

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 55 (1982)

Heft: 9: Der Brünigpass = Le col du Brunig = Il passo del Brünig = The Brünig Pass

Artikel: Der Brünigpass : Geschichte und Geschichten = Le col du Brunig à la lumière de l'histoire

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774096>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Der Brünigpass: Geschichte und Geschichten

Römer und alte Eidgenossen

Unsere Kenntnisse über die Bedeutung des Brünig sind lückenhaft. Sicher gab es einen Römerweg durch Obwalden, bestand die «Villa rustica» in der heutigen «Uechtern» in Alpnach, die 1913 freigelegt und wieder durch Wiesland «konserviert» wurde. Diese «Villa des Alpinus», der ein Verhältnis zu Vindonissa zugeschrieben wird, dürfte auch in Zusammenhang mit dem römischen «Cursus publicus» (römische Staatspost) von Augst und Tenedo (Zurzach) via Vindonissa über Luzern-Brünig-Grimsel-Griespass stehen.

Der Gründungsgeschichte unserer Eidgenossenschaft steht der Brünigpass vielfach Zeuge: «Am Neujahrsmorgen 1308 soll Landvogt Landenberg mit seinen Herren den Fluchtweg «über den Berg» genommen haben, nachdem listenreiche Eidgenossen die Burg zu brechen verstanden.

Als Herzog Leopold die Waldstätte von verschiedenen Seiten anzugreifen gedachte, tat dies für ihn mit gedungener Hilfe der Got-

teshausleute von Interlaken und andern Graf Otto von Strassberg. Am 15. November 1315 gelang es ihm, die Wehranlage am Brünig zu durchbrechen. Nachdem er Lungern niedergebrannt und das ganze Tal bis Alpnach erobert hatte, wurde seine Truppe von den von Morgarten heimkehrenden Unterwaldnern «an der bösen Rübi» vernichtend geschlagen. Ein Gedenkstein an der Brünigstrasse, bei der kleinen Schliere in Alpnach, mahnt an Kampfstatt und Tod eines von Strassberg.

Der Einfall über den Brünig reizte die Unterwaldner zur Vergeltung gegenüber den Gotteshausleuten in Interlaken. Von Raub, Brand und Zerstörung am Kloster Interlaken sprechen die Urkunden, von Friedenschlüssen und gebrochenem Frieden. So unter anderem von einer Vertragsbestimmung im Frieden von 1333, wonach man bei weiteren Differenzen nicht Gewalt anwenden, sondern auf dem Brünig «im Wyghus» sich zu Verhandlungen treffen wolle.

12 Das alte Wachthaus auf dem Brünig. Federzeichnung von Ludwig Vogel (1788-1879).

13 In Alpnachstad – wie übrigens auch in Brienz – stiegen die Reisenden auf dem Weg über den Brünig vom Schiff auf die Postkutsche um

12 L'ancien poste de garde au Brünig. Dessin à la plume de Ludwig Vogel (1788-1879).

13 A Alpnachstad, comme aussi à Brienz, les voyageurs qui faisaient route vers le Brünig quittaient le bateau pour monter dans la diligence postale

12 La vecchia casa delle guardie sul Brünig. Disegno a penna di Ludwig Vogel (1788-1879).

13 Ad Alpnachstad, come pure a Brienz, i viaggiatori diretti al Brünig dovevano trasbordare dal battello alla diligenza postale

12 The old guardhouse on the Brünig Pass. Pen-and-ink drawing by Ludwig Vogel (1788-1879).

13 In Alpnachstad—as in Brienz—travellers over the Brünig in the old days had to change from boat to mail-coach



Verschwundene Bauzeugen

Auf den Höhen des Brünig hatten die Unterwaldner ein Festungswerk, das sogenannte «Wyghus», angelegt, welches sie gegen Übergriffe der Klosterherren von Interlaken schützen sollte. Zur selben Zeit soll das Zollhaus auf der Passhöhe erbaut worden sein. Während die Berner 1712 an der Brünighöhe ein Befestigungswerk errichteten, begannen die unter Landeshauptmann Franz Schmid an den Brünig beorderten Unterwaldner Truppen sofort mit der Wiederherstellung der Letzi und dem Bau neuer Schanzen. Wehrbauten, die Robert Durrer in den Kunstdenkmälern Unterwaldens eingehend beschreibt.

Die Besetzungstage selber aber verliefen am Brünig relativ friedlich. Kommandant Franz Schmid kann in seinem «Tagebuch ob dem Brünig» vermelden, dass auf Berner und Obwaldner Seite «tüchtig exerziert und spioniert» werde. Und die Geschichtsschreiber fügen hinzu, es sei ausser einigen kleinen Räubereien an Vieh, Schafen und Käse nichts Entscheidendes gelaufen. Gelagert wurde beim «Burgkäppeli». Die alte Kapelle, 1537 erstmals genannt, wurde 1898 abgetragen, nachdem es bereits 1886 durch das heutige Burgkäppeli (22) ersetzt worden war.

Zu den verschwundenen Bauzeugen zählen neben dem Zollhaus auf der Passhöhe auch das bernische Zollamt weiter gegen Meiringen.



13

Postbrente und Rösslipost

Fischer von Reichenbach erhielt 1811, gemäss dem Brauch jener Zeit, das Postregal regional zu verpachten, den Auftrag, wöchentlich zweimal die Postsachen durch einen Fussboten von Brienz über den Brünig nach Stans und zurück zu befördern. Diese Pacht brachte Obwalden jährlich 10 Louisdor in den Staatssäckel. Mit dem Auslauf der Fischerschen Pacht im Kanton Bern 1834 ging das Postregal an Zürich, welches bereits die Urner und Schwyzer Pacht innehatte. Der Botendienst blieb der gleiche, bis mit der Bauvollendung der Brünigstrasse die Pferdepost die Postbrente ersetzte.

Alte Fotos halten die Pferdepostromantik im Bilde fest. So etwa das Doppelgespann vor dem Hotel Löwen mit Postablage (14). Doch bei der staubigen Strasse, den beschränkten Plätzen und der Reservationspflicht muss es mit der Romantik nicht so weit her gewesen sein. Beklagt wurde auch die einheimische Konkurrenz. Schliesslich verstand es die Postverwaltung, die unliebsame Konkurrenz als offiziellen «Beiwagendienst» zu inkorporieren. Aus dem «Reglement für die Kutschergesellschaft zur Besorgung des Postbeiwagendienstes auf der Brünigroute» vernimmt man, dass es 1880 während der Sommermonate zwischen Alpnach und Brienz täglich drei Kurse in jeder Richtung gab und pro Kurs durch Hauptwagen und Beiwagen bis zu 60 Reisende befördert werden durften. Das Reglement enthält Normen für die Fahrzeiten, die zulässigen Gepäcklasten, die Stadesregeln für Kutscher der Hauptwagen, die Beiwagenkutscher, Platzmeister und Wageninspektoren, die Reihenfolge der anzubietenden Beiwagen sowie selbstverständlich auch

über Kauttionen und Strafsanktionen. Wenn man in Art. 15 des Reglementes liest: «Es ist den Beiwagenkutschern untersagt, auf die Reisenden hinsichtlich der Wahl des Gasthofes irgend einen Druck oder Zwang auszuüben ...», so ahnt man, wo offenbar

der Schuh drückte. Stolz registrierten die Akten, dass mit der Postkutsche am Brünig im Jahre 1876 24 288 zahlende Passagiere befördert wurden und die Brünigpost der einzig rentierende Postkurs der Zeit gewesen sei.



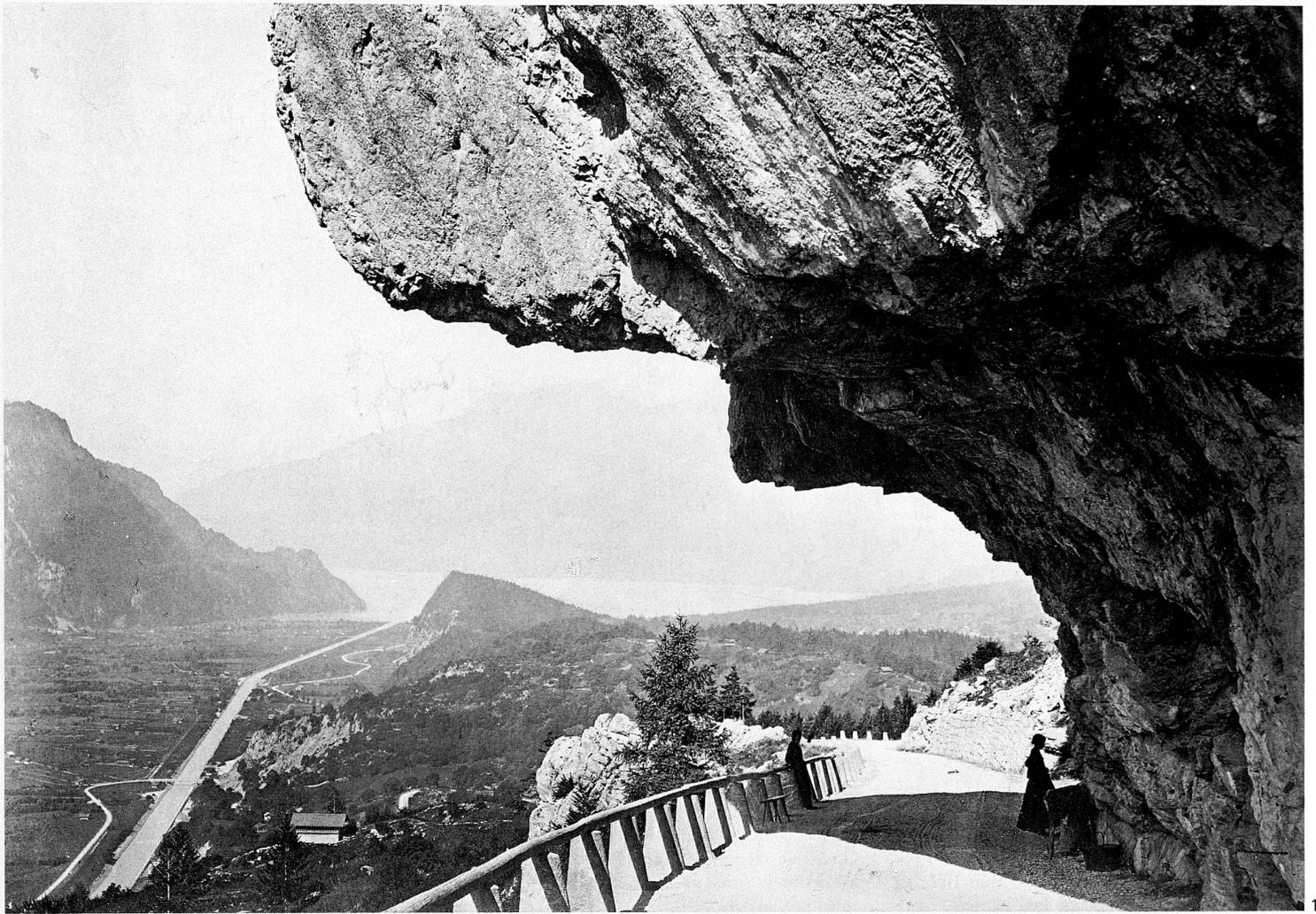
Verpflegungshalt der Brünig-Pferdepost beim Hotel Löwen in Lungern

Arrêt de la diligence postale du Brünig pour le repas à l'Hôtel du Lion d'Or à Lungern

Per permettere di rifocillarsi, la carrozza trainata dai cavalli si fermava a Lungern presso l'Hotel du Lion

The Brünig mail-coach stops for refreshments at the Golden Lion Hotel, Lungern

14



Alte Aufnahme der auf der Berner Seite 1862 vollendeten Brünigstrasse mit Ausblick auf Ballenberg und Brienersee / Ancienne photo de la route du Brunig, achevée en 1862 du côté bernois, avec vue sur Ballenberg et le lac de Brienz / Vecchia fotografia della strada del Brünig, portata a termine nel 1862 su lato bernese; sullo sfondo il Ballenberg e il lago di Brienz
 An old picture of the Brünig road—completed on the Bernese side in 1862—with a view of Ballenberg and the Lake of Brienz

Vom Saumpfad zur Strasse

Von den beiden von Lungern her zum Brünig führenden Saumwegen ist der westlich von der Dorfkapelle über die «Hackeren» steil gegen Letzi-Sewli hinauf heute verwachsen. Der östliche alte Saumweg dürfte weitgehend identisch sein mit dem heute vielbegangenen Wanderweg Lungern–Brünig. Die Käppelstiege (Felsstufen) war für Saumtiere nicht passierbar. Die Fremdenführer und «Herrenträger» hatten eine landrätliche Verordnung zu beachten. Das Einkommen für die «Sässler» sei recht gut gewesen, verständlich daher auch, dass sich Träger und Führer am längsten gegen den Bau einer Brünigstrasse wehrten.

Ab 1811 laufen mit dem Stande Bern die ersten Verhandlungen über den Bau einer fahrbaren Strasse. Die Abklärungen mit den Nachbarkantonen liessen weitere Jahrzehnte ins Land gehen, in denen man auf die umständlichen Verkehrswege Schiff/alte

Landstrasse und «Ross-Strasse»/Saumwege angewiesen blieb. Ein erster Grundsatzbeschluss des Obwaldner Landrathes vom 23. September 1854 beginnt mit der Erwägung, «dass die Erstellung einer Kunststrasse über den Brünig seit langem her auch für den hierseitigen Kanton als vorteilhaft in materieller Beziehung anerkannt worden ...».

Alle weiteren Verfahrensbeschlüsse zwischen Bern, Luzern und Obwalden fussen auf dem Kostenverteiler, dass jeder Kanton die Erstellungskosten auf seinem Gebiet zu tragen habe. Nidwalden meldete Vorbehalte an. Der Baubeschluss der beteiligten Kantone vom 9. Dezember 1856 hat gemäss Protokoll von einer Erklärung der Abgeordneten des Standes Nidwalden «Umgang genommen», dass sie mit der Strassenrichtung überhaupt nicht einverstanden sei, sondern dieselbe von Sarnen über Kerns und Stans nach Beckenried verlange (Altes Landbuch,

2. Band, 1868, S. 254). In einem Spezialvertrag mit Nidwalden vom 6./7. März 1857 schloss Obwalden einen freundnachbarlichen Kompromiss: Obwalden übernahm die Baukosten auch übers Nidwaldner Gebiet entlang dem Lopperberg bis zur Luzerner Grenze, Nidwalden übernahm die Landentschädigung und den künftigen Strassenunterhalt.

Gebaut wurde das Obwaldner Stück zum Brünig nach Plänen der Ingenieure Diethelm und Merian, «für das Strassenstück zum Brünig über die Letzi und nicht über Burgkappeli nach Plan Diethelm».

Der Amtsbericht 1872–1876 stellt die Kosten säuberlich zusammen mit total Fr. 600 563.–, nicht ohne speziell zu bemerken: «... nicht eingerechnet die hier geleisteten Arbeiten der Sträflinge mit Fr. 12 000.–»

Der Bund leistete an die Gesamtkosten Fr. 390 000.–. Die Brünigstrasse als Pass-

übergang von der Berner Seite her wurde 1862 fertiggestellt (15).

Mit zunehmendem Automobilverkehr auf staubiger Strasse wuchsen auch nach heutigem Sprachgebrauch die «Immissionsbeschwerden» und die Unterhaltslasten, so dass der Amtsbericht 1908–1910 ernsthaft mit Geschwindigkeitsbeschränkungen lieb-

äugelte: «Eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf etwa 6 km per Stunde für die Lastautomobile würde unzweifelhaft von günstiger Wirkung sein!»

Die vorläufig letzte Brünigstrassenmarke wurde bundesseits mit der Aufnahme der Strasse ins Alpenstrassenprogramm gesetzt, was einen Belageinbau und den Ausbau

der Strasse auf eine Breite von 6,30 m finanziell ermöglichte. Heute schreibt der Widerstreit der Meinungen, ob über den Brünig eine Nationalstrasse zu führen sei und wie die Seelandschaft der Sarner- und Lungernstufen zu schützen wären, ein neues Kapitel in die Verkehrsgeschichte zum Brünigpass.

Le col du Brunig à la lumière de l'histoire

Romains et anciens Confédérés

Nos connaissances relatives à l'importance du Brunig sont lacunaires. Il y avait certainement une route romaine à travers l'Obwald et l'on connaît près d'Alpnach la «villa rustica». Cette «Villa d'Alpinus» devait être également en relation avec le «cursus publicus», la poste d'Etat romaine, qui partait d'Augusta raurica (Augst) et Tenedo (Zurzach) via Vindonissa (Windisch) et continuait par Lucerne, le Brunig, le Grimsel, le col de Gries.

Le Brunig fournit maint témoignage à l'histoire de la fondation de notre Confédération. On dit que le matin du Nouvel-An 1308, le bailli Landenberg se serait enfui avec ses compagnons «à travers la montagne» après que les astucieux Confédérés eurent réussi à s'emparer du château fort.

Lorsque le duc Léopold trama d'attaquer les Waldstätten de plusieurs côtés, ce fut le comte Otto de Stassberg qui se chargea de l'opération avec l'aide des gens d'Interlaken. Ils réussirent, le 15 novembre 1315, à s'emparer des ouvrages défensifs au Brunig. Mais après qu'ils eurent incendié Lungern et conquis toute la vallée jusqu'à Alpnach, ils furent battus et exterminés par les Unterwaldiens qui revenaient de Morgarten, ce dont témoigne encore aujourd'hui une pierre commémorative près d'Alpnach.

De la piste muletière à la route

Deux chemins muletiers reliaient Lungern au Brunig. Celui à l'ouest est aujourd'hui à l'abandon, tandis que celui à l'est est probablement en grande partie identique au chemin pédestre si apprécié de nos jours entre Lungern et le Brunig. Les revenus des porteurs et des guides étaient très appréciables et l'on comprend que ce soient ces derniers qui aient opposé la plus longue résistance à la construction de la route du Brunig.

En 1811, Fischer de Reichenbach reçut le mandat de faire transporter le courrier postal deux fois par semaine par un messenger pédestre de Brienz à Stans et retour à travers le Brunig. C'est également à partir de 1811 que commencèrent les premières tractations avec le canton de Berne en vue de la construction d'une route carrossable.

Mais les négociations avec les cantons voi-

sins firent traîner le projet en longueur pendant encore dix ans, pendant lesquels on continua à subir l'incommodité de devoir passer du bateau à l'ancienne route, puis de la route au chemin muletier. Dans les an-

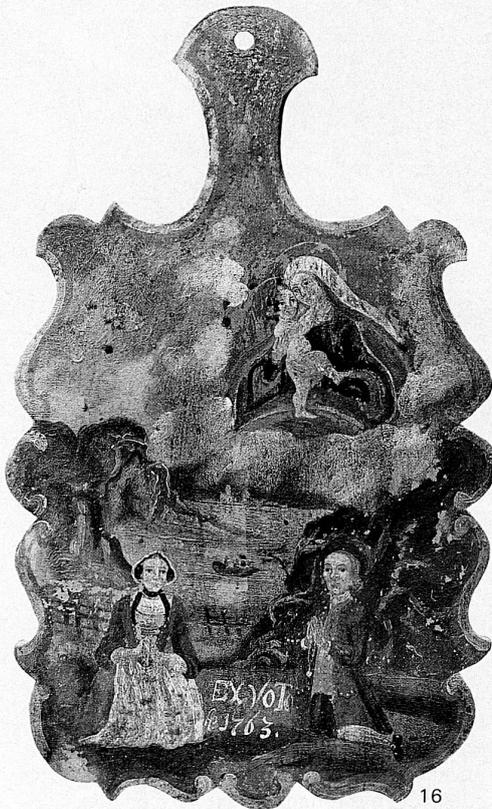
nées 80, il y avait en été, entre Alpnach et Brienz, trois courses quotidiennes dans chaque direction, assurant chacune le transport d'une soixantaine de voyageurs dans la diligence et dans la remorque (13, 14).

L'arrêté relatif à la construction, promulgué par les cantons intéressés en 1856, se heurta aux objections des Nidwaldiens, mais une année plus tard on finit par s'accorder sur un compromis: Obwald prenait également à sa charge les frais de construction sur le territoire nidwaldien, le long du Lopperberg jusqu'à la frontière lucernoise, et Nidwald assumait les indemnisations de terrain et l'entretien de la route. La route du Brunig pour le passage du col du côté bernois fut achevée en 1862 (15).

Par la voie étroite

Les premiers plans avaient en vue la construction d'un chemin de fer alpestre, qui devait relier le Piémont et l'Allemagne par la voie la plus courte: Grimsel – Brunig – Lucerne – Bâle. Cette politique ferroviaire contrariait les intérêts des cantons orientés vers le Gothard. Le grand projet d'une transversale alpestre vers Turin se réduisit par la suite au projet d'un chemin de fer du Grimsel avec un tunnel alpestre; mais même ce «rêve» conçu par Berne fut abandonné en 1866 en faveur du chemin de fer du Gothard. Le désir d'être relié au réseau ferroviaire suisse n'était pas oublié, mais les projets d'un chemin de fer à voie normale élaborés en 1869 et 1873 durent être abandonnés à cause des frais trop élevés.

Le 14 juin 1888 le chemin de fer à vapeur Brienz–Alpnachstad put être inauguré (17). Le 1^{er} juin 1889, le second tronçon d'Alpnachstad à Lucerne fut mis en service en même temps que le chemin de fer du Pilate, tandis que le dernier tronçon de Brienz à Interlaken ne fut achevé que le 23 août 1916. Le chemin de fer du Brunig est le seul trajet à voie étroite du réseau CFF. Il a été électrifié en 1941/42. Tandis que le voyage de Lucerne à Interlaken durait encore six heures lors de l'inauguration du premier tronçon en 1888, il n'est plus aujourd'hui que d'une heure et cinquante minutes par l'express Lucerne–Interlaken.



Das Votivbild in der Rengg-Kapelle am Landweg von Alpnach über den Rengpass nach Hergiswil zeigt vermutlich den Alpnachersee und links den Lopper

L'ex voto dans la chapelle du Rengg, sur le chemin d'Alpnach à Hergiswil par le col du Rengg, représente probablement le lac d'Alpnach et, à gauche, le Lopper

L'ex voto nella cappella di Rengg, sulla strada da Alpnach per Hergiswil attraverso il passo di Rengg, mostra probabilmente il lago di Alpnach e, a sinistra, il Lopper

This ex voto picture in the Rengg Chapel on the overland route from Alpnach over the Rengg Pass to Hergiswil presumably shows the Lake of Alpnach with the Lopper on the left



17

Auf schmalen Spuren

Die ersten Pläne visierten 1850 eine Alpenbahn an, die das Piemont mit Deutschland auf kürzestem Wege über Grimsel-Brünig-Luzern-Basel hätte verbinden sollen. Eine solche «Eisenbahnpolitik» lief den Interessen der Gotthardkantone zuwider. Das grosse Turiner Alpentransversaleprojekt reduzierte sich in der Folge zur Grimselbahnidee mit Alpendurchstich, bis auch dieser Traum Berns 1866 zugunsten der Gotthardbahn aufgegeben wurde. Der Wunsch nach Anschluss an das Schweizerische Eisenbahnnetz blieb wach, Projekte von 1869 und 1873 für eine Normalspurbahn über den Brünig mussten aber der hohen Kosten wegen aufgegeben werden.

1872 bis 1886 stand die Brünigbahnidee im Widerstreit der Volksmeinungen: Die Landsgemeinde vom 20. Oktober 1872

wünschte «Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche von der bernischen Kantons-grenze auf dem Brünig bis zum Flecken Sarnen und von da entweder über Kerns oder gegen Alpnach (rechtes Ufer des Sees mit Abzweigung nach Alpnachstad) bis an die Kantons-grenze von Nidwalden führt». Die Ratsprotokolle sprechen von den vielfältigen Bedenken der Obwaldner: Der Obwaldner Vertreter in der Ständekammer verglich die hohen Bahntaxen mit denjenigen von Dampfschiff und Post und befürchtete die Konkurrenz zur schönen Brünigstrasse. Lungern hatte sich gegen Pläne nur bis Giswil zu wehren, Kerns war unglücklich, dass eine Linienführung ohne Anschluss nach Kerns in der Planung bald stärker Gestalt annahm.

Das Jahr 1886 brachte die Übertragung der Brünigbahnkonzession an die Jura-Bern-

Luzern-Gesellschaft, welche in der Folge die Bahn baute, finanzierte und durch den Loppertunnel nach Luzern zu führen gedachte. Gut Ding will Weile haben – wenn es nur «gut Ding» bringt, und das erbrachten die Erbauer.

Am 14. Juni 1888 konnte die Brünigbahn Brienz-Alpnachstad erstmals «Dampf aufsetzen» (17). Am 1. Juni 1889 – gleichzeitig mit der Eröffnung der Pilatusbahn – kam das zweite Teilstück Alpnachstad-Luzern in Betrieb, während das letzte Teilstück Brienz-Interlaken am 23. August 1916 vollendet war. Die Brünigbahn ist die einzige Schmalspurbahn im Netz der SBB. 1941/42 wurde sie elektrifiziert. Benötigte eine Fahrt von Luzern nach Interlaken 1888 bei Eröffnung des ersten Teilstücks noch 6 Stunden, so liegt heute die Fahrzeit eines Schnellzugs noch bei 1 Stunde und 50 Minuten.

17 Dampfzug der Brünigbahn auf der Zahnradstrecke zwischen Lungern und Burgkapelle, um 1900. Am 14. Juni 1888 war die Teilstrecke Brienz-Alpnachstad eröffnet worden.

18 Mit einer Maximalsteigung von 120‰ erklimmt ein Schnellzug Interlaken-Luzern die Südrampe. Die Brünigbahn ist seit 1942 elektrifiziert. Blick auf Meiringen und Aareschlucht

17 Train à vapeur du chemin de fer du Brunig sur le tronçon à crémaillère entre Lungern et la chapelle du château, vers 1900. Le tronçon Brienz-Alpnachstad avait été inauguré le 14 juin 1888.

18 L'express Interlaken-Lucerne gravit la rampe sud, dont la pente ne dépasse pas 120‰. Le chemin de fer du Brunig est électrifié depuis 1942. Vue sur Meiringen et la gorge de l'Aar

17 Treno a vapore della ferrovia del Brünig sulla tratta a cremagliera fra Lungern e Burgkapelle, verso il 1900. La tratta Brienz-Alpnachstad venne aperta al traffico il 14 giugno 1888.

18 Un treno diretto Interlaken-Lucerna sale sulla rampa sud superando una pendenza massima del 120‰. La ferrovia del Brünig è elettrificata dal 1942. Veduta su Meiringen e la gola della Aare

17 A steam-driven train of the Brünig Railway on the rack section of the line between Lungern and the Burgkapelle around 1900. The line between Brienz and Alpnachstad had been opened on 14 June 1888.

18 An Interlaken-Lucerne express climbs the southern slope with a maximum gradient of nearly 1 in 8. The Brünig Railway has been electrified since 1942. In the background Meiringen and the gorge of the River Aar

