

# Zermatt anno dazumal

## EG MATTERTALSTRASSE

### Das Mattertal

Johann Schalbetter hat die älteste kartografische Darstellung des Wallis erstellt. Es ist die früheste Landeskarte eines Schweizer Kantons und gleichzeitig eine der ersten Spezialkarten im gesamten Alpenraum. Sebastian Münster veröffentlichte diese Karte im Jahr 1545, auf welcher das Tal von Stalden bis St. Niklaus als Gasental aufgeführt wird, da damals St. Niklaus als «Gasen» bezeichnet wurde (Landratsabschiede des 16. Jahrhunderts). Auf der Walliser Karte von Lambien aus dem Jahr 1682, finden wir die Bezeichnung «Niclas». Ab Gasen bis zum Mons Silvius/Augstalberg (Matterhorn) finden wir für das innere Tal den Namen Mattertal.

Johann Schalbetter ist wohl einer der gebildetsten und bekanntesten Persönlichkeiten, in dessen Adern Zermatter Blut geflossen ist. Auf seiner Karte finden wir bereits die Ortsbezeichnungen Finilen, Am Ried und Deschtal für das Tal in die Täschalpe.

Während Jahrhunderten erschloss ein Fussweg das Mattertal und später ein Saumweg, welcher aufgrund des unwegsamen Geländes und der Schluchten im Gebiet von Stalden/Kipfen entweder über Grächen oder auf der anderen Talseite über Zeneggen-Törbel-Embd nach Gasen und von dort nach Zermatt führte.

### 19. und 20. Jahrhundert

Nach dem Ausbau der Strasse durchs Rhonetal und der Passstrasse über den Simplon durch Napoleon, drängten die aufstrebende Wirtschaft, der Handel, der technische Fortschritt, der Postdienst und nicht zuletzt der Tourismus nach einem Ausbau der Talstrasse in das Matter- und Saastal.

Josef Perren (1775–1837) war der erste Postträger zwischen Visp und Zermatt, welcher die Post in einem Korb trug und in allen Gemeinden des Tales verteilte. 1840 trat Peter Zurbriggen von Saas-Grund in den kantonalen Postdienst als erster Fussbote für das Saastal. Er machte für eine Entlohnung von CHF 132 pro Jahr diesen Dienst zweimal wöchentlich, wie sein Kollege aus Zermatt. Im Jahr 1849 übernahm der Bund den Postdienst und 1850 wurden in Zermatt und Saas-Grund die ersten Postablagen gegründet.

Im Jahr 1868 baute der Kanton Wallis, auf Drängen der Talgemeinden, den bestehenden Fussweg von Stalden nach St. Niklaus zu einem maultiergängigen Pfad aus. Der Hotelier Alexander Seiler gab den Anstoss zwischen 1858 und 1862, den Saumpfad von St. Niklaus bis Zermatt, da auf dieser Strecke das Gelände grösstenteils flach und ausbaufähig war, zu einem für eine Kutsche befahrbaren Strässchen auszubauen. Die zunehmend in grösserer Zahl nach Zermatt reisenden Touristen wussten diese Bequemlichkeit zu schätzen.

Am 14. Oktober 1878 beschlossen die Stimmbürger von St. Niklaus einen Beitrag von CHF 30000 und eine Petition an den Grosse Rat des Kantons Wallis für die Erstellung einer Wagenstrasse von Visp nach St. Niklaus. Leider hatte der Kanton für dieses Ansinnen kein Verständnis.

### Die Talstrasse

Der Bezirksrat in Visp entwarf 1919 ein Projekt einer Strasse nach Zermatt und ins Saastal. In einem Protokoll der damaligen Zeit steht: «Das Vispertal, eines der grössten Täler, nicht nur im Wallis, sondern in der ganzen Schweiz, ist auch das einzige dieser Grösse, dass keine Talstrasse auf seiner ganzen Länge besitzt.» Am 25. November 1927 beschloss der Grosse Rat des Kantons Wallis, das Dekret für den Bau der Saastalstrasse und ein Jahr später, am 24. November 1928 (beschlossene Breite 4 m), das Dekret für die Mattertalstrasse. Für beide Strassen erfolgte der Spatenstich im Jahr 1930 in Stalden, wo als Erstes die rund 100 m lange Merjenbrücke von Stalden über die Vispa nach Illas erstellt wurde.

Kostendiskussionen über die Beteiligung der Gemeinden im Mattertal führten zu einem Staatsratsbeschluss und zu einer Beteiligung des Bundes am Bau der auf 3,60m Breite reduzierten Strasse Stalden (Illas)–St. Niklaus. Der Bund beteiligte sich mit einem Beitrag von 35%. Im März/April 1932 wurde zwischen dem Staatsrat des Kantons Wallis, der Visp-Zermatt Eisenbahngesellschaft und dem Bund, vertreten durch das Volkswirtschaftsdepartement, der entsprechende Vertrag abgeschlossen. In diesem Vertrag wurde unter anderem aus Konkurrenzgründen zur Visp-Zermatt Bahn der Strassenverkehr eingeschränkt und Automobilfahrzeuge mit mehr als 6 Plätzen sowie Lastwagen mit mehr als 2 Tonnen auf der Strecke Stalden–St. Niklaus verboten. Zudem wurde für 15 Jahre jeglicher Autoverkehr auf dem Weg St. Niklaus–Zermatt verboten. Der folgende Strassenausbau ermöglichte am 29. Juli 1935 dem ersten Auto die Fahrt nach St. Niklaus und von hier am folgenden Tag, am 30. Juli, die Weiterfahrt nach Zermatt, wo dieses Ereignis grosses Aufsehen erregte.

### Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg

Erst nach dem 2. Weltkrieg erfolgte der eigentliche Ausbau der Talstrasse von Stalden nach St. Niklaus als Touristenstrasse, dank diverser Vorstösse des dynamischen Gemeinderates von Zermatt.

Nach wiederholten Lawinenniedergängen auf das Bahngleis der Visp-Zermatt Bahn – Zermatt war oft bis zu 10 Tage von der Umwelt abgeschnitten – verlangten die Gemeindebehörden im Jahr 1946 vom Staatsrat des Kantons Wallis, ein neues Lawinenverbauungsprogramm. Das Verbauungsprogramm belief sich auf



Auf Drängen der Talgemeinden baute der Kanton Wallis den Fussweg von Stalden nach St. Niklaus zu einem maultiergängigen Pfad aus.



Für die Erstellung einer Wagenstrasse von Visp nach St. Niklaus hatte der Kanton im Jahr 1878 noch kein Verständnis.

CHF 1800000, bei einer Beteiligung des Bundes von CHF 450000. Die Gemeinde Zermatt erklärte sich bereit, 2/3 des Anteils aller Gemeinden zu übernehmen, unter der Bedingung, dass bei einer neuen Vereinbarung zwischen Kanton und der Visp-Zermatt Bahn, die bisherigen Verkehrseinschränkungen auf der Strasse Stalden–St. Niklaus fallen gelassen und zudem vom Kanton die Subventionen für den Ausbau der Strasse ab St. Niklaus ins innere Mattertal gesichert werden.

Nach Ablauf der Verkehrseinschränkungen im Jahr 1952 zeigte sich, dass für einen Ausbau des Strassenstückes Stalden–St. Niklaus für den Touristenverkehr ein Kostenaufwand von zusätzlich CHF 15000000 notwendig war. Diesen Kostenaufwand konnten die Gemeinden des Mattertals nicht erbringen, weshalb O. Julien, Gemeindepräsident von Zermatt, mit Schreiben vom 11. Juni 1954 dem Vorsteher des kantonalen Baudepartements vorschlug, gleichzeitig mit dem Ausbau der Wasserkräfte auch an dem Ausbau der Strasse Stalden–St. Niklaus herabzutreten, da gemäss Art. 44 des kantonalen Strassengesetzes Kraftwerkgesellschaf-

ten, welche die Strassen übermässig benutzen, zu einem Beitrag herangezogen werden können.

Als einzige Kraftwerkgesellschaft im ganzen Kanton, verpflichtete sich die Grande Dixence S.A., auf Initiative der Gemeinde Zermatt, im Anschluss an die Sitzung vom 3. November 1954 mit Bundesrat Escher, zu einem damals hohen Beitrag von CHF 3 Mio. an den Ausbau der Strasse ins Mattertal. Dies ermöglichte den sofortigen Ausbau der Touristenstrasse ab Stalden. Die Talstrasse wurde zu einem modernen Verkehrsweg erweitert.

Der Grosse Rat des Kantons Wallis klassierte im Jahr 1961 die Saumstrasse St. Niklaus–Zermatt als Gemeindestrasse und verabschiedete das entsprechende Dekret zum Ausbau der Strasse ab St. Niklaus. Am 21. Oktober 1972 konnte die Strasse St. Niklaus–Täsch eröffnet und feierlich eingeweiht werden.

Im Vorjahr, nämlich 1971, hatte der Grosse Rat des Kantons Wallis, ohne Gegenstimme, einem Dekret für den Vollausbau der Strasse Täsch–Zermatt zugestimmt.

Dr. Thomas Julien