

*Strecke VS 194
Landeskarte* *Ernen - Binn; Fahrstrasse 1930/38
1269, 1270*

GESCHICHTE *Stand April 2002 / Ae*

Die Fahrstrasse Ernen - Binn von 1930–38 ersetzte die 1863–64 erbaute «Wagenstrasse» zwischen Ernen und Binn (s. VS 7.2), die 1903 für das Befahren mit Fuhrwerken gesperrt werden musste. Über das Bauvorhaben orientiert der «Bericht zum Projekt Binntalstrasse» vom Ingenieurbureau Th. Schnyder in Sitten, der am 1.10.1928 abgeschlossen wurde (SCHNYDER TH. 1928). Die Gemeinde Binn hatte 1917 eine Strasse verlangt. Im Herbst 1929, im Nachgang zur Motion Baumberger von 1924 (s. DARBELLAY 1984: 411), erneuerte sie ihr Anliegen. Die Gemeinden Ausserbinn und Ernen unterstützten nun das Projekt ebenfalls. Ingenieur Schnyder aus Gampel entwarf ein Bauprojekt, das eine 9.342 km lange Strasse mit einer nutzbaren Breite von 3.6 m vorsah. Im Hinblick auf die Naturgefahren schlug Schnyder den Bau von fünf Tunnels und zwei Lawingalerien vor. Die Kosten wurden auf 600 000 Fr. geschätzt; pro Laufmeter entsprach dies einem Betrag von 64.- Fr. An die Kosten sollte der Bund 40 %, der Kanton 45 % und die Gemeinden 15 % übernehmen. Der Bericht schloss mit den Worten: «Wir glauben eine gründliche Arbeit geleistet zu haben. [...] Insbesondere in einem so felsigen Gelände, wo die Terrainaufnahmen nur unter Todesgefahr durchgeführt werden können und wo man jeden Fels skizzieren und ins Gedächtnis einprägen muss». Als Details seien erwähnt: «Oberhalb vom Riedbach [LK 1270: Schlattergrube bei Ausserbinn] und am Gähtod sind Steinschläge eine stete Gefahr [...]. Beim Schreienden Bach zerteilt sich eine Quelle über einen flachen Felsen, gefriert im Winter und erzeugt Eisschlag» (SCHNYDER TH. 1928).

Am 16.11.1929 einigten sich die Gemeinden unter dem Vorsitz von Staatsrat Oskar Walpen auf folgende Verteilung der Kosten: Binn 50 %, Ausserbinn 12 %, Ernen 16 %, Fiesch 4 %, Lax 3 % und Gremiols 15 %. Nach der Osterwoche 1930 begannen die Arbeiten. Die ersten zwei Teilstücke führten von Ernen nach Ausserbinn und von dort zum «Twingystein» am Eingang der Twingi-Schlucht. Diese Arbeit erhielt Ing. Burkhard von Gampel zur Ausführung zugesprochen. Die Fortsetzung durch die Twingi-Schlucht wurde an Baumeister Kalbermatten von Saas-Grund vergeben. Seine Vorarbeiter Clemens Zurbriggen von Saas-Grund und Ephrem Abgottspon von Staldenried konnten im milden Winter 1932 die Strasse ohne Unfälle durch die Twingi bis zum Hasuwald erstellen. Dort blieb der Bau bis 1936 aus gewissen Streitigkeiten stecken. Vom Mai 1936 an konnten dann Heinrich Burgener und die Gebrüder Josef, Alois und Alfred Anthamatten die Arbeiten an der Strasse bis nach Schmidigenhäusern weiterführen. Die Arbeiten konnten im Frühjahr 1938 abgeschlossen werden. Entgegen dem Projekt wurden nur vier Tunnels und keine Lawingalerien gebaut (nach JOST 1946: 48–52)

Die Strasse durch die Twingi-Schlucht blieb nach wie vor im Winter gefährlich. Daher wurde 1964/65 die Strasse in der Twingi in den Fels verlegt und auf der ganzen Strecke von Ernen bis Binn ausgebaut (HLS: Binn).

Die Beschreibung der Strasse gliedert sich in folgende drei Abschnitte:

(1) Ernen - Ausserbinn bis Beginn des Strassentunnels/Eingang Twingi-Schlucht (VS 194.0.1)

(2) Twingi-Schlucht (VS 194.0.2)

(3) Ende Twingi-Schlucht/Ausgang Strassentunnel - Schmidigehischere/Binn (VS 194.0.3)

GELÄNDE Aufnahme 12. Juni 2002 / Ae, Rz

Die Strasse beginnt in Ernen auf 1195 m und erreicht mit sehr flacher Steigung den Eingang der Twingi-Schlucht auf 1310 m und schliesslich Binn auf der Höhe von 1400 m. Die Probleme der Strasse liegen nicht in ihrer Steigung, sondern in den Steilhängen, die sie queren muss. Im gefährlichsten Abschnitt, in der Twingi-Schlucht, wurde daher die Strasse 1964/65 durch einen Strassentunnel ersetzt. Zwischen Ernen und dem Strassentunnel ist die 1932–1936 erbaute Strasse verbreitert und damit überprägt worden. Es sind jedoch noch mehrere Bereiche mit Trockenmauern und Randsteinen erhalten (VS 194.0.1). Die Strasse in der Twingi-Schlucht blieb weitgehend unverändert im Bauzustand der 1930er-Jahre. Sie weist mit Tunneln, Stützmauern und frei stehenden Begrenzungsmauern eine reiche Substanz auf (VS 194.0.2). Vom Tunnelende bis nach Binn ist die Strasse von 1936/38 verbreitert und überprägt (VS 194.0.3).

— Ende des Beschriebs —