

Strassenprojekt 1935

Die Rieder überlegten bereits nach 1925 die Rieder, wie man den beschwerlichen Weg von Stalden nach Staldenried durch einen neuen und besseren Weg verbinden könnte. An der Ur- und Burgerversammlung von 1928 wurde durch Abstimmung beschlossen, eine Fahrstrasse Stalden/Staldenried zu bauen. Folgende Erkenntnisse führten zu diesem Entschluss:

- Die Bevölkerung stieg in den letzten 60 Jahren um rund 150 Personen an.
- Die 400 Einwohner leben ausschliesslich von der Landwirtschaft.
- Der Bau der Visp – Zermattbahn neigt sich dem Ende zu.
- Die Lonza verlagert ihren Betrieb von Steg nach Visp.
- Das Gebiet der Gemeinde erstreckt sich von 695 bis zu 3'000 m. Meereshöhe.
- Der Boden ist bei genügender Bewässerung sehr fruchtbar.
- Das Eigentum ist durch unsere Erbschaftsfolge stark zerstückelt.
- Jede Familie besitzt ein oder mehrere Häuser.
- 32 Weiler liegen auf dem ganzen Berg zerstreut.
- Gspon ist 11 Monate lang bewohnt.
- Pfarrer und Schule wohnen sogar während den Monaten Dezember/Januar in Gspon.
- Sämtliche Transporte wickeln sich auf dem Rücken der Menschen ab.

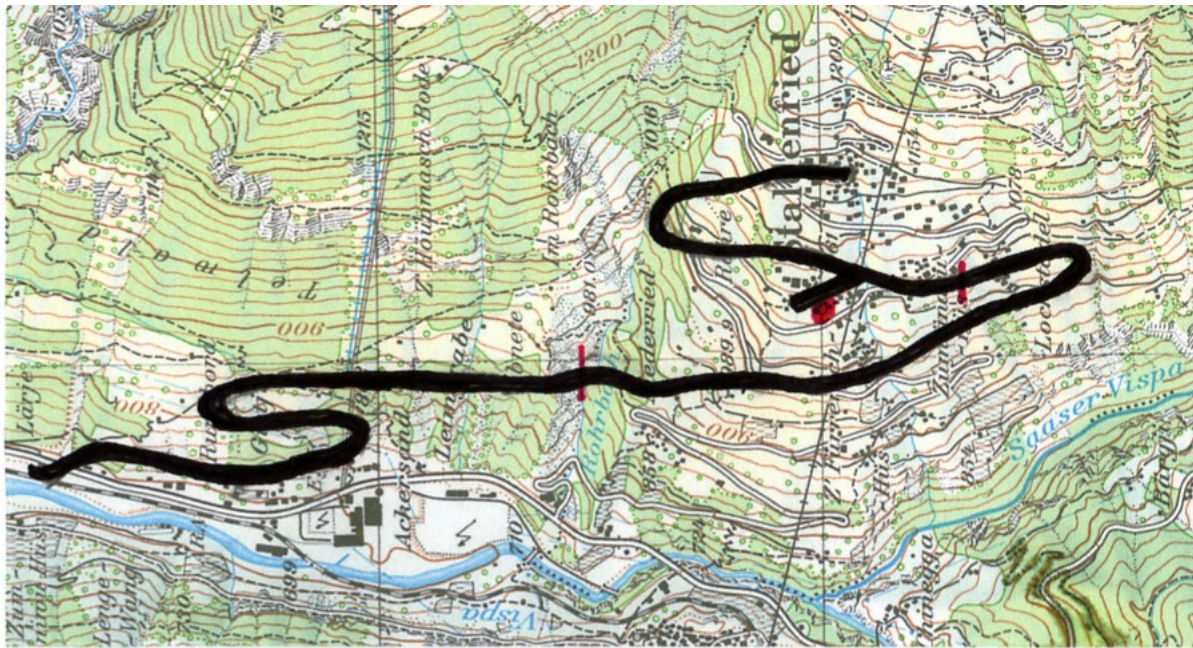
So sagten sich die Bergbewohner: Es müssen Wege her, denn dadurch erreichen wir mehr:

- Bessere Wege gleich intensivere Bodenbearbeitung.
- Einhalt einer möglichen Abwanderung ins Tal, sprich Visp. Der Arbeitsort ist nicht mehr auf einer fernen Arbeitsstelle, sondern in der Lonza in Visp.
- Durch die Inbetriebnahme der VZ beginnt plötzlich ein ganz neues Betätigungsfeld im Vispental, vorweg in Zermatt und im Saastal.

Trotz der gründlichen Bestandaufnahme und der Vorteile, die eine neue Verbindung Land und Leuten bringen würde, musste auch die finanzielle Belastbarkeit der Munizipal- und Burgergemeinde unter die Lupe genommen werden. Schlussendlich mussten nämlich nicht nur Bund und Kanton für die Kosten eines neuen Aufstiegs aufkommen, sondern auch die Gemeinde.

- Steuerkapital der Gemeinde Fr. 803'250.--.
- Steuerfuss bei 10.50 o/oo.
- Schulden der Gemeinde Fr. 47'000.--.
- Ein neues Schulhaus zur Kirche und im Gspon muss auf Anordnung des EZD in Sitten unverzüglich gebaut werden.
- Die kantonale Feuerpolizei verlangt eine sofortige Erweiterung der Hydranten [Hydranten standen damals nur zur Tanne und zur Kirche.]

Die Ausarbeitung des Projektes erhielt damals das Ingenieurbüro Th. Schnyder in Sitten. Nach vielem Hin und Her mit der Gemeinde und den kantonalen Behörde stand schliesslich am 16. März 1935 der endgültige Ausbau einer Strasse laut folgendem Plan unten fest.



Der Bau dieser Strasse sollte in drei Teilen gebaut werden.

- Los 1: Mühlachern – Rohrbachgraben
- Los 2: Rohrbachgraben – Ändernhaus
- Los 3: Ändernhaus – Zur Tanne

Los 1

Nachdem bereits eine Landstrasse von Visp bis zur Zentrale im Ackersand bestand, sollte die neue Strasse nach den Häusern in Mühlachern, also unmittelbar vor der heutigen Garage Neubrück, ihren Anfang nehmen. Nach einem 9%igen Aufstieg sollte sie das erste Mal die Druckleitung oberhalb der Zentrale Ackersand überqueren und in einer weiteren Kurve in das Wiesenland auf dem „Rundbord“ bis in die „Äbneta“ führen, um schliesslich nach dem Lehmband im Rohrbachgraben zu enden. Ihre gesamte Länge von 2'649 km hätte ausschliesslich über Staldner Eigentum geführt, demzufolge wäre der dortige Landerwerb sehr kostenintensiv gewesen. So hätte man für Fr. 18'000.-- Wiesen-, Acker-, Rebland und Wald erwerben müssen, zudem Fr. 300.-- für einen Stadel „ze Turnu“, der hätte abgebrochen werden müssen. Das erste Teilstück hätte einen Gesamtaufwand von Fr. 183'780.-- verursacht.

Zu Los 2

Ab dem Rohrbachgraben sollte die Strasse unterhalb der Reben auf dem Bord über Lochstadel - auch hier unterhalb den Gebäulichkeiten - in eine Kurve führen, welche kurz vor dem südwestlichen Graben des Stalles von Marcel Brigger im Ferstenacker gebaut worden wäre. Danach hätte sie in nördlicher Richtung zurück bis auf die Unterriederi oberhalb der

Wohnung von Jani Vomsattel geführt. Ihre Länge hätte 2'550 km betragen mit einer mittleren Steigung von 7,5%. Auch hier hätte man Wies-, Acker- und Rebland für Fr. 32'500.--, ferner Wald und unkultiviertes Gebiet für Fr. 800.-- erwerben müssen. Ferner hätte man auf dem Bord ein Stadel für Fr. 300.-- abbrechen sowie ein Bienenhaus für Fr. 150.-- verlegen müssen. Die Kosten des der Strasse vom Rohrbachgraben bis zur Tanne wurden auf Fr. 183'750.-- berechnet. Hier ist anzuführen, dass die eigentlichen Kosten des zweiten resp. des dritten Teilstücks nicht einzeln aufgeführt wurden.

Los 3

Laut Plan sollte die Strasse auf der Unterriederi durch den Weiler „Ändernhaus“ bis zum heutigen Kreuz geführt werden, um anschliessend über eine 10%ige Steigung Richtung Wiese oberhalb der Wohnung von Hans-Peter Furrer bis auf die Hundschipfen zu führen. Der Zielort der Strasse hätte in einen Kehrplatz auf der Parzelle von Herrn Georges Margelist gemündet. Der Weiler zur Kirche wäre durch eine Strasse vom Kreuz zum „Ändernhaus“ über die Unterriederi bis in den heutigen Garten oberhalb des bestehenden Pfarrhauses erschlossen. Die Strasse „Ändernhaus“ zur Kirche wurde auf Fr. 18'778.-- berechnet. Das Verlegen der Unterriederi in die Strasse hätte Kosten von Fr. 4'500.-- verursacht.

Allgemeines zur Strasse

Die Strassenbreite hätte man auf eine nutzbare Breite von 3.30 Meter angelegt. Abgesehen von wenigen Mörtelmauern, wären die Stützmauern ausschliesslich als Trockenmauern gebaut worden. An gefährlichen Orten waren Randmauern vorgesehen. Alle 100 Meter wären an leicht sichtbaren Stellen eine Ausweichstelle und alle 50 Meter einen Regendurchlass von 30 cm gebaut worden. Seilbahn und Druckleitung des Kraftwerkes im Ackersand wären mit einer Brücke aus Eisenbeton mit einer Spannweite von 8 m und eine Breite von 4 m überbrückt worden. Für den Rohrbachgraben wäre ebenfalls eine Brücke aus Eisenbeton, einer Spannweite von 6 Meter und einer Breite von 4 Meter gebaut worden. Die Planung für das Strassenbett sah vor: 40 cm starke Rollierung [?], 15 cm starkes Steinbett, "Bicki" mit [?] und 10 cm starke Bekiesung.

Kosten

Im Abschlussbericht vermerkte Ingenieur Th. Schnyder: „Die Kosten sind hochgerechnet, was ratsamer ist, um Kostenüberschreitungen zu vermeiden.“ Die Baukosten der gesamten Kosten der Strasse waren auf Fr. 425'000.-- berechnet, hievon entfielen rund Fr. 55'000.-- auf die Expropriation von Gütern.

Baubeginn

Sofort, d.h. bereits im Herbst 1935.

Warum die damaligen Bewohner unserer Gemeinde eine Strasse über den Staldner Boden erstellen wollten, ist für uns kaum nachvollziehbar, denn die Weiler Bätzja, Niederried und Furrershaus bleiben links liegen. Zudem lagen doch die grössten Nutzflächen der Bewohner

im Raum zur Kirche bis an die Vispa. Das Marktleben spielte sich damals mehrheitlich in Stalden ab. Tiere wurden dort gekauft und verkauft. Nicht nur Brot, sondern sämtliche Artikel, die in den Läden zur Kirche und zur Tanne verkauft wurden, erstanden sich die Konsumhalter des Konsumvereins im Depot in Stalden.

Den Ausschlag, warum die Strasse schliesslich über Staldner Boden hätte gebaut werden sollen, gab die Kostenberechnung. In diesem Projekt war die Strasse bis auf das Rieder Territorium über eine wenig produktive Flanke geplant. Des weiteren führte die Strasse vom Rundbord bis „ze Turnu“ über ein Gebiet, bei dem sehr wenig Land ausgehoben und kaum eine Mauer erstellt werden musste. Dank der grossen Kostenersparnis in diesem Sektor hätte man im Gebiet der grössten Bevölkerungsdichte eine Strasse so anlegen können, dass sie für den Bürger den grössten Nutzen erbracht hätte, da damit das Gebiet vom Ferstenacker bis zu den Hundschipfen in einem einzigen horizontalen Teilstück erschlossen worden wäre. Wohl die meisten Menschen in unserem Bergdorf werden es damals wohl eingesehen haben, dass eine Aufstiegsstrasse Ackersand – Bätzja – Niederried – Furrershaus – zur Kirche kaum im Bereich der finanzielle Möglichkeiten gewesen sein mag, denn die topographische Lage, speziell die Steilheit des Geländes, hätte Kosten verursacht, die den finanziellen Rahmen der damaligen Gemeinde gesprengt hätte.

Der Baubeginn wurde immer wieder hinausgeschoben. Von 1939 – 1945 wütete der Zweite Weltkrieg. Während dieser Zeit war an die Verwirklichung einer Strasse ohnehin nicht zu denken. Die Diskussion nach einer anderen Berg-/Talverbindung setzte jedoch bereits 1946 ein. Die Idee, eine Luftseilbahn zu bauen, ging aus dem damaligen Männerverein und aus den beiden Ortsparteien hervor. Kluge Köpfe sagten sich: „Wir bauen zuerst die obere Strecke. Wir planen, holen die Bewilligungen von Bund und Kanton ein und lassen die Subventionen sprechen, und dann...ja dann planen und bauen wir die untere Strecke!“ Und siehe! Die Idee wurde Wirklichkeit, denn wer erstellt zuerst das Dach eines Hauses, und dann das Fundament. Die ältesten Männer in unserem Dorf sprechen noch heute sehr gerne über diesen „Bubenstreich“ - so bekamen sie die Luftseilbahn untere Sektion und die Strasse.

Rückblick

Rückblickend können die Staldenrieder heute sich zufrieden geben, dass das damalige Strassenprojekt nicht Wirklichkeit wurde. Wäre die Strasse zuerst gebaut worden, dann gäbe es heute bei der Luftseilbahn keine untere Sektion und wir hätten heute immer noch eine Spurbreite von 3.30 Meter. Die Grächner die damals eine Strasse mit einer Spurbreite von 3.30 Meter. gebaut haben, kämpfen bereits seit Jahrzehnten um eine Verbreiterung ihrer Strasse. Das Baudepartement bewilligt kaum, und wenn, nur tröpfchenweise. Ein weiteres Beispiel findet sich bei der Törbjer Gemeinde. Auch hier bleibt eine Verbreiterung Wunschdenken. Vermutlich hatte ein Törbjer Grossrat Roman Juon Ende der 80iger Jahre in der Novembersession doch Recht, als er sagte, dass die Strasse erst in 100 Jahren endgültig ausgebaut sein werde, wenn man im gleichen Tempo Verbreiterungsbewilligungen erteilt bekommt wie bisher. Übrigens, die Grächner und Törbjer diskutierten damals auch über Strasse/Luftseilbahn.

Quellennachweis

- StGA. Strassenprojekt Staldenried von Ingenieur Th. Schnyder 1935. Sitten.
- StGA. Berichte und Vorschläge.- Landeskarte St.Niklaus Nr. 1308, 1:25'000.
- Landeskarte St.Niklaus, Nr. 1308, 1:25'000.