verfügungen gezwungen werden müßte.

Gruß und Freundschaft der Unterstatthalter Joh. Fischer

Je nachdem Private, eine Behörde durch Pflichtvernachlässigung oder aber ein ganzer Landschaftskreis sich gegen Gsatz und Gebot verstießen, ergehen Abhilfemaßnahmen, Strafen und Neuregelungen, wo's not tat. Auf Sonntagsentheiligung im Transportwesen verwiesen wir in anderem Zusammenhang. Verschuldungen, direkt vom Trachtwirth begangen, werden uns noch begegnen; wo einer zur Fahrzeit unerlaubt über die zu transportierenden Fäßli ging, dafür Wasser nachgießen tat, langte ins ordentliche Strafverfahren, bisweilen endet die Strafverfolgung in der Machtbefugnis der Sittenpolizei. Bern schaltet sich ein, wenn aus dem Munde Wegfährtiger, zumal aus den Waldstätten, ehrwürdige Schelt- und Reizworte vernehmbar sind, etwa Meister Zwingli wäre ein Irrlehrer gewesen, er hätte auf unrühmliche Art sich mit einem Tier vergangen, liege entehrt irgendwo verscharrt!

Wenn aber wider Gebot und Erlaß ein Viehtreiber weder Wegzoll noch Trattengeldauflage geben will, so hielt man solchem die Ungebühr nicht nur vor, man hat ihn auch wegen Trotz und Hinterhältigkeit abgestraft.

Derartiges Vergehen soll hier noch zur Sprache kommen, obwohl es schon Erwähntes berühren mag. Es wird einen größern Zeitraum umspannen, wird bis ins 19. Jahrhundert hineinreichen. Obwohl die Grundsatzregelung des Bezugs von Trattengeld ⁴⁾ in den Sept. 1570

⁴⁾ Das Trattengeld-Finanzgeschäft ist von der Bauernsame einst aus triftigen Gründen verhöhnt worden, aber wenn dieser Zwangssteuer gegenüber der Staat die Zollbrücken fast ganz zu reparieren gewillt war, so nahm' man hin. So hat Bern einzig 1700/1701 in der Interlakner Abrechnung an die Brückensanierung (in Schloßnähe) über 3000 Geldpfunde verausgabt, die Nachbargemeinden nur zu Ehrentagwerken verpflichten können, dabei Brot und Wein gespendet.

durch Bern ausgesprochen ist und an die Gerichtsinstanzen des Oberlandes erlassen ist, sind stets wieder Einbrüche feststellbar. Ohne weiteres gibt der Text zu, es sei dies eine «beschwärd», die die Viehkäufer und Händler treffe, ja, man merke im Oberlande den spürbaren Unwillen. Die zeitlich doch etwas gelockerte Form verrät einige *Unsicherheit* des Gesetzgebers und Geldnehmers: Er weiß zuzeiten kaum, wie Angebot und Nachfrage in Einklang bringen. Noch vor 1600 ist die Zollstätte auf Brünigs Höhe ausgebaut, auch hier die Kontrolle des Trattengelds zu handhaben, wie dies bereits Brienz, wie es Grindelwald usw. schon tätigte. Mit dem neuen Jahrhundert — es haben sich Zänkereien ergeben — entscheidet Bern, daß es nicht ins Ressort des Landvogts in Interlaken falle, über der Trattenkontrolle zu wachen, vielmehr Sache des Schultheißen zu Unterseen sei, da zum Rechten zu sehen.

Bäuerliche Aufläufe, einzeln und ganze Landschaftsteile zugleich gehen in die Jahre 1641/1652 zurück und weisen eindeutige Merkmale auf, die speziell die Abfuhr gelder beschlagen, also die als Freiheits-einschränkung empfundene Handelskontrolle. Freundeidgenössische Boten und ihre Anträge vermochten letztlich die erhitzten Gemüter zu beruhigen.

Zumeist bleibt Berns straffes Regiment unerbittlich, es will sich nur ungern in den Einnahmen schmälern lassen. Denn die Geldquelle ist nicht gering. Hier nur die Trattengeldeingänge aus kurzen Jahren:

Eingang in der Landvogts-Jahrrechnung 1629

von Ulli zur Buchen zu Ringgenberg,

Ulrich Rubis in Grindelwald und Hans Matter uß Hapckern

Trattengeltt 82 Pfund 18 Schilling

Eingänge (1649):

Und hab von dreyen unterschiedlichen Vychhändlern zu Trattengeltt bezogen

53 Pfund 7 Schilling

Es bedünkt uns, daß noch vor 1600 das Inkasso an den Zollorten der Obrigkeit mehr eintrug, wir kennen Betreffnisse, die an die 400-Pfund-Grenze heranreichen (1598) und wo gesagt wird, daß vorweg Lamparter die Viehkäufer wären und wo ein Sonderregister dienlich war, die Zusammenzüge für die Buchung aufstellen zu können.

Daß nach 1640 niedrigere Eingänge vermerkt sind, wird wohl seine guten Gründe gehabt haben. Bei den Einwendungen steht einmal zu lesen (es sind die Klagen der Landleute, nicht der Händler allein):

Zum sechsten, was das Vieh betrifft, das die Fremden aufkaufend und die Landleute ihnen erst bei den Häusern an die Hand geben, so sprechen (oder verlangen sie) «sy sigendt kein Zoll schuldig und *weigerent hiemit denselben zegebenn*» (4. Nov. 1629).

Zollverweigerung tritt auch ein, wenn beispielsweise einmal die Brienz (als Herrschaftsleute zum Unterschied der übrigen Landleute des Bödelis) fest glaubten, den Bödeli-Weinzoll nicht pflichtig zu sein. Auftragsgemäß untersuchen nun Säckelmeister und Venner Berns die strittige Angelegenheit, und man hört, daß Unterseens Weibel auf der nur teilweise in bar haftende Gebühr beharrte; denn zum Teil ist ein Kleinteil in Wein zurückzulassen! Man kam Brienz etwas nach und erließ die Zollpflicht ganz bei ganz kleinen Mengen.

Auch bei nur flüchtiger Umschau muß man feststellen, daß an gar manchen Stellen, zu den unwahrscheinlichsten Gelegenheiten dem Fiskus ein Schnippchen geschlagen worden ist. Glücklicherweise umgeht man den Verkäuferbegriff des Einheimischen (gibt sich als Angeworbener aus), übernimmt Zutreiberdienste bis weit über die Grenzen, um so den zwischen Bern-Solothurn-Freiburg eingehandelten Trattenzoll lächelnd zu umgehen.⁵⁾

4. Straßenvorschriften und von Schwierigkeiten im Ausbau

Wir wiesen bereits hin wie vormals die Zunahme des Gästestroms angetan war, ebenfalls in unsern Gefilden den Ausbau der Fahrwege zu

⁵⁾ Selbst Metzkühe kann man mit Finten, mit Listen aus dem Aaretal beschaffen, und erst bei Gerichtssprüchen, wenn es um Eid und Schwur ging, gibt man etwas kleinlaut vom Schwarzhandel Red und Antwort.

Einmal deponieren die Altväter: Wir dürfen doch das Hornvieh geben und verkaufen wem und wo wir für gut finden, auf den Bergen, auf Alpen, bei den Häusern und vor den Stäfen oder innen... Doch Berns Weisung ist auf eine andere Interpretierung bedacht. Man sieht, so oder so ist stets schon Wirtschaftspolitik betrieben worden. Es wäre verdienstlich, den Belangen des Zolls, der Viehverkäufe zwischen 1550 und 1700 einmal näher auf den Grund zu kommen.

fördern. Doch bevor wir in dieses Kapitelchen hineingeraten, erinnern wir, wie so um 1810 herum es Fahrvorschriften gab, die immerhin etwas Interesse verdienen. Speziell meinen wir einen Erlaß, den die Vorsteher auch bei uns bekanntzugeben hatten, und ausgegangen ist durch Schultheiß und Räte Berns:

«Wir . . . thun kund hiermit: Zur Abwendung von Streit und Unglück, die aus unvorsichtigem Fahren entstehen können: Ein *Fuhrmann*, der nicht bey seinem Fuhrwerk ist, oder dessen Führung so vernachlässigt, daß Unglück oder Schaden daraus entsteht, ist darum verantwortlich und soll noch darüber (aus) nach dem Ermessen des Polizey-Richters dafür abgestraft werden.

Wenn auf engen Neben-Straßen zwey Fuhrwerke gegeneinander fahren, soll das leichtere Fuhrwerk immer an dem Orte fahren, wo das Vorbeyfahren möglich werden kann. Wenn auf großen oder kleinen Straßen mehrere Fuhrwerke gleichen Wegs fahren, so gebührt der *Post* und den leichtern, besser bespannten Fuhrwerken das Recht vorzufahren.

Sie sollen aber erst *vorfahren*, wenn der Führer gesehen hat, daß der Fuhrmann, dem vorgefahren wird, auf seiner Hut ist oder dazu aufgefordert worden. Auch soll der Vorfahrende nicht sprengen, daß des erstern Pferde scheu werden, und nur an Orten vorfahren, wo es möglich und nicht gefährlich ist.»

Hat etwa Jeremias Gotthelf an derartige Verlautbarung gedacht, als er seine so nette Episode in «Geld und Geist» zum besten gab? So etwas wie Verkehrs-Quist gab es allerdings noch nicht und Ratschläge, dosiert mit Esprit für Straßenbenützer innerorts und außerorts. Würde man aber genau zurückblenden, gar manches Münsterli würde ans Tageslicht kommen.

Die Altväterzeit glossierend, leuchten wir noch rasch in die Jahre nach 1830 hinein, obwohl da viel von Neuerung, von Fortschritt und Wohlfahrt gesprochen und geschrieben ward. Wir kommen auf Zustände zu reden, die den *Höheweg* sowie den Ausbau der *Brienzersee-Straße* angehen. Im Jahre 1835 ist der schön angelegte Promenadenweg beir Höhe noch nicht vollendet, aber schon die Anfänge geraten in Nöte, wenigstens bei Nachbargemeinden stößt der Ausbau auf wenig Sympathien. Und da sind die Karrer nicht die einzigen Widersacher, eine Art Ungeist erfaßt selbst Behördemänner, die wohl finden: Die Neuerungen und die geplanten Casinos reimten sich nicht mit biederer Ehrbarkeit.

Ringsum die Dorfschaften Matten, Ringgenberg usw. werden angegangen, ihren Finanzbeitrag an die Kosten des neuangelegten Promena-

denwegs zu leisten, und da gerade offenbart sich Widerwillen. Man soll uns unbehelligt lassen, mochten die noch vorwiegend bäuerlichen Gemeinden gedacht haben, ein Statthalter Hügli soll sich um anderes bemühen, nicht um Straßenauflagen! (Differenzen zuvor schürten die neuaufkeimende Zwietracht.) Recht forsch fordert darum der Ortsmagistrat auf Schloß Interlaken den Ringgenbergern das Opfer ab:

Er rechnet vor, wieviel es den Ort, die Kirchgemeinde treffe, die Landschaft sei gehalten mitzutun. Für 1836 sind Vorschüsse zu vergüten, und selbst wenn es Ringgenberg nur Fr. 11 Rp. 05 bemißt, so erwartet man die Leistung. Sie ist an die Amtsschaffnerei zu geben. Eine zweiwöchige Frist ist zu beachten, und mit Achtung unterzeichnet Herr Hügli das Amtsschreiben.

Kaum zu glauben: Der angegangene, erwähnte Ort verweigert die Leistung. Immerhin mit dem Vermerk, man lehne ab und verweigere, bis soweit man gerichtlich gezwungen werden möchte. War denn wirklich Gehässiges vorausgegangen?

Die Frage muß man eigentlich verneinen. Es sind mehr Mißverständnisse und altverwickelte Zustände, die Reibereien genährt hatten. Zudem ist zu denken, daß noch längstverjährte Materiallieferungen durch Bäuernten bestanden, zumal an Straßenteile, die fernab lagen. So im Rayon Matten/Aarmühle

«haben die Bäuernten Goldswyl, Ringgenberg, Bönigen und Iseltwald das Grien bisher zur Straße geführt». So in einem Verbal aus dem beginnenden 19. Jahrhundert.

Jedes Teilstück ist nach Klafterlängen errechnet, die Teile anrechnungsmäßig auch mit Grienklaftern ermittelt. 299 Streckenklafter sind notiert «durch die Alee hin bis nach Interlaken zur Scheidstraße nach Matten und Bönigen»; die Gerbe als Markpunkt sowie die Zollbrücke sind natürliche Sektionsgrenzen (gefl. Mitteilung C. Aerni).

Alte Kartenwerke zeigen gegenüber neuern die Straßenzüge auf dem fraglichen Teil des Bödelis, dann weiter den Anstieg nach Goldswil-Ringgenberg und dem See entlang. Da nun aber in jenen Jahren die Neuanlage auch dem See entlang zur Ausführung kam, kann man sich vorstellen, daß hier Widerstände zu beseitigen waren. Bereits beir Geländeaufnahme, beir Verpflockung meldete sich eine kleinere Rebellion an. Durch das herrliche Ringgenberger Feld, wie es die Karten deutlich vermerken, geben die Bauernschaften gar nicht gerne ihr

22. April 1811. und soll noch darüber aus nach dem Ermessen des Polizey-Richters dafür abgestraft werden.

2) Jedermann, der sich mit irgend einem Fuhrwerk auf der Strasse befindet, ist gehalten, den ihm begegnenden Fuhrwerken zu rechter Zeit und gehörig auf die rechte Hand auszuweichen, auch soll der Fuhrmann auf seinem Sattel oder Sitz, oder neben dem linken Deichselpferde bleiben.

3) Wenn auf engen Neben-Strassen zwei Fuhrwerke gegeneinander fahren, soll das leichtere Fuhrwerk immer an dem Orte halten, wo das Vorbyfahren möglich werden kann.

4) Begegnen auf steigenden oder fallenden Strassen zwei Fuhrwerke einander, so soll das hinauffahrende an einem bequemen Orte halten, damit das Vorbyfahren dem hinunterkommenden nicht erschwert werde.

5) Wenn auf grossen oder kleinen Strassen mehrere Fuhrwerke gleichen Wegs fahren, so gebührt der Post und den leichtern besser bespannten Fuhrwerken das Recht vorzufahren. Sie sollen aber erst vorfahren, wenn der Führer gesehen hat, daß der Fuhrmann, dem vorgefahren wird, auf seiner Hut ist oder dazu aufgefordert worden. Auch soll der Vorfahrende nicht sprengen, daß des erstern Pferde scheu werden, und nur an Orten vorfahren, wo es möglich und nicht gefährlich ist.

6) In engen Strassen und bey kurzen Wendungen (Kehren) der Strassen, wo man einander nicht sehen kann, sollen die Fuhrleute ihre Ankunft dem allfällig entgegenkommenden Fuhrwerke durch ein Zeichen mit der

Aus Gesetze und Dekrete, Bern, zeitgenössische Ausgabe.

Weltliche oder auf eine andere kenntliche Weise zu erkennen geben.

22. April
1811.

7) Alle mit Pferden bespannten Fuhrwerke, die bey Schnee oder Nachtszeit auf der Landstrasse fahren, sollen zur Erleichterung des Ausweichens immer dem oder den vordersten Pferden ein Glöckchen oder eine Rolle anhängen.

8) Endlich sollen die Wirthe immer gehalten seyn, die vor der Wirthschaft stehenden Fuhrwerke, sie seyen bespannt oder unbespannt, so stellen zu lassen, daß die passirenden Fuhrwerke ungehindert durchfahren mögen.

9) Alle diejenigen, die diesen Vorschriften zuwiderhandeln, bezahlen von jedem Pferde zwey Franken Busse und bey Nachtszeit das Doppelte; auf einlangende Klage sollen sie auch zum allfälligen Schadenersatz angehalten werden. Dem Verleider soll von der direkten Busse die Hälfte zufallen, und die andere zu obrigkeitlichen Händen bezogen werden.

10) Die Zollbeamten, Wegknechte, Landjäger und übrigen Polizen-Bedienten werden auf die Widerhandelnden achten und dieselben dem betreffenden Oberamtmanne anzeigen, welcher die Sache summarisch untersuchen und sub beneficio recursus vor Uns, in so fern die Strafe die oberamtliche Competenz übersteigt, fertigen wird.

11) Gegenwärtige Verordnung, welche vom 1. July 1811 in Kraft erwachsen wird, soll gedruckt, von den Kanzeln angezeigt, und in allen Gränzorten des Cantons, auch in allen Wirthshäusern angeschlagen werden:

Geben in Bern, den 22. April 1811.

(Folgen die Unterschriften.)

Land, die Allmendrechte, wo sie noch bestanden. Kurzerhand verschwinden die Holzzeichen. Zornig greift deshalb der Regierungsmann auf Interlaken zur Feder. Er kann doch das Büro Ing. Siebner nicht bloßstellen bzw. desavouieren lassen. Die Behörde hinterm Faulenseeli erhält einen gepfefferten Verweis — und die «Gethäter», wie zu lesen, sind der Strafe zuzuführen. Die Obrigkeit hat daneben sonst Beschwerden, die 89 920 Schuh messende Gesamtstrecke dem See entlang, hinter Fels und um sonst «Grinde» herum und durch Bachbett und Dorfschaft gibt allerhand auf! Hinzu kommt die Generalabneigung: Man wünscht vor dem Straßenbau ganz einfach, daß der Staat sich erst der See-Absenkung zuwende, der Bodenentsumpfung unterhalb und oberhalb des Brienersees gibt man dorfweise denn auch unmißverständlich bekannt. Auf den Weg- und Straßenbau will man wenig und nichts geben. Grundsätzlich soll doch der Staat den Ausbau übernehmen, doch daran zahlen — mitnichten, höchstens etliche Tagwerke! Man komme ebenfalls nicht mit dem neuen Straßenvogte, wobei Bern zwar von Straßeninspektor sprach, aber schon das war redlich beängstigend.

Doch zuletzt kommt sie doch, die prächtig angelegte See-Straße über Goldswil, durch die ringgenbergischen Matten, neuen Durchgangsverkehr förmlich fordernd. Sie wird bei neuern Reiseschriftstellern denn auch löblich erwähnt und hat den Papa Staat einen schönen Batzen gekostet!

5. Betrieb und Ende der Tracht-Sustgaststätte vor 100 Jahren

Es kommt vielleicht nicht ganz von ungefähr, daß hier der Trachtsust noch besonders gedacht ist. Schon darum, weil im Sommer 1971 an der nämlichen Stelle, wo die Sust lag mit Nebengebäuden, die heutige Briener Post neu errichtet worden ist. Wir werden sehen, daß die «Beerdigung» der Sustgerechtigkeit gar nicht sang- und klanglos sich abgewickelt hat, aber ehe wir daran erinnern wollen, sehen wir uns noch rasch den einstigen Betrieb an. Wie die Fahrzeiten für den Trachtherrn geordnet war, haben wir bereits dargetan. Auch die Bedeutung der Stelle oben am See, näher Brienz, nach der Verlegung aus dem Kienholz, dürfte uns nicht entgangen sein. Die ganze Anlage zu übersehen, «wertmäßig» darüber auszuführen, dürfte nicht sehr

leicht sein. Anhand der Sustzölle, aufgrund der jeweils geforderten Pachthöhe pro Jahr gewinnen wir dennoch ein ungefähres Bild von alt Tracht.

Die Zahl der Inhaber seit der Neuanlage in Tracht ließe sich ungefähr ermitteln, schon darum weil einmal das Vorhaben aufgestellt ward, es sei alle sechs Jahre ein Wechsel anzustreben, aber vor dem Zeitpunkt variiert die Pachtdauer sehr. Überdies kam es bei Verleihung zu hohen Angeboten derer, die sich darum bewarben. Regel ist etwas über 100 Bernkronen Jahrespacht. Um 1750 erfährt man, es sei die Trachtsust ein Wertgegenstand von rund 1800 Kronen. Dabei ist landwirtschaftlich nutzbarer Umschwung zu zählen, etwas Garten, ein bis zwei Beunden und was wertmäßig hoch anzurechnen, die Gastwirtschaft. Das am Giebel notierte Jahr 1688 kann kein Baujahr sein, höchstens datiert dies für die eben damals angesetzte Tavernenzählung in bernischen Landen.

Der *Wirtschaftsbetrieb* gibt bisweilen zu kleinern und größern Klagen Anlaß, wie konnte es anders sein zu Zeiten, die man pharisäisch und sadduzäisch genannt hat, nicht zu unrecht.

Eines Tages bequemt sich ein Sustwirt zur reuigen Aussage, er wolle besorgt sein, daß keine weitem Ungebührlichkeiten vorkämen. Wieder einmal droht das Aufsicht habende Interlaken, man solle den Wirt «aben» schicken, wenn er nicht pariere! Wer ist denn verantwortlich um das Einhalten der Verkehrs- und der Wirtepflichten? Schlau umgeht einer die Verantwortung und stützt die Ruder knechte vor, die büßen sollen. Sie seien es ja gewesen, welche gebotswidrig sonntags Schiffleute den See hinab gefuhrwerkt.

Dann passieren zu Tracht unliebsame Sachen, die man wohl gerne unterschlagen hätte: Einem hochgestellten Waldstätter Ratsherrn werden nächtens aus dem Wanderpulgen Wertsachen entwendet, darunter Silberlöffel, Papiere. Ein Weibsbild lockt einen Zahlungswilligen nach der Stube, wo man selbzweit und unter Liebeleien mehr als ein Halbeli vertut. Hernach folgt der angesäuselte Freier der Frau nach dem Schwander Studbürgli, wo man sie bei Mondschein überrascht hat. Daß ein Wirt und Schiffsmeister an Festtagen nicht Fahrgäste transportieren sollte, wurde schon erwähnt. Im weitem hielt eine beobachtende Sittenpolizei Kontrolle, ob zu Tracht (ähnlich wie bei Schmiede, bei Bäckern und sonst Orten des Stelldicheins) die Männer

tabakten, beim Weine über die Zeit saßen und etwa gar kärtelten. Ja, wie oft hat man da zu Tracht die Fehlbaren überführt und bestraft!

Wollte ein Wirt in den kurzen Jahrlein seines Daseins einigermaßen zu Geld kommen, so galt es, tunlichst wenig mit Gesetzwidrigem in Konflikt zu kommen. Eines steht fest, daß der Ort einen erklecklichen Batzen abwarf in der Pachtzeit. Und einmal war durch Absterben die Sust halbverwaist, so daß die Anverwandten alles daran setzten, daß man die Restzeit der Pacht ihnen überließ. Unter den Pächtern sind es nicht immer Brienzer. Sie sind sogar in der Minderzahl; sie meldeten sich aus Bönigen, Ringgenberg, vom nahen Ebligen oder sonstwoher.

Unweit der Räumlichkeiten vom Sust-Lagerhaus und der Gaststätte ist mutmaßlich, etwas seeseitig und doch leicht gegen Abend, eine spezielle Badstube gestanden. Es ist wohl möglich, daß das reichliche Grundwasser je und je nicht allein zu Sodbrunnen und Tränkezwicken zu dienen hatte. Als man nämlich vor 100 Jahren mittels Tiefergraben und Anbringen neuer Dünkelröhren letztmals den Brunnen errichtet hat, da liest sich von Reparaturen älterer Anlagen, während vom Bad bereits aus Steuerbüchern die Rede ist, die weit älter sind als alle noch stehenden alten Bauten.

Interessant dürfte weiter sein, daß nämlich bei der Liquidation der Kienholzsust verwendbares Holz nach Tracht verschafft worden ist, denn ansonst hätte man um 1675 kaum von Teilen reden können, die baufällig und schon alt wären.

Die Zeit vor 100 Jahren leitet für Tracht ein neues und letztes Kapitel ein: Vorweg den Übergang der Gesamtanlage aus öffentlicher Hand in Privatbesitz. Nebenher müßte eine einläßlichere Geschichte auch dem Kommen und Werden der Dampfschiffahrtsgesellschaft ein Augenmerk gönnen, wir aber endigen unsere Studie, mehr der rechtlichen Seite noch einige Aufmerksamkeit schenkend. Als nämlich der «letzte Trachtpächter» Flury, jener Wirt und Trachtbrunnengräber, den Posten aufzugeben wünschte, da fragten sich die Pachtpartner endlich nach eigenem Besitztitel. Die Frage war berechtigt: Auf welcher Zuerkennung konnte Brienzen in Verbindung mit den Gemeinden Hofstetten und Brienzwiler überhaupt Pachtzinse fordern?

Mutmaßlich war diese Rechtsfrage darum erhoben worden, weil um 1860/62 gerade im Trachtgebiet das Straßenterrain sowie gewisse Um-

schwungparzellen bodenrechtlich umstritten waren, und daß plötzlich ein Vor-Pächter noch Ansprüche zu stellen begann. Mit den genannten zwei Gemeinden Hofstetten und Brienzwiler hat Brienz schon vor 1820 vertragliche Regelungen stipuliert, die aber ihre Ansprüche nicht ganz sistiert haben. Nun — da Flury aufgab, machte sich Brienz anheischig, mittelst einer Bürgerversammlung eine Neu-Hingabe anzusetzen. Die Behörde tat es, indem sie eine Versammlung mit entsprechendem Traktandum publizierte. Anhand der Geschäfte, der präsidialen Ausführungen, kann man schließen, daß zwei Ansichten sich gegenüberstanden. Die erste will erst einmal grundsätzlich auf denkbar vorhandene Titel abstellen, die Gegenpartei votiert, es sei einem Pachtinteressenten auf Zusehen hin die Sustanlage zu geben, durch Kauf bzw. durch Steigerung. Zwei Ersteigerer treiben sich nun etwas in die Höhe, erst auf Fr. 3900.—, wenig später auf Fr. 4000.—. Von einer Seite glaubt man Schwierigkeiten zu mutmaßen in Sachen Besitzesrechte, von anderer Seite wird argumentiert, es wäre kein Grund, mißtrauisch zu werden, man sei gesonnen, Brienz «nie und nimmer in Verlegenheit bringen» zu wollen.

Wohl jedermann war sich bewußt, daß eine vielhundertjährige Existenz, die der öffentlichen Trachtsust, ein Ende nehme, daß fortan vermutlich Privatbesitz sein würde. Der Gemeinde-Schlußgang ergab:

«118 Personen (einschließlich des Gemeinderats) wollen die Sust, so weit es diese Gemeinde betrifft, an Joh. Flück, Sohn, um sein Angebot von Fr. 4000.— hingeben» bzw. ersteigern lassen. Man fügt vorsichtigerweise aber hinzu, es sei der Hingabebeschuß null und nichtig, falls sich keine Titel erbringen ließen. Ihrer 10 Bürger verzettelten sich auf Voten mit anderem Standpunkte.

Noch zog sich der Übergang etwas in die Länge, und in der Zwischenzeit arrangiert sich Brienz mit Straßenanstößern, da just damals die Straßenverbreiterung durchs Dorf in Szene ging. ⁶⁾

Und wer heute die Besitzesverhältnisse der Gasthausstätte zusammenfassend überblickt, kann leicht herausbekommen, wie vor den Hanausers und auch nach ihnen noch mehr denn eine Hoteliersfamilie

⁶⁾ Protokoll Brienz. Ein Vorstoß ging zur Ausweitung im Raume Bärenwirtschaus-Pfarrhaus, ein klügerer plädierte für die Gesamtlänge bis Tracht (Fluhberg).

das Etablissement betrieben hat. Als z. B. 1851 der Saaner Notar Chr. Wehren (als Inhaber, Wirt und Postbesteher) die Postgerechtigkeit bereits von der Trachtsust als abgelöst deklarieren mußte, ging das Streben mehr und mehr dahin, gute Remisen für die Fahrkutschen und auch hinlängliche Zimmerräume zu schaffen. Noch sind Schindeln da; nur der Pensionsteil dürfte Ziegel getragen haben; eine zweite Scheuer war auf dem Fluhberg benutzbar, 1851 eine totale Brandversicherungssumme von Fr. 15 200.— ausmachend, eingeschlossen Stallungen und zwei Pavillone. Zum Inventar rechnete man

«die große Caleche in der Sust, 5 Damen- und Herrensättel sowie 5 vollständige Pferdegeschirre, wie sie sich auf der Gallerie im Pensionshaus vorfinden».

Fern liegen die Zeiten, wo ein Lord Byron samt Jungweib das Tracht-Tanzgewühl dermaßen amüsiert, daß er findet (dem Tagebuch anvertrauernd), es vermöchten die Engländer niemals so zu tanzen, pfeifenrauchend dazu, zu Vieren . . . Dahin sind die romantischen Tage eines Ludwig Uhland und noch entfernter die Zeit, wo sich ein Geheimrat, von Goethe heißend, ein kräftiges Schwingerpaar auf den Vorplatz bei Tracht kommen läßt, sich die Schwünge anzusehen. Einem Reise-schriftsteller wie Herrn Waldheim würde man heute die Dorfschönen nach Auswahl vorstellen, und er müßte nicht, entsetzt über die «als Parias» qualifizierte Schifferin Z. die Hilfe eines Jer. Gotthelf anrufen, wie weiland geschehen!

Zu gewissen Schattseiten, die eine Neuzeit gebracht, hebt sich die Idylle ab, die sich bis fast zur Komik abfärben sollte.

Wir denken an die strikte Weisung an die Gepäckträger und Herren Concierge des Jahres 1894, deren Reglement der hohe Regierungsrat unterm 21. Juli hat sanktioniert:

Eine 5 Meter breite Gasse soll bestehen bleiben — so liest sich darin — zwischen Schiffplände und dem neuen Bahnhof, auf daß die Ankommenden und Durchpassierenden zirkulieren können. Träger haben in der Reihe sich aufzustellen, angetan mitsamt der Kopfbedeckung, beschriftet gemäß Anordnung der Ortsbehörde, die auch die Aufstellung ansetzt. Ohne derartige Ausstaffierung ist das Betreten des Bahnareals nicht statthaft, und es soll sich keiner zu den Personenwagen hinzudrücken, auch das unaufgeforderte Ergreifen von Gepäckstücken ist zu unterlassen (alles Neufassungen, die Erlasse von 1878 erweiternd, modernisierend).

Man lächelt da wohl nicht ohne Grund. Und ein gleiches drängt sich auf, wenn daran gedacht wird, wie einstens die Bootsfahrten den ganzen See hinab mehr durch Weibervolk statt durch Ruderknechte besorgt worden ist, wie man z. B. die Instandstellung oder Großreparaturen am Trachthausdache einem landschaftlichen Spendsäckel anheimstellte oder beim Gedanken daran, daß es Aufpasser gab, die das Kärteln, das Weinausgeben nach Sonnenuntergang anzukreiden hatten beir Sittenpolizei. Ja, es ändern sich die Zeiten.