



Die Buchreihe «Connexions» wurde von der Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis entwickelt. Sie bietet einen neuen Blick auf technische Strukturen, der über chronologische oder geografische Daten und Werte hinausgeht. Jedes Buch passt sich seinem Thema an und lässt es für sich selbst sprechen, aber auch für die Menschen, die es umgeben, die es gebaut haben oder die es nutzen. Geschichten, Überlegungen und einige Zahlen. Eine Reise.

Sebastian hatte sich bereits mit siebzehn um die Stirnfalten eines Siebzigjährigen verdient gemacht. Auf jedwede Frage unseres Geschichtslehrers pflegte er abwägend mit dem Kopf zu wackeln, bevor er mit vor Kummernis schon ganz zerfurchter Stirn ausstiess: «Das kommt darauf an!» Eine Antwort wie eine Ausrede, weswegen wir uns zuverlässig zu unstatthaften Heiterkeitsausbrüchen hinreissen liessen - «unstatthaft» angesichts der berechtigten Ehrfurcht unseres Lehrers vor dem Gewicht historischer Ereignisse und «unstatthaft» angesichts der Tatsache, dass Sebastian recht behalten sollte.

Noch heute Morgen, als ich mir Fotos von der latent durch die Mobilität des Menschen und die Dynamik der Natur bedrohten Kapelle Zen Hohen Flühen ansah, bat ich Sebastian stumm um Vergebung. Tatsächlich verhält es sich mit historischen Bauwerken wie mit historischen Ereignissen – um sie so sachlich wie möglich beurteilen zu können, muss man sie in einem bestimmten zeitlichen Kontext und von verschiedenen Standpunkten aus betrachten. «Sachlich!», weise ich mich gleich selbst zu recht; wie soll man denn ein Bauwerk sachlich beurteilen können, das in so apartem Widerspruch zu seinem Umfeld steht – gerade so, als symbolisiere es das Wallis in seiner ganzen verblüffenden Gegensätzlichkeit und Eigenart? Kein Widerspruch in sich freilich, denn das Innere des legendenumwobenen «Wallfahrtskirchleins» zwischen Bitsch und Mörel erinnert in seiner farbleuchtenden, von feinem Sinn und nicht von schierer Prunklust zeugenden Pracht ein bisschen an das, was man sich als Kind damals unter «dem Himmel» vorstellte.

«Ein wahres Tortenschächtelchen», hatte der kunstliebende Fotograf das Kapelleninnere im Vorfeld trefflich beschrieben, und in der Tat fühlt man sich in dieser eigentümlichen Harmonie der Dinge – es ist, als hätte jede Form und Farbe in diesem über der Zeit stehenden Raum ihren gebührenden Platz gefunden – wunderbar aufgehoben: angekommen dort, wo endlich Ruhe ist.

Und doch hat man, wenn man sich inmitten alltäglicher Betriebsamkeit plötzlich in unerwarteter Einkehr auf der Kirchenbank wiederfindet, das Gnadenbild mit dem Schwert in Mariens Brust als Zeichen ihres Schmerzes über ihren grausam gekreuzigten Sohn vor Augen. Wie sehr man ihr Leiden doch nachfühlen kann, jetzt, wo man weiss, dass der Himmel auf Erden nicht so leicht zu betreten ist wie diese gleichermassen zauberhafte wie bezaubernde Kapelle hier; jetzt, wo man vielleicht eigene Söhne und Töchter hat. Nicht umsonst nennt man dieses vor fast dreihundert Jahren errichtete Gotteshaus auch

«Mariä Sieben Schmerzen», nicht umsonst haben sie der- einst totgeborene oder ungetauft gestorbene Kinder hier- hergebracht. Den toten Kindern, so ging die Rede, würde während der Fürbitte der «Schmerzensmutter» für ein Gnadenmomentchen wieder Leben eingehaucht – just genug, um die solcherart Wiedererweckten doch noch taufen zu lassen, damit sie schliesslich auf dem Kinder- friedhof hinter der Kapelle ihren ewigen Frieden fänden.

So abwegig die altertümliche Vorstellung, so anrührend ist sie in Anbetracht der ihr zugrunde liegenden Tragik von, leider, zeitloser Aktualität. Bildhaft und lebendig erscheint einem in dieser von Lieblichkeit und Sanfttheit durchdrungenen Atmosphäre der Zug der trauernden Frauen und Männer, die die toten Kinder in ihrem un- erschütterlichen Glauben zur Taufe tragen: Was für ein Trost in tiefstem Leid. Merkwürdig bestärkt durch diesen Gedanken, tritt man Lichtjahre später aus diesem fried- vollen Kleinod der Harmonie in den tosenden, rauschen- den, brausenden Kontext hinaus.

Links der Kapelle nach einer aufwändigen Strassen- und Bahnverlegung die neue Strasse, auf der unablässig Autos, Lastwagen, Motorräder vorbeirasen und ein paar bunte Velofahrer mittendrin. Dahinter in postkartenhafter Be- schaulichkeit rotweiss die Matterhorn Gotthard Bahn, eine malerisch, ja heimelig anmutende Verbindung zwi- schen schweizerischer Ursprünglichkeit und den rasant wechselnden Ansprüchen der Moderne. Darunter das, was in touristischen Texten gern «die reissende Rhone» genannt wird: keine Übertreibung für einmal, denn nur ungern lässt sie sich richten, wild und widerspenstig, wie sie ist und, Korrektur hin oder her, in ihrem Eigentlichen und Wesentlichen auch bleiben wird.

Rechts vom Gotteshaus dann steil und schroff die Felsen, mit allerlei Stahlnetzen und Felsankern grimmig versehen, um das Kirchlein vor der verheerenden Gewalt des Stein- schlags zu schützen. Freilich, einen garantierten Schutz

gibt es nicht, aber den gibt's ja nirgendwo im Leben und auf der Welt. Ach, wenn unsere Kapelle doch nur reden könnte, dann hätte sie uns darüber so einiges zu sagen! Aber wie sie seit bald dreihundert Jahren in ihrer schlichten Trutzhaftigkeit um ihr berückend-beschauliches Inneres so dasteht, inmitten all des Tosens und Rauschens und Brausens immer noch unbeirrt und unzerstört so dasteht, erkennt man das auch von Aug'.

Cornelia Heynen, Naters, Oktober 2021

Die Kapelle Zen Hohen Flügen

- 8 Interview** – Eine Stiftung zur Rettung der Kapelle
- 15 Kommentar** – Eine Kapelle im Zentrum
von Mobilitätsfragen in einem Alpenkanton
- 22 Beschreibung** – Architektonische Lesart des Gebäudes
- 29 Spaziergänge**
- 33 Französische Übersetzung**

Ich erinnere mich noch genau, als 2009 in der Region um die Kapelle Zen Hohen Flühen Sicherheitsarbeiten durchgeführt werden mussten und der ehemalige Wallfahrtsort dabei stark beschädigt wurde. Viele Leuten glaubten damals nicht an die Wiederinstandstellung der geschichtsträchtigen Kapelle. Zwei Jahre später gründeten engagierte Persönlichkeiten die Stiftung Kapelle Zen Hohen Flühen, um der Kapelle samt Umgebung eine Zukunft zu geben. Die Ausgangslage war nicht einfach, zumal neben den baulichen Herausforderungen und der Finanzierung viele andere Aspekte wie Sicherheit, Verkehrsnetz oder Zugänglichkeiten eine grosse Rolle spielten. Heute erscheint die Kapelle wieder in ihrer barocken Pracht. Was wir heute vorfinden, ist ein Meisterwerk. Aber nicht nur an baulicher

Kunst, sondern genauso ein Meisterwerk an ehrenamtlichem Engagement. Ehrenamtliche Arbeit ist ein wichtiger Bestandteil unserer demokratischen Gemeinschaft und spielt im gesamtgesellschaftlichen Leben eine bedeutende Rolle.

Die Motive von Menschen, die auf freiwilliger Basis karitativ arbeiten, sind vielfältig. Mit der Gründung der Stiftung, der Renovation der Kapelle und der Umsetzung dieses Buches wurde mit Sicherheit ein Kulturerbe für die nächsten Generationen erhalten. Aber es wurde auch aufgezeigt, was machbar ist, wenn sich Menschen gemeinsam für ihre Region und ihre Werte einsetzen.

Franz Ruppen
Staatsrat

Eine Stiftung zur Rettung der Kapelle

Rico Schmidt begrüsst mich in seinem Büro als Gemeindesekretär von Bitsch. Bitsch?
Ja, auch wenn die Parzelle, auf welcher sich die Kapelle befindet, zur Gemeinde Riederalp gehört (Pfarrei Ried-Mörel), und der Pfarrei Mörel untersteht, ist die Kapelle Eigentum der Gemeinde Bitsch. Nach einer kurzen Einführung zu den vorhandenen Quellen erreichen wir das Gebiet um die Kapelle Zen Hohen Flühen.

Rico, Sie sind Generalsekretär der Stiftung Kapelle Zen Hohen Flühren: Wann wurde die Stiftung gegründet, und zu welchem Zweck?

Zum Schutze von Strasse und Schiene wurden im Februar 2009 Felsbrocken oberhalb der Kapelle gelöst. Fassade und Dach wurden schwer beschädigt, das Gewölbe in einem Durchmesser von zwei Metern durchbrochen. Deshalb wurde 2011 die Stiftung Kapelle Zen Hohen Flühren gegründet, welche sich zum Ziel setzte, die Kapelle von 1731 an diesem Gnadenort wiederum in vollem Strahle erglänzen zu lassen. Erstaunlich war, dass selbst in der Zeit, als die Kapelle nicht betreten werden konnte, andauernd Kerzen vor den Fenstern angezündet wurden.



I
Deckendurchschlag im Kreuzgewölbe.

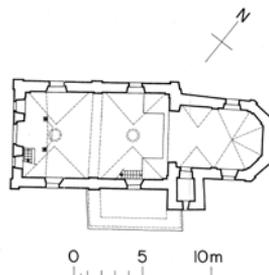
Gab es bereits früher an dieser Stelle eine Kapelle?

In einem Protokoll von 1720 steht, dass die Kapelle baufällig sei. Es gab demnach einen Vorgängerbau. Da wir nun den Eingang der alten Kapelle gefunden haben, wissen wir, dass diese relativ klein war. Den Eingangstritt sehen wir heute noch hier im Norden (strassenseits).

Aber wann wurde die erste Kapelle gebaut?

Die meisten Kapellen in dieser Gegend stammen aus dem 17. Jahrhundert. Dies war die Zeit nach den Hexenprozessen, welche in unserem Bezirk zwischen 1609 und 1632 stattfanden. Da die erste Kapelle bereits 1720 als

baufällig bezeichnet und 1726 abgerissen wurde, ist davon auszugehen, dass sie älteren Datums war.



II
Plan der Kapelle.

Gemäss einer Legende sprang ein Ritter von der Burg Mankepan mit seinem Pferd während der Flucht diese steile Felswand hinunter – und überlebte. Zum Dank liess er eine Kapelle errichten. Da die Burg Mankepan jedoch bereits 1260 zerstört und 1355 dem Erdboden gleichgemacht wurde, ist der Bau der vormaligen Kapelle wohl auf einen früheren Zeitpunkt zu datieren ... sollte die Legende zutreffend sein.

Zur Zeit der ca. 40 Hexenprozesse zu Beginn des 17. Jh. bestand der Vorgängerbau der Kapelle bereits seit vielen Jahrzehnten. Ca. 150 Meter östlich der Kapelle befand sich der Richtplatz für die Urteilsvollstreckung. Den Ort, welcher heute eine Deponie ist, nennt man heute noch «Hoh Gricht» (Hohes Gericht). Ein Zusammenhang zwischen der alten Kapelle und dem Richtplatz kann nicht festgestellt werden.

Was ist die Bedeutung dieser Kapelle für die Region?

In erster Linie war bereits die erste Kapelle ein Gnadenort, ein Ort der Anbetung, das Ziel von Prozessionen. Der Zustrom der Pilger muss vor 300 Jahren bereits gross gewesen sein, weshalb die alte Kapelle 1720 nicht nur als baufällig, sondern auch als zu klein bezeichnet wurde. Prozessionen sind aus dem

oberen Teil des Oberwallis bis ins 20. Jh. hinein bekannt. Da die Teilnehmerzahl die Kapazität der neuen Kapelle oftmals überschritt, wurde dem Gottesdienstvorsteher eine provisorische Kanzel an der Westfassade angebracht. 1921 fand beispielsweise eine Prozession gegen die anhaltende Dürre statt, an welcher sich 1000 Personen beteiligten.

Die alte wie die neue Kapelle befand bzw. befindet sich unmittelbar an der Heer- oder Landstrasse (heutige Kantonsstrasse). Die Handelsreisenden aus der Innerschweiz, dem Goms und dem restlichen Oberwallis zogen hier durch und dankten für eine unfallfreie Reise. Besonders bekannt waren die Handelsleute aus Genua («Genuesi» genannt). Diese hinterliessen viele Spuren.

Viele Votivtafeln zeug(t)en von mehr oder weniger gut überstandenen Unfällen, der Genesung von Familienangehörigen usw. Beliebte war die jetzige Kapelle auch für die Abhaltung von Hochzeitsfeiern.

Dann wären da noch die «Taufen» zu erwähnen ... Dafür begeben wir uns auf die Ostseite der Kapelle – zum Kinderfriedhof.

Wir gehen auf den ehemaligen Kinderfriedhof hinter der Kapelle. Leer. Nur ein Gefühl der Traurigkeit bleibt in der Luft, wenn man sich vorstellt, dass diese Familien in dieser wilden Umgebung ein letztes Mal Abschied nehmen mussten.



III

Der Kinderfriedhof der Kapelle.

Säuglinge wurden zu dieser Zeit nach Möglichkeit am Tag ihrer Geburt getauft. Dafür erlangten sie die ewige Glückseligkeit. Bei Totgeburten sah das anders aus: Die Aussicht, als Ungetaufte nicht in den Himmel zu kommen, muss für viele Eltern unerträglich gewesen sein. Diese Taufen wurden in der Kapelle Zen Hohen Flügen vollzogen. Zumeist von einem Kaplan oder einer dafür bestimmten Person, nie vom Pfarrer. Zeigten die totgeborenen Säuglinge ein Lebenszeichen (z.B. kurze Rötung der Wangen) durften sie getauft werden. Hierfür wurde 1733 eigens ein «benefizierter» Friedhof im Osten, angrenzend an die Kapelle eingerichtet. Innerhalb dieser Friedhofsmauern wurde 1954 der letzte Säugling beigesetzt.

Wissen Sie, warum diese Kapelle Mariä Sieben Schmerzen genannt wird?

Ich nehme an, dass die frühere Kapelle einen anderen Namenspatron oder eine andere Namenspatronin hatte. Zumindest nicht Mariä Sieben Schmerzen. Für die Darstellung der Sieben Schmerzen wäre das Gotteshäuschen wohl zu klein gewesen. Im 17./18. Jh. erlebte die Marienverehrung einen grossen Aufschwung (Kapelle Maria zum Schnee auf der Bettmeralp, Mariä Himmelfahrt auf der Riederalp, Mariä Opferung auf dem Wasen in Bitsch usw.). Daneben gibt es noch die Legende von einem Marienbild, welches durch die Binna in den Rotten (Rhone) getragen wurde und tagelang an der Stelle der heutigen Kapelle in den Fluten kreiste.

Glaubwürdiger ist der Umstand der seinerzeitigen Marienverehrung und der Grösse der neuen Kapelle, welche die Darstellung der Sieben Schmerzen Mariens erst ermöglichte.

Jetzt sollten wir uns – endlich – in das Innere der Wallfahrtskapelle begeben...Wir betrachten auf dem Weg zum Eingangsportal die Naturgefahrenschutzbauten, die in erster Linie zum Schutz der Mobilitätswege der Kantonsstrasse und der Eisenbahn (MGBahn) errichtet wurden.

Konnten Sie bei der Entwicklung der Schutzstrukturen und dem Bauprojekt der Umfahrungsstrasse mitwirken, oder wurden diese vom Kanton auferlegt?

Zugegebenermassen spielten die Gemeinden bei der Auflage des ersten Projekts eine Statistenrolle. Die Stiftung existierte zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Übers Ganze gesehen, stellt die Kapelle mit ihrer Aussenhülle heute eine Verlängerung des Dammes dar und sichert Strasse und Bahn vor Steinschlag ab. Das zweite Projekte, in welchem die Umfahrungsstrasse um 2.60 m angehoben wurde, hat den Situationswert der Kapelle arg beeinträchtigt: sie steht heute nicht mehr auf einem hohen Felsen (Zen Hohen Flühen), sondern wird von den Verkehrsteilnehmern als ebenerdig betrachtet.

In der letzten Phase konnten wir als Stiftung in Zusammenarbeit mit Staatsrat Jacques Melly und Dienstchef Vincent Pellissier doch einiges erreichen: Sei dies aus schutztechnischer, gestalterischer oder auch finanzieller Sicht.

Wir betreten das Gebäude. Der Effekt ist überraschend, so viel Gold für eine so kleine Kapelle!

Die Wirkung der Kapelle ist unglaublich. Es ist ein Gnadenort. Man spürt die besondere Ambiance. Dies haben wir unseren Vorhaben zu verdanken. Wir waren lediglich bestrebt, die Wirkung der Farben, wie diese um 1760 bis 1770 bestanden hat, wiederum zur Geltung zu bringen. Der Altarbauer Anton Sigristen aus Brig erhielt für sein Meisterwerk aus Holz 20 Dublonen. 1734 entlohnte man den Maler und Vergolder Hans Caspar mit 53 Dublonen. Holz konnte man im Wald beschaffen, Gold nicht...

Was für ein Hochaltar! Wie alt ist er?

Drei Jahre nach Fertigstellung der Kapelle waren ebenso die Altäre geschnitzt und vergoldet (1732-1734). Dieses Meisterwerk sucht in Europa seinesgleichen. Der Künstler Sigristen hat einen echten Bühnenraum

mit einer skulpturenreichen Kreuzesabnahme im Zentrum des Hochaltars geschaffen. Überwältigend.

Einige Statuen fehlen, nicht wahr?

Ja, die Seitenaltäre haben bei einem Diebstahl im Herbst 1974 infolge der Wegnahme der meisten Statuen schwer gelitten. Auch sind mit den Jahren viele Exvoto-Bilder abhanden gekommen – insbesondere während der Gesamtrenovation 1858 wurden «manche oder beschädigte Gemälde u.a.» entfernt.

Wir heben den Kopf und schauen an die Decke. Ich kann die Spuren des Durchschlags des Steins nicht sehen.

Wie haben sie das Gewölbe repariert?

Warum haben sie sich dafür entschieden, die Auswirkungen unsichtbar zu machen?

Aus ästhetischer und statistischer Sicht musste die zwei Meter grosse Öffnung geschlossen werden. Dazu wurde ein Gerüst (3 Stockwerke hoch) aufgebaut und das Gewölbe in alter Handwerkskunst wiederhergestellt. Da der Durchschlag das gesamte stuckierte Scheitelmedaillon des sechsten Schmerzes Mariens (Jesus wird vom Kreuz abgenommen und in den Schoss Mariens gelegt) zerstört hatte, musste dieses Werk rekonstruiert werden. Dies ist auch das Hauptmotiv des Hauptaltars. Das Bild wurde auf eine Leinwand projiziert, nachgezeichnet, in originalen Farben bemalt und alsdann ins Medaillon im Gewölbe geklebt. Der Besucher bemerkt dies nicht. Ohne die Wiederherstellung des Medaillons hätten wir die Kapelle in Mariä Sechs Schmerzen umtaufen müssen... Bitte beachten Sie beim Hinausgehen auf die Farbigkeit des gesamten Innenraumes: einmalig.

Rico Schmidt ist der Organist der Pfarreien Mörel und Ried-Mörel. Wir laufen unter der Empore hindurch.

Bald eine Orgel in dieser Kapelle?

Um 1760 wurden in der Kapelle die Kanzel, eine Empore sowie eine Flügelorgel eingebaut. Da die Orgel vermutlich nicht mehr spielbar gewesen ist, wurde der Orgeltisch 1918 entfernt. Da das Pfeifengehäuse das fehlende Sims auf einer Länge von 2.40 m abdeckte, entfernte man dieses erst 1938 und stellte das fehlende Sims wieder her. Wir waren bestrebt, eine Orgel einzubauen (der Sponsor war vorhanden), doch dafür hätte aus Platzgründen wiederum 1.20 m des Simses entfernt werden müssen. Die kantonale Denkmalpflege war dagegen.

Wir gelangen wiederum auf den Vorplatz.

Die Abschlussarbeiten in der Umgebung der Kapelle sind im Gang. Was ist geplant?

Die Arbeiten werden bis Herbst 2021 abgeschlossen sein. Die mit Granitsteinen

ausgelegten Wege sowie die Passerelle zum Wanderweg bestehen bereits. Daneben muss der Vorplatz auch den Anforderungen der Dienststelle für Mobilität für die Bewirtschaftung des Dammes im Osten der Kapelle genügen (Befahrung mit schweren Lastwagen). Im Herbst wird eine Linde im Norden der Kapelle gesetzt, dann werden auch die sieben Beete – in Anlehnung an die sieben Schmerzen der Gottesmutter – mit Rosen bepflanzt.



IV
J.-L.-F. Villeneuve,
«Hermitage d'Hochflue»,
Lithographie, erschienen in
H.-L. Sazerac, G. Engelmann,
Lettres sur la Suisse, Paris,
1823-1832.





Eine Kapelle im Zentrum von Mobilitätsfragen in einem Alpenkanton

Die Renovierung der Kapelle ist Teil einer umfassenden Betrachtung über die Fragen der Mobilität an diesem einzigartigen Ort, der durch die Begrenztheit des zur Verfügung stehenden Raums und die Bedeutung des Transitverkehrs gekennzeichnet ist. Die Sicherung und Optimierung des Gebietes hat umfangreiche Arbeiten ausgelöst. Eric Duc, Leiter der Abteilung INFRA des kantonalen Mobilitätsdienstes, erläutert uns die Bilddokumente.

Eine imposante Kulisse

Die Kapelle Zen Hohen Flügen befindet sich an einem Ort, der als einzigartig bezeichnet werden kann. Sie wurde am Fuss einer fast senkrechten Felswand errichtet und grenzt ans Rhone-Ufer und mehrere Mobilitätsinfrastrukturen. Dazu zählen eine Strasse sowie eine Bahnlinie. Diese Infrastrukturen liegen in der Ebene, durch die auch der Fluss fliesst. Insgesamt nehmen diese Bauten eine Breite von knapp 65 Metern ein, die parallel zur Rhone verläuft. Eine Ausgangslage, die sich auf die Sicherheitsmassnahmen im Perimeter auswirkt.

Trotz der beeindruckenden Landschaft lädt das Gefühl der Beklemmung und Einengung, das von diesem Ort ausgeht, nicht gerade zum Verweilen und Entspannen ein. Allerdings gibt es auf beiden Seiten der Bahngleise auch Fussgängerwege. Einer davon ist der Jakobsweg (der aber eher eine Herausforderung für abenteuerlustige Wanderer darstellt). In den kommenden Jahren wird überdies der Bau eines Radwegs das Gebiet zusätzlich aufwerten. Velofahrern soll ermöglicht werden, sicher zwischen den Dörfern Bitsch und Mörel zu verkehren.



Die ersten Massnahmen

Die beeindruckende Felswand auf der rechten Seite der Kapelle wurde gesamthaft als Hochrisikobereich eingestuft. Dies erklärt die Einteilung in die rote Zone für Strassen- und Eisenbahninfrastrukturen (eine Einstufung, die sich bis in den Bereich der Rhone erstreckt). Da regelmässig Gesteinsmaterial von der Wand fällt, war es unerlässlich, das Gebiet zu sichern, zumal es keinen alternativen Weg gibt und die Talsohle nur über diesen Bereich passiert werden kann. Aufgrund der komplexen Lage wurden verschiedene Massnahmen umgesetzt, um die von Gefahren bedrohten Perimeter zu sichern:

① Vor etwa zehn Jahren wurden Schutzdämme gebaut. Ihr Ziel war es, von der Felswand herabfallende Felsbrocken aufzufangen. Die Dämme sind über einen Zugang erreichbar. Die Wand selbst wird regelmässig gesäubert, um lockere Teile zu entfernen, die einen Erdbeben auslösen könnten.

② Konkret sind diese Dämme in drei Schichten gebaut worden. Sie fangen alles auf, was von der Felswand fallen könnte. Dazu mussten sie mit ausreichend Platz für den Abtransport des zurückgehaltenen Materials ausgestattet werden. Es ist anzumerken, dass der Damm unterbrochen wird, einerseits um die Kapelle zu erhalten und andererseits auch aus Platzmangel.

③ Steinschutznetze schützen die Infrastrukturen sowie die Kapelle. Das gesamte System hat jedoch weder zu einer Veränderung der Gefahrenkarte noch zu einer Verringerung des Risikos geführt, das nach wie vor hoch ist. Die durch die Schutznetze gebildete Struktur bleibt anfällig für Beschädigungen durch Steinschlag. Da der Damm einen wirksameren Schutz bietet, ist die Mobilitätsinfrastruktur unterhalb des Damms nur in geringem Mass gefährdet.

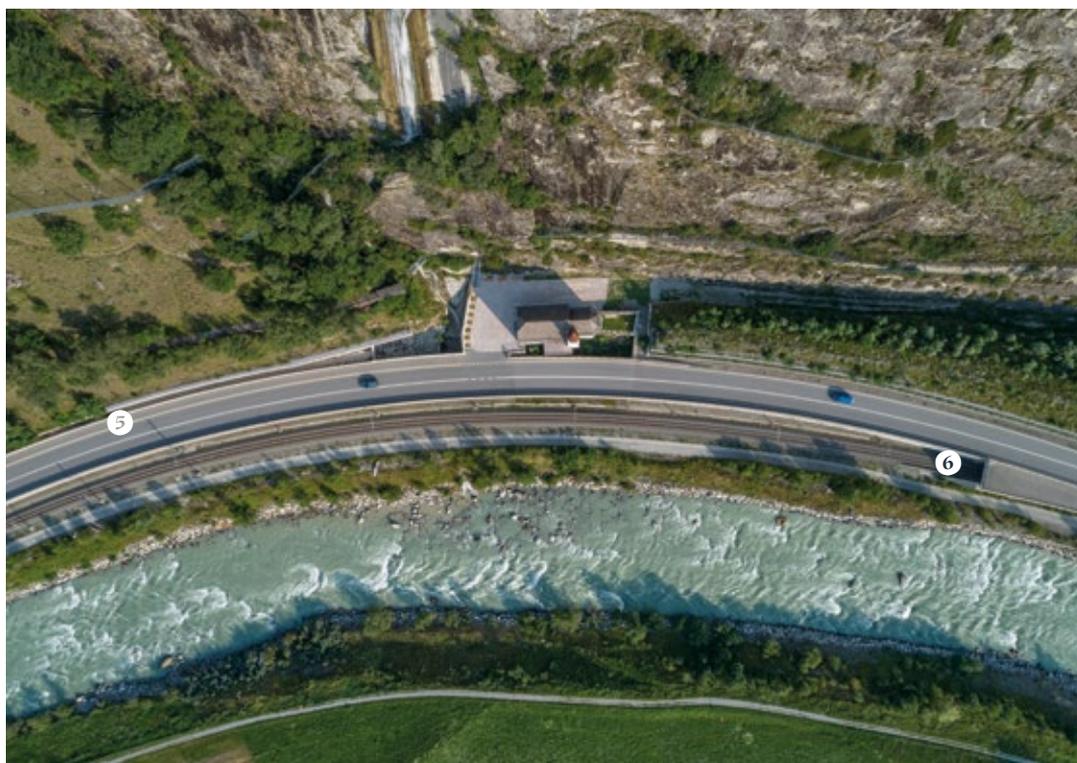
④ Das Bild zeigt ausserdem ein Sedimentrückhaltebecken. Es wurde gebaut, um vom Wasser mitgerissene feste Bestandteile aufzufangen, insbesondere bei Stürmen. Diese Installation trägt zur Erhaltung der Kapelle und der angrenzenden Infrastruktur bei.



Konzept in Anwendung

⑤ Die H19 Brig-Furkapass ist Teil des Schweizer Hauptstrassennetzes. Das bedeutet, dass der Kanton Wallis für ihre Verwaltung verantwortlich ist, obwohl sie durch einen Fonds finanziert wird, in den der Bund jährlich einzahlt. Langfristig arbeitet der Kanton darauf hin, dass die Strecke als Nationalstrasse klassifiziert wird. Als stark befahrene Achse verbindet sie die Kantone Bern (über die Grimsel), Uri (über die Furka) und schliesslich das Tessin (über den Nufenenpass).

⑥ Die geringe Grösse des Geländes hat dazu geführt, dass die Infrastrukturen überlappend angelegt wurden. Die Strasse befindet sich also oberhalb des Zugtrassees und führt nicht an ihm entlang. Grund dafür sind nicht nur die geographische Lage des Gebiets, sondern auch die bestehenden Naturgefahren.

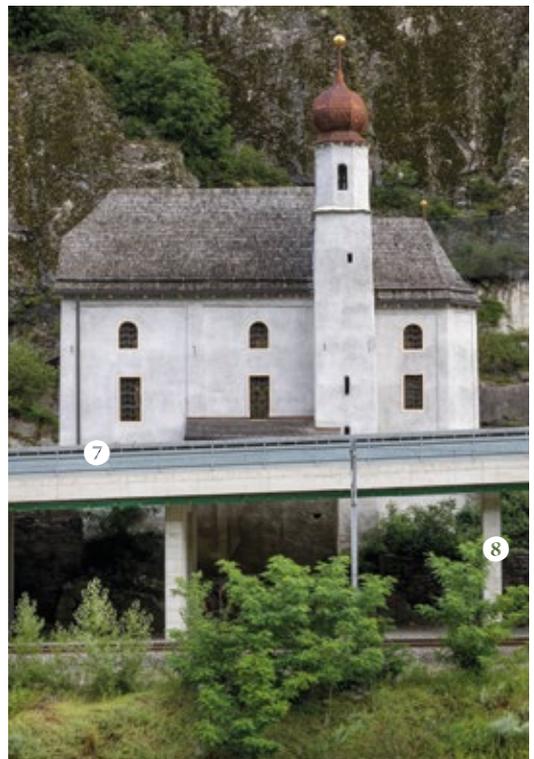


⑦ Die Lage der Bahnstrecke erfordert besondere Schutzmassnahmen. Auch dies ist eine Folge der räumlichen Nähe der verschiedenen Infrastrukturen. Darüber hinaus ist die Leitplanke entlang der Strasse massiv gebaut und geschlossen. Dafür gibt es zwei Gründe: Erstens ist dadurch das Risiko, dass ein Fahrzeug bei einem Unfall auf die Schienen fällt, praktisch gleich null. Zweitens verhindern die geschlossenen Leitplanken, dass bei der Schneeräumung der Kantonsstrasse der Schnee auf die darunter liegenden Gleise gelangt.

Beispiel für die Berücksichtigung des kulturellen Erbes bei mobilitätsbezogenen Massnahmen. So entschieden sich die Ingenieure etwa für den Bau einer Brücke anstelle eines Dammes, der billiger gewesen wäre. Diese Entscheidung wurde getroffen, um den Blick auf die Kapelle zu erhalten, da sie sonst halb verdeckt worden wäre. Außerdem kann man durch den Freiraum, den die Brücke bietet, den Sockel der Kapelle und eventuelle künftige Konsolidierungsarbeiten beobachten.

Nachvollziehbare Entscheidungen

⑧ Die Kapelle, die ursprünglich auf einem Felsen stand, ist heute sowohl durch Schutzbauten gegen Naturgefahren als auch durch die Mobilitätsachsen von ihrer Umgebung abgeschnitten. Dadurch wird das Gebäude nahezu an die beeindruckende Felswand gedrückt. Gleichzeitig sind die oben beschriebenen Entwicklungen ein perfektes







Architektonische Lesart des Gebäudes

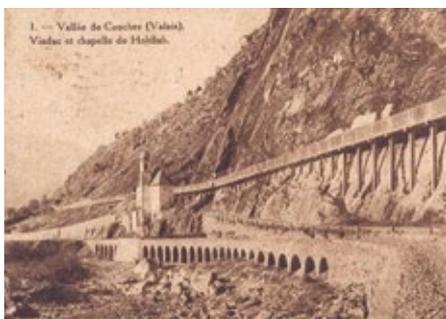
Atmen Sie ein, halten Sie inne und betrachten Sie das Gebäude im Detail. Für sich selbst. Dies ist der Moment der Gnade, den uns Sophie Providoli von der Dienststelle für Immobilien und Bauliches Erbe bietet.

**Die Kapelle Mariä Sieben Schmerzen
«Zee Heeje Flie» (Gde. Riederalp):
Wallfahrtsort und Baudenkmal**

Die Kapelle Mariä Sieben Schmerzen war ein bis in Norditalien bekannter Wallfahrtsort, an dem tot geborene Kinder auf wundersame Weise kurzzeitig zum Leben «erweckt», getauft und anschliessend im angrenzenden Friedhöfchen beerdigt wurden. Ähnliche Wallfahrtszentren sind in Frankreich, Süddeutschland, Österreich, Norditalien und der Schweiz zahlreich belegt. Sie entspringen der damaligen theologischen Lehre, dass Ungetauften das Seelenheil verwehrt bleibe.

Wohl aufgrund der Baufälligkeiit des kleineren Vorgängerbaus und wachsender Pilgerzahlen wurde Meister Johannes Guffer 1726 mit dem Bau der heutigen Kapelle beauftragt. Wenig später entstand östlich des Chors eine Klausen, die bereits 1799 von der französischen Armee zerstört wurde.

Die Kapelle erfuhr über die Jahrhunderte regelmässige Restaurierungen. Die jüngsten Arbeiten wurden 2013-2020 unter der Trägerschaft der Stiftung Kapelle Zen Hohen Flühen und unter Begleitung der kantonalen Denkmalpflege durchgeführt.



V
Ansicht von Osten.
Foto Anfang 20. Jh.

Obschon das Heiligtum auf dem Gebiet der Gemeinde Riederalp steht (ehemals Gemeinde Ried-Mörel), ist die Gemeinde Bitsch für seinen Unterhalt zuständig. Im Inneren ist am Chorgitter die Inschrift (1731) angebracht: «DIE LOBLICHE./GEMEINDT./VON.BITZ.D.7.MERTZ» «HER MEIER./WALCHER./BAW./HER.MDCCXXXI».

Daraus erfahren wir, dass Peter Walker, Meier von Mörel, zusammen mit der Gemeinde Bitsch Bauherr der Kapelle war.

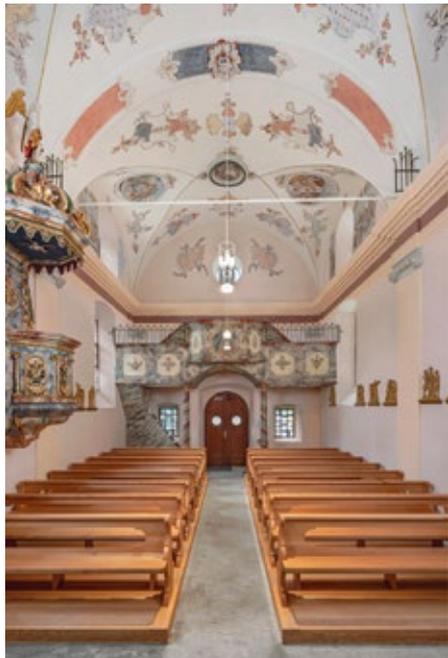
Die Kapelle liegt am Fusse einer rund 100 m hohen Felswand – am Orte genannt «Zee Heeje Flie» (724 m ü.M.). Der Talgrund ist an dieser Stelle sehr schmal und lässt nebst der Rhone nur wenig Platz für Strasse und Bahn. Aufgrund der Felssturzgefahr wurden diese 2009-2014 verlegt und die Kapelle Mariä Sieben Schmerzen völlig von der Strassen- und Bahninfrastruktur sowie den Schutzbauten umfasst. Die Standortqualität des Heiligtums wurde dadurch wesentlich beeinträchtigt.



VI
Ansicht von Osten, 23. Juli 2021.
Auf der Südseite ist die ehemals freistehende Sakristei mit Pultdach von der neuen Strasse verdeckt.

Das Heiligtum ist ein geosteter Saalbau mit rechteckigem Langhaus und eingezogenem, polygonalem Chorabschluss. In den hochrechteckigen Fassadenblendnischen ruhen zweigeschossige Lichtöffnungen, welche aus Rechteckfenstern im unteren und aus kleineren Segmentbogenöffnungen im oberen Bereich bestehen. Die Westfassade zeichnet sich durch einen Krüppelwalm über Okulus, Kruzifix unter Schutzdach und rundbogigem Eingang zwischen zwei Rechteckfenstern aus. Der rechteckige Glockenturm an der südlichen Chorshulter schliesst mit einem oktogonalen Glockengeschoss und einer Zwiebelhaube mit Turmkugel und Kreuz ab.

Im Inneren unterteilen Gurtbögen und ionische Lisenen das Langhaus in zwei Joche und den Chor in ein Joch mit dreiteiligem Ostabschluss.



VII

Blick zur Empore, 23. Juli 2021.

Die StICKKAPPENGEWÖLBE liegen einem kräftigen Gesims auf, das sich mit Ausnahme der Chorschlusswand durch den gesamten Raum zieht. Das geschmiedete Chorgitter stammt von 1731, der Hauptaltar und die zwei Seitenaltäre von 1732, die mit Marmorierungen bemalte Empore und Kanzel aus der Mitte des 18. Jh. Die aufwendig geschnitzten Werke von Altarbauer Anton Sigristen von Brig zeigen in den Hauptgeschossen theatralisch gestaltete Skulpturengruppen der Verkündigung, der Beschneidung Jesu im Tempel und der Kreuzabnahme (nach einem Stich von Rembrandt). Nach Beschädigung des Gewölbes, übermalte Johann Georg Pfefferle in der zweiten Hälfte des 18. Jh. die Gewölbe sowie die Chor- und Schildbogen neu mit figürlichen und dekorativen Darstellungen. Nebst diesen Malereien waren die Wandoberflächen im 18. Jh. mit Farben wie apricot, hellgrau oder altrosa gestaltet.

2013–2020 wurde die Kapelle innen und aussen gereinigt, Schadstellen gesichert und die ursprüngliche Farbgebung wiederhergestellt. Die historischen Malereien, Stuckaturen und Holzfassungen

wurden teils freigelegt, gefestigt und rekonstruiert. Die Gewölbemalereien, zeigen hauptsächlich Pfefferles Werk, verbergen aber auch Reste der Vorgängermalereien von Johannes Steffen und der späteren Restaurierungsmalereien von Julius Salzgeber (1938). Die Deckenmedaillons mit den Szenen der Sieben Schmerzen Mariens zeigen hauptsächlich die Übermalungen von Julius Salzgeber.

Heute erscheint die Kapelle wieder in ihrer barocken Pracht. Auf einschneidende Weise ins moderne Strassennetz eingebunden und dadurch im äusseren Erscheinungsbild erheblich gestört bildet sie den Auftakt zur kulturhistorisch bedeutenden Sakrallandschaft Goms und stellt einen interessanten Vertreter von Volksfrömmigkeit im Wallis des 18. und 19. Jh. dar.

Dokumentation und weiterführende Literatur:

Walter RUPPEN, *Der Bezirk Östlich-Raron, Die ehemalige Grosspfarre Mörel*, Basel, 1991 (Die Kunstdenkmäler des Kantons Wallis, Bd. 3; Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Bd. 84), S. 67-80.

Catherine SANTSCI, « Les sanctuaires à répit dans les alpes occidentales », in *Revue d'histoire ecclésiastique suisse*, 79 (1985), S. 119-143.

Elke PAHUD DE MORTANGES, « Der versperrte Himmel. Das Phänomen der sanctuaires à répit aus theologiegeschichtlicher Perspektive », in *Schweizerische Zeitschrift für Religions- und Kulturgeschichte*, 98 (2004), S. 31-47.

DIB, Sektion Immobilien und Bauliches Erbe, Denkmalpflege, Archiv, Dossier 113-2013 (Karolin WIRTHNER, Kapelle « Zen hohen Flühen », Bitsch, unveröffentlichte Restaurierungsdokumentation, 2019-2020).



VIII
Blick zum Chor, 23. Juli 2021.







Bitsch-Hohfluekapelle am Hennebique-Kanal

Die Kapelle Zen Hohen Flühen ist vom Bahnhof Bitsch aus zu Fuss erreichbar. Der Spaziergang dauert etwa 30 Minuten, mit Kindern etwas länger. Der Kanal ist nicht mit Barrieren gesichert. Wenn Sie mit Kindern in diesem Bereich unterwegs sind, ist Vorsicht geboten.

Sobald Sie den Bahnhof verlassen haben, biegen Sie auf die Hauptstrasse ein und folgen den Wanderschildern «Mörel. Hennebique-Kanal». Überqueren Sie die Strasse und gehen Sie dann hinauf ins Dorf. Der Weg ist ausgeschildert.

Sie wandern entlang des 1898-1899 erbauten Hennebique-Kanals, der das Wasser bis zur Baustelle des Simplontunnels führte, wo dieses turbiniert wurde. 1906 wurde der erste Tunnel von der SBB übernommen. 1916-1918 wurden das Kraftwerk Massaboden sowie das Ausgleichsbecken gebaut. Ziel war es, die Energieproduktion für die Stromversorgung des Abschnitts Brig-Iselle der neuen internationalen Eisenbahnlinie zu nutzen. Bis 1950 erfüllte der Hennebique-Kanal seine Hauptaufgabe in der Wasserversorgung der Turbinen des Kraftwerks Massaboden.

Der 3,2 km lange Kanal ist heute teilweise erhalten und stellt eine touristische Attraktion für die Gemeinde Bitsch dar. Was ist das Besondere daran? Es ist das älteste Stahlbetonbauwerk seiner Art in der Schweiz. Das Bauwerk trägt den Namen seines Erbauers, des französischen Unternehmers François Hennebique (1842-1921), der zu den Pionieren der Nutzung von Stahlbeton zählte. Weitere Informationen finden Sie auf den Informationstafeln entlang des Wegs.

Am Ende des Kanals sehen Sie die Kapelle Zen Hohen Flühen. Eine Passarelle führt dorthin.

Rückweg

Sie können natürlich auch über den Hennebique-Kanal nach Bitsch zurückkehren. Wir bieten ausserdem zwei weitere Optionen an.

Praktische Informationen

Dauern:	30 Minuten
Länge:	2 Km
Aufstieg:	ca. 60 M
Schwierigkeit:	Einfach

Tipp

Die SBB bietet Führungen durch das Kraftwerk Massaboden an, das am westlichen Ortseingang von Bitsch gut sichtbar ist. Es ist das einzige kombinierte SBB-Kraftwerk mit einer Fabrik und einem Frequenzumrichter.



Entdecken Sie die Wanderroute auf SchweizMobil Website.

Hohfluekapelle-Mörel auf dem Jakobsweg

Es ist auch möglich, die Wanderung nach Mörel fortzusetzen und mit dem Zug zurück zum Startpunkt zu fahren. Diese Variante dauert etwa 45 Minuten. Sie wandern dann auf einem der Schweizer Jakobswege. Die Route des berühmten Pilgerwegs verbindet das Kloster Disentis mit der Abtei St. Maurice, bevor sie die Ufer des Genfersees erreicht.

Von der Hohfluekapelle aus nehmen Sie den Fussgängerweg entlang der Kantonsstrasse, überqueren die Strasse und nehmen beim Parkplatz die Unterführung. Von dort aus folgen Sie dem Weg entlang der Rhone bis zum Kraftwerk Mörel. Nehmen Sie nicht die erste Brücke über die Rhone. Gehen Sie entlang des Fabrikgeländes und überqueren Sie den Fluss auf der nächsten Brücke. Gehen Sie an den Sika-Gebäuden vorbei, nehmen Sie den Weg zur Unterführung und folgen der Kantonsstrasse in Richtung Osten. So gelangen Sie zum Bahnhof von Mörel.

Praktische Informationen

Dauer, einschliesslich der Strecke
Bitsch-Hohfluekapelle: **11 Std. 15 Min.**

Länge: **4.76 Km**

Aufstieg: **ca. 130 M**

Schwierigkeit: **Einfach**

Ankunft: **Bahnhof Mörel**

Tipp

So entdecken Sie den Schweizer Jakobsweg: www.jakobsweg.ch



Entdecken Sie die Wanderroute auf SchweizMobil Website.



Hohfluekapelle-Raaf-Termen-Bitsch

Es gibt eine dritte Variante, die einen herrlichen Blick auf die Hohfluekapelle, die Rhone und ihre Ebene bietet. Es ist die längste Wanderung, die wir anbieten, denn sie dauert etwa 1 Stunde und 45 Minuten von der Hohfluekapelle bis zum Bahnhof Bitsch.

Wie bei der vorherigen Variante nehmen Sie von der Kapelle aus den Fussgängerweg entlang der Kantonsstrasse in Richtung Westen. Überqueren Sie den Parkplatz (Vorsicht) und nehmen Sie die Unterführung und dann die Brücke über die Rhone.

Bei Obers Z'matt betreten Sie eine Ruhezone für Wildtiere. Ein Schild weist Sie auf das betreffende Gebiet und den einzigen Weg hin, der genutzt werden darf. Das ist selbstverständlich die von uns vorgeschlagene Lösung.

Folgen Sie dem Wanderwegschild in Richtung Termen; der Weg geht kurz vor der Holzbrücke nach rechts ab. Es erwartet Sie ein kurzer, kurvenreicher Anstieg. Das mag ein zunächst als sehr anstrengend erscheinen, aber keine Sorge, der Weg ist kurz. Geniessen Sie die schöne Aussicht auf die Hohfluekapelle. Der Aufstieg führt Sie nach Raaft, wo Sie vielleicht auf ein paar Rinder antreffen.

Von dort führt ein Forstweg durch eine Weidelandschaft und einen Laub- und Dornenmischwald nach Termen. Der Übergang bietet einen atemberaubenden Blick auf die Ebene und die Nordseite des Tals. In Bezug auf die Mobilität können wir die Dichte und Vielfalt des Netzes beobachten, um den verschiedenen Bedürfnissen gerecht zu werden: Hauptverkehrswege in der Ebene (Eisenbahnen, Strassen), Zufahrtswege zu den Bergdörfern, Forststrassen, Fusswege.

Die Aussicht zum Bahnhof Brig ist ebenfalls beeindruckend. Dieses Bauwerk wurde 1915 eröffnet, als die Bahnlinie Furka-Oberalp in Betrieb genommen wurde. 1930 wurde die Strecke von Visp nach

Zermatt bis Brig verlängert. Weitere Arbeiten wurden in den Jahren 2005 und 2007 durchgeführt. Er ist ein Knotenpunkt für den touristischen (z.B. Glacier Express von St. Moritz nach Zermatt), den internationalen (nach Italien), schweizerischen und regionalen (nach Andermatt und Fiesch) Verkehr. Er ist auch direkt mit dem Busbahnhof verbunden.

In Termen angekommen, folgen Sie dem Weg in den Ort hinein und biegen rechts in die Leischa ab. Ein Wanderschild weist auf Bitsch/Z'matt hin. Sie befinden sich nun auf dem Erlebnispfad in Termen, der einen Einblick in das tägliche Leben der Bergbauern bietet. Nach ca. 500 m folgt man dem Weg nach links hinunter zum Unteren Z'matt. Nehmen Sie die Brücke über die Rhone, dann die Strasse entlang der Bahnlinie.

Praktische Informationen

Dauer, einschliesslich der Strecke	Bitsch-Hohfluekapelle: 2 Std. 15 Min.
Länge:	6.86 Km
Aufstieg:	ca. 300 M
Schwierigkeit:	Einfach
Ankunft:	Bahnhof Bitsch



Entdecken Sie die Wanderroute auf SchweizMobil Website.

Referenzen und Fotonachweis

Titelseite – Thomas Andenmatten, Brig.

I – Stiftung Kapelle Zen Hohen Flühen/Alle Rechte vorbehalten.

II – Alle Rechte vorbehalten.

III – Thomas Andenmatten, Brig.

IV – Viatimages/Bibliothèque publique et universitaire de Neuchâtel.

V – Sammlung Armin Bayard, Inden.

VI; VII; VIII – Staat Wallis, KGS, Thomas Andenmatten, Brig.

S. 13, 14, 16-17, 18, 19, 20, 21, 26-27, 28, 30 – Thomas Andenmatten, Brig.

**Ein besonderer Dank gilt den Redaktorinnen
und Redaktoren, ohne die dieses Buch nicht möglich
gewesen wäre:**

Franz Ruppen, Cornelia Heynen, Rico Schmidt,
Eric Duc und Sophie Providoli.

Konzeption und Koordination – Delphine Debons und Laurence Rausis

Verlag – Dienststelle für Mobilität, Staat Wallis, 2021

Fotos – Thomas Andenmatten, **Grafik** – Anouk Andenmatten

Druck – Ronquoz Graphix, Sion

EDITORIAL

FRANZ RUPPEN
CONSEILLER D'ÉTAT

Je me souviens encore avec précision des travaux de sécurisation qui ont été entrepris dans la région en 2009 autour de la chapelle Zen Hohen Flühen et de l'état de ce lieu de pèlerinage, qui avait subi de graves dommages. À l'époque, peu de gens croyaient à une possible remise en état de ce lieu chargé d'histoire. Deux ans plus tard, des personnes très motivées ont créé la Fondation Kapelle Zen Hohen Flühen afin d'offrir un avenir à la chapelle et à son environnement. La situation de départ n'était pas facile, d'autant plus que, outre les défis posés par la construction et le financement, d'autres aspects étaient d'une importance capitale, comme la sécurité, le réseau de transport ou encore l'accessibilité. Aujourd'hui, on peut de nouveau admirer le faste baroque de la chapelle. Ce que nous voyons aujourd'hui est un chef-d'œuvre. Pas seulement au niveau architectural, c'est aussi un chef-d'œuvre de l'engagement bénévole. Le bénévolat est un élément important de notre communauté démocratique et il joue un rôle essentiel dans la vie sociale en général.

Les motivations des personnes qui travaillent bénévolement pour des buts caritatifs sont très variés. La création de la Fondation, la rénovation de la chapelle et la réalisation de ce livre ont permis de préserver un patrimoine culturel important pour les générations à venir. Et cela a aussi montré ce qu'il est possible de faire quand les gens s'investissent en faveur de leur région et de leurs valeurs.

INTERVIEW

UNE FONDATION POUR SAUVER
LA CHAPELLE

Secrétaire municipal de Bitsch, Rico Schmidt me reçoit dans son bureau. Bitsch? Oui, même si la parcelle sur laquelle se trouve la chapelle appartient à la commune de Riederalp (Paroisse Ried-Mörel) et dépend de la Paroisse de Mörel, la chapelle appartient à la commune de Bitsch. Après une brève introduction sur les sources existantes, nous arrivons sur le terrain proche de la chapelle Zen Hohen Flühen.

Rico, vous êtes secrétaire général de la Fondation Kapelle Zen Hohen Flühen : quand cette Fondation a-t-elle été créée et dans quel but ?

Des rochers, situés au-dessus de la chapelle, ont été ôtés afin de protéger la route et les rails. À cette occasion, la façade et le toit ont été terriblement endommagés et la voûte a été détruite sur un diamètre de 2

mètres. C'est pour cette raison que la Fondation Kapelle Zen Hohen Flühen a été créée en 2011, avec pour mission de redonner à la chapelle de 1731 toute sa splendeur pour qu'elle puisse briller à nouveau dans ce lieu de grâce. Le plus étonnant étant que, pendant cette période où il n'était pas possible de pénétrer dans la chapelle, des bougies brûlaient en permanence devant toutes les fenêtres de l'édifice.

Une chapelle existait déjà à cet endroit autrefois ?

Un procès-verbal de 1720 rapporte que la chapelle tombait en ruines. Il existait donc une construction avant celle que nous connaissons. Nous avons retrouvé l'entrée de la chapelle d'origine – encore visible au nord, du côté de la rue -. Nous savons dès lors que cette première construction était relativement petite.

Mais quand a été construite la toute première chapelle ?

La plupart des chapelles de cette région datent du XVII^e siècle. Elles ont été construites juste après les procès en sorcellerie qui ont eu lieu dans notre district entre 1609 et 1632. Comme la première chapelle est mentionnée comme tombant en ruines en 1720 et rasée en 1726, on peut supposer qu'elle était beaucoup plus ancienne.

Une légende raconte qu'un chevalier a chuté de cette falaise avec son cheval en s'enfuyant du château Mankepan – et qu'il a survécu. Il a alors fait construire une chapelle en signe de remerciement. Toutefois, comme le château Mankepan fut déjà endommagé en 1260 et disparut définitivement en 1355 dans un tremblement de terre, la construction de la première chapelle remonte certainement à une date antérieure... si la légende est vraie.

Au moment où se tiennent les procès en sorcellerie – une quarantaine dans la région – au début du XVII^e siècle, la première chapelle devait exister déjà depuis plusieurs décennies. Le lieu d'exécution des condamnations se trouvait à environ 150 mètres à l'est de la chapelle. Ce lieu qui est aujourd'hui une déchetterie est encore appelé « Hoh Gricht » (Tribunal suprême). Il est aujourd'hui impossible d'établir un rapport entre l'ancienne chapelle et la place des exécutions.

Quelle est la signification de cette chapelle pour la région ?

D'abord, la première chapelle était déjà un lieu sacré, un lieu de culte et aussi la destination de processions. Le nombre de pèlerins devait être assez important il y a 300 ans pour que la vieille chapelle de 1712 ait été notifiée comme tombant en ruines mais aussi comme étant trop petite. Les processions sont connues dans la partie supérieure du Haut-Valais jusqu'à la fin du XX^e siècle.

Comme le nombre de fidèles dépassait souvent la capacité d'accueil de la nouvelle chapelle, une nouvelle chaire provisoire a été ajoutée à la façade ouest pour le ministre du culte. Une procession a par exemple été organisée en 1921 en raison de la sécheresse chronique qui sévissait en ce temps-là et à laquelle mille personnes ont participé.

Comme l'ancienne, la nouvelle chapelle se trouve à proximité de la route de l'armée ou route régionale (aujourd'hui route cantonale). Les voyageurs de commerce venus de Suisse centrale, de Conches et du reste du Haut-Valais passaient toujours par la chapelle pour remercier un voyage sans encombre. Les plus connus étaient les marchands de Gênes (qui étaient appelés « Genuesi »). Ils ont d'ailleurs laissé bien des traces.

De nombreux ex-voto témoignent de personnes ayant survécu à des accidents, de la guérison d'un membre d'une famille, etc. L'actuelle chapelle était aussi appréciée pour les cérémonies de mariage.

Ensuite, il faut bien sûr mentionner les « baptêmes »... Pour en parler, dirigeons-nous à l'est de la chapelle où se trouve le cimetière des enfants.

Nous allons à l'ancien cimetière des enfants derrière la chapelle. Il est vide. Seul un sentiment de tristesse flotte encore dans l'air, à la pensée des familles faisant leurs derniers adieux dans un environnement aussi sauvage.

À cette époque, on baptisait les nouveau-nés le jour de leur naissance, dans la mesure du possible, afin qu'ils puissent bénéficier de la félicité éternelle. Cela se passait différemment pour les enfants mort-nés. Pour les parents, la perspective que leur enfant ne puisse aller au ciel, car non baptisé, devait être insupportable. Ces baptêmes étaient pratiqués dans la chapelle Zen Hohen Flühen, généralement par le vicaire ou une personne désignée pour cette tâche, mais jamais par le prêtre lui-même. Si, durant la cérémonie, les enfants mort-nés montraient un infime signe de vie (p. ex. une légère rougeur des joues), ils pouvaient alors être baptisés.

Un cimetière « béni » a donc été aménagé à proximité de l'aile est en 1733. Le dernier enterrement d'un nouveau-né a eu lieu dans l'enceinte de ce cimetière en 1954.

Savez-vous pourquoi cette chapelle porte le nom de Sainte-Marie-des-Sept-Douleurs ?

On suppose que l'ancienne chapelle portait le nom d'un autre saint patron ou d'une autre sainte patronne. En tous les cas, elle ne s'appelait pas Sainte-Marie-des-Sept-Douleurs. La maison de Dieu aurait été bien trop petite pour représenter les Sept Douleurs. Au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, le culte de Marie s'est beaucoup développé – par ex. chapelle

Notre-Dame de la Neige à Bettmeralp, chapelle de l'Assomption-de-la-Vierge à Riederalp, chapelle de la Présentation de la Vierge à Wasen (Bitsch), etc. Il y a aussi cette légende d'un portrait de Marie que la Binna a amené dans le Rhône et qui a tourné dans les flots pendant plusieurs jours à l'endroit exact où se trouve la chapelle actuelle.

Cet essor du culte marial explique sans doute que la nouvelle chapelle de 1731 soit dédiée à Sainte-Marie-des-Sept-Douleurs. La taille de l'édifice, plus grand que le précédent, l'a en outre permis.

Nous devrions maintenant nous diriger – enfin – vers l'intérieur de la chapelle des pèlerins ...

En chemin vers le portail d'entrée, nous apercevons les ouvrages de protection contre les dangers naturels, édifiés afin de protéger en premier lieu les voies de la route cantonale et la voie ferrée (MGBahn).

Avez-vous pu participer à la conception des structures de protection et au projet de construction de la voie de contournement ou est-ce que ces travaux ont été imposés par le Canton ?

En réalité, les communes ont joué les figurants lors de la préparation du premier projet. À l'époque, la fondation n'existait pas encore. Quand on observe la situation dans son ensemble, on constate que la paroi extérieure de la chapelle constitue aujourd'hui un prolongement du remblai et protège la route et les rails des chutes de pierre.

Le deuxième projet, qui a consisté à surélever la voie de contournement de 2,60 m, a terriblement aggravé la situation de la chapelle : elle ne se trouve plus sur une falaise élevée (Zen Hohen Flühen) mais au même niveau que les usagers.

Dans la dernière phase, en tant que fondation et en collaboration avec le Conseiller d'Etat Jacques Melly et le Chef de service Vincent Pellissier, nous avons réussi à obtenir certaines concessions, que ce soit au niveau des techniques de protection, de la construction ou encore d'un point de vue financier.

Nous entrons dans le bâtiment. L'effet est surprenant, tant d'or pour une si petite chapelle !

L'effet de la chapelle est incroyable. C'est un lieu de recueillement. On ressent une ambiance particulière. Et nous pouvons dire merci à nos prédécesseurs. Nous avons simplement souhaité redonner de la fraîcheur aux couleurs pour qu'elles retrouvent l'aspect qu'elles avaient entre 1760 et 1770. Concepteur de l'autel, Anton Sigristen de Brigue a reçu 20 doublons pour son chef-d'œuvre en bois. En 1734, le peintre et doreur Hans Caspar a été payé 53 doublons. On pouvait trouver du bois dans les forêts mais pas de l'or ...

Quelle maître-autel ! De quand date-t-il ?

Les autels ont été sculptés et dorés trois ans après la fin de la construction de la chapelle (1732 - 1734). Ce chef-d'œuvre est unique en son genre en Europe. L'artiste Anton Sigristen a réalisé une véritable scène avec de nombreuses sculptures illustrant la descente de la croix au centre du maître-autel. Grandiose.

Certaines statues manquent, n'est-ce pas ?

Oui, les autels latéraux ont été dépouillés d'une partie de leurs statues lors d'un vol survenu à l'automne 1974. Au fil des ans, de nombreux ex-voto ont eux aussi disparu – lors de la rénovation de la chapelle en 1858, « certaines peintures ou notamment des peintures endommagées » ont été enlevées.

Nous levons la tête et regardons le plafond. Je ne vois aucune trace des chutes de pierre.

Avez-vous réparé la voûte ? Pourquoi avez-vous décidé de faire disparaître les impacts de ces chutes ?

D'un point de vue esthétique mais aussi technique, la grande brèche de 2 mètres devait être refermée. Un échafaudage (d'une hauteur de trois étages) a donc été monté et la voûte a été reconstruite selon les techniques artisanales d'autrefois. Comme les chutes de pierre avaient détruit le médaillon entièrement en stuc du sommet, celui de la sixième douleur de Marie (Jésus descendu de la croix et placé sur les genoux de Marie), cette œuvre a elle aussi dû être restaurée. Cette image est également le motif principal du maître-autel. L'image a été projetée sur un écran, reproduite, peinte dans ses couleurs originales puis collée sous forme de médaillon au milieu de la voûte. Les visiteurs ne remarquent pas ce détail qui a pourtant toute son importance car sans ce travail pour recréer le médaillon, nous aurions dû rebaptiser la chapelle Sainte-Marie-des-Six-Douleurs ...

Ne manquez pas d'observer toutes les teintes de l'intérieur en entrant : c'est unique. *Rico Schmidt est l'organiste des paroisses de Mörel et de Ried-Mörel. Nous passons sous la galerie.*

Y aura-t-il bientôt un orgue dans cette chapelle ?

La chaire, une galerie et un orgue ont été installés dans la chapelle en 1760. Comme l'orgue n'était probablement plus utilisable, il a été enlevé en 1918. Le logement des soufflets masquant la corniche manquante sur une longueur de 2,40 m, il a été retiré seulement en 1938 et la corniche manquante a alors été reconstruite. Nous avons souhaité installer un nouvel orgue (nous avons un sponsor) mais il aurait alors fallu retirer 1,20 mètre de la corniche, pour des raisons de place, et le Service cantonal de conservation

des monuments s'y est opposé.

Nous sommes de retour sur le parvis.

Les derniers travaux à proximité de la chapelle sont en cours. Quelles sont les réalisations prévues ?

Les travaux seront terminés d'ici l'automne 2021. Les chemins au revêtement en granit et la passerelle pour rejoindre le sentier de randonnée sont terminés. Le parvis doit encore répondre aux exigences du Service de la mobilité pour l'utilisation du remblai à l'est de la chapelle (passage de poids-lourds). À l'automne, un tilleul sera planté au nord de la chapelle puis sept plates-bandes, en référence aux sept douleurs de la mère de Dieu, seront plantées de roses.

COMMENTAIRE UNE CHAPELLE AU CŒUR DES ENJEUX DE MOBILITÉ D'UN CANTON ALPIN

Un cadre imposant

La chapelle de Zen Hohen Flühen se situe dans un lieu qui peut être qualifié de singulier. Érigée au pied d'une paroi rocheuse presque verticale, elle est en effet bordée à la fois par le Rhône et ses berges, ainsi que par plusieurs infrastructures de mobilité. Au nombre de celles-ci figurent une route et une voie de chemin de fer. Les dites infrastructures sont elles-mêmes implantées dans la plaine que traverse le fleuve. Pris dans leur ensemble, ces aménagements, Rhône compris, occupent une largeur d'à peine 65 mètres. Cette contiguïté a un impact au niveau de l'organisation du périmètre en termes de sécurité.

Malgré le paysage impressionnant que ce site offre, le sentiment d'oppression et d'austérité qui en émane n'incite pas à y faire une pause détente. Il existe toutefois des itinéraires de mobilité pétonne de part et d'autre des rails de chemin de fer. Au nombre de ceux-ci, on citera le chemin de Saint-Jacques de Compostelle (même si celui-ci est davantage réservé à des randonneurs en quête d'aventure). Dans les années à venir, la construction d'une piste cyclable rendra cette zone plus hospitalière. Elle permettra aux amateurs de vélo de se déplacer en totale sécurité entre les villages de Bitsch et de Mörel.

Les mesures initiales

L'intégralité de l'impressionnante paroi rocheuse qui surplombe la chapelle sur son flanc droit a été identifiée comme présentant un degré de danger élevé. Cette caractéristique explique qu'elle ait été répertoriée en tant que zone rouge du point de vue des infrastructures routières et ferroviaires (un classement qui s'applique jusqu'au Rhône).

De fait, des blocs de rocher chutent régulièrement de la paroi. Comme il n'existe aucune alternative de contournement et que le fond de la vallée est desservi uniquement par cet accès, une sécurisation de ce périmètre était donc devenue indispensable.

En raison de sa situation complexe, différents paramètres ont été pris en considération afin de faire face aux périls susceptibles de l'impacter :

① Il y a une dizaine d'années déjà, des digues de protection ont été construites. Leur objectif consistait à intercepter les blocs de pierre qui se détachaient de la falaise. À cet endroit, on aperçoit par ailleurs un accès à la digue. Régulièrement, des travaux de purge sont effectués sur la paroi elle-même afin d'éliminer toutes les parties fragiles en mesure de déclencher des éboulements.

② Concrètement, ces digues ont été aménagées en trois strates. Elles captent tout ce qui pourrait tomber de la falaise. Pour ce faire, elles ont dû être dotées d'un espace suffisant en vue de l'évacuation des pierres qui sont stoppées. Il est à noter que la digue s'arrête, d'une part afin de préserver la chapelle et, d'autre part, par manque de place.

③ Des filets pare-pierres protègent ces infrastructures tout comme la chapelle. L'ensemble de ce dispositif n'a toutefois pas entraîné de modification de la carte des dangers ni la réduction du niveau de risque qui demeure élevé. La structure que forment les filets de protection reste, de fait, susceptible d'être endommagée par des chutes de pierres. La protection offerte par la digue étant plus efficace, les infrastructures de mobilité situées à l'aval de celle-ci sont soumises à un degré de danger qualifié de faible.

④ On peut observer sur l'image un ouvrage de rétention des sédiments. Celui-ci a été construit afin de récupérer les éléments solides emportés par les eaux, notamment lors d'orages. Cette installation contribue à la préservation de la chapelle et des infrastructures attenantes.

Le concept en application

⑥ La route H19 Brigue-Col de la Furka fait partie des routes principales suisses. Cela signifie que le Valais assume sa gestion, bien qu'elle soit financée par un fonds alimenté chaque année par la Confédération. Sur le long terme, le Canton souhaiterait qu'elle soit classée dans le réseau des routes nationales. Axe à fort trafic, elle permet la liaison avec les cantons de Berne (via le Grimsel), d'Uri (par la Furka) et enfin du Tessin (grâce au col du Nufenen).

⑥ L'exiguïté des lieux a conduit à un déploiement des infrastructures selon un mode superposé. La route se situe par conséquent au-dessus de la galerie ferroviaire et non pas le long de celle-ci. Ces options ont découlé non seulement de la position

géographique de cette zone, mais aussi des types de dangers risquant de l'affecter.

⑦ L'emplacement de la voie de chemin de fer requiert des mesures de protection particulières. Une fois de plus, il s'agit-là d'une conséquence de la forte proximité qui existe entre les diverses infrastructures. Il convient de mentionner en complément la glissière de sécurité installée le long de la route qui est à la fois massive et fermée. Il y a deux raisons à cela : premièrement, en cas d'accident, les risques de voir un véhicule chuter sur les rails sont quasi nuls ; deuxièmement, lors du déneigement de la route cantonale, les glissières fermées empêchent la neige de terminer sur les voies en contre-bas.

Des choix raisonnés

⑧ La chapelle qui trônait à l'origine sur son rocher se retrouve aujourd'hui comme coupée de son environnement à la fois par les ouvrages de protection contre les dangers naturels et par les axes de mobilité eux-mêmes. L'édifice reste par conséquent acculé contre cette impressionnante paroi minérale. En même temps, les aménagements décrits ci-dessus constituent la parfaite illustration de la prise en compte du patrimoine dans le cadre de travaux liés à la mobilité. On constate en particulier que les ingénieurs ont fait le choix de construire un pont plutôt qu'un remblai, pourtant moins cher. Cette décision a été prise afin de préserver le point de vue sur la chapelle, faute de quoi, celle-ci se serait trouvée à demi masquée. De plus, le dégagement offert par le pont permet l'observation du soubassement de la chapelle et les éventuels travaux de confortation à venir.

DESCRIPTION

LECTURE ARCHITECTURALE DU BÂTIMENT

Inspirer, s'arrêter et regarder dans le détail le bâtiment. Pour lui-même. C'est ce moment de grâce que nous offre Sophie Providoli, du Service immobilier et patrimoine.

La chapelle de Sainte-Marie-des-Sept-Douleurs était un lieu de pèlerinage connu jusque dans le nord de l'Italie. Les enfants morts-nés y étaient brièvement « ramenés à la vie » de manière miraculeuse, baptisés et ensuite inhumés dans le cimetière attenant. Des centres de pèlerinage similaires existaient en France, au sud de l'Allemagne, en Autriche, au nord de l'Italie et en Suisse. Ces centres trouvent leur origine dans l'enseignement théologique de l'époque, selon lequel les enfants décédés sans baptême n'ont pas droit au salut de l'âme.

C'est probablement en raison de l'état de délabrement du petit bâtiment d'origine et du nombre grandissant de pèlerins que Maître Johannes Guffer a été chargé en 1726 de la construction de la chapelle actuelle. Construit peu après à l'est du chœur, un ermitage fut détruit en 1799 par l'armée française. La chapelle a été restaurée à plusieurs reprises au cours des siècles. Les travaux les plus récents ont été effectués entre 2013 et 2020 sous la responsabilité de la Fondation de la chapelle Zen Hohen Flühen et en étroite collaboration avec la Section patrimoine du Service immobilier et patrimoine bâti.

Bien que le sanctuaire soit situé sur le terrain de la commune de Riederalp (ancienne commune de Ried-Mörel), c'est la commune de Bitsch qui est chargée de son entretien. À l'intérieur, on trouve cette inscription (1731) sur la grille du chœur : « DIE LOBLICHE./GEMEINDT./VON.BITZ.D.7.MERTZ » « HER MEIER./WALCHER./BAW./HER.MDCCXXXI ». Ce qui nous permet d'apprendre que Peter Walker, Major de Mörel, fut maître d'ouvrage de la chapelle en collaboration avec la commune de Bitsch.

La chapelle se trouve au pied d'une falaise de 100 m de hauteur – à l'endroit appelé « Zee Heeje Flie » (724 m d'altitude). Le fond de la vallée est très étroit à cet endroit et, aux côtés de la Rhône, laisse peu de place à la route et aux voies ferrées. En raison du risque de chutes de pierres, la route et la voie ferrée ont été déplacées entre 2009 et 2014 et la chapelle Sainte-Marie-des-Sept-Douleurs cernée par les infrastructures routières et ferroviaires et par les installations de protection. La qualité de l'emplacement du sanctuaire en a été fortement diminuée.

Le sanctuaire est un édifice à nef unique orienté à l'est avec une nef rectangulaire allongée et un chœur resserré polygonal. Les niches rectangulaires des façades, créées par des lésènes, sont percées d'ouvertures disposées en deux registres. La façade ouest se caractérise par une demi-croupe au-dessus d'un oculus, d'un crucifix sous auvent et d'une entrée en arc de plein cintre entre deux fenêtres rectangulaires. Le clocher rectangulaire au sud du chœur se distingue par une beffroi octogonal surmonté d'une flèche à bulbe avec croix sommitale.

À l'intérieur, les arcs doubleaux et les lésènes ioniques séparent la nef en deux travées et le chœur en une travée avec une abside à trois pans. La voûte repose sur une imposante corniche qui traverse tout l'intérieur, à l'exception du mur oriental du chœur. La grille forgée du chœur date de 1731, l'autel central et les deux autels latéraux de 1732, la tribune et la chaire peintes en faux-marbre

du milieu du XVIII^e siècle. sculptures d'autel élaborées par le constructeur d'autel et sculpteur Anton Sigristen de Brigue, présentent l'Annonciation, la Circoncision de Jésus au temple et la Descente de la croix (d'après une gravure de Rembrandt). Après les dégâts dont a souffert la voûte, Johann Georg Pfefferle a repeint dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle la voûte ainsi que l'arc du chœur et les murs bouclier de représentations figuratives et décoratives. Outre ces peintures, au XVIII^e siècle, les murs étaient peints de couleurs telles qu'abricot, gris clair ou vieux rose.

Entre 2013 et 2020, l'intérieur et l'extérieur de la chapelle ont été nettoyés, les parties endommagées sécurisées et les couleurs d'origine rétablies. Les peintures, stucs et bois polychromés historiques ont été en partie dégagés, fixés et reconstruits. Les peintures de la voûte, principalement des œuvres de Pfefferle, cachent également des restes des peintures de son prédécesseur, Johannes Steffen et les peintures de restauration ultérieures de Julius Salzgeber (1938). Les médaillons du plafond qui montrent les scènes des sept douleurs de Marie, sont principalement des repeints signés Julius Salzgeber.

Aujourd'hui, on peut de nouveau admirer le faste baroque de la chapelle. Intégrée de manière incisive au réseau routier moderne, ce qui nuit gravement à son apparence extérieure, elle incarne le point de départ du paysage sacré de Conches qui se distingue par une richesse historique et culturelle importante, et est un représentant intéressant de la religiosité populaire dans le Valais des XVIII^e et XIX^e siècles.

BALADES

BITSCH-HOHFLUEKAPELLE PAR LE CANAL HENNEBIQUE

La Hohfluekapelle est accessible à pied depuis la gare de Bitsch. Comptez environ 30 minutes; un peu plus avec des enfants. Le canal n'est pas sécurisé par des barrières. Si vous vous y rendez avec des enfants, soyez prudents.

En sortant de la gare, rejoignez la route principale et suivez les panneaux de randonnée pédestre « Mörel. Hennebique-Kanal ». Traversez la route, puis montez dans le village. Le sentier est indiqué.

Vous vous promenez sur le canal Hennebique construit en 1898-1899 qui amène l'eau à l'usine électrique de Massaboden construite dans les mêmes années et reprise par les Chemin de fer fédéraux (CFF) en 1906 à la fin des travaux de percement du tunnel du Simplon. Objectif : utiliser sa production d'énergie

pour l'alimentation du tronçon Brigue-Iselle de la nouvelle ligne internationale. Jusqu'en 1950, le canal Hennebique a rempli sa mission première en amenant de l'eau dans les turbines de l'usine de Massaboden.

Le canal, qui était long de 3 km, est aujourd'hui en partie conservé et est un atout touristique pour la commune de Bitsch. Sa particularité ? Il est le plus ancien ouvrage de ce type en béton armé de Suisse. Il porte le nom de son concepteur, l'entrepreneur français François Hennebique (1842-1921), l'un des pionniers de l'utilisation du béton armé. Vous trouvez plus d'informations sur les panneaux didactiques (en allemand) qui jalonnent le sentier.

Arrivés au bout du canal, vous apercevez devant vous, en contre-bas, la Hohfluekapelle. Un chemin vous permet d'y accéder.

Retour : vous pouvez bien sûr revenir par le canal Hennebique jusqu'à Bitsch. Nous vous proposons également deux autres options.

HOHFLUEKAPELLE-MÖREL SUR LE CHEMIN DE SAINT-JACQUES-DE-COMPOSTELLE

Il est possible de poursuivre votre balade jusqu'à Mörel et de reprendre le train à la gare du lieu. Il faut compter 45 minutes pour cette variante. Vous cheminerez alors sur l'un des chemins suisses de Saint-Jacques de Compostelle. Cette voie de liaison du célèbre pèlerinage relie le couvent de Disentis à l'abbaye de Saint-Maurice avant de rejoindre le bord du lac Léman.

De la Hohfluekapelle prenez la voie piétonne qui longe la route cantonale, traversez la route, puis à la hauteur du parking, empruntez le passage sous voie. De là, suivez le chemin qui remonte le Rhône jusqu'à l'usine électrique de Mörel. Ne prenez pas le premier pont sur le Rhône. Longez le site de l'usine et traversez le fleuve par le pont suivant. Passez devant les bâtiments de Sika, prenez le sentier qui vous mène à un passage sous voie et suivez la route cantonale en direction de l'est. Vous arrivez à la gare de Mörel.

HOHFLUEKAPELLE-RAAFT-TERMEN-BITSCH

Une troisième possibilité s'offre à vous, qui offre de magnifiques points de vue sur la Hohfluekapelle, le Rhône et sa plaine. Cette balade est la plus longue que nous vous proposons puisque depuis la Hohfluekapelle, il vous faudra environ 1h45 pour rejoindre la gare de Bitsch.

Comme pour la variante précédente, de la chapelle, empruntez la voie piétonne qui longe la route cantonale vers l'ouest. Traversez à la hauteur du parking (prudence) et empruntez le passage sous voie, puis le pont qui traverse le Rhône.

À Obers Z'matt, vous entrez dans une zone de tranquillité pour la faune. Un panneau vous permet de visualiser la région concernée et le seul chemin sur lequel les usagers sont autorisés. C'est évidemment celui que nous vous proposons.

Suivez le panneau pédestre « Termen » ; le chemin part sur la droite juste avant le pont en bois. Une petite montée en lacets vous attend. Elle pourra vous paraître un peu sèche, mais, rassurez-vous, elle est courte. Divertissez-vous en observant les jolis points de vue sur la Hohfluekapelle. Cette montée vous mène jusqu'à Raaft où vous croiserez peut-être quelques têtes de bétail.

De là, une route agricole vous emmène jusqu'à Termen en traversant un paysage bucolique et une forêt mixte de feuillus et d'épineux. La traversée offre des vues impressionnables sur la plaine et sur le flanc nord de la vallée. En termes de mobilité, elle permet d'observer la densité et la diversité du réseau pour répondre aux différents besoins : voies principales en plaine (chemin de fer, routes), routes d'accès aux villages de montagne, chemins de dévestiture agricoles, sentiers pédestres.

La vue plongeante sur la gare de Brigue peut impressionner. L'infrastructure est ouverte en 1915 au moment de la mise en service de la ligne métrique Furka-Oberalp. Elle est réaménagée en 1930 lors du prolongement de la ligne Viège-Zermatt jusqu'à Brigue. De nouveaux travaux sont réalisés en 2005 et en 2007. Elle est une plateforme pour le trafic touristique (ex. train panoramique Glacier Express de Saint-Moritz à Zermatt), international (vers l'Italie), suisse et régional (vers Andermatt et vers Fiesch). Elle est en outre directement reliée à la gare routière.

Arrivés à Termen, entrez dans le village et prenez à droite sur Leischa. Un panneau de randonnée pédestre indique Bitsch/Z'matt. Vous êtes alors sur l'« Erlebnispfad » de Termen, un sentier qui permet de découvrir le quotidien des paysans de montagne. Après 500 m environ, suivez le chemin qui descend sur la gauche pour rejoindre Unteres Z'matt. Prenez le pont qui traverse le Rhône, puis la route qui longe la voie de chemin de fer.

