IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 1

Strecke VS 21 Landeskarte (Brig -) Visp - Stalden /- Törbel (- Zermatt) 1288, 1308

GESCHICHTE

Stand Januar 2001 / Ae

Die Strecke Visp - Stalden/Törbel verbindet den Talausgang des Vispertales mit seiner Verzweigungsstelle in Stalden; sie ist damit gemeinsam benutztes Teilstück für das Saastal und das Mattertal (früher als Nikolaital bezeichnet). In der Doppelbezeichnung Stalden/Törbel für den südlichen Streckenendpunkt wird deutlich, dass der Zugang zum südlichen Teil des Mattertales ehemals nicht direkt über Stalden erfolgte, sondern aus topographischen Gründen der Weg von Visp über Zeneggen nach Törbel und von dort über Emd - St. Niklaus nach Zermatt (vgl. VS 25) benutzt worden ist.

In ähnlicher Weise bewirkten die Schluchten der Vispa bei der Chinegga, dass ehemals der Weg von Vips ins Saastal über Visperterminen und Gspon nach Saas-Grund führte (s. VS 240, VS 241, VS 242). Da dieser Weg nicht so präzis wie die Route über Törbel erfasst werden kann, ist er als Strecke von regionaler Bedeutung eingestuft.

Die Strecke Visp - Stalden/Törbel besitzt eine verkehrsgeschichtliche Bedeutung sowohl im regionalen wie auch im überregionalen und internationalen Bezug. Die regionale Bedeutung geht bis in frühgeschichtliche Zeit im Rahmen der Besiedlung zurück. Eine Fortsetzung von Stalden Richtung Zermatt war vermutlich am linken Ufer der Mattervispe vorhanden. Der Talweg Richtung Saas führte jedoch erst seit dem Bau der 1307 erstmals erwähnten Brücke über die Mattervispe (Chibrücke) durch das Dorf Stalden. Damit erhielt die Strecke Visp-Stalden ihre überregionale Funktion im Rahmen des transalpinen Handelsverkehrs. Dieser Verkehr war jedoch nur phasenweise von Bedeutung. Mit dem Bau der Simplonstrasse und der Eisenbahn brach der internationale Durchgangsverkehr ab. Der Bau moderner Verkehrsanlagen erfolgte seit der Mitte des 19. Jh. im Rahmen der touristischen Erschliessung, wobei die frühen Anlagen weitgehend überprägt worden sind.

Die Strecke Visp - Stalden/Törbel auf historischen Karten

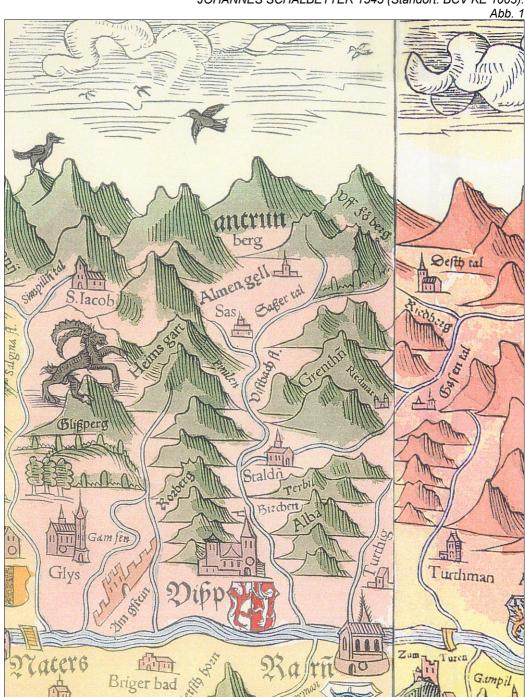
Visp erscheint erstmals auf der Karte von Konrad TÜRST (1495/97) als "Vischb". Alle drei streckenbegrenzenden Orte Visp, Stalden (Staldn) und Törbel (Terbil) erscheinen erstmals in der von MÜNSTER 1545 publizierten Walliserkarte, die nach den Aufnahmen des Wallisers Johann Schalbetter entstanden ist (Standort: BCV KE 1003; ferner mit Kommentar GATTLEN 1992). Wege sind noch keine dargestellt; doch die Siedlungen waren zweifellos durch ein Wegnetz miteinander verbunden.

IVS Dokumentation Kanton Wallis

Bedeutung National

Seite 2

Ausschnitt aus der Walliser Karte von SEBASTIAN MÜNSTER und JOHANNES SCHALBETTER 1545 (Standort: BCV KE 1003).



Auf der um 1720 erschienenen Karte der Schweiz von SCHEUCHZER wird der Karteninhalt im Bereich der Strecke Visp - Stalden/Törbel nur durch das Dorf "Eggen" (Zeneggen) ergänzt und damit ein Zwischenpunkt erwähnt, der die Route von Visp nach Törbel präzisiert.

Die Karte von GABRIEL WALSER aus dem Jahr 1768 verzeichnet eine Grosszahl von Siedlungen und die Stelle "Zur neuen Bruck"

IVS

VS 21

INVENTAR HISTORISCHER VERKEHRSWEGE DER SCHWEIZ IVS Dokumentation Kanton Wallis

Bedeutung National

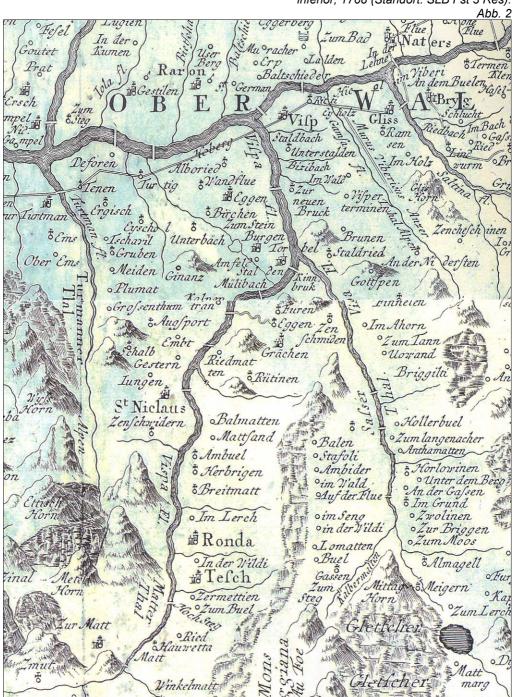
Seite 3

(Neubrücke) und die "Kinnbruk", jedoch fehlt aus unersichtlichen Gründen die Landbrücke in Visp (allgemein zur Landbrücke ab 1522 s. JOSSEN PETER 1988: 161-164; Brücken bei Visp werden erstmals 1283 im Zusammenhang mit einem Lehenszins in Zeneggen erwähnt, s. BA Visp D 1a). Obwohl mit Ausnahme der Rhonetalstrasse keine Wege dargestellt sind, lassen sich durch die zahlreichen Ortsangaben eine Vielzahl damaliger Ortsverbindungen erschliessen, ohne dass die heutigen Wege physisch auf diese Zeit zurückgeführt werden können.

IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 4

Ausschnitt Vispertäler aus GABRIEL WALSER: Vallesia superior ac inferior, 1768 (Standort: SLB Fst 3 Res).



Der Atlas Suisse von WEISS (AS No. 10/1797) zeigt zwischen "Vispach" (Visp) und Stalden eine einigermassen richtige Geländedarstellung, jedoch neben der Rhonetalstrasse keine weiteren Einzelheiten zur Verkehrsstruktur.

Die Original-Messtischblätter (OMB TK Nr. 425, 1842, 1:50 000, Raum Visp; OMB TK Nr. 434, 1843, 1: 50 000, Raum Stalden) zur Vorbereitung der späteren Topographischen Karte 1: 100 000 (TK

IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 5

oder Dufourkarte) zeigen erstmals den genauen Verlauf der Wege, wie sie danach als Karr- oder Saumwege und als Fusswege in der Erstausgabe der Dufourkarte (TK Bl. XVIII/1854) erscheinen. Diese Wegverläufe sind ebenfalls in den Erstausgaben des TA 500 St. Niklaus von 1891 und des TA 496 Visp von 1892 enthalten. Sie werden bei den einzelnen Linien dargestellt.

Streckenendpunkte

Visp

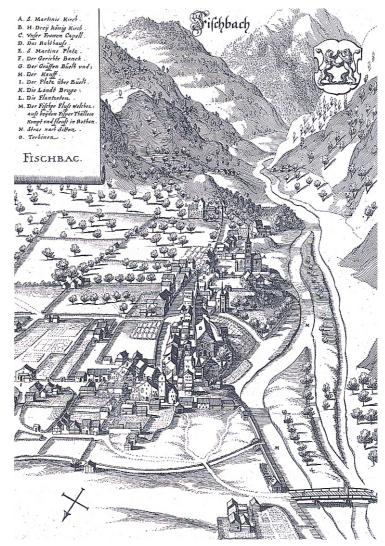
Ausgangspunkt der Strecke ist Visp, der Hauptort eines der sieben historischen Zenden des Wallis; seit 1915 der grösste der fünf deutschsprachigen Bezirke des Oberwallis. Der Ort war schon in vorgeschichtlicher Zeit besiedelt, belegt durch Funde aus der Bronze- und Eisenzeit. Für die römische Zeit fehlt bis heute der Nachweis einer Siedlung. Erst im Verlaufe des 12. und 13. Jahrhunderts erscheint der Ort wieder mit dem Namen "Vesbia". seit dem 14. Jahrhundert als Vispach und Visp. Zusammen mit Stalden und Saas bildete Visp als Meiertum bischöfliches Lehen der Grafen von Visp, denen später in Titel und Rechten die Castello (1248) und die Biandrate (1266) folgten. 1351 wurde zwischen Johann de Platea und den Abgeordneten der Kaufleute von Mailand ein Vertrag zum Bau einer Sust am südlichen Dorfrand auf der Pflanzetta beschlossen, wo sie heute noch geht. Um 1400 entstand eine Kastlanei, dessen Vorsteher (der Kastlan) die hohe Gerichtsbarkeit ausübte. Von 1500 an bestellten die Ortsleute selber ihre Behörden.

Visp war seit dem Hochmittelalter wichtiger Marktort und bedeutender Handelsplatz mit einer Sust (1351 erstmals genannt) für den Saumverkehr über die Pässe Monte-Moro und Antrona, zu dessen Förderung zwischen den Bischöfen von Sitten und den Städten von Mailand und Novara zwischen 1267 und 1300 mehrere Verträge abgeschlossen wurden. Bis ins späte 19. Jahrhundert litt Visp unter dauernden Überschwemmungen des Rottens und der Vispa (vgl. FUX ADOLF 1947, JOSSEN PETER 1988).

IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 6

Die Ansicht von Visp nach MERIAN
1642. Die Stadt liegt auf einer Felsrippe
oberhalb der von der Vispa beherrschten
und damit weglosen Talebene. Im
Vordergrund wird die Vispa von der
Landbrücke gequert, die vor allem dem
Verkehr im Rhonetal dient. Am südlichen
Ortsrand von Visp befindet sich beim
Buchstaben L "Die Flantzeten"
(Pflanzeta), die um 1352 errichtete Sust
für den Verkehr aus dem Saastal.
Abb. 3



Der historische Kern der Siedlung (die Burgschaft) besitzt zwei bedeutende Kirchen: die sogenannte Burgerkirche (Hl. Drei Könige) mit Rechteckchor aus dem 13. Jahrhundert sowie die ebenfalls im 13. Jahrhundert erstmals genannte, 1650–55 neu erbaute und 1953 radikal erneuerte Pfarrkirche St. Martin als Mutterkirche der Grosspfarrei (CARLEN 1984: 68; HBLS 7, 1934: 277; NETHING 1977: 234).

Der Ort am Eingang zu den später touristisch wichtigen Vispertälern wurde mit der Erstellung der Eisenbahn durchs Rhonetal (Eröffnung Leuk - Brig 1878) zu einem für die ganze Region bedeutenden industriellen Zentrum (Bau der Industrieanlagen der Lonza ab 1907).

IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 7

Die Sust "Pflanzeta" in Vispstammt im Kern aus dem Jahre 1351/52. Blick von der Hofseite her auf den Ausgang zum Saumweg. Abb. 4 (Ae, 31. 5. 2001)

Venetz-Meierturm in Stalden an der Verzweigung der Saumwege nach Saas und nach Zermatt. Der Bau weist im Kern Reste aus dem 13. Jh.auf (NOTI 1990: 7). Abb. 5 (Ae, 3. 8. 2001)



Stalden

Das Dorf liegt in einer Hügellandschaft westlich der Vereinigung des Mattertales und des Saasertales.

In der heutigen Flur Merje soll bereits in keltischer Zeit ein Dorf und später die früheste Kirche von Stalden gestanden haben (s. NOTI 1982: 25f. und 1990: 4ff.). Der Ortsname lautete im 13./14. Jh. "Morgia" und "Morgi", woraus später das heutige Merje entstanden sein dürfte. Im 13./14. Jh. setzte sich dann der Name "Staldun" und "Stalden" durch (GLS 5, 1908: 668f.; HBLS 6, 1931: 426f.). Die Einwohner bestanden im 13. Jh. u. a. aus verschiedenen Herrenfamilien aus dem italienischen Kleinadel, die zur Zeit der Fehden zwischen der kaiserlichen und der päpstlichen Partei emigrierten und sich im bischöflichen Wallis niederliessen (s. VS

IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 8

24). Die Geschlechter erhielten zum Teil bischöfliche Ämter, und in Stalden entstanden mehrere burgähnliche Türme, wovon sich in den Hofen und im Venetz-Meierturm noch bauliche Reste erhalten haben. Der Meierturm aus dem 13. Jh. stand genau in der Weggabel der mittelalterlichen Verzweigung des Saumweges von Visp her Richtung Saastal einerseits und Mattertal andererseits (zur Entwicklung des Dorfbildes vom 14.–20. Jh. s. NOTI 1990).

1265 entstand in Stalden eine von Visp abhängige Filialkirche, 1301 eine Michaelskirche; 1535 wurde die Pfarrei gestiftet, und 1770 entstand die heutige Kirche. Einen Hinweis auf das ehemalige Kirchwegnetz geben die Ablösungsdaten der verschiedenen Gemeinden von der Mutterpfarrei Stalden: 1686 Törbel, 1750 Grächen, 1771 Embd, 1869 Staldenried, 1982 Eisten (HBLS 6, 1931: 427).

Für die Verkehrsbedeutung von Stalden war der Bau von Brücken ausschlaggebend, die im Raum Stalden über die Saaservispa und die Mattervispa nötig waren. Die im Jahr 1306 genante Brücke direkt unterhalb Stalden über die Vispa diente vorerst den Kirchgängern von Staldenried nach Stalden; bereits im folgenden Jahr wird erstmals eine Chibrücke erwähnt, womit Stalden sich allmählich zu einem Etappenort in der Verbindung zwischen Visp und den Saaserpässen etablieren konnte (BERCHTOLD 1996: 36). 1527 wurde diese Holzbrücke durch eine Steinbrücke ersetzt, die jedoch zwischen 1537 und 1544 einstürzte. Am 12. Mai 1544 wurde der Bauvertrag mit Ulrich Ruffiner abgeschlossen, der danach die heute noch bestehende Chibrücke errichtete (BERCHTOLD 1996: 37).

Ein weiteres Indiz für die wachsende Bedeutung von Stalden ist der 1586 zwischen Stalden und den Weilern und Dörfern Niederrusen, Törbel, Emd, Kineggen, Ried und Eisten abgeschlossene Vertrag über den Bau einer Schmiede mit Standort Stalden. Ein Viertel derselben gehörte Eisten – was die spezielle Bedeutung des Saumweges entlang der Saaservispe unterstreicht –, die andern Gemeinden waren gleichberechtigt (BA Stalden D 2, 27.10.1586).

Stalden besass Alprechte auf der Alp Mattwald an den Hängen östlich an der Saaservispe, was eine Wegbeziehung über Staldenried zum alten Höhenweg Gspon - Mattwald - Saas belegt (NOTI, WILLISCH 2001: 16; vgl. VS 242). Da es Stalden an Weiden fehlte, kaufte die Burgerschaft Stalden 1894 die Alp Pontimia im Zwischbergental, die über Visperterminen - Bistinenpass - Simplon - Zwischbergental bestossen wurde (NOTI, WILLISCH 2001: 53; vgl. VS 245 und VS 272).

Die Verkehrsinfrastruktur im Raum Stalden erfuhr in der Zeit des Tourismus einen Ausbau durch Verbesserung des Saumweges Richtung Zermatt nach 1850 und den Bau der Schmalspurbahn Visp - Zermatt 1891. Moderne Ausbauten der Strassen folgten seit 1923.

Törbel

"Torbi" (1234) ist im 13. Jh. der übliche Name für Berg und Dorf Törbel und bedeutet wie das germanische "thorp" eine menschliche Siedlung. Der Name des Dorfes erscheint seit 1100 und lautet 1439 "törbil" (GLS 6, 1910: 140; HBLS 7, 1934: 8). 1392 ordnete Törbel die Verteilung des Wassers aus der "Niwen Wasserleite" und traf 1400 eine Regelung mit den Nachbargemeinden Emd und Zeneggen über das Augstbordwasser (s. KENZELMANN 2001: 61).

IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 9

Zur Ergänzung seiner Weiden kaufte Törbel 1514 von der Talschaft Hasli die Alp Oberaar bei der Grimsel, die danach auf einer jeweils dreitägigen Wanderung durch das Rhonetal ins Goms über die Triebtenseelicke bestossen wurde (s. VS 100; s. HEIMAT-TAGUNG TÖRBEL 1991: 69–91).

Kirchlich gehörte Törbel bis um die Mitte des 13. Jh. zu Visp, danach zu Stalden; 1668 wurde Törbel eine selbständige Kirchgemeinde (HBLS 7, 1934: 8).

Hinweise auf den anzunehmenden früheren Verkehr auf dem Höhenweg Visp - Zeneggen - Embd - St. Niklaus - Zermatt sind nur mündlich überliefert. In den Jahren 1870/74 baute Törbel vermutlich auf eigene Kosten einen Fahrweg von Stalden nach Törbel (Mitteilung von Otto Karlen, a. Posthalter, Törbel, 2.6.2001).

Historische Darstellung

Frühgeschichte

In der Bronzezeit bestand eine Siedlung in Zeneggen (WALLIS VOR DER GESCHICHTE 1986: 298–300). Vom Neolithikum bis ins Frühmittelalter war auf der Gegenseite des Vispertales die Terrasse von Oberstalden/Visperterminen auch besiedelt (MOTTET MANUEL 1998: 488-493 und 2000: 633f.; WALLISER BOTE, 5.4.2000). Dies und die römerzeitlichen Münzfunde im Gebiet der Pässe im Saastal und am Theodul lassen eine frühe Begehung von Höhenwegen vermuten, die von Visp über Oberstalden - Visperterminen - Gspon - Saas und ebenso von Visp über Zeneggen - Törbel - Embd - Zermatt - geführt haben könnten. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Schluchten bei Stalden erst um 1300 überbrückt werden konnte.

Mittelalter

Erstes Dokument zur Verkehrsgeschichte der Vispertäler bildet der 1351 abgeschlossene Vertrag zwischen Johann de Platea und den Abgeordneten der Kaufleute von Mailand für den Bau und Betrieb einer Sust. Sie war bestimmt für Waren, die aus Frankreich oder der Lombardei durch den Zenden Visp geführt wurden. Als Standort wurde die höchste Erhebung in Visp bestimmt, wo der Nachfolgebau noch heute am südlichen Ortsrand auf der "Pflanzeta" steht (BA Visp E 5, siehe BLONDEL 1957: 316, 323). An diesem Ort trifft sich der Höhenweg von Saas - Gspon -Visperterminen her mit dem Saumweg von Saas und Zermatt, der über Stalden nach Visp führt. Ob damals die Waren aus dem Saastal mehrheitlich auf dem Höhenweg oder bereits über den Saumweg im Talgrund Visp erreichten, muss offenbleiben. Im Mittelalter verlagerte sich der Weg von Visp über Visperterminen -Gspon nach Saas auf die Strecke Visp - Stalden. In Stalden bestand bereits vor 1306 eine Brücke zum Weiler "Bätzia" (BERCHTOLD 1996:36), die zunächst primär den Bewohnern von Staldenried den Kirchgang in Stalden ermöglichte. Sie öffnete auch den Aufstieg über Staldenried nach Gspon, dem Ausgangspunkt für den Höhenweg Richtung Saaserpässe. BERCHTOLD (1996:36) vermutet, dass in einer nächsten Ausbauphase vom Weiler "Bätzia" aus eine Brücke über die Saaservispe Richtung Chinegga entstand und damit die Verlagerung des Verkehrs vom Höhenweg auf den Talweg eingeleitet wurde. 1307 wird jedenfalls eine Chibrücke genannt, die im Namen des Zenden Brig von zwei Vögten verwaltet wurde.

IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 10

Frühe Neuzeit

Die hölzerne Chibrücke wurde nach 1527 durch eine Steinbrücke ersetzt; seit 1528 bestand auch eine Holzbrücke in der Riti. Diese könnte schon 1470 bestanden haben (BERCHTOLD 1996: 38).

Die Chibrücke stürzte zwischen 1537 und 1544 ein; an ihrer Stelle baute 1544/45 Ulrich Ruffiner die noch heute bestehende Bogenbrücke (BERCHTOLD 1996: 36–38).

Durch den Ausbruch des Mattmarksees wurde 1589 die Brücke "zum Acherstäg" unterhalb der Staldner Kirche und auch die Holzbrücke in der Riti zerstört. Der Zenden Visp liess 1599 Hans Pinella eine neue Brücke bauen, die danach den Namen "Zur niwwu Briggu" erhielt. Die Chibrücke und die Neubrücke haben alle bisherigen Hochwasser überstanden.

Neuzeit

Im Übergang ins 19. Jh. verstärkte sich das Bedürfnis nach dem Ausbau der Verkehrswege. Erste Arbeiten an den bisherigen Saumwegen begannen jedoch erst um die Mitte des 19. Jh. Der Bau der Visp-Zermatt-Bahn bewirkte im Ausbau der Strassen einen Stillstand.

Die zwei Äste der Strecke Visp - Stalden/Törbel erfuhren im 20. Jh. ein unterschiedliches Schicksal. Zunächst erfolgte zu Beginn der 1920er Jahre der Strassenbau Visp - Stalden. Eine weitere Aubauphase begann in den Dreissigerjahren, als die 1929/30 erstellte Merjenbrücke von Stalden aus den Strassenbau Richtung Saastal und Mattertal ermöglichte (vgl. VS 22 und VS 25). Schliesslich bewirkte der Bau des Kraftwerkes Mattmark im Saastal in den 1960er Jahren eine weitere Ausbauphase der Strasse Visp - Stalden. Im Unterschied dazu erfolgte eine Verbesserung des Weges Visp - Zeneggen - Törbel nur teilweise. 1925 wurde eine Forststrasse Visp - Bürchen mit Anschluss nach Zeneggen erstellt (JOSSEN PETER 1988: 232). Törbel baute 1870/74 eigenständig ein Fahrsträsschen von Stalden nach Törbel; das Zwischenstück Zeneggen - Törbel blieb ohne Ausbau.

Zusammenfassend können für VS 21 folgende Linienführungen beschrieben werden:

- Der Saumweg Visp Neubrück Stalden (VS 21.1)
- Der Saumweg Visp Zeneggen Törbel (VS 21.2)
- Die Fahrstrasse Visp Neubrück Stalden (VS 21.3), ergänzt durch
- Die Autostrasse Visp Stalden 1950–60 (als moderne Ortsumund durchfahrung von Stalden nicht dargestellt).

GELÄNDE Aufnahme 31. Mai 2001 / Ae

Übersicht

Die Strecke Visp - Stalden liegt in einem geologisch schiefrigen Gebiet, daher wurde die Talung durch die Erosion der Gletscher und der Gewässer bis beinahe auf das Niveau des Rhonetales abgetieft. Da der Talboden vielerorts eine Breite von rund 200 m

IVS Dokumentation Kanton Wallis **Bedeutung National**

Seite 11

aufweist, änderte die Vispa in früherer Zeit mit jedem Hochwasser ihren Lauf. Aus diesem Grund konnte neben dem Fluss kein dauerhafter Weg angelegt werden. Die Höhenwege zwischen den Siedlungen an den Hängen beidseits der Vispertäler dienten zugleich auch als Wege zu den Pässen (vgl. BERCHTOLD 1996: 36).

Wegverlauf und Wegrelikte

Der Saumweg Visp - Stalden (VS 21.1) verläuft zwischen Visp und der Neubrück als Hangweg und weist im Bereich der Gemeinde Visp reiche Substanz auf (Pflästerung, beidseitige Stützmauern, Rebgebiet, Hecken). Die Fortsetzung von der Neubrück nach Stalden auf der linken Seite ist im nördlichen Teil von der späteren Fahrstrasse überprägt und nur noch in den Wiesen und Reben unterhalb Stalden mit reicher Substanz erhalten.

Der Saumweg Visp - Zeneggen - Törbel (VS 21.2) ist im Aufstieg von Visp nach Zeneggen weitgehend erhalten und weist hohlwegartige und gepflästerte Teile mit reicher Substanz auf. In der Flur der Gemeinde Zeneggen sind nur kürzere Stücke des historischen Weges erhalten, verschiedene Teile sind überprägt oder fehlen heute. Im Gebiet der Gemeinde Törbel ist der historische Weg vor allem zwischen Burgu und Törbel als Hangweg mit Pflästerungen, Stützmauern und wegbegleitenden Mauern weitgehend erhalten. Die Wegsubstanz nimmt in Annäherung zum Dorfrand ab, da die Flur neu erschlossen wurde.

Die Fahrstrasse Visp - Stalden (VS 21.3) entstand nach dem Bau der neuen Ritibrücke von 1922/23. Die 1923 eröffnete Strasse ist im Abschnitt Visp - Ritibrücke durch den Neubau der Strasse ab 1950 völlig überprägt, da sie Bestandteil der neuen Umfahrungsstrasse von Stalden wurde. Auf der östlichen Seite der Vispa ist die Strasse nur teilweise überprägt und weist noch Stützmauern aus Bruchsteinen und längere Strecken mit Randsteinen (im Wallis als Käfersteine bezeichnet) auf.

---- Ende des Beschriebs ----