Pädagogische Hochschule Bern
Institut Sekundarstufe I
Diplomarbeit

ViaStockalper

Eine didaktische Umsetzung

verfasst von:
Michael Graf
Mühlenenstrasse 26
3812 Wilderswil
michael.graf@stud.phbern.ch

Markus Kobel
Badimatte 29
3422 Kirchberg
markus.kobel@stud.phbern.ch

eingereicht bei:
dipl. nat. Raphael Singeisen

Bern, Juli 2007

Via Stockalper - Ein Exkursionsprojekt für die Sek-Stufe 1

Im Zentrum steht die Begegnung mit dem „Original“. Die ViaStockalper ist eine der zwölf Via Routen des Zentrums für Verkehrsgeschichte, welche in den Katalog der historischen Verkehrswege der Schweiz aufgenommen wurde.

1. Einführung

1.1. Das grosse Dilemma: Ausserschulisches Arbeiten

Um zu Lernen, benötigen die Schülerinnen und Schüler kein Klassenzimmer – gefragt ist vielmehr das „Original“. Uns ist bewusst, dass wir als zukünftige Lehrkräfte das Grundwissen (Basiswissen) im Schulzimmer vermitteln müssen, denn die Theorie gehört in jede Lektion. Jürg Schüpbach (vgl. 2000: 80) schreibt in seinem Buch „Nachdenken über das Lehren“ folgendes: „Die Schule darf kein Second-Hand-Shop werden!“ Im Unterricht wird oftmals auf Altbekanntes zurückgegriffen. Die Schülerinnen und Schüler haben ihr Wissen aus „zweiter Hand“, d. h. das Wissen stammt aus Büchern oder von der vermittelnden Lehrkraft. Der Unterricht sollte, wenn immer möglich, unmittelbare Begegnung mit der lebendigen Wirklichkeit sein, und dazu gehören auch die Exkursionen – als Lehrende und Lernende unmittelbar mit den Phänomen dieser Welt Kontakt aufnehmen. Die Jugendlichen sollen sich verwirren und irritieren lassen, die Welt „mit fremdem Blick“ betrachten. Erziehungswissenschaftler Schüpbach (2000: 80) schreibt weiter: „Medien sind Lernhilfen, Vermittler oder Stellvertreter, aber kein Ersatz; diese Funktion ist stets in Erinnerung zu rufen – sich und den Lernenden.“

Der deutsche Geograph Axel Borsdorf schreibt in seinem 1999 erschienen Buch „Geografisch denken und wissenschaftlich arbeiten“ in Kapitel 3.3.2. „Konsequenzen für das Geographiestudium“ folgende Worte: „Das Geographiestudium findet nur hilfs- und ersatzweise im Hörsaal statt. Nehmen Sie alles, was Sie in Vorlesungen und Übungen hören, als Anregung für eigene Beobachtungen im Gelände! Nehmen Sie an so vielen Exkursionen wie möglich teil! … Die dort gemachten Beobachtungen und Inhalte prägen sich besser ein als theoretischer Stoff aus dem Hörsaal. Machen Sie die Heimfahrten, Wochenendausflüge, Bergtouren und den Urlaub zu Exkursionen!“ Das gleiche gilt selbstverständlich auch für die Sekundarstufen I und II, allerdings auf einem tieferen Leistungsniveau. Präziser hätte er es nicht formulieren können.

Selbstverständlich ist uns bewusst, dass vor allem aus zeitlichen Gründen solche Exkursionen nicht immer in den Stundenplan passen. Vor allem auf der Sekundarstufe I, wo die Schüler maximal zwei Stunden an einem Fach arbeiten, kann das ausserschulische Arbeiten zu einem organisatorischen Problem werden. Hinzu kommen die ständigen Lehrerwechsel nach den einzelnen Lektionen. Fast unmöglich, einen halben respektive einen ganzen Tag reservieren zu können!

Mit unserem Projekt leisten wir einen kleinen Beitrag zur Lösung dieses Dilemmas. Im Zentrum unserer Arbeit steht das Original – die „ViaStockalper“, ein historischer Verkehrsweg von Brig nach Domodossola. Der „König vom Simplon“, Kaspar Jodok von Stockalper, verlieh ihr den Namen. Sie wird aus diesem Grund auch „Die Königliche“ genannt. Stockalper lebte von 1609 bis 1691 und baute ein für die damalige Zeit riesiges Handelsimperium auf. Er betrieb im Wallis ein Export- und Importgeschäft und organisierte selbstständig den Transport über den Simplonpass. Zu diesem Zweck baute Stockalper den Pfad von Brig nach Domodossola über den Simplon aus. Er liess mittelalterliche Saumpfade vergrößern und verbessern, Holzbrücken über die Taferna (Tafernatal) errichten und baute sogenannte Susten und Tavernen für Lasttiere und Träger. Weiter betrieb er eigene Bergwerke und war Inhaber des Salzmonopols im heutigen Kanton Wallis. Stockalper ist aber nicht nur als Kaufmann und Grossunternehmer bekannt, sondern auch als grosser Mäzen kirchlicher (Kirche Mariä Himmelfahrt in Glis) und pädagogischer (Kollegium Spiritus Sanctus) Bauten. Sein ehemaliges Domizil, das Stockalperschloss, prägt heute noch das Bild der Briger Altstadt.

1.2. Was bieten wir den Lehrkräften?

Unser Angebot richtet sich primär an Lehrkräfte der Sekundarstufe 1, welche mit ihren Schülerinnen und Schülern eine Themenwoche/Landschulwoche absolvieren und einzelne Tagesexkursionen unternehmen. Aber auch Lehrkräfte, welche nach einer Alternative zum regulären Unterricht im Schul- respektive Klassenzimmer suchen und ihren Schülerinnen und Schülern das Original nicht vorenthalten wollen, sind herzlich eingeladen. Das Angebot richtet sich weiter an Lehrkräfte, welche den fächerübergreifenden Unterricht praktizieren. Das Fach Geographie ist stets ein Zusammenspiel aus Naturwissenschaft, Sozialwissenschaft und Geisteswissenschaft.

Für die schulische Umsetzung haben wir uns auf die Strecke Brig – Simplonpass – Simplon Dorf beschränkt. Der historische Saumpfad führt allerdings weiter über Gondo nach Domodossola. Mehrere Gründe sprechen für diese Streckenauswahl: Der alte Stockalperweg wurde zwischen 1991 und 1994 restauriert und für den Wandertourismus zugänglich gemacht. Verantwortlich für die Restaurierung und den Unterhalt des Weges ist die Stiftung „Ecomuseum Simplon“.

Als ViaStockalper ist die alte Handelsroute in den Katalog der „Kulturwege Schweiz“ aufgenommen worden. Der alte Saumpfad ist heute über weite Strecken im ursprünglichen Zustand erhalten und erlaubt aus diesem Grund den unmittelbaren Kontakt mit dem Original (Bsp. Pflasterung, Tavernen, Susten, Markierungen an Felsen). Dies wiederum hat den Vorteil, dass die Lehrkraft den Unterricht im Gelände durchführen kann.

Weiter sprechen die Begehbarkeit und die Lage der Strecke für diesen Abschnitt. Der Saumpfad mit historischer Substanz ist in einem hervorragenden Zustand und erlaubt eine angenehme Wanderung durch eine vielfältig geprägte Landschaft. Wer die Strecke an mehreren Tagen ablaufen möchte, findet auf der Passhöhe und in Simplon-Dorf geeignete Übernachtungsmöglichkeiten. Wer mit seiner Klasse in Brig oder Simplon-Dorf stationiert ist (Bsp. Massenlager), kann in Tagesetappen die ViaStockalper ablaufen und den bereits besichtigten Abschnitt auf der Nationalstrasse im Postauto umfahren.

Im ersten Teil finden die Interessierten didaktische Hintergrundinformationen. Im zweiten Teil sind Sachinformationen über die einzelnen Teilgebiete, Arbeitsvorschläge, Arbeitsblätter und mögliche Lösungen enthalten und im dritten und letzten Teil finden Interessierte eine Auswahl von Zusatzliteratur. Dieses Angebot richtet sich an Lehrkräfte, welche sich vertieft mit dem Thema auseinandersetzen wollen.

Tabelle 1: Zusammenstellung Themenblock ViaStockalper

	Posten	**Themen**	**Seite**
1	Die Stadt Brig	Historischer Wandel, Schutz vor Überschwemmungen	14
2	Kaspar Jodok von Stockalper	Wirtschaftliche Ausgangslage im 17. Jahrhundert; Aufstieg Stockalpers	24
3	Das Stockalperschloss	Baugeschichte und Architektur; Nutzung	29
4	Weiler Grund	Tourismus; Folgen der Abwanderung	36
5	Die alte Taferna	Zweck der Tavernen; Schutz vor Lawinen	40
6	Simplonpass	Verkehrsgeschichte am Simplon (Napoleonstrasse)	43
7	Alp Niwe	Alpwirtschaft gestern und heute	51
8	Altes Hospiz	Alter Gebäudebestand der ViaStockalper	56
9	Nideralp	Nutzugswandel der traditionellen Alpwirtschaft	58
10	Engiloch	Weg- und Strassenformen aus früheren Zeiten; Überblick über die Verkehrsgeschichte am Simplon	61
11	Alte Suste in der Engi	Alter Gebäudebestand der ViaStockalper	64
12	Maschihüs	Merkmale des Stockalperwegs	68
13	**Ägerbrigga**	Die Verkehrseinrichtungen und baulichen Elemente der Napoleonstrasse	70
14	Weiler Egga	Naturkatastrophen und Klimawandel	74
15	Simplon-Dorf	Simplon-Dorf – zwischen Landwirtschaft und Transitverkehr; Gebäudebestand aus den verschiedenen Epochen; Dorfgeschichte; Überblick über die Verkehrsgeschichte am Simplon.	77

1.3. Vorgehensweise

Wie sind wir bei unserem Projekt vorgegangen? Eine gründliche Planung ist für jede Lehrkraft unumgänglich. Oft hat sie die Qual der Wahl, d.h. die relevanten Themen müssen vom „Unwichtigen“ getrennt werden. Aufgrund der Komplexität und Vielfältigkeit der Themen stellt dieser Prozess oft eine grosse Hürde dar.

Die Pädagogik hat sich in den letzten 40 Jahren grundlegend reformiert. Wesentlicher Motor der Reform war der deutsche Erziehungswissenschaftler Wolfgang Klafki[1]. Nach Klafki soll die Unterrichtsvorbereitung eine oder mehrere Möglichkeiten zu fruchtbarer Begegnung der Kinder mit bestimmten Bildungsinhalten entwerfen (vgl. Klafki, 1969: 6 f.) Er schlägt dafür eine didaktische Analyse vor: „Durch die Akzentuierung inhaltlicher Fragen wird Wesentliches und weniger Wesentliches geschieden.“ (Rinschede, 2005: 389)

Im Unterricht spielen aus didaktischer Sichtweise drei Faktoren eine bestimmende Rolle: Sache – Schüler – Lehrkraft. Klafki schlägt eine Art Fünf-Punkte-Regel vor, d.h. die Lehrkraft stellt sich vor der Unterrichtsplanung fünf wichtige Fragen zum entsprechenden Thema.

Fünf didaktische Grundfragen nach Klafki (1969: 15-22):

1. Exemplarität: Welchen Sinn- oder Sachzusammenhang vertritt der ausgewählte Raum/ Inhalt? Welches Phänomen lässt sich in diesem Raum exemplarisch erfassen?
2. Gegenwartsbedeutung: Welche Bedeutung hat der Inhalt für die Jugendlichen?
3. Zukunftsbedeutung: Worin liegt die Bedeutung für die Zukunft?
4. Struktur: Worin liegt die Struktur des zu behandelnden Themas?
5. Zugänglichkeit: Wie kann ich als Lehrkraft meiner Klasse die Inhalte zugänglich machen?

Auch wir haben uns diesen Fragen vorgängig gestellt. Zwei Punkte liegen uns besonders am Herzen: Erstens, die originale Begegnung (siehe auch Kapitel „Ausserschulisches Lernen – die Exkursion“) und zweitens, das exemplarische Lehren und Lernen respektive die Zugänglichkeit der zu behandelnden Themen. Bei der originalen Begegnung steht der unmittelbare Kontakt mit der Umwelt im Zentrum. Durch die Begegnung mit dem Original (hier die historische Substanz der ViaStockalper) lernen die Jugendlichen ihre Umwelt besser zu verstehen und lernen dadurch Verantwortung zu übernehmen.

„Keine Wissensexplosion im Unterricht“ fordert Erziehungswissenschaftler Jürg Schüpbach (vgl. Schüpbach, 2000: 193 f.). Darauf bezieht er sich auf die Exemplarität in Klafkis Fünf-Punkte-Regel. Aufgrund der Informationsfülle fühlen sich heute viele Schülerinnen und Schüler überfordert. Klafki und Schüpbach fordern ein exemplarisches Vorgehen. Im Unterricht wird zuerst eine Grundlandschaft (Gerüst) aufgebaut. Wenn das Fundament einmal vorhanden ist, kann die Lehrkraft intensive Vertiefungen vornehmen. Dabei sollen die Gründlichkeit und das qualitative Denken im Vordergrund stehen.

Das Ergebnis unserer Untersuchungen ist eine Art Postenlauf. Unsere Grundlandschaft bildet der historische Verkehrweg ViaStockalper. Wir folgen diesem alten Saumpfad von Brig über den Simplon nach Simplon-Dorf. Im Sinne von Klafkis didaktischen Grundfragen bewegen wir uns auch abseits des Weges. Wir gehen zusammen mit den Schülerinnen und Schülern den Fragen nach, welche Gegenwarts- und Zukunftsbedeutung diese Strecke habe. Dabei erfolgt auch ein Abstecher in die napoleonische Zeit.

Alle Fakten und Daten wurden an zwei Tagen im Simplongebiet inventarisiert. Die Fotos wurden am 6. und 10. Oktober 2006 aufgenommen.

1.4. ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte

Aufgrund der seit Jahrhunderten wirtschaftlichen Verflechtung in Europa ist die Schweiz reich an historischen Verkehrswegen. Hohlwege, gepflasterte Saumpfade und Kunststrassen, die mit unzähligen Kehren die Alpenpässe überqueren, säumen das Bild der Schweiz. Die zahlreichen Wegformen bieten dem Interessierten einen interessanten Blick in unsere Vergangenheit. Diese wertvollen

1 Wolfgang Klafki war von 1963 bis 1992 Professor für Erziehungswissenschaft in Marburg.

Verkehrsspuren decken die Vergangenheit auf, welche es zu schützen und zu pflegen gilt, damit das Erbe der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei unseren Nachkommen nicht in Vergessenheit gerät. Vor allem die junge Generation findet zum historischen Landschaftsbild oft keinen Zugang mehr. Diesen Umstand gilt es zu ändern! Damit unser Erbe erhalten bleibt, versucht die Organisation ViaStoria mittels Forschung und Beratung die Öffentlichkeit auf die historischen Zeugen aufmerksam zu machen. Die Organisation inventarisiert, schützt und pflegt die Diversität der schweizerischen Verkehrswege.

ViaStoria ist im April 2003 aus der Fachorganisation Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz heraus entstanden. Seit über 20 Jahren setzen sich Geographen und Historiker für die Erforschung, Sanierung und sachgerechte Nutzung historischer Verkehrswege ein. In den Jahren 1984 bis 2003 wurde im Auftrag des Bundes das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) erstellt.

Tabelle 2: Übersicht Zentrum für Verkehrsgeschichte ViaStoria (www.viastoria.ch)

1984	Start zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS.
1987	Verankerung des IVS im Fuss- und Wanderweggesetz (FWG).
1993	ViaStoria (IVS) als Schoggitalerobjekt des Schweizer Heimatschutzes. Erlös zur Sanierung von vier historischen Wegen in den Kantonen Bern, Fribourg, Graubünden und Tessin.
1992 – 1994	In Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Verkehrszentrale touristisches Schwerpunktprogramm mit Publikationen über Römerwege, Pilgerwege und Saumpfade.
1990 – 1995	Sanierung zahlreicher Teilstücke von historischen Wegen. Beispiel Stockalperweg am Simplon (Kanton Wallis). Ausweitung des Projekts zur heutigen „Stiftung Simplon – Ecomuseum und Passwege“.
1996	Kulturpreis des Schweizer Alpenclubs (SAC) für das Engagement zur Erhaltung alter Wege, insbesondere im alpinen Raum.
2000	Wechsel des Auftraggebers: Vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL zum Bundesamt für Strassen ASTRA.
2002	Die erste Ausgabe der Zeitschrift „Wege und Geschichte“ erscheint.
1996 – 2003	Fertigstellung der IVS Dokumentation.
2003	Aus der Organisation IVS wird ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte.
2004	Inventarisierungsaufträge in den Kantonen Bern, Schaffhausen und Solothurn. Start der Projekte „Kulturwege Schweiz“ und „Verkehrsgeschichte Schweiz“.
2005	Die erste Ausgabe des Erlebnismagazins „Kulturwege Schweiz“ zum Wallis erscheint.

Unsere Strecke richtet sich nach den IVS-Daten, welche das Zentrum für Verkehrsgeschichte in den letzten beiden Jahrzehnten erarbeitet hat. Insgesamt wurde ein Netz von zwölf nationalen Kulturwegrouten (siehe untenstehende Tabelle) in der ganzen Schweiz erschlossen und in den Katalog aufgenommen. Es handelt sich um historische Verkehrswege, welche ganz oder zum Teil im Originalzustand erhalten geblieben sind. Eine dieser zwölf Routen ist die bereits erwähnte „Via Stockalper“, genannt „Die Königliche“. Sie führt von Leuk über Brig und den Simplonpass nach Domodossola. Kernstück ist der relativ gut erhaltene Stockalperweg Brig – Gondo.

Tabelle 3: Die zwölf Via Routen aus dem Katalog Verkehrswege Schweiz

	ViaJacobi	Bodensee-Genf
	ViaStockalper	Leuk – Brig – Simplonpass – Gondo – Domodossola
	ViaSpluga	Thusis – Splügen – Chiavenna
	ViaValtellina	Schruns – Schlappiner Joch – Scalettapass – Berninapass – Tirano
	ViaCook	Genf – Luzern – Pontarlier
	ViaSalina	Salins-les-Bains – Ste-Croix – Bern
	ViaGottardo	Basel – Gotthard – Chiasso

	ViaFrancigena	Pontarlier – Grand Saint-Bernard – Aosta
	ViaSbrinz	Innerschweiz – Brünig – Grimsel – Gries – V. Formazza
	ViaRomana	Genf – Avenches – Jurapässe – Augst
	ViaJura	Basel – Laufen – Delémont – Biel
	ViaRhenana	Konstanz – Schaffhausen – Basel

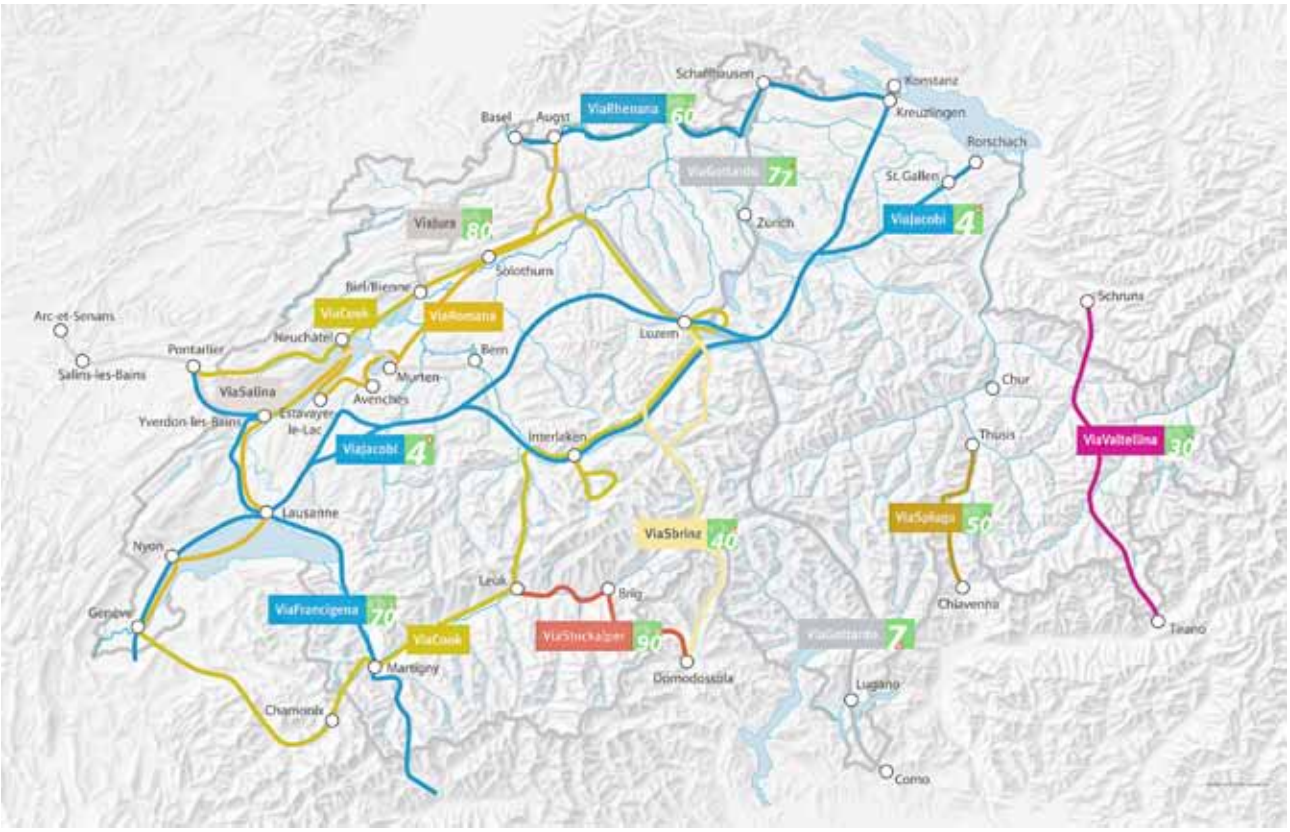


Abbildung 2: Historische Verkehrswege der Schweiz

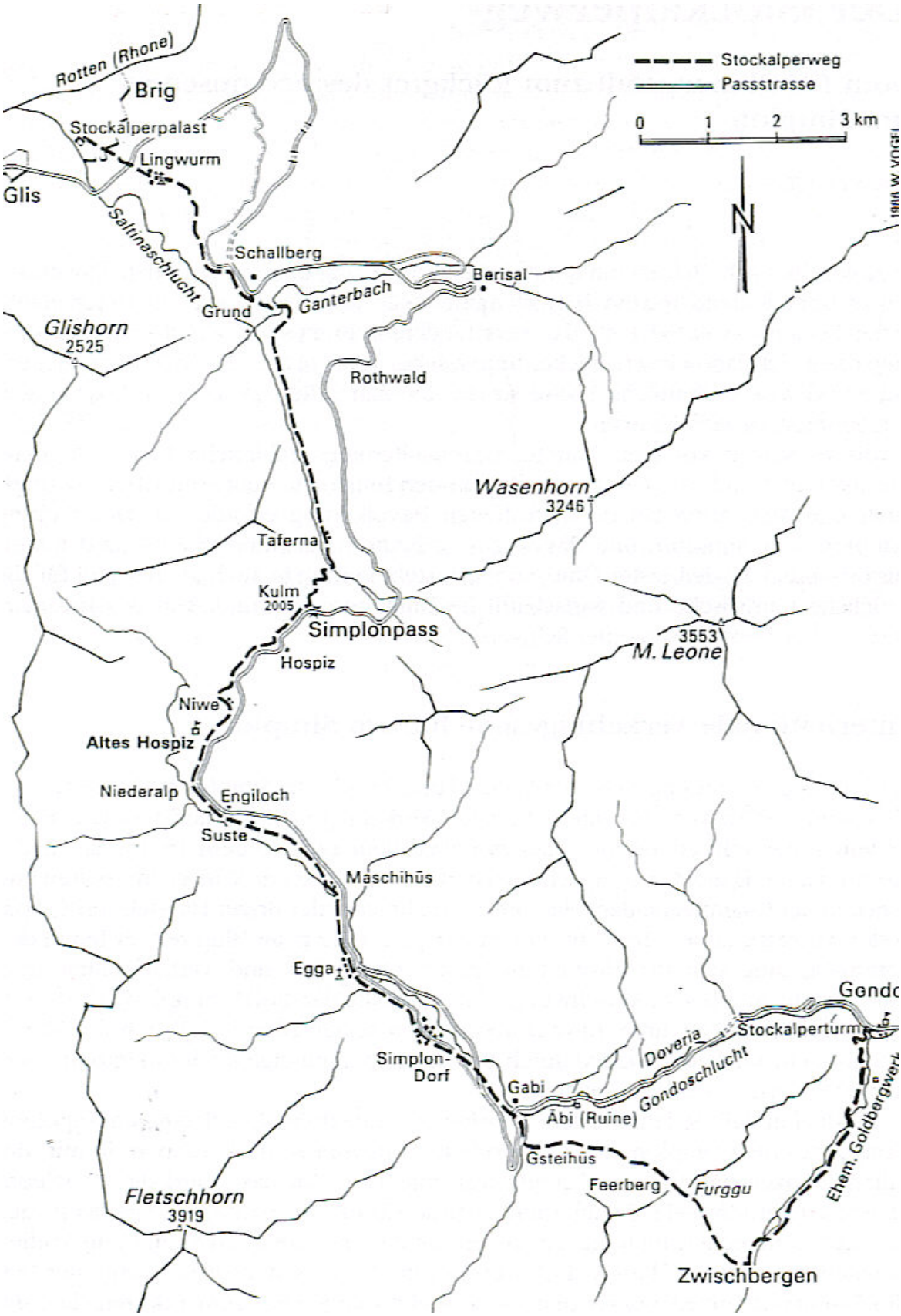
1.5. Faszination der Gegensätze: ViaStockalper

Abbildung 3 zeigt unsere Strecke von Brig über den Simplon nach Simplon-Dorf. Die ViaStockalper, eingebettet am Simplon und Brücke zwischen Nord und Süd, bietet dem Interessierten einen noch relativ intakten Einblick in das Verkehrsystem verschiedener Epochen unserer Kulturgeschichte. Die Verkehrsgeschichte reicht bis in die Antike zurück. Bereits die Römer sollen den Simplonpass für ihren Warenaustausch benutzt haben.

Nach einer ersten Blüte im Mittelalter (ab 12./13. Jahrhundert) verlor der Handelsweg über den 2‘005 Meter hohen Simplonpass an Bedeutung. Das Aufkommen neuer Märkte in Europa (Bsp. Genf, Lyon, Flandern), die Stärkung der regionalen Gemeinschaften sowie Streitigkeiten um die Unterhaltsarbeiten gefährdeten die Verkehrssicherheit über den strategisch wichtigen Simplon. Erst der Briger Kaufmann Kaspar Jodok von Stockalper, genannt „König des Simplons“, weckte ihn wieder aus seinem Tiefschlaf. Im 17. Jahrhundert baute er den mittelalterlichen Saumpfad mittels Frondienst aus und bot in einer politisch unruhigen Phase während des Dreissigjährigen Krieges (1618 bis 1648) eine sichere Handelsroute über die Alpen an. Stockalper betrieb zahlreiche Minen (Gold, Eisen, Blei, Kupfer) und erhielt 1647 vom Landrat in Brig das Salzmonopol.

Um 1800 erkannte der spätere französische Kaiser Napoleon Bonaparte die strategische Bedeutung des Simplonpasses für seine Eroberungspläne im Süden Europas und ordnete den Bau einer Strasse an. „Le chemin … sera rendu praticable pour les canons“, soll Napoleon zu seinen Ingenieuren gesagt haben. (Flückiger-Seiler, 1997: 54)

Abbildung 3: Stockalperweg Brig – Gondo (Schüpbach, 1997: 132)



Einen weiteren Vorteil bietet die Topographie. Der Simplon weist mit seiner Höhe von rund 2‘000 Metern eine der tiefsten Einsattelungen der Alpen auf. Nach dem Einmarsch der Franzosen war die Eidgenossenschaft für vier Jahre in den Händen der Franzosen unter Napoleon. Nach rund fünfjähriger Bauzeit konnte 1805 die erste fahrbare Strasse über den Simplon mit einem Fest in Glis bei Brig eingeweiht werden. Im 19. Jahrhundert verkehrte die Postkutsche auf der Napoleonstrasse und in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts bauten Ingenieure auf der alten Trassierung die heutige Nationalstrasse über den Simplon. Von der

Abbildung 4: Wegmarkierung – Relikt aus der Zeit Napoleons (Foto Graf/Kobel)

ursprünglichen Napoleonstrasse sind daher nur noch einzelne kurze Abschnitte oder Relikte wie Distanzsteine erhalten geblieben.

Ausgangspunkt für den Gang in die Zeit des Absolutismus (Zeitepoche von 1648 bis 1789) ist der Stockalperpalast in Brig. Der majestätische Barockbau[2] wurde zwischen 1651 und 1671 erbaut, war Sitz der Familie Stockalper und dient heute als Kulisse diverser kultureller Anlässe wie Konzerte oder Theateraufführungen.

Vom Stockalperpalast führt die alte Handelsroute in Richtung Simplonpass. Stockalper umging aufgrund der Topographie die berüchtigte Saltinaschlucht direkt über dem Abgrund. Stützmauern und gepflasterte Wege haben sich hier erhalten. Vom Schallberg führt der historische Weg hinunter auf 1‘071 Meter über Meer in den Gantergrund – ein ehemaliger Weiler. Im Grund beginnt der Aufstieg ins romantische Tafernatal, wo man die alte Raststätte Taverne erblicken kann. Nach dem Gang durch das idyllische Tafernatal geht die Route weiter Richtung Passhöhe. Der folgende, steile Aufstieg lässt einem vor Augen halten, wie mühsam der Saumtransport vor über 300 Jahren gewesen sein muss. Auf diesem letzten Teilstück vor der Passhöhe begegnet man wieder der historischen Bausubstanz (gepflasterter Saumweg) aus der Säumerzeit. Auf der Passhöhe angelangt, wird der moderne Mensch wieder in die Gegenwart zurückgeholt. Vom historischen Weg gelangt man auf die moderne Nationalstrasse, auf welcher heute die schweren Lastwagen verkehren.

Auf dem Simplon in über 2‘000 Meter über Meer hat jede Epoche seine Bauten hinterlassen: Die modernen Hotels und das Adler-Denkmal (Erinnerung an den Zweiten Weltkrieg) stammen beide aus dem 20. Jahrhundert. Auf der Passhöhe befindet sich das imposante Hospiz, welches nach dem Tode Napoleons von den Mönchen des Grossen Sankt Bernhards übernommen wurde. Der historische Weg führt weiter durch die alpine Kulturlandschaft. Dabei trifft der Interessierte immer wieder auf historische Bausubstanz: Pflasterungen, in den Fels gehauene Treppenstufen, Stützmauern und Lesesteinmauern, die den Weg von den Weiden abgrenzen. Richtung Süden erreicht der Stockalperweg unterhalb der Passhöhe die Alp Niwe. Von dieser Alp geniesst man den wunderbaren Blick auf das Hochplateau mit dem Alten Spittel aus dem 17. Jahrhundert. Auf saftigen Alpwiesen und durch Lärchenwälder führt der Stockalperweg ins Engiloch. Dort steht noch heute das alte Schutzhaus, welches Napoleon 1810 auf seiner Strasse errichten liess. Zwischen Engiloch und dem Weiler Maschihüs trifft der Stockalperweg auf eine alte Suste. In diesen Häusern konnten Waren gelagert und die Saumtiere ausgewechselt werden. Die Route führt weiter zum Weiler Egga. Eine kleine Kapelle ziert das dörflich, idyllische Bild. Nach dem Passieren eines ehemaligen Gletschersturzgebietes gelangt man nach Simplon-Dorf.

2 Barock: Epoche der Kunst des 17. und des beginnenden 18. Jahrhunderts. Der Barock ist die Kunst der Gegenreformation und des Absolutismus. Kirche und Aristokratie waren ihre wichtigsten Förderer. Ihr Streben nach Repräsentation verwirklichte sich in Grösse und Pathos des Kunstwerks.

2. Didaktische Überlegungen

2.1. Ausserschulisches Lernen – die Exkursion

„Die Menschen müssen angeleitet werden, so weit es nur irgendwie möglich ist, nicht aus Büchern klug zu werden, sondern aus Himmel und Erde, Eichen und Buchen.“ (Comenius[3], 1657)

„Wer zur Quelle gehen kann, der gehe nicht zum Wassertropf.“ (Leonardo da Vinci[4])

Gisbert Rinschede (2005) bezeichnet in seinem Buch Geographiedidaktik die Exkursion als eine methodische Grossform des Unterrichts mit dem Ziel der realen Begegnung mit der räumlichen Wirklichkeit ausserhalb des Klassenzimmers respektive des Schulareals. Aufgabe einer Exkursion sei, den Schülern die direkte Erfassung geographischer Phänomene, Strukturen, Funktionen und Prozesse vor Ort zu ermöglichen. Mit anderen Worten: Der zentrale Punkt bildet dabei die Begegnung mit dem Original.

Jürg Schüpbach (2000: 39) geht mit seiner Definition des ausserschulischen Lernens noch weiter: „Die originale Begegnung ist weder einfach ein abwechslungsreicher Anschauungsunterricht noch eine blosse Illustration durch das Original, sondern eine Lehr- und Lerngrundhaltung; entscheidend ist dabei nicht nur das Original, sondern mindestens ebensosehr die Begegnung.“ Auch Fachdidaktiker Urs Klopfstein geht über die reine Begegnung hinaus: „Solche [ausserschulische] Lernorte tragen dazu bei, die Entfremdung schulischen Lernens zu verringern und zugleich für die Schüler Erfahrungsräume zurück zu gewinnen.“ (Klopfstein, 2004: Fachdidaktische Überlegungen 1)

Viele Lehrkräfte scheuen heute dieses Arbeiten oder Lernen ausserhalb des Schulzimmers respektive des Schulareals. Zum Teil aus verständlichen Gründen. Vor allem das Zeitproblem steht immer wieder zur Diskussion.

Mit unserem Projekt versuchen wir dieses Dilemma zu lösen. Da unsere Arbeit vor allem an Lehrkräfte gerichtet ist, welche eine Themenwoche oder Landschulwoche durchführen, fällt das zeitliche Problem aufgrund des Stundenplanes weg. Nachfolgend werden die Vorteile und die Schwierigkeiten erläutert, welche bei der Durchführung einer Exkursion beachtet werden müssen (vgl. Rinschede, 2005: 237f).

Ein wichtiger Bestandteil beim ausserschulischen Lernen ist die Konfrontation mit der Wirklichkeit. Rinschede (2005) spricht von sogenannten Primärerfahrungen. Die Schüler bzw. die Lehrkräfte beziehen ihr Wissen oft aus zweiter oder sogar dritter Hand. Sie konsultieren dazu die verschiedenen Medien (Lehrmittel, Internet, TV, Radio, DVD, usw.) und übernehmen diese Informationen ohne grosse Sachreflexion. Die Jugendlichen befinden dadurch oft in einer künstlich aufgebauten Welt. Auch Schüpbach (vgl. 2000: 45 f.) kritisiert die Konsumation aus zweiter Hand. Der Unterricht sei sehr oft bloss Simulation der Wirklichkeit, d.h. ein Lehren und Lernen mit Stellvertretern. „Wirkliches Wissen bedingt oft eine entsprechende Erfahrung und Auseinandersetzung mit der Wirklichkeit.“ (Schüpbach, 2000: 57)

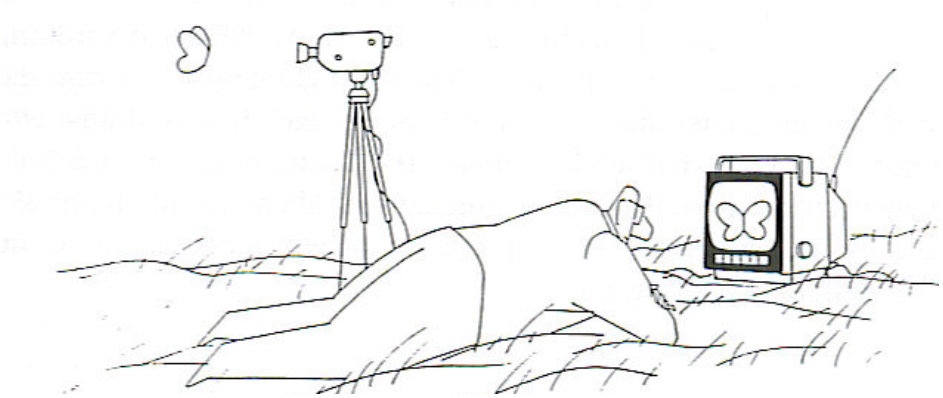


Abbildung 5: Ver-Bildung statt Bildung (Schüpbach: 2000: 63)

3 Comenius Johann Amos (1592 – 1670), tschechischer Theologe und Pädagoge.

4 Leonardo da Vinci (1452 – 1519): Universalgenie (Architekt, Naturforscher, Arzt, Maler, Kunsthauer).

Wer allerdings an ausserschulischen Orten arbeitet, erhält ein anderes Verhältnis zum bearbeiteten Stoff. In der Natur begegnen die Schülerinnen und Schüler dem Original direkt, d.h. sie benötigen alle menschlichen Sinne: Sie riechen, fühlen, tasten, usw. Bereits Pestalozzi[5] forderte den ganzheitlichen Unterricht, bei welchem die Hand, der Kopf und das Herz beteiligt sind.

Dazu ein kleines Anschauungsbeispiel aus meinem Umfeld: Die Lehrkraft behandelt das Thema Wald. Der Lehrer unterrichtet dabei alle verfügbaren Lektionen in seinen vier Wänden respektive im Schulzimmer. Im Umkreis von 500 Metern befindet sich der Naherholungsraum mit wunderschönem Mischwald. Es muss keine grosse Exkursion sein. Zwei Stunden im wunderschönen Naherholungswald reichen vollkommen und die Jugendlichen nehmen den Wald als komplexes Ökosystem mit anderen Augen wahr.

Abbildung 6: Oberstufenschulhaus Unterseen bei Interlaken. Im Hintergrund ist der Naherholungsraum zu erkennen (Foto Graf/Kobel).

Die Schule begleitet die Jugendlichen auf ihrem Weg zu Selbstkompetenz, Sozialkompetenz und Sachkompetenz. Diese Kompetenzen werden auf einer gut organisierten Exkursion sozusagen trainiert. Im Gelände, aber auch an anderen Schauplätzen wie Museen darf nicht die Lehrkraft im Zentrum stehen. Das heisst, hier bietet sich ein Raum für die Selbstständigkeit respektive für die Selbstkompetenz an. Warum nicht die Lektion mit Fragen beginnen, ohne gleich die Lehrmittel zu konsultieren? Fragen, auf welche die Schülerinnen und Schüler im ersten Moment noch keine expliziten Antworten im Kästchen finden. Die Schüler werden damit gezwungen, sich die Informationen selber zu beschaffen. Im Volksmund spricht man vom „learning by doing“. Die Schüler sollen in verschiedenen Unterrichtssituationen das Fragwürdige erkennen und die entsprechenden Fragen stellen. Dabei ist dieses Vorgehen ebenso wichtig wie das eigentliche Wissen der Antwort, denn einer Antwort geht immer ein Wort (Frage, Behauptung, usw.) voraus (vgl. Schüpbach, 2000: 68).

Wenden wir uns dazu noch einmal unserem Themenbeispiel Wald zu. Es ist didaktisch gesehen ein grosser Unterschied, ob die Lehrkraft die Biodiversität doziert oder ob die Klasse den Wald aufsucht und selbstständig die verschiedenen Lebewesen zu erkennen und zu klassifizieren versucht. „Der Lehrer lerne schweigen, damit die Schülerinnen und Schüler sprechen lernen!“ (Freinet Célestin in: Schüpbach, 2000: 79) Mit anderen Worten: Die Lehrkraft übt sich in Zurückhaltung, tritt in den Hintergrund und lässt seine Klasse entdecken.

5 Johann Heinrich Pestalozzi (1746 – 1827). Schweizer Pädagoge, Schriftsteller und Sozialreformer.

Ausflüge jeglicher Art sind Gemeinschaftserlebnisse und fördern somit die Sozialkompetenz – Erlebnisse, von welchen man noch nach zehn, zwanzig und mehr Jahren an Zusammenkünften darüber philosophiert. Die Lehrkraft kennt ihre Schützlinge oft nur aus dem Klassenzimmer. Er weiss genau, wer in welcher Situation reagiert. Aber kennt er die Jugendlichen auch ausserhalb des Schulareals? Wer mit seinen Schülern einen Ausflug unternimmt, lernt das Individuum von einer anderen Seite her kennen. Der Ausflug verbessert zudem das Lehrer-Schüler-Verhältnis.

Zur Sozialkompetenz gehören auch die sozialen Ziele. Nicht nur das Lehrer-Schüler-Verhältnis, sondern auch das Verhältnis innerhalb der Klasse sollte dabei im Zentrum stehen. Rinschede beschreibt es mit folgenden Worten: „Viel leichter als beim Unterricht im Klassenzimmer lassen sich auf Schülerexkursionen während des Sammelns von Informationen vor Ort, in der Verarbeitung der Informationen und in der Präsentation der Ergebnisse soziale Lernziele verfolgen.“ (Rinschede, 2005: 237)

ViaStoria, das Zentrum für Verkehrsgeschichte, hat sich die ehrgeizigen Ziele gesetzt, die historischen Verkehrswege zu erhalten, zu inventarisieren und die Öffentlichkeit auf das unschätzbare Erbe aufmerksam zu machen. Auch die Schule kann ihren Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten, wenn auch in einem sehr bescheidenen Rahmen. Wir leben in einer vernetzten Welt, in welcher unser Kulturgut je länger je mehr bei den Jugendlichen in Vergessenheit gerät. Viele Schüler machen zwar mit ihren Familien Ferien, jedoch oft fern der Heimat. Auch familiäre Kleinausflüge werden zur Seltenheit. Mittels Exkursionen können die Lehrkräfte ihre Schüler vor allem auf Themenbereiche im eigenen Land sensibilisieren.

Eine Exkursion bietet noch weitere Vorteile. Die Reminiszenzen älterer Leute beziehen sich oft auf ausserschulische Aktivitäten, daher Erlebnisse, welche ein Leben lang im Gedächtnis gespeichert sind. Die Frage, welche sich nun an dieser Stelle ergibt, ist folgende: Welche Ursachen führen zu solchen lebenslangen Erinnerungen?

Die Exkursion bietet der Lehrkraft und der Klasse eine Abwechslung zum oft etwas monotonen Unterricht in den vier Wänden des Klassenzimmers. Der Ausflug ist praxis- und problemorientierter und stärkt die Motivation. Dies wiederum führt dazu, dass wir aussergewöhnliche Erlebnisse länger speichern als gewöhnliche Alltagserlebnisse. Die Gedächtnisforschung spricht vom sogenannten episodischen Gedächtnis, welches dem Langzeitspeicher angehört. In ihm werden Ereignisse abgespeichert, welche der Mensch persönlich miterlebt hat. „Alles erste Lernen sollte ein Erleben sein.“ Das Individuum verspürt das Gefühl, selbst das Subjekt des Erlebens gewesen zu sein (vgl. Maurer/Wartenweiler, 2007).

Als dritter Punkt (neben der Selbstkompetenz und Sozialkompetenz) kann die Sachkompetenz in die Liste der Fähigkeiten/Fertigkeiten aufgenommen werden. Die Jugendlichen lernen auf einer Exkursion, wie man sich innerhalb der Umwelt bewegen kann. Sie führen zum Beispiel Experimente durch, sezieren Lebewesen, Sammeln Gesteinsproben und Pflanzen. Durch die Arbeit am Original lernen die Jugendlichen unsere Natur besser verstehen.

Neben den positiven Aspekten, kann eine Exkursion auch Schwierigkeiten bereiten, welche man nicht wegdiskutieren sollte. Wie bereits in der Einführung erwähnt, stellt vor allem das Zeitmanagement ein grosses Problem dar. Auf der Sekundarstufe lehren je länger je mehr Fachlehrkräfte, welche nur noch einzelne Fächer unterrichten. Da stellt der ständige Lehrerwechsel natürlich ein beträchtliches Hindernis dar. Anders sieht es auf der Realstufe aus. Oft unterrichten dort die Klassenlehrer einen Grossteil der Fächer und geben nur vereinzelt Fächer an Kollegen/Kolleginnen ab.

Ein zweiter Punkt ist der Mehraufwand. Die Lehrkraft muss vorgängig die Örtlichkeiten rekognoszieren, sich persönlich mit Sachinformationen ausstatten, die Eltern über das Projekt informieren, usw. Dabei kann auch die Finanzierung von grösseren Exkursionen ein Problem darstellen. In diesen Punkt fällt auch die Verantwortung der Lehrperson, welche bei Exkursionen im Gelände immer auch ein kritischer Punkt ist: bei einer schwierigen Klasse muss unter Umständen eine weitere Begleitperson mitgenommen werden, um die Aufsicht über die Klasse zu behalten.

2.2. Lernziele

Einer der wichtigsten pädagogisch-didaktischen Aspekte ist die Formulierung von Lernzielen. Die Lehrkraft erstellt vor jeder Unterrichtssequenz eine Sachanalyse und formuliert dazu stufengerechte Lernziele, egal ob der Unterricht im Schulzimmer oder im Gelände stattfindet. Lernziele weisen sowohl die Lehrenden als auch die Lernenden in die gewünschte Richtung. Sie dienen als Eckpfeiler im Unterricht.

Eine lernzielorientierter Unterricht weist folgende Vorteile auf (vgl. Rinschede, 2005: 43f.):

- Transparenz: Die Absichten werden für die am Unterricht Betroffenen durchsichtig
- Kontrollierbarkeit: Die Lernziele können genau überprüft werden
- Effizienz: Durch die Festlegung von eindeutigen Lernzielen kann die Lehrperson die Lernsituation positiv verstärken.

Die Lernziele können in verschiedene Kategorien eingeteilt werden (vgl. Klopfstein, 2004: Fachdidaktische Überlegungen 7 f.; Rinschede, 2005: 143 f.):

1. Kognitive Lernziele:	Sie beziehen sich auf die Reproduktion von Wissen und Erkenntnissen sowie auf die intellektuellen Fähigkeiten eines Individuums: wissen, verstehen, anwenden, analysieren. Bsp. Die Schweiz wird in die drei grossen Landschafträume (Jura, Mittelland und Alpen) eingeteilt.
2. Instrumentale Lernziele:	Sie fördern die Einübung in spezielle Arbeitstechniken. Im Zentrum steht der Umgang mit geographischen Instrumenten. Diese Instrumente dienen der Informationsbeschaffung, der Informationsdarstellung und der Informationsdeutung. Bsp. Karten, Diagramme, Luftbilder.
3. Affektive Lernziele:	Die affektiven Lernziele werden auch als emotionale Ziele bezeichnet. Sie beziehen sich auf Einstellungen und Werthaltungen. Mit ihnen kann die Stellungnahme respektive die Urteilsbildung gefördert werden. Die Jugendlichen sollen dabei für einen bestimmten Sachverhalt sensibilisiert. Bsp. Umweltweltpolitik – schonender Umgang mit unseren Ressourcen.
4. Soziale Lernziele:	Die sozialen Lernziele beziehen sich auf die zwischenmenschlichen Beziehungen. Im Lehrplan 95 des Kantons Bern ist das Ziel der Sozialkompetenz explizit aufgeführt. Die Jugendlichen lernen in Gruppen zu arbeiten und dabei das Gegenüber zu respektieren. Bsp. In einem Rollenspiel erarbeiten die Schülerinnen und Schülern Pro- und Kontraargumente. Dabei lernen die Schülerinnen und Schüler andere Meinungen zu respektieren.

2.3. Induktives und deduktives Lernen

„Das Lernen ist ein Erkenntnisprozess. Ziel ist dabei im Unterricht nicht wie in der Wissenschaft primär die Wahrheitsfindung, sondern die Verfügbarkeit dieser Erkenntnisse.“ (Klopfstein, 2004: Fachdidaktische Überlegungen 17) Grundsätzlich lassen sich zwei Lernwege unterscheiden: Der induktive und der deduktive Lernweg.

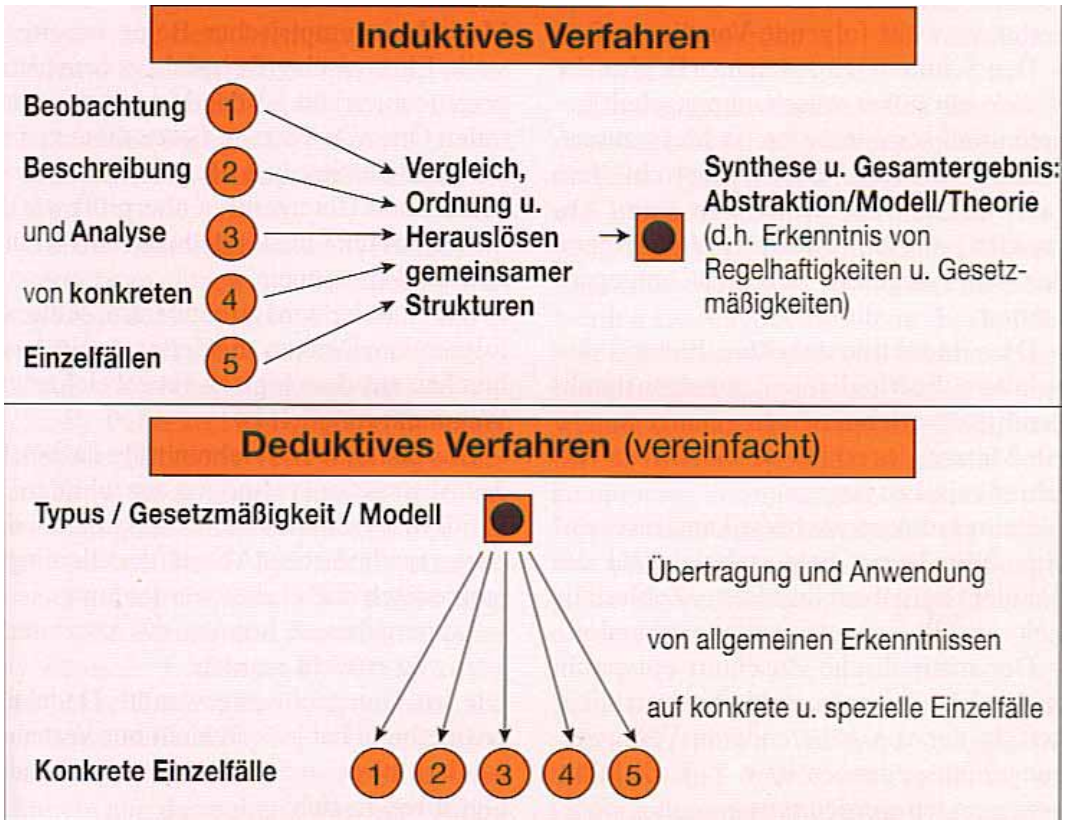


Abbildung 7: Induktives und deduktives Verfahren im Vergleich (Rinschede, 2005: 223)

Beim induktiven Verfahren (didaktische Induktion: vom Einzelnen zum Allgemeinen) geht die Schülerin oder der Schüler von einzelnen Beobachtungen aus und formuliert eine Feststellung oder eine Vermutung. Anschliessend erfolgt eine Verallgemeinerung und somit eine Regelhaftigkeit eines bestimmten Sachverhaltes. Die meisten Jugendlichen wählen ein induktives Verfahren, da sie ihr Vorwissen mit den neuen Erkenntnissen verknüpfen und dabei eine Schlussfolgerung ziehen.

Bei der didaktischen Induktion (vgl. Rinschede, 2005: 222 f.) auf der Sekundarstufe 1 handelt es sich nicht wie in der Wissenschaft um ein Beweisverfahren. Die Lehrkraft holt die Schüler bei ihren Vorkenntnissen ab, präsentiert ihnen Einzelbeispiele, anhand welcher sie beobachten, beschreiben und Vermutungen aufstellen. „Die Induktionsschritte bieten den Schülern die Möglichkeit, zu eigenständigen Erfolgserlebnissen zu gelangen.“ (Rinschede, 2005: 224)

Beim deduktiven Lernprozess (vom Allgemeinen zum Einzelnen) formulieren die Schüler eine Behauptung (Hypothese) und versuchen sie zu verifizieren oder allenfalls zu falsifizieren. Da dieses Vorgehen eine komplexe Vorgehensweise voraussetzt, bedarf es beim diesem Lernverfahren besonderer Fähigkeiten. „Sie [deduktive Methode] konfrontiert den Schüler mit dem abstrakten Modell und überlässt es seiner Denkkraft, den Weg abwärts zu konkreten Gegebenheiten zu finden.“ (Rinschede, 2005: 224)

Die beiden Verfahren, Induktion und Deduktion, wurden in die Arbeitsvorschläge miteinbezogen. Es ist wichtig, dass die Jugendlichen verschiedene Methoden kennen lernen und diese auf ähnlichen oder andere Situationen anwenden.

3. Didaktische Umsetzung

3.1. Die Stadt Brig

Lesetext: Die Stadt Brig im historischen Wandel

Die Stadt Brig liegt im oberen Rhonetal, am Fusse des Simplonpasses, im Herzen der Walliser Alpen. Ihre Stadtgeschichte kann bis in die vorchristliche Zeit zurückverfolgt werden (diverse Funde aus der frühen Bronzezeit: 2300 – 1600 vor Christus). Seit 1988 untersuchen Archäologen die Stadt Brig und versuchen die prähistorischen Siedlungsformen zu rekonstruieren. Die Untersuchungen ergaben, dass am Rande der Rhoneebene seit der zweiten Hälfte des 7. Jahrhunderts vor Christus eine Siedlung entstanden ist, die bis in die Römerzeit bestand. Bereits die Römer nutzten den Simplon als Verkehrsachse. Der Einfluss der Römer kann heute noch in der Sprache der Walliser festgestellt werden (Bsp. Kastell, Saltina). Seit dem 1. Jahrhundert nach Christus bis ins 5. Jahrhundert lassen sich mehrere Besiedlungsphasen erkennen, wobei die Menschen bereits Haustiere hielten.

Der Name briva (gallische Bezeichnung für Brücke und späterer Name für Brig) erscheint 1215 zum ersten Mal in den Urkunden. Die ältesten Häuser stammen aus dem 13. Jahrhundert. Im 14. Jahrhundert ist Brig erstmals als politische Gemeinde belegt. Diese gewann an Bedeutung und wurde 1518 Zehndenhauptort mit dem dazugehörigen Zehndengericht [6]. An der Spitze der Gemeinde standen zwei Gewalthaber und ein Rat der Sechser. Eine Stadtmauer war zugleich Schutzmauer gegen die Saltina, welche immer wieder über ihre Ufer hinausschoss und verheerende Verwüstungen anrichtete. Im 15. und 16. Jahrhundert grassierte die Pest im Wallis und dezimierte die Bevölkerung – so auch in Brig.

Als im Hochmittelalter (ab 12. Jahrhundert) der Simplon internationale Verkehrsader wurde, auf der die Güter zu den berühmten Märkten in der Champagne wanderten, blühte Brig auf. In Brig stand ab der Mitte des 13. Jahrhunderts eine Sust als Lager und Umladeplatz zur Verfügung und machte Brig zu einem bedeutenden Marktort im Rhonetal. Hier wurde auch der Zoll erhoben, welcher der Bischof von Sitten als Lehen weitergab. Der Transit über den Simplon verhalf der Stadt zu Wohlstand. Viele Menschen fanden im Transportwesen ihr Einkommen: Händler, Transporteure, Ärzte und Notare. Im 15. und 16. Jahrhundert kam der Warentransport allerdings ins Stocken. Die Pest dezimierte die Bevölkerung und Fehden unter den Adligen verhinderten den Fortschritt. Auch traten die Saltina und die Rhone immer wieder über ihre Ufer.

Der Wochenmarkt wurde 1572 durch den regen Verkehr über den Simplonpass neu belebt. Schneider, Schuhmacher und Transporteure schlossen sich zu Korporationen zusammen. Im 17. Jahrhundert prägte die Familie Stockalper das Leben in der Stadt Brig und brachte ihr durch den Stockalperweg neues Ansehen und Reichtum. Die architektonische Substanz der reichen Patrizierhäuser, der Salzturm, die Susten und das Spital verrieten, dass das Zentrum seine Bedeutung dem Verkehr verdankte.

Abbildung 8:Diese Postkutsche verkehrte im 19. Jahrhundert von Brig über den Simplon nach Domodossola (Foto Graf/Kobel).

Bereits das alte Stockalperhaus aus dem Jahre 1533 diente als Umschlag- und Ladeplatz für die Salztransporte. Kaspar Stockalper baute den alten (mittelalterlichen) Saumpfad über den Simplon aus, machte Brig zum Bildungszentrum und liess Bauwerke errichten, welche heute noch das Stadtbild prägen: Stockalperpalast, Jesuitenkollegium, Sebastianskapelle.

Nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch wurde Brig zu einem bestimmenden Ort. Der Bau der neuen Passstrasse um 1800 (auf Geheiss des späteren Kaiser Napoleon Bonaparte) über den Simplonpass, deren Ausbau (1949 bis 1960) und der Nationalstrassenbau seit 1960 beeinflussten die Verkehrssituation in Brig. Der Verkehr Richtung Süden nahm zu. Im 19. Jahrhundert beförderten Postkutschen tausende von Personen über den Simplon nach Domodossola. 1906 fuhr das erste Auto von Brig aus über den Simplonpass und seit 1919 verkehren Postautos über den Pass.

6 Zehnden (gelegentlich auch Zenden geschrieben), auf franz. dizain, war in der früheren Republik Wallis, dem heutigen Kanton Wallis bis 1848 die Bezeichnung für die Bezirke.

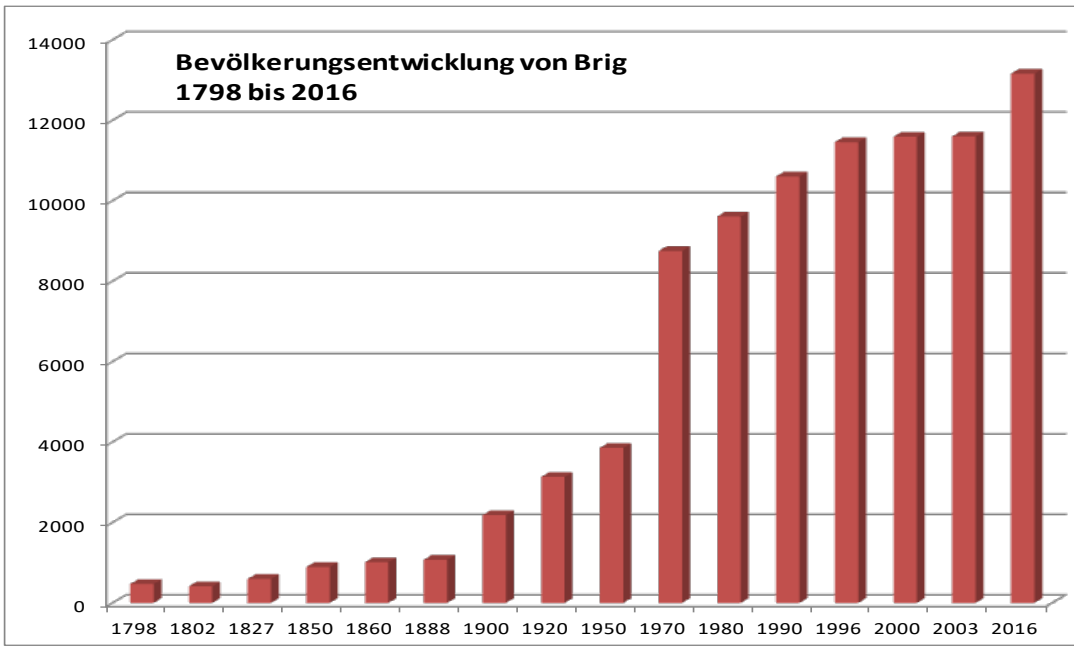
1874 erhielt die Stadt Brig einen Bahnanschluss in Richtung Westschweiz (Genfersee) durch das Rhonetal. Mit der Eröffnung des Simplontunnels im Jahre 1906 und des Lötschbergtunnels von 1913 wurde das Wallis und damit Brig sowohl für Italien als auch für die übrige Schweiz leichter zugänglich.

Begriffserklärung:

- Lehen:
  Güter oder Rechte, die vom Besitzer einem Lehensmann zur freien Nutzung übertragen wurden.
- Suste:
  Bezeichnung einer Etappenstation an einer Passroute. Susten boten Unterkunft und Verpflegungsmöglichkeiten für Reisende und Saumtiere, Stapelplätze für die Waren und Reparaturmöglichkeiten für die Ausrüstung.
- Zehnden:
  „Bezirk“. Politische Unterteilung des Wallis bis 1798 (Helvetische Republik). Die sieben Zenden waren: Goms, Brig, Visp, Raron, Leuk, Sierre und Sion. Zusammen beherrschten sie das Unterwallis als Untertanengebiet.

(vgl. Historisches Lexikon der Schweiz; Junge Wirtschaftskammer Brig, 1997: 2 f.)

Grafik 1: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brig 1798 bis 2000 (Historisches Lexikon der Schweiz; Junge Wirtschaftskammer Brig, 1997: 5)



Legende zu Abbildung 9 (Stadtplan von Brig):

1	Bahnhof	2	Hotel Victoria	3	Hallenbarterhaus	4	Zimmermannhaus
5	Alte Post	6	Perrighaus	7	Kleines Perrighaus	8	Brutschhaus
9	Sebastianskapelle	10	Jordan-Turm	11	Cathreinhaus	12	Pfarrkirche
13	Tichelihaus	14	Angleterre	15	Theilerhaus	16	Stadtturm mit Portal
17	Café National	18	Unteres Wegenerhaus	19	Altes Stockalperhaus	20	Stockalperschloss
21	Fernanda Stockalperhaus	22	Marienheim, oberes Wegenerhaus	23	Antoniuskapelle	24	Klosterkirche
25	Kollegiumskirche						

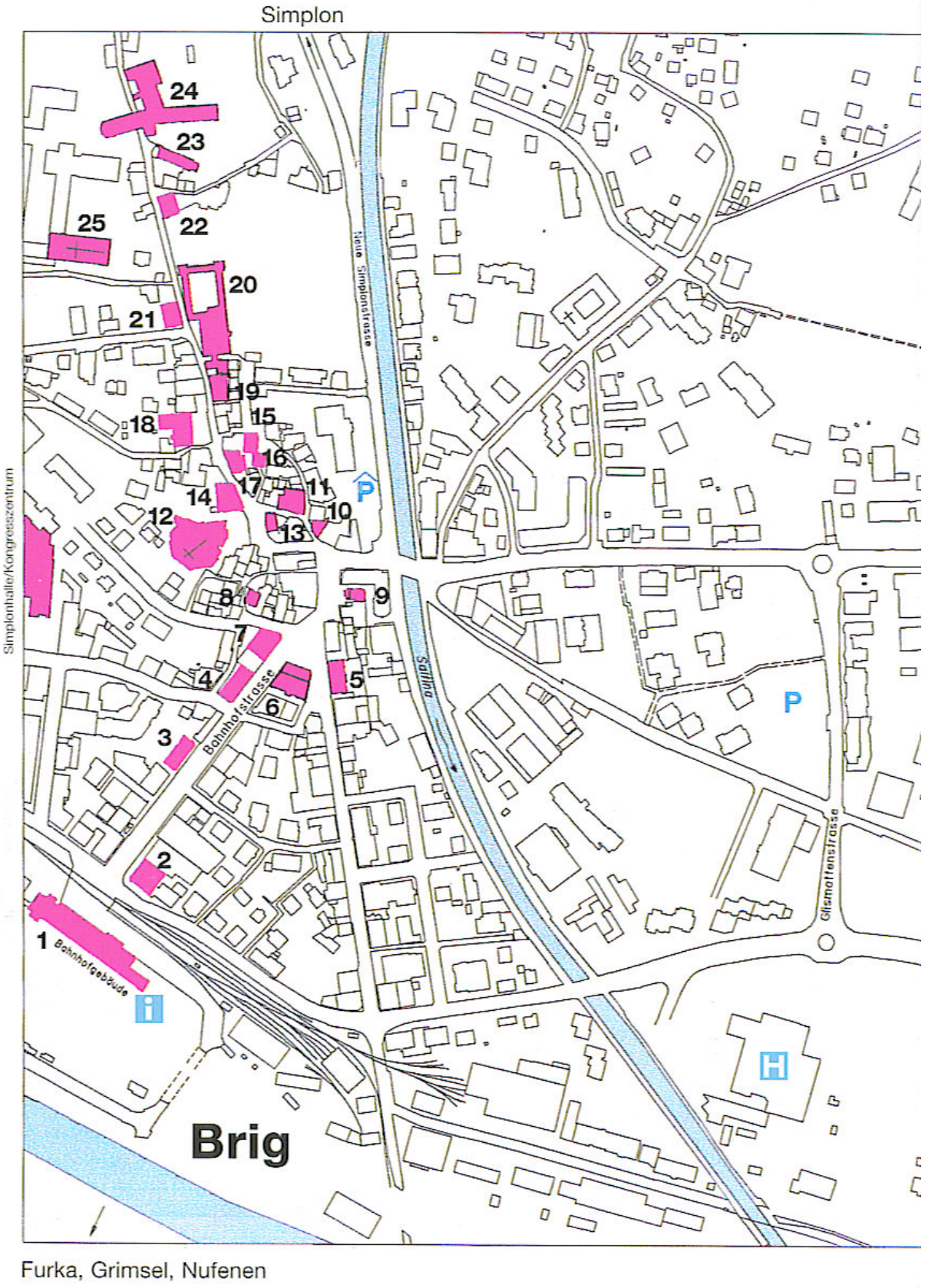


Abbildung 9: Stadtplan von Brig (Junge Wirtschaftskammer Birg, 1997: Anhang)

Abbildung 10: Saltina bei Brig. Blick Richtung Simplon (Foto Graf/Kobel)

Abbildung 11: Brücke über die Saltina (Foto Graf/Kobel)

Unwetterereignis in Brig 24. September 1993: Überschwemmung der Briger Altstadt durch die Saltina

Am 24. September 1993 trat die Saltina bei der Brücke oberhalb des Sebastiansplatzes in Brig über die Ufer: Zuviel Geschiebe hatte sich in diesem flachen Abschnitt des Flusses, dessen Name von „Springen“ herrührt und der deshalb sinngemäss auch als „sprunghaft“ bezeichnet werden könnte, gesammelt, so dass die Abflusskapazität der Saltina massiv reduziert worden war.

Saltina-Hochwasser sind seit jeher mit viel Geschiebe-Verlagerung verbunden, das vom Wasser in oberen steileren Gebieten gelöst wird und in flacheren Abschnitten wieder abgelagert wird. Einer der flacheren Abschnitte der Saltina verläuft westlich der Briger Altstadt und bildet die Grenze zwischen den Ortsteilen Brig und Glis. Historische Schutzbauten entlang dieses Streckenabschnitts, die teilweise sogar noch aus der Zeit Stockalpers stammen, zeugen davon, dass solche Hochwasser schon seit jeher bekannt sind.[7] Genau ein solches Ereignis bahnte sich im September 1993 an: Während drei Tagen fiel im Einzugsgebiet der Saltina viel Niederschlag, welcher im oberen Teil des Flusslaufes viel Geschiebe abzutransportieren vermochte und dieses im flachen Teil wieder ablagerte, so dass am Nachmittag des 24. September die Saltina plötzlich über die Ufer trat und auf die tieferliegende Briger Seite hin abfloss und so die Briger Altstadt überflutete. In einem Kellerladen am Sebastiansplatz ertranken zwei Angestellte, die sich vor den plötzlich steigenden Wasser- und Schlammmassen nicht mehr in Sicherheit bringen konnten.

Passiert war Folgendes: Das sich ablagernde Geschiebe hatte sich im kanalisierten Flusslauf der Saltina auf die Altstadt zu abgelagert. Insbesondere bei der Saltina-Brücke beim Briger Sebastiansplatz sammelte sich das Geschiebe im Brückendurchfluss, so dass der Durchfluss unter der Brücke zunehmend eingeschränkt wurde und im Laufe des Nachmittags ganz verstopfte. Ab diesem Moment spritze die gesamte Wassermenge der Saltina vor der Brücke meterhoch in die Luft, um anschliessend dem Weg des geringesten Widerstandes folgend vor allem Richtung Sebastiansplatz abzufliessen. Nachkommendes Geschiebe wurde ab diesem Moment ebenfalls in die Briger Altstadt transportiert.

Spätestens am Rhonedamm staute sich das Wasser und blieb im Ort stehen.

Folgen des Ereignisses:

Brig und das Wallis haben ihre Lehren aus dem Unwetter von 1993 gezogen: Als wichtiger Punkt zum Schutz des bewohnten Gebietes wurden im oberen Flusslauf der Saltina Geschiebe-Auffangbecken errichtet, die aufgrund eines geschickt gewählten Fliesswinkels mit anschliessendem Hindernis im Flussbett grosse Mengen an Geschiebe aufzuhalten vermögen – und im Anschluss an ein geschiebeintensives Hochwasserereignis relativ einfach wieder ausgebaggert werden können und auch müssen, damit sie beim nächsten Hochwasserereignis ihre Schutzfunktion wieder erfüllen können.

Für die Bevölkerung gut sichtbar ist eine andere Massnahme: Der Ersatz der alten Brücke über die Saltina durch eine Hebebrücke, die sich im Ereignisfall ohne menschliches Eingreifen heben kann, indem das Hochwasser zwei Becken füllt und so mit dem Eigengewicht die Brücke zu heben vermag – dies wurde so konzipiert, weil dies am sichersten ist und auch ohne Strom funktioniert - und so der Saltina mehr Platz gewährt.

Beim Hochwasserereignis im Herbst 2000 haben sich diese Schutzmassnahmen bewährt (siehe auch Kapitel zu Gondo): Obwohl die meteorologischen Voraussetzungen und die Niederschlagsmengen sehr ähnlich oder teils sogar intensiver ausfielen als im Herbst 1993 passierte in Brig – nichts!

7 Vgl. Wege durch die Wasserwelt. Hydrologische Exkursionen in der Schweiz. Region Brig-Aletsch. Hochwasser Saltina Schallberg-Brig. 2.3. Hydrologischer Atlas der Schweiz. André Burkhard. Bern. 2005. S. 25ff.

Der Interviewpartner, Martin Fussen, Jg. 1979, wohnte 1993 in Ried-Brig (Briger Seite der Saltina) und besuchte die Sekundarschule in der OS Glis, wo er sich zum Zeitpunkt der Überschwemmung auch aufhielt. Er ist mit einem der beiden Todesopfer des Unwetters entfernt verwandt.

Frage 1: Wie hast du die Tage vor der Überschwemmung erlebt? War die grosse Niederschlagsmenge ein Gesprächsthema? Hat sich dein Umfeld Sorgen gemacht?

M.F.: Es regnete relativ langanhaltend, und die Stimmung war so im Stil von „jetzt reichts dann mit schlechtem Wetter“, aber mein Umfeld hat nie mit so etwas gerechnet.

Frage 2: Du warst zum Zeitpunkt der Überflutung auf der „sicheren“ Flusseite in der Schule. Was habt ihr mitbekommen? Wie hast du vom Unglück erfahren?

M.F.: Vom Klassenzimmer aus sah man den Vorplatz der Schule, der so muldenmässig gebaut war, eine Art Amphitheater. Es war die letzte Stunde des Tages, und der Platz füllte sich so langsam mit Wasser. Das war etwas, was wir so noch nie gesehen hatten, und was wahrscheinlich von der Strasse her hineinlief, nicht vom Regen direkt. Soweit ich mich erinnern kann, haben wir den Schultag normal beendet, eventuell ein paar Minuten früher, und hatten bis dahin nichts mitbekommen. Wir machten uns danach normal auf den Heimweg. Auf der Strasse vom Schulhaus weg floss spürbar Wasser, nicht wahnsinnig hoch, aber sicht- und spürbar. Es wurde uns dann auch bald klar, dass wohl unter diesen Bedingungen kein Postauto fahren würde.

Frage 3: Wie ging es dann weiter? Bist du nach Hause gekommen? Dein normaler Schulweg führte ja mit dem Postauto über genau diese Brücke...

M.F: Es fuhr eben, wie vorhin erwähnt, kein Postauto mehr. Ich machte mich zusammen mit einem Klassenkameraden aus Ried-Brig zu Fuss auf den Weg. Zuerst der Strasse entlang Richtung Brig. Bis zum Kreisel bei der Autogarage konnte man auf dem Trottoir noch gut laufen, auf der Strasse dagegen flossen 5-10cm braunes Wasser. Aber bis dahin kamen wir mehr oder weniger trockenen Fusses. Die erste Schwierigkeit war, die Hauptstrasse von Glis nach Brig überhaupt zu überqueren. Auf dieser Strasse floss nämlich knie- bis hüfthoch sehr dreckiges Wasser. Spätestens da war uns klar, dass irgendetwas schief gelaufen sein musste, dass wohl die Saltina übergelaufen war. Bis zur Brücke sahen wir da aber noch nicht. Wir haben die Strasse dann trotzdem überquert – was ich aus heutiger Sicht wahrscheinlich nicht mehr tun würde. Auf der Strasse rollte so ein grosser, sechseckiger Blumentopf, der vom Wasser immer von einer Seite auf die nächste gerollt wurde, das ist mir geblieben. Nachher waren wir auf der anderen Seite und sind der Strasse entlang Richtung Saltina, wieder mehr oder weniger trockenen Fusses, das Wasser floss vor allem auf der Strasse. Als wir dann zur Brücke sahen, sahen wir, wie das Wasser meterweit in die Höhe spritze, nicht nur das Hochwasser, sondern der ganze Fluss, weil das Geschiebe das ganze Flussbett blockierte. Das ist uns dann schon eingefahren. Der grösste Teil des Wassers floss auf Briger Seite, zu dem Zeitpunkt waren auch schon relativ viele Einsatzkräfte vor Ort. Nachher sind wir der Saltina entlang flussaufwärts gelaufen, also schon mit ca 30 Meter Abstand zur Brücke, eventuell auch hinter dem ersten Häuserblock entlang. Handies zum Fotografieren gabs ja damals noch keine, und dann sind wir etwa 50-60 Meter flussaufwärts gelaufen und dann haben wir die Saltina überquert, auf einem metallenen Fussgängersteg – ist aus heutiger Sicht vielleicht auch etwas fragwürdig. Ich bin mir nicht mehr sicher, ob wir zuvor noch einen Feuerwehrmann fragten, ob das ginge. Dort war der Fluss zwar hoch, aber noch locker im Bett, es hat zwar etwas zurückgestaut, aber sah dort oben nicht so bedrohlich aus. Von da sind wir dann heimgelaufen, der Kantonsstrasse entlang, ohne Probleme, mit nassen und schmutzigen Kleidern halt, aber sonst problemlos.

Frage 4: Wo war der Rest deiner Familie? Wann und wie haben sie von der Überschwemmung unten in Brig erfahren? Haben sie sich Sorgen um dich gemacht?

M.F.: Die waren alle daheim. Mein Vater war ja damals auch noch Lehrer in Glis, der

wird mit seinem Kollegen wohl vorher schon über die Nationalstrasse heimgefahren sein, und bis ich dann zuhause ankam war gegen 18 Uhr. Als ich zuhause ankam, hatten die alle noch nichts von der Überschwemmung mitbekommen, oder jedenfalls nicht, dass etwas Schlimmes war. Ich war auch nicht später als sonst daheim, jedenfalls nicht später als wenn ich noch mit Kollegen etwas einkaufen gegangen wäre und eine Post (Postauto) später genommen hätte. Die wussten jedenfalls von nichts zuhause und haben sich gewundert, warum ich mit nassen, schmutzigen Kleidern nach Hause kam. Als ich ihnen dann erzählt habe, wie es unten aussah, also auf Gliser Seite, wusste ich auch noch nicht, wieviel Schlamm es dann in Brig haben würde, waren auch sie sehr überrascht, und haben dann mal im Teletext nachgeschaut.

Frage 5: Wie ging es weiter, die klassischen „Tage danach"? War die Schule in Betrieb? Wie stark wurde dein/euer Leben eingeschränkt durch die Überschwemmung? Wie habt ihr die Stimmung im Dorf (Ried – Brig ist dank seiner Terrassenlage nicht überschwemmt worden, viele der BewohnerInnen arbeiten aber unten im Tal oder haben Verwandte, die in Brig leben) erlebt?

M.F.: Es war ja glaub am Freitag, und ich bin mir nicht einmal mehr sicher, ob wir bereits am Montag wieder Schule hatten. In Brig waren die Schulen sicher geschlossen, aber wir hatten spätestens nach zwei, drei Tagen wieder Unterricht. Zuhause war es sicher DAS Thema, wir haben jede Tagesschau zusammen geschaut, wir haben Radio gehört. Und auch im Dorf, Freitag Nacht, Samstag hatten wir schon Leute, die noch nicht alle Familienangehörigen erreichen konnten und sich sehr Sorgen gemacht haben. Bei uns war es mehr so Betroffenheit, und nicht so persönlich, Ich weiss auch nicht mehr, wie lange es gedauert hat, bis wir erfahren haben, dass es zwei Tote gab und eine davon eine Cousine (oder Grosscousine) meiner Mutter war. Betroffen waren wir zuhause nicht, aber gross weggehen konnten wir nicht, der Bahnhof (Brig) war ja dann vom Rotten auch überschwemmt, die Postautos fuhren nur zum Teil, und einkaufen in Brig konnten wir auch nicht. Ich hörte dann sehr viel Radio, was ich sonst nicht tat. Und es war rasch klar, dass man Radio Rottu hört, ein neuer Privatsender, vorher noch etwas belächelt weil ein bisschen unprofessionell. Die haben dann fünf, sechs Tage praktisch durchgesendet, nonstopp berichtet und auch die Leute informiert, wem es gut ging, wenn jemand sie anrief, was wichtig war für die Menschen, weil in Brig das Telefon auch ausfiel. Da haben eigentlich alle Radio gehört. Das Radio wurde dann für seine Arbeit sehr gelobt, im Gegensatz zum Regionaljournal des DRS. Die waren zu spät und hatten weniger Leute vor Ort. Der Eindruck, dass wirklich vor Ort berichtet wurde, den hatte man nur von Radio Rottu.

Frage 6: Waren MitschülerInnen von dir persönlich betroffen?
M.F.: Keine Ahnung, müssten eigentlich. Also niemand der verletzt wurde, und dessen Haus wirklich überflutet wurde. Aber von denen von Brig, die waren sicher mehr betroffen.

Frage 7: Wie lange dauerte es, bis wieder der normale Alltag einkehrte?

M.F.: Die OS (Sekundarschule) war bald wieder offen, hingegen in der Stadt Brig waren 2m Schlamm in der ganzen Stadt, aber ich habe keine Ahnung mehr, wie lange es dauerte, bis das wieder geräumt war. Es war zwar in der Innenstadt noch nicht verkehrsfrei, aber die Innenstadt konnte schon da gut umfahren werden. Sichtbar waren die Spuren noch lange, aber ich denke so nach ca. einem Monat war das Meiste wieder in Betrieb.

Frage 9: Du bist nach deinem Studium nicht ins Wallis zurückgekehrt und lebst heute in der Nähe von Bern. Waren die Naturgefahren im Wallis für dich einer der Gründe, nicht mehr zurückzukehren? Zusätzlich zum Wasser sind auch Lawinen immer ein Thema, ein Ortsteil von Ried-Brig heisst auf Hochdeutsch übersetzt auch „Lawine", und das Wallis ist eine der erdbebengefährdetsten Regionen der Schweiz...

M.F.: Nein, das war nicht der Grund, ich glaube soviel schlimmer als anderswo ist es nicht,

ich glaube, Lawinen sind in Dörfern seit ca. 50 Jahren kein Thema mehr, höchstens für Tourenskifahrer. Wegen Erdbeben sind glaub auch noch keine Menschen gestorben im Wallis, und die Überschwemmung war ja auch eher ein Ausnahmeereignis.

Die Stadt Brig – meine Wohngemeinde

Auftrag im Schulzimmer

Partnerarbeit, schriftlich

Du bist in der Lage, über deine Gemeinde Informationen zu beschaffen und einen Vergleich mit der Stadt Brig zu erstellen.

Du bist dir bewusst, welche Rolle der Handel über den Simplon für die Stadt Brig hatte.

Du kennst bauliche Massnahmen, welche die Überschwemmungsgefahr eines Baches eindämmen.

Du bist in der Lage eine Grafik zu lesen und zu interpretieren.

Auftrag 1

Lies den Text „Die Stadt Brig im historischen Wandel“.

Recherchiere im Internet oder in einer Dorfchronik und erstelle einen Vergleich mit deiner Wohngemeinde. Vergrössere die untenstehende Tabelle auf einem A4 Papier und fülle die entsprechenden Felder aus. Hilfsmittel: Stadtplan von Brig, Dorfchronik, Internet.

Auftrag 2

Der Dorfbach der Stadt Brig – die Saltina – schoss immer wieder über seine Ufer. Die Abbildungen 10 und 11 zeigen den Bach, wie er mitten durch die Gemeinde Brig fliesst. Beantworte mit Hilfe dieser beiden Abbildungen folgende Frage:

Welche Massnahmen wurden getroffen, damit der Stadtbach nicht mehr über die Ufer treten kann oder zumindest das Risiko minimiert wird?

Stelle mit einer Skizze dar, wie die Geschiebeablagerungen bei der Saltina zur Überschwemmung von 1993 geführt haben.

Stelle ebenfalls mit einer Skizze dar, wie die Geschieberückhaltung im oberen Lauf der Saltina funktionieren könnte.

Auftrag 3

Grafik 1 zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brig. Interpretiere die Grafik in Bezug auf die Verkehrsentwicklung. Suche in einer Dorfchronik oder im Internet nach Bevölkerungsdaten deiner Dorfgemeinde und vergleiche sie mit den Daten der Stadt Brig.

Vergleich Brig – meine Wohngemeinde:

	Brig	Meine Wohngemeinde
Siedlungsgeschichte		
Handel		
Verkehrsgeschichte		

Lösungsvorschläge „Die Stadt Brig – meine Wohngemeinde“

Auftrag 1

	Brig	Meine Wohngemeinde
Siedlungsgeschichte	○ prähistorische Siedlungen in der Bronzezeit ○ 1. bis 5. Jahrhundert nach Christus mehrere kleinere Siedlungen an der Rhone ○ 13. Jahrhundert: Erste Häuser der neuen Stadt Brig ○ 16./17. Jahrhundert grosse Bauphase (v. a. durch Kaspar Stockalper)	
Handel	Bereits die Römer nutzten den Simplonpass für ihre Warentransporte. Die Stadt Brig profitierte vor allem ab dem Hochmittelalter. Saumpferde transportierten die verschiedenen Waren über den Simplonpass nach Domodossola (Italien). Die Stadt Brig gelang dadurch zu Reichtum und wurde bedeutender Markt und Umschlagplatz im oberen Rhonetal.	
Verkehrsgeschichte	○ 17. Jahrhundert: Ausbau des alten Saumpfades durch Kaspar Stockalper ○ um 1800: Bau einer fahrbaren Passstrasse durch Napoleon ○ 19. Jahrhundert: Postkutschenverkehr zwischen Lausanne, Brig und Domodossola ○ 1874: Eisenbahnanschluss nach Westen ○ 1906: Eröffnung Simplontunnel ○ 1913: Eröffnung Lötschbergtunnel ○ ab 1919: Postautoverkehr über den Simplonpass ○ ab 1960: Bau einer modernen Nationalstrasse	

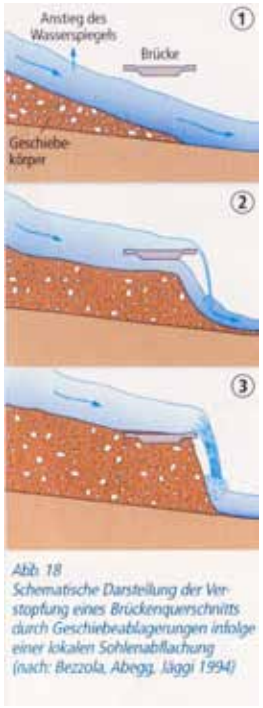


Abb. 18
Schematische Darstellung der Verstopfung eines Brückenquerschnitts durch Geschiebeablagerungen infolge einer lokalen Sohlenabflachung (nach: Bezzola, Abegg, Jäggi 1994)

Auftrag 2

Abbildung 10: Meliorationen: Bachbegradigungen, Betonsteinmauer, Erhöhung des Bachbettes, Abstufungen verlangsamen die Fliessgeschwindigkeit

Abbildung 11: Mobile Brücke in vertikaler Linie soll Wasserstau verhindern

Abbildung 12: Reduktion des Durchflusses bei einer Brücke durch Geschiebe[8]

8 Vgl. Wege durch die Wasserwelt. Hydrologische Exkursionen in der Schweiz. Region Brig-Aletsch. Hochwasser Saltina Schallberg-Brig. 2.3. Hydrologischer Atlas der Schweiz. André Burkhard. Bern. 2005. S. 34.

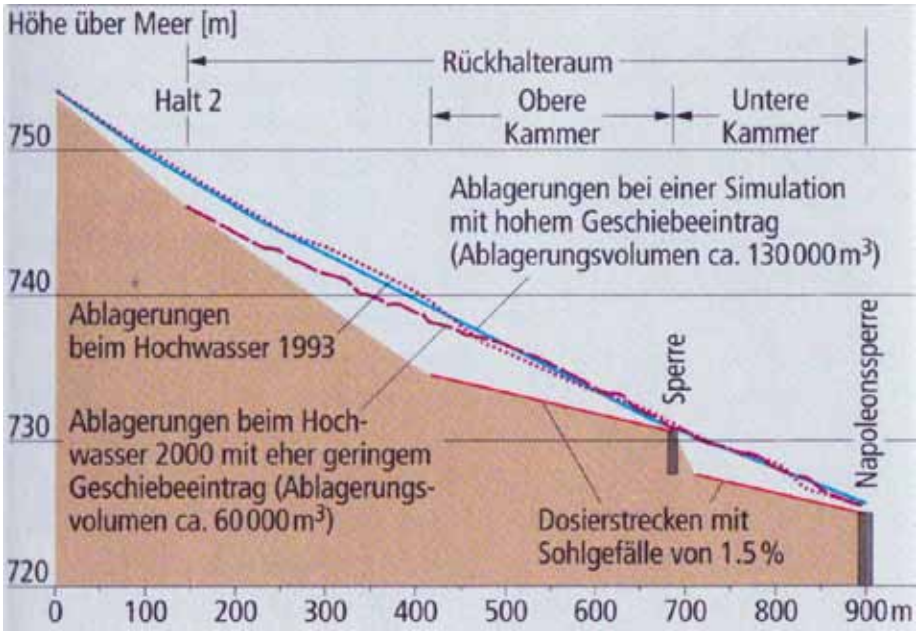


Abbildung 13: Geschieberückhalteraum[9]

Auftrag 3

Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brig. Von Bedeutung sind zwei Entwicklungen:

Massiver Anstieg um 1888: Bau der Eisenbahnlinie, Eröffnung Simplon- und Lötschbergtunnel

Massiver Anstieg um 1960: Bau der Nationalstrasse über den Simplon und Ausbau des Strassenverkehrsnetzes im Rhonetal

Fusion der Gemeinden Brig, Glis und Brigerbad im Jahr 1973: Vorsicht beim direkten Vergleich von Bevölkerungszahlen.

9 Vgl. Wege durch die Wasserwelt. Hydrologische Exkursionen in der Schweiz. Region Brig-Aletsch. Hochwasser Saltina Schallberg-Brig. 2.3. Hydrologischer Atlas der Schweiz. André Burkhard. Bern. 2005. S. 23.

3.2. Kaspar Jodok von Stockalper, 1609 – 1691

Kaum ein anderer prägte die Walliser Geschichte im 17. Jahrhundert wie Kaspar Jodok von Stockalper. Er war einer der sogenannten barocken Multiunternehmer: Immobilienbaron, Bauherr, Stifter, Politiker, Diplomat, Bewirtschafter von Monopolen und Inhaber zahlreicher Söldnerkontingente – kein Projekt war ihm zu riskant.

Abbildung 14: Kaspar Stockalper als Ritter mit Malteserkreuz (Imboden, 2005: 16)

Lesetext 1: Wirtschaftliche Ausgangslage

Der mittelalterliche Handel über den Simplon stagnierte ab dem 14. Jahrhundert. Die eintretende Verlagerung der grossen Messen aus der Champagne nach Flandern bewirkte grossräumig eine Umlagerung des Italienverkehrs auf die Gotthardachse. Dazu kamen ständige Rivalitäten zwischen den adeligen Häusern im innern der Zenden. Eine Wiederbelebung des Simplonverkehrs ist erst im zweiten Viertel des 17. Jahrhunderts, nach dem Ende der sogenannten Kleinen Eiszeit (Klimaverschlechterung von 1570 bis 1630) feststellbar.

Von 1618 bis 1648 herrschte in Europa ein grosse Krieg, der sogenannte Dreissigjährige Krieg. Halb Europa stand im Krieg und der Handel stagnierte, da der Konflikt Unmengen von Kapital verschlang. In dieses Vakuum trat nun Kaspar Stockalper. Er witterte seine Chancen und investierte in gewinnbringende Geschäfte. Er investierte in den internationalen Transitverkehr (Simplonpass), in die Monopolgeschäfte des Landes (Salz), in den Bergbau, in den Solddienst und avancierte zur ökonomischen Führungsschicht („barocke Multiunternehmer"). Ihre Vertreter stiessen oft in die politische Führungsschicht empor und sicherten sich damit ihre Interessenslage. Sie bauten sich fürstliche Residenzen und steckten ihr akkumuliertes Kapital in Grundbesitz. Die europäischen Wirtschaftsmagnaten, zu denen auch Stockalper zählte, waren in verschiedenen Bereichen tätig. Sie spezialisierten sich nicht auf ein bestimmtes Produkt, sondern investierten in verschiede Bereiche (Solddienst, Salzhandel, Immobilien, usw.) und minimierten auf die Weise das Risiko und blieben dadurch konkurrenzfähig. Ein grosser Teil ihres Vermögens wanderte in sakrale Bauten (Kirchenbau), in soziale (Bildungseinrichtungen, Hospiz) und kulturelle Werke.

Geld hatte für Kaspar Stockalper eine magische Anziehungskraft. Er führte akribisch Buch und war stets seines Lebens sehr sparsam. Seine Sparsamkeit im häuslichen Bereich stand im grossen Kontrast zu den grossen Investitionen, welche er bereits als Jungunternehmer tätigte. Die Ansammlung von Macht hatte aber auch Schattseiten: Es tauchten Neider und Gegner auf. Ihm wurde unter anderem der Missbrauch des Salzmonopols vorgeworfen. Im Mai 1678 entriss ihm der Landrat alle Ämter und konfiszierte alle seine Güter. 1679 flüchtete er nach Domodossola ins Exil, wo er fünf Jahre verweilte. Erst im Sommer 1685 kehrte er aus seinem italienischen Exil zurück und starb 1691 als angesehener Mann in Brig.

Abbildung 15: Ein Teil der Handels- und Rechnungsbücher (Imboden, 2005: 6)

Lesetext 2: Stockalpers Aufstieg

Kaspar Stockalper war kein Senkrechtstarter. Aufgrund seiner Herkunft konnte er getrost auf ein finanzielles Polster zurückgreifen, welches ihm erlaubte, zu investieren und das Risiko abzufedern. Bereits seine erste Frau (Magdalena Zum Brunnen) brachte ein ansehnliches Vermögen mit in die Ehe. Durch Magdalena kam er auch in den Erwerb des Bergwerks im Grund. Auch seine zweite Frau (Cäcilia von Riedmatten) brachte 1638 eine erhebliche Mitgift in die Ehe.

Eine zweite Voraussetzung war seine fundierte Ausbildung, welche ihm erlaubte, sich in der komplizierten Geschäftswelt des 17. Jahrhunderts zu bewegen. Er verbrachte seine Schulzeit unter anderem in Brig und an der Universität Freiburg im Breisgau, wo er sich zum Notariat ausbilden liess. Stockalper konnte sich in sechs Sprachen mündlich und schriftlich verständigen (Lateinisch, Deutsch, Französisch, Italienisch, Spanisch und Griechisch), was ihm unter den Handelsherren ein grosses Ansehen einbrachte.

Ein dritter Punkt war sein Beziehungs- und Nachrichtennetz. Nur wer schneller als die Konkurrenz ist, kann seine Produkte und Dienstleistungen auf den Markt bringen. Stockalper

unternahm 1633 als 24-jähriger eine Handels- und Studienreise nach Burgund, Frankreich, Belgien und Flandern, die ihm die Tore zu den einflussreichsten Transportunternehmern und Händlern Europas öffnete. Zurück in Brig erwachte er den alten (mittelalterlichen) Saumpfad über den Simplon aus seinem Tiefschlaf und baute ihn aus – eine neue Handelsära begann.

Als 1634/35 die Pest ausbrach, geriet das Transportgeschäft aufgrund der Absperrmassnahmen in Mailand in Stocken. Ab 1636 florierte das Geschäft wieder und Stockalper stieg in die Eisenbergwerke ein, in denen man nach Eisen, Blei, Kupfer und Gold grub. Ab 1673 betrieb er eine Pferdepost zwischen Mailand und Genf. Sein akkumuliertes Kapital investierte er fast ausschliesslich in Immobilien („Nichts ist beständig ausser Grund und Boden."). Diese drei Voraussetzungen standen Stockalper bereits in jungen Jahren in hohem Masse zur Verfügung, welche seine wirtschaftliche und politische Laufbahn beeinflussten.

Bereits fünf Jahre nach seinem Einstieg als Unternehmer, genoss Stockalper in Brig ein beträchtliches Ansehen. Seine Stellung war bereits so stark, dass ihm 1639 alle wichtigen Monopole zufielen (Transitmonopol, Lärchenharzmonopol, u. a.) – das Salzmonopol erhielt er erst 1647.

Sein politischer Aufstieg war mit dem wirtschaftlichen Erfolg verbunden. Viele kleinere und grössere Ämter in Burgerschaft und Zenden hatte er ausgeübt. Durch seine politische Tätigkeit (u. a. Vertreter an der eidgenössischen Tagsatzung in Baden, höchster militärischer Führer im Oberwallis) hatte er seine wirtschaftliche Macht vergrössern können (Bsp. Monopole, Solddienst). 1669 wurde er sogar Landeshauptmann, „Haupt der Exekutive, Legislative und Judikative in einem" (Imboden, 2005: 20).

Kaspar Stockalper und sein Werdegang

Die Aufträge können vor Ort (Stockalperpalast) oder im Schulzimmer erledigt werden.

Gruppenarbeit, schriftlich

Du kennst die politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten, welche zum Aufstieg Stockalpers in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts führten.

Du weisst, was man unter dem Begriff „barocke Multiunternehmer" versteht.

Du kannst die drei persönlichen Voraussetzungen aufzählen, welche zum raschen Erfolg von Kaspar Stockalper führten.

Du bis in der Lage, den Inhalt eines Kurztextes einer Mitschülerin oder einem Mitschüler zu präsentieren.

Vorgehen/Auftrag

Die Klasse wird in vier Gruppen geteilt. Zwei Gruppen lesen den Lesetext 1 (Wirtschaftliche Ausgangslage) und zwei Gruppen machen sich mit dem Lesetext 2 vertraut (Stockalpers Aufstieg). Jede Schülerin und jeder Schülerin liest für sich den entsprechenden Text. Nach dem Lesen setzen sich die vier Gruppen zusammen und diskutieren in der sogenannten Expertengruppe den jeweiligen Text. In dieser Expertengruppe werden allfällige Fragen bereinigt und eine Zusammenfassung erstellt (Hefteintrag).

Nach der Expertenrunde setzten sich jeweils zwei Schüler (ein/e Schüler/in hat den Text 1 gelesen, ein/e Schüler/in den Text 2) zusammen und tauschen die gelesenen Informationen aus.

Tipp:

Die Lehrkraft macht vorgängig die Gruppeneinteilung und verteilt die Lesetexte, damit möglichst wenig Zeit verloren geht und keine Diskussionen stattfinden. Die Gruppeneinteilung kann schriftlich auf einem Zettel abgegeben werden.

Folie 1: Familie Stockalper (ausgewählte Familienmitglieder)[10]

	Crispin Stockalper, Grossvater Kaspar Stockalpers, Hauptmann in französischen Diensten.
Peter I. Stockalper, Kaspars Urgrossvater, war mehrmals Landeshauptmann der Landschaft Wallis.	
Peter II. Stockalper, Vaters Kaspars, war Grosskastlan des Zenden („Bezirk“) Brig.	
	Kaspar Stockalper (König des Simplons)

10 Abbildungen Folie 1 und 2: Imboden, 2005: 16 f.

Folie 2: Familie Stockalper (ausgewählte Familienmitglieder)

Petermann Stockalper (1654 – 1688), Sohn des Grossen Stockalpers.	**Anna Maria Ganioz, Frau von Petermann Stockalper.**
Peter Anton Josef Ignaz Stockalper, Sohn von Peter und Anna Stockalper	
	Baron Josef von Stockalper (Pepino). Letzter Bewohner des Stockalperschlosses.
Dr. Kaspar Stockalper. Mit ihm starb das Geschlecht der Briger Stockalper 1974 aus.	

3.3. Das Stockalperschloss

„In den südwestlichen, noch fast unbebauten Teil der Stadtanlage [von Brig] stellte Kaspar Stockalper vom Thurm (1609 – 1691) sein Schloss, den mächtigsten Profanbau der barocken Schweiz, präzis an die Via Regia und abgetreppt auf die sanft abfallende Flanke des nordostwärts führenden Hügelzuges. Die Anlage zeigte nicht nur, dass ihr Erbauer den Ort zu lesen verstand, vielmehr, dass sich da einer in Szene setzte, der über Macht, Reichtum und Ansehen verfügte, dessen Einfluss die Verbindungen und mit einem weitreichenden Netz von Stützpunkten auch das Land dominierte.“ (Imboden, 2005: 5)

Abbildung 16: Gartenfront des Stockalperschlosses mit den zahlreichen architektonischen Dreiheiten (Imboden, 2005: 8)

Aus der Ära Stockalpers sind uns 16‘000 Dokumente erhalten geblieben. Die grösste Hinterlassenschaft ist zweifellos sein barockes Schloss, welches wie ein Pergament gelesen werden muss: „Die Anlage gibt vieles von der Denkweise des Erbauers preis.“ (Imboden, 2005: 6) Die Anlage besteht aus drei Teilen (siehe Abbildung 15): Das alte Stockalperhaus aus dem 16. Jahrhundert, der gewaltige Quader des neuen Schlosses und der Arkadenhof.[11] Das alte Stockalperhaus setzt sich aus drei Gebäuden zusammen: Das mittlere Haus aus der Zeit Peter I. (Urgrossvater von Kaspar), der nördliche Anbau und der Kapellentrakt mit Treppenturm, welche Kaspar in den Dreissiger- und Vierzigerjahren des 17. Jahrhunderts anfügte. Die Zahl drei setzt sich bei den Türmen fort, welche den Arkadenhof umgeben. Sie symbolisieren die Drei Könige Kaspar, Melchior und Balthasar, die Erzengel Raphael, Michael und Gabriel und die drei Tugenden Glaube, Hoffnung und Liebe. Sie verankern weiter die Erde am Himmel, streben zu den Sternen, sind aber auch das stärkste Herrschaftssymbol.

11 Arkade (arcus »Bogen«). Von zwei Pfeilern oder Säulen getragener Bogen, meist als fortlaufende Reihe (Bogengang).

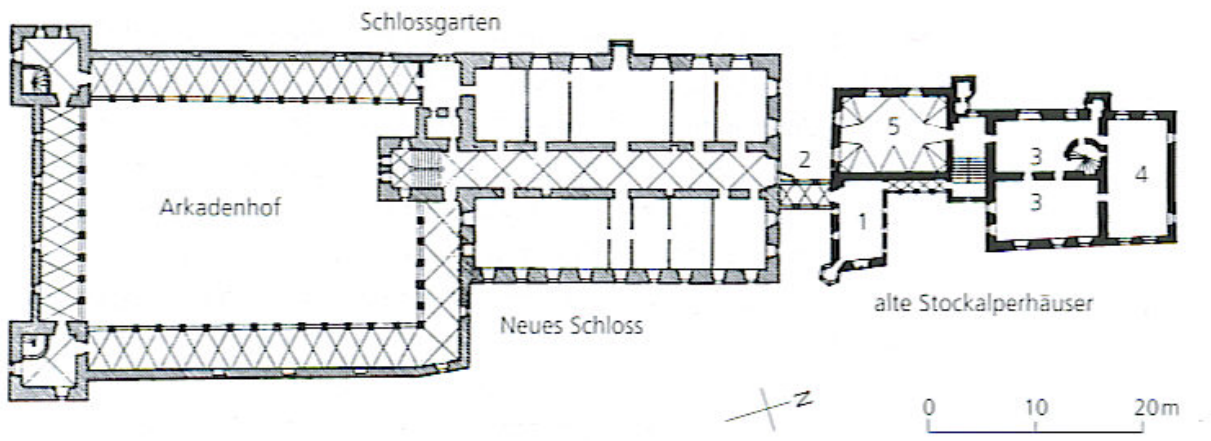


Abbildung 17: Grundriss des Stockalperschlosses (Imboden, 2005: 12)

Abbildung 18: Arkadenhof (Foto: Graf/Kobel)

Die barocke Architektur ist vom Repräsentationswillen der weltlichen Fürsten geprägt. Typisch sind das von Parks umgebene Fürstenschloss, die durchgeplante, auf das Schloss ausgerichtete Stadtanlage.

Kaspar Stockalper hat zusammen mit den Baumeistern die Pläne erarbeitet (zahlreiche Belege über Bauvorhaben sind erhalten geblieben). Aufgrund zahlreicher Reisen verfügte Stockalper über ein reiches architektonisches Wissen. Auch privat befasste er sich mit der Architektur, was seine Bände in der Privatbibliothek belegen. Stockalper engagierte Baumeister, die in der mittelalterlichen Bautradition verwurzelt und mit modernen Bau- und Stilformen vertraut waren. Circa 250 Meister aus den Bereichen des Bauwesens, der bildenden Kunst und des Kunsthandwerks waren am Projekt beteiligt. 1649 wurde mit dem gewaltigen Bau begonnen. Die Arbeiten fanden wahrscheinlich in der Mitte der 1670er Jahren ihren Abschluss. Das neue Schloss sollte ursprünglich nicht mit dem alten Stockalperhaus verbunden werden. Dies ist am Ansatz der venezianisch anmutenden zweigeschossigen Brückenloggia zu erkennen, die von der Kapelle aus in rechtem Winkel an die Schlossmauer reicht und die Symmetrieachse um mehr als zwei Meter verfehlt.

	Abbildung 19: Kapelle des alten Trakts (Foto Graf/Kobel)
Abbildung 20: Brückenloggia im venezianischen Stil (Foto Graf/Kobel)	

Heute beherbergt das Schloss die Gemeindeverwaltung, das Bezirksgericht, das Grundbuchamt, das Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraumes, eine Kunstgalerie und das Kellertheater.

Abbildung 21: Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraumes (Imboden, 1991: 39)

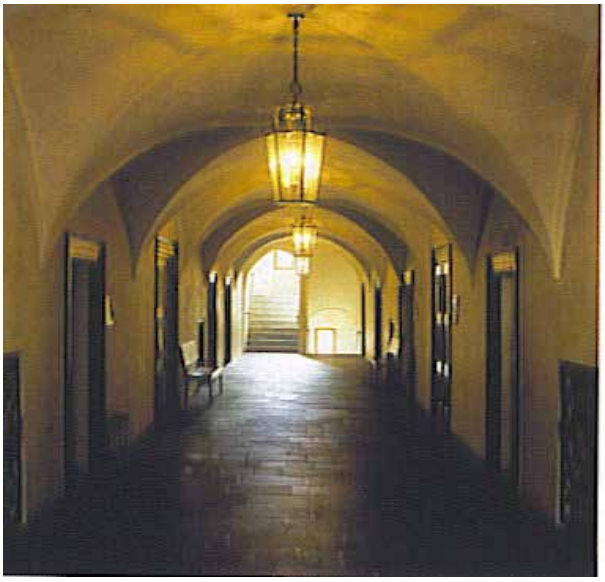


Abbildung 22: Düstere, über 30 Meter lange Gänge, die nur von den Seiten her Licht empfangen. Die Gänge erinnern an ein Kloster (Imboden, 2005: 22)

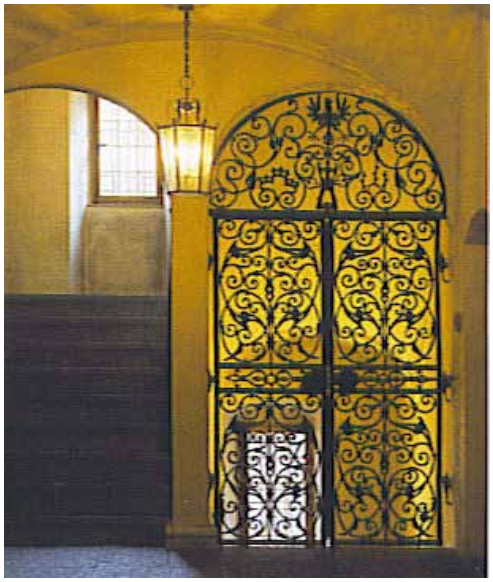


Abbildung 23: Gitter zum Untergeschoss. Es ist anzunehmen, dass Stockalper das Eisen aus seinem eigenen Bergwerk bezog (Imboden, 2005: 22)

Kurzvortrag 1: Der Burgersaal

Der Burgersaal liegt im ersten Stock und ist das einzige Zimmer des Schlosses mit originalem Täfer. Er gehört nicht der Burgerschaft, weist aber Stühle mit den Wappen der Burgergeschlechter auf. Rätselhafte Allegorien (Bsp. Enthauptung des Johannes) aus der Bibel zieren die Fenster. An der Wand hängt die Fahne der Burgerschaft Brig. An der linken Wand steht ein Giltsteinofen aus dem Jahre 1719.

Abbildung 24: Burgersaal (Imboden, 2005: 23)

Kurzvortrag 2: Der Gerichtssaal

Im Gerichtssaal finden die Verhandlungen des Bezirks Brig statt. Heute zieren moderne Möbel und neueste Technologie wie Computer den Raum. Auf der Panoramatapete sind Gestalten aus der griechischen und römischen Geschichte zu sehen. Im anschliessenden Sekretärszimmer läuft die Tapete rund um den ganzen Raum.

Abbildung 25: Gerichtssaal (Foto: Graf/Kobel)

Abbildung 26: An den Wänden Zeichnungen aus der griechischen und römische Kultur

(Foto: Graf/Kobel)

Kurzvortrag 3: Der Rittersaal

Im dritten Stock des barocken Schlosses befindet sich der sogenannte Rittersaal. An den Wänden hangen die Porträts der Familie Stockalper. Beginnend mit Peter I. bis zum letzten Spross, mit dem die Briger Stockalper im Mannesstamm 1974 ausstarben. Der Saal wird heute für kulturelle Anlässe wie Bankette und Konzerte verwendet.

Abbildung 27: Der Rittersaal. An den Wänden sind die Bilder der verschiedenen Familienhäupter zu sehen (Foto: Graf/Kobel)

Kurzvortrag 4: Die Schlosskapelle

Durch einen Arkadenhof im ersten Stock betritt man die kleine Schlosskapelle zwischen dem neuen alten Trakt. Stockalper war ein tiefgläubiger Mensch und sich gleich seine eigene Kirch bauen lassen. 1973/74 wurde die Schlosskapelle durch die eidgenössische Denkmalpflege restauriert. Prunkstück ist der Silberaltar. Stockalper legte grossen Wert auf biblische Figuren.

An der Westwand erinnert eine schwarze Tafel an Stockalpers Lieblingssohn Franz Michael, der 1667 erst achtzehnjährig an Tuberkulose starb. Drei Ärzte (je nach Quelle soll es sich um Metzger gehandelt haben, da diese zu Stockaplers Zeit über bessere praktische anatomische Kenntnisse verfügt haben sollen) haben die Leiche obduziert (deren Bericht ist vorhanden), das Herz herausgeschnitten, einbalsamiert und in einer Bleibüchse nach Brig geschickt.

Abbildung 28: Die kleine Schlosskapelle (Foto: Graf/Kobel)

Kurzvortrag 5: Schlossgarten

Zu jedem Barockschloss gehört ein Schlossgarten. Stockalper liess sich einen gigantischen Garten bauen. Nach Stockalpers Tod verwilderte der Garten allmählich und wurde in neuerer Zeit sogar als Campingplatz und Gärtnerei genutzt. 1996 wurde der Garten restauriert. Der neue Schlossgarten bietet im Zentrum von Brig wieder einen öffentlichen Ort der Ruhe und Erholung, der einer Schlossanlage würdig ist.

Abbildung 29: Blick auf den Schlossgarten (Foto: Graf/Kobel)

Unterrichtsvorschlag Stockalperschloss

Arbeitsauftrag im Stockalperschloss (Führung)

Einzelarbeit, Partnerarbeit, schriftlich

Du bist in der Lage, vor deinen Kameradinnen und Kameraden einen Kurzvortrag zu halten.

Die Gemeinde Brig führt spezielle Führungen für Schulklassen durch. Diese Führungen werden jeweils von Ortskundigen geleitet. Die Spezilisten führen die Klassen durch das Schloss, wobei ausgewählte Räume besichtigt werden.

Das Stockalperschloss kann mittels Führung besichtigt werden. Eine entsprechende Anmeldung ist unumgänglich.

Bei einer Schlossbesichtigung sollten die Schülerinnen und Schüler nicht nur konsumieren. Anstatt dass die Fachfrau/der Fachmann im jeweiligen Raum einen Vortrag hält, übernehmen kleine Gruppen (Zweiergruppen) diese Aufgabe. Die Gruppen bereiten sich vorgängig auf das Kurzreferat vor. Bei diesem Kurzreferat geht es nicht primär um die Menge des vermittelnden Stoffes, sondern um die Vortragstechnik. Ausserdem findet er nicht wie üblich im Schulzimmer statt, sondern in einem barocken Schloss. Die Klassen werden also von Ortskundigen durch die Gänge geführt, das Kurzreferat übernimmt aber eine Zweiergruppe (Absprache mit der Führung). Die Klassenkameraden hören zu und machen sich Notizen, mit welchen sie später einen Hefteintrag kreieren.

Kurzvorträge für folgende Räume:

Burgersaal	
Gerichtssaal	
Rittersaal	Zusätzlich ein Referat:
Schlosskapelle	Schlossgarten

3.4. Weiler Grund

Nach dem Abstieg vom Schallberg erreicht man auf dem alten Stockalperweg die ehemalige Dauersiedlung Grund. In diesem Weiler ist ein spätmittelalterlicher Stadel aus dem 15. Jahrhundert erhalten. Das Dach war in einem ruinösen Zustand und musste saniert werden. Das Ökonomiegebäude ist Zeuge des Kornanbaus im Gantertal. Dem Stadel als Gebäude des Getreideanbaus kommt eine Doppelfunktion als Garbenspeicher und Dreschplatz zu. Eine Spezialität der Walliser Speicher sind die Mäuseplatten, auch „Mieschplatten“ genannt. Die Speicher sind auf Pfählen gebaut und zwischen Haus und Pfahl sind Steinplatten eingebaut, damit die Mäuse nicht in die Lagerkammer gelangen können. Die Grundbrücke über den Nesselbach wurde 1993 an der ursprünglichen Stelle wieder errichtet, wurde aber im gleichen Jahr durch die Fluten weggespült und wieder aufgebaut.

Abbildung 30: Ehemalige Dauersiedlung Grund (Foto: Graf/Kobel)

Der Weiler Grund war zu Stockalpers Zeiten eine eigenständige Gemeinde. Stockalper baute den alten Saumpfad aus und betrieb während seiner Ära diverse Eisenbergwerke, so auch im Grund. Die Mine, die von 1636 bis 1691 in Betrieb war, bot den Bewohnern von Grund Arbeit. Der alte Baubestand besteht vorwiegend aus Lärchenholz. Nach dem Bau der bequemeren Umgehungsroute durch Stockalper verlor der Weg über Grund als Transitachse aber an Bedeutung.

Viele ehemalige Weiler, welche sich vorwiegend im Alpengebiet befinden, kämpfen seit Jahrzehnten mit dem gleichen Problem: Sie sind weitgehend verlassen. Die Bewohner sind schon vor langer Zeit in die grösseren Ortschaften gezogen, um dort ihr Auskommen zu finden.

Nun stellen sich folgende Fragen: Was geschieht mit den ehemaligen Dorfsiedlungen respektive mit der historischen Bausubstanz? Soll man die Bauten ihrem Schicksal überlassen? Oder sollen die Lärchenhäuser in moderne Zweitwohnungen für den Tourismus umgebaut werden (was bereits bei einigen Häusern geschehen ist)?

Abbildung 31: Reste einer alten Mühle, welche wahrscheinlich einem Unwetter zum Opfer fiel. Die Mühle war bis ins 20. Jahrhundert in Betrieb. (Foto: Graf/Kobel)

Vom Grund aus führt der alte Saumpfad in Richtung Tafernatal. An vielen Stellen ist der Saumweg in seiner traditionellen Substanz erhalten geblieben:

Abbildung 32: Aufstieg in Tafernatal auf historischem Wege (Foto: Graf/Kobel)

Abbildung 33: Originalpflasterung auf dem alten Saumweg (Foto: Graf/Kobel)

Auftrag im Gelände

Du bist dir über die Folgen bewusst, wenn eine ganze Dorfsiedlung verlassen wird.

Du kennst die Vor- und Nachteile von sogenannten (touristischen) Zweitwohnungen (Bsp. Umbau in Wohnchalet).

Abbildung 34: Altes Lärchenhaus im Weiler Grund. Die Satellitenschlüssel verrät den Umbau zu einer (touristischen) Zweitwohnung. (Foto: Graf/Kobel)

Auftrag 1

Die ehemalige Dauersiedlung Weiler im Gantergrund wurde in den letzten Jahrzehnten verlassen. Die Menschen, vor allem die Jungen, suchten sich in den grösseren Ortschaften Arbeit.

Welche Folgen hat der allmähliche Abgang für eine Gemeinde im Alpenraum? Überlege dir als Eselsbrücke, was in deiner Gemeinde geschähe, wenn die Menschen auswandern würden. Erstelle auf einem A-4 Papier ein Mind Map. Die Ergebnisse werden später im Plenum besprochen.

Auftrag 2

Diskutiert in der Gruppe (max. vier Schülerinnen und Schüler) die Vor- und Nachteile:

1. einer Umwandlung in eine touristische Zweitwohnung
2. falls die historischen Bauten ihrem Schicksal überlassen werden

Die Ergebnisse werden in die untenstehende Tabelle eingetragen. Bereite dich anschliessend auf ein Streitgespräch vor, bei welchem du eine der beiden Seiten vertreten wirst.

Was soll mit einer ehemaligen Dorfsiedlung gemacht werden?

	Vorteile	Nachteile
Umbau in touristische Zweitwohnungen:		
Die historische Substanz wird ihrem Schicksal überlassen:		

Lösungsvorschläge „Weiler Grund“

Auftrag 1

Was passiert, wenn eine Gemeinde am Aussterben ist?

sinkende Steuerreinnahmen

viele Gebäude werden nicht mehr saniert und ihrem Schicksal überlassen

Arbeitsplätze gehen verloren

fortschreitende Zentralisierung (immer mehr Menschen ziehen in die grösseren Städte)

Dorfkultur geht verloren

die Pflege der Landschaft durch die Berglandwirtschaft geht verloren

Auftrag 2

	Vorteile	Nachteile
Umbau in touristische Zweitwohnungen:	– Die historischen Bauten werden vor ihrem gänzlichen Zerfall gerettet – Die touristischen Zweitwohnungen bringen Steuereinnahmen mit sich – Die Touristen konsumieren (Bsp. in Brig)	– Die touristischen Zweitwohnungen sind nur für ein paar Wochen im Jahr besetzt, was unter Umständen hohe Unterhaltungskosten verursachen könnte – Der moderne Umbau passt oft nicht ins traditionelle Bild (Bsp. Satellitenschüssel, moderne sanitäre Anlagen, usw.) – Es braucht zusätzlich bauliche Massnahmen (Bsp. Anschluss an das Abwassersystem, Telefonnetz, usw.)
Die historische Substanz wird ihrem Schicksal überlassen:	– Die traditionelle Substanz bleibt erhalten und kann dem Anschauungs-Unterricht dienen (Bsp. Schule, Universität) – Die traditionelle Substanz lockt viele Touristen an (Sanfter Tourismus – zurück zu den Wurzeln)	– Die traditionelle Substanz ist der Natur ausgesetzt und zerfällt – Die historischen Bauten könnten zu einem Risikofaktor werden (Bsp. Einsturzgefahr)
Modernisierung7Renovation in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege als moderne Familienwohnung	– Die traditionelle Substanz bleibt erhalten. – Das Objekt kann wieder vollumfänglich und zeitgemäss genutzt werden	– Höhere Kosten – Zeitaufwand – Interesse der Besitzer muss vorhanden sein. Beispielprojekt: http://www.ballenberg.ch/de/themen/hauslandschaften/10-berner-oberland/1021/

3.5. Die alte Taferna

Im Grund beginnt der Aufstieg ins romantische Tafernatal, wo man die alte Raststätte Taferna erblickt. „In einer herrlichen, einsamen Naturlandschaft folgt er [der Stockalperweg] im Tafernatal dem sprudelnden Bach, vorbei an der einstigen Taverne, die dem Bach und dem Tal den Namen gegeben hat und um deren Wirtin zu Stockalpers Zeiten sich allerhand Legenden rankten.“ (Erlebnismagazin Kulturwege Schweiz, 2005: 13). Der folgende, steile Aufstieg Richtung Passhöhe lässt einem vor Augen halten, wie mühsam der Saumtransport vor über 300 Jahren gewesen sein muss.

Abbildung 35: Alte Taferna im gleichnamigen Tal auf dem alten Stockalperweg (Foto: Graf/Kobel)

Steinwall an der oberen Seite der Taverne

Der Name Taverne stammt aus dem Lateinischen und bedeutet „Hütte“. Die Tavernen standen an alten Säumerwegen und bewirteten sowohl die vorbeikommenden Säumer als auch die Reisenden (Bsp. Pilger).

Das Gasthaus ist seit langer Zeit mit reichlichen Sagen und Geschichten ausgestattet. Zu Stockalpers Zeiten bewirtete die sagenumworbene Johanna Fy die Säumer und Reisenden, die auf dem ausgebauten Saumweg über den Pass reisten:

„Ich heisse Johanneli Fy,
Bi zer Taferna Wirti gsy,
Hä Wasser üssggä fer Wy,
Müös jetz in de Chalte Wassru sy!“
(Johanna Fy, Wirtin zer Taferna)

Die alte Taferna

Auftrag im Gelände

Du kannst erklären, warum die Tavernen an den Saumpfaden errichtet wurden.

Du bist in der Lage, das Geländeprofil zu lesen.

Beantworte die folgenden Fragen auf einem Notizpapier. Die Notizen behältst du, damit später ein Hefteintrag geschrieben werden kann.

Auftrag 1

Auf den alten Saumpfaden haben die Händler und Unternehmer seit dem 13./14. Jahrhundert im Alpengebiet sogenannte Tavernen bauen lassen. Welchem Zweck diente eine Taverne und wer verkehrte in diesem Haus?

Auftrag 2

Am Kellertürsturz ist das Gebäude datiert. Finde dieses Datum heraus.

Auftrag 3

An der oberen Seite der Taverne haben die Erbauer einen Steinwall errichten lassen. Hast du eine Erklärung dafür? Warum wurde der Wall gerade auf dieser Seite errichtet?

Abbildung 36: Seitenansicht der alten Taferna (Bild Graf/Kobel)

Auftrag 4

Findest du den Platz, an welchem das Gebäude errichtet worden ist, als geeignet? Um diese Frage beantworten zu können, musst du das Geländeprofil studieren (Bsp. Ist Wald vorhanden?, Steilheit des Geländes, usw.). Suche treffende Pro- und Contraargumente.

Lösungsvorschläge „Die alte Taferna“

Auftrag 1

Eine Taverne ist eine Art Gaststätte, wo sich die Säumer verpflegen konnten. In diesen Gaststätten verkehrten aber nicht nur die Händler und ihre Säumer, sondern auch Pilger und andere Reisende.

Auftrag 2

Das Gebäude ist auf das Jahr 1684 datiert.

Abbildung 37: Alte Taverne (Foto Graf/Kobel)

Abbildung 38: Kellertürsturz (Foto Graf/Kobel)

Auftrag 3

Der Wall wurde auf der Südseite errichtet, das heisst gegen die Passhöhe. Im Winter fällt in der Simplonregion viel Schnee und die Gefahr, dass eine Lawine den Weg ins Tal findet, ist gross. Der Wall dient dementsprechend als Schutz. Der Wall schützt aber nicht nur gegen den Schnee, sondern auch gegen allfälligen Steinschlag.

Auftrag 4

Aufgrund der Lawinen- und Steinschlaggefahr könnte man argumentieren, dass das Gebäude an einem sehr ungünstigen Ort liege. Rings um das Gasthaus befindet sich aber relativ viel Wald, welcher gegen die genannten Gefahren Schutz bietet.

3.6. Simplonpass

Der Stockalperweg kurz vor der Passhöhe (Abbildung 37) ist in zahlreichen Serpentinen als Hangweg von 2,2 bis 2,5 Meter Breite angelegt. Gut sichtbar ist die Pflästerung mit steilgestellten Steinplatten, Randsteinen und Querabschlägen zur Wasserableitung. Talseitige Stützmauern wurden in traditioneller Trockenmauertechnik ausgeführt.

Abbildung 39: Saumweg mit traditioneller Substanz kurz vor der Passhöhe (Foto Graf/Kobel)

Geologisch befinden wir uns in den Penninischen Decken. Auf der Ostseite befindet sich der Monte Leone mit 3553 m und auf der Westseite das 3996 m hohe Fletschhorn. Die weite Tallandschaft des Passes ist aus der Folge glazialer Transfluenz entstanden (vgl. Anderegg, 1988: 5). Mit einer Höhe von 2003 m ü.M. ist der Pass derart niedrig, das er vom Eisstrom der letzten Eiszeit überflossen wurde. Dadurch ist ein wannenartig ausgeformter Passquerschnitt entstanden (Transfluenzpass). Der Erosionsprozess formte eine „Rundbuckellandschaft“ mit Kuppen und Mulden, in denen sich verschiedene Feuchtbiotope (Hochmoore, siehe Abbildung 38) mit seltenen Pflanzen und Tieren entwickelt haben (vgl. Aerni, 2003: 20).

Vom Kulminationspunkt führt das Tal des Chrummbachs (Doveria), ein Trogtal, durch Simplon-Dorf bis nach Gabi. Die Alpsiedlungen und Weiler dieses Gebietes gehören zum Gemeindegebiet von Simplon.

Abbildung 40: Das Hochmoor auf dem Simplonpass – ein Vermächtnis der letzten grossen Eiszeit vor 15‘000 Jahren (Foto Graf/Kobel)

Ein Wahrzeichen der Simplonpasshöhe ist der acht Meter hohe Steinadler, der sich über der Simplonstrasse auf einer Geländekuppe befindet. Das Kriegsdenkmal aus Granit wurde zur Erinnerung an die „Wacht am Simplon“ in der Grenzbesetzung 1939 bis 1945 erbaut (vgl. Anderegg, 1986: 301).

Abbildung 41: Denkmal aus dem 2. Weltkrieg: Granitadler auf der Simplonpasshöhe (Foto Graf/Kobel)

Ein wegbegleitender Bau der Napoleonstrasse ist das Simplon Hospiz auf der Passhöhe. 1801 gab Napoleon den Baubefehl des Hospizes, das gleichzeitig als Kaserne dienen sollte. Der Bau verzögerte sich aber beträchtlich. Erst 1813 begannen die Bauarbeiten eines verkleinerten Projekts. Mit dem Sturz Napoleons 1814 blieben die Bauarbeiten auf der Höhe des ersten Geschosses stehen. 1825 übernahmen die Chorherren vom Grossen St. Bernhard den angefangenen Bau, der am 21. November 1831 vollendet wurde. Mit seinen Ausmassen von 20 auf 64 m ist das Gebäude der grösste Hospizbau sämtlicher europäischer Alpenpässe (vgl. Anderegg, 1986: 302).

Abbildung 42: Simplon Hospiz (Foto Graf/Kobel)

Ein hervorragend erhaltenes Bauwerk der napoleonischen Kunststrasse ist der Tunnel der Gletschergalerie mit dem bergseitig anschliessenden Strassenstück (Abbildung 41). Das Strassenstück befindet sich etwa einen Kilometer nördlich der Passhöhe (646 850/122 300). Es ist jedoch nur über die viel befahrene Nationalstrasse erreichbar. Der aus dem Felsen gehauene unverkleidete Tunnel, von Céard Galerie genannt, ist in seiner ursprünglichen Breite von etwa fünf Metern erhalten. Das anschliessende Strassenstück mit einer breite von sieben bis acht Metern ist mit Brüstungsmauern abgegrenzt (vgl. IVS, 1.1.4).

Der Dammweg südlich der Passhöhe ist eines der denkmalpflegerisch wertvollsten Elemente der Napoleonstrasse (Abbildung 42). Das alte Strassenstück ist als Abstecher auf

dem Stockalperweg Richtung Simplon-Dorf oder direkt von der Passhöhe erreichbar (645 000/121 175). Die Strasse weist eine Breite von 6,5 Meter auf. Die baulichen Elemente der Strasse von Céard sind auf diesem Teilstück gut erhalten. Die Mauern wurden in traditioneller Trockenmauertechnik ausgeführt. Die Aussenseite der Strasse wurde mit charakteristischen Randsteinen aus Granit gesichert, die in einem Abstand von drei bis vier Meter in die Futtermauer eingestellt sind. In das Mauerwerk des oben abgebildeten Dammes ist ein Wasserdurchlass gebaut worden (vgl. IVS, 1.4.5).

Abbildung 43: Tunnel der Gletschergalerie: Ein Relikt von der Napoleonstrasse (Foto Graf/Kobel)

Abbildung 44: Dammweg der Napoleonstrasse südlich der Passhöhe (Foto Graf/Kobel)

Die Napoleonstrasse war für damalige Verhältnisse eine geradezu übermässig ausgebaute Strasse, in der zwei Wagen bequem kreuzen konnten. Die Schülerinnen und Schüler bekommen hier einen guten Einblick in den Strassenbau zur Zeit Napoleons (siehe Arbeitsauftrag „Dammweg der Napoleonstrasse“). Der Vergleich mit dem Saumweg von Stockalper wird dann im Posten Engiloch thematisiert.

Lesetext: Geschichte der Napoleonstrasse

zur Vorbereitung im Schulzimmer

Mit dem Sturz von Kaspar Jodok von Stockalper 1678 verlor der Simplonpass die Bedeutung als internationale Alpentransitachse. Der Unterhalt des Passweges wurde vernachlässigt, die Strasse zerfiel zusehends.

Erst 120 Jahre später, nach veränderten politischen Strukturen in Europa kam wieder Bewegung in die Simplonregion. 1797 regte Napoleon Bonaparte, damals noch General der Südarmee in Mailand, den Bau einer befestigten und befahrbaren Strasse über den Simplon an. Dieser Plan hatte einen militärischen Grund: „pour faire passer les canons." Die Wahl viel nicht zufällig auf den Simplon, denn diese Route war die kürzeste Verbindung zwischen Paris und Mailand. Der Kriegsmaterialtransport, zur Sicherung seiner Truppen in Italien, sollte über den Genfersee (per Schiff), St. Maurice – Sion – Brig – Domodossola nach Mailand erfolgen. Nicht zuletzt die strategische Bedeutung der Schweiz veranlasste Napoleon im Frühjahr 1798 zur Invasion des Landes. Die entstandene Helvetische Republik musste Frankreich im Vertrag vom 19. August 1798 eine Militär- und Handelsstrasse von Genf über das Wallis zusichern. Am 17. September 1800 befahl Napoleon den Bau der Simplonstrasse. Frankreich übernahm den Bau der Strecke von Brig nach Gabi, der Abschnitt von Gabi nach Domodossola wurde der Zisalpinischen Republik übertragen. Die Arbeiten wurden einem im Strassenbau unerfahrenen Divisionsgeneral übertragen. Napoleon übertrug die Verantwortung dem Militär, weil er von seinen Offizieren erwartete, dass sie seine Befehle in gewohnter Präzision umsetzten. Die Realität sah aber anders aus: Über die Linienführung herrschten unklare Vorstellungen zwischen den Ingenieuren. Ein halbes Jahr nach Napoleons Dekret existierten noch keine Pläne zum Strassenverlauf. Trotz fehlender Pläne wurde auf der Südseite auf gut Glück gebaut. Die Improvisation kam später teuer zu stehen, weil die Strasse nicht hochwassersicher war. Allmählich erkannte man auch in Paris, dass Fachkenntnisse im alpinen Strassenbau gefragt waren. Der bekannte Strassenbauer Nicolas Céard, Chefingenieur des Département du Léman, wurde im Frühjahr 1801 als Oberbauleiter berufen, stand aber unter militärischer Führung des Generals. Ein erstes Projekt von Céard, eine wintersichere Strasse mit insgesamt 15 Kilometer Tunnel, wurde von Paris als zu teuer eingestuft und abgewiesen (siehe Abbildung 43). Am 18. Juli 1801 ordnete Napoleon eine vollständige Neuorganisation der Arbeiten an: Die gesamte Leitung des Strassenprojekts wurde dem Innenministerium übertragen und Nicolas Céard als verantwortlichen Oberingenieur eingesetzt. In der Folge schritten die Arbeiten geordneter voran, wobei sich Céard wiederholt über die schlechte Befolgung seiner Anweisungen ärgern musste. Am 29. März 1803 liess Napoleon alle französischen Ingenieure auf der Südseite durch italienische ersetzten, weil die Arbeiten auf der Südseite ins Stocken geraten sind. In der Endphase arbeiteten bis zu 3'000 Arbeiter an der Simplonstrasse. Napoleon plante, nach seiner Krönung zum König von Italien in Mailand am 26. März 1805, über den Simplon nach Paris zurückzureisen. Die Eröffnung verzögerte sich jedoch. Der Kaiser musste über den Mont Cenis ausweichen. Erst am 9. Oktober 1805 konnte die Vollendung der Simplonstrasse gefeiert werden. Sie war die erste modere Fahrstrasse über die Hochalpen. Inzwischen hatte Napoleon im Sommer 1802 das Wallis als Durchgangsland von der Schweiz losgetrennt und zunächst als selbstständige Republik geführt. Am 15. November 1810 gliederte er es per Dekret als Département du Simplon Frankreich an. Napoleon selber hat die Simplonpassstrasse nie betreten. Nach dem Zusammenbruch des Napoleonischen Reiches und mit der Aufnahme des Wallis in den Bund der Eidgenossen 1815, ging die Strasse in Kantonsbesitz über.

Zusammengefasst aus Flückiger-Seiler, 1997: 53-74 und Mittler, 1988: 130-141

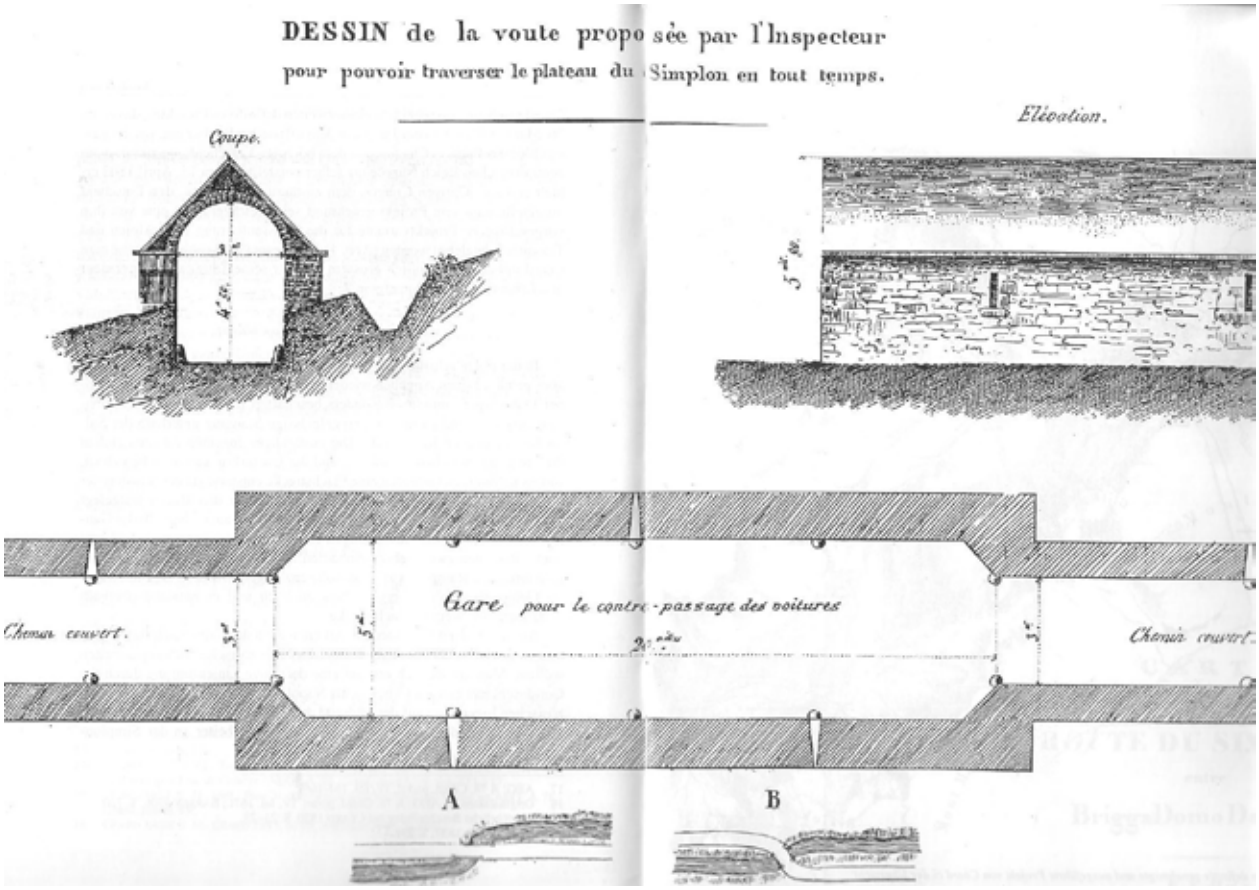


Abbildung 45: Vorschlag von N. Céard, die eigentliche Passstrecke auf insgesamt 15 km mit Hilfe von Galerien und Ausweichstellen zu überdecken und damit passierbar zu sein (Flückiger-Seiler, 1997: 62,63)

Napoleonstrasse

Auftrag im Schulzimmer
Partnerarbeit, schriftlich

Du kannst einen Text als Informationsquelle nutzen.

Du weisst, weshalb und in welchem geschichtlichen Umfeld die Napoleonstrasse gebaut wurde.

Beantwortet zu zweit die folgenden Fragen auf ein separates Blatt, das ihr am Ende der Lektion abgebt. Lösungshinweise findet ihr im Lesetext „Geschichte der Napoleonstrasse".

Welche beiden Städte verbindet die Simplon Passstrasse?

Wie lange dauerte der Bau der Napoleonstrasse vom Dekret Napoleons zum Baubeginn bis zur Eröffnung?

War die eröffnete Strasse wintersicher? Begründet.

Beschreibt das geschichtliche Umfeld während dem Bau der Napoleonstrasse.

Weshalb wählte Napoleon für den Neubau einer Passstrasse ausgerechnet den Simplon und nicht den Gotthard.

Nehmt Stellung zu folgender Tafel, die an einem Hotel in Gabi angebracht ist.

Abbildung 46: Tafel in Gabi (Mittler, 1988: 137)

Lösungsvorschläge „Napoleonstrasse“

Auftrag im Schulzimmer

Partnerarbeit, schriftlich

Du kannst einen Text als Informationsquelle nutzen.

Du weisst, weshalb und in welchem geschichtlichen Umfeld die Napoleonstrasse gebaut wurde.

Beantwortet zu zweit die folgenden Fragen auf ein separates Blatt, das ihr am Ende der Lektion abgebt. Lösungshinweise findet ihr im Lesetext „Geschichte der Napoleonstrasse.

Welche beiden Städte verbindet die Simplon Passstrasse?

Brig und Domodossola

Wie lange dauerte der Bau der Napoleonstrasse vom Dekret Napoleons zum Baubeginn bis zur Eröffnung?

Zwischen dem 7. September 1800 (Dekret Napoleons zum Baubeginn) bis zum 9. Oktober 1805 (Eröffnungsfeier in Glis).

War die eröffnete Strasse wintersicher? Begründet.

Nein. Das erste Projekt von N. Céard (30. Mai 1801) sah eine wintersichere Strasse mit insgesamt 15 km Tunnel (Galerien) zwischen Schallbett und Gabi vor (siehe Abbildung 43). Dieses wurde aber aus Paris heftig verworfen. Das definitive Projekt sah nur noch Schutzgalerien an besonders exponierten Stellen vor. Es zeigte sich bald, dass diese Anlagen nicht genügten, um die Strasse wintersicher zu machen. Im Kampf gegen die Naturgewalten entstanden zwischen 1834 und 1837 zusätzliche Schutzbauwerke, wie die Kaltwasser- und Josefgalerie.

Beschreibt das geschichtliche Umfeld während dem Bau der Napoleonstrasse.

In den Kriegsjahren 1798-1815 war die Schweiz den strategischen Konzeptionen der Grossmächte (Frankreich, Grossbritannien, Russland, Österreich und Preussen) ausgeliefert (vgl. Grosjean, 1984: 49). 1798 veranlasste Frankreich die Invasion der Schweiz und die Bildung der Helvetischen Republik. Im Mai/Juni 1800 stiess Napoleon über den Grossen St. Bernhard nach Norditalien vor. Zur militärischen Versorgung seiner Truppen in Italien gab Napoleon kurz darauf den Befehl zum Bau der Simplonstrasse. Immer mehr Teile Europas gerieten in die Abhängigkeit von Napoleons Grand Empire.

Weshalb wählte Napoleon für den Neubau einer Passstrasse ausgerechnet den Simplon und nicht den Gotthard.

Die Route über das Rhonetal und den Simplonpass ist die kürzeste Verbindung zwischen Paris und Mailand. Für Frankreich war die schnelle Verschiebung von Truppen und Waffen von Frankreich nach Oberitalien von Bedeutung.

Mit 2003 m ü. M. ist der Simplonpass eine der tiefsten Einsattlungen der Alpen.

Nehmt Stellung zu folgender Tafel, die an einem Hotel in Gabi angebracht ist.

Napoleon hat den Simplon nie überquert. Die Tafel ist offensichtlich für Touristen gedacht, die mit bescheidenen Geschichtskenntnissen anreisen.

Abbildung 47: „Bar Napoleon“ in Simplon Dorf erinnert an den Bauherr der Simplon Passstrasse (Foto Graf/Kobel)

Dammweg der Napoleonstrasse

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, schriftlich

Du kannst die Merkmale eines historischen Strassenstückes protokollieren.

Du lernst die Merkmale des Strassenbaus in der Zeit Napoleons kennen.

Abbildung 48: Der Dammweg südlich der Passhöhe als schönstes erhaltenes Relikt der alten Napoleonstrasse (Flückiger-Seiler, 1997: 75).

Beantwortet die folgende Fragen auf die Rückseite dieses Blattes.

Wo befinden wir uns. Gib unseren Aufenthaltsort mit Hilfe von sichtbaren (oder unsichtbaren) Bezugspunkten an.

Mache eine Skizze des Teilstücks der alten Napoleonstrasse. Wie lange ist das Strassenstück?

Weshalb ist hier nur gerade dieses Strassenstück erhalten geblieben?

Wann ungefähr wurde diese Strasse erstellt? Bis wann war sie Teil der Transitachse?

Welche Besonderheiten zeichnen diesen Strassenkörper aus (z.B. Anzahl Kurven, Breite, Strassenbelag, Randsteine, Abstand zwischen den Randsteinen, Bauweise und andere Besonderheiten). In welchem Zustand ist die Strasse heute?

Welche Aufgabe hat dieser kleine Tunnel (Pfeil)?

(Zusatzauftrag) Besorge dir eine Karte 1:25 000. Finde unseren momentanen Aufenthaltsort auf der Karte. Schätze die Distanz zwischen unserem Standort und dem Simplon Hospiz (Luftlinie).

Lösungshinweise „Dammweg südlich der Passhöhe“

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, schriftlich

Du kannst die Merkmale eines historischen Strassenstückes protokollieren.

Du lernst die Merkmale des Strassenbaus in der Zeit Napoleons kennen.

Wo befinden wir uns. Gib unseren Aufenthaltsort mit Hilfe von sichtbaren (oder unsichtbaren) Bezugspunkten an.

Wir befinden uns südlich der Passhöhe (ca. 1 km nach der Passhöhe). Das alte Strassenstück ist unmittelbar westlich neben der Nationalstrasse. Weiter sind die Alp Niwe und das Alte Hospiz im Blickfeld.

Mache eine Skizze des Teilstücks der alten Napoleonstrasse. Wie lange ist das Strassenstück?

Weshalb ist hier nur gerade dieses Strassenstück erhalten geblieben?

Zwischen Simplon-Hospiz und Egga wurde das Trasse der neuen Nationalstrasse auf die alte Napoleonstrasse gelegt. Deshalb sind nur bei Begradigungen von Kurven einzelne Relikte der alten Strasse erhalten geblieben.

Wann ungefähr wurde diese Strasse erstellt? Bis wann war sie Teil der Transitachse?

Bauzeit: 1801-1805. Von 1805 bis in die 1960er Jahren (Ausbau der Simplonstrasse zur Nationalstrasse) war sie Teil der Transitachse, wobei nach 1906 mit der Eröffnung des Simplontunnels der Transitverkehr schlagartig zusammenbrach. Mit dem Aufkommen des Automobils nahm der Verkehr aber wieder zu. 1919 fuhr das erste Postauto über den Simplon.

Welche Besonderheiten zeichnen diesen Strassenkörper aus (z.B. Anzahl Kurven, Breite, Strassenbelag, Randsteine, Abstand zwischen den Randsteinen, Bauweise und andere Besonderheiten). In welchem Zustand ist die Strasse heute?

Charakterstische Merkmale der Napoleonstrasse: Die Schotterstrasse ist in der Originalbreite von 6,5 m erhalten. Die Mauern wurden in traditioneller Trockenmauertechnik ausgeführt. Die Aussenseite der Strasse wurde mit charakteristischen Randsteinen aus Granit gesichert, die etwa einen Abstand von 3 bis 4 m haben. Der Dammweg ist in einem sehr guten Zustand erhalten geblieben.

(Zusatzauftrag) Besorge dir eine Karte 1:25 000. Finde unseren momentanen Aufenthaltsort auf der Karte. Schätze die Distanz zwischen unserem Standort und dem Simplon Hospiz (Luftlinie).

In der Karte 1:25 000 ist die alte Napoleonstrasse als Fahrweg 4.er Klasse eingezeichnet. 500 m entspricht 2 cm. Distanz zum Simplon Hospiz: ca. 875 m.

Alp Niwe

Beim Abstieg von der Passhöhe zum Alten Spittel führt der Weg über die Alp Niwe. Die kleine zeilenartige Alpsiedlung in geschützter Lage wurde längs der alten Wegführung erstellt (Abbildung 47). Oberhalb der Gebäudegruppe ist im felsigen Gelände der Stockalperweg angelegt. Die Alp Niwe ist eine typischer Stafel der Bergalp, wo sich infolge des Einzelalpungssystems kleine Alpdörfchen gebildet haben. Dabei blieb das Vieh der einzelnen Betriebe während des ganzen Sommers auf der gleichen Alp (vgl. Anderegg, 1986: 124).

Abbildung 49: Alp Niwe. (Foto Graf/Kobel)

Die Landwirtschaft in Simplon war auf eine drei- oder mehrstufige Alpwirtschaft ausgerichtet. Das bedeutete für die Siedlungslandschaft, dass der einzelne Bauer auf jeder Höhenstufe (Talgut, Maiensäss, Alp) den notwendigen Baubestand errichten musste (vgl. Abbildung 48). Dieser als inneralpiner Streuhof bezeichnete Hoftypus besteht aus Wohnhaus, Stallscheune und Ausfütterungsställen im Bereich der Dauersiedlung, aus Maiensässhaus und Alphütte auf den höher gelegenen Gebieten und Sommerweiden. Auf der Simplon-Südseite herrscht der Steinbau vor. Da der Getreideanbau aus klimatischen Gründen nicht möglich ist, fehlen Speicher- und Stadelbauten (vgl. Anderegg, 1988: 8).

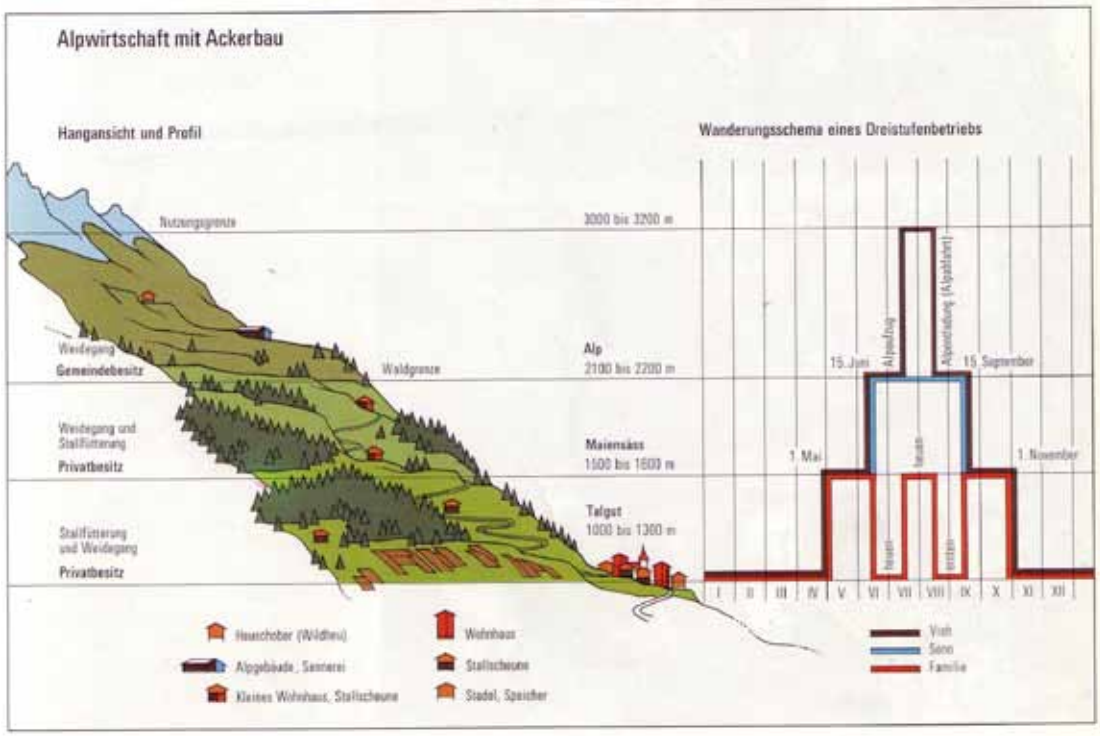


Abbildung 50: Alpwirtschaft: In Simplon fehlen Stadel und Speicher (Bär, 1971: 173)

In der Nähe von Niwe fanden Romano Agola und Klaus Aerni 1999 eine Münze aus dem 15. Jahrhundert. Dies ist ein weiterer Beleg dafür, dass der Simplon bereits im Mittelalter als Handelsroute genutzt wurde (vgl. IVS: 1.2.10). Oberhalb Niwe sind markante Trittstufen in den Fels gehauen. An dieser Stelle ist auch, die in den Fels gemeisselte Jahrzahl 1672 erhalten geblieben (siehe Abbildung 49). Es handelt sich um die jüngste erhaltene Jahrzahl aus der Stockalperzeit. Das traditionelle Christusmonogramm IHS wird im „stockalperischen“ Sinne abgewandelt. CHS (C für Caspar, S für Stockalper und das Kreuz über dem H wird durch das Zeichen der Stockalper abgelöst.)

Abbildung 51: Die Jahrzahl 1672 datiert den Ausbau des Stockalperwegs, oberhalb Niwe auf dem Simplonpass (Foto Graf/Kobel)

Alpwirtschaft

Auftrag im Schulzimmer

Einzelarbeit, schriftlich

Du kennst die grundlegenden Merkmale der Alpwirtschaft im Wallis.

Die landwirtschaftliche Grundform des Wallis ist die Alpwirtschaft. Sowohl die Gemeinden als Ganzes wie auch die einzelnen Bauerngüter umfassen Landstücke auf allen Höhenstufen, vom Talgut, über die Maiensässe bis zu den Alpweiden. Die periodisch auf- und abstei-

gende Schneegrenze zwingt zur zeitlich gestaffelten Bewirtschaftung der verschiedenen Stufen und damit zum häufigen Wechseln der Wohnplätze (vgl. Bär, 1971: 173).

Vervollständige mit Hilfe des Buches „Geographie der Schweiz“ S. 172-175 folgende Tabelle.

Gebäude	Baustoff(e)	Bauweise	Besonderheiten	Vorkommen (Höhenstufe)
Wohnhaus				
Stallscheune				
Stadel				
Speicher				
Maiensässhaus				
Sennereigebäude				

Lösungen „Alpwirtschaft“

Auftrag im Schulzimmer

Einzelarbeit, schriftlich

Du kennst die grundlegenden Merkmale der Alpwirtschaft im Wallis.

Vervollständige mit Hilfe des Buches „Geographie der Schweiz“ S. 172-175 folgende Tabelle.

Gebäude	Baustoff(e)	Bauweise	Besonderheiten	Vorkommen (Höhenstufe)
Wohnhaus	Stein, Holz	Walliser Gotthard-haus: Küchenteil und Keller gemauert, Wohnteil mit Stube und Kammern in Blockbau (Holz)	Oft hohe Häuser (Stockwerkeigentum)	Talgut (1000-1300m)
Stallscheune	Stein, Holz	Gemauerter Stall, darüber hölzerner Heuschober	Umzug mit dem Vieh, sobald das Futter aufgebraucht ist. Das Vieh wird transportiert, nicht das Futter.	Talgut (1000-1300m) und Alp (2100-2200m)
Stadel	Holz	Der Stadel steht auf 4-8 Stadelbeinen. Zwischen Pfosten und Holzhaus befinden sich Granitplatten (Mäuseplatten)	Gedroschen werden die Garben auf dem vorgreifenden Boden des Stadels.	Talgut und Alp
Speicher	Holz	Kleiner und solider als der Stadel	Hier bewahrt man Getreidekörner, Mehl, Brot, Käse, Fleisch und oft auch Kleider und andere Kostbarkeiten auf	Talgut und Alp
Maiensässhaus	Stein	sehr einfache Gebäude	nur kurzer Aufenthalt, keine Stadel und Speicher als Nebengebäude	Maiensäss 1500-1600m
Sennerei-gebäude	Stein	Schlafgelegenheiten für Hirten und Sennen	manchmal fehlen Ställe	Alp (2100-2200m)

Bemerkung:

Auf der Simplon-Südseite herrscht der Steinbau vor. Die Wohnhäuser und Stallscheunen in Simplon sind mehrheitlich aus Stein. Stadel und Speicher sind in der Gemeinde nicht anzutreffen, da die Landwirtschaft nur auf Viehwirtschaft ausgerichtet ist.

Alp Niwe

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, mündlich

Du kannst, mit Hilfe eines Inventartextes, die Geschichte einer Alphütte in Erfahrung bringen.

In der unteren Abbildung findest du den Beschrieb einer Alphütte in Niwe. Wo befindet sich das Gebäude? Die Liegenschaft ist Privatbesitz, deshalb betreten wir das Gelände natürlich nicht.

Welche Nutzung hatte die Alphütte früher?

Wir haben in der Vorbereitung das Wanderungsschema einer dreistufigen Alpwirtschaft besprochen. Auf welcher Stufe befinden wir uns? In welchen Monaten befindet sich der Senn auf der genannten Stufe?

Welche Veränderungen hat das Gebäude zwischen der Aufnahme 1985 und heute erfahren?

Ist das Gebäude heute noch in die Alpwirtschaft eingebunden? Wie wird es vermutlich heute genutzt?

Inv. Nr. 115

Ort
Bärgalpa / Niwe

Objekt
Alphütte mit Stallscheune

Datierung
–

Nutzung
ursprüngliche

Zustand
Renovation notwendig

Eigenwert
erhaltenswert

Lage
in einer zeilenartig längs einer alten Wegführung erstellten, kleinen Alpsiedlung

Situationswert
wertvoll

Zone
Landwirtschaftszone

Aufnahme
Herbst 1985

Plan
–

Literatur
–

Alphütte mit angebauter Stallscheune / giebelständig in den Hang eingetiefter Mauerbau über längsrechteckigem Grundriss / Massivbau aus verputztem Bruchstein-Mauerwerk / zweigeschossiger Aufbau mit einem Stall im Untergeschoss und einem Wohnteil im Obergeschoss / in der südlichen Giebelwand in der Gebäudeachse breiter Stalleingang (nachträglich wieder verschmälert; nach Auskunft des Besitzers der Stall früher als Pferdestall genutzt) / im Wohnstock im hinteren Gebäudeteil Käseküche und im Vorderhaus Stube / Befensterung aus teilweise nachträglich veränderten Einzelöffnungen / in der Mittelachse der südöstlichen Traufwand Hauseingang, der mit einer quer zur Wand emporführenden, steinernen Aussentreppe erschlossen ist / steinplattengedecktes Sparrendach / an der nordwestlichen Traufwand vom Hinterhaus leicht abgesetzt und bündig zur Vorderfront nachträglich erstellter Massivbau unter blechgedecktem Pultdach mit auffallend geringem Neigungswinkel / im Untergeschoss Stall mit Eingang in der strassenseitigen Wand und im Obergeschoss Heuspeicher mit ebenerdig zugänglicher Tür in der nordwestlichen Traufwand.

Bemerkung: Am Alpgebäude sind keine Baudaten vorhanden. Die Hütte hat aber ein eher altertümliches Gepräge. Sie steht am alten Saumpfad. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der Stall im Sockelgeschoss ursprünglich als Pferdestall genutzt wurde.

Abbildung 52: Beschrieb einer Alphütte in Niwe (Anderegg, 1986: 296)

Lösungsvorschläge „Alp Niwe“

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, mündlich

Du kannst, mit Hilfe eines Inventartextes, die Geschichte einer Alphütte in Erfahrung bringen.

Der Beschrieb bezieht sich auf das dritte Gebäude von links in Abbildung 47: Alp Niwe.

Welche Nutzung hatte die Alphütte früher?

Die Alphütte wurde als Sennereigebäude der Alpwirtschaft genutzt. Ein Senner betreibt die sommerliche Milchwirtschaft. Das Gebäude hat einen Schlafraum für Hirten und Sennen, einen Raum für die Butter- und Käsezubereitung und Stallungen für das Vieh. Im Beschrieb ist erwähnt, dass neben Milchkühen und Ziegen auch Pferde gehalten wurden.

Wir haben in der Vorbereitung das Wanderungsschema einer dreistufigen Alpwirtschaft besprochen. Auf welcher Stufe befinden wir uns? In welchen Monaten befindet sich der Senn auf der genannten Stufe?

Alp; gemäss Bär (1971: 173) in den Monaten Juli und August, zwischen Alpaufzug und Alpabfahrt. Die Alpung ist eine lebensnotwendige Ergänzung zur langen Periode der Stallfütterung. Während dieser Zeit ist die Untere Allmend, d.h. die in der Nähe von Simplon-Dorf gelegenen gemeinsamen Güter für das Vieh gesperrt (vgl. Anderegg, 1986: 76).

Welche Veränderungen hat das Gebäude zwischen der Aufnahme 1985 und heute erfahren?

Komplette Renovation: Sichtbar sind die verputzte Aussenfassade, neue und zusätzliche Fenster, abgeänderter Eingangsbereich und das erneuerte Dach.

Ist das Gebäude heute noch in die Alpwirtschaft eingebunden? Wie wird es vermutlich heute genutzt?

Nein, wahrscheinlich wird es als Ferienhaus genutzt. Die Gebäude der Alpsiedlung sind renoviert worden. An einem Gebäude ist eine Satellitenschüssel erkennbar.

3.8. Altes Hospiz

Nach dem Weiler Niwe gelangt der Wanderer zu einem imposanten Bauwerk aus der Stockalperzeit, dem Alten Hospiz (auch Alter Spittel genannt). Das Hospizgebäude ist ein turmartiger, fünfgeschossiger Mauerbau, mit fast quadratischem Grundriss. Stockalper liess dieses Gebäude um 1650 errichten. 1666 wurde der Bau vollendet. Die Familie Stockalper bewohnte während dem Sommer das zweite Obergeschoss als Sommerresidenz. Deshalb wurde wohl im Dachgeschoss eine Kapelle eingerichtet. Im ersten Stock liess er Wohnungen einrichten, wo er armen Reisenden unentgeltlich Unterkunft und Verpflegung gewährte. Das Erdgeschoss, sowie das dritte und vierte Obergeschoss dienten als Warenlager.

Ab 1809 bewohnten die Bernhardinermönche den Alten Spittel, bis das neue Hospiz auf dem Simplon fertiggestellt wurde. 1980 übernahm das damalige EMD (Eidgenössisches Militärdepartement) das Alte Hospiz als Truppenunterkunft (vgl. Fröhlich/Haab, 1988: 6-8)

Abbildung 53: Das durch Kaspar Jodok von Stockalper bis 1699 erstellte Hospiz südlich der Passhöhe (Foto Graf/Kobel)

Das lange, flache Gebäude westlich des alten Spittels ist deutlich jünger. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wollte der Geistliche Pierre Barral ein Ferienpalast für seine Schüler errichten. Vollendet wurde es aus finanziellen Gründen nie, heute dient der bestehende Teil der Missionsgesellschaft Bethlehem als Ferien- und Koloniegebäude.

Lesetext: Zum Alten Hospiz

Das Hospizgebäude ist ein turmartiger, fünfgeschossiger Mauerbau, mit fast quadratischem Grundriss. Kaspar Jodok von Stockalper liess dieses Gebäude um 1650 errichten. 1666 wurde der Bau vollendet. „Einen ähnlichen Turm erbaute Stockalper später auch in Ruden (Gondo). Beide Türme sind gleich konzipiert. Sie dienen zum Schutz der Menschen, der Waren und der Saumtiere. Das Erdgeschoss mit seinen gewölbten Räumen wurde offensichtlich als Lager für schwere Güter genutzt, die beiden nächsten Geschosse, zum Teil mit Bohlenwänden isoliert, dienten als Wohnungen. Man glaubt, dass im Sommer die Familie Stockalper im zweiten Obergeschoss wohnte (was vielleicht auch das Vorhandensein der Kapelle im Dachgeschoss erklärt). Hier befinden sich gut heizbare Räume und die Küche mit der Feuerstelle für den grossen Specksteinofen.

Wahrscheinlich waren das 3. und 4. Obergeschoss als Warenlager gedacht. Wer denkt nicht gerne an Ballen von Seidenstoffen und Säcke mit Gewürzen, die von Süden kamen, und an Wolle und Trockenfleisch, die das Wallis verliessen.

In der Kapelle, zu der bis in unsere Tage alle Reisenden und die auf dem Pass tätige Bevölkerung Zutritt hatten, wurde für Hausbewohner, Fremde und Sennen die Messe gelesen. 1801 ordnete Napoleon - damals Erster Konsul - an, dass auf dem Simplon ein ähnliches Hospiz wie auf dem Grossen St. Bernhard eingerichtet und von den Mönchen des St. Bernhard betrieben werden sollte. Er stiftete dazu das Vermögen zweier aufgehobener italienischer Klöster. 1809 richteten sich die Bernhardinermönche provisorisch im Alten Hospiz ein, das seitdem diesen Namen trägt. 1811 begann man mit dem Bau des Neuen Hospizes, das aber wegen Napoleons Sturz und aus Geldmangel erst 1835 fertiggestellt werden konnte. Obwohl es noch im Bau war, zogen 1831 die Mönche in das Neue Hospiz um. Das Alte Hospiz, noch immer im Besitz der Familie Stockalper, diente nun Hirten als Unterkunft und wurde in unserem Jahrhundert mit einfachsten Mitteln zu einem Ferienlager für Kinder ausgebaut.

1980 ging es in den Besitz des Eidgenössischen Militärdepartements (EMD) über. Das Alte Hospiz wurde 1985-1987 zur Truppenunterkunft und zum Ferienlager um- und ausgebaut. Bei dieser Gelegenheit wurden die wertvollsten Teile des Innern, die Kapelle, das Treppenhaus im Turm, die Korridorzonen der einzelnen Geschosse sowie die ehemalige Küche und die mit Holz ausgekleideten Zimmer des ersten und zweiten Stocks restauriert. Das Äussere und die Dächer wurden schon 1967/68 instand gestellt. Seit damals steht das Alte Hospiz unter dem Schutz der Eidgenossenschaft.“ (Fröhlich/Haab, 1988: 6-8)

Altes Hospiz

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, mündlich

Du kennst den Verwendungszweck des Alten Hospizes unter Stockalper.

Du kannst einige Merkmale auflisten, die typisch sind für Stockalpers Bauten.

Du bringst deine Meinung zur Nutzung historischer Gebäude zum Ausdruck.

Beantwortet die folgenden Fragen mündlich mit Hilfe des Lesetextes: Zum Alten Hospiz.

1. Welche Nutzung hatte das mehrstöckige Gebäude während der Zeit von Stockalper. Nennt die Nutzungsart der jeweiligen Stockwerke.
2. Mit dem Stockalperschloss in Brig und der Taferna in der Tafernaschlucht kennt ihr nun ein drittes Gebäude, das Stockalper erbauen liess. Welche Merkmale sind typisch für Stockalpers Bauwerke?
3. Wie beurteilt ihr die heutige Nutzung durch das Militär? Welche Vor- und Nachteile ergeben sich daraus?

Abbildung 54: Halle im 1. Obergeschoss nach der Restaurierung (Fröhlich/Haab, 1988: 10).

Lösungsvorschläge „Altes Hospiz“

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, mündlich

Du kennst den Verwendungszweck des Alten Hospizes unter Stockalper.

Du kannst einige Merkmale auflisten, die typisch sind für Stockalpers Bauten.

Du bringst deine Meinung zur Nutzung historischer Gebäude zum Ausdruck.

1. Welche Nutzung hatte das mehrstöckige Gebäude während der Zeit von Stockalper? Nennt die Nutzungsart der jeweiligen Stockwerke.

Erdgeschoss: Lager für schwere Güter

1. Geschoss: Wohnungen

2. Geschoss: Sommerwohnung von Stockalper

3. und 4. Geschoss: Warenlager

Dachgeschoss: Kapelle

2. Mit dem Stockalperschloss in Brig und der Taferna in der Tafernaschlucht kennt ihr mit dem Alten Hospiz ein drittes Gebäude, das Stockalper erbauen liess.

Welche Merkmale sind typisch für Stockalpers Bauwerke?

Die Bauwerke sind typische Vertreter der Barockzeit. Alle drei Gebäude sind massive Steinbauten. Es sind repräsentative Palastbauten, welche die Machtfülle und den Schutzanspruch des Erbauers zum Ausdruck bringen. Das mächtige turmartige Alte Hospiz ist schon von weitem sichtbar. Seine Architektur war ursprünglich prächtiger als sie uns heute erscheint, weil viel vom Bauschmuck aus Unkenntnis, Unverstand und Geldmangel unterdessen verloren gegangen ist (vgl. Fröhlich/Haab, 1988:4).

Stockalper war ein sehr gläubiger Mensch: Im Stockalperschloss (seinem Wohnsitz), sowie im Alten Hospiz (Sommerresidenz) gibt es eine Hauskapelle.

3. Wie beurteilt ihr die heutige Nutzung durch das Militär? Welche Vor- und Nachteile ergeben sich daraus?

Vorteil: Unter dem Militärdepartement wurde das Alte Hospiz nach den Erfordernissen des Denkmalschutzes restauriert (vgl. Fröhlich/Haab, 1988: 12). Das historische Bauwerk erfüllt nun einen militärischen Nutzen. Der Unterhalt ist jedoch sichergestellt. Das Militär bringt der Region Simplon eine wichtige Einnahmequelle.

Nachteil: Das Gebäude ist nicht öffentlich zugänglich. Beim Einbau moderner Einrichtungen hat die Originalsubstanz des Hauses Verluste erlitten.

3.9. Nideralp

Vom Alten Hospiz führt der Weg weiter talwärts auf die Nideralp, wo wiederum zwei Epochen aufeinandertreffen. Tür an Tür stehen die alten Steinhäuser aus der Zeit Stockalpers und die modernen Ferienchalets mit Weganschluss an die Nationalstrasse.

Die alleinstehenden Stallscheunen der Nideralp zeugen von der früheren Nutzung des Areals als Mähwiesen zur Anlegung von Heuvorräten bei schlechter Witterung. Die Nideralp bildet zusammen mit der Chuismatte eine Geteilschaftsalp. Das bedeutet, dass das Alpareal in genossenschaftlichem Besitz ist, aber jeder Geteilte das Recht hat eine Alphütte aufzustellen (vgl. Anderegg, 1986: 285). Trotz des genossenschaftlichen Besitzes ist auch auf der Nideralp infolge der Einzelbewirtschaftung ein Alpdorf entstanden. Im Verlaufe des letzten Jahrhunderts entstand dann eine Mischform, indem die Alpung zwar noch einzeln erfolgte, die Milchverarbeitung jedoch gemeinsam einem angestellten Senn übertragen wurde (vgl. Anderegg 1986: 121). Nach 1968 musste diese Mischform aufgegeben werden. Wegen den strukturellen Veränderungen in der Berglandwirtschaft ging der Viehbestand rapide zurück und die Lohnkosten waren durch die verbleibenden Alpgenossen nicht mehr aufzubringen (vgl. Anderegg, 1986: 278).

In Nideralp ist der Nutzungswandel der Alpsiedlung deutlich sichtbar. Zum alten, zum Teil renovierten, Gebäudebestand kamen einige Neubauten hinzu (siehe Abbildung 17, Gebäude rechts der Flurstrasse). Aus der traditionellen Alp mit Alpwirtschaft wird zunehmend eine Ferienhaussiedlung für Freizeit und Erholung.

Abbildung 55: Nideralp (Foto Graf/Kobel)

Nideralp

Auftrag im Gelände
Gruppenarbeit, mündlich

Du findest Argumente für und gegen den Erhalt der traditionellen Alpwirtschaft.

Du bringst deine persönliche Haltung in der Gruppe zum Ausdruck.

Die folgende Abbildung zeigt eine Stallscheune in der Alpsiedlung Niederalp. Der kleine Mauerbau mit einem Stall im Untergeschoss und einem Heuspeicher im Obergeschoss ist im Gegensatz zu anderen Bauten nicht renoviert worden. Die Gebäude der Alpsiedlungen werden nicht oder nur noch teilweise genutzt. Sie wurden vielfach zu Ferienwohnungen um- oder ausgebaut. Sonnenschirme und Liegestühle gehören immer mehr zum Siedlungsbild der Alp.

Wie beurteilt ihr diese Entwicklung. Welche Vor- und Nachteile ergeben sich aus dem Nutzungswandel?

Angenommen ihr seid Gemeinderäte von Simplon und müsstet über die Zukunft der Stallscheune befinden, die der Gemeinde geschenkt wurde. Diskutiert welche Szenarien für das renovationsbedürftige Gebäude denkbar wären? Nehmt unterschiedliche Standpunkte ein und begründet eure Absichten. Welchen Beschluss fällt ihr?

Angenommen du würdest diese Scheune von einer reichen Tante erben. Was würdest du mit dem Gebäude machen? Begründe deine Absichten in der Gruppe!

Abbildung 56: Stallscheune in Nideralp (Foto Graf/Kobel)

Lösungsvorschläge „Nideralp“

Auftrag im Gelände

Gruppenarbeit, mündlich

Du findest Argumente für und gegen den Erhalt der traditionellen Alpwirtschaft.

Du bringst deine persönliche Haltung in der Gruppe zum Ausdruck.
Wie beurteilt ihr diese Entwicklung. Welche Vor- und Nachteile ergeben sich aus dem Nutzungswandel?

Vorteile:

Die Alpsiedlung bleibt während des Sommers bewohnt.

Die Gebäude werden renoviert und in Stand gehalten. Das Siedlungsbild wirkt gepflegt und aufgeräumt.

Die Entvölkerung der Berggebiete wird gemindert.

Der Tourismus und die Ferienhausbesitzer bringen Geld in die Gemeinde.

Das lokale Gewerbe wir gestärkt (Handwerksbetriebe, Läden)

Nachteile:

Traditionelle Nutzung (Alpwirtschaft) geht verloren.

Umbauten bzw. Neubauten passen nicht ins Landschaftsbild. Erhaltenswerte Gebäude werden zu stark verändert.

Ferienhäuser bleiben oft leer und die Besitzer stammen vielfach nicht aus der Region.

Der Ausbau der Flurstrassen ist notwendig.

Angenommen ihr seidGemeinderäte von Simplon und müsstet über die Zukunft der Stallscheune befinden, die der Gemeinde geschenkt wurde. Diskutiert welche Szenarien für das renovationsbedürftige Gebäude denkbar wären? Nehmt unterschiedliche Standpunkte ein und begründet eure Absichten. Welchen Beschluss fällt ihr?

Denkbare Szenarien:

Szenario 1: Gebäude verlottern lassen.

Szenario 2: Gebäude als Teil des Ecomuseum Simplon z.B. als Ausstellung nutzen.

Szenario 3: Gebäude einem Landwirt oder Senn verkaufen, der die Alp weiterhin bewirtschaftet.

Szenario 4: Gebäude einem reichen Auswärtigen zum best möglichen Preis verkaufen.

Szenario 5: Abbruch und Bau eines modernes Chalets bewilligen.

Angenommen du würdest diese Scheune von einer reichen Tante erben. Was würdest du mit dem Gebäude machen? Begründe Deine Absichten in der Gruppe!

Wer gerne Sommerferien in den Alpen verbringt und die Landschaft zu Fuss oder auf dem Mountainbike entdecken möchte, kann das geerbte Haus zum Feriendomizil umbauen lassen. Voraussetzung ist, dass die Person die Abgeschiedenheit und Ruhe bevorzugt.

Der Wintersportler, der Skifahren möchte, ist in der Simplonregion schlecht bedient. Er wird wohl eher verkaufen. Der Après-Ski Typ vermisst jegliches Nachtleben im Umkreis.

Eine gemeinnützige Person denkt vielleicht auch an eine Schenkung an die Stiftung Ecomuseum Simplon nach, damit wertvolle Kulturgüter auch der Nachwelt erhalten bleiben.

3.10. Engiloch

Abbildung 57: Engiloch (Foto Graf/Kobel)

Auf saftigen Alpwiesen und durch Lärchenwälder führt der Stockalperweg von der Nideralp ins Engiloch. Das Engiloch ist eine schluchtartige Talverengung, die sowohl der Stockalperweg, die Napoleonstrasse, als auch die heutige Nationalstrasse an der selben Stelle passieren mussten.

Von der Napoleonstrasse ist an dieser Stelle keine historische Strassensubstanz erhalten, weil das Trasse der Nationalstrasse mehrheitlich auf die alte Napoleonstarasse gelegt wurde. Jedoch ist das Schutzhaus Nr. 7 von 1810 erhalten geblieben. Nach französischem Vorbild wurden entlang der ganzen Strasse mehrere Schützhäuser gebaut. Sie dienten als Unterkunft für Reisende und Zufluchtsstätte bei schlechtem Wetter. Daneben bot jedes Schutzhaus eine Wohnung für den Kantonier (Strassenwärter), der für den Unterhalt und im Winter für die Öffnung eines bestimmten Strassenstücks zuständig war (vgl. Anderegg, 1986: 305). Die Schutzhäuser wurden alle nach Céards Plänen als zweigeschossige Mauerbauten errichtet. Heute sind zwischen Brig/Glis und Gabi noch die Schutzhäuser Nummer 2 (Schallberg), 4 (Rothwald), 5 (Schallbett) und 7 (Engiloch) in ihrer ursprünglichen Funktion als Gaststätten erhalten (vgl. Flückiger-Seiler, 1997: 85).

Historische Verkehrswege sind Kulturwege
Auftrag im Schulzimmer
Einzelarbeit, schriftlich

Du kennst verschiedene Weg- und Strassenformen aus früheren Zeiten und von heute.

Die Arbeitsblätter „Wegformen“ und „Wege in der Landschaft“ sind als Vorbereitung zur Verkehrsgeschichte am Simplon gedacht (siehe Anhang: Broschüre Historische Verkehrswege sind Kulturwege).

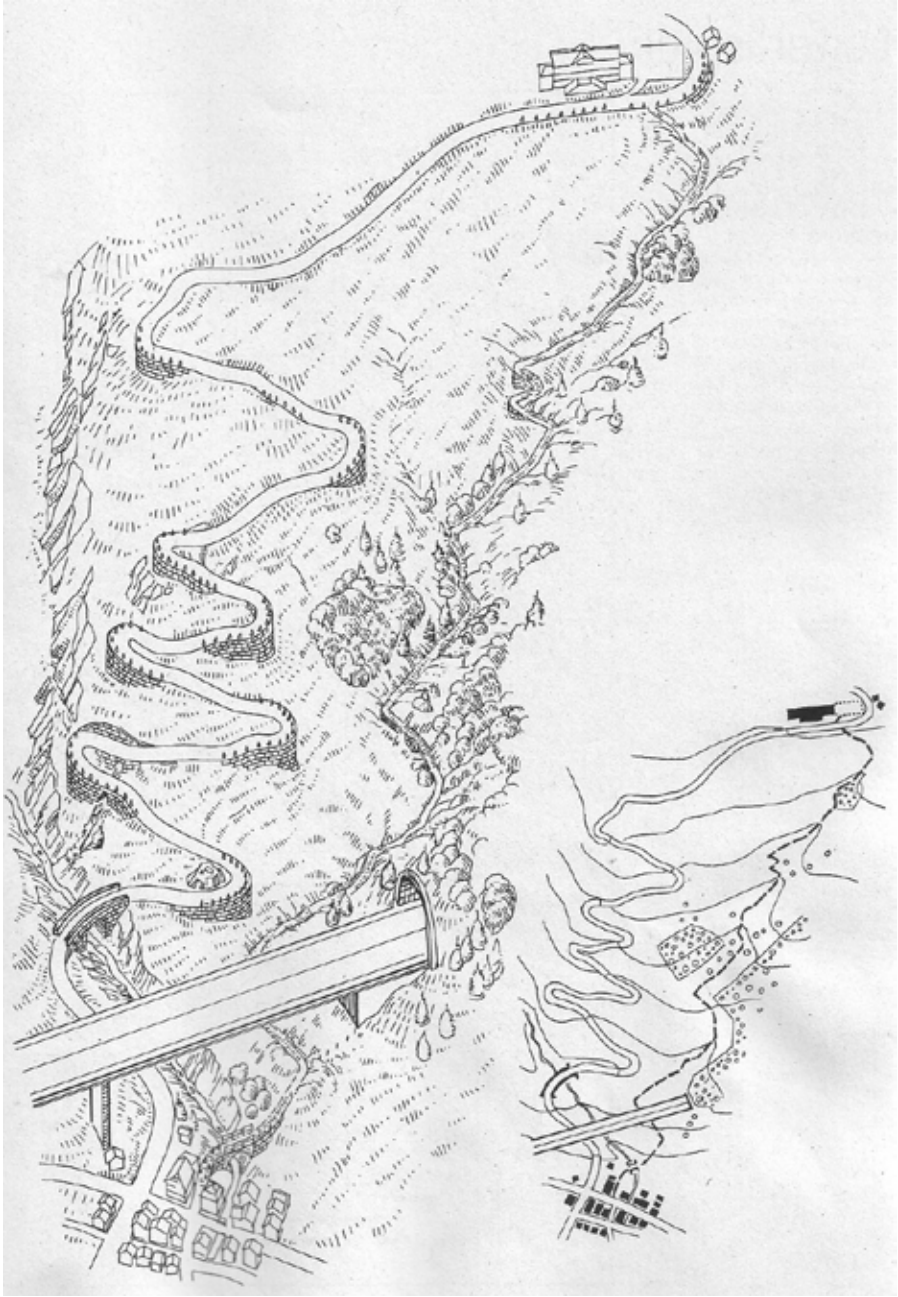


Abbildung 58: Wege in der Landschaft (Betschart, 2004: 7)
Engiloch

Auftrag im Gelände
Partnerarbeit, schriftlich

Du kennst Merkmale und Einrichtungen des Stockalperwegs, der Napoleonstrasse und der heutigen Nationalstrasse.

Auf der bisherigen Wanderung habt ihr immer wieder Strassenabschnitte und Einrichtungen der zwei historischen Strassen, des Saumweges von Stockalper und der Napoleonstrasse, sowie der heutigen Nationalstrasse beobachten können.

Versucht in der folgenden Tabelle die drei Strassen einander gegenüber zu stellen und die Lücken sinnvoll zu ergänzen.

Strasse	Epoche (Jahrhundert)	Merkmale der Strasse	Einrichtungen	Zweck
Stockalperweg				
Napoleonstrasse				
Nationalstrasse				

Lösungsvorschläge „Engiloch“

Auftrag im Gelände
Partnerarbeit, schriftlich

Du kennst Merkmale und Einrichtungen des Stockalperwegs, der Napoleonstrasse und der heutigen Nationalstrasse.

Auf der bisherigen Wanderung habt ihr immer wieder Strassenabschnitte und Einrichtungen des Stockalperwegs, der Napoleonstrasse, sowie der heutigen Nationalstrasse beobachten können.

Versucht in der folgenden Tabelle die drei Strassen einander gegenüber zu stellen und die Lücken sinnvoll zu ergänzen.

Strasse	Epoche (Jahrhundert)	Merkmale der Strasse	Einrichtungen	Zweck
Stockalperweg	17. Jahrhundert	Saumweg 2,3-2,5 m breit, Trockenmauern zur Begrenzung des Weges, Pflästerung des Weges mit Steinplatten, Holzbrücken	Stockalperschloss Taferna Altes Hospiz Alte Suste Alter Gasthof in Simplon Dorf	Warenumschlag Warentransport
Napoleonstrasse	19. Jahrhundert	Fahrstrasse, bis 8,4 m breite Schotterstrasse, problemloses Kreuzen zweier Wagen möglich, Randsteine, Brüstungsmauern an gefährlichen Stellen, Stützmauern in Trockenmauer-Technik ausgeführt, Distanzsteine, Galerien (Tunnel), Steinbrücken	Schutzhäuser Simplon Hospiz Militärkasernen	Militärstrasse, später auch Transitstrasse für den aufkommenden Tourismus
Nationalstrasse	20. Jahrhundert	Ca. 10m breite zweispurige moderne Asphaltstrasse, Ausbau der Tunnel und Galerien neue Brücken (z.B. Ganterbrücke)	Rastplätze, Parkplätze für schwere LKW Postauto -Linienverkehr	Transitachse für Güter und Personen

3.11. Alte Suste in der Engi

Zwischen Engiloch und Maschihüs sind etliche wertvolle Teilstücke mit traditioneller Bausubstanz erhalten. Der Weg wird an einigen Stellen beidseitig von Lesesteinwällen und Trockenmauern begrenzt. Die Lesesteinwälle, die Felder und Wege trennen, wurden durch Gesteinsmaterial erstellt, das durch Felsstürze immer wieder auf den Wiesen zu liegen kam. Die Wegoberfläche ist in traditioneller Weise mit steilgestellten Steinplatten erhalten (siehe Abbildung 57). Trockenmauern und Pflästerungen wurden während den Sanierungsarbeiten Anfang der Neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts teilweise rekonstruiert (vgl. IVS, 1.2.12).

Abbildung 59: Wegstück bei Engi. (Foto Graf/ Kobel)

Ein weiteres sehr gut erhaltenes Bauwerk ist die Alte Suste in Engi, die im Zusammenhang mit dem Transitverkehr entstand (Abbildung 22). In Susten wurden Waren gelagert und Pferde ausgetauscht und die Begleitmannschaft konnten sich verpflegen. Bauarchäologische Untersuchungen, haben gezeigt, dass das Holz der ältesten Dachbalken um 1537 gefällt wurde (vgl. Aerni u.a., 2003: 58). Das Sustengebäude ist ein in den Hang eingetiefter, giebelständiger Massivbau. An der hinteren Giebelwand wurde ein imposanter Lawi-

nenspaltkeil vorgebaut. Nach dem Zusammenbruch des Saumverkehrs unter Stockalper wurde das Gebäude zum Maiensässhaus umgebaut. Nachträglich wurde eine Stube gezimmert und auf der rechten Seite ein Kleinviehstall erstellt (vgl. Anderegg, 1988: Objekt 7). Maiensässe sind tiefer gelegene Sennereien und Bergweiden, die oft bereits ab Mai benutzt werden können, bevor das Vieh im Alpaufzug in die höheren Regionen getrieben werden kann.

Abbildung 60: Alte Sust bei Engi. Der Stockalperweg führt unmittelbar an der alten Sust vorbei.

Rechts: Offene Galerie der Nationalstrasse. (Bild Graf/Kobel)

Mit dem Ausbau der Nationalstrasse ab den 1960er Jahren erhielt das baufällige Gebäude eine neue Nutzung als Materialdepot und Aufenthaltsraum. Heute ist das leerstehende Gebäude Teil des Ecomuseum Simplon.

Alte Suste in Engi (1)

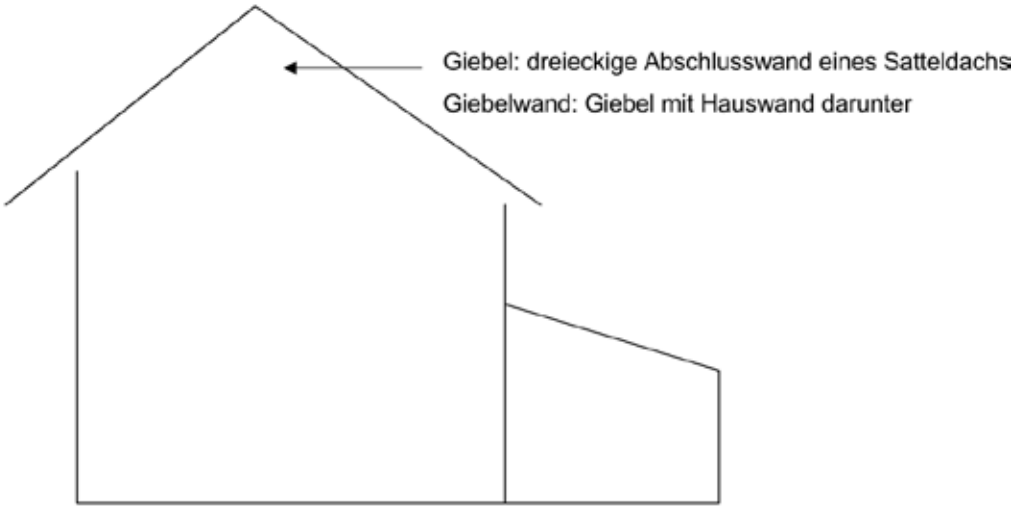
Auftrag im Gelände
Einzelarbeit, schriftlich

Du kannst einen schwierigen Sachverhalt in einer Skizze visualisieren.

Du weisst, welche Aufgabe dem Sustengebäude im Saumverkehr unter Stockalper zukam.

Das Sustengebäude stammt aus dem 16. Jahrhundert und entstand im Zusammenhang mit dem Transitverkehr. In Susten wurden Waren gelagert und Pferde ausgetauscht. Später wurde das Gebäude zu einem Maiensässhaus umgebaut, wobei eine Stube gezimmert und auf der rechten Seite ein Kleinviehstall erstellt wurde. Heute ist das historisch wertvolle Gebäude leerstehend.

Die untere Skizze zeigt das Sustengebäude von der Saumstrasse aus (südwestliche Giebelwand). Das Gebäude ist ein in den Hang eingetiefter Massivbau aus unverputztem Bruchstein-Mauerwerk.



In einem Beschrieb zur Alten Suste heisst es (vgl. Anderegg, 1986: 306, abgeändert):

Die zweigeschossige Anlage ist längs des Firstes (oberste Kante eines Daches) gehälftet, die linke Haushälfte wurde als Stallscheune genutzt, die rechte wurde im Obergeschoss zu einer Wohnung ausgebaut. Im Untergeschoss befand sich der Keller. An der Giebelwand hat es zwei Rundbogeneingänge mit keilförmig zugeschlagenen Steinen. Im zweiten Geschoss über dem grösseren Eingang ist eine rundbogige Fensternische und rechts davon ein Fensterwagen zu sehen. Der Eingang zum Scheunenteil ist an der nordwestlichen Traufwand. An der südöstlichen Traufwand ist ein Kleinviehstall in ruinösem Zustand zu erkennen.

Alte Suste in Engi (2)

Beantworte die folgenden Fragen direkt in die Auftragsblätter.

1. Versuche den Beschrieb mit Hilfe des Originals möglichst genau in die Skizze zu übertragen.

2. Beschreibe die Organisation des Warentransports unter Stockalper, besonders im Einbezug der Alten Suste und der äusseren Erscheinung des Saumpfades. Mache auch einen Vergleich zu heute. Gibt es in der heutigen Transportbranche ebenfalls noch eine Art von „Suste“?

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

3. An der hinteren bergseitigen Front ist ein imposanter Lawinenspaltkeil vorgebaut. Wie funktioniert dieser Lawinenschutz?

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

4. Unmittelbar hinter der Suste befindet sich eine offene Galerie der Nationalstrasse. Machte dies nicht den Bau eines Lawinenspaltkeils überflüssig?

_____
_____
_____
_____
_____

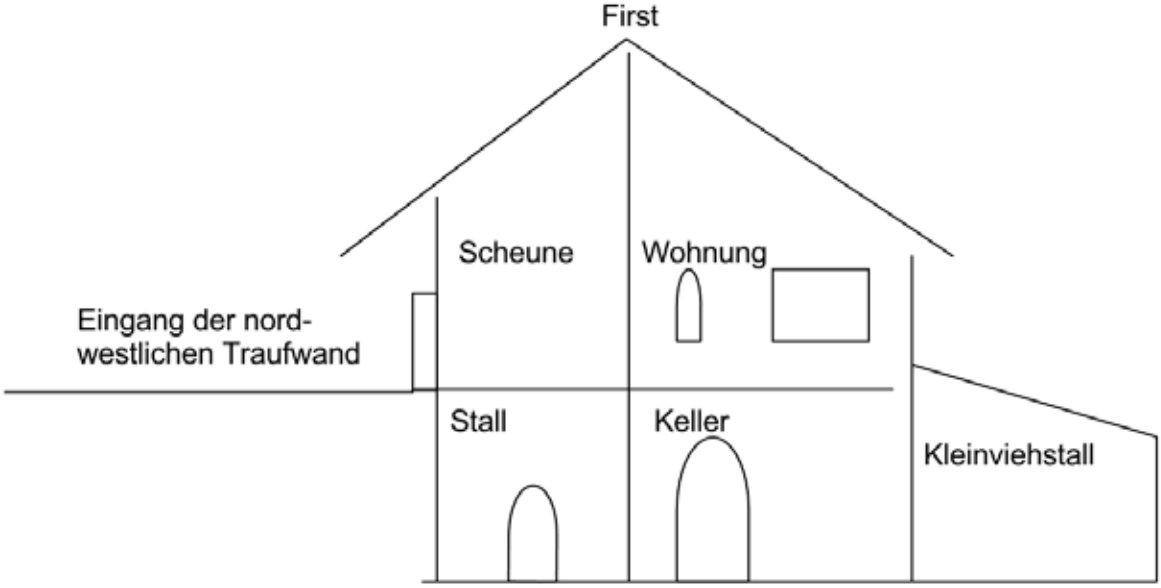
5. Wann wurde das Sustengebäude vermutlich zum Maiensässhaus umgebaut?

_____
_____
_____

Lösungsvorschläge „Alte Suste in Engi (1) und (2)“

Auftrag im Gelände
Einzelarbeit, schriftlich

1. Versuche den Beschrieb möglichst genau mit Hilfe des Originals in die Skizze zu übertragen.



2. Beschreibe die Organisation des Warentransports unter Stockalper, besonders im Einbezug der Alten Suste und der äusseren Erscheinung des Saumpfades. Mache auch einen Vergleich zu heute. Gibt es in der heutigen Transportbranche ebenfalls noch eine Art von „Suste“?

Stockalper besass eine Art Monopol für den Transport auf seinem Saumpfad. Der 2,5 bis 3m breite Weg war mit Granitplatten befestigt. An einigen Stellen ist der Weg von Lesesteinwällen und Trockenmauern begrenzt. Susten dienten als Warenlager und als Unterkunft für Säumer und Saumtiere.

Auch im modernen Transportgewerbe gibt es Zwischenlager (Verteilzentren), wo Güter gelagert und umgeladen werden für die anschliessende Feinverteilung. Eine Verpflegung und Unterkunft der Chauffeure gehören jedoch nicht mehr dazu.

3. An der hinteren bergseitigen Front ist ein imposanter Lawinenspaltkeil vorgebaut. Wie funktioniert dieser Lawinenschutz?

Bei einer kleinen Grundlawine können die Schneemassen dank des hangseitig vorgebauten Keils über das in den Hang eingetiefte Gebäude abgeleitet werden. So wird die Zerstörungskraft der Lawinen vermindert.

4. Unmittelbar hinter der Suste befindet sich eine offene Galerie der Nationalstrasse. Machte dies nicht den Bau eines Lawinenspaltkeils überflüssig?

Die Alte Suste stammt aus dem 16. Jahrhundert, also vor der Zeit der heutigen modernen Nationalstrasse, die in den 1960er Jahren ausgebaut wurde. Heute ist der Lawinenspaltkeil tatsächlich überflüssig, da das Gebäude bergseitig von der Galerie geschützt ist.

5. Wann wurde das Sustengebäude vermutlich zum Maiensässhaus umgebaut?

Das Gebäude ist Zeuge mehrerer wichtiger Epochen der Kulturgeschichte am Simplon. Das mittelalterliche Sustengebäude ist heute nicht mehr im Originalzustand. Nach dem Sturz von Stockalper (1678) und dem Zusammenbruch des Saumverkehrs wurde das nutzlos gewordene Gebäude zum Maiensässhaus umgebaut.

3.12. Weiler Maschihüs

Unterhalb der Alten Suste erscheint der Weiler Maschihüs, der etwas unterhalb der Nationalstrasse auf 1620 m ü. M. liegt. Der Name kommt von der Familie Masen, die hier einen Einzelhof bewirtschaftete. Später war der kleine Weiler nicht mehr ganzjährig bewohnt, sondern wurde als Voralp (Maiensäss) genutzt. Gut sichtbar ist auch die Wegbiegung des mittelalterlichen Saumpfades über Waldmatte nach Walderoberg. Unter Stockalper nahm dann der Weg die noch sichtbare gerade Linienführung (vgl. Anderegg, 1986: 119). Die Wegführung des Stockalperwegs am südwestlichen Rand des Weilers ist in gutem Zustand erhalten (siehe Abbildung 59). Der Weg wird hier von Lesesteinwällen begrenzt.

Abbildung 61: Weiler Maschihüs, im Hintergrund Galerie der Nationalstrasse (Foto Graf/Kobel)

Am 31. August 1597 kam es zu einer grossen Naturkatastrophe im Dorf Walderoberg, das am mittelalterlichen Saumweg oberhalb von Maschihüs lag. Walderoberg bildete seit 1399 ein Freigericht. Eine Eislawine aus dem Abbruch eines Teils des Homattgletschers stürzte ins Dorf und begrub die Güter und Siedlungen des Dorfes und der Umgebung. Dabei wurden 81 Personen getötet. Glücklicherweise waren viele Frauen und Kinder auf den Alpen und entgingen dem Unglück. Erst sieben Jahre später schmolz das Eis ab. Nach 1603 wurde etwas unterhalb an der Egga mit dem Bau eines neuen Dorfes begonnen (vgl. Anderegg, 1986: 104).

Rätsel zum Stockalperweg bei Maschihüs

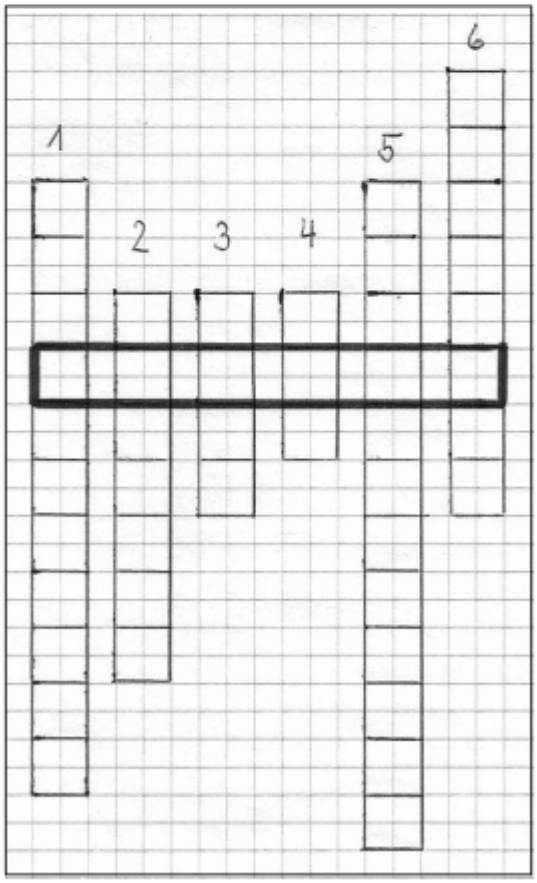
Auftrag im Gelände

Einzelarbeit, schriftlich

Du kennst die wichtigsten Merkmale des Stockalperwegs.

Es gelten die üblichen Regeln: ä=ae, ö=oe und ü=ue, jeder Buchstabe ein Feld.
Die fett umrandeten Felder ergeben das Lösungswort.

1. Stockalper lebte im ..... Jahrhundert.
2. Was ist eine Taferna?
3. Der Stockalperweg ist bis zu .... Meter breit.
4. Stockalper bekam den Übernahme „... du Simplon“, weil er das Monopol des Warentransports über den Simplon besass.
5. Wie nennt man die Mauer in Abbildung 60?
6. Wichtige Kunstbauten der Stockalperwegs sind Holz..... .



Lösungswort

Das Lösungswort bezeichnet die Epoche, in der Stockalper lebte. Das Stockalperschloss in Brig oder das Alte Hospiz auf dem Simplon weisen den typischen Baustil dieser Zeit auf.

Abbildung 62: Begrenzung der Felder und Wege in der Engi (Foto Graf/Kobel)

Lösung zum Rätsel Stockalperweg

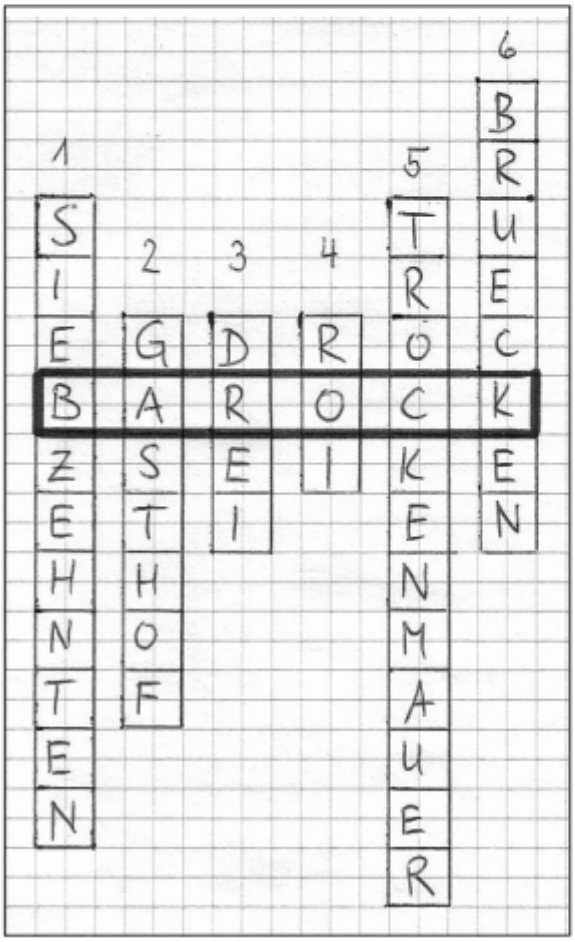
Auftrag im Gelände

Einzelarbeit, schriftlich

Du kannst die wichtigsten Merkmale des Stockalperwegs.

Es gelten die üblichen Regeln: ä=ae, ö=oe und ü=ue, jeder Buchstabe ein Feld. Die fett umrandeten Felder ergeben das Lösungswort.

1. Stockalper lebte im ..... Jahrhundert.
2. Was ist eine Taferna?
3. Der Stockalperweg ist bis zu .... Meter breit.
4. Stockalper bekam den Übernahme „... du Simplon", weil er das Monopol des Warentransports über den Simplon besass.
5. Wie nennt man die Mauer in Abbildung 60?
6. Wichtige Kunstbauten der Stockalperwegs sind Holz..... .



Lösungswort

B	A	R	O	C	K

Das Lösungswort bezeichnet die Epoche, in der Stockalper lebte. Das Stockalperschloss in Brig oder das Alte Hospiz auf dem Simplon weisen den typischen Baustil dieser Zeit auf. Die Bauwerke demonstriert eindrücklich die Machtfülle in der Person des Erbauers. Die Forderung nach Repräsentation prägte das Wesen der barocken Architektur. Natürlichkeit und Zurückhaltung wichen der überschwänglichen Prachtentfaltung und Künstlichkeit des neuen Stils.

3.13. Ägerbrigga

Die Ägerbrigga, etwas unterhalb des Weiler Maschihüs gelegen, ist eine schmale Bogenbrücke der Napoleonischen Fahrstrasse über den Chrummbach (646 390/118 090). Sie blieb in unveränderter Form und in ungeteerter Oberfläche erhalten. Sie ist die ursprünglichste erhaltene Brücke der militärischen Strasse. Die Weisung Napoleons, die Mittelteile aus Holz zu erstellen, wurde ignoriert. Der Konstrukteur wollte sich wohl ein Bauwerk für die Ewigkeit schaffen. Aus strategischen Überlegungen wäre eine Holzfahrbahn sinnvoll gewesen, da bei drohender Kriegsgefahr ein schneller Abbruch möglich gewesen wäre. Bei der Ganterbrücke auf der Simplonnordseite wurde die ehemalige Holzfahrbahn erst in den späten 1920er Jahren durch einen steinernen Bogen ersetzt.

Abbildung 63: Ägerbrigga: Brücke der Napoleonstrasse südlich von Maschihüs (Foto Graf/Kobel)

Folie: Die Verkehrseinrichtungen und baulichen Elemente der Napoleonstrasse

Schutzhäuser Bild IVS

Dammweg mit Trockenmauern

Steinbrücken

Brüstungsmauern Tunnel (Galerien)

bis 8,4 m breite Strassen

Kasernen

religiöse Wegbegleiter Hospiz

Bild IVS

Fotos Graf/Kobel

Distanzsteine

Ägerbrigga

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, schriftlich

Du kennst die Funktion und die baulichen Elemente der Napoleonstrasse einst und heute.

1. Welche beiden Städte verbindet die Simplon Passstrasse? _____
2. Wir sind auf der bisherigen Wanderung bereits vielen Verkehrseinrichtungen und baulichen Elementen der Napoleonstrasse begegnet. Vervollständige die beiden Tabellen mit Hilfe der Folie: Verkehrseinrichtungen und baulichen Elemente der Napoleonstrasse.

Verkehrseinrichtung	**Funktion damals**	**… und heute**
	Unterkunft für Reisende, Wohnung des Strassenwärters.	Gaststätte
	Napoleon plante den Neubau auch als Kaserne zu nutzen. Die Leitung übertrug er den Augustiner Chorherren des Grossen St. Bernhard.	Unterkunft für Reisende unter der Leitung der Augustiner Chorherren des Grossen St. Bernhard (130 Betten).
	Das „Grosse Haus“ in Simplon-Dorf wurde 1810 als Offiziersunterkunft gebaut.	Hotel und Gaststätte (Hotel de la Poste in Simplon-Dorf)

bauliche Elemente der Strasse	**Funktion damals…**	**… und heute**
	Diese Breite erlaubte das problemlose Kreuzen zweier Wagen.	Die heutige Nationalstrasse wurde mehrheitlich auf das Trasse der Napoleonstrasse gelegt.
	Stützmauern, Brüstungsmauern, Dammweg	Diese Mauern sind wertvolle historische Elemente der Napoleonstrasse.
	Strassenbegrenzung	Historische Strassenbegrenzung
	Information für Reisende und Truppen	Historische Wegbegleiter
	Diese Kunstbauten schützten die Strasse an heiklen Stellen gegen Wind und Wetter und sollten die Strasse wintersicher machen.	Die Kunstbauten wurde im Zuge des Nationalstrassenbaus erweitert. Heute bleibt die Passstrasse das ganze Jahr geöffnet. Bei der Sanierung der neuen Ganterbrücke wird ein Teil des Verkehrs über die alte Ganter-brücke der Napoleonstrasse umgeleitet (LKW bis 40t !).
	Pilgerreisen, Tourismus	Pilgerreisen, Tourismus

Lösungen „Ägerbrigga“

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, schriftlich

Du kennst die Funktion und die baulichen Elemente der Napoleonstrasse einst und heute.

1. Welche beiden Städte verbindet die Simplon Passstrasse?
   Brig (CH) und Domodossola (I)
2. Vervollständige die beiden Tabellen mit Hilfe der Folie: Verkehrseinrichtungen und bauliche Elemente der Napoleonstrasse.

Verkehrseinrichtung	Funktion damals	… und heute
Schutzhaus	Unterkunft für Reisende, Wohnung des Strassenwärters.	Gaststätte
Simplon-Hospiz	Napoleon plante den Neubau auch als Kaserne zu nutzen. Die Leitung übertrug er den Augustiner Chorherren des Grossen St. Bernhard.	Unterkunft für Reisende unter der Leitung der Augustiner Chorherren des Grossen St. Bernhard (130 Betten).
Militärkaserne	Das „Grosse Haus“ in Simplon-Dorf wurde 1810 als Offiziersunterkunft gebaut.	Hotel und Gaststätte (Hotel de la Poste in Simplon-Dorf)

bauliche Elemente der Strasse	Funktion damals…	… und heute
63 km lange bis zu 8,4 m breite Strasse mit einer mittleren Steigung von 6%.	Diese Breite erlaubte das problemlose Kreuzen zweier Wagen.	Die heutige Nationalstrasse wurde mehrheitlich auf das Trasse der Napoleonstrasse gelegt.
Trockenmauern	Stützmauern, Brüstungsmauern, Dammweg	Die Mauern sind wertvolle historische Elemente der Napoleonstrasse.
Randsteine aus Granit alle 3 bis 4 Meter	Strassenbegrenzung	Historische Strassenbegrenzung
Distanzsteine	Information für Reisende und Truppen	Historische Wegbegleiter
Acht grosse Brücken und sieben Tunnel (Galerien)	Diese Kunstbauten schützten die Strasse an heiklen Stellen gegen Wind und Wetter und sollten die Strasse wintersicher machen.	Die Kunstbauten wurde im Zuge des Nationalstrassenbaus erweitert. Heute bleibt die Passstrasse das ganze Jahr geöffnet. Bei der Sanierung der neuen Ganterbrücke wird ein Teil des Verkehrs über die alte Ganter-brücke der Napoleonstrasse umgeleitet (LKW bis 40t !).
religiöse Wegbegleiter	Pilgerreisen, Tourismus	Pilgerreisen, Tourismus

3.14. Weiler Egga

Der Saumweg durchquert den Weiler Egga, direkt vorbei an der kleinen Kapelle des Hl. Johannes des Täufers (siehe Abbildungen 62 und 63). Über dem Türsturz

Abbildung 64 und Abbildung 65: Egga mit der Kapelle (Fotos Graf/Kobel)

ist die Jahrzahl 1656 datiert. Die alte Wegführung ist noch erhalten. Die gepflästerte Dorfgasse ist zwei Meter breit und mässig abfallend. Sie ist beidseitig von Gebäudefassaden und frei stehenden Mauern begrenzt (vgl. IVS, 1.2.13).

Die Siedlung liegt im Schutze eines kleines Geländevorsprungs. Daher kommt die Ortsbezeichnung Egga. Der Weiler ist relativ jung. Er wurde nach dem Homattgletschersturz im Jahre 1597 hier erbaut (vgl. 3.12. Weiler Maschihüs). Die neue Siedlung war aber bedeutend kleiner als die zerstörte. Vermutlich sind viele Bewohner nach Simplon-Dorf oder Brig abgewandert (vgl. Anderegg, 1986: 104).

Unterhalb des Weilers passiert der Stockalperweg einen mächtigen, vom Wald überwachsenen Geröllkegel. Im Zusammenhang mit dem Gletscherschwund kam es am nordwestlichen Gratausläufer des Fletschhorns auf 3615m Höhe zu einem weiteren katastrophalen Abbruch von Eis- und Felsmassen. Der Abbruch des Rossbodengletschers vom 19. März 1901 war einer der grössten Gletscherstürze in der Schweiz. Der Schuttstrom floss innerhalb der alten Moränenwände ab und kam erst 400 Meter vor dem Dorf Egga im Bachbett des Chrummbachs zum Stillstand. Die Naturkatastrophe forderte zwei Todesopfer. Der Schaden für Landwirtschaft, Gebäude und Vieh war beträchtlich. Heute ist das Gebiet des Gletschersturzes von einem Lärchenwald überwachsen (vgl. Aerni, 2003: 28).

Abbildung 66: Gebiet des Gletschersturzes von 1901: Riesige Felsen sind Zeugen der Naturkatastrophe (Foto Graf/Kobel)

Abbildungen 67 und 68: Das unterhalb der Egga liegende Wiesengelände vor und nach dem Abbruch des Rossbodengletschers vom 19. März 1901 (Anderegg, 1986: 105)

Naturkatastrophen und Klimawandel

Auftrag im Gelände: Gebiet des Gletschersturzes (Abbildung 64)
Gruppenarbeit, mündlich
Du kennst die Folgen des Klimawandels.

Du wirst dir deiner Haltung zum Klimawandel bewusst.

Im Zusammenhang mit dem Gletscherschwund kam es am 19. März 1901 zu einem katastrophalen Abbruch von Eis- und Felsmassen. Der Abbruch des Rossbodengletschers war einer der grössten Gletscherstürze in der Schweiz. Der Schuttstrom kam erst 400 Meter vor dem Dorf Egga im Bachbett des Chrummbachs zum Stillstand. Die Naturkatastrophe for-

derte zwei Todesopfer. Der Schaden für Landwirtschaft, Gebäude und Vieh war beträchtlich. Heute ist das Gebiet des Gletschersturzes verwaldet (Lärchenwald).

1. Welche beiden Kernaussagen stecken im folgenden Zitat?
   „Die den Klimaänderung zugeschriebenen Schäden sind natürliche Ereignisse. Am Mass der auftretenden Schäden aber ist der Mensch schuld, da er seine Bauten weit in die wahrscheinlichen Gefahrenbereiche hinein stellt.“ (Georg, 1998 in: Aerni, 2003: 29)
2. Was denkst du zu der Aussage von Georg? Hat er Recht? Diskutiert eure Standpunkte.
3. Gletscherstürze gab es bereits vor der Industrialisierung und Massenmotorisierung. So stürzte im August 1597 eine Eislawine über das Dorf Walderoberg, das am mittelalterlichen Saumweg oberhalb von Maschihüs lag. Dabei wurden 81 Personen getötet. Demzufolge kann der gestiegene CO_2-Ausstoss nicht verantwortlich sein für den Klimawandel? Was meint ihr dazu?
4. Welche weiteren Auswirkungen kann eine Erhöhung der mittleren Temperatur um 1 bis 2 °C haben (Szenario für 2050)?

Lösungsvorschläge „Naturkatastrophen und Klimawandel“

Auftrag im Gelände: Gebiet des Gletschersturzes (Abbildung 28)

Gruppenarbeit, mündlich

Du kennst die Folgen des Klimawandels.
Du wirst dir deiner Haltung zum Klimawandel bewusst.

1. Welche beiden Kernaussagen stecken im folgenden Zitat?

„Die den Klimaänderung zugeschriebenen Schäden sind natürliche Ereignisse. Am Mass der auftretenden Schäden aber ist der Mensch schuld, da er seine Bauten weit in die wahrscheinlichen Gefahrenbereiche hinein stellt.“ (Georg, 1998 in: Aerni, 2003: 29)

Die Schäden der Klimaänderung sind natürliche Ereignisse.

Der Mensch trägt, wegen der verfehlten Siedlungspolitik, die Schuld am Ausmass der Schäden.

Das Zitat ist etwas verfänglich. Die Aussage bedeutet nicht: Die Klimaänderung ist ein natürliches Ereignis. Mit „natürlichen Ereignissen“ sind die Schäden der Katastrophen an sich gemeint. Über die Ursache des Klimawandels wird keine Aussage gemacht.

2. Was denkst du zu der Aussage von Georg? Hat er Recht? Diskutiert eure Standpunkte.

Siedlungen in den Alpen sind generell einem höheren Risiko für Naturkatastrophen ausgesetzt, die Region Simplon im Besonderen. So wurde im Jahr 2000 das Grenzdorf Gondo von einer Hangmure erfasst. Möchte man jegliches Risiko ausschliessen, dürften grosse Teile der Alpen nicht mehr besiedelt sein. Aber auch in den Tälern sind Katastrophen nicht auszuschliessen (z.B. Überschwemmung in Brig von 1993). Bestehende (zum Teil historisch wertvolle Siedlungen) müssen bestmöglich geschützt werden. Neubauten gehören jedoch nicht in bekannte Risikogebiete.

3. Gletscherstürze gab es bereits vor der Industrialisierung und Massenmotorisierung. So stürzte im August 1597 eine Eislawine über das Dorf Walderoberg, das am mittelalterlichen Saumweg oberhalb von Maschihüs lag. Dabei wurden 81 Personen getötet. Demzufolge kann der gestiegene CO_2-Ausstoss nicht verantwortlich sein für den Klimawandel? Was meint ihr dazu?

Richtig ist, dass es Naturkatastrophen schon immer gegeben hat. In den letzten Jahren hat sich die Zahl der jährlichen Eisabbrüche und Felsstürze aber erhöht (Aerni, 2003: 28). Es ist unbestritten, dass wärmere Temperaturen Naturkatastrophen begünstigen. Durch die steigende Menge an Treibhausgasen gehen die Wissenschaftler heute davon aus, dass die

Temperaturen in den nächsten Jahren ansteigen werden. Andere Wissenschaftler bezweifeln jedoch den Zusammenhang zwischen dem gestiegenen CO_2-Ausstoss durch den Menschen und dem Klimawandel. Sie beurteilen den Klimawandel als natürliche Schwankung.

4. Welche weiteren Auswirkungen kann eine Erhöhung der mittleren Temperatur um 1 bis 2°C haben (Szenario für 2050)?

Höhere Schneegrenze: sinkende Schneesicherheit in den Wintersportorten.

Rückbildung der Gletscher.

Auftauen von Permafrostgebieten: Felsstürze, Murgänge und Erdrutsche könnten die Folge sein.

Zunahme der Herbst- und Winterregen: Das Überschwemmungsrisiko steigt.

Absterben von Föhrenwäldern und Rückgang der Wiesenblumen.

(Vgl. Aerni, 2003: 28, 29)

3. 15. Simplon-Dorf

Abbildung 69: Simplon-Dorf: südalpinen Haufendorf (Foto Graf/Kobel)

Nach dem Passieren des ehemaligen Gletschersturzgebietes blickt man oberhalb des Dorfstutzes auf Simplon-Dorf (Abbildung 67). Das südalpine Haufendorf verdankt seine heutige Prägung der Ära Stockalper sowie der Napoleonzeit mit dem Bau der Fahrstrasse. Der Bestand an Bauwerken aus den beiden Epochen ist beachtlich. Im Hintergrund erkennt man die Brücke der Nationalstrasse, die das Dorf umfährt. Der Chrummbach schneidet hier ein tiefes Tal ein.

Als ökonomische Grundlage dürfte die Landwirtschaft älter sein als das organisierte Transportwesen. Die Siedlungslandschaft wurde durch das mehrstufige landwirtschaftliche Betriebssystem (Alpwirtschaft) nachhaltig geprägt. Lediglich 2,4% des Gemeindeterritoriums zählen als Mähwiesen zum Kulturland im engern Sinn. Der flächenmässig grösste Teil des produktiven Landes sind Alpweiden. Die Landwirtschaft von Simplon ist aus klimatischen Gründen ausschliesslich auf die Viehwirtschaft ausgerichtet (vgl. Anderegg, 1986: 63). Neben den erschwerten Produktionsbedingungen trug aber auch das Säumereigewerbe mit seinem hohen Futterbedarf dazu bei, die einträglichere und marktorientierte Viehhaltung zu begünstigen. Deswegen war Simplon immer auf Getreideimporte, hauptsächlich aus dem benachbarten Italien, angewiesen. Das Dorf führte zudem eine rege Austauschbeziehung mit den Talgebieten und war somit nicht nur auf Selbstversorgung ausgerichtet (vgl. Anderegg, 1986: 63).

Eine zentrale Stellung nahm in den Blütezeiten des 19. Jahrhunderts (Postkutschenzeitalter) die Pferdehaltung ein. Die Alpwirtschaft war aber auch von grosser Bedeutung, da aufgrund der ausgedehnten Alpgebiete im Sommer stets auch Fremdvieh aus Italien aufgenommen wurde. Im Winter gab es jedoch Futtervorratsengpässe und so musste auch oft Kleinvieh den italienischen Bauern zur Überwinterung mitgegeben werden. Diese Wirtschaftstruktur mit intensiven Austauschbeziehungen brachte zumindest einem Teil der Simpiler Bevölkerung ein vergleichsweise gutes Einkommen (vgl. Anderegg in: Aerni, 2003: 32).

Mit dem Bau einer Wintersennerei im Jahre 1881 reagierte man auf den Zusammenbruch des Transitverkehrs Ende des 19. Jahrhunderts. Dies war ein wichtiger Schritt zu einer Neustrukturierung. Nun wurde frühzeitig wieder voll auf die Landwirtschaft gesetzt und die Rindviehhaltung wurde erheblich aufgewertet (vgl. Anderegg, 1986: 60).

Damit die Landwirtschaft überleben konnte, brauchte sie weitere Veränderungen. Der Strukturwandel der Nachkriegszeit bewirkte eine Reduktion der Landwirtschaftbetriebe mit gleichzeitigem Anstieg der Betriebsflächen. Nun rentierte es Maschinen zu kaufen, um die Produktivität zu steigern. Die Nutztiere wurden zusammengelegt und die Bauern bilden Gemeinschaftsställe. Die automatische Bewässerung mit Sprinkleranlagen brachte ebenfalls eine wesentliche Arbeitsersparnis und erhöhte die Produktionssicherheit in trockenen Sommern. Der Pachtanteil der einzelnen Betriebe erhöhte sich von 50% (1975) auf durchschnittlich 83% (1994). Die Haupterwerbsbetriebe wiesen 1996 bis zu 65 Parzellen auf. Diese Grundbesitzverhältnisse sind eine Folge der historischen Realteilung (vgl. Aerni, 2003: 34).

Abbildung 70: Alter Gasthof in Simplon Dorf. Das Zentrum der Stiftung „Ecomuseum Simplon“ (Foto Graf/Kobel)

Bereits ab dem Mittelalter entwickelte sich der Passverkehr über den Simplon. Somit wurde über Jahrhunderte hinweg die Lebens- und die Wirtschaftsweise von Simplon Dorf durch den Transitverkehr geprägt. Kaspar Jodok von Stockalper leistete einen beträchtlichen Beitrag zum Aufstieg und Wohlstand dieses Bergdorfes. Zahlreiche Familien fanden in seinen Diensten ihr Einkommen. Er errichtete diverse Susten und baute ein Salzlager auf. In Simplon-Dorf entstand im Verlaufe der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts ein beachtlicher Baubestand aus Mantelmauerhäusern, darunter der Alte Gasthof (siehe Abbildung 68). Der Alte Gasthof war während der Zeit von Stockalper als Herberge und Sust genutzt. Das Gebäude wurde in mehreren Bauetappen zwischen dem 14. und 18. Jahrhundert erstellt. Das Kellergeschoss wurde als Ross- und Kleintierstall genutzt, während das Erd- und Obergeschoss Gastunterkünfte und Lagerräume enthielt. Heute ist im Alten Gasthof eine Dauerausstel-

lung der Stiftung „Ecomuseum Simplon“ eingerichtet. Die Schwerpunkte der Ausstellung sind verschiedene Aspekte der Passgeschichte, die Auswirkung des Passverkehrs auf die Region Simplon, die Geschichte des Goldbergwerks von Gondo-Zwischbergen und die «Sammlung Perren» als umfassendste Sammlung kulturhistorischer Sachgüter des Oberwallis. Vom gepflästerten Dorfplatz führt der Saumweg durch das Stutzji zum südlichen Dorfausgang (siehe Abbildung 69).

Abbildung 71: Simplon Dorf. Der als „Stutzji“ bezeichnete Gassenzug zeigt italienische Einflüsse (Foto Graf/Kobel)

Napoleon hatte mit dem Bau der Simplonstrasse die technischen Möglichkeiten aufgezeigt und das Signal zum Alpenstrassenbau gegeben. Um 1815 war ausser dem Simplon noch kein Alpenpass für Postkutschen und schwere Lastfahrzeuge befahrbar. Die Simplonpassstrasse von Napoleon war zwar als Militärstrasse geplant, vielmehr erlang sie im 19. Jahrhundert handels- und verkehrspolitische Bedeutung (vgl. Grosjean, 1984: 56).

Unmittelbar nach der napoleonischen Zeit brach das klassische Postkutschenzeitalter an. Neben der handelspolitischen Bedeutung gewinnt der Simplon auch eine touristische Attraktivität. Jedoch ist dieser „Frühtourismus“ nur einer privilegierten Schicht vorbehalten. In den 1870er Jahren erreicht das Postkutschenzeitalter seinen Höhepunkt. Täglich verkehren nun vier Kurse in beiden Richtungen. An der gesamten Strecke waren für den Pferdewechsel an die 150 Pferde erforderlich (Anderegg, 1986: 33).

Abbildung 72: Hotel de la Post in Simplon-Dorf in 1890er Jahren. Das Hotel war Relaisstation und Pferdewechselstelle (Anderegg, 1986: 34)

Die Passfahrt galt als Abenteuer in einer unberührten Landschaft mit Schluchten und Gletschern. Typische Tourismusorte blieben jedoch die Zentren am Lago Maggiore, die aber dank dem Simplon, von der westlichen Schweiz besser erreichbar waren. Die Eröffnung der Gotthardbahn (1882) liess den Touristenstrom wieder verebben. Der Güterverkehr über den Simplon brach ebenfalls ein. Mit der Eröffnung des Simplontunnels am 1. Juli 1906 wurde der Postkutschenbetrieb über den Simplon teilweise eingestellt. Die Gemeinde Simplon fühlte sich von der übrigen Schweiz abgeschnitten, weil nur noch im Sommer eine tägliche Verbindung über den Pass aufrecht erhalten wurde. Viele Einwohner sahen sich gezwungen Simplon-Dorf zu verlassen. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts gehört Simplon-Dorf zu jenen Oberwalliser Gemeinden, die am stärksten von der Abwanderung betroffen sind (Aerni, 2003: 32).

Am 25. Juni 1906 brach das Automobilzeitalter an. Die Simplonpassstrasse wurde als erste Passstrasse der Schweiz für den Autoverkehr teilweise freigegeben. Der Automobilist hatte in Brig oder Gondo einen Passierschein für fünf Franken zu lösen. Die Höchstgeschwindigkeit war auf 10 km/h festgelegt. Im Jahre 1919 setzte die PTT die ersten fahrplanmässigen Postautokurse ein. Als Postauto diente vorerst ein umgebauter Militärlastwagen (siehe Abbildung 71). Die letzte Postkutsche fand im Hof des Stockalperpalastes in Brig einen Ausstellungsplatz (vgl. Anderegg, 1986: 38, 39).

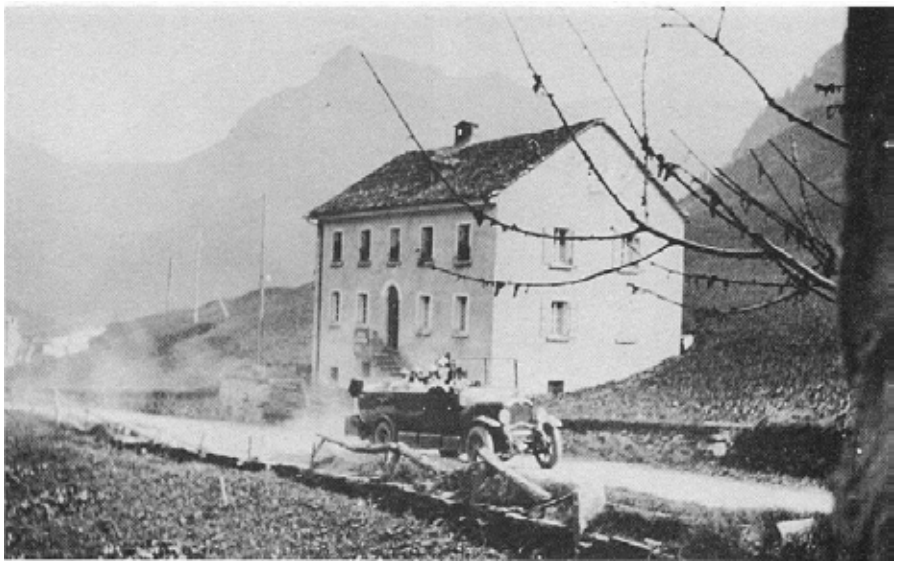


Abbildung 73: Postauto (umgebauter Militärlastwagen) bei der Fahrt durch Simplon-Dorf (Anderegg, 1986: 38)

Ab den 1960er Jahren wurde der Simplon zur Nationalstrasse ausgebaut. Trotz seiner ehemals bevorzugten Verkehrslage profitiert heute Simplon-Dorf kaum mehr vom motorisierten Durchgangsverkehr. Die Transportgesellschaften operieren aus den wirtschaftlichen Zentren Europas. Simplon-Dorf ist keine Drehscheibe des Handels. Der Verkehr fährt am Dorfrand vorbei. Die Gaststätten verpflegen höchsten die Chauffeure, Übernachtungen sind nicht mehr nötig, weil die Führerkabinen heutiger Lastwagen mit einer Schlafmöglichkeit ausgerüstet sind.

Abbildung 74: Transitverkehr heute (Foto Graf/Kobel)

Dorfstutz
Auftrag im Gelände
Partnerarbeit, schriftlich

Du lernst die beiden wichtigen Erwerbszweige in der Geschichte von Simplon-Dorf kennen: Landwirtschaft und Transitverkehr.

Abbildung 75: Blick auf Simplon-Dorf (Foto Graf/Kobel)

Beantwortet die folgenden Fragen auf die Rückseite dieses Blattes.

Die Landwirtschaft von Simplon ist aus klimatischen Gründen ausschliesslich auf die Viehwirtschaft ausgerichtet. Neben den erschwerten Produktionsbedingungen trug aber auch das Säumereigewerbe mit seinem hohen Futterbedarf dazu bei, die einträglichere und marktorientierte Viehhaltung zu begünstigen.

1. Wie lässt sich im Siedlungs- und Landschaftsbild erkennen, dass die Landwirtschaft in Simplon-Dorf auf Viehwirtschaft (und nicht auf Ackerbau) ausgerichtet ist?
2. Wie wird die landwirtschaftliche Fläche bewässert?
   Neben der Landwirtschaft ist das Dorf aber auch sehr stark geprägt durch den Transitverkehr. Das südalpine Haufendorf verdankt seine heutige Prägung der **Ära Stockalper** sowie der **Napoleonzeit** mit dem Bau der Fahrstrasse. In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts erreichte das **Postkutschenzeitalter** seinen Höhepunkt. In Simplon gab es einen ansehnlichen Pferdebestand. Im Dorf herrschte, dank des Transitverkehrs, Hochkonjunktur. Der Bestand an Bauwerken aus diesen drei Epochen ist beachtlich.
3. Im Hintergrund erkennt man die Brücke der Transitstrasse, die im Zuge des Nationalstrassenbaus ab den 1960er Jahren gebaut wurde.
4. Welchen Namen würdet ihr der heutigen Epoche geben? Begründet!

Lösungsvorschläge „Dorfstutz“

Auftrag im Gelände

Partnerarbeit, schriftlich

Du lernst die beiden wichtigen Erwerbszweige in der Geschichte von Simplon-Dorf kennen: Landwirtschaft und Transitverkehr.

1. Wie lässt sich im Siedlungs- und Landschaftsbild erkennen, dass die Landwirtschaft in Simplon-Dorf auf Viehwirtschaft (und nicht auf Ackerbau) ausgerichtet ist? Es hat keine Ackerfelder, sondern nur Wiesen (als Viehfutter). Wenn ausschliesslich Viehwirtschaft betrieben wird, braucht es keine Stadel und Speicher.
2. Wie wird die landwirtschaftliche Fläche bewässert?
   Die traditionelle Bewässerung mit freifliessendem Wasser wurde durch die Sprinklerbewässerung ersetzt.
3. Im Hintergrund erkennt man die Brücke der Transitstrasse, die im Zuge des Nationalstrassen -baus ab den 1960er Jahren gebaut wurde. Welchen Namen würdet ihr der heutigen Epoche geben? Begründet!

Mögliche Namen:

<u>Transportzeitalter</u>

Die arbeitsteilige Wirtschaftsform erfordert hohe Transportkapazitäten.

<u>Zeitalter der Globalisierung</u>

Durch die internationale Vernetzung nimmt der Güteraustausch zu.

<u>Lastwagenzeitalter</u>

Der Güterverkehr auf schweren Motorfahrzeugen durch oder über die Alpen nimmt weiter zu. Die Fahrzeuge werden immer grösser, schwerer und schneller. Die Nationalstrasse über den Simplon ist nicht für derart hohe Transportkapazitäten ausgelegt.

NEAT-Zeitalter

Mit dem Bau des Lötschberg- und Gotthardbasistunnels werden riesige Bahnprojekte realisiert, die den Güterverkehr auf die Schiene verlagern sollen.

<u>Abwanderungszeitalter</u>

Die Bevölkerung von Simplon-Dorf profitiert kaum mehr vom Transitverkehr. Die Abwanderung ist sehr hoch.

Dorfrundgang

Auftrag im Gelände

Gruppenarbeit

Ihr könnt einen Sachverhalt in einem kurzen und prägnanten Referat präsentieren.

In der Ära Stockalper, der Blüte des Säumerverkehrs, entstanden im Dorf zahlreiche neue Susten- ,Gasthof- und Wohngebäude. Unmittelbar nach der Napoleonzeit brach das Postkutschenzeitalter an. Deshalb wurden im Dorf Pferdeställe und Umladestationen errichtet.

Für die folgenden Aufträge stehen euch 30 Minuten zur Verfügung.

1. Ihr bildet Gruppen von drei bis vier Personen.
2. Pro Gruppe erhaltet ihr einen Beschrieb eines Gebäudes in Simplon-Dorf (siehe Anhang). Es handelt sich um ein Gebäude rund um den Dorfplatz (Inv. Nr. 4,5,8,10), am Stutzji (Nr. 15) oder an der Simplonstrasse (Nr. 37).
3. Findet das Gebäude mit Hilfe der Angaben auf dem Beschrieb. Private Grundstücke betretet ihr selbstverständlich nicht.

4. Bereitet eine kurze Präsentation (3 bis 4 Minuten) des Gebäudes vor, die ihr dann während des anschliessenden Dorfrundgangs vortragt. In der Form der Präsentation seit ihr frei. Sie muss aber mindestens folgende Punkte beinhalten:
   - Baujahr. Aus welcher Epoche stammt das Gebäude (siehe Einführung)?
   - Ursprüngliche und heutige Nutzung. (Gab es Umbauten, Umnutzungen?)
   - Besonderheiten der Architektur.
   - Ist der Beschrieb aus dem Jahre 1986 noch aktuell?
   - Weitere Bemerkungen

Sind eure Vorbereitungen beendet, kehrt ihr pünktlich zum Brunnen auf dem Dorfplatz zurück.

Anschliessend werden wir in einem Dorfrundgang an diesen sechs historischen Gebäuden vorbei gehen und Gelegenheit haben die Referate zu hören.

Lösungshinweise „Dorfrundgang“

	Baujahr, Epoche	**Nutzung**	**Architektur**	**Aktuell?**	**Bemerkungen**
Inv. Nr. 4: Weisses Kreuz (vgl. Anderegg, 1986: 181)	1679-1682, Ära Stockalper	Ursprünglich: Gast- und Wohnhaus. Heute nur noch Wohnhaus. Südöstlicher Mauerbau mit ebenerdigem Eingang entstand erst im 19. Jh.	Dreieinhalb-Geschossgier Mischbau über einem Mauersockel	Ja, aber weitere Renovationen seit 1986	Der nordwestliche Gebäudeteil wurde von Notar Johannes Schmidhalter, der rechten Hand Stockalpers, gebaut (Jahrzahl 1679 über dem Türsturz).
Inv. Nr. 5: Alter Gasthof (vgl. Anderegg, 1986: 182)	1. Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts, Ära Stockalper	Susten- und Gasthofgebäude. Heute Ausstellung des Ecomuseum Simplon	In mehreren Bauetappen entstandener Gebäudekomplex in Mischbauweise	Nein, das Gebäude wurde komplett renoviert.	Das Gebäude entstand im Zusammenhang mit dem wieder einsetzenden Passverkehr.
Inv. Nr. 8: Salzhuis (vgl. Anderegg, 1986: 185)	1728, Zeit nach der Ära Stockalper	Wohnhaus mit Salzlager im Keller. Heute: Wohnhaus	Haus aus einem in den Boden eingetieften Keller, einem Eingangs-geschoss und einem Wohnstock	Ja	Das Haus gehörte zum Besitz des Hauptmanns Josef Ignaz Arnold, der für den Salztransport über den Pass zuständig war.
Inv. Nr. 10: Ritterhaus, Gasthaus Simplon (vgl. Anderegg, 1986: 187)	2. Hälfte des 17. Jahrhunderts, Ära Stockalper	Ursprünglich: Suste, Gasthof und Warenumschlagplatz. Heute: Gast- und Wohnhaus (Restaurant Simplon)	Mischbau auf rechteckigem Grundriss. Bei der Renovation in den 1980er Jahren wurde das Gebäude leider stark abgeändert.	Ja	Das Gebäude wurde von der einflussreichen Familie Eyster gebaut.
Inv. Nr. 15: Wohnhaus (vgl. Anderegg, 1986: 192)	1. Hälfte des 17. Jahr-hunderts, Ära Stockalper	Wohnhaus	Blockbau bestehend aus einem Wohn- und einem Kammergeschoss.	Ja	Typisches Oberwalliser Haus aus der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts.

Inv. Nr. 37: « Grosses Haus », Hotel de la Poste (vgl. Anderegg, 1986: 214)	1810, Napoleonzeit	Während der Napoleonzeit: Französische Offizierskaserne. Im Postkutschenzeitalter: Gasthof, Relais- und Poststation. Heute: Hotel de la Post	Langgezogener Mauerbau über rechteckigem Grundriss. Über dem Eingangsgeschoss befinden sich zwei Obergeschosse.	Ja	Der zum Haus gehörende Pferdestall (heute Postbüro) steht auf der gegenüber liegenden Strassenseite.

Simplon-Dorf – zwischen Landwirtschaft und Transitverkehr

Auftrag im Schulzimmer (nach der Exkursion)
Partnerarbeit, schriftlich

Du kannst den Einfluss der Landwirtschaft und des Transitverkehrs auf Simplon-Dorf im Laufe der Zeit beschreiben.

1. In Simplon gab es neben Hochkonjunkturphasen auch immer wieder Rückschläge, die zum Zusammenbruch des Transithandels führten. Beschreibe ein solches Ereignis und die Auswirkungen auf Simplon-Dorf.

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

2. Wie beurteilt ihr den heutigen Einfluss des Transitverkehrs auf das Dorf? Kann Simplon-Dorf von der Nationalstrasse profitieren?

_____
_____
_____
_____
_____
_____

3. Welche Voraussetzungen waren in der Ära Stockalper oder im Postkutschenzeitalter besser, um vom Transithandel zu profitieren, als heute?

_____
_____
_____
_____
_____
_____

Lösungen „Simplon-Dorf – zwischen Landwirtschaft und Transitverkehr“

Auftrag im Schulzimmer (nach der Exkursion)

Partnerarbeit, schriftlich

1. In Simplon gab es neben Hochkonjunkturphasen auch immer wieder Rückschläge, die zum Zusammenbruch des Transithandels führten. Beschreibe ein solches Ereignis und die Auswirkungen auf Simplon-Dorf.

Zusammenbruch des Saumverkehrs nach dem Sturz Stockalpers 1678. Die nachfolgenden Transportgesellschaften gingen pleite. Die Strasse zerfiel zusehends. Die in der Ära Stockalper vernachlässigte Landwirtschaft erhielt wieder ihre frühere Bedeutung.

Einbruch des Passverkehrs mit der Eröffnung des Gotthardtunnels 1882. Damit wurde das Ende des Postkutschenzeitalters unvermeidlich. Der Güterverkehr reduziert sich schlagartig auf den lokalen Güteraustausch. Die vom Transportgewerbe abhängige Bevölkerung verlor ihre Existenzgrundlage. Eine Rückkehr in die Landwirtschaft als Haupterwerbszweig war unabdingbar. Bereits 1881, also ein Jahr vor der Eröffnung des Gotthardtunnels, wurden dazu die Weichen gestellt. Die Eröffnung der Winterkäserei machte die Milchverarbeitung und die Grossviehhaltung zum lohnenden Erwerbszweig.

2. Wie beurteilt ihr den heutigen Einfluss des Transitverkehrs auf das Dorf? Kann Simplon-Dorf von der Nationalstrasse profitieren?

Die Bevölkerung kann heute nicht mehr im grossen Stil vom Transithandel profitieren. Die Transportgesellschaften operieren aus den wirtschaftlichen Zentren Europas. Simplon-Dorf ist keine Drehscheibe des Handels. Der Verkehr fährt am Dorfrand vorbei. Die Gaststätten verpflegen höchsten die Chauffeure, Übernachtungen sind nicht mehr nötig, weil die Führerkabinen heutiger Lastwagen mit einer Schlafmöglichkeit ausgerüstet sind.

3. Welche Voraussetzungen waren in der Ära Stockalper oder im Postkutschenzeitalter besser, um vom Transithandel zu profitieren, als heute?

Die Reisezeit war länger. Es brachte Einrichtungen für Menschen (Gaststätte) und Tiere (Ställe). Die Kutschen benötigten häufige Wartung. Der heutige Transitverkehr fährt grösstenteils am Dorf vorbei, ohne eine Wertschöpfung zu generieren.

Die Verkehrsgeschichte am Simplon

Auftrag im Schulzimmer (nach der Exkursion)
Einzelarbeit

Du kannst Ereignisse der Verkehrsgeschichte am Simplon zeitlich korrekt einordnen.

In der unteren Tabelle ist ein Durcheinander entstanden. **Schneide deshalb die einzelnen Zellen der Tabelle aus und ordne sie korrekt an. Wenn du deine Lösung überprüft hast, klebst du die Schnipsel der geordneten Tabelle auf ein neues Blatt.**

Epoche	**Verkehrsträger**	**Jahr**	**Ereignis**
Ära Stockalper	Simplon-Passstrasse (Napoleonstrasse)	1634	Bau der neuen Ganterbrücke

Automobilzeitalter	Saumstrasse (Stockalperweg)	1640	Ein Kurierdienst als reitende Post wird zwischen Genf und Mailand eingerichtet.
Automobilzeitalter	Militärstrasse (Napoleonstrasse)	1805	Eröffnung des Simplon-Eisenbahntunnels.
Postkutschenzeitalter	Saumstrasse (Stockalperweg)	1848	Mit der Bundesverfassung wird das Postwesen zur eidgenössischen Aufgabe erklärt. Im Sommer verkehrten täglich zehnplätzige Kutschen über den Pass.
Ära Stockalper	Simplon-Passstrasse (Napoleonstrasse)	1906	Das erste Postauto (umgebauter Militärlastwagen) fährt über den Simplonpass.
Napoleonstrasse	Nationalstrasse	1919	Der erst 25-jährige Jungunternehmer aus Brig führte die Prinzessin von Carignan (Gattin des Prinzen von Savoyen) und Gefolge mit 150 Pferden unter Gefahren über den Simplon.
Eisenbahnzeitalter	Simplontunnel	1980	Eröffnung der Simplonpassstrasse. Sie ist die erste moderne Fahrstrasse über die Hochalpen.

Lösung „Die Verkehrsgeschichte am Simplon“

Auftrag im Schulzimmer (nach der Exkursion)

Einzelarbeit

Du kannst Ereignisse der Verkehrsgeschichte am Simplon zeitlich korrekt einordnen.

In der unteren Tabelle ist ein Durcheinander entstanden. Schneide deshalb die einzelnen Zellen der Tabelle aus und ordne sie korrekt an. Wenn du deine Lösung überprüft hast, klebst du die Schnipsel der geordneten Tabelle auf ein neues Blatt.

Epoche	**Verkehrsträger**	**Jahr**	**Ereignis**
Ära Stockalper	Saumstrasse (Stockalperweg)	1634	Der erst 25-jährige Jungunternehmer aus Brig führte die Prinzessin von Carignan (Gattin des Prinzen von Savoyen) und Gefolge mit 150 Pferden unter Gefahren über den Simplon.
Ära Stockalper	Saumstrasse (Stockalperweg)	1640	Ein Kurierdienst als reitende Post wird zwischen Genf und Mailand eingerichtet.

Ära Napoleon	Militärstrasse (Napoleonstrasse)	1805	Eröffnung der Simplonpassstrasse. Sie ist die erste moderne Fahrstrasse über die Hochalpen.
Postkutschenzeitalter	Simplon-Passstrasse (Napoleonstrasse)	1848	Mit der Bundesverfassung wird das Post-wesen zur eidgenössischen Aufgabe erklärt. Im Sommer verkehrten täglich zehnplätzige Kutschen über den Pass.
Eisenbahnzeitalter	Simplontunnel	1906	Eröffnung des Simplon-Eisenbahntunnels.
Automobilzeitalter	Simplon-Passstrasse (Napoleonstrasse)	1919	Das erste Postauto (umgebauter Militärlast-wagen) fährt über den Simplonpass.
Automobilzeitalter	Nationalstrasse	1980	Bau der neuen Ganterbrücke

	Saumweg über den Simplon in der „Ära Stockalper“
1634	Der erst 25-jährige Stockalper führte die Prinzessin von Carignan (Gattin des Prinzen von Savoyen) und Gefolge mit 150 Pferden unter Gefahren über den Simplon.
1636	Stockalper organisiert den Warentransport über Simplon.
1640	Ein Kurierdienst als reitende Post wird zwischen Genf und Mailand eingerichtet.
1638	Stockalper besitzt das Transit- Schnecken-, Lärchenharz- und Lärchenschwammmonopol.
1647	Das lukrative Salzmonopol kommt hinzu.
1678	Sturz von Stockalper
	Die Strasse Napoleons
1804	Napoleon wird Kaiser von Frankreich.
1805	Eröffnung der Napoleonstrasse über den Simplon
1814	Sturz von Napoleon
	Postkutschenzeitalter
1815	Wiener Kongress, Das Wallis kommt wieder zur Eidgenossenschaft. Die Simplonpassstrasse geht in Kantonsbesitz.
1830	Eröffnung der Gotthardpassstrasse
1848	Bundesverfassung Das Postwesen wird eidgenössische Aufgabe. Im Sommer verkehren täglich zehnplätzige Postkutschen über den Simplon.
1870	Täglich sind 4 Postkurse in beiden Richtungen unterwegs. 150 Pferde sind im Einsatz.
	Eisenbahnzeitalter
1850	Beginn des Eisenbahnzeitalters
1878	Eröffnung Eisenbahn Lausanne - Brig
1882	Eröffnung Gotthard Eisenbahntunnel
1906	Eröffnung Simplon Eisenbahntunnel
1913	Eröffnung Lötschberg Eisenbahntunnel
1926	Furka – Oberalp – Bahn (Glacier-Express)
	Strassenbau im Automobilzeitalter (20. Jahrhundert)
1905	Erste organisierte Autofahrt über den Simplonpass
1906	Der Simplonpass ist teilweise freigegeben für den Autoverkehr (max. 10 km/h).
1919	Das erste Postauto fährt über den Simplonpass.
1960	Einsetzten des Autobahnbaus
1960	Beginn des Ausbaus der Simplonstrasse zur Nationalstrasse
1980	Bau der neuen Ganterbrücke
	Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
1998	Mit der FinöV – Vorlage genehmigt das Schweizer Volk die Finanzierung der NEAT.
2007	Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels
2009	Geplante Eröffnung der Autobahn A9 bis Brig
2014 (?)	Eröffnung des Gotthard-Basistunnels