

Strecke VS 25 *(Visp -) Stalden -/ Törbel - Zermatt (- Theodulpass)*
Landeskarte *1308, 1328, 1348*

GESCHICHTE *Stand November 2001 / Ae*

Die Strecke von Stalden/Törbel nach Zermatt verbindet den Eingang des Mattertales mit dem Passfussort Zermatt und ist damit Teilstück des Theodulpasses und aller weiteren Pässe, die von Zermatt nach Süden führen. In der Doppelbezeichnung Stalden/Törbel für den nördlichen Streckenendpunkt kommt zum Ausdruck, dass der Zugang zum südlichen Mattertal ehemals nicht direkt über Stalden erfolgte, sondern dass aus topographischen Gründen auch der Weg von Visp über Zeneggen nach Törbel (vgl. VS 21) und von dort aus über Embd - St. Niklaus nach Zermatt benutzt worden ist.

Die Strecke Stalden/Törbel - Zermatt besitzt eine verkehrsgeschichtliche Bedeutung sowohl im regionalen wie auch im überregionalen und internationalen Bezug. Die regionale Bedeutung geht auf die frühgeschichtliche Zeit im Rahmen der Besiedlung zurück. Ein Durchgang von Stalden Richtung St. Niklaus/Zermatt über einen von Jägern und Fischern ausgetretenen Pfad war vermutlich am linken Ufer der Matternvispa bis gegen St. Niklaus hin möglich. Wegen der schlechten Passierbarkeit der Schluchten im Bereich der "Chipfe" (Kalpetran) wurde jedoch lange vermutlich nicht der Weg über Stalden gewählt, sondern der Weg über Zeneggen - Törbel nach Embd bevorzugt. Von hier aus bestanden unter Umgehung der Schluchten bei Kalpetran verschiedene Möglichkeiten zum Abstieg nach St. Niklaus, dem untersten Dorf im eigentlichen Nikolaital. Dem Talgrund folgend, wurde dann Zermatt erreicht.

Zur Zeit des wachsenden Tourismus ergriff Alexander Seiler in den 1850er Jahren die Initiative für den Bau einer Wagenstrasse von Zermatt bis nach St. Niklaus. Von hier wurde der Saumweg bis nach Visp ausgebessert.

Der Bau der Visp-Zermatt-Bahn brachte dem Ausbau der Strassen nach Zermatt einen Stillstand. Der etappenweise Bau der modernen Talstrasse bis St. Niklaus erfolgte seit den 1930er Jahren. Zwischen 1958 und 1972 wurde die Strasse unter Überprägung der Vorgängerbauten verbreitert und bis Täsch verlängert.

Die Strecke Stalden/Törbel - Zermatt auf historischen Karten

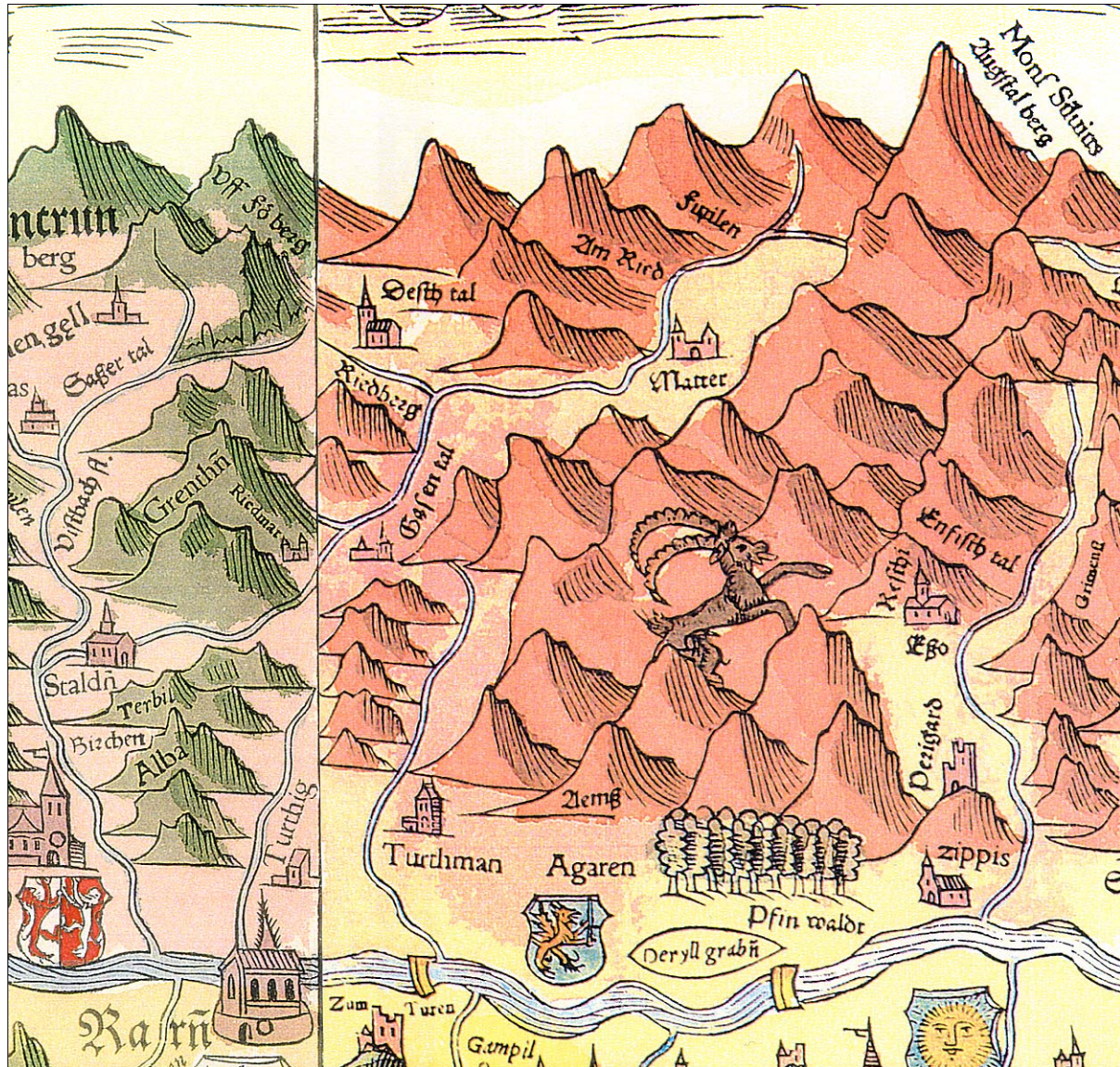
Zermatt erscheint erstmals auf der Schweizerkarte des Zürcher Stadtarztes Konrad TÜRST (1495/97) als „Matt“.

Wesentlich reichere Angaben enthält die 1545 erschienene Karte von Sebastian MÜNSTER, die nach den Aufnahmen des Wallisers Johannes SCHALBETTER entstanden ist (Standort: BCV KE 1003; ferner mit Kommentar GATTLEN 1992). Unter den genannten Orten sind mit Stalden, Törbel und dem Mattertal – die schlossartige Ortsvignette steht wohl für Zermatt – die streckenbegrenzenden Orte dargestellt. Wege sind auf der Karte keine eingetragen, jedoch ist anzunehmen, dass die genannten

Orte sowie die vielen weiteren dargestellten Siedlungen in einem gegenseitigen Verkehrsbezug standen.

Ausschnitt aus der Walliser Karte von SEBASTIAN MÜNSTER und
JOHANNES SCHALBETTER 1545.

Abb. 1



Die Karte von GABRIEL WALSER aus dem Jahre 1768 verzeichnet eine Grosszahl von Siedlungen. Von den verschiedenen Brücken nennt die Karte die „Kinnbrück“ und unterhalb von Zermatt den „Hochsteg“, der ebenfalls in der Karte WEISS (AS No. 14/1798) mit Signatur und dem Namen „hoh Steg“ eingetragen ist. Auffällig ist in Walsers Karte bei Kalpetran der Eintrag einer Brücke über die Mattervispa mit einem nach Eggen bei Grächen führenden Weg. Sonst verzeichnet die Karte mit Ausnahme der Pässe keine Wege. Die zahlreichen Ortsangaben lassen jedoch eine Vielzahl damaliger Ortsverbindungen erschliessen, ohne dass die heutigen Wege physisch auf diese Zeit zurückgeführt werden können.

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

Abb. 2



Die Original-Messtischblätter (OMB TK Nr. 434, 1843, 1:50 000, Raum Stalden; OMB TK Nr. 490, 1861, 1: 50 000, Raum Mattertal; OMB TK Nr. 495, 1859, Raum Zermatt) zur Vorbereitung der späteren Topographischen Karte 1:100 000 (TK 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 und TK Bl. XXIII/1862) erscheinen. Diese Wegverläufe sind ebenfalls in den Erstausgaben des TA 500 St. Niklaus von 1891, im TA 533 Mischabel von 1881 und im TA

535 Zermatt von 1881 enthalten. Ihre Angaben werden bei den einzelnen Linien ausgewertet.

Streckenorte

Stalden

Das Dorf Stalden am Ausgangspunkt der Strecke liegt in einer Hügellandschaft westlich der Vereinigung des Mattertales und des Saasertales. Die tief eingeschnittenen Täler hinderten bis zum Bau von Brücken eine Entwicklung von Stalden.

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

1265 wurde Stalden eine Filialkirche von Visp, erhielt 1301 eine Michaelskirche, 1535 wurde die Pfarrei gestiftet, und 1777 entstand die heutige Kirche. Einen Hinweis auf das ehemalige Kirchwegnetz geben die Ablösungsdaten der verschiedenen Gemeinden von der Mutterpfarrei Stalden: 1686 Töbel, 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 sowohl über die Saaservispa als auch die Mattervispa nötig waren. Die Nennung einer Brücke direkt unterhalb Stalden über die Vispa im Jahr 1306 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).

Eine weiteres Indiz für die wachsende Bedeutung von Stalden ist der 1586 zwischen Stalden und den Weilern und Dörfern Niederrusen, Töbel, Embd, 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).

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 erfolgten seit 1923.

Törbel

Törbel ist der zweite Ausgangspunkt für die Strecke Richtung Zermatt. „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 Emdb und Zeneggen über das Augstbordwasser (s. KENZELMANN 2001: 61). 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 Triebtenseelücke bestossen wurde (s. VS 100; s. HEIMAT-TAGUNG TÖRBEL 1991: 69–91).

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

Hinweise auf den anzunehmenden früheren Verkehr auf dem Höhenweg von Visp über Zeneggen - Emdb - St. Niklaus nach 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; s. VS 21.2 und VS 246).

Emdb

Im Dorf Emdb auf dem Weg von Törbel nach St. Niklaus war der Turm der Herren von Emdb ein wichtiger Kontrollpunkt. Er stand auf der Geländekante und wurde erstmals 1211 genannt. Die Lokalität wurde „Chanzlatschugge“ genannt. Dicht daneben befand sich seit 1679 eine Kapelle, direkt am Saumweg zwischen Talhang und Terrasse (PFAMMATTER 1995). Der Felskopf mit den Ruinen des Turms stürzte beim Erdbeben von 1855 ins Tal, wogegen die Heiligkreuzkapelle sich am alten Standort erhalten hat (BLONDEL 1958: 13–16; DONNET, BLONDEL 1982: 95–97; nach HELDNER et al. 2000: 24–27 befand sich der Turm der Herren von Emdb am Südwestrand von Derfji). Die Herren von Emdb waren in Törbel, Emdb und Stalden begütert. Später verlagerten sie ihr Schwergewicht talwärts und verbanden sich auch mit den Notablen von Visp und Raron (s. HBLS 3, 1926: 30). Nach NOTI (1990: 8) sollen nach 1400 die Herren „de Emda nach und nach in den Besitz beinahe aller Türme und Burgen“ in Stalden gekommen sein. Dies ist ein Indiz, dass im 15. Jh. der Höhenweg über Törbel - Emdb nach St. Niklaus an Bedeutung einbüsste und sich unter normalen Verhältnissen (Witterung, politische Verhältnisse) der Durchgangsverkehr zunehmend auf den eine geringere Höhendifferenz aufweisenden linksufrigen Pfad Stalden - Kalpetran und weiter nach St. Niklaus verlagerte, der in unbekannter Zeit zu einem Saumweg verbessert wurde.

*Ausblick von Embd Richtung Stalden.
Am untern Bildrand rechts der Bildmitte
steht die Heiligkreuz-Kapelle. An der
Hangkante unterhalb der Kapelle befand
sich ehemals der Turm der Herren von
Embd.*

Abb. 3 (Ae, 8. 6. 2001)



St. Niklaus

Der Ort ist der Zwischenpunkt auf der Strecke Stalden/Törbel - Zermatt, wo einst ein Weg von Embd und der Augstbordpass (VS 309) in die Talstrasse mündeten. Wie in Stalden und ehemals in Embd steht in St. Niklaus ein mächtiger mittelalterlicher Meierturm mit einem Grundriss von 10 x 10 m. Nach der dendrochronologischen Untersuchung wurde der Grossteil des Bauholzes um 1273 gefällt (LEHNER 1988: 113-124).

St. Niklaus war lange namengebend für das ganze Tal (GLS 5, 1908: 468) und Hauptort des „Viertels der Talschaft vor der Rufinen“ (heute Grosse Grabe, Koordinaten 628 500/110 100).

Die frühesten Ortsnennungen stammen aus dem 13. Jh.: 1218 Tal von Chouson; 1234: Gauson; 1291: vallis de Zauxon; aber auch bereits 1291: Vallis de prato Borno; 1401: vallis de Gason (erhalten im heutigen Namen von Gasenried). Dieser Name könnte vom Grundwort „calceone“ ableitbar sein, das „Fels“ oder „Steintal“ bedeuten kann. Der heutige Name St. Niklaus geht zurück auf den Kirchenpatron St. Niklaus von Myra (gest. 342). Der Wechsel von romanischen zu deutschen Namen belegt, dass im Nikolaital früher eine romanische Bevölkerung ansässig war (MEYER LEO 1922: 243 ff.; s. AEBISCHER 1971: 18-21).

Die 1272 genannte Kirche „ecclesia Sancti Nicolai de Chauson“ war die Mutterpfarre des innern sog. Grossen Tales oder Nikolaitales. Sie war nie mit Visp verbunden, wurde von Savoyen her gegründet und bestand schon seit der Mitte des 13. Jh. Frühe Tochterkirchen bestanden seit 1423 in Täsch und seit 1730 in Randa. Das Vidomnat Chauson war von jeher Mannlehen des Bischofs von Sitten und wenigstens im 13. und 14. Jh. in gleichen Händen wie das Vidomnat von Sitten. Als Vidome oder Meier hatten folgende Familien Herrschaftsrechte zu Lehen: vor 1249 die Grafen von Savoyen, 1253–1339 die Familie von Ollon mit einem Drittel des

*Der Meierturm von St. Niklaus steht
direkt am historischen Saumweg Stalden
- Zermatt.
Abb. 4 (Ae, 25. 6. 2001)*

Lehens. Später folgten die Herren von Raron, von Turn, die Blandrate, die de Platea und ab 1528 ein Jod. Kalbermatten. 1618 wurde die Talschaft selbständig (HBLS 6, 1931: 76f.).



Zermatt

Das Dorf liegt auf rund 1600 m Höhe unterhalb des Zusammenflusses dreier Gletscherbäche. Es ist einerseits Endpunkt der Strecke Stalden/Törbel – Zermatt und andererseits Ausgangspunkt zu einer Reihe von Passübergängen in die Nachbartäler und nach Italien und besitzt damit eine wichtige Verkehrslage im inneralpinen Bereich. Im Spätmittelalter bildete Zermatt einen Knotenpunkt für die Verbindungen zwischen dem Rhonetal und Italien. Aus folgenden Zenden führten nach MEYER LEO (1922: 266–279, mit Einzelheiten) Saum- und Fusswege nach Zermatt: 1. von Visp über Zeneggen - St. Niklaus. 2. von Raron über Turtig - Ginanz - St. Niklaus. 3. von Leuk über Turtmann - Gruben - Augstbordpass - St. Niklaus. 4. von Siders über Val d'Anniviers - Turtmantal - St. Niklaus. 5. Von Sitten über Val d'Hérens - Col d'Hérens. Von Zermatt aus nach Italien führten Saumwege und Fusswege über den Theodulpas nach Breuil (Valtournanche), den Col de Valpelline ins Aostatal und das wenig begangene Neue Weissstor nach Macugnaga (Val Anzasca).

Die Namen „Zer Matt“ und „zur Matte“ sind seit dem 15. Jh. überliefert; der lateinische Name „Pratobornum“ erscheint urkundlich erstmals 1280. Kirchlich gehörte Zermatt zur alten Kirchgemeinde von St. Niklaus, wurde aber bereits 1280 von einem eigenen Pfarrer betreut.

Die Oberhoheit des Tales gehörte dem Bischof von Sitten. Die Grafen von Savoyen übten vor 1249 die Herrschaftsrechte aus, später die Herren von Raron, die Blandrati, die Herren von Ollons, die de Platea (1355-1528) und schliesslich weitere Familien. 1476 teilten die Männer von Zermatt ihr Gebiet in vier Viertel ein, die die

Namen Hofero, Winkelmaten, Aroleitero und Muttero trugen und in denen insgesamt 182 Familien lebten. Von den adeligen Herren konnten sich 1538 insgesamt 115 Haushaltungen, 1562 weitere 35 Familien und 1618 die restlichen 35 Familien loskaufen. Bereits 1540 hatten sich die Freien als Meiertum konstituiert. Die ältesten Gemeindegattungen stammen von 1576; 1579 entstand die Bauernzunft. 1791 schlossen sich die Viertel zu einer einzigen Gemeinde (Bürgergemeinde) zusammen (Näheres in MEYER LEO 1922 und HBLS 7, 1934: 647f.).

Heute hat sich Zermatt zu einer weltbekannten Touristenstation entwickelt.

Historische Darstellung

Frühgeschichte

Zwischen Stalden/Töbel und Zermatt wurden bisher sehr wenig frühgeschichtliche Funde gemacht. Die Fundarmut könnte unter anderem im Zusammenhang stehen mit den stetigen natürlichen Materialumlagerungen im Mattertal. Einzig in der Lochmaten bei St. Niklaus wurden auf 1098 m Höhe 20 Steinplattengräber aus der Jüngeren Eisenzeit gefunden (450–15 v. Chr.; WALLIS VOR DER GESCHICHTE 1986: 352 u. 357).

Mittelalter

Erst im 13. Jh. beginnt mit der ersten Nennung der Orte Stalden (1224, Kirche 1265), Töbel (1234), St. Niklaus (1218, Kirche 1272) und Zermatt (1280) die eigentliche Talgeschichte. Im gleichen Jahrhundert werden mit den steinernen Häusern der Herrenfamilien (NOTI 1990:6), im speziellen der Nennung der Meiertürme, auch die baulichen Merkmale der feudalen Herrschaftsverhältnisse erfassbar: Der Turm zu Embd wird 1211 genannt, (BLONDEL 1958: 14), jener von St. Niklaus entstand 1273 (LEHNER 1988:114), der Venetz-Meierturm in Stalden stammt aus dem 13. Jh. (NOTI 1990: 7f.) und in Zermatt soll sich um 1300 auf dem „Chastel“ (623 625/96 600/1707m) ein Schloss der Herren von Raron befunden haben (MEYER LEO 1922: 246).

Geschichtlich lässt sich für das Mattertal von Stalden bis Zermatt im Mittelalter eine Ausrichtung sowohl nach Visp wie nach Sitten fassen. Der nördliche Teil der Tales von Stalden bis zu den Schluchten der Kipfen unterhalb von St. Niklaus war in den kirchlichen und teilweise in lehensrechtlichen Beziehungen auf Visp ausgerichtet, wogegen das südliche Teilstück von St. Niklaus an bis nach Zermatt kirchlich und lehensrechtlich auf den Bischof und damit auf Sitten ausgerichtet war. Die rechtlichen Unterschiede wurden dadurch verstärkt, dass der Weg von Zermatt über Visp nach Sitten etwa doppelt so lang war wie der direkte Weg von Zermatt Richtung Westen über den Col d'Hérens (3462 m), der während der mittelalterlichen Wärmezeit gut begehbar war.

Frühe Neuzeit

Mit dem Einsetzen der Kleinen Eiszeit verschlechterten sich die Bedingungen für den transalpinen Verkehr über die Pässe, und wir sind auch ohne Informationen über den Verkehr im Nikolaital. Für die Nichtexistenz eines nennenswerten Verkehrs spricht auch, dass der vom Landrat 1602 den Kaufherren Furtenbach aus Genua bewilligte Bau einer Wagen- oder Schlittenstrasse von Visp bis Zermatt nicht zustande kam (BERCHTOLD 1996: 40).

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. 1848 verlangte die Gemeinde St. Niklaus den Bau einer neuen Talstrasse von Visp nach Zermatt. Zwischen 1852 und 1868 wurde der Saumweg „praktisch neu gebaut“ (BERCHTOLD 1996: 42). Die Breite betrug nach den heutigen Feldbeobachtungen im Abschnitt Stalden-St. Niklaus 2 m (VS 25.1). Dies war auch der Anlass, den Träger- und Saumverkehr von Visp nach Zermatt neu zu organisieren. Daher entstand 1852 in Visp ein „Pferdepark“ im Sinne der früheren Säumer- und Transportordnungen, dessen Leiter die einheimischen Sesselträger und Säumer mit ihren Pferde registrierte und danach in bestimmter Reihenfolge die Transporte von Personen und Gütern von Visp über St. Niklaus nach Zermatt organisierte (s. JOSSEN PETER 1988: 233–236). Der Zermatter Hoteliers Alexander Seiler drängte auf weitere Verbesserungen des Transportwesens nach Zermatt und förderte den Bau einer neuen Strasse von Zermatt nach St. Niklaus. 1856 bewilligte ihm der Kantonsrat erstmals einen bescheidenen Beitrag von 200 Fr. für die Dorfgasse in Zermatt (KÄMPFEN 1945: 24; BERCHTOLD 1996: 45 datiert wohl fälschlicherweise auf 1865). 1870 wurde Seiler sogar zum Leiter des Strassenbaues im Vispental ernannt (BERCHTOLD 1996: 45).

1858–1862 (LEHNER KARL 1996: 55) entstand von Zermatt aus nach St. Niklaus eine nach den Feldbeobachtungen auf 3 m Breite angelegte neue Wagen- und Schlittenstrasse (VS 25.3). Nach KRONIG (1927: 302) „wurde sie am Ende der 1850er Jahre und zu Anfang der 1860er Jahre angelegt“.

Der Bau der Visp-Zermattbahn 1888–1891 bremste dann den weiteren Ausbau der Wege und bewirkte im Transportwesen des Mattertales einen völligen Umbruch: Da die Visp-Zermatt-Bahn nur im Sommer verkehrte (Einzelheiten s. BERCHTOLD 1996: 41–44), konnten Träger und Säumer ihre Tätigkeit nur noch im Winter ausüben

20. Jahrhundert

Der spürbar gewachsene Saum- und Karrenverkehr bewirkte 1900 in Stalden den Bau einer ersten Umfahrung. Weitergehende Strassenbauten scheiterten vorerst am Willen der Bevölkerung. Erst nach dem Staatsratsbeschluss von 1928 zum Bau einer neuen Strasse begann 1931 nach dem Bau der Merjenbrücke der Strassenbau Richtung Zermatt; 1937 erreichte die Strasse St. Niklaus. Die Visp-Zermatt-Bahn sah nun ihr Transportmonopol gefährdet. Als der Staat von ihr die Aufnahme des Winterbetriebes zwischen Stalden und Zermatt verlangte, handelte sie dieses Zugeständnis ein gegen ein staatliches Verbot der kommerziellen Nutzung der alten Wagenstrasse von St. Niklaus nach Zermatt für den Zeitraum bis 1947. Damit behielt sie ihr Transportmonopol und zögerte den Weiterbau der Kantonsstrasse hinaus. Bevor dann ein Strassenbau von St. Niklaus talaufwärts möglich wurde, musste 1958/59 vorerst die Strecke Stalden - St. Niklaus verbreitert werden. Das Teilstück St. Niklaus - Täsch entstand erst 1968–1972. Die Strasse Täsch - Zermatt blieb eine vom Kanton finanzierte Privatstrasse, die noch heute nur von den Zermattern und dem Gewerbe befahren werden darf. In Täsch entstand der heute bekannte gross dimensionierte Parkplatz (Einzelheiten s. BERCHTOLD 1996: 44–48).

Zusammenfassend können für VS 25 folgende Linienführungen beschrieben werden:

- Der Saumweg Stalden - St. Niklaus - Zermatt (VS 25.1)
- Der Saumweg Törbel - Embd - St. Niklaus (- Zermatt), in St. Niklaus endend (VS 25.2)
- Die Wagenstrasse St. Niklaus - Zermatt, von Zermatt aus talwärts gebaut (VS 25.3)
- Die Strasse Stalden - Täsch (VS 25.4)

GELÄNDE

Aufnahme 8. Juni 2001 / Ae

Übersicht

Die wesentlichen Merkmale der Strecke sind im nördlichen Teil von Stalden bis nach St. Niklaus das tief eingeschnittene Tal mit gefährlichen Wildbächen, rutschigen Steilhängen und Lawinenzügen. Dieser Taltrog ist gleichzeitig ein Verkehrskorridor, der ausser dem nördlichen und südlichen Ausgang nur über einen mit einem Saumweg versehenen Querausgang in ein Nachbartal verfügt, nämlich über den Augstbordpass ins benachbarte, westlich liegende Turtmantal (s. VS 309). Nach Süden weitet sich das Tal bis in den Kessel von Zermatt. Hier ist der Talboden gestuft, so dass sanft geneigte Talböden durch schluchtartige Talstufen unterbrochen sind, die nach wie vor schwierige Passagen darstellen.

Gliederung der Tales Stalden - St. Niklaus zwischen Stalden und Kalpetran. Am oberen Bildrand liegt Törbel. Der Hang ins Tal ist durch viele Erosionsrinnen geprägt, die die Verkehrslinien dauernd gefährden. Unterhalb der Bildmitte verläuft der Saumweg Stalden - Kalpetran, etwas tiefer befindet sich das Geleise der Brig-Visp-Zermatt-Bahn von 1891. Abb. 5 (Ae, 8. 6. 2001)



Wegverlauf und Wegrelikte

Der Saumweg Stalden - St. Niklaus - Zermatt (VS 25.1) verläuft zwischen Stalden und Kalpetran durchgehend als Hangweg mit einer gut erhaltenen Pflasterung und teilweise beidseitigen Stützmauern. Zwischen Kalpetran und der Talweitung von St. Niklaus ist er unterbrochen. Danach ist der Saumweg bis Mattsand

nur noch in kürzeren Bereichen mit reicher Substanz ausgestattet. Nach einer Lücke folgen ein kurzes überprägtes Teilstück in Täsch sowie kleinere Teilstücke zwischen Schlangengrube (südlich von Täsch) und Zermatt.

Der Saumweg Törbel - Embd - Kalpetran - St. Niklaus (VS 25.2) besteht heute noch als Hangweg mit wesentlich geringerer Substanz zwischen Törbel und Embd. Die Fortsetzung nach Kalpetran ist nur im direkten Abstieg mit Pflasterungen und Trockenmauern versehen und teilweise überprägt. Die ehemaligen taleinwärts verlaufenden historisch belegten Wege sind weitgehend der Erosion zum Opfer gefallen und nicht mehr begehbar.

Die Wagenstrasse St. Niklaus - Zermatt hat sich in Teilstücken südlich von Biffig auf dem Schuttfächer des Grosse Grabe mit Pflasterungen, Randsteinen und Trockenmauern erhalten. Taleinwärts sind bei Herbruggen, Randa, Atermenzen und in Täsch überprägte Teilstücke vorhanden. Von Täsch bis Zermatt ist die Wagenstrasse nur noch im Verlauf der heutigen Fahrstrasse erkennbar.

Die als Wagenstrasse bezeichnete und vom Hotelier Alexander Seiler initiierte Verbindung von Zermatt nach St. Niklaus ist zwischen St. Niklaus und dem Wildibach (südlich von Randa) nur in drei kurzen Teilstücken beidseits des Grosse Grabe (südlich St. Niklaus) und bei Breitmatte (nördlich von Randa) mit Bausubstanz aus dem 19. Jh. erhalten. Vom Wildibach bis Täsch ist der Weg als landwirtschaftlich genutzter Weg überprägt, und von Täsch an bis in die Dorfmitte von Zermatt ist er als Privatweg der Gemeinde Zermatt zur heutigen Fahrstrasse umgebaut worden.

Die Fahrstrasse von Stalden ins Mattertal (VS 25.4) erreichte 1937 St. Niklaus. Sie ist seither mehrmals erweitert und ausgebaut worden und enthält nur wenige Elemente der Erstanlage. Ihre Fortsetzung nach Täsch erfolgte 1972 und ist eine moderne Autostrasse.

— Ende des Beschriebs —