Signaturen Geländekarte

Wegformen

Andplatten, steil gestellt

x-x-x Zaun/Geländer

Wegoberflächen

H Brücke

ታ ና Brückenrest/Widerlager

][[] Tunnel

Wegbegleiter

Bildstock/Wegkapelle

Kirche

Signaturen Inventarkarte

Klassifizierung

Nationale Bedeutung

Regionale Bedeutung

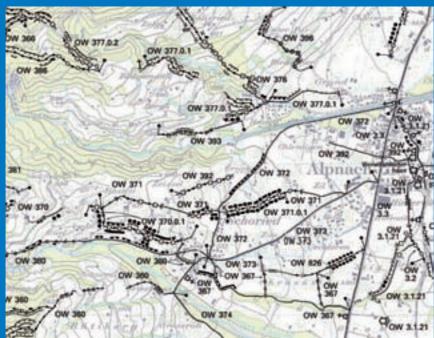
Lokale Bedeutung

Historischer Verlauf

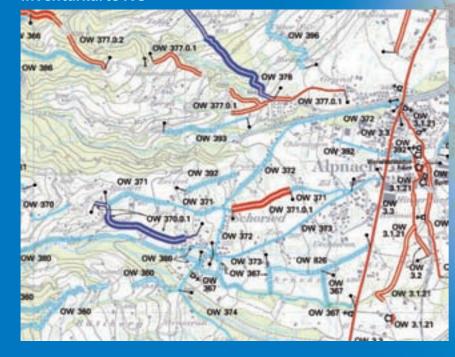
Historischer Verlauf mit Substanz

Historischer Verlauf mit viel Substanz

Geländekarte IVS



Inventarkarte IVS





Historische Verkehrswege im Kanton Obwalden

OW





Titelseite

Historische Verkehrswege im Kanton Obwalden: Wegkapelle an der Verbindung Sarnen-Wijer-Kerns (OW 805, links); die 1877 erbaute Chilchwegbrücke über den Wissibach auf der Verbindung Sachseln–Flüeli (OW 293.2.1, Mitte); eine Kehre des «Polenwegs» Balismatt-Steinstössi (OW 387.0.2, rechts, vgl. S. 30 f.). Unterlegt ist eine Darstellung des Klosters Engelberg aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Rückseite

Ausschnitt aus der Erstausgabe der Topographischen Karte der Schweiz, der so genannten «Dufourkarte» im Massstab 1:100000, Blatt XIII, erschienen 1864.

Bildnachweis

Andres Loepfe. Ruedi Bösch: 30, 31 oben, Umschlag Bild Arne Hegland, ViaStoria: 25, 41 Archiv ViaStoria: 9, 10, 33, 47 Museum für Gestaltung Zürich, Plakatsammlung: 43 Swisstopo: \$\$\$ Zentralbibliothek Luzern: 46 Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung: 28 Atlas Suisse, Partie du Canton de Lucerne d'Unterwalden d'Uri et Zurich le Canton Glarus, Schweiz et Zug, Aarau/Strasbourg1796: 35 Friedrich Wilhelm Delkeskamp: Malerisches Relief des klassischen Bodens der Schweiz, Reprint 1978: 7 Gabriel Walser: Canton Unterwalden sive pagus Helvetiae subsylvanus cum adientibus terrarum

tractibus, Nürnberg 1767: 45

Alle hier nicht aufgeführten Fotos stammen von

Impressum

Historische Verkehrswege

Eine Publikation zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, herausgegeben vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) www.ivs.admin.ch

© ASTRA, Bern 2007

2., überarbeitete Auflage

Der Inhalt dieser Publikation entspricht dem Stand der Erstausgabe von 1997. Die im Text in Klammern gesetzten Nummern (z. B. OW 2.1) verweisen auf die Strecken im IVS.

Texte und Fotos

Andres Loepfe, Mitarbeiter am IVS bis 1999

Konzept, Redaktion

Hans Schüpbach, Mitarbeiter am IVS bis 1999

Layout, Kartographie, Produktion

Andres Betschart, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern

Historische Verkehrswege von nationaler **Bedeutung im Kanton Obwalden**

Nummerierung gemäss IVS

- (Luzern-) Horw/Winkel-Alpnach/Alpnachstad; Seeweg (Luzern-) Horw-Alphachstad/Alphach (–Brünigpass) (Luzern–) Alpnach/Alpnachstad–Brünigpass Stans-Engelberg Alpnach/Alpnachstad-Pilatus Kulm
- Sarnen–Stans
- 50.3.2 Stöckalp–Aa Ziflucht–Frutt 178 Zollhus–Klein Melchtal Brichenried-Lanzenbüel 193.0.1
- 266.0.1 Arnibrügg 293.2.1
- Salzbrunnen/Chilchwegbrücke Gerschni–Engelberg; alte Bobbahn
- **371.0.1** Zil–Schoried 377 Alpnach/Grund-Balismatt; Franzosenstrasse
- Balismatt–Steinstössi; Polenweg 387
- Renggpass-Hellegg **431.0.1** Pilatus Kulm/Esel–Tomlishorn; Felsenweg

Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der

erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.

Pilatus 431.0.1 Stansstad NW 2.2 Stans NW 377 371.0.1 Sarnen Sachseln 193.0.1 Giswil (293.2.1 266.0.1 Engelberg 3 Lungern Brienzer Rothorn Brienz BE Meiringen BE

im Kanton Obwalden

\$\$\$ BBL-Nummer

Geleitwort aus dem Kanton Obwalden

it der IVS Dokumentation hält der Historiker erstmals eine Darstellung der hiesigen topographischen Verkehrslandschaft in Händen. Der Wert der Darstellung liegt in der umfassenden Aufarbeitung der gedruckten Literatur, der minutiösen Auswertung des oft sehr disparat überlieferten Karten- und Planmaterials und der Reliefs (vor allem jener des Engelbergers Joachim Eugen Müller). Das Stiftsarchiv Engelberg hat auf diese Weise Kenntnis von einer ihm bis dahin unbekannten Grenzkarte des alten Klosterstaates erhalten. Mit der IVS Dokumentation wird es besser möglich sein, Strassen, Wege und Pässe in ihrer menschenverbindenden Funktion zu erkennen und ihre allgemeinhistorische Relevanz richtig ermessen zu können.

Die IVS Dokumentation wurde z. B. bei der Neugestaltung des Grafenorter Talbodens benutzt, um im Rahmen des vom «Fonds Landschaft Schweiz» unterstützten Renaturierungsprojektes auch Elemente des alten Weges wiederherzustellen und so dem Talboden einen Teil seines früheren kulturlandschaftlichen Gepräges zurückzugeben.

Dank der IVS-Grundlagen erscheint auch die Bedeutung des Jochpasses in besserem historischen Licht. Als Verbindung zum Saumweg über die Grimsel ins Wallis und ins Valle d'Ossola war er für den kleinen Engelberger Klosterstaat von nicht zu unterschätzender wirtschaftlicher und politischer Bedeutung. Bei der Realisierung einer Ausstellung zum Jochpass im Engelberger Talmuseum (Winter 1994/95) leisteten die IVS Dokumentationen (Obwalden und Bern) gute Dienste.

Es ist dem IVS zu wünschen, dass es nebst seiner seit längerem erkannten Wichtigkeit bei Raumplanungsfragen und bei der Erarbeitung neuer touristischer Angebote auch im Tätigkeitsfeld des Historikers als nützliches Arbeitsinstrument Anerkennung findet.

Dr. Rolf De Kegel

Stiftsarchivar Engelberg

Inhalt

5 DIE VERKEHRSWEGE

6 Einblicke in die Verkehrsgeschichte

Historische Verkehrswege im Kanton Obwalden

16 Eine kleine Wegtypologie

Pilger-, Prügel-, und Plattenwege

24 Die «Viamala» Obwaldens

Ein spektakulärer Holzweg im Tal der Kleinen Melchaa

26 Steile Zufahrten in eine abgelegene Welt

Hoferschliessung vor dem Automobil

27 Die Gresigengasse in Alpnach: ein Kleinod

Ein über Jahrhunderte von Menschenhand erschaffenes Werk

28 Die Holzleiten von Alpnach

Lebendige Forstgeschichte

30 Eine «Tremola en miniature»

Strassenbauten von Internierten im Zweiten Weltkrieg

32 «Ein guter Krumm ist nicht um»

Alte und neue Verkehrswege zwischen Alpnachstad und Sarnen

35 Beinstrasse und Rosshimmel

Der alte Klosterweg nach Engelberg

39 Die höchste Holzbrücke Europas

Ein Rekordbau über der Melchaa

40 Der Fruttweg

Die Erschliessung der grössten Obwaldner Hochalp

43 Die Bobbahn Gerschnialp

Wintersport und Landwirtschaft

45 Ein Puzzle von Hinweisen am Renggpass

Die IVS-Arbeit am Beispiel

49 DAS INVENTAR

50 Das IVS im Kanton Obwalden

Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Obwalden immerhin mehrere Jahrhunderte zurückverfolgen. Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt. Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Obwalden, deren provisorische Fassung im Jahr 1999 abgeschlossen worden ist.



Historische Verkehrswege im Kanton Obwalden

Einblicke in die Verkehrsgeschichte

Der Kanton Obwalden umfasst flache Talböden, aber auch alpine Regionen. Entsprechend vielfältig sind die Formen des historischen Verkehrs. Der Brünigpass hat als Transitverbindung schon früh eine wichtige Rolle gespielt – vielleicht schon in römischer Zeit. Daneben bildete sich ein regionales und lokales Wegnetz heraus. Es wurde bestimmt vom Handel, von der Alpwirtschaft und vom Tourismus.

bwalden – Das sind die sechs Gemeinden im Tal der Sarneraa und die Exklave im Tal der Engelbergeraa. Diese kurze Gebietsumschreibung bedarf nun zur Darstellung der topographischen Verkehrslandschaft einiger Ergänzungen. Die beiden oben erwähnten Flüsschen münden in den vielarmigen Vierwaldstättersee. Sie gehören zum Einzugsgebiet der Reuss, die bei Windisch in die Aare mündet.

Obwalden liegt, wenn man von Norden herkommt, jenseits einer ersten Schwelle der Alpenfaltung (Pilatus, Bürgenberg und Stanserhorn) in den zentralen Voralpen nordwestlich des Aare-Gotthard-Massivs. Das Sarnertal weist als südlichen Ausgang den nur 1007 Meter hohen Brünig und als nördlichen Eingang die Seepforte von Acheregg sowie die Schwelle der Rengg (886 m ü. M.) auf. Das Tal ist also keineswegs isoliert oder eingeschlossen; sowohl der leichte Zugang zum Plateau des Mittellandes wie auch jener zu den inneren Alpen ist gewährleistet.

Der Boden des Sarnertales schwankt in seiner Breite zwischen 1 und 2.5 Kilometern und wird grösstenteils vom Alpnacher- und Sarnersee eingenommen. Oberhalb der knapp 200 Meter hohen Schwelle vor Kaiserstuhl bildet das Lungerer Tal, in dem ebenfalls ein See liegt, die Fortsetzung. Nördlich des Giswilerstocks besteht die linke Talseite geologisch zur Hauptsache aus dem instabilen Flysch, die rechte dagegen durchgehend aus Kreidekalken. Dort steigen Berge teils auf über 2200 Meter ü. M. an. Der Sarnersee und der Talboden der Sarneraa liegen noch auf der Höhe des Mittellandes: Vom Vierwaldstättersee bis zur Bergstufe von Giswil (12 km) steigt das Tal bloss von 434 auf 485 Meter ü. M. an.

Der jäh aufsteigende Giswilerstock ist von weiten Schuttflächen umgeben; der Höch Gummen bildet den südwestlichen Eckpfeiler des Kantons und gehört zur Kette des Brienzer Rothorns. Hier, gegen das Entlebuch zu, stimmt die vom Wasser bestimmte, natürliche Grenze nicht mit der politischen überein. Das hintere Mariental war im Spätmittelalter Zankapfel zwischen den Giswilern und den Sörenbergern; es blieb schliesslich in Giswiler Besitz. Einen weiteren auffälligen Unterschied zwischen natürlicher und politischer Grenze findet man – hier zum Nachteil Unterwaldens – am Surenenpass. Ähnlich wie am Klausen drangen hier die Urner weit über die Wasserscheide vor und lagen im Spätmittelalter im Streit mit dem Kloster Engelberg, das mit dem umliegenden Gebiet erst 1815 Obwalden zugeteilt wurde. Den südöstlichen Eckpunkt des Kantons bildet die erste hochalpine Erhebung: der Titlis; zu ihm führt die steile Bergkette Gräfimattstand-Rotsandnollen, die das Grosse Melchtal vom Engelberger Tal scheidet.

Lungerer- und Sarnertal waren in der letzten Eiszeit von einem Seitenarm des Aaregletschers durchflossen, der das Tal noch einmal kräftig modellierte. Zurückgelassen hat der Gletscher in seinen verschiedenen Vorstössen Hang- und Längsmoränen sowie viele Findlinge (zum Beispiel erratische Blöcke auf Schafschlüecht, Lungern und auf der Sachsler Allmend). Der Sarnersee wurde durch den Schuttfächer der Grossen Melchaa vom Vierwaldstättersee abgeschnürt; dieses Gebirgsflüsschen hat sich fast 100 Meter tief in die Terrasse von Zuben eingenagt. Der Alpnachersee hingegen stellt eine Auskolkung des Gletschers dar und ist wesentlich weniger tief als das Seebecken von Hergiswil.



Sektion III der Vogelschaukarte des Holländers Friedrich Wilhelm Delkeskamp aus den 1830er-Jahren zeigt den Kanton Unterwalden in einer Aufnahme Richtung Süden. Im vorliegenden Ausschnitt erkennt man den Melchsee und die Alp (oben Mitte) sowie Tal und Dorf Melchtal.

Die Westseite des Sarnertals steigt weniger hoch an als die Gegenseite: Nünalpstock und Rickhubel bleiben unter 2000 Meter ü. M. und haben noch ganz voralpinen Charakter. Während das Tal weiter nördlich von den beiden Schlieren entwässert wird, gibt es im Gebiet von Schwendi und Obstalden viele kleine Bäche, die keine tiefen Täler haben entstehen lassen. Die Laui, der Steiniund der Gerisbach erwiesen sich jedoch in der Vergangenheit immer wieder als berüchtigte Wildbäche. Die Wasserläufe auf der Sachsler Seite sind kürzer und steiler. Auf ihrem Schutt bildete sich das Schwemmland von Sachseln bis Ewil.

Das Grosse Melchtal wurde nachhaltig durch die Erosion von Gletschern und Flüssen geprägt, was sich auch geologisch zeigt. Nur gerade im Gebiet von Melchtal findet sich ein etwas breiterer Talboden. Im oberen Teil des Tales herrschen Juraformationen (mit Karrenfeldern oberhalb des Grosswaldes) vor. Auf der Frutt liegt eine der grössten Erzlagerstätten der Schweiz; Erzvorkommen gibt es jedoch auch am Höch Dossen. Als nacheiszeitliches Ereignis lässt sich ein Bergsturz vom westlichen Stanserhorn noch heute gut im Blockschutt des Kernwaldes nachweisen. Einzelne Trümmer finden sich sogar noch in Alpnach. Die Auffüllung des Talbodens von Engelberg und die enge Schlucht zwischen Mettlen und Niederberg sind durch einen älteren Bergsturz bedingt.

Ein Vergleich mit den ähnlich gelegenen, nach Norden führenden Tälern unweit des Zentralmassivs Aare-Gotthard erhellt die besondere Situation des Sarnertales: Im Vergleich zum Tal der Urner Reuss ist es wesentlich kürzer (28 gegenüber 40 km Luftlinie), aber viel offener. Es führt jenseits des Brünigs in ein inneralpines Quertal ohne direkten Ausgang über den Alpenkamm nach Süden (Haslital), weist jedoch einen guten See- und Landzugang von Norden her auf. Anders das Tal der Urner Reuss: Es hat südlich des Gotthards eine direkte, ins Einzugsgebiet von Tessin und Po führende Fortsetzung in der Talfurche der Leventina.

Als grosser Nachteil erweist sich dagegen das Fehlen eines guten Ausgangs zu Lande nach Norden, in das Gebiet des Mittellandes und nach Süddeutschland. Es bleibt hier nur der Seeweg offen. Das Tal der Linth (36 km lang) hat verkehrsgeographisch den grossen Nachteil des praktisch fehlenden südlichen Ausganges; Panixer- und Kistenpass liegen höher als 2400 Meter ü. M. und enden, ähnlich wie der Brünig (der jedoch nicht schwierig zu überwinden ist), in einem alpinen Quertal ohne Südausgang (Vorderrheintal).

VERKEHR UND KOMMUNIKATION IN VERSCHIEDENEN EPOCHEN

Die geographisch-ökologischen Rahmenbedingungen in den verschiedenen jüngeren Zeitepochen änderten sich mit dem Klima, der sukzessiven Wiedereroberung der nacheiszeitlichen Landschaft durch Flora und Fauna sowie mit den Rückwirkungen durch menschliche Eingriffe. Wir dürfen ausserdem nicht vergessen, dass günstige und ungünstige Faktoren für Reproduktion und Kultur im Lande in den verschiedenen Epochen unterschiedlich bewertet wurden.

Urgeschichte

Wir finden im Sarnertal einen relativ schmalen Saum der kollinen Stufe (unterhalb 700 m ü. M.) mit nassen Tieflagen (Auen nördlich von Sarnen bis zum Alpnachersee, Niedermoore und Verlandungszonen bei Giswil und bei Alpnachstad). Wir wissen heute, dass die Seespiegel der einzelnen Gewässer seit der Eiszeit bis vor 6000 Jahren abgesunken, danach aber wieder mehr oder weniger gleichmässig angestiegen sind. Der Rudenzersee bei Giswil verschwand erst vor 100 Jahren definitiv im Rahmen eines Entwässerungsprojektes. In der kollinen, durch eine mit dem Mittelland vergleichbare Vegetation geprägten Stufe findet man auch die grossen Schuttfächer der Seitenzuflüsse der Sarneraa sowie die Terrassen von Kerns, Schwarzenberg und Lungern.

Der Grossteil der Fläche Obwaldens fällt in die montane Stufe zwischen 700 und 1200 Meter ü. M. Sie ist hier durchweg recht steil, vor allem auf der rechten Seite

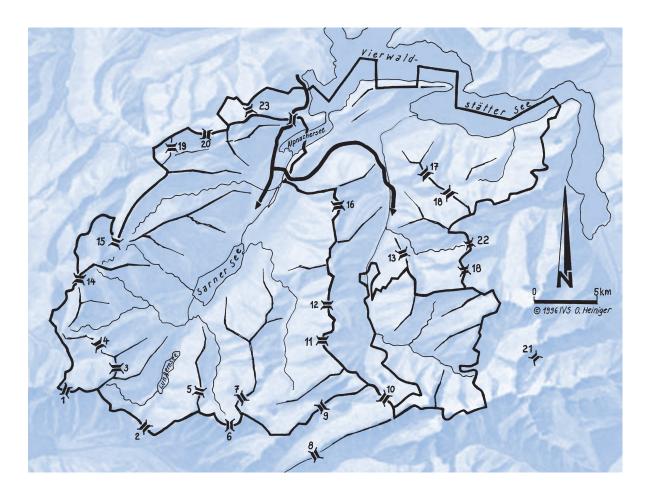
des Sarnertals, und auch heute noch weit gehend bewaldet, wobei Buchenbestand vorherrscht. Auf einer Höhe von 800 bis 1000 Meter ü. M. liegen seit Jahrhunderten die Berggüter. Viele ehemalige Hochalpen wurden unter eine Höhe von ca. 1200 Meter ü. M. heruntergedrückt. Im Flyschgebiet zwischen Pilatus und Glaubenbielen beginnen in der anschliessenden subalpinen Stufe neben den Fichten- und Bergföhrenwäldern die Hochmoore, die teilweise erst nach der Entwaldung durch den Menschen entstanden sind.

Die Alpinstufe oberhalb der Waldgrenze (1800–2200 Meter ü. M., je nach Lage und klimatischen Verhältnissen) nehmen die alpinen Rasen ein, die sich als natürliche Weiden anbieten. Beträchtliche Flächen im Kanton Obwalden, vor allem zwischen Engelberg und dem Grossen Melchtal, fallen in diese Kategorie.

Aus dem Mesolithikum (von 8000 bis ins 3. Jahrtausend v. Chr.) sind bis anhin in Obwalden und im angrenzenden Raum wenig Funde gemacht worden. Es handelt sich bei den Menschen dieser Epoche um Jäger und Sammler. Bei den Spuren in Brand bei Lungern vermutet man, dass es sich um einen Lagerplatz oder eine Jagdstation handelt. Der Aufenthalt von Menschen in jener Zeit kann auch bei Winkel (Horw) nachgewiesen werden. Zweifellos boten die Seen gute Fischgründe, waren die vielfältigen Ökotope reich an Wild und gab es grosse Gebiete mit Heidelbeeren, die man im Spätsommer aufsuchen konnte.

Über Wege und Wegverlauf in jener Zeit wissen wir nichts. Auch die Orte, an denen scheinbar seit eh und je Wege durchgeführt haben müssen, veränderten sich im Lauf der Jahrtausende stark.

Im Neolithikum (3. bis 2. Jahrtausend v. Chr.) wurden die Menschen nach und nach sesshaft; in einem langen Prozess vollzog sich der Übergang von einer Wildbeuterhin zu Acker- und Weidewirtschaftskultur. In Obwalden sind allerdings meines Wissens bis heute keine ortsfesten neolithischen Siedlungen, die über Generationen bewohnt waren, nachgewiesen. Aufgrund der am Ende des letzten Jahrhunderts gemachten Funde von Netzen und einem Einbaum am Lungerersee – leider sind diese Zeugnisse nicht mehr zu überprüfen – könnte man vermuten, dass auch an den Obwaldner Seen Pfahlbausiedlungen bestanden haben. Günstige Siedlungsplätze gab es jedenfalls, etwa bei Niderstad am Alpnachersee oder bei Ziegelhütte am Sarnersee. Eine wichtige Station lag aber unweit nördlich der heutigen Kantonsgrenze, beim Winkel und auf der Horwer Halbinsel.



In Obwalden sind die Steinbeilfunde beim Jochpass und auf der Storegg, dem Übergang zwischen Melchtal und Engelberg, besonders interessant. Sie beweisen, dass schon damals die über der alpinen Waldgrenze liegenden Gebiete aufgesucht und die verschiedenen Übergänge von einem Tal zum andern benutzt wurden. Möglicherweise trieben die Menschen schon damals Schafe zum Weiden in die Hochtäler.

Kupfer-, Bronzezeit (1800 bis 800 v. Chr.): Bis anhin war der «Verkehr» auf weiträumigen Transport von Silexknollen und Bernstein beschränkt gewesen. Nun kamen Kupfer und Zinn als Handelsgüter dazu. Es tauchten die ersten langhaarigen Schafrassen auf, welche die Wollverarbeitung erlaubten. Rinder und auch Pferde wurden auf den baumlosen Verlandungszonen der Seen und in den Flussauen gehalten.

Bronzebeilfunde bei Engelberg und in der Dämpfelsmatt unterhalb der Frutt legen die Annahme nahe, dass die alpinen Weiden immer intensiver benutzt wurden. Denkbar erscheint eine Nutzung in der Form der Transhumanz, das heisst der alljährlichen Wanderung mit Schafherden von der Talniederung und vom Mittelland her bis zu den höchsten Alpen und zurück, entsprechend Pässe, Einsattelungen und Übergänge in Unterwalden, die wohl schon von der prähistorischen Transhumanz benutzt wurden (Grafik Oliver Heiniger).

1 Widderfeld 2 Brünigpass 3 Furgge 4 Glaubenbielen 5 Hüttstett 6 Fruttli 7 Abgschütz 8 Sätteli 9 Vogelbiel 10 Jochpass 11 Juchli **12** Storegg **13** Eggeligrat **14** Sattelpass 15 Glaubenbergpass («Rotbäch») 16 Ächerli 17 Bocki 18 Bannalper Schonegg 19 Rickmettlen 20 Dossen 21 Surenen 22 Sinsgäuer Schonegg 23 Fräkmüntegg

der jahreszeitlichen Vegetationsentwicklung. Zwischen der Melchsee Frutt und dem Surenenpass liegen weite Hochalpen, die man während dreier Monate abweiden konnte. Auf der Karte (oben) sind die wichtigeren Joche und kleinen Pässe, die den Übergang von einem Tal ins andere ermöglichten, eingezeichnet.

Vielleicht bestand schon ein erster Handel über die Alpen: Wolltextilien, Pferde (aus den Gestüten der bronzezeitlichen Fürsten, beispielsweise auf dem Uetliberg?) gingen in den Süden, Luxusgüter der sich entwickelnden Mittelmeerkulturen gelangten im Gegenzug in den Nor-



den. Es gibt Vermutungen, dass zeitweise ein gewisser Verkehr über das Gotthardgebiet durch den Verkehrsraum Vierwaldstättersee führte. Der See war kein Hindernis, denn den Schiffbau kannte man seit dem Mesolithikum. Für einiges Aufsehen sorgte vor zwanzig Jahren der Fund von kunstvoll gefertigten Goldringen in der Nähe von Erstfeld, die man in die Latènezeit (5. bis 3. Jahrhundert v. Chr.) datiert. Von einem geregelten Handelsverkehr mit Fährwesen auf dem Vierwaldstättersee kann man aber sicher nicht sprechen.

Bezüglich der Entwicklung der Wege in Obwalden ist jedoch zu vermuten, dass sich damals infolge wiederkehrender Benutzung allmählich feste Routen für den Viehtrieb herauszubilden begannen.

Von der Hallstattzeit in die römische Epoche

Ab dem 8. Jahrhundert tauchte in Mitteleuropa Eisen auf. In Obwalden konnten an vielen Stellen Eisenerze abgebaut werden, im Gegensatz etwa zu Bronze und Zinn. Man vermutet, dass das am Erzstock auf der Frutt gewonnene Material in einem Ofen – vielleicht handelte es sich auch um eine Schmiede – in Fondlen, oberhalb von Winkel, verhüttet bzw. verarbeitet wurde. Damals wurde allerdings das Erz in der Regel nicht zum Ofen transportiert, sondern letzterer in waldreicher Umgebung in der Nähe der Abbaustätte errichtet. In der älteren Eisenzeit, aber auch in den folgenden Epochen, die heute meistens als Hallstatt- oder Latènezeit bezeichnet werden, ist allgemein ein Anwachsen des überregionalen Handels festzustellen; viele archäologische Zeugnisse bestätigen einen gewissen Güteraustausch zwischen Mitteleuropa und dem Mittelmeerraum. Inwieweit diese Zunahme sich aber auch auf die Verkehrsstrukturen in Obwalden auswirkte, ist nicht zu ermitteln.

Über die Verhältnisse in der römischen Zeit sind wir nicht viel besser orientiert. Kleinfunde (Münzen, Räucherpfeifchen) oder Ortsnamen mit möglicherweise lateinischer Wurzel (Alpnach/Alpiniacum oder Alpinacum; Sachseln/saxula = Geröll; Jänzi/gentiana = Enzian) erlauben keine sicheren Rückschlüsse auf die Siedlungsstrukturen. Immerhin wurde in Uechteren bei Alpnach

Der Verlauf der hypothetischen alpenquerenden Verbindung zwischen dem aargauischen Mittelland und der westlichen Poebene in der Römerzeit: direkt, aber mit langen Auf- und Abstiegen über Brünig-, Grimsel- und Griespass (Grafik Werner Vogel).

ein Gebäudekomplex ausgegraben, der früher als Villa gedeutet wurde. Von der modernen Forschung wird er aber auch als «mansio» (Herberge) oder «mutatio» (Pferdewechselstation) interpretiert und mit einer Verbindung zwischen dem Mittelland und Norditalien in Zusammenhang gebracht, die von Vindonissa via aargauisches Reusstal, Zuger-, Vierwaldstätter- und Sarnersee sowie weiter über die Pässe Brünig, Grimsel, Gries oder Albrun in die Poebene führte (vgl. dazu die nebenstehende Karte). Einen weiteren Beleg für diese Route sehen manche Forscher in einer zweiten «mutatio», die in Wiler bei Innertkirchen entdeckt wurde.

Die Querung der zentralen Alpen über drei Pässe mit insgesamt 2800 Meter Höhendifferenz ist jedoch in der Tabula Peutingeriana, der mittelalterlichen Kopie einer römischen Strassenkarte, nicht vermerkt – im Gegensatz etwa zu den Alpenpässen Grosser St. Bernhard, Splügen und Julier. Die als Hypothese angenommene Verbindung war also sicher nur von untergeordneter Bedeutung. Wir kommen nicht um die Feststellung herum, dass die Innerschweiz und die Zone um den Gotthard bis ins Hochmittelalter weit gehend ein geopolitischer Leerraum blieb.

Vom Früh- ins Hochmittelalter

Im Lauf der alemannischen Landnahme im siebten und achten Jahrhundert wird auch das Sarnertal nach und nach erschlossen. Die Einwanderer siedelten in Einzelhöfen und rodeten auch Terrassen, die hoch über dem Talgrund lagen. Dies dürfte sich auch auf das Wegnetz ausgewirkt haben, das wohl eine gewisse Ausweitung und Verästelung erfahren hat. Die Frage, inwieweit sich einzelne Wegverläufe gänzlich oder bruchstückweise bis heute erhalten haben, lässt sich infolge der Quellenlage nicht beantworten; zumindest einige Wege und Wegrelikte dürften aber auf diese Zeit zurückgehen. Damals entstanden auch die ersten Zentren der christlichen Religion, die wohl heidnische Kultstätten als Vorgänger hatten. Unter diesen sind die Kirchen von St. Jakob, St. Niklausen und Stalden sowie die erste Pfarrkirche des Tales, in Kirchhofen, zu nennen.

Die ersten schriftlichen Dokumente, welche die Geschichte der Innerschweiz erhellen, datieren aus der spätoder nachkarolinigischen Epoche. Ins 9. Jahrhundert reicht eine Urkunde zurück, in der ein gewisser Recho seine umfangreichen Güter in Küssnacht, Alpnach, Sarnen, Giswil und Stans an das neu gegründete Luzerner Kloster St. Leodegar vergibt. Recho wurde später Abt dieses Klosters, das eine Filiale der grossen Elsässer Bene-



Ein aufgelassenes Stück des Brünigsaumweges am Rande des Cholhüttliwaldes. Die auf der Talseite deponierten, aus dem Weg geräumten Steine bilden einen Wall, auf dem sich Bäume festgesetzt haben (OW 3.1.10).

diktinerabtei Murbach war. Der Güteraustausch zwischen Tochter- und Mutterhaus verlief über eine Route, die – dies lässt sich aufgrund der Lage der im Mittelland liegenden Murbacherhöfe erschliessen – über den Bözberg oder den Chatzensteig ins Elsass führte. Richtung Norden könnte übrigens auch der Wasserweg Reuss-Aare- Rhein schon früh eine Rolle gespielt haben. Für den Gütertransport von Obwalden nach Luzern bot sich der Seeweg an. Der Vierwaldstättersee lag damals vier bis fünf Meter unter dem heutigen Pegelstand; der Alpnachersee war bei Stansstad vom Vierwaldstättersee abgeschnürt. Bei noch tieferem Wasserstand fuhren die Schiffe mit Vorteil Niderstad statt Alpnachstad an. Ältere Anlegestellen werden in der Luzerner Bucht beim Lido, bei Altstatt/Meggenhorn und im Ausflussbereich der Reuss vermutet.

Eine Verbindung zwischen dem Kloster Luzern und den abgabepflichtigen Hofsiedlungen im Sarnertal dürfte seit dem 9. Jahrhundert bestanden haben. Es ist anzunehmen, dass sich dieser «Murbacherweg» zwischen Niderstad und Kirchhofen noch ganz an den westlichen Randbereich des Tales hielt; nur dort war der Boden so trocken, dass ein Weg auch nach ausgiebigen Niederschlägen begehbar war. Der Sarnersee konnte auf beiden Seiten umgangen werden; man darf annehmen, dass die etwas offenere östliche Route über das heutige Sachseln den Vorzug erhielt, wenn man zum Gutshof in Giswil gelangen wollte.



Vom Hoch- ins Spätmittelalter

Infolge der späten Öffnung des Gotthards konnten die mächtigsten Geschlechter des Hochadels, darunter vor allem die Habsburger, ihre Macht in den Tälern des zentralen Alpenraums erst im 13. und 14. Jahrhundert entfalten. Diese Adelsgeschlechter übten teils direkt, teils indirekt über Ministerialen, Besitz- und Herrschaftsrechte aus; sichtbarer Ausdruck dieser Herrschaft waren die vielen Burgen (Lopp, Rotz, Landenberg sowie etliche andere). Dieser herrschaftliche Anspruch traf aber auf den hartnäckigen Widerstand der Bauern am Vierwaldstättersee. Diese hatten zwischen dem 9. und 12. Jahrhundert eine grosse Selbstständigkeit erlangt und sträubten sich gegen jede administrative Durchdringung und herrschaftliche Einbindung. Die Talschaften wurden dabei von den Staufern unterstützt, die sie durch Verleihung der Reichsfreiheit privilegierten und die Bestrebungen der Habsburger, die auf eine Kontrolle der nördlichen Zufahrtswege zum Gotthard abzielten, durchkreuzten. Im Lauf des langen Prozesses, in dem sich die Eidgenossenschaft als eigenständiger politischer Machtfaktor etablierte, konnte Unterwalden (Nid- und Obwalden) die Selbständigkeit erlangen und behaupten; 1309 kam es, wie zuvor schon Uri und Schwyz, ebenfalls in den Genuss der Reichsfreiheit. Erst im Laufe des 14. und 15. Jahrhun-

Der Viehtriebweg von den Eigengütern in Hinter Egg zur Eggallmend in Zuben (OW 827). Im jahrhundertelangen Gebrauch fixierten sich solche Wege im Gelände und auch im Gewohnheitsrecht

derts gelang es den Unterwaldner Talschaften, auch die feudalen Lasten nach und nach abzuschütteln; in diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass im Bundesbrief von 1291, wie auch in dem nach der Schlacht bei Morgarten vom Dezember 1315 erneuerten Bündnis, die grund- und leibrechtlichen Rechte der Adligen noch ausdrücklich garantiert wurden.

In der neueren Forschung ist umstritten, ob die innerschweizerischen Burgen schon im 13. oder erst im 14. Jahrhundert zerstört oder aufgegeben wurden; spätestens gegen Ende des 14. Jahrhunderts dürften sie aber ihre Rolle als politische und administrative Zentren endgültig verloren haben. Dies führte langfristig zu Umschichtungen, die sich zumindest stellenweise auf die regionale und lokale Verkehrslandschaft ausgewirkt haben, auch wenn dies schwierig zu belegen ist. In Sarnen verlagerte sich das Zentrum zum Beispiel von den beiden älteren Siedlungskernen auf dem Landenberg und bei Kirchhofen in das Gebiet beim Zusammenfluss von Sarneraa und Melchaa.

Im Lauf des 13. und 14. Jahrhunderts zerfiel Unterwalden in die zwei faktisch voneinander unabhängigen Teile Nid- und Obwalden, die nur noch nach aussen – und auch nur wegen des Drucks der übrigen Stände – geschlossen auftraten. Bis um 1432 versammelte sich die vereinigte Landsgemeinde zur Behandlung gemeinsamer Angelegenheiten noch in Wisserlen; erst danach verlor die alte Dingstätte an Bedeutung.

Im unruhigen 14. Jahrhundert kam der Route über den Brünig in mehreren politischen und militärischen Auseinandersetzungen eine besondere Bedeutung zu: Im Jahr 1315 – am Tag der Schlacht bei Morgarten – zog Graf Otto von Strassberg, ein Verbündeter des Herzogs Leopold, über diesen Pass, zerstörte Lungern und nahm die ganze obere Talhälfte bis Alpnach ein. Nach der Niederlage der Österreicher wurde er von den zurückkehrenden Obwaldner Truppen über die Rengg Richtung Luzern abgedrängt. In den darauf folgenden Jahren unternahmen die Unterwaldner mehrere Rachefeldzüge in das Haslital. Ausserdem versuchten die vereinten Unterwaldner in den Jahren nach 1348 und 1380, jenseits des Brünigs, im Berner Oberland, Fuss zu fassen und bebau-



Auch der Tourismus hat mittlerweile seine Geschichte. Für die Gäste des 1890 eröffneten Hotels Pilatus Kulm baute man einen attraktiven Felsenweg zum Tomlishorn (OW 431.0.1).

bares Land zu gewinnen. Diese Expansionsversuche wurden offenbar zeitweise auch von Teilen der Haslitaler Bevölkerung unterstützt, die – wie die Bewohner der Innerschweiz – im Laufe des Hochmittelalters eine gewisse Selbständigkeit erlangt hatte und sich nicht mit der Oberhoheit der Stadt Bern abfinden wollte. Bern konnte seine Ansprüche aber immer durchsetzen, nicht zuletzt auch deshalb, weil die übrigen Innerschweizer Orte Unterwaldens Expansionsbestrebungen missbilligten. Der wohl letzte Versuch der Obwaldner, ins Bernbiet einzudringen, erfolgte im Zusammenhang mit dem Widerstand weiter Teile der katholisch gesinnten Oberländer Bevölkerung gegen die von der Berner Obrigkeit verfügte Reformation im Jahr 1528; auch damals konnten die wenig planmässig angelegten Operationen aber Berns Stellung nicht einmal ansatzweise erschüttern.

Zwischen Obwalden und Luzern bestanden immer recht enge wirtschaftliche Beziehungen. Die Stadt kümmerte sich um die Versorgung der Landgebiete mit Milchprodukten, Obwalden seinerseits um die Einfuhr von Salz und Getreide. Obwohl das Land noch von 1350 bis 1450 bis in eine Höhe von 1000 Meter ü. M. gerodet und bebaut wurde, begann schon früh ein Prozess, in dessen Verlauf sich die Viehzucht ausbreitete und die Ackerflächen zugunsten der Weiden und Mähwiesen zahlenmässig abnahmen.

Neuzeit

Die Verkehrsstrukturen, die sich im Lauf des Spätmittelalters herausgebildet hatten, dürften bis ins 19. Jahrhundert nur noch unwesentliche Veränderungen erfahren haben. Auf den Seen hatten sich Fähren etabliert, so beispielsweise auf dem Alpnacher- und auf dem Sarnersee. Der Verlauf der Hauptroute durch das Sarnertal zum Brünig war infolge der Entsumpfung des Gügenrieds jetzt festgelegt und auch bei hohem Grundwasserstand passierbar; ähnlich verhielt es sich mit der Strasse durchs Engelberger Tal. Die Einrichtung von Zollstätten auf dem Brünig, am Südende des Sarnersees und in Alpnachstad bezeugen eine Belebung des Verkehrs. Verglichen mit dem Brünig und der Rengg, über die wichtige Fuss- und Saumwege aus dem Land führten, waren die kleineren Pässe aus dem Sarner- und Engelbergertal (Sattelpass, Glaubenbielen, Glaubenberg, Surenen, Jochpass und weitere) immer von untergeordneter Bedeutung.

Im 15. Jahrhundert überwog im Alpenraum noch der bäuerliche Mischbetrieb, der in erster Linie auf Getreideanbau basierte. Erst nach der Mitte des 16. Jahrhunderts verdrängte die Viehwirtschaft den Getreideanbau völlig; diese Spezialisierung wurde jetzt in Kauf genommen, weil die Nachfrage nach den Produkten der Viehwirtschaft – vor allem in den grossen Städten der Lombardei - erheblich gestiegen und damit zu einem berechenbaren Faktor geworden war. Exportiert wurden Vieh, Pferde, Pökelfleisch sowie die neuen Hartkäsesorten, die dank ihrer Haltbarkeit über weite Strecken transportiert werden konnten. Obwalden profitierte erheblich von diesem Welschlandhandel; die Hauptroute verlief über Kerns und Stans nach Buochs zum Vierwaldstättersee und weiter über den Gotthard nach Bellinzona oder Varese.

Die Umstellung auf die Viehwirtschaft führte aber auch zu einer weiteren Ausdehnung der «Wildenen» (Hochalpen) auf Kosten des Waldes; die Alpgenossenschaften gewannen jetzt enorm an Bedeutung und damit wurden die schon lange bestehenden Viehfahrwege auf die Alpen zu eigentlichen wirtschaftlichen Verkehrswegen.

Das 19. Jahrhundert

Die industrielle Revolution erfasste weite Teile der Schweiz, nicht nur das Mittelland. Glarus etwa erlebte ab dem 18. Jahrhundert eine stürmische Entwicklung der Textilindustrie; in den Tälern der Reuss sowie der Engelberger- und Sarneraa – mit im Grunde nicht schlechteren Bedingungen für die Ausnützung der Wasserenergie – tat sich hingegen nahezu nichts. Obwalden, unweit des Hochgebirges, geriet dafür in den Sog des Tourismus. Hinter dem Brünig lag das Berner Oberland – eine der obligaten Reiserouten dorthin führte durch das Tal der Sarneraa.

Eines der ersten Zentren des klassischen Tourismus war Engelberg, das 1815 zu Obwalden wechselte (bis in die Helvetik bildete das Klosterdorf einen kleinen geistlichen Staat). Es bot sich als Ausgangspunkt für geographische Entdeckungen an, und auch die weit herum bekannte Klosterbibliothek lockte Besucher an. Die Naturfoscher, die Engelberg seit der Zeit der Aufklärung besuchten, bildeteten in gewisser Hinsicht die Avantgarde des Tourismus.

Eine 1860 erbaute, heute nicht mehr benutzte Steinbrücke mit Brüstungsmauern setzt bei Stollen über den Gerisbach (OW 103.2.1).



Mit der 1888 fertig gestellten Brünigbahn, die Interlaken mit Alpnachstad – und damit mit dem Dampfschiffverkehr auf dem Vierwaldstättersee - verband, war eine spektakuläre Berglinie enstanden, die viele Reisende anlockte. Der Bau der Strasse nach Engelberg und später der Bahn sollte vor allem die Anreise der Touristen erleichtern: an diesem Vorhaben war denn vor allem auch das lokale Gastgewerbe interessiert. Besondere Attraktionen für die Touristen stellten die kurz darauf erbauten Bahnen auf den Pilatus und auf das Stanserhorn dar.

Beim Ausbau der Talstrassen spielten dagegen auch noch andere Motive eine Rolle. Schon Ende des 18. Jahrhunderts war - vielleicht angeregt durch den Chausseebau, den Obwaldner Offiziere in französischen und neapolitanischen Diensten kennen gelernt hatten – die Talstrasse nach Sarnen stellenweise verbreitert und ausgebaut worden. Nach 1848 drängte der Bundesstaat auf eine Verbesserung des nationalen Strassennetzes. Der Vorstellung Nidwaldens, die grosse Strasse vom Brünig her nicht gegen Luzern, sondern über Stans an den Vierwaldstättersee nach Beckenried zu führen, wurde nicht entsprochen. Dafür sprengte man am Lopper eine Uferstrasse aus dem steilen Berg, was noch einige Jahrzehnte früher, vor der Entdeckung des Dynamits, undenkbar gewesen wäre.

Bemerkungen zur Methode der Inventarisierung

Die historische Bearbeitung basiert vor allem auf der Auswertung der überlieferten Karten, unter denen die einzelnen Blätter des zwischen 1870 und 1920 erstellten Topographischen Atlas der Schweiz (auch: «Siegfriedkarte») wegen ihres kleinen Massstabes (1:25000 und 1:50 000) und ihrer topographischen Genauigkeit eine besondere Rolle spielen.

Die erste uns bekannte kartographische Darstellung auf Obwaldner Boden ist ein Tafelbild Sarnens vom Chronisten Johannes Stumpf. Viele spätere Karten fussen auf einem Relief von Joachim Eugen Müller, einem bekannten Engelberger Kartographen, der von 1752 bis 1833 lebte. Ausserdem sind aus dem 19. Jahrhundert einige alte Strassenpläne erhalten, die nicht nur über projektierte Strassen- und Wegbauunternehmungen Aufschluss geben, sondern oft auch die früheren Wegverläufe wiedergeben. Der wichtigste dieser Pläne, der uns über verschiedene Linienführungen und Varianten der Brünigroute informiert, datiert aus den Fünfzigerjahren des 19. Jahrhunderts und stammt von Caspar Diethelm.

Neben den Karten wird auch die heimatgeschichtliche Literatur beigezogen und in Bezug auf Informationen und Quellen über Strassen, Wege, Brücken, Wirtshäuser, Fähren, Zöllen und Wegkapellen ausgewertet.

Pater Martin Kiem hat in den Sechzigerjahren des 19. Jahrhunderts die historischen Quellen zur Geschichte Obwaldens kritisch gesichtet und herausgegeben. Aus der ortsgeschichtlichen Forschung sind an erster Stelle die Chroniken und Pfarreigeschichten von Sarnen, Giswil, Kerns und Alpnach zu erwähnen, die Anton Küchler, der ehemalige Pfarrhelfer von Kerns, zwischen 1890 und 1930 verfasste. Die vielen transkribierten Urkunden in Küchlers Werken enthalten wichtige Nachrichten sowie manche reizvolle Anekdote zur Verkehrsgeschichte. Eine grosse Bedeutung für die Historiographie der beiden Halbkantone haben im weiteren die Werke von Alois Businger und Robert Durrer. Wichtige Hinweise konnten auch der Toponymie entnommen werden, die Pater H. Müller während des Zweiten Weltkriegs für Obwalden erstellte.

Aber auch von der modernen Forschung, die sich im Gegensatz zur traditionellen Geschichtsschreibung nicht nur auf Personen, Dynastien und Machtpolitik, sondern auf historische Prozesse und den Strukturwandel konzentriert, kann die Wegforschung profitieren; als Beispiel für diese Tendenz sei hier das Buch über die «Obwaldner Landwirtschaft im Mittelalter» von Daniel Rogger (erschienen 1989) angeführt. Pater G. Dufner verdanken wir viele Hinweise und Nachrichten über das Kloster und das Dorf Engelberg. Die Quellenlage bezüglich Engelberger Gebiet ist besonders gut: Es sind wesentlich mehr Dokumente über den Jochpass überliefert als etwa über die Brünigroute.

Nachdem das historische Wegnetz aufgrund der Karten und anderer Quellen rekonstruiert war, wurden alle relevanten Wege und Strassen begangen und sämtliche Wegelemente, Wegrelikte und Wegbegleiter systematisch aufgenommen und kartiert. Luftbildauswertungen und archäologische Sondierungen konnten jedoch leider nicht vorgenommen werden.

Eine weitere Basis für die Wegforschung stellt das Erinnerungsvermögen der ansässigen Bevölkerung dar. Natürlich konnte diese nicht umfassend befragt werden; von systematischen Forschungen im Sinn einer «oral history» kann hier nicht die Rede sein. Trotzdem ist aber zu betonen, dass viele Hinweise auf einzelne Wegführungen ortskundigen Bauern, Waldarbeitern oder anderen Personen zu verdanken sind.

Pilger-, Prügel-, und Plattenwege

Eine kleine Wegtypologie

Wege und Strassen begegnen uns in ganz unterschiedlicher Art. Sie werden entweder mit dem Ort, an den sie führen, oder mit ihrer geschichtlichen Bedeutung in Zusammenhang gebracht. Auch ihre Funktionen oder die rechtliche Stellung können im Namen zum Ausdruck kommen. Deshalb gibt es viele Wortkombinationen mit «-weg».

n katholischen Gebieten findet man eine ganze Reihe von Wegen, die eine religiöse Bedeutung haben. Entlang von Pilger- und Stationenwegen trifft man denn auch auf eine Vielzahl von Kapellen, Wegkreuzen und Bildstöcken, die im IVS als «Wegbegleiter» bezeichnet und aufgenommen werden.

Pilgerwege

Bei «Pilgerweg» denkt man in Obwalden natürlich sofort an die Wallfahrt zum Landesheiligen Bruder Klaus in Flüeli-Ranft und Sachseln. In der Schlucht der Melchaa, die hier beim Ranft überquert werden konnte, wurde dieser Einsiedler schon zu seinen Lebzeiten von Theologen, Gelehrten und Menschen besucht. Die Landes- und Dorfwallfahrten jedoch hatten immer verschiedene Kapellen und Orte im Land zum Ziel, teils die traditionellen drei

Landeskirchen (St. Jakob, St. Niklausen, Stalden-Sonnenberg), teils Kapellen mit ganz bestimmten Nothelfern (Rohren) oder jüngere heilige Gnadenorte (beispielsweise die Sakramentkapelle oberhalb von Giswil).

Die Panoramakarte von Matthäus Merian aus dem Jahre 1642 zeigt das Sarneraatal, wie es ein zur Stätte des Bruder Klaus pilgernder Wanderer von Norden her sah: als Endpunkt einer Kette von Kapellen am Wege. Der «Pilgerweg» selber bleibt gegenüber seinen Zielpunkten unbestimmt und ist heute im Gelände ebensowenig festzulegen wie etwa der genaue Weg, den Pilgernde auf ihrer Reise von Einsiedeln nach Santiago de Compostela in Spanien einschlugen, wenn sie durchs Sarnertal zogen. Es handelte sich nie um den einzigen Pilgerweg, sondern stets um ein Netz von Wegen, die neben anderen Zwecken bisweilen auch dem Pilgern dienten.

Eine der ersten Stationen des Pilgerweges, der vom Grab des Heiligen Bruders Klaus zum Ranft führt, oberhalb der Pfarrkirche Sachseln (OW 293.1).





«ungebundenes Vieh» treiben darf (also Tiere, die nicht

Ein Stationenweg liegt auch auf der 1906 bis 1913 erbauten Strasse nach Hüttstett

(OW 162).

vor Karren oder Schleiflasten gespannt sind).

Diese Fahrwege führten möglichst durch Wälder oder dem Waldrand entlang, da man das Kulturland unbedingt schonen wollte. Häufig nahm man früher auch mit nicht allzu steilen Bachläufen vorlieb (etwa oberhalb von Halten bei Grossteil). Wichtig war dabei, dass die Füsse der Tiere nicht verletzt wurden. Das über den Gotthard in den Süden getriebene Vieh wurde deshalb beschlagen oder erhielt «Schuhe». Anderseits mussten die sich rasch in morastige Hohlwege verwandelnden Viehtriebwege gut begehbar bleiben, weshalb man die Oberfläche vielerorts mit Steinen befestigte.

Vor der endgültigen Entwicklung der Alpweide zur Alpwirtschaft (mit der Hartkäseherstellung und der Aufzucht von Milchkühen für den Export in die Lombardei) gab es wohl auch noch Rassen, die wesentlich berggängiger waren, wie etwa das Bündner Grauvieh. In den letzten hundert Jahren hat das Rind im Schnitt über 50 Prozent an Gewicht zugenommen und konnte die jahrhundertealten «Fahrwege» bald nicht mehr benutzen.

Vielerorts musste der Zugang zu den (Hoch-)Alpweiden mit Rindern erst durch die Überwindung von einzelnen Felspartien geschaffen werden. Vergessen wir nicht, dass der «Vorfahre» des Rindes, der Auerochse, ein Tieflandbewohner war. Ziegen und Schafe hingegen stammen von Wildtieren ab, deren natürlicher Lebensraum Berge und Felsen sind. In der Tat gibt es kaum einen Alpweg, der nicht an mindestens einer Stelle ein Abschroten des Berghanges zur Wegverbreiterung oder sogar das Herausschlagen eines Felstrassees erforderte. Eine schwierige Stelle auf dem langen Fahrweg der Kernser zu ihrer «Wildi» auf der Frutt war beispielsweise eine nicht zu umgehende Felskluft zwischen Muri und Engiberg. Hier musste der Weg massiv in den Fels eingeschlagen werden (was heute kaum mehr zu erkennen ist). Zudem überspannt die «Teufelsbrücke» diese sonst nahezu unüberwindbare Runse (OW 50.2.3).

In der Technologie des (alpinen) Wegebaus stellten Schwarzpulver (ab dem 17. Jahrhundert) und vor allem Dynamit (in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts) entscheidende Fortschritte dar. Die Dicke von Sprenglöchern kann für die Datierung eines Weges ein Indiz sein. Allgemein gilt: je grösser der Durchmesser, desto älter.

Wallfahrten von Nicht-Unterwaldnern zum Grab und zur Klause des Eremiten setzten eigentlich erst im grösseren Stile ein, als die Eisenbahn gebaut war; daher besteht auch ein Stationenweg von Sachseln nach Flüeli-Ranft.

Über den Sattelpass soll noch im 19. Jahrhundert alljährlich eine Landeswallfahrt von Entlebuch nach Sachseln durchgeführt worden sein, weshalb auch am Passweg Stationen gestanden haben sollen.

Stationenwege

Von Lungern und von Giswil aus führen noch Stationenwege auf alten Wegen zur Sakramentskapelle. Anderswo wurden sie auf neuere Strassen verlegt, so zum Beispiel der Stationenweg nach Stalden, der an der Wolfengelkapelle vorbeiführt.

Viehfahrwege

Viehfahrwege sind nicht fahrbare Strassen, sondern Wege, auf denen im Frühjahr junge Rinder, Schafe und auch Kühe von den Sennen geführt auf die Berggüter und Voralpen, im Sommer auf die «Wildenen» (Hochalpen) und im Herbst in Etappen wieder ins Tal zurück «fahren» (wandern). In historischen Dokumenten begegnen einem Viehfahrwege oft als «männwege» -Wege, über die man, oft nur in gewissen Jahreszeiten,





Oben: Eine ausgebrochene Stelle am Viehfahrweg von Lungern nach Hüttstett (OW 165).

Unten: Ein in der Fallinie aufsteigender Fahrweg entlang des Tobels des Dorfbachs, oberhalb von Sachseln (OW 196.0.1).

Gassen

Gassen sind kultivierte Wege, eingefasst von Mauern, Hecken oder Wällen aus Steinen, die man in fortwährender Arbeit aus dem Wegbereich entfernt hat. Im verwandten Wort «Gosse» klingt das Grabenartige der Gasse an, denn oft waren diese Verbindungen zudem ein wenig in den Untergrund eingetieft. Der Talboden der Sarneraa, auch die Terrassen von Schwarzenberg, Kerns und Lungern erscheinen heute weit gehend «steinlos». Doch noch vor wenigen Generationen brachen die Wildbäche öfter aus ihren Betten aus und überschwemmten die Schuttkegel und die anliegenden Raine. In Alpnach und Ämlischwand finden wir noch Relikte von Weglinien, an die auch von der Feldseite her die Steine aus den Äckern, später den Mähwiesen, gelegt wurden. Es ist anzunehmen, dass alle wichtigeren Wege bis Mitte des 19. Jahrhunderts mehr oder weniger Gassencharakter aufwiesen, dass sie auf mindestens einer Seite Mäuerchen, Hecken auf Lesesteinwällen oder zumindest gute Holzzäune aufwiesen.

Prügelwege

Die Prügelwege auf den Alpen der linken Sarnertalseite sind nicht mit den aus der Eisenzeit stammenden Bohlenwegen zu vergleichen, die man in bayrischen und norddeutschen Hoch- und Niedermooren ausgegraben hat. Die Holzroste und die in den Morast gelegten Prügel (Rundhölzer) dienten kaum dem Transitverkehr, sondern in erster Linie dem Auf- und Abtrieb von Vieh, welches sonst im tiefgründigen Morast eingesunken wäre

Die heute noch zu findenden Prügelwege wurden wohl erst seit dem 19. Jahrhundert angelegt und immer wieder erneuert.





Oben: Die nach Nübrüechli im Grossen Schlierental führende Gasse in Schoried (OW 370.0.1).

Unten: Ein Prügelweg in Riedmattschwand (OW 517).

Landstrassen

Die Landstrasse erscheint in Obwalden namentlich schon in Schriften aus dem Mittelalter und ist eher eine juristische Kategorie, als dass sie viel über die Breite, Oberfläche und Qualität eines Weges aussagen würde. Die «Strasse» ist ähnlich wie der Kirchweg ein öffentlicher Weg, allerdings zusätzlich mit Ortsverbindungscharakter.

Die schon im 12. Jahrhundert erwähnte Strasse bei Grafenort beispielsweise ist die Verbindung von Engelberg mit Stans, Stansstad und Buochs und soll gut zu Pferd zu bereiten sein (wie eine klösterliche Anordnung von 1400 vorschreibt). In der frühen Neuzeit war sie wohl auch schon mit Karren befahrbar. Der Übergang von der Land- zur Landesstrasse, das heisst zur «Strasse», deren Unterhaltspflicht dem Lande obliegt, ist fliessend. Für den Tal- und Brünigweg im Sarnertal finden wir vom 17. Jahrhundert an Dokumente, die behördliche Erlasse bezüglich Instandhaltung und Verbesserung beinhalten. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei natürlich den Holzbrücken (über die Grosse Melchaa beim Bahnhof in Sarnen, bei Chernmatt und über die Kleine Melchaa in Diechtersmatt).

Kirchwege

Kirchwege spielten eine wichtige Rolle und bildeten das A und O im Leben der Bauernfamilien, die ausserhalb der Dörfer wohnten. Die Pfarrkirchen, insbesondere die erste Pfarreikirche im Lande, diejenige in Kirchhofen, war der Angelpunkt des religiösen, aber auch des weltlichen Lebens der Gemeinde. Später kam in Sarnen zwar der Markt hinzu, der eine ähnliche Zentrumsfunktion beanspruchte - das Alltagsleben blieb aber nach wie vor engstens mit dem sonntäglichen Kirchgang verknüpft.

Der Kirchweg ist ein öffentlicher Weg mit Sammelcharakter. Er lenkt die Leute von den Einzelhöfen sonntags zur Kirche, auf ihm wird das Neugeborene zur Taufe gebracht; man geht auf dem Kirchweg zur Vermählung, oder ein Leichnam wird auf diesem Weg zum Friedhof getragen.

Winterwege

Ein Winterweg darf nur in der kalten Jahreszeit, wenn der Boden gefroren ist und die Vegetation nicht geschädigt wird, (mit Vieh) begangen oder zum Holzreisten benutzt werden.

Der Winterweg – im Sinne der lawinensicheren Variante zum Sommerweg – spielt im Passverkehr in Obwalden kaum eine Rolle. Die Wegrechte waren häufig Zankapfel zwischen den Teilsamen (Genossenschaften) und den einzelnen Bauern auf ihren Eigengütern. Oft ging es bei diesen Auseinandersetzungen auch um «Gatter» und Zäune am Weg.

Hohlwege

Etliche Wege in Obwalden sind in den Untergrund eingetieft. Eigentliche «Hohlweg-Landschaften» mit mehreren parallelen Spuren, wie sie im Mittelland häufig anzutreffen sind, findet man in Obwalden aber höchstens in Ansätzen. Ein «Hohlwegbündel» unterhalb von Hinter Schwarzenberg (OW 394) entstand eher durch das Holzreisten, nicht in erster Linie durch Befahren oder Begehen des Weges.

Oben: Den Kirchweg in Kerns benutzten die Gläubigen, um von Siebeneich zur Pfarrkirche ins Dorf zu gelangen (OW 406).

Unten: Ein Hohlwegstück des alten Weges von Flüeli ins Melchtal (OW 188.1) bei Barfeld.



Plattenwege

Bei Plattenwegen wurde die Wegoberfläche zum Erreichen einer besseren Begehbarkeit mit Steinplatten belegt. Häufig verbindet ein solcher Weg nur das Bauernhaus mit dem nahe gelegenen Stall. Steinstufenwege im steileren Gelände, wie man sie beispielweise unterhalb







des Guber (Flyschsandsteinbruch ab 1903) antrifft, sollen einen bequemeren Abstieg ins Tal ermöglichen.

Der Übergang zu breiteren, mit Bachkieseln oder Grobschotter besetzten, häufig befahrbaren Wegen ist fliessend. Gute Pflasterarbeit trifft man fast nur an Weg(neu-)anlagen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an. Wir wissen aber, dass die Wege in und um Sarnen – und wohl auch grösstenteils auf dem Talweg im 18. Jahrhundert – mehr oder weniger befestigt waren. Wahrscheinlich war der Brünigsaumweg über Unter Hagsflue seit dem 16. Jahrhundert mit Steinen besetzt.



Oben links: Ein Platten- und Stufenweg, der beim Bau der Bachverbauung am Rufibach oberhalb von Wilen angelegt worden ist (OW 120).

Oben rechts: Der Plattenweg, der von Buechholz zum Boden von Grossteil hinunterführt, ist auch der Weg, der die Leute zur Kirche bringt (OW 130).

Unten: Ein Bewirtschaftungsweg mit befestigter Radspur bei Ruggerli, Wilen, mit schöner Hecke. Hecken dienen als Staubschutz, als Schutz vor Schneeverwehung und als natürlicher, nachwachsender Zaun («Lebhag»; OW 117.0.2).



Feldwege

Die Feldwege in der Talniederung, die der Bewirtschaftung dienen, sind heute zumeist modern geschottert oder sogar asphaltiert. Viele entstanden erst mit der zunehmenden Stallhaltung und der damit vermehrten Heuund Grünfuttergewinnung, bei der mit Wagen (heute mit Traktor, Ladewagen oder mit dem Jauchefass) aufs Feld gefahren wird. Noch bis vor kurzem wurde dazu die Oberfläche mit ungebrochenem, in den nahen Bächen gewonnenem Schotter belastbar gemacht.

Oben: Ein Relikt des ausgedehnten Reist- und Schlittwegnetzes im Hohwald von Sarnen, ein beachtliches Werk mit vielen Mauern und trassierten Bahnen (OW 362).

Unten: Auch im Chli Schlierental haben Holzhändler ganze Waldungen aufgekauft, abgeholzt und mittels aufwändiger Anlagen abtransportiert. Hier ein Stück der Franzosenstrasse, benannt nach dem Franzosen Cellard und dessen Compagnie, die sie 1833 erbauten (OW 377).

Trampelpfade

Beim Trampelpfad handelt es sich um einen «Naturweg», der durch blosse menschliche Begehung auf ebenem oder geneigtem Gelände entstand. Viele «Hofzu-Hof-Verbindungen» gehören dazu sowie Wege zu Gras- und Streuwiesen, die nur einmal im Jahr gemäht werden. Trampelpfade entstehen und vergehen spontan, weshalb sie zumeist nicht historisch «gefasst» und örtlich festgelegt werden können.

Waldwege

Der Waldweg ist ursprünglich der sprichwörtliche «Holzweg», der oft im Nirgendwo endet. Im Hoch- und Spätmittelalter umgaben Niederwälder mit unklaren Grenzen die weitere Umgebung der Dörfer. Hier schlug man das Brenn- und Etterholz. In den höheren Lagen wuchsen die Hochwälder mit guten, für den Hausbau geeigneten Weiss- und Rottannen. Sie wurden in der Falllinie durch Wald und (im Winter) über das offene Land zu Tal geführt – nicht immer ohne Gefahr für Mensch und Gebäude, weshalb immer wieder Schiedssprüche verhängt werden mussten. Die alten Reistgräben, die bis ins 20. Jahrhundert benutzt wurden, erkennt man noch in vielen Obwaldner Waldungen.

Im 19. Jahrhundert wurden zu weiter entfernten Hochwaldungen in Alpnach und Sarnen die ersten Reistrinnen, Kännel und Karrwege gebaut, um den Abtransport rationell zu organisieren: eine solche Anlage finden wir noch heute in der Franzosenstrasse von 1832 von Balismatt bis Alpnach (vgl. auch S. 26f.). Daneben wurde Holz in den Wildbächen mittels «Schwemmen» talwärts geflösst, vor allem in Giswil. Dabei stauten Wehren oder Holzschwellen das Wasser, bis sich eine genügend grosse





Wassermenge angesammelt hatte. War dies der Fall, wurde die Schleuse geöffnet und das vor dem Hindernis aufgestapelte Holz wurde weggeschwemmt.

Der vom Ende des 19. Jahrhunderts an geforderte Waldschutz tendierte zu Holzernteformen, die für das Holz und den Wald weniger schädlich waren; die Abfuhr erfolgte zunehmend in der Hangquerung über Strassen, Schleifwege oder über Seilriesen (Seilbahnen). Die Forsterschliessung mittels Wegen sollte zudem den Zugang zu den Schlägen und den grossen Aufforstungen garan-



tieren. Dazu mussten die Wege für Schlitten und Pferde geeignet sein. Ein an der Landesausstellung 1939 als beispielhaft vorgestelltes Walderschliessungssystem ist noch heute im Sarner Hohwald erhalten.

Kunststrassen

Die Kunststrassen von 1860 und später sind heute in Obwalden nahezu überall überformt. Die ursprüngliche Sarnertal- und Brünigstrasse war 5–6 Meter breit, wies in den Kehren Kleinsteinpflästerung auf, im weiteren gutes (Trocken-)Mauerwerk aus Bruch- und Quadersteinen, Kolonnensteine, eine bergseitige Kulisse (Wasserrinne) mit Querschächten, Felsdurchbrüche, aufgeschüttete Senken und kürzere Dämme.

Oben: Der aus dem Kalkfelsen geschlagene Hohlweg bei der Hagsflue oberhalb von Lungern (OW 3.1.10). Wann er entstanden ist, lässt sich nicht genau bestimmen – er gehört aber mit Sicherheit zu den eindrücklichsten alten Wegen in Obwalden.

Unten: Eine aufgelassene Landstrasse ist die Bollstrasse, die, Mitte des 19. Jahrhunderts als eine der ersten grösseren Strassen im Kanton gebaut, 1905 durch eine neue Strasse mit geringerer Steigung abgelöst wurde (OW 9.2).

Ein spektakulärer Holzweg im Tal der Kleinen Melchaa

Die «Viamala» Obwaldens

Das Tal der Kleinen Melchaa ist kein Durchgang zu einem derart wichtigen Alpenübergang wie dem Splügenpass, keine Klus, in der sich Industrie angesiedelt hätte. Ein Ortsfremder stellt sich denn auch leicht die Frage, weshalb man in diesem engen Tobel eine Strasse baute (OW 178).

ie ältesten Wege im Tal der Kleinen Melchaa, einem Nebental des Sarnertales, halten an die weit oberhalb der engen Schlucht gelegenen, flacheren Hänge: der Älggiweg auf der Rechten und der Zugang der Lungerer über Hüttstett nach Schwander Egg, Nesseltal und Hüttschisbach auf der Linken. Es handelt sich dabei um wichtige Alpwege.

Zentraleuropas und die nahe der Flüsse gelegenen Berge waren durch den jahrhundertelangen Holzraubbau «geplündert». Nun griff man auf die Ressourcen in den abgelegenen Gebieten – mit teilweise urwaldähnlichen Beständen – zurück.

In Obwalden begann der Verkauf ganzer Gebirgswaldungen mit den begehrten, langschäftigen, grad-

«Holz her!» - aus dem Kleinen Melchtal

Im späten 18. Jahrhundert nahm der «Holzhunger» aufgrund der beginnenden Industrialisierung, mit dem Schiffsbau und dem Wachsen der Städte zu. Die Niederungen

Noch heute beeindruckt das kühn in den Felsen geschlagene Strassentrassee, das der Kleinen Melchaa entlangführt.





Eine betonierte Brücke über die Kleine Melchaa beim Chälengraben stammt von einem jüngeren Ausbau der Strasse.

wüchsigen und starken Tannen und Fichten. 1861 wurde der Wägiswald im Kleinen Melchtal kahlgeschlagen. Da der Bau einer Holzleite, wie man sie etwa schon im 17. Jahrhundert kannte und in den Waldungen von Alpnach benutzte, unmöglich war, das Tal aber zu lang und flach war, um eine «Holzriese» (ein Drahtseil) anzulegen, benutzte man zum Transport der Stämme die Strömung der Kleinen Melchaa. Eine eigentliche Flösserei war zwar nicht möglich, aber wie etwa an der «Laui» in Giswil wird man mit Hilfe von Sperren den Bergbach angestaut haben. Diese wurden dann nach und nach geöffnet und die so entstehende Sturzwelle brachte die Stämme rasant zu Tal – eine weder das Holz, noch die Ufervegetation schonende Methode. Zudem war sie äusserst gefährlich, denn der Wasserlauf wies viele Becken, Fälle und Klüfte auf, in denen sich das Holz leicht verkeilen konnte. «Bettlernest» heisst noch heute eine Stelle, wo damals das Holz «nicht weg wollte».

Im späten 19. Jahrhundert versuchte man schonendere Methoden der Holzerei durchzusetzen und förderte den Forstwegbau, um die Stämme abtransportieren zu können, sei es mit Pferden oder mit Schlitten. 1892 wurde der erste Tobelweg an der Kleinen Melchaa gebaut. Offensichtlich drängte sich doch eine gute Dauerverbindung durch diesen unwirtlichen Engpass auf. Man betrieb zudem Köhlerei; wahrscheinlich hatte ausserdem die wilde Holzerei Blössen im Wald hinterlassen, in denen einige Rinder jeweils für kurze Zeit weiden konnten.

Als man in den 1920er-Jahren das Kraftwerk Lungerersee baute, war man auf die maximale Zuleitung von

Wasser angewiesen; so trieb man einen Stollen zur Kleinen Melchaa vor. Zur Realisierung dieses Unternehmens war eine Strasse nötig, die mindestens bis zum «Giswiler Hüttli» ging, wo die Wasserfassung erfolgte.

Neben dem Bachlauf war kaum Platz genug für ein 2–3 Meter breites Trassee. Man war also überall dazu gezwungen, die Passage entweder in die Felswand einzusprengen oder sie durch Verengung des Baches dem Wasser abzuringen. Welch gewaltiges Unterfangen – von der andauernden Verschüttungsgefahr und den zahlreichen notwendigen Brücken ganz zu schweigen! Diese Werkstrasse dürfte denn auch schon bald nicht mehr benutzbar gewesen sein; die heutige Strasse stammt aus den frühen Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts.

Am imposantesten ist die so zugänglich gemachte Schlucht im heissen Hochsommer, wo man gerne in die schattige Kühle dieser Furcht erregenden Enge eintaucht. Das Rauschen des Baches verstärkt sich zwischen den engen Flyschwänden. Alle paar Dutzend Meter windet sich die Strasse um einen neuen Felsvorsprung und gewährt einen neuen, faszinierenden Blick auf den weiteren Verlauf des Bauwerks. Erst nach rund drei Kilometern weitet sich das Tobel ein wenig, der Bach verzweigt sich in zwei Läufe – einer davon ist der Älggibach. Hier nun endet die schmale Strasse, die – schon wegen des Erlebnisses – eher Wanderern und Velofahrern als Automobilisten zu empfehlen ist.

Auf einem 200 Meter langen Fussweg entfernt man sich im weiteren Anstieg vom Bach und erreicht so den Holzerpfad, der zur Alp Mägiswald hinaufführt.

Hoferschliessung vor dem Automobil

Steile Zufahrten in eine abgelegene Welt

Es gibt sie noch: die Höfe, zu denen man nicht bequem mit dem Auto vorfahren kann. Lanzenbühl ob Sachseln ist einer von ihnen. Er liegt an einem nur schlecht und recht befahrbaren Weg, der bei Brichenried vom alten Viehfahrweg der Sachsler ins Grosse Melchtal abzweigt (OW 193.0.1).



teil ist er, und sicher so alt wie die von ihm erschlossene Hofstätte, die vom Alemannen Lanzo (Lamprecht) gegründet worden sein soll, wie der Flurnamenforscher Hugo Müller annimmt.

Der Weg bildet auch den Zugang zur Alp Büelen oberhalb des Wolfligsberges. Das Gefälle war gut genug, um von Brand her im Winter Langholz bis Hubelmattli, wenn nicht sogar bis zum Chilchweg hinunter «reisten» zu können. Viehauftrieb und Holztransport liessen keine Vegetation an der Oberfläche aufkommen und die Erosion hatte leichtes Spiel; entstanden ist deshalb ein langer Hohlweg. Wahrscheinlich wies er früher eine «bauchige» Sohle auf. Als man ihn vor einigen Jahrzehnten erstmals mit bergtauglichen landwirtschaftlichen Maschinen befahren wollte, wurde er wohl ausgeschachtet, so dass er heute das Aussehen eines «richtigen» Kastenhohlweges hat, eines Wegtyps, der im Tiefland häufig durch Karren- und Wagenverkehr entstand.

Der Weg imponiert aber nicht nur mit seiner Eintiefung und den steilen Böschungen, sondern auch mit der lange Haselhecke, die er auf seiner Bergseite aufweist, sowie mit einzelnen Nussbäumen am Wegrand. Entlang des Brichenrieds ist der Weg nicht eingetieft; dort ist die Oberfläche mit einer Pflästerung aus Steinbollen befestigt. Je nach Jahreszeit erblicken wir Klappertopf oder Mädesüss im nicht entwässerten Hangried.

Der Viehfahrweg ins Lanzenbühl erfüllt auch vielfältige ökologische Funktionen.

Ein über Jahrhunderte von Menschenhand erschaffenes Werk

Die Gresigengasse in Alpnach: ein Kleinod

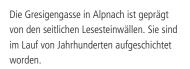
Bei kaum einem andern Weg in Obwalden erahnt man so sehr das hohe Alter wie bei der Gresigengasse in Alpnach (OW 371). Über Hunderte von Metern sind hohe Mauern und Steinwälle aufgebaut worden, stellenweise wirkt die Gasse wie begraben. Dieses Bild wird noch verstärkt durch die hohen Bäume und das dichte Buschwerk.

n der Tat ist dieses Kleinod in einer heute weit gehend ausgeräumten Landschaft das Werk von Menschenhand. Hier hat sich nicht passiv durch lange Begehung ein Hohlweg oder ein Hangtrassee gebildet, sondern hier ist seit ferner Vergangenheit am Weg gearbeitet worden.

Der flache Schuttkegel zwischen Alpnach und Schoried bildete seit je den besten Wiesen- und Ackergrund des Sarnertals und es ist wohl kein Zufall, dass unweit der Gresigengasse, in Uechteren, ein römischer Gutshof stand – der einzige, den man bis anhin in Unterwalden gefunden hat. Mit einiger Wahrscheinlichkeit führte der älteste, nur noch aufgrund schwacher Hinweise zu vermutende Talweg von der Chli Schlierenbrücke über Zil an der römischen Villa vorbei und überguerte die Gross Schliere bei Rüteli. Von diesem könnte bei Zil Richtung Schoried und weiter ins Gross Schlierental schon damals ein erster Viehtriebweg abgezweigt sein – die heutige Gresigengasse. Sie durchquerte einen Schuttkegel voller Bachgeröll; Chli und Gross Schliere suchten sich immer wieder neue Bachbette; die angeschwollene Grosse Schliere konnte bei Schoried ausbrechen und den Lauf des sonst recht zahmen Mülibaches nehmen, wenn sie nicht gar weiter nördlich ausschwenkte. Die ersten Acker- und Grasbau treibenden Siedler mussten also das Land erst von Steinen räumen und versuchen, den Wildbächen einen konstanten Lauf zu geben: ein Jahrhundertwerk! Da die Transportmittel fehlten, deponierte

man das Geröll des aufliegenden Schuttes und die groben Kiesel, welche die Pflugschar störten, in unmittelbarer Nähe am Rande der Felder, der Bachläufe und der Flurwege. Über die Jahrhunderte entstanden so Dämme entlang der Wildbäche, Terrassenmauern im Feld und die grossen Lesesteinwälle und Mauern entlang der Gassen. Diese erfüllten zusätzlich die Funktion der Wegbegrenzung: Rinder und Schafe sollten daran gehindert werden, in angrenzende Äcker und Mähwiesen einzudringen. Schnell stellte sich in den Steinen dichte Buschvegetation ein und es entstand so ein undurchdringlicher Lebhag.

Beeindruckende Reste dieser Urbarisierung und fortgesetzten, alltäglichen Kulturlandmeliorierung finden sich auch an andern alten Wegläufen um Schoried; die Gresigengasse, unweit der jüngsten Grossüberbauungen gelegen, ist jedoch das besterhaltene Relikt dieser «Steinzeit».





Lebendige Forstgeschichte

Die Holzleiten von Alpnach

Die Forstwirtschaft wurde erst verhältnismässig spät mechanisiert: Die Motorsäge etwa setzte sich erst nach wesentlichen technischen Verbesserungen in den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts durch. Anderseits wurden schon im 18. Jahrhundert Seilbahnen, sogenannte «Seilriesen», und noch früher Bahnen und Rutschen eingesetzt, um den begehrten Rohstoff Holz zu gewinnen. Die Holzleite von 1811 in Hurd und Büel, Alpnach (OW 370), ist ein solcher historischer Zeuge.

on Nachhaltigkeit, auch nur im engsten Sinne des Wortes, konnte in der Forstwirtschaft noch bis Ende des 19. Jahrhunderts in Obwalden nicht die Rede sein. Holz betrachtete man noch lange als Ressource, die man wie Kohle abbauen durfte.

Heute hat sich das Bild der Holzerei grundlegend verändert. Im Grossschlierental sind aber noch jetzt Überbleibsel des grossen Reistkännels zu finden, der an diesen Stellen auch der Linie des alten Alpweges nach Nübrüechli und Horweli entspricht. Diese Alpen waren nach Aloys Businger, einem ersten Gewährsmann für die geographischen Verhältnisse des frühen 19. Jahrhun-

derts, auf 22 Kühe «gestuhlt», das heisst, es durften 22 Stück Vieh, also relativ wenig, aufgetrieben werden.

Der Nübrüechli- und der Meienwald wurden 1810 für 33 700 Gulden an Holzhändler in Brugg verkauft, um die Geldmittel für den Bau einer neuen Pfarrkirche zu beschaffen. An den Verkauf war die Bedingung geknüpft, dass das Holz in zwölf Jahren zu schlagen und abzuführen sei. 1811 gingen die Wälder (beziehungsweise das Holz) in den Besitz des Württemberger Holzhändlers Rupp über. Dieser baute 1811 eine viel bestaunte, 40 000 Schuh (8–9 km) lange Holzleite, die damals 500 000 Gulden kostete, «auf welcher die grössten Baumstämme in

Die Darstellung einer Holzleite in der Leventina von Johann Rudolf Schellenberg, 1784, gibt eine Vorstellung, wie die Leite im Nübrüechliund Meienwald ausgesehen haben mag.







Oben: Die Holzleite bei Hurd ist in den Felsen eingesprengt. Auf der Talseite wurde teils der Fels belassen, teils ein Prall-Wall aufgemauert und mit flachen Platten verkleidet.

Unten: Bei Schwändli/Büel grenzen behauene Steinblöcke den hier durch Kulturland führenden Reistkännel ab.

der unglaublichen Geschwindigkeit von wenigen Minuten in die Ebene hinunterstürzten» (Businger). Sie führte vom Meienwald bis Stig an der Brünigstrasse und wurde 1819 wieder abgebaut.

Diese Leite war grossenteils aus Holz gebaut, insbesondere die Gleitsohle. Um ein gleichmässiges Gefälle zu erhalten, stellte man sie an einigen Orten auf Stützen. Sie muss den Obwaldnern wie ein Wunder erschienen sein – ein ungeheurer Aufwand, wie ihn das kapitalschwache Land noch keinesfalls zu leisten vermochte. Welcher Gewinn aus diesem Unternehmen in traumhaft kurzer Zeit erwuchs, konnten sie kaum erahnen.

Dass die Rechnung ökologisch gesehen letztlich nicht aufging, wurde den Alpnachern im vorliegenden Falle erst klar, als sich die Grosse Schliere wilder denn je gebärdete. Die riesigen Kahlschläge hielten die Niederschläge viel schlechter zurück als die früheren «Urwälder», liessen den Bach schneller anschwellen und brachten zudem den Flysch zum Gleiten.

Doch der Wahnsinn von gestern ist heute eine Attraktion. Zwischen den Heimwesen von Unter und Ober Büel, oberhalb von Schoried, finden wir noch längs eines nur noch selten benutzten Wiesenweges Steinquader, welche die Böschung des eingetieften Weges stützen, in Hurd einen in den mergeligen Flysch eingehauenen Kännel mit Leitmauern und einer Felsböschung, die an die Holzleite von 1811 erinnern. Hier donnerten wohl auch noch später, nachdem der Spuk mit der gigantischen Holzleite längst vorbei war, zahlreiche Stämme herunter. Der alte Alpweg nach Nübrüechli macht den Eindruck, dass er noch vor wenigen Jahrzehnten stellenweise zum Holzreisten benutzt wurde.

Strassenbauten von Internierten im Zweiten Weltkrieg

Eine «Tremola en miniature»

Polnische, russische, französische und italienische Internierte bauten im Zweiten Weltkrieg in Obwalden viele Strassen: über den Ächerlipass, im Kernwald, die linksufrige Verbindung im Forst, am Sarnersee, die Strasse von Sarnen nach Flüeli, die
Panoramastrasse – ja, bei welcher kleinräumigen Bergerschliessung waren sie eigentlich nicht dabei?

m Gross Schlierental bauten internierte Soldaten die Strasse, die den alten Alp- und Reistweg (OW 372) ablöste, und ergänzten sie durch eine fahrbare Verbindung nach Gschwänt im Chli Schlierental. Die Soldaten waren während dieser Arbeit in Horweli einquartiert. Heute trifft man in der Fortsetzung dieses Strässchens ab Steinstössi auf einen Weg, den man in dieser Abgeschiedenheit und in der unwirtlichen Moorlandschaft nie erwartet hätte: ein durchgehendes, einheitliches Wegband mit bester, stabiler Blockpflästerung (OW 387). Der Abstieg zur Alp Wängen verblüfft durch seine Weganlage, die mit Dämmen, Kolonnensteinen, Steinbogenbrück-

chen, Stützmauern und Drainagen in sanften Serpentinen verläuft. «Wer hat das gebaut, wozu, wann?», fragt man sich. Vor allem: «wozu?» Die Archive lassen uns im Ungewissen. Den alpwirtschaftlichen Nutzen eines solch aufwändigen Baus kann man sich kaum vorstellen, und der Weg wird auch nicht für den Weide-

Der Aufstieg von Wängen nach Rickmettlen mit mehreren Kehren ist die Schlüsselstelle des Wegs. Eine Steinbrücke überquert den Bach in der Alpweide; in der Stützmauer sind die Stümpfe von Kolonnensteinen zu erkennen (OW 387.0.2).







Oben und unten: Die Kehren in Rickmettlen sind offensichtlich genau abgesteckt worden. Das Baumaterial für die Stützmauern gewann man wohl bei Steinstössi (OW 387.0.2).

wechsel benutzt. Die Wegkurven könnten auf militärische Zwecke – etwa auf den Aufzug von Gebirgsartillerie – hindeuten. Weshalb baute man dann aber nicht einen strategisch sinnvollen Übergang über den Sattel von Rickmettlen ins Tal der Gross Entlen (Entlebuch) hinunter? Handelt es sich also um einen militärischen Kretenweg, der im Zusammenhang mit einer möglichen Réduitverteidigung auf der Bergkette zwischen Pilatus und Brienzer Rothorn sinnvoll wäre?

Auf jeden Fall wurde hier schwer gearbeitet! Pflästerung und Mauern verraten gutes Handwerk – herausgekommen ist dabei ein kleines Kunstwerk in der Landschaft. Am Hang von Wängen können wir heute eine kleine Tremola mit allen Accessoires bewundern. Es fehlt im Moor des Wängenwaldes nur noch ein naturkundlicher Lehrpfad, auf dem man trockenen Fusses wandern kann. Die Internierten haben sich hier in der Einsamkeit «ihr» Denkmal geschaffen – still und (fast) vergessen.

Alte und neue Verkehrswege zwischen Alpnachstad und Sarnen

«Ein guter Krumm ist nicht um»

Der Weg im Sarnertal und über den Brünig steht im Zentrum des verkehrshistorischen Interesses in Obwalden. Auch eine allfällige römische, alpenquerende Verbindung, die vom Mittelland dem Lauf der Reuss entlang und weiter über Brünig, Grimsel und Griespass geführt hätte (vgl. S. 10), wäre durchs Sarnertal verlaufen (OW 3).

o ein römischer Weg zwischen dem Alpnacher- und Sarnersee durchgeführt hat, können wir höchstens erahnen; in der Karte haben wir mit Punkten einen hypothetischen Verlauf eingetragen. Über vier (mit Bahn und Nationalstrasse sogar sechs) weitere Achsen wissen wir hingegen recht gut Bescheid, entweder aus Urkunden oder aufgrund von Geländefunden.

Selbstverständlich sind viele alte Weglinien im intensiv genutzten Talboden überformt worden. Umso wertvoller sind die drei Wegstücke, die einigermassen intakt geblieben sind.

Ein Blick auf die nebenstehende Karte zeigt, dass bis zur «Karrenstrasse» von 1817 die Talwege nicht geradewegs verliefen. Dies war durch die vernässte Talniederung bedingt. Die «nüw landstras» machte aber einen noch grösseren Umweg als die alte «Karrengasse» und liess Kägiswil und Bitzighofen beiseite. Der Kernser Pfarrhelfer Anton Küchler, der viele historische Urkunden herausgab, vermutete denn auch, die um 1550 erbaute «nüw landstras» sei den Kernsern entgegengekommen. «Ein guter Krumm ist nicht um», meinten sie etwas selbstgerecht; kommunaler Eigensinn ist wahrlich nichts Neues. Nun, die Kägiswiler und Bitzighofer werden nicht plötzlich im weglosen Abseits gestanden haben. Die uralte «offne Strass», die 1399 erwähnt wird, meint sicher den Weg über Tellen. Dieser wird weiterhin benutzt worden sein, galt aber nur noch als Fussweg. Wie der Brückenbau über die Gross Schliere von 1555 beweist, bestand auch schon sehr früh eine direkte Verbindung zwischen Kägiswil und Alpnach.

Das erste der drei Relikte von alten Talwegen ist die «Rossstrasse» zwischen Alpnachstad und Alpnach: ein stellenweise dammartiges, fast drei Meter breites Weg-

Die «Rossstrasse» in der Chleimatt ist ein ausserordentlich gut erhaltenes Relikt der alten Strasse im Sarnertal.



trassee, begleitet von einer dichten, geschnittenen Weissdornhecke. Diese führt weiter querfeldein und markiert, nur noch einem schmalen Fusspfad folgend, den Verlauf des alten Talweges, der wahrscheinlich bis zum Bau der «Karrstrasse» von 1817 immer wieder verbessert wurde. Das Vorbild des Berner oder Zürcher Chausseebaus schwebte natürlich auch den schwächeren Ständen der Eidgenossenschaft vor, nur fehlten leider die finanziellen Mittel. Die «Rossstrasse» in der Chleimatt wird ziemlich genau dem Ausbaustand der Talachse entsprechen, auf dem um 1800 ein erster «Char-à-banc» gefahren sein soll. Der Wagenverkehr erlangte aber keine allzu grosse Bedeutung. Früher kamen die grossen Herren zu Pferd ins Land, und der Rath befahl gewöhnlich, «vor der Ankunft derselben die Häge zu beschwingen», schreibt Anton Küchler in der Chronik von Sarnen von 1883.

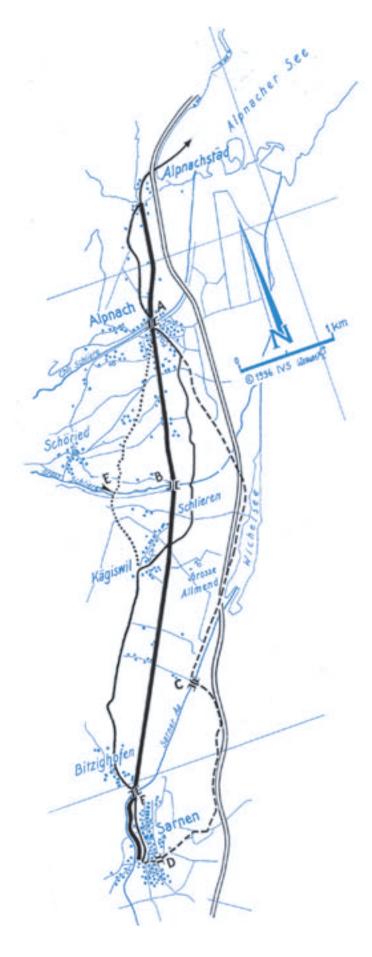
Zwischen Alpnach und Schlieren gibt es nicht nur Wegrelikte und Wegbegleiter des Talweges, der südlich von Hinterdorf (Alpnach) in der Zeit vom 16. bis ins 19. Jahrhundert als die gebräuchliche «nüw landstras» galt, sondern auch einen einzigartigen Überrest des früheren Talweges, der «Karrengasse», die über Grunz, Grabi und Langensand (Schlieren) geführt hatte.

An der «Alten Landstrasse» (Strassenname) in Alpnach sind die Wegkapelle, das Vierwaldstätterhaus und einige Stützmauern (wohl aus Bergsturzmaterial vom Stanserhorn!) bemerkenswert. Diese Alte Landstrasse entspricht der «Karrengasse» und der «nüw landstras».

> Karte der fünf Weg- und Strassenachsen mit den hier vorgestellten Wegstücken (Grafik Werner Vogel).

> Hypothese: mutmasslich älteste Route, nicht ins Inventar aufgenommen Route vor dem 16. Jh., «Karrengasse», «Rossstrasse» (bei Chleimatt) «nüw landstrass» ab 16. Jh. «Karrenstrasse» von 1817; Strasse von 1858 Autobahn A8

- A Brücke über die Chli Schliere: 1821 erwähnt, 1850 Holzbrücke
- Brücke über die Gross Schliere: 1555 erwähnt, 1846 gedeckte Holzbrücke
- C Chernmattbrücke über die Sarneraa: 19. Jh. gedeckte Holzbrücke
- D Brücke über die Melchaa (bis 1880): ab 1592 gedeckte Holzbrücke
- E wahrscheinlich Furten
- F Brücke über die Sarneraa bei Bitzighofen: 1564, 1600 und 1688 erwähnt





Breite und Anlage der «Rossstrasse» lassen auf ein vom Kunststrassenbau beeinflusstes Bauwerk schliessen. Die Böschungen sind offensichtlich künstlich angelegt.

In Grunz und Grabi glauben wir nun die Linie der älteren «Karrengasse» im Gelände nachweisen zu können. Und wir werden dabei, das ist hier ein ganz seltener Glücksfall, durch präzise Grundstückbeschreibungen aus dem 16. Jahrhundert bestätigt, die explizit auf die alte und neue Strasse Bezug nehmen und uns erlauben, die Verschiebung einer Wegachse indirekt, jedoch recht genau zu datieren.

Zwischen Kägiswil und Sarnen finden wir das dritte Stück der alten «Karrengasse» aus der Zeit vor dem 16. Jahrhundert. Es ist zwar durch landwirtschaftliche Nutzung und meliorierte Überformung weit von seinem einstigen Zustand entfernt, weist aber noch ein Wegkreuz und zwei Bildstöcke am Rande auf. Bei Tellen und Guggenmoos vermutet man zudem in schwachen Wegspuren Relikte des einstigen «Fussweges» und der mittelalterlichen «offenen Landstrass».

Die Route hält sich an den Rand des noch bis ins 19. Jahrhundert nassen Gügenrieds oder versucht die kleinen Wildbäche (von Hinter Schwarzenberg) oberhalb des flacheren Talbodens zu überqueren; deshalb der Anstieg bis fast nach Heiligkreuz hinauf.

> Die «Karrengasse» führte beim Hof Grunz etwa der Linie der Hecke entlang. Der Verlauf wird durch Grundstückbeschreibungen des 16. Jahrhunderts bestätigt.

Zu diesem Weg sind Unterhaltsvorschriften aus dem 18. Jahrhundert bekannt. Die anstossenden Güter haben ihn zu erhalten. Eine obrigkeitliche Verordnung von 1754 befiehlt ihnen, die schmalen Lücken durch ordentliche «Thürli» zu ersetzen.



Der alte Klosterweg nach Engelberg

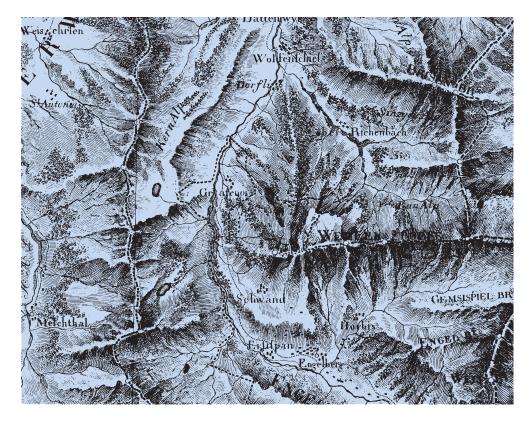
Beinstrasse und Rosshimmel

Seit der Gründung des Klosters Engelberg im frühen 12. Jahrhundert hatte der Weg zur Anlage im einsamen Tal für ihre Versorgung existenzielle Bedeutung. Vom Saumweg, dessen steilste Passage im Volksmund «Rosshimmel» genannt wurde, sind heute im Gelände nur noch wenige Spuren zu finden (OW 5). Über ihn wurde auch ein grosser Teil des Baumaterials für die riesige Klosteranlage transportiert.

einstrasse heisst im ersten erhaltenen Privilegienrodel des Klosters Engelberg, der das Territorium definiert, die Grenze zwischen dem flachen Talboden und dem steilen Aufstieg des Engelbergtales. Die Bezeichnung ist ohne Parallele – verständlich, wie es scheint, denn sie beruht auf einem Kopierfehler: Im Gebietsattest von 1184 heisst es nämlich wieder korrekt: «ab Einstrace». Auf jeden Fall bezieht sich die Grenzbeschreibung auf eine Strasse, die hier im heutigen Grafenort, zuhinterst im flachen Talboden, endete; im anschliessenden Steilstück war kein Radverkehr mehr möglich. Es ist ein «wilder, steiler Weg durch Felsblöcke», so

beschreibt etwa William Coxe, ein zu Pferd reisender, englischer Bischof, den Weg noch 1781. Ein besonders jäher Abhang am Widerwällhubel heisst sogar «Rosshimmel»: «hier fand schon manches Ross seinen Untergang», meinte 50 Jahre nach Coxe der erste Geograph Unterwaldens, Alois Businger.

In Grafenort entstand – wohl gleichzeitig mit der Klostergründung im frühen 12. Jahrhundert, die man sicher auch mit der ersten historischen Dauerbesiedlung des hinteren Engelbergertales gleichsetzen darf – eine wichtige Umladestation. Güter wechselten von Wagen auf den Bastsattel des Saumrosses oder wurden von Trä-



Das Engelberger Tal im «Atlas Suisse» von 1796. Der Weg durch das Tal ist als fein gepunktete Linie wiedergegeben.



Der abschüssige Berghang am Widerwällhubel heisst im Volksmund «Rosshimmel». Hier verlief der alte Weg ohne Kurven nach Engelberg. Heute ist davon noch ein markantes, steiles und von einem Lesesteinwall gesäumtes Hangwegtrassee sichtbar. Es geriet ab 1874, nach dem Bau der Strasse nach Engelberg, schnell in Vergessenheit.

gern übernommen; für Reiter hiess es: «absteigen!» Sust und Herberge, später Sommerresidenz des Abtes und der Mönche sowie die Kapelle vervollständigten das Bild eines Vorpostens klösterlicher Wirtschaft und klösterlichen Lebens. In der geschichtlichen Entwicklung stellen wir dabei eine wesentliche Ortsverschiebung dieser Relais-Station fest. Oberhalb Mettlens, bei Rapperschwendi und am Widerwällhubel kann man zudem das historische Wegtrassee erkennen.

Die ursprüngliche Umladestation mit einer Sust lag nicht in Grafenort-Älperhus, wie man vermuten könnte, sondern weiter südlich. Das alte Steinhaus im Talboden war die ehemalige Sust – Pater Georg Dufner im Kloster Engelberg schätzt es auf ein Alter von 600 Jahren.

Überraschenderweise erscheint die alte Sust vor 1580, als das Talprotokoll begonnen wurde, nicht in den klösterlichen Quellen. Wahrscheinlich war sie eng mit dem Klosterbetrieb verbunden und blieb deshalb unerwähnt. Seit 1547 stand gegenüber dem Steinhaus, der Sust und der Wirtschaft (bis 1778) eine kleine Kapelle, die erst 1557 eingeweiht wurde. Offensichtlich verbesserten sich zu jener Zeit Transportwesen und Sustorganisation. Kloster und Tal hatten schon 1550 in Stansstad eine neue Sust erbaut.

Der alte Weg nach Engelberg unweit der einstigen Sust «Steinhus», am Chaltibach, ist ein leicht dammförmiger Weg mit überwachsenem Steinbett.

1633 zahlte der Säckelmeister den Maurern aus Bosco-Gurin («Guriner») 9 Gulden für die Instandsetzung der Strasse zum Transport einer neuen, für die Klosterkirche bestimmten, grossen Glocke. Das Steinhaus lag zwar nahe an der beginnenden Bergstrecke, war jedoch unmittelbar am Chaltibach dem Wasserdruck und am Austritt der Aa auch der Überschwemmungsgefahr aus-





Die alte Talstrasse hielt sich bei Grafenort noch ganz an den Rand des Talbodens. Hier zeugen alte Stützmauern vom einstigen Verlauf.

gesetzt. Anderseits wurde dem Fluss im Verlaufe der Jahrhunderte ein festes Bett zugewiesen und der Talboden wurde dadurch trockener. Die Notwendigkeit einer ganz dem Talrand entlang führenden Weglinie, vom Bergfuss des Eltschbüel zur heutigen Hl. Kreuz-Kapelle und dem Chaltibach entlang weiter zum Steinhus, war damit eigentlich nicht mehr gegeben. Eine Streckung der Wegführung liess jedoch noch auf sich warten. Wahrscheinlich wurde 1689, anlässlich eines weiteren Glockentransportes, das Trassee der bestehenden Strasse ausgebaut. Jedenfalls zeigt das Rechnungsbuch in den Jahren 1681–1684 Auslagen für die Verbesserung der Verbindung in Grafenort.

1689 liess Abt Ignaz Burnott das noch heute stehende Herrenhaus und die Rokoko-Kapelle erbauen. Das Haus war sowohl Sommerresidenz von Abt und Mönchen als auch die neue Sust, welche die alte Umladestation im Steinhaus ersetzte. Das Erdgeschoss mit seinen Pferdeställen und Wagenremisen diente vor allem der Säumerei. Auf der Schütte im dritten Stock wurde Getreide und Obst eingelagert, das im Winter per Schlitten nach Engelberg weitertransportiert werden sollte. An der Stelle des Herrenhauses hatte schon vorher ein Haus, das «Rothus», gestanden; Teile dieses Gebäudes wurden in den neuen Bau integriert. Der gestreckte Verlauf des Talweges wurde aber erst mit dem Bau der Strasse nach Engelberg im Jahre 1874 realisiert. Die Reihe kunstvoller Bildstöcke am alten Weg nach Engelberg entstand 1704 auf Veranlassung von Abt Joachim Albini und wurde von etlichen Reisenden beschrieben.

zum Beispiel von Meisner, Professor für Naturgeschichte in Bern (1821), und von Désiré-Raoul Rochette, Archäologe (1824). Interessant ist übrigens eine Beobachtung von Horace-Bénédict de Saussure, dem Genfer Universalgelehrten, dessen Name eng mit der Montblanc-Besteigung verknüpft ist. Im Jahre 1777 reiste auch er nach Engelberg. Zu Pferd und zu Fuss erreichten er und sein Begleiter Grafenort von Stans aus in 2 Stunden und 13 Minuten. Die Steigung am Widerwällhubel fand er mässig: «Man könnte auf einem Karren, sogar auf einer leichten, nicht allzu breiten Kutsche, sicher und gefahrlos bis zur Abtei fahren», meinte er. Tatsache ist jedoch, dass etwa auch die Seidentransporteure im 18. und 19. Jahrhundert ihre für die Heimindustrie der bäuerlichen Talbewohner bestimmten Ballen in Grafenort immer auf Saumtiere verluden.

Der Zugang zum Kloster und Dorf Engelberg entschied von Anfang an über das Leben in diesem rauen Hochtal; eine wirtschaftliche Unabhängigkeit war weit gehend unmöglich. Alles hing von einem guten Talweg ab. Er kommt denn im gut dokumentierten Gebiet des Engelberger Klosters auch schon früh zur Sprache. Nicht zufällig geht es um den Unterhalt, der vor allem zwischen der Ruchegg und dem Ölberg aufwändig und schwierig war. Nach Leopold Hess, einem Engelberger Historiker, war der Talweg überhaupt das «Sorgenkind» des Klosters und der Talschaft. Alljährlich musste der Talsäckelmeister an der Wegausbesserung arbeiten lassen. Wenn es grössere Reparaturen gab, wurde eine spezielle «Auflage» erhoben. 1413 ordnete das Kloster den

Strassenunterhalt in seinem Talrecht. Darin war die Bestimmung enthalten, dass der (wohl von Zeit zu Zeit zu ersetzende) Mühlstein der Klostermühle in Engelberg von den Klosterbrüdern gemeinsam mit den Talleuten in Stansstad abzuholen sei. Dies war nur mit Hilfe von Wagen möglich. 1483 entschied dann das Kloster, die Klostermühle aufzugeben und die Talmühle in Stansstad genossenschaftlich mit den Talleuten zu betreiben.

Die Belastung der Verkehrsachse nach Engelberg nahm mit der wachsenden (nichklösterlichen) Bevölkerung, mit dem endgültigen Wegfallen der teilweisen Selbstversorgung durch Ackerbau sowie mit dem aufkommenden Vieh- und Käse-Export offensichtlich enorme Ausmasse an, so dass ein «Kostenverteilungsschlüssel» geschaffen werden musste. Ein weiteres, die Wegfunktion behinderndes Moment war die Schneeräumung im Winter, für die schon 1597 und 1599 Geld zur Verfügung gestellt werden musste. Eher seltener dürften freiwillige Spenden an den Strassenunterhalt gewesen sein, obwohl zum Beispiel 1580 ein unbekannter Gesandter immerhin 10 Gulden an den Talsäckel leistete. Das Abkommen von 1619 richtete nun die Beitragspflicht für die öffentlichen Strassen nach der Nutzniessung am Gemeindeland, die im Verhältnis «1/4 Kloster: 3/4 Gemeinde» stand. 1740 wurde dieses Beitrags-



verhältnis neu geregelt; neben den Strassen waren nun auch die Brücken berücksichtigt. Den vier Ürten oblag von nun an der Unterhalt der Gemeindestrasse, wobei das Kloster einen Wegknecht und einen Ochsen zu stellen hatte.

Einer besondern Abnutzung war das Steilstück am Widerwällhubel mit 23 Prozent Steigung ausgesetzt. Diese Steilrampe forderte vor allem nach dem Klosterbrand von 1729, als man viel Baumaterial vom Tal her importieren musste, Menschen und Tieren das Letzte ab. Jahrelang hielt das Kloster bloss für den Materialtransport 15 Pferde und 37(!) Ochsen. Wie gross der Vorspann an Wagen und Schlitten war, um die Fenster- und Türgewände, Scheiben und eisernen Zuganker und daneben auch Langholz den Rosshimmel hinaufzuschleppen, ist leider nicht aktenkundig geworden.

Der Aufstieg von Grafenort zum Engelberger Talboden kann wirklich als Leidensweg bezeichnet werden. Der «passende» Stationenweg dazu wurde nach 1690 errichtet, zusammen mit dem Bau des Herrenhauses und der neuen Hl. Kreuz-Kapelle in Grafenort, wahrscheinlich erst unter Abt Joachim Albini um 1704. Gemäss der Reisebeschreibung Meisners aus dem Jahre 1823 standen an der Strecke nach Engelberg jede Viertelstunde des Weges steinerne Pfähle mit vergitterten Gemälden, ähnlich jenen Bildstöcken, die wir heute an der Kantonsstrasse finden. Die alljährliche Prozession (am 3. Mai) zur Kapelle in «Kaltenbrunnen», Grafenort, hatte sich wahrscheinlich schon seit 1557, dem Zeitpunkt der Einweihung, eingebürgert. Die erste Station stand beim «Galgenhubel», beim heutigen Bethaus in Ölberg. Kaltenbach hat seinen Namen von der noch 1652 von Johann Leopold Cysat bewunderten Quelle am Waldrand des Hasliwaldes. Der Name Grafenort bürgerte sich allmählich ein, als das Kloster den heute eilig durchfahrenen Talgrund 1210 von den Habsburger Grafen gegen ein Gut in Sarnen (den Landenberg?) eingetauscht hatte.

In den heute noch sichtbaren Weg- und Strassenrelikten von Grafenort, Rapperschwändi und Widerwällhubel, aber auch in den mit der alten Umladestation in Zusammenhang stehenden Gebäuden und Wegbegleitern wird die Verkehrsgeschichte in einmaliger Weise spürbar.

Einer der kunstvollen Steinbildstöcke von Abt Joachim Albini, um 1704, steht am Bestimmungsort des Prozessionsweges, bei der Hl. Kreuz-Kapelle in Grafenort.

Ein Rekordbau über der Melchaa

Die höchste Holzbrücke Europas

Die Hohe Brücke über die Melchaa ist die höchste gedeckte Holzbrücke Europas. Ein Stein, der von dieser Brücke geworfen wird, saust 5 Sekunden durch die Luft, bis er 125 Meter tiefer ins Wasser eintaucht (OW 804.2).

ine erste Vorgängerin der Hohen Brücke über die Melchaa war erst im Jahre 1893 vom Kernser Zimmermeister Josef Windlich erbaut worden. Die Tragfähigkeit war auf 5 Tonnen beschränkt – zu wenig für die hier während des Zweiten Weltkrieges im Réduit operierende Armee. Genietruppen bauten deshalb 1943 etwa 20 Meter talwärts eine neue, ebenfalls überdachte Brücke, die 100 Tonnen wiegen sollte. Das Baumaterial kostete 30 000 Franken; die Truppe leistete insgesamt 8784 Arbeitsstunden. Die Gesamtkosten beliefen sich damit auf 56 350 Franken.

Historisch bedeutsam waren am viele Kilometer langen, tiefen und an der heutigen Brückenstelle verlockend schmalen Graben der Gross Melchaa drei Übergänge: am Schluchtausgang bei Rüdli, im Ranft, wo Bruder Klaus seine Einsiedelei bewohnte, sowie in Hinter Teufibach, schon weit im Innern des Melchtales. Der Übergang von der Sachsler Allmend und von Flüeli nach Dietried und Zuben erforderte daher noch im 19. Jahrhundert einen beträchtlichen Umweg.

Die Beziehungen zwischen Flüeli und Kerns scheinen dennoch recht eng gewesen zu sein. So wurde Bruder Klaus nicht etwa in der Pfarrkirche in Sachseln, sondern



Die Hohe Brücke über die Melchaa ist 125 m hoch, aber nur 30 m lang. Das Brückenportal auf der Flüeler Seite.

in Kerns getauft. Sicher war der Ranft als Übergang früher so wichtig wie heute die Hohe Brücke.

Als schöne Zimmermannsarbeit gewährt die Brücke einen Blick in die schwindelnde Tiefe; der Höhenunterschied steht in erstaunlichem Kontrast zur geringen Länge der Brücke. Man glaubt buchstäblich, über ein kurzes Stück «Wildnis» zu schweben, wenn man von der einen grünen Geländeterrasse zur anderen übersetzt.



Die Kernser Seite der Brücke: Im Vordergund ist auf der Wiese deutlich die Zufahrt zur alten Brücke zu erkennen.

Die Erschliessung der grössten Obwaldner Hochalp

Der Fruttweg

«Auf Melchsee liegt die Wiege der Obwaldner Alpwirtschaft», meint Fritz Ringwald, ein erster Landwirtschaftshistoriker Obwaldens. Die Frutt ist die gelobte, grosse Hochalp («Wildi»), wo seit Jahrhunderten die Milch fliesst. Sie gehört seit dem späten Mittelalter den Kirchleuten von Kerns, nachdem der Grenz- und Nutzungsstreit mit den Haslitalern gütlich beigelegt worden war (OW 50.3.2).

ie begehrt die alpinen Weidegebiete waren, belegt der urkundliche Besitz der Alp Tannen in der Hand des Stiftes Allerheiligen in Schaffhausen im Jahre 1173. Hinweise für eine prähistorische Begehung und wahrscheinliche Nutzung mit Schafherden sind ein Bronzebeil bei der Dämpfelsmatt, ein durchlochter Quarzit und ein Speer auf der Aa-Alp sowie ein Eisenpfeifchen auf der Erzegg.

Die fruchtbare Hochebene ist zudem auch als eisenhaltiger Ort bekannt, an dem wohl schon in der Eisenzeit Erz abgebaut wurde; Schlacke findet man in der Nähe eines mutmasslichen eisenzeitlichen Siedlungsplatzes bei Winkel (Horw). Urkundlich ist der Abbau auf Berner Seite für 1415 verbürgt, auf Obwaldner Seite während der Religionskriege und über längere Zeit im 17. Jahrhundert. Der Bergwerksbetrieb stiess bei der Bevölkerung von Melchaa jedoch auf Ablehnung, wahrscheinlich weniger wegen des Raubbaus an Holz – die Verhüttung erfolgte in Tannen, Cheselen, in der Nähe von Melchtal-Dorf und in der Schmelzimatten bei Kerns – sondern, weil ihn ortsfremde Knappen aufrechthielten. Es ist anzunehmen, dass man das an den Hängen der Erzegg gebrochene Erzgestein auf Tierhäuten und mit Hilfe von Ochsen zu den immer weiter entfernten Öfen schleppte; zu einem über längere Zeit bestehenden Ofen in Cheselen liess man das Holz über einen Kännel hinunterrutschen. Von Cheselen zur Stöckalp hinunter dürfte ein guter Saumweg bestanden haben, den man wohl im Bereich der heutigen Piste vermuten kann; es findet sich heute aber kaum mehr eine Spur von ihm.

Der traditionelle Alpweg auf die Frutt hielt sich wohl seit eh und je an die jeweils viel früher im Jahr schneefreie Westseite des Kessels. Der Topographische Atlas 389 Sachseln von 1875 zeigt hier einen «Saumweg». Alljährlich wurden auf den verschiedenen Alpen und Stafeln der Frutt Hunderte von Rindern, Pferden und Schafen gesömmert. Dabei war seit Jahrhunderten geregelt, wieviele Tiere pro Alp aufgetrieben werden durften. Es hat sich dabei ein eigenes Bewertungsmass der Tragfähigkeit einer Hochweide entwickelt: die «Kuhschwere». Ein Kalb gilt weniger als eine Einheit – ein Pferd, da es in



Der 1883 erbaute Fruttweg wurde 1925 teilweise durch einen Felssturz verschüttet. Der ehemalige talseitige Wegabschluss wurde bei der Neutrassierung in die Wegmitte «gerückt».



Südlich Aa Ziflucht geht die Randpflästerung des Strässchens in kleine Stützmauern über.

der Haltung anspruchsvoller ist, mehr. Für ein Pferd mit Fohlen gilt wieder eine eigene Bewertung. 1574 beispielsweise gehörten dem Geschlecht der Rüdli 144 von 335 möglichen Kuhschweren der Alp Melchsee. Wie die Rüdli dieses «Kontingent» nutzen wollten, war ihre Sache.

Das Leben auf der «Wildi» war ein Leben in Abgeschiedenheit. Melchtal war 2-3 Stunden entfernt; Kerns, zu dem man auf der der rechten Talseite über die (wahrscheinlich 1370 erbaute) Teufelsbrücke bei Engi gelangte, und Sachseln, das man über einen leichteren Weg auf der linken Talseite erreichte, lagen 6–7 Stunden weit weg. Dennoch war man keineswegs einsam: Dutzende von Hirten und Sennen blieben während 2-3 Sommermonaten auf der Hochalp und wohnten in den vielen Hütten; sie standen auch in Kontakt mit den Haslitalern auf der Berner Seite. Konflikte, die um entlaufene oder zurückbehaltene Tiere, um Zäune oder Grenzen entstanden, regelte man durch Schiedsgerichte – oder mit einem Hosenlupf. Damit diese naturverbundene Bevölkerung nicht verwildere oder dem Aberglaube verfalle, achtete man darauf, dass sie das christliche Gedankengut beibehielt. Weil aber der sonntägliche Kirchenbesuch wirklich nicht zumutbar war, wurden die Älpler vom Kaplan besucht. Anfänglich hielt man die Messe unter freiem Himmel ab, später in den Kapellen, die 1765 geweiht wurden.

Wir müssen uns vor Augen halten, dass dieses entwickelte Hirtentum, diese auf eine eigentliche ökonomische Basis gestellte Alpwirtschaft, eine relativ junge

Erscheinung war. Die ökologisch einzig mögliche Maxime, dass nur soviel Vieh aufgetrieben werden durfte, wie während des Winters auch durchgefüttert werden konnte, erfuhr durch den im späten Mittelalter aufkommenden Viehexport eine wesentliche Veränderung: von der Selbstversorgung war man zur spezialisierten Exportwirtschaft übergegangen. Wenn Verkehr ein Hin und Her von Waren, Wertträgern und Geld bedeutete, so erlebte das viel besungene, freie Älplerleben auf der Frutt zu dieser Zeit eine Belebung durch den Markt. Die Welt der Sagen und der archaisch-magischen Bräuche war von jenem Moment an dem Untergang geweiht, in dem der «Welschlandhandel» begann. Je nach Nachfrage wurden im Herbst mehr oder weniger Kälber und Pferde ins Tal hinuntergetrieben, wo sie für den langen Marsch über den Gotthard beschlagen wurden. Die Reise ging vorerst nach Alpnachstad oder Buochs, von wo das Vieh nach Flüelen geschafft wurde. Ziel waren die Märkte in Lugano, Bellinzona und Varese. Je besser der Markt, desto weiter kamen die Viehhändler und fürstlichen Pferdeeinkäufer den «Welschlandfahrern» entgegen. Ein weiterer wichtiger Marktartikel war der Hartkäse.

Auch wenn der Alpweg in die Frutt Ende des Mittelalters zum eigentlichen Verkehrsweg wurde, veränderte er trotz der zunehmenden Beanspruchung während Jahrhunderten sein Aussehen kaum. Klagen wegen der zunehmenden Wegabnutzung wurden aber schon im 15. Jahrhundert laut. 1594 zum Beispiel leistete die Regierung einen Beitrag zur Herstellung des Weges in





Oben: Die streckenweise recht steile Anlage, die geringe Breite und vor allem die nur wenig ausgeglichene Wegoberfläche deuten darauf hin, dass der Fruttweg als Saum- und nicht als Fuhrweg konzipiert war.

Unten: Wegpassage mit Steinbett und Randpflästerung. Im Mittelgrund ist deutlich erkennbar, wie die Randpflästerung talseitig langsam abrutscht.

Brändlistalden, der als «Landstrasse» galt. Der Bau eines guten Weges wurde aber nicht in Betracht gezogen.

Bis weit ins Melchtal hinein gab es offenbar schon früh einen von Kerns her mit Karren befahrbaren Weg; für den Neubau der Pfarreikirche Sachseln im Jahre 1672 wurde nämlich in der Cheselenflue schwarzer Marmor für die Säulen gebrochen, der wohl nur auf Wagen aus dem Tal zu führen war.

1858 entstand die erste Postablage in Melchtal; die Errungenschaften des 19. Jahrhunderts hielten Einzug im Tal. In den Jahren 1861–66 baute man eine Strasse von Kerns bis zur Stöckalp. Der weiterführende, viel benutzte Saumweg wurde 1872 mit der Eröffnung einer ersten Pension auf Melchsee auch von den städtischen Touristen benutzt, was jenen bisweilen aber als völlig unzumutbar erschien. Man machte sich deshalb 1883 an den Bau einer neuen Strasse, die den alten Weg ersetzen sollte. Entstanden ist so eine der ersten Alperschlies-

sungen der Innerschweiz: es handelte sich dabei nicht gerade um eine Strasse nach heutigem Verständnis – für Kutschen war sie jedenfalls viel zu steil –, aber es war eine durchgehend trassierte Verbindung mit zahlreichen Mauern, Querabschlägen, Nivellierungen und einer Breite von einst 2.5 Metern. Sie kostete ebensoviel wie der von Alpnachstad aufsteigende Pilatusweg, nämlich 7000 Franken. Heute ist die Strasse bei Aa Ziflucht über eine gewisse Distanz durch Felsmassen verschüttet, die 1925 vom Brünighaupt abbrachen.

Und der historische Saumweg? Man findet von ihm nur noch schlecht erkennbare Überbleibsel. Er muss nur einen geringen Ausbau – etwa Felsausbrüche bei Schalegg – aufgewiesen haben. Schwache Dellen, Absätze im Hang oder Lesesteine sind noch zu erkennen. Auch wenn solche Überreste weniger spektakulär als Mauern oder Pflästerungen sind, finden sie als Zeugen historischer Wege Aufnahme im Inventar.

Wintersport und Landwirtschaft

Die Bobbahn Gerschnialp

Bobbahn im Winter für die Touristen und Erschliessungsstrasse während des Sommers für die Älpler: diese seltene Doppelfunktion, welche die Verbindung Gerschnialp– Engelberg wahrnahm, gab zusammen mit der reichen Bausubstanz den Ausschlag, diese Strasse im IVS als Objekt von nationaler Bedeutung einzustufen. 1993 konnte die Verbindung – auch mit Hilfe von Bundesgeldern – saniert werden (OW 299).

ie alte Bobbahn wurde 1912 zusammen mit der Gerschnialpbahn (Eröffnung 1913) gebaut. Erbauerin war die Bobbahngenossenschaft, die von den Engelberger Hoteliers getragen wurde und später im Winterkurverein aufging. Ziel war es, den Kurort für Wintersportler attraktiv zu gestalten. Da zugleich die Gerschni- und die Untertrüebseealp erschlossen werden konnten, wurde der Bau mit aufwändigen Trockenmauern erstellt, damit er auch im Sommer benutzt werden konnte. Der Weg war mit einem Vieh-, Fuhr- und Fahrrecht ausgestattet. Auf dem Weg herrschte ein winterliches Fahrverbot, das heute noch vom 15. Dezember bis 15. März gilt.

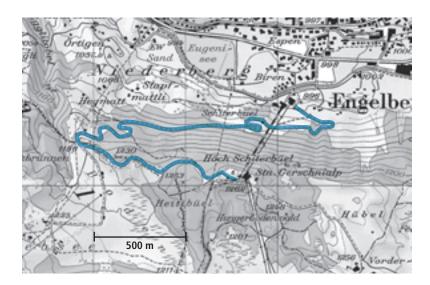
Finanzierung und Unterhalt des Bauwerks waren für die Besitzerin, die Bobbahngenossenschaft, nicht immer einfach. Die Probleme fanden aber immer eine Lösung. Die Alpgenossenschaften Gerschni und Untertrübsee beteiligten sich am Unterhalt, später auch das Elektrizitätswerk Luzern, das sich 1917 Benutzerrechte sicherte, um Staumauern und Stollen bauen zu können. Die Trägerschaft wurde neu geregelt: Die Bobbahngenossenschaft wurde vom Winterkurverein abgelöst, und Winter- und Sommerkurverein wurden zum Kurverein zusammengeschlossen. Dieser ist noch heute im Besitz der Bobbahn. Das letzte Bobrennen fand 1934 im Rahmen der Europameisterschaften statt. Auf der Bahn wurde auch der geniale Bob-Konstrukteur Carl Feierabend gross, der in den 1920er-Jahren die Form der Bobs revolutionierte.

Die Bobbahn von der Gerschnialp nach Engelberg diente auch der Tourismuswerbung als Sujet: Plakat der Stansstad–Engelberg-Bahn und der Standseilbahn Engelberg–Gerschnialp, 1925.

Die Bobbahn wird seither nicht mehr in ihrer ursprünglichen Funktion genutzt. Das hat verschiedene Gründe: die Krise in den Vorkriegsjahren, neue Sicherheitsnormen, die zu grosse Länge der Bahn und schliesslich die seit einigen Jahrzehnten fehlende Winterkälte, was eine Auskleidung der Bahn mit Eis erschwert.

Die alte Bobbahn und Schlittelstrasse ist eine gut 2 Meter breite Hangstrasse mit rund 15 oft s-förmigen, engen und weiteren Kurven in gleichmässigem Gefälle.





Die Bobbahn von der Gerschnialp nach Engelberg auf der aktuellen Landeskarte 1:25 000 (Bl. 1190 «Melchtal» und 1191 «Engelberg»).

Neben der sich daraus ergebenden Anlage im Hang sind die Kurvenmauern auffällig, an die mit verfestigtem Schnee die Kurvenüberhöhung der eisigen Schlittelpiste angelehnt worden war.

Mauern aus behauenen, gleichmässig grossen Steinen finden sich über lange Distanzen sowohl berg- als auch talseits. Sie sind leicht geneigt, bestehen aus uneinheitlichen Quadersteinen und sind lückenlos trocken gemauert. An einigen Stellen erreichen sie bis 5 Meter Höhe und sind einem enormen Bergdruck ausgesetzt.

Der Start der eigentlichen Schlittelstrasse und der alten Bobbahn befindet sich bei Pkt. 1196, wo noch das Starterhäuschen erhalten ist. Für die Kurvenüberhöhung sind auch talseitige Böschungen mit Stützmauern ausgestattet.

Ein Abschnitt der Bobbahn vor der Sanierung. Die Grösse der begleitenden Trockenmauer ist eindrücklich.

Sanierung der alten Verbindung

Aufgrund der zunehmenden Belastung durch Werk- und Zubringerverkehr war die Bergstrasse von Engelberg auf die Gerschnialp seit längerer Zeit sanierungsbedürftig. Anhand eines Gesamt-Sanierungsprojektes äusserten sich 1990 verschiedene Fachstellen zu den geplanten Arbeiten. Die Anlage erwies sich in ihrer Gesamtheit als schutzwürdig, insbesondere die hohen Naturstein-Trockenmauern dürften in dieser Dimension gesamtschweizerisch äusserst selten vorkommen.

In den Folgejahren konnte die Sanierung, die aufgrund der IVS-Stellungnahme auch durch den Bund unterstützt wurde, schliesslich ausgeführt werden, so dass die Strasse nun auch heutigen Anforderungen wieder genügt.



Die IVS-Arbeit am Beispiel

Ein Puzzle von Hinweisen am Renggpass

Die Inventarisierung der historischen Verkehrswege erfolgt zweistufig. Im Gelände werden die noch sichtbaren Spuren alter Wege und Strassen aufgenommen, auf historischer Ebene Hinweise aus alten Karten, Plänen, bildlichen und schriftlichen Quellen ausgewertet. Diese Informationen führen gemeinsam zu einer Aussage über Bedeutung, Funktion und Verlauf eines historischen Weges (OW 2.1.1).

wischen 1985 und 1987 wurden unter der Leitung von Frau Prof. M. Primas am Renggpass Grabungen vorgenommen. Unweit des Sattels kamen Mauerreste, Silexklingen und Topfscherben aus der Bronzezeit zum Vorschein. Damit deutet sich die Begehung des Passes im Neolithikum an. Während der Bronzezeit wird zudem eine saisonale Nutzung der umliegenden Weidegebiete wahrscheinlich. Hüttenreste, eine Feuergrube und eine Herdstelle sind zusammen mit Resten von Vorrats- und Kochgefässen, zum Teil mit verkohlten Speiseresten und verbrannten Tierknochen, Hinweise für einen Siedlungsplatz.

Ausgehend von der Morphologie und Topographie des Gebietes um den Vierwaldstättersee verbleiben nur wenige Landstriche, die für Dauersiedlungen geeignet



gewesen wären. Doch gerade in Sichtweite des Renggpasses bieten sich gute Voraussetzungen für eine ganzjährig sesshafte Bevölkerung. Primas weist auf den Schwemmlandboden zwischen Horwerbucht und Luzerner Allmend hin, an dessen Rand in der Tat Siedlungsreste aus der Urgeschichte liegen. Das Gebiet zwischen dem Steinibach und der Käppelimatt (Wyl und Wylmatt) dürfte aber als Siedlungsland zu jener Zeit ebensogut in Frage gekommen sein. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang auch ein 1914 in Niderstad, bei Bachmattli, gefundenes Bronzebeil.

Rengg, Lopper und Loppburg

Der Renggpass und die Wasserstrasse von Stansstad bilden das Tor zum Sarneraatal. Der Pass ist eine Einsattelung am Endpunkt eines Ausläufers der Pilatuskette, am Lopper, der eine natürliche Grenze bildet. Die Loppburg über der Acheregg, eine Burganlage aus der Zeit zwischen 1173 bis 1238, liegt auf der mutmasslich hier verlaufenden Grenzlinie zwischen dem Aar- und dem Zürichgau. Der Historiker Robert Durrer betrachtet sie als Teil eines von den Habsburgern aufgebauten Systems von Burganlagen, das auch diejenigen von Rotzberg, Meggenhorn und Neuhabsburg umfasste. Die Loppburg stand an entscheidender strategischer Stelle und kontrollierte den gesamten Schiffsverkehr.

Auf der Karte des Kantons Unterwalden von Gabriel Walser, 1767, ist erstmals der Name Rengg («Rong») erwähnt. Weiter sind der «Lopparberg», «Oberstad» und der «Alpnacher Fahr» eingezeichnet.

Rengg und Acheregg im Mittelalter

Im Früh- und Hochmittelalter war das Sarneraatal wirtschaftlich noch weit gehend unabhängig. Für die mit Ausnahme des Klosters Engelberg ausschliesslich nichteinheimischen grundbesitzenden Herrschaften war Unterwalden weit entfernt, und die Gefälle, Zehnten und Rechte waren nicht leicht aufrechtzuerhalten. So machte Probst Rudolf (vom Hof Luzern?) etwa geltend, dass Kerns für sein Gotteshaus zu entlegen und wegen der fehlenden (!) Landverbindung zwischen Luzern und Alpnach nicht leicht zugänglich sei. Bei allem Vorteil des Seeweges erforderte jener eben doch eine beträchtliche Infrastruktur, die bei einer nur saisonalen Nutzung (im Herbst, wenn die Abgaben zu entrichten waren) für die verschiedenen Gotteshäuser zu kostspielig war.

Im Spätmittelalter entwickelte sich die Innerschweiz zu einer Wirtschaftsregion mit Anteil an der wachsenden Warenzirkulation. Das Gebiet wurde zudem, durch die Öffnung des Gotthards zu Beginn des 13. Jahrhunderts, zur Transitzone. Insbesondere die Aufzucht von Rindern und Pferden florierte. Die einheimischen und «welschen» Händler, die das Vieh auf den entstehenden Märkten (unter anderem Stans und Sarnen) kauften, kamen mit Tuch, Wein und klingender Münze zurück.

Der bis ins 18. Jahrhundert anhaltende Welschlandhandel, mit dem Export des ersten Massenguts, des Viehs, verlief am Vierwaldstättersee fast ausschliesslich über den Seeweg. Er ist schon für das frühe 15. Jahrhundert verbürgt. Die Obwaldner Kleinbauern hingegen, die ihr Vieh zum Markt in Luzern bringen wollten, dürften den billigeren Landweg über den Renggpass genommen haben. Im 15. Jahrhundert entwickelte sich Luzern zum zentralen Marktplatz, nicht zuletzt, weil sich Obwalden mit der Spezialisierung auf Feldgrasbau und Weidewirtschaft in eine gefährliche Abhängigkeit vom Getreideimport gebracht hatte. Die Stadt Luzern benutzte diese Abhängigkeit auch als Hebel zur Erzwingung von Butterund später Hartkäselieferungen aus Obwalden. Im 16. Jahrhundert wurde Obwalden neben dem Berner Oberland und dem Entlebuch zum wichtigen Produzenten von fettem Hartkäse. Der Export Richtung Süden wickelte sich zwar zur Hauptsache über die Ausfuhrroute des Sbrinz – via Grimsel und Griespass – ab, dürfte aber auch via Vierwaldstättersee-Gotthardpass erfolgt sein.

Alpnachstad und der Renggpass auf der Karte von Johann Leopold Cysat, 1661.

Der Pass in der Kartographie

Die Rengg (Renggpass ist eine erstmals auf der Eglin-Karte von 1838 auftauchende Bezeichnung) ist ein für den Fuss- und Saumverkehr unproblematisches Pässchen, das den ersten Geographen und Kartenzeichnern der Region (so Stumpf 1547, Tschudi 1560, Wegmann 1615, Füsslin 1712) nicht als namentlich erwähnenswertes Hindernis auffiel. «Rong» heisst es erstmals 1767 auf der Karte von Gabriel Walser (Abb. S. 45). «Lopparberg» und «Alpnacher Fahr» sind korrekt verzeichnet, mit der Kapellen-Signatur am südlichen Lopper dürfte die Kapelle von Vorder Rengg gemeint sein; versehentlich wurde sie vom Kartographen mit dem Flurnamen Grisigen (Gemeinde Horw) bezeichnet.

Die oben erwähnten Karten sind gegenüber der Aufnahme des Vierwaldstättersees aus der Vogelperspektive von Johann Leopold Cysat (1661; s. unten) in topographischer Hinsicht jedoch ein Rückschritt: letzterer zeichnete äusserst genau jeden Weiler und jede Bucht des Sees nach. Bei «Unter Stad» (Alpnachstad) waren die anliegenden Nauen ebenso eingezeichnet wie die Einsattelung des Renggpasses (der aber unbenannt blieb).

Einen Weg über das Pässchen erkennt man erstmals in der Karte von August Schmid und Johann Jakob Schürmann (1810). Südlich des Sattels führt er an der Kapelle



in Vorder Rengg vorbei, die fälschlicherweise mit «St. Joseph» bezeichnet ist. In der Karte von Augustin Schmid (1835) ist sie dann korrekt mit «St. Maria» benannt. In beiden Karten bezeichnet der nach Niderstad absteigende Weg ein «S», als ob er an Atzigen vorbeigeführt hätte. Auch Rudolf Leuzingers Karte von 1852 lässt den Weg über Rengg absteigen, allerdings nur mit einigen wenigen spitzen Kehren in einer zielstrebigen Linie. Eine erste Aufnahme im Massstab 1:25 000, die schon ziemlich unseren heutigen Vorstellungen von topographischer Genauigkeit entspricht, haben wir in der Topographischen Karte («Dufourkarte») von 1864 vor uns. Der Weg über den Renggpass ist dort als «Saumweg» klassiert. Er wäre gemäss dieser Karte von der Pfarrkirche Hergiswil über Büel, Roggeren/Stalden zwischen dem Steini- und Mülibach aufgestiegen und hätte letzteren auf der Höhe von Schwändi überschritten. Von dort zielte er ziemlich direkt auf Hintere Rengg und auf das Pässchen zu. Eine Variante ist ebenfalls eingezeichnet, allerdings geringer klassiert; sie führt über Schattenberg nach Hüsli. Beide Wege sind im Gelände noch auszumachen. Der Aufstieg über den Schattenberg ist steiler, direkter und wahrscheinlich älter. Überraschend ist auch hier der südlich des Renggpasses eingezeichnete Verlauf des Weges: ein nahezu in der Falllinie liegender Strich

Library Bengal Control Control

führt direkt zur Vorder Rengg und, nur in wenigen Kehren, nach Bachmattli hinunter. Der Topographische Atlas («Siegfriedkarte»; TA 377 Stans) von 1892 gibt einen ähnlichen Wegverlauf wieder (Abb. unten).

Die Wegsuche im Gelände mit Hilfe der alten Karten

Der Geländebefund, der sich an diese Angaben hält, ergibt nun aber im steilen Wiesenhang von Rengg/Rüti ausser einer äusserst steilen Delle auf 750 Meter ü. M. nichts, was auf einen noch Mitte des vorigen Jahrhunderts viel begangenen Verbindungsweg zwischen Sarneraatal und Mittelland hinweist, dafür aber einen über weite Distanz ursprünglich anmutenden, teilweise sogar oberflächenbefestigten Kretenweg entlang der Schlucht des Widibaches und im Renggwald.

Was hat es aber mit der Kapelle Maria Hilf auf sich, die auf den verschiedenen oben erwähnten Kartenbildern am Weg eingetragen ist? An sie knüpft sich eine Legende, die doch offensichtlich den Wegkapellencharakter unterstreicht: Sie wurde 1567 von der Obwaldner Regierung für sechs Kronen wiederaufgebaut und soll «aufgrund eines Versprechens gebaut worden sein: Ein (Schellenwercher) (Sträfling) war in der Fremde eingekerkert und konnte unter Lebensgefahr fliehen. Immer noch mit seinen Handschellen gefesselt, kehrte er in die Heimat zurück. Nirgends durfte er sich blicken lassen. In der Angst, wieder gefangen zu werden, erreichte er schliesslich, von Hunger und Erschöpfung gezeichnet, die Rengg. In seinem Elend flehte er zu Maria, der Helferin in allen Nöten. Er gelobte, hier eine Kapelle zu bauen, wenn ihm geholfen werde. Kaum hatte er dieses Gelübde getan, fielen seine Handschellen zu Boden. Noch am selben Tag erreichte der Mann sein Heimatdorf in Obwalden und löste sein Versprechen ein. Er baute die Renggkapelle und hängte zum Zeichen seines Dankes eine Handschelle an die Tür der Kapelle. Sie ist heute noch über dem Eingang zu sehen.» So lautet die Sage.

Nun, die Beweislast der Dokumente ist erdrückend, wenn da nur der Weg nicht «quer» im Gelände läge. Sollten sich denn die Kartographen des 19. Jahrhunderts allesamt getäuscht haben? Eine erneute Suche im Gelände, im Weideland und Wald von Rüti, erbringt zwei-

Der Renggpass auf dem Topographischen Atlas der Schweiz, der «Siegfriedkarte» 377 Stans, aus dem Jahr 1892.

felhafte Spuren: schwach ausgebildete Dellen, die man nur mit viel Mühe als den gesuchten «Urweg» interpretieren könnte. Zweifel am Eintrag im TA von 1892 erweckt auch die Einstufung des Weges als «Fussweg»; der Übergang über den Pass bewahrte doch noch lange nach der Eröffnung der Lopperstrasse im Jahre 1858 eine gewisse Bedeutung. Erfahrungsgemäss müsste ein seit 100 Jahren aufgelassener Saumweg in solch steilem Gebiet ganz andere Spuren hinterlassen haben. Zudem mutet die gegenwärtige Weglinie, die zwar nicht die direkteste ist, dafür im Wald bleibt und das Weide- und Kulturland schont, durchaus plausibel an; die Ortskenner und die Einwohner von Vorder Rengg wissen denn auch nichts von einem alten Durchgangsweg quer durchs Land. Und die Kapelle mit dem sagenhaften Ursprung? Nun, ein entsprungener Häftling wird sich doch eher abseits der viel begangenen Wege gehalten haben.

Die Rengg und die Kriege

Der Lopper und die Acheregg wurden schon sehr früh für die militärische Grenzsicherung ausgebaut. Neben der Loppburg sowie den Palisadensperren in der See-Enge entstand auf dem einzigen offen stehenden Sattel im Felsriegel des Pilatusausläufers eine von Historikern nachgewiesene, 250 Meter lange Letzi – eine einst brusthohe, zu Kriegszeiten jeweils zurechtgemachte Mauer.



In der Kriegsgeschichte spielte die Rengg mehrmals eine gewisse Rolle. Bereits am 15. November 1315 könnte Graf Otto von Strassberg, der mit seinen oberländischen Truppen vom Brünig her das Obwaldnerland eingenommen hatte, daraufhin jedoch von den siegreich heimkehrenden Morgarten-Kämpfern bei Alpnach geschlagen wurde, über diesen Pass geflüchtet sein. Während des «Nidwaldner Heldenkampfes» 1798 benützten die Franzosen (etwa 200 Mann) den Pass, um die Operationen auf dem Mueterschwanderberg zu unterstützen. Ende März 1800 musste der Passweg eiligst verbessert werden, da ein Truppendurchmarsch stattfinden sollte. Am 28. August 1802 wurde ein Korps helvetischer Truppen («Helvezler» unter General Andermatt), das den Pass besetzt hielt, von Unterwaldner Milizen überfallen und verjagt. Am 23./24. November 1847 zog sich ein Obwaldner Bataillon über den Pass zurück.

Der Pass wurde während des Zweiten Weltkrieges als Teil der Verteidigungslinie des Réduits ausgebaut; davon zeugen noch Festungseingänge und offensichtlich jüngere Weganlagen sowie Verbesserungen am alten Passweg.

Die Rengg als Grenze und Zoll

Auf der Passhöhe, die ja auch die Grenze zwischen den beiden Unterwaldner Halbkantonen bildet, soll schon früh eine Zollstätte eingerichtet worden sein. 1591 bestimmte der Nidwaldner Wochenrat, dass für jedes Stück Schmalvieh 1 Schilling zu entrichten sei. Die Obwaldner Zollstation befand sich in Alpnachstad.

Und der Wegunterhalt? Es ist erstaunlich, dass es zu diesem wichtigsten Weg von und nach Obwalden kaum geschichtliche Dokumente zu geben scheint, die etwas über den Unterhalt oder den Ausbau aussagen. Offenbar wurde er 1800 für einen Truppendurchmarsch eilig instand gestellt (siehe oben). Einzig von 1771 (8. Brachmonat) ist noch ein Ratsbefehl bekannt: der Fussweg von der Sust (in Alpnachstad) bis nach Niderstad soll von Stad und Niderstad sowie von den Güterinhabern gut und wohl gemacht werden. Wegunterhalt war jedoch bekanntlich eine Daueraufgabe; dass hierzu Anhaltspunkte fehlen, könnte auch darauf hindeuten, dass es mit einem regelmässigen Unterhalt des Weges haperte.

Auf der Krete ist der Weg über den Renggpass bis 1.5 m in den Untergrund eingetieft. Die Böschungen sind gut mit Wurzelwerk durchsetzt und damit ziemlich stabil.

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das IVS im Kanton Obwalden

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national, regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die

zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die Gelände-karte, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bild-dokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im beschreibenden Teil der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der Inventarkarte kartographisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Obwalden

Die IVS Dokumentation zum Kanton Obwalden wurde in den Jahren 1988–1999 erarbeitet. Für die Geländeaufnahmen, die historischen Recherchen und die Redaktion der Texte zeichnet Andres Loepfe verantwortlich. Die kartographischen Arbeiten besorgten Werner Vogel, Eneas Domeniconi und Roland Stutz. Im Auftrag des Kantons Obwalden haben neben den Verkehrswegen von nationaler Bedeutung auch Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung inventarisiert werden können.