Die Dokumentation beschreibt auch Objekte (Strecken, Linienführungen, Abschnitte), welche nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz enthalten. Diese sind in der Inventarkarte als graue Linien dargestellt. Sie sind historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, sind aber nicht Teil des Bundesinventars (Art. 3 VIVS).

Strecke VS 3 *Oberwald - Realp (- Andermatt); Furkapass*
Landeskarte *1231, 1250, 1251*

GESCHICHTE

Stand Mai 2003 / Ae

Die Furka (2429 m; lat. «furca» = Gabel, Bergsattel) ist der Pass in der gabelförmigen Einsenkung zwischen dem Blauberg (2768 m) und dem Furkahorn (3026 m). Der Weg folgt der auffällig geradlinigen Talfurche vom Goms her nach Urseren und danach weiter über den Oberalppass nach Graubünden. Diese Talung trennt als tektonische Grenzlinie das Aaremassiv und das Gotthardmassiv; sie besteht aus Sedimentgesteinen.

Die Strecke Wallis 3 Oberwald - Furka bildet den westlichsten Teil der inneralpinen Passverbindung zwischen Wallis und Uri (vgl. IVS Dokumentation UR 16). Der Ausgangspunkt des Saumweges im Wallis ist Oberwald, das gleichzeitig den Endpunkt der Gommerstrasse von Brig her bildet. Oberwald liegt östlich von Obergesteln, wo sich die Gommerstrasse und die Verbindung Gries - Grimsel kreuzen. Der Fusspunkt jenseits der Furka ist Realp; am Zielpunkt der Strecke liegt Hospenthal, wo der Weg Furka - Oberalp den Gotthardweg kreuzt (vgl. IVS Dokumentation UR 1).

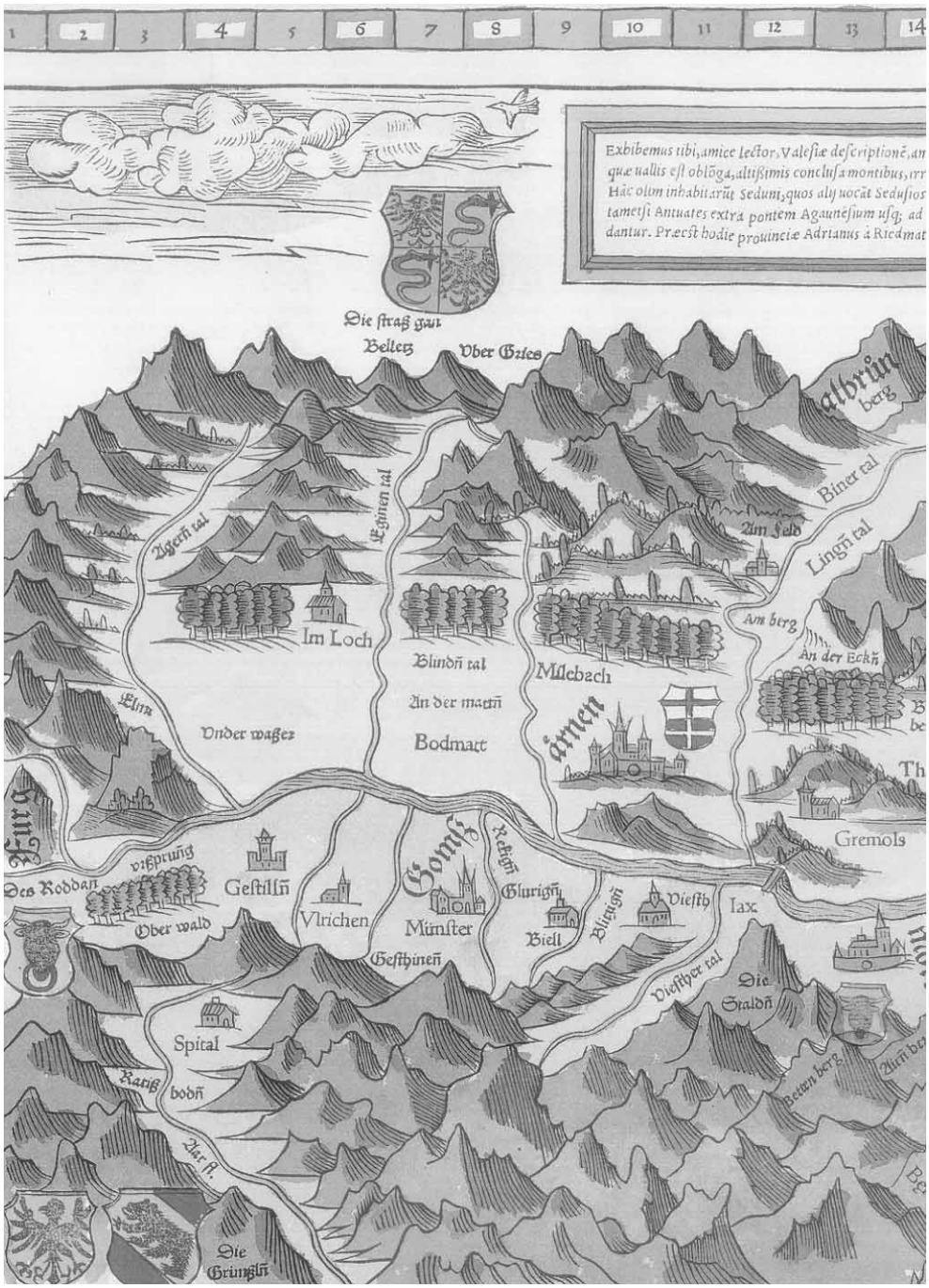
Die Furka besitzt eine verkehrsgeschichtliche Bedeutung sowohl im lokalen wie auch im regionalen Bezug. Als lokaler Alpweg ermöglichte sie den Gommern die Nutzung der Alp Garschen auf der Ostseite der Furka. Regional lenkte sie im 12. Jahrhundert die Auswanderung der Walser Richtung Urseren und Graubünden. Zudem erlaubte sie die kulturelle, konfessionelle und ökonomische Anbindung des Wallis an die Innerschweiz. Die internationale Bedeutung war gering, da der internationale transalpine Handel im Mittelalter und in der frühen Neuzeit primär das Verkehrssystem des Gotthards und sekundär jenes von Grimsel-Gries benutzte (vgl. IVS Dokumentation UR 1, VS 4, VS 5); in nochmals geringerem Ausmass wurde gelegentlich auch der Nufenen benutzt (vgl. VS 6). Im Ganzen zeigt sich, dass die Furka wohl eine wichtige Verbindung darstellte, jedoch im alpenquerenden Verkehr eher eine Scharnierfunktion zwischen den transalpinen Verbindungen Uri - Tessin und Grimsel - Gries/Nufenen gespielt hat.

Nachdem der Pass im Koalitionskrieg von 1799 zeitweise wichtig war, wurde aus vorwiegend militärischen Gründen mit Bundeshilfe in den Jahren 1863–66 eine Kunststrasse angelegt, die 1894 durch den Bau der Grimselstrasse von Gletsch ergänzt und seither in mehreren Etappen zu einer modernen Alpenstrasse ausgebaut worden ist.

Die Furka auf historischen Karten

Auf der Karte von Konrad TÜRST (1495/97) ist der Passname Furka («furgen») im Quellgebiet des «Rhotten» dargestellt. Die folgende Reihe der genannten Orte markiert von West nach Ost den Verlauf des Weges zwischen den Passfussorten des Simplons und des Gotthards: «brig», Naters, «Erne», «Viesch», Münster, «Geschingen», «Wald» [Oberwald], «furgen», Realp, «hospital», «ursere».

Ausschnitt Goms aus der Walliskarte von SEBASTIAN MÜNSTER und JOHANNES SCHALBETTER 1545.
Abb. 1



Regionale Informationen zum Verkehrsnetz im Oberwallis enthält die 1545 von MÜNSTER publizierte Walliserkarte, die nach den Aufnahmen des Wallisers Johann Schallbetter entstanden ist (Standort: BCV KE 1003; ferner mit Kommentar GATTLEN 1992: älteste Walliserkarte: 31–45). In ihr sind keine Wege und oberhalb von Grengiols auch keine Brücken dargestellt; sie enthält jedoch im Goms die Namen der Pässe Furka («Furg»), Grimsel, Gries («Uber Gries»), Nufenen («Die strass gan Belletz» = Bellinzona), den

Albrun («albrun berg») sowie die wichtigsten Siedlungen. Am Ostrand der Karte steht der Name «Furg», begleitet durch das Wappen von Uri und dem Vermerk «Des Roddan ursprung». Wenn die Schriftgrösse etwas über die Bedeutung der Pässe aussagt, so gehört die «Furg» mit dem «albrun berg», «antrun berg» und des «Gemmi berg» in die Gruppe der bedeutenderen Pässe des Wallis.

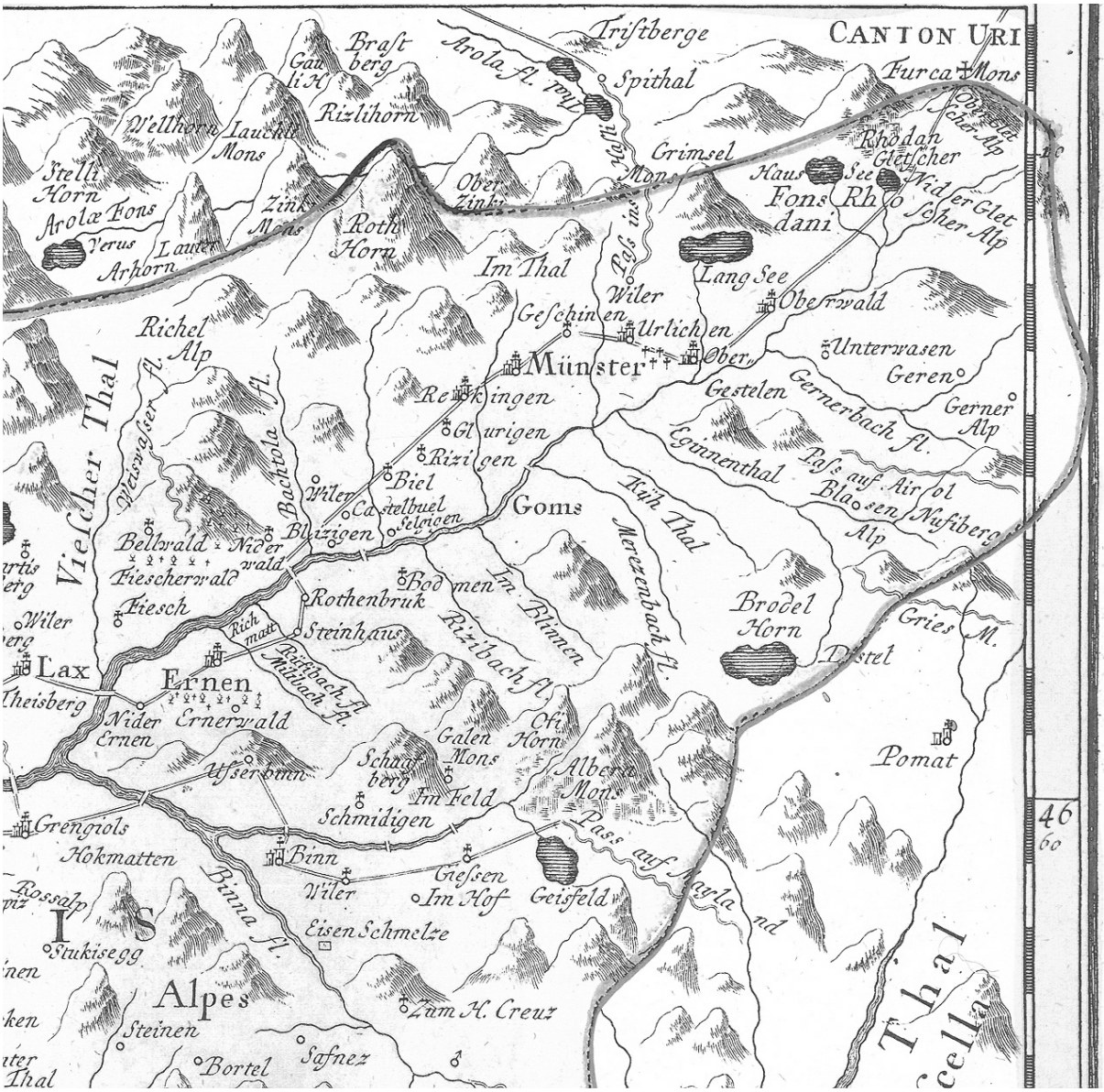
Die späteren Karten bringen für das Goms erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts präzisere Informationen bezüglich des Wegnetzes. Durchlaufend eingezeichnete Strassen erscheinen auf schweizerischen Karten erstmals in der Karte von JAILLOT: Les Suisses, leurs Alliés et leurs Sujets, 1701–1703. Nach BLUMER (1957: 73) ist die Karte «ohne Zweifel eine der besten und übersichtlichsten grossen alten Schweizer Karten». Die nähere Prüfung im Oberwallis zeigt , dass die eingetragene Strasse von Sitten bis Naters durchgehend auf der rechten Seite der Rhone verläuft [!] und danach auf dem linken Ufer bis Fiesch führt, um dann bei einer mit «Goms» bezeichneten Siedlung oberhalb von Ulrichen auf das linke Rhoneufer zu wechseln. Dieser Ort müsste wohl Obergesteln sein. Das Dorf «Gestelen» ist auf der Karte von Jaillot jedoch westlich von Ulrichen eingetragen und würde dem heutigen Geschinen entsprechen. Die Furka ist ohne Strassensignatur als «Furck M. Mont de la Fourche» bezeichnet und die Gommerstrasse führt östlich (!) der «Premiere Source du Rosne» direkt über die Grimsel nach Norden. «Grimsel M.» [Grimselpass], Huseck [Husegghütte] und «Spital» [Grimsel Hospiz] sind auf der Karte genannt, was auf Ortskenntnisse hinweist; aber die Topographie des Gebietes Grimsel - Furka ist nicht richtig erfasst. Daraus ergibt sich, dass die Karte von JAILLOT – in andern Bereichen der Schweiz zuverlässig – für die Strassenforschung im Oberwallis nur mit Vorbehalt verwendet werden kann.

Ausschnitt Brig - Furka aus JOHANN JAKOB SCHEUCHZER, um 1720: Nouvelle Carte de la Suisse. Divisées en ses treize Cantons .. , o. J., um 1720.
Abb. 2



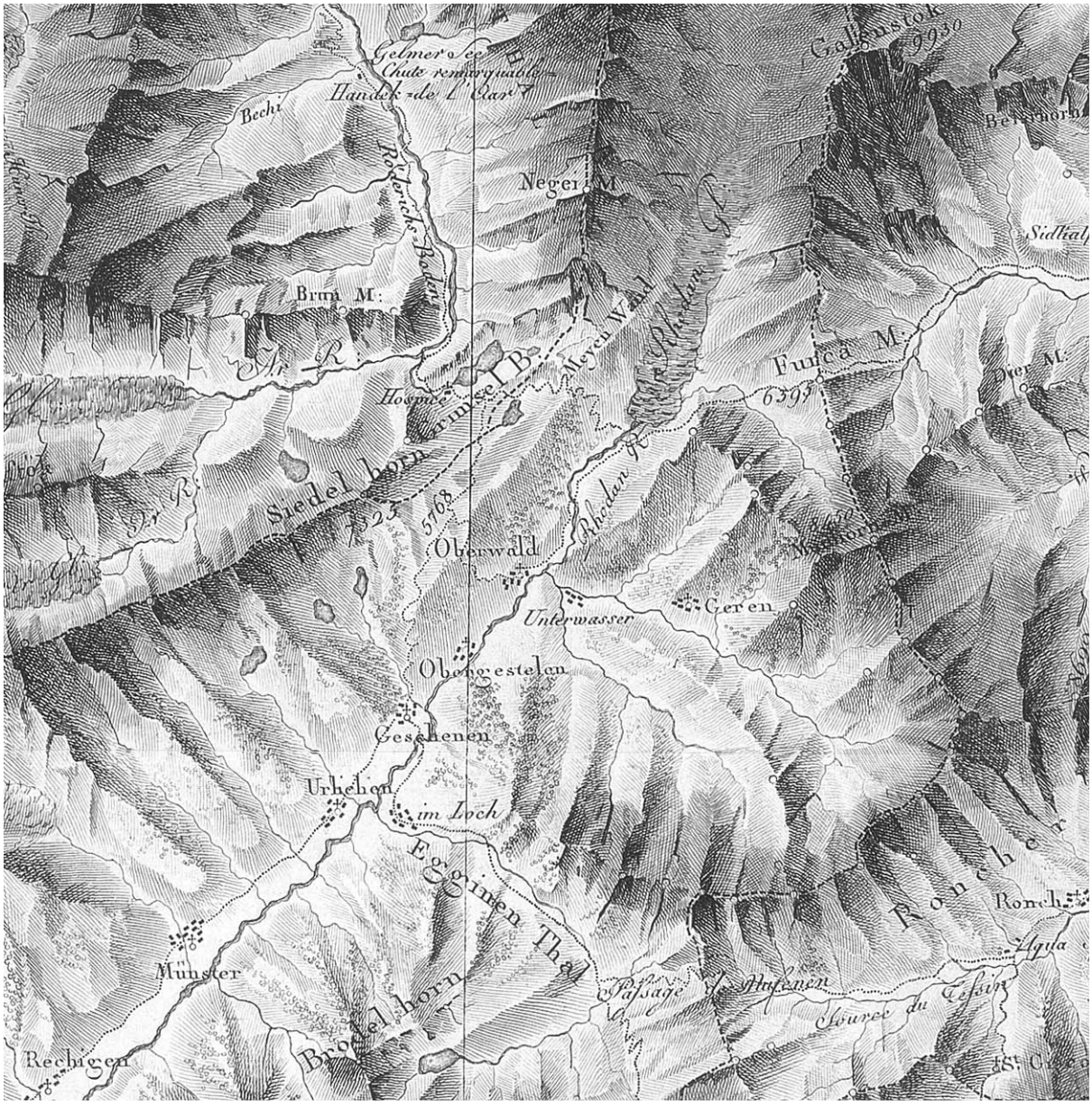
Auf der um 1720 erschienenen Karte von SCHEUCHZER sind die Strassen mit einer feinen Doppellinie eingetragen; die Legende vermerkt sie als «Chemins pour traverser les Montagnes». Die Landstrasse von Naters an rhoneaufwärts verläuft durchgehend rechts des Flusses; sie ist korrekt nach den zeitgenössischen Quellen (vgl. VS 2) bis in den Talkessel von Gletsch eingetragen. Die Dörfer sind mit Ausnahme von Ulrichen dargestellt. Der Saumweg über die «Furca» und die Quelle der Rhone («Rodani Fontes») sind eingetragen.

Ausschnitt Brig - Furka aus GABRIEL WALSER: Vallesia superior ac inferior, 1768.
Abb. 3



Auf der von GABRIEL WALSER 1768 herausgegebenen Karte verläuft die Landstrasse von Niederwald an rechts der Rhone über Obergesteln Richtung Furka in den «Canton Uri». Der Pass ist als «Furca Mons» angeschrieben und mit einer Signatur bezeichnet, die wohl als Grenzkreuz zu deuten ist; es ist das einzige derartige Kreuz auf der Karte Walsers. Die Verbindung durch das Tal und über den Pass besitzt gemäss der Legende sowohl die Bedeutung einer Königsstrasse («Via Regia») als auch einer gewöhnlichen Strasse oder eines Fussweges («Landstrass und Fuss-Wege»). Die dafür verwendete Signatur besteht aus einer Doppellinie mit kleinem Zwischenraum, die geradlinig die einzelnen Orte verbindet. Neben dem «Rhodan Gletscher» sind die «Fons Rhodani», die «Nider Gletscher Alp» und die «Ober Gletscher Alp» bezeichnet.

Ausschnitt Goms aus J. H. WEISS, 1800: Le Mont Gotthard et Partie des Grisons (AS No.11).
Abb. 4



Im Atlas Suisse ist in der von WEISS im Jahr 1800 herausgegebenen Karte «Le Mont Gotthard et Partie des Grisons» der Verlauf des Saumweges über die Furka dargestellt (AS No. 11). Es ist jedoch fraglich, ob damals die Überquerung der Rhone bereits in der halben Distanz zwischen Oberwald und dem heutigen Gletsch erfolgte. Dagegen zeigt die Karte einen Weg von Gletsch aus durch die «Meyen Wand» auf die Grimsel (s. VS 4.3.). Die Ortsangaben von WEISS stimmen nicht genau: Das Dorf Obergesteln wird mit Geschenen bezeichnet und Obergesteln ist Richtung Oberwald verschoben. Unverständlich ist das Fehlen der Signatur für die Landstrasse zwischen Geschinen (eigentlich Obergesteln) und Oberwald. Alle Wege werden in der Legende als

«Chemin ordinaire» bezeichnet; die höhere Wegkategorie «Grande Route» ist im ganzen Kartenblatt nirgends verwendet.

Das Original-Messtischblatt (OMB TK Nr. 413, 1851, 1:50000) zur Vorbereitung der späteren Topographischen Karte l:100 000 (TK oder Dufourkarte) zeigt erstmals den genauen Verlauf des von WEISS 1800 dargestellten Saum- und Reitweges über die Furka. Zudem ist auf diesem Blatt mit Bleistift der Verlauf der 1863–66 erbauten Furkastrasse eingezeichnet. Die Erstausgabe der Topographischen Karte Brieg - Airolo (TK Bl. XVIII/1854) enthält entsprechend nur den Saumweg; das nördliche Anschlussblatt (TK Bl. XIII/1864) zeigt sowohl den Verlauf des Saumweges wie die im Bau stehende Furkastrasse. Die Fahrstrasse ist auch in der Revisionsaufnahme für den Topographischen Atlas (OMB TA Nr 414, 1879/80) enthalten. Die Erstausgaben des TA 490 Obergesteln von 1881 und des TA Sanct Gotthard von 1871 enthalten sowohl den Saumweg wie auch die durchgehende Furkastrasse, diese in der Signatur einer «Fahrstrasse mit grösster Breite».

Streckenendpunkte

Oberwald

Die oberste Gemeinde im Goms ist aus dem Zusammenschluss mit dem Freigericht Gerental (1798) und der Gemeinde Unterwasser (1838) entstanden. Urkundlich sind auch die Namen «Sylva superior» und «Wald» bekannt. Das Dorf stand in enger Beziehung zu Obergesteln (1415 gemeinsame Bauernzunft) und war neben Obergesteln und Zum Loch zeitweise Zollstelle für die Furka. Kirchlich gehörte Oberwald zu Münster, erhielt 1719 ein Rektorat und löste sich 1767 aus dem Pfarrverbund mit Obergesteln. Die heutige Pfarrkirche Hl. Kreuz wurde 1710 erbaut. Die Altäre sind den Heiligen Antonius, Blasius und Georg (Viehpatrone), Bartholomäus und Margaretha (Wetterheilige) und dem Hl. Nikolaus als Schutzherr der Reisenden geweiht. 1720 beschädigte eine Lawine das Turmdach; vermutlich hat man damals den Lawinenbrecherkeil zu bauen begonnen (HBLS V, 1929: 326; RUPPEN 1976: 165–178; ANTHENIEN et al. 1987: 7; vgl. STEBLER 1903: 48).

Realp

Die westlichste Gemeinde des Urserentales ist erstmals 1363 als «Riealb» genannt. Die romanische Siedlung aus dem 9./10. Jahrhundert wurde im 12. Jahrhundert. von den Walsern übernommen. Die Kapelle zum Hl. Kreuz ist 1448 als Filiale von Andermatt erwähnt. 1735–1876 leiteten die Kapuziner in Realp ein Hospiz, in dem Goethe auf seiner Schweizerreise am 12.11.1779 mit dem Herzog von Sachsen-Weimar übernachtete (s. GOETHES SCHWEIZERREISEN 1958: 99; vgl. CARLEN LOUIS 1984: Die Furka: 19). 1879/81 entstand die Heiligkreuzkirche. Sie wurde im folgenden Jahr Pfarrkirche. 1733 wurde der Ort von Lawinen zerstört; 1848 verbrannte ein Teil der Siedlung. 1888 wurde Realp politisch selbständig (GLS IV, 1906: 97; HbLS V, 1929: 545f.; HLS: REALP, 09/06/99).

Hospenthal

Der Ort liegt auf der Kreuzung der Verbindungen über den Gotthard und jener von Furka-Oberalp und ist daher vermutlich die älteste Siedlung im Urserental. Der Name «Hospenthal» wird 1285

erstmals erwähnt, 1499 als «Hospicium». Der Ort entwickelte sich wohl aus einer im 9./10. Jahrhundert vom Kloster Disentis gegründeten Herberge und war von Romanen besiedelt. Im 12. Jahrhundert wanderten deutschsprachige Walser ein. 1239/40 löste Kaiser Friedrich II. Ursern aus der Kastvogtei des Klosters Disentis und belehnte damit die Grafen von Rapperswil als seine Parteigänger. Vor 1350 dürfte der Wehrturm entstanden sein, in dessen Nähe sich wohl auch die für den Passverkehr nötige Infrastruktur befand (Zoll, Sust, Herberge). Die Kirche Mariä Himmelfahrt entstand vermutlich im 14. Jahrhundert als Filiale der Pfarrei Andermatt; 1886 wurde sie selbstständige Pfarrkirche. 1886 wurde Hospental eine selbstständige politische Gemeinde. Nach dem Bau der Gotthardstrasse wurde Hospental 1830–1848 Sust- und Zollstation (GLS II, 1904: 597f; HbLS IV, 1927: 294; REINHARDT 1996: 287; HLS: HOSPENTHAL 11/12/98).

Historische Darstellung

Die frühgeschichtlichen Funde aus der Bronzezeit (Fiesch, 1500–1000 v. Chr.) und der Eisenzeit (Gräber und Reste keltischer Pferdebeschirrung in Reckingen, Hallstattzeit 800–400 v. Chr.) lassen vermuten, dass das Goms damals Richtung Furka begangen wurde; die Begehung des Passes ist nicht belegbar (CARLEN LOUIS 1955: 5).

Nach der Eingliederung des Wallis ins römische Reich (15 v. Chr.) gehörte es mit Graubünden bis etwa 50 n. Chr. zur Provinz Rätien. Sie reichte von Vevey bis nach Regensburg. Der Weg über die Pässe Furka und Oberalp war innerhalb der Provinz Rätien für den West-Ost-Verkehr die kürzeste Verbindung, und man darf annehmen, dass sie benutzt wurde (vgl. SCHULTE 1900: I/49; STAEHELIN 1948: 110, 379; MÜLLER ISO 1951: 38). Ein wichtiger Fund aus der Zeit um 100 n. Chr. ist ein römisches Grab auf der Flur «Rossachern» in Reckingen, wo Bestandteile römischer Saumgeschirre gefunden wurden. Sie lassen vermuten, dass der Bestattete dem Stand der Säumer oder Fuhrleute angehörte (MÜLLER URS A. 1984: 173). Es ist denkbar, dass von der inneralpinen Verkehrsachse Rhone-Rhein aus die nach Norden wie nach Süden führenden Übergänge benutzt wurden, ohne dass dies konkret nachgewiesen werden kann. Später wurde die Furka wiederum Grenze, an der die Bistümer Sitten und Chur zusammentrafen.

Seit dem 8. Jahrhundert gehörte Urseren zum Kloster Disentis und wurde allmählich durch Rätoromanen besiedelt. Ungefähr zur gleichen Zeit wanderten deutschsprachige Alemannen aus dem nachmaligen Berner Oberland über die Pässe Grimsel/Lötschen/Gemmi und liessen sich im Oberwallis nieder. Teile der wachsenden Bevölkerung im Oberwallis zogen als Walser im 12./13. Jahrhundert nicht nur über die Pässe nach Süden, sondern auch über die Furka nach dem bisher rätoromanischen Urserental und von dort weiter nach Rätien (vgl. MÜLLER ISO 1936: 407; ders.1942; ders. 1951: 40; ZINSLI 1986: 27 f.). 1213 bestand das Kloster Disentis schon zum grossen Teil aus Walsern, auch der Ministerialadel im Umkreis der Abtei stammte teilweise aus dem Wallis.

1288 schlossen Thomas von Fiesch und andere Edle aus dem Oberwallis mit dem Abt von Disentis und dem Bischof von Chur einen antihabsburgischen Vertrag (s. BRIW 1961: 8, mit Belegen).

Offensichtlich bestanden nachbarschaftliche Beziehungen zwischen dem Wallis, Ursern und Disentis; Furka und Oberalp waren regionale Durchgangspässe (MÜLLER ISO 1950: 415ff., 431). Neben Handels- und Zollfragen waren auch Alpstreitigkeiten zu lösen wie z. B. auf der Alp Garschen östlich der Furka im 15./16. Jahrhundert (HLS: FURKAPASS, 20.10.98; MÜLLER ISO 1982: 13–16).

Der wachsende Handel im 13. Jahrhundert lässt sich 1269 in den Statuten von Sitten erfassen, wonach Waren von der «Forcla de Conches», also von der Furka her, ins Wallis kommen (zit. nach SCHULTE 1900: I/219). Der Verkehr über die Furka wird in der Satzung der Talleute von Ursern von 1420 mit den Worten charakterisiert, dass «die von wallis durch unser tal farent und fil wandlung hant mit iren soem rossen» (zit. nach CARLEN LOUIS 1997: 93). Ins Wallis wurden vor allem Salz und in umgekehrter Richtung Wein, Getreide und Felle eingeführt.

Seit dem 14. Jahrhundert erscheint das Goms gleichsam als ein Teil der Innerschweiz. Im Bund mit Zürich von 1351 und in späteren Verträgen wird der Hilfskreis genannt, innerhalb dessen die Partner zur gegenseitigen Hilfeleistung verpflichtet sind. Im Westen reicht der Hilfskreis bis zum Deischberg, im Osten bis zur Burg Ringgenberg bei Truns und im Süden bis zum Monte Piottino oberhalb Faido. 1353 berufen die Walliser sogar den Urner Landammann Johannes von Attinghausen als «Rektor» von Goms, um sich durch die Annäherung an die Innerschweiz besser gegen den Bischof Gitschard von Tavel und das hinter ihm stehende Savoyen schützen zu können (SCHULTE 1900: I/470 f.; MÜLLER ISO 1942: 155 und 1976/77: 508–510). 1403 werden die politischen Beziehungen über die Furka in die Innerschweiz durch den Abschluss des Landrechtes mit Luzern, Uri und Unterwalden noch intensiver; gleichzeitig erwirkten die Urner die Schutzherrschaft über die Leventina. Der Abschluss des Landrechts zwischen Uri und Ursern von 1410 und die gemeinsame Eroberung des Eschentales 1410-17 durch die Eidgenossen und die Walliser verstärken die Bedeutung der Furka weiterhin (MÜLLER ISO 1951: 41).

1433 verpflichteten die Kirchgemeinden Münster und Ernen zwei Walliser mit der Wiederherstellung und dem Unterhalt der Strasse von Oberwald auf die Höhe der Furka und dem Bau zweier Brücken; vermutlich handelt es sich dabei um die Stege über die Rhone bei Gletsch und über den Muttbach westlich der Furka. Die Unternehmer wurden für den Bau mit einem Zollrecht und einer jährlichen Geldsumme entschädigt. Die Leute aus Uri, Urseren und Goms erhielten für ihre Waren Zollfreiheit (PfA Reckingen, B 12; vgl. CARLEN LOUIS 1955: 5). 1503 fanden in Uri Verhandlungen wegen der «Fuhrleite» statt (Abgabe für die Sicherheit des Weges; s. Landratsabschied 18.7.1530). 1531 wurde am 6. August in Sitten zwei Verträge zwischen dem Bischof Adrian von Riedmatten «im Namen unser Landschaft Wallis» einerseits und mit Uri und in separater Ausführung mit den Gemeinden von Urseren andererseits abgeschlossen und darin die bisherigen «zolen, wäggelt oder furleite» bestätigt oder neu geregelt (PfA Münster, A5a und b; vgl. CARLEN LOUIS 1955: 5).

Derselbe Bischof Adrian I von Riedmatten (1529–1548) übergab der Kirchgemeinde Münster das Zollrecht über die vier Pässe Furka, Grimsel, Gries und Nufenen (nach AM-HERD 1879: 136, Anm. 2; vgl. CARLEN LOUIS 1955: 5). Vermutlich wurde

gleichzeitig die Pflicht der Kirchgemeinde Münster zum Strassenunterhalt erneuert.

Die Verantwortung von Münster für die Wege ergibt sich bereits durch den im Jahr 1397 von der Kirchgemeinde Münster mitunterzeichneten Vertrag mit dem Pomat und Bern zum Bau einer durchgehenden «strass» über die Pässe Grimsel und Gries (s. VS 4 und VS 5). Der Zusammenhang zwischen Zollrecht und Pflicht zum Wegunterhalt wird deutlich in den Verhandlungen des Weihnachts-Landrates von 1562, als die Abgeordneten des Zenden Goms eine Zollerhöhung wünschten, da «sy mit schwärren Kosten beladen sygen, die strasse zu erhalten, und fürnemblich die so über die Furggen gadt...». Der Landrat lehnte den Antrag mit der Begründung ab, in andern Zenden müssten auch «viel Päss und strassen» erhalten werden und daher seien die Briger und alle andern Landsleute vom Zoll im Goms und damit auch an der Furka befreit (PfA Münster, E 2, 15.12.1562).

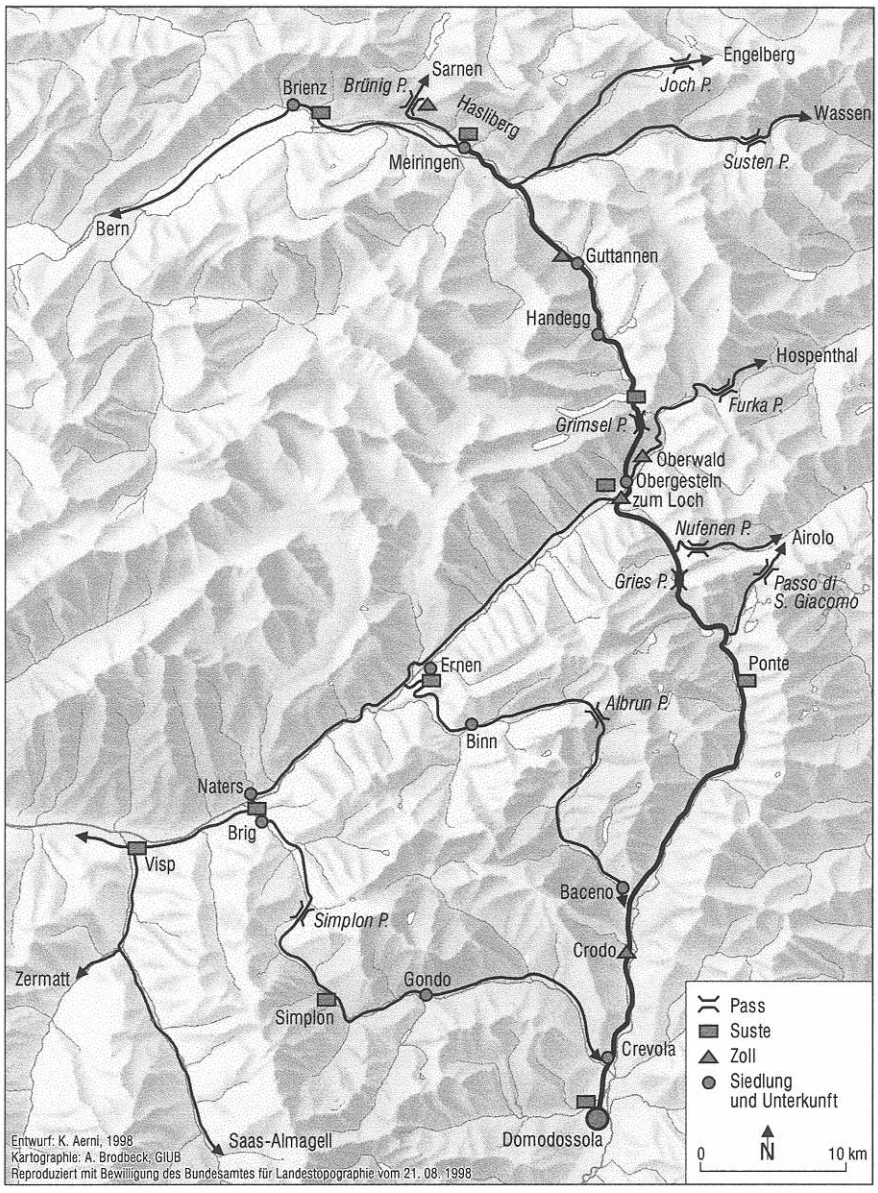
Im Landrat vom 11.12.1570 klagten die Gommerboten erneut, dass sie im Zenden Goms die zwei Pässe über Albrun und Furka "«mitt grossenn schwären kosten erhalten» müssten und bitten um die Hilfe der Landschaft Wallis und um die Erlaubnis, den Zoll zu erhöhen (Landrats-Abschied 11.12.1570). Der Landrat bewilligte eine Zollerhöhung auf Albrun und Furka für Fremde, die nicht Landleute oder Angehörige der 13 Orte und der Zugewandten Orte seien (PfA Binn, E 1, 14.12.1570; PfA Münster E 3, 14.12.1570). Am 8.2.1590 stellte Münster 20 Pfund zugunsten der Strasse über die Furka zur Verfügung (nach CARLEN LOUIS 1955: 7). 1619 gab das Goms für den Unterhalt der Strasse von Untergletsch 40 Pfund aus (nach CARLEN LOUIS 1955: 7). 40 Pfund entsprechen etwa 10% des Lohnes, den Ulrich Ruffiner 1544/45 für die Erbauung der Chibrücke erhalten hatte (s. VS 22.2.1).

Anfang des 17. Jahrhunderts hatte die Kirchgemeinde Münster je eine Zollstätte in Zum Loch und in Obergesteln. Die Zölle wurden 1608 in zwei separaten Zollbriefen für Grimsel (PfA Münster, E 5) und Griespass (PfA Münster, E 6) erhöht und mit den hohen Unterhaltskosten begründet. In Zum Loch wird «Gyllig Naters vom Loch» mit dem Einzug betraut; Waren für den Eigengebrauch blieben zollfrei. Der Furkapass wird nicht erwähnt; jedoch werden in beiden Dokumenten ausdrücklich «unsere getrüwe liebe Eydt und pundsgenossen von Ury und Underwalden» sowie Berner und Italiener genannt. Vermutlich wurde die 1570 vom Landrat bewilligte Erhöhung der Zölle auf Furka [und Albrun] stillschweigend beibehalten.

1656 bat die Kirchgemeinde Münster den damaligen Bischof Adrian IV von Riedmatten um Erneuerung der ihnen von Adrian I von Riedmatten (nach 1529) gewährten Zollrechte über Furka, Grimsel, Gries und Nufenen. Die Zollrechte wurden bestätigt und ein neuer Zolltarif festgelegt (PfA Münster, E 8; vgl. AM-HERD 1879: 136; s. CARLEN LOUIS 1955: 5f. und 1967: 106).

Von 1720–1797 haben sich rund 30 Jahrrechnungen der Kirchgemeinde Münster erhalten, in denen die Einnahmen und Ausgaben der Zöllner und des «strass Commis» als Verantwortliche für den Wegunterhalt abgerechnet wurden (PfA Münster, G 42). Aus den Jahrrechnungen konnte für das Ende des 18. Jahrhunderts das Netz der Saumwege und die damalige Infrastruktur dargestellt werden (AERNI 1998: 5).

Die Saumwege im Goms vor 1798 (AERNI 1998: 5, Abb. 2).
Abb. 5



In der ersten Jahrrechnung von 1720 wird neben den Zöllnern von Obergesteln und Zum Loch erstmals auch der «Zolner von Oberwalt» genannt, der für den Furkazoll zuständig war. Die Auswertung der Jahrrechnungen erlaubt einen Vergleich zwischen der Furka und den Pässen Grimsel-Gries/Nufenen. Wird der Jahreswert für alle Pässe zu 100 % eingesetzt, so lieferte die Furka 5 % der Einnahmen, beanspruchte 4 % der Ausgaben für den Zöllner und 15 % der Aufwendungen für den Wegunterhalt. Die Unterhaltsarbeiten an der Furka betrugen jährlich etwa 12 Tage; für die andern drei Pässe betrug er jährlich rund 60 Arbeitstage. Die Nebenrolle der Furka im Vergleich zu den Pässen Grimsel-Gries/Nufenen wird deutlich im Vergleich des Gesamtertrages der vier Pässe, an den die Furka bloss 1 % beitrug. – Dies darf nicht verwundern, denn erstens wurden die Zölle nur auf gewerbsmässig gehandelten Produkten erhoben, die vor allem auf der transalpinen

Verbindung Gries/Nufenen – Grimsel transportiert wurden. Zweitens diente der Warenverkehr über die Furka vorwiegend dem Selbstgebrauch der Walliser und Innerschweizer, und diese Transporte waren zollfrei (s. AERNI 1998: 13).

Das seit dem 16. Jahrhundert erwachende neue Verständnis für die Natur veranlasste seit dem 18. Jahrhundert mehrere Naturforscher und Schriftsteller das Gebiet der Furka und der umliegenden Täler zu bereisen und darüber zu berichten (siehe CARLEN LOUIS 1955: S. 8f.; CARLEN LOUIS 1984: Kultur Wallis 1500–1800: 114–149; KREUZER 1985: 35f.). Stellvertretend sei hier auf den englischen Landschaftsmaler William Pars und auf Johann Wolfgang Goethe verwiesen. Pars bereiste auf seiner «Journey trough the Alps» im Sommer 1770 die Schweiz. Er reiste auf der Linie Genf - Chamonix - Brig mit Besuch des Simplonpasses - Grimsel - Grosse Scheidegg - Interlaken - Bern - Luzern - Gotthard - Lago Maggiore - Mailand - Chiavenna - Chur - Zürich - Konstanz - Basel nach Strassburg (s. PARS 1979). Johann Wolfgang Goethe benutzte auf einem Teilstück seiner zweiten Schweizer Reise im Herbst 1779 die Route Genf - Chamonix - Martigny - Leukerbad - Brig - Furka - Gotthardpass - Zürich (s. GOETHES SCHWEIZER REISEN 1958). Im Furkagebiet reiste Goethe am 12. November 1779 in Begleitung von zwei Führern von Oberwald nach Realp. In dieser Jahreszeit war der Winter bereits eingebrochen und bei der Abreise in Oberwald musste die Gruppe das Maultier und dessen Führer zurücklassen. Die Gruppe konnte zunächst den Saumweg benutzen, der sich aber bald im Schnee verlor. Die Reisenden mussten im Schnee den Berg hinaufsteigen und sich auf das Orientierungsvermögen der Führer verlassen (GOETHES SCHWEIZER REISEN 1958: 95–101).

Das Kriegsjahr 1799 brachte der Bevölkerung an der Furka grosse Lasten und Zerstörungen. Die Belastung der Gommer kann einer Rechnung entnommen werden, die alle verlangten Transporte auflistet. Das Dokument trägt den Titel «Säummer Rechnung der Gemeind Münster anzufangen für die keiserlichen millitair, fränkischen und schweizerischen [Truppen] 1799 anfang mai bis 1801» (PfA Münster, F 18, 1801). Die Liste zeigt, dass die Gemeinde Münster rund 300 Transporttage durchzuführen hatte. Der Umkreis reichte von Münster bis Sitten, über die Furka und nach Ponte Tresa.

1820 erliess der Walliser Landrat ein Gesetz über die Strassen, die in sechs Klassen eingeteilt wurden. In die erste Klasse kam die Strasse St. Gingolph - Simplonpass - Landesgrenze. Der Grosse St. Bernhard wurde in die zweite Klasse eingestuft, die Strasse nach Leukerbad und die Gommerstrasse bis Oberwald in die dritte Klasse und alle andern in die sechste Klasse. Der Furkapass wurde also als lokale Verbindung bewertet. Das Strassengesetz von 1835 verpflichtete als Neuerung den Staat als Bauherrn für die Strassen, der Unterhalt der Strassen jedoch blieb immer noch Aufgabe der Gemeinden. Noch reichten die Finanzen des Kantons nicht aus für Neubauten und damit war ein Ausbau der Furka kein Thema. Man beschränkte sich weiterhin auf gemeindeweise Verbesserungen (GATTLEN 1955: Furkastrasse: 9f.; vgl. VS 2). Jedoch erhöhte der Kanton in den in den 1850er Jahren die Investitionen in die Gommerstrasse. Der wesentliche Impuls für den kantonalen Strassenbau kam vom 1848 gegründeten Bundesstaat.

Das Militärdepartement plante aus strategischen Gründen, die Kantone Graubünden, Uri und Wallis mit einer für Wagen und Artillerie befahrbaren Strasse zu verbinden. Es war offensichtlich,

dass der Bau von Militärstrassen im Gotthardgebiet nur einen Sinn hatte, wenn auch die Zufahrtsstrassen dieselbe Qualität aufwiesen. Daher entstand ein Strassenbauprogramm, das die Furka-, Oberalp- und die Axenstrasse umfasste. Der Bunderat orientierte am 19.12.1859 den Staatsrat des Kantons Wallis über den geplanten Strassenbau und wünschte, dass die seit 1857 im Bau befindliche Gommerstrasse nach eidgenössischen Normen erstellt werde (RODUIT 1993: 62). Sie sollte daher eine Breite von 4.5–4.8 m und eine maximale Steigung von 7 % aufweisen. Um die Arbeiten zu beschleunigen, gab die Eidgenossenschaft 1860 dem Kanton Wallis ein Darlehen von 100 000 Fr. Am 11.7.1861 verlangten die Bundesbehörden, die Bauarbeiten seien bis zum 1.8.1861 [!] zu beenden. Der Kanton Wallis meldete den Abschluss dieser Anpassung an die eidgenössischen Normen am 9.4.1862 (RODUIT 1993: 70).

Inzwischen hatten die Eidgenössischen Räte der Strassenbauvorlage zugestimmt; der Ständerat am 17. Juli und der Nationalrat am 26.Juli 1861 (s. SCHIEDT 2002: 38). 1863 begannen die Arbeiten von Oberwald nach Gletsch. Ihre Kosten wurden zu 2/3 vom Bund übernommen. 1864 erreichte die Strasse Gletsch und es folgte der Weiterbau bis zur Furka. Im Oktober 1866 konnte das Werk vom eidgenössischen Genie-Inspektor Wolff abgenommen werden. Die Strasse war durchgehend 4,8 m breit; die Steigung betrug im Mittel weniger als 7 % und war nirgends höher als 11 % (GATTLEN 1955: Furkastrasse:10–12; vgl. WELLIG 2000, Abb. 6,10,12, 22–25).

Die Furkastrasse löste den Saumweg in seiner Funktion weitgehend ab. Damit war eine zweite Linienführung an der Furka entstanden.

Mit der 1914 zwischen Brig und Gletsch eröffneten schmalspurigen Furkabahn und ihrer späteren Fortsetzung über Furka und Oberalp im Jahre 1926 entstand eine dritte Linienführung, die jedoch nicht Gegenstand des IVS ist. Die Trasse des Saumweges in der Lamme zwischen Oberwald und Gletsch wurde von der Bahn beansprucht; der Ersatzweg wurde auf das linke Rhoneufer verlegt (VS 3.1.4). Im Muttbachtal durchschnitt die Bahn noch ein weiteres Mal den Saumweg.

Zusammenfassung

Die Strecke VS 3 Oberwald - Hospenthal; Furkapass gliedert sich in zwei Linien:

(1) Die seit frühgeschichtlicher Zeit benutzte Verbindung des Saumweges (VS 3.1)

(2) Die Fahrstrasse von 1863–1866 (Linie VS 3.2)

GELÄNDE *Aufnahme 16. September 2000 / Ae*

Die Furka verläuft in der Schieferzone zwischen Aare- und Gotthardmassiv und bildet damit ein Teilstück der tektonischen Längstalfurche Wallis-Urseren-Rhein. Mit dem durchgehenden Verlauf in relativ weichen Sedimenten unterscheiden sich sowohl Furka wie Oberalp von den transalpinen Passverbindungen Gries-Grimsel und Gotthard, die die kristallinen Massive queren. In der Eiszeit war die Furka von Gletschern bis auf die Höhe von etwa

2600 m bedeckt, doch liess die spätere Verwitterung keine ausgesprochene Rundbuckellandschaft zurück, sondern formte im Breich der Schiefer eine Scharte mit beidseits steilen Hängen. Der Aufstieg vom Taltrog des Goms erreicht nach einer ersten schluchtartigen Stufe, nachfolgend als «Lamme» bezeichnet (s. TA 490 Obergestelen 1881 «In den Lammen») den Talboden von Gletsch, wo noch bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Zunge des Rhonegletschers endete. Ein zweiter Anstieg führt am südlichen Rand der ehemaligen Eiszunge ausserhalb der Seitenmoränen in die vom Muttbach durchflossene Mulde der «Oberalpen» und von dort steil aufwärts durch die weitgehend senkrecht auskeilenden Schiefer in die gabelförmig eingeschnittene Scharte des Passes (zur Glazialmorphologie allgemein s. HANTKE 1991: 42; zur alpinen Morphologie im obern Goms s. GUTERSOHN 1971: 17–19).

ZIELE UND MASSNAHMEN

Einleitend ist festzuhalten, dass an der Furka drei unterschiedliche Verkehrsträger nebeneinander bestehen: Saumweg, Fahrstrasse (Postauto) und Dampfbahn. Sie sind unabhängig voneinander und in verschiedenen Zeiten entstanden. Zwischen ihnen bestehen wenig Umsteigemöglichkeiten und sie entwickeln daher keine Synergien. In Hinblick auf die eingesetzten öffentlichen und privaten Mittel (Dampfbahn und Hotel) ist die Situation im Hinblick auf den sanften Tourismus nicht zeitgemäss. Folgende Massnahmen sind überlegenswert:

1. Ein Fussweg zwischen Oberwald und der Kapelle St. Niklaus würde die Matterhorn-Gotthard- Bahn [ehemals Furka-Oberalp-Bahn] und den Saumweg von der Kapelle St. Niklaus nach Gletsch verbinden. In Gletsch könnte auf das Postauto oder die Dampfbahn umgestiegen werden und danach eine Wanderung durch den Meiewang zur Grimsel oder von Gletsch oder ab Muttbach zum Furkapass fortgesetzt werden.

2. Der linksufrige Weg in der Lamme ist auszubessern.

3. Der historische Verlauf des Saumweges zwischen Gletsch-Oberalpen-Furkapass ist wiederum durchgehend zu gestalten; damit wäre auch eine Verbindung zwischen der Dampfbahn-Haltestelle Muttbach und dem Furkapass hergestellt.

—— Ende des Beschriebs ——