

LES PONTS COUVERTS
EN BOIS



CONNEXIONS

La collection « Connexions » émane du Service de la mobilité de l'État du Valais. Elle propose un regard nouveau sur les ouvrages d'art, qui dépasse les valeurs temporelles ou géographiques. Chaque livre s'adapte à son sujet et le fait parler ainsi que les personnes qui l'entourent, qui l'ont construit ou qui l'empruntent. Des récits, des réflexions et quelques chiffres. Une balade. Un kaléidoscope de l'histoire de la mobilité en Valais.

*Sous mes pieds, la rivière
De la montagne à la mer
Ici, la terre et le gel
Là-bas, la houle et le sel*

*Sous le bois, l'eau grise
On en a porté, des croix
On en a traîné, des valises
Des « je t'aime », des « au revoir »*

*Les éclats brûlants
De nos colères
Les promesses légères
Nos secrets d'enfants*

*J'ai dans le cœur
Tout retenu
J'aurais pas voulu
Grandir ailleurs*



Grandir ailleurs
Chanson de Cyrielle Formaz
(Meimuna) inspirée du pont
couvert en bois d'Orsières.

*Près des pierres tombales
Les toboggans, les balançoires
C'est un village au nom d'animal
On met du jour où il fait noir*

*Dans les champs d'orge et de blé
Dans les éclats de ciel tombés
Contre la roche, nos mains détaillent
Les courbes de nos cathédrales*

*Les éclats brûlants
De nos colères
Les promesses légères
Nos secrets d'enfants*

*J'ai dans le cœur
Tout retenu
J'aurais pas voulu
Grandir ailleurs*

*Cyrielle Formaz
(Meimuna)*

**LES PONTS COUVERTS
EN BOIS**

12	Dialogue – Autour de la passerelle piétonne de la Borgne
18	Témoignages – Un pont au coeur de la cité. la Bâtiaz
24	Reportage – Le Vieux-Pont de Monthey
28	Note d'intention – Les ponts disparus d'Adrienne Barman
32	Balade – Vallée de Conches
34	Crédits, Impressum, Remerciements
35	Traduction allemande

Il était une fois...

...les ponts couverts en bois, précieux raccourcis faisant fi des contraintes topographiques imposées par nos vallées latérales, magnifiques et complexes à la fois. Mais ils sont bien plus que cela !

Ces ouvrages se dressent tels des témoins silencieux du génie humain et de la richesse de notre patrimoine. À la fois fonctionnelles et esthétiques, ces structures racontent une histoire fascinante qui remonte à plusieurs siècles. Pour l'illustrer, près de 700 ans séparent le Pont de Lucerne (Kapellbrücke), doyen des ponts couverts en bois d'Europe et dont la structure d'origine a été réalisée en 1333, de la toute jeune passerelle de la Borgne construite à Sion en 2022.

Les ponts couverts en bois du Valais sont bien plus que de simples voies de passage. Ils incarnent un savoir-faire ancestral, une ingéniosité technique et une harmonie parfaite avec leur environnement. Chaque poutre, chaque assemblage raconte une histoire de défis relevés et de solutions innovantes apportées par nos ancêtres.

L'ingénierie de ces ponts est un véritable chef-d'œuvre de précision et d'efficacité. Les systèmes statiques utilisés, tels que les fermes triangulées et les assemblages complexes, permettent de répartir les charges de manière équilibrée, assurant ainsi la longévité de ces structures. Cette prouesse technique témoigne de la compréhension profonde qu'avaient nos prédécesseurs des propriétés du bois, de la distribution et du cheminement des forces.

Le choix du bois comme matériau principal n'est pas anodin. Au-delà de sa disponibilité locale, le bois offre une durabilité remarquable lorsqu'il est correctement protégé des intempéries - d'où l'importance de la couverture de ces ponts. Cette longévité est d'autant plus précieuse à l'heure où nous recherchons des solutions constructives respectueuses de l'environnement.

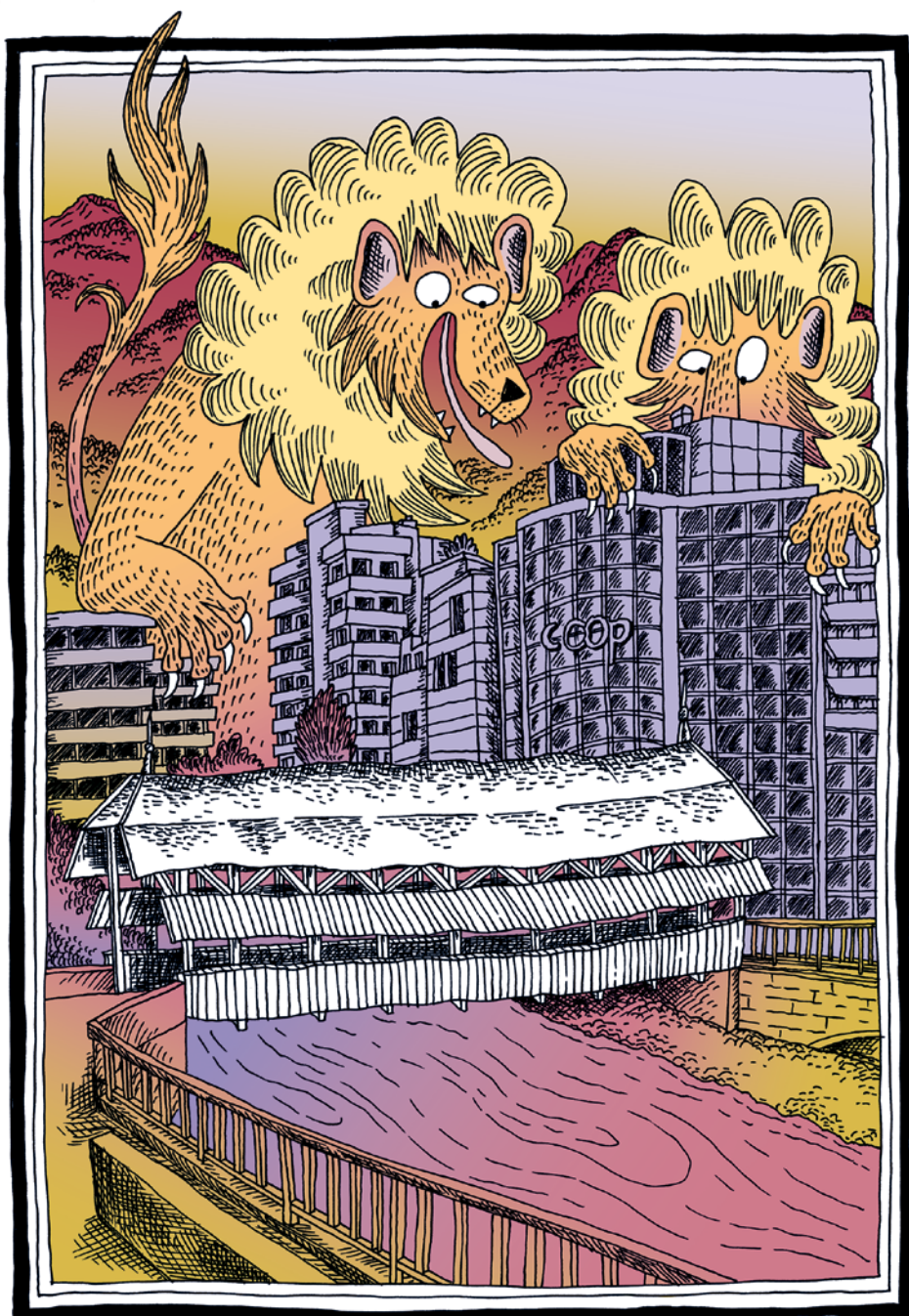
En outre, dans notre quête actuelle de matériaux de construction écologiques, les ponts couverts en bois du Valais nous offrent un savoir-faire inestimable. Le bois, en tant que ressource renouvelable, représente en effet une alternative durable aux matériaux à forte empreinte carbone.

Tout bien considéré, ces ponts nous rappellent que la construction responsable n'est pas une invention moderne, mais un héritage à redécouvrir et à perpétuer. Chaque pont couvert du Valais est unique, portant en lui les marques de son histoire et de son environnement.

En parcourant les pages de cet ouvrage, vous découvrirez non seulement l'histoire fascinante de ces ponts, mais aussi une réflexion sur notre rapport à l'environnement et à notre patrimoine, qui sont une source d'inspiration pour un avenir plus durable et harmonieux. Laissez-vous emporter par ce voyage à travers le temps et l'espace, à la découverte de ces merveilles d'ingénierie qui continuent de nous fasciner et de nous instruire.

Eric Duc

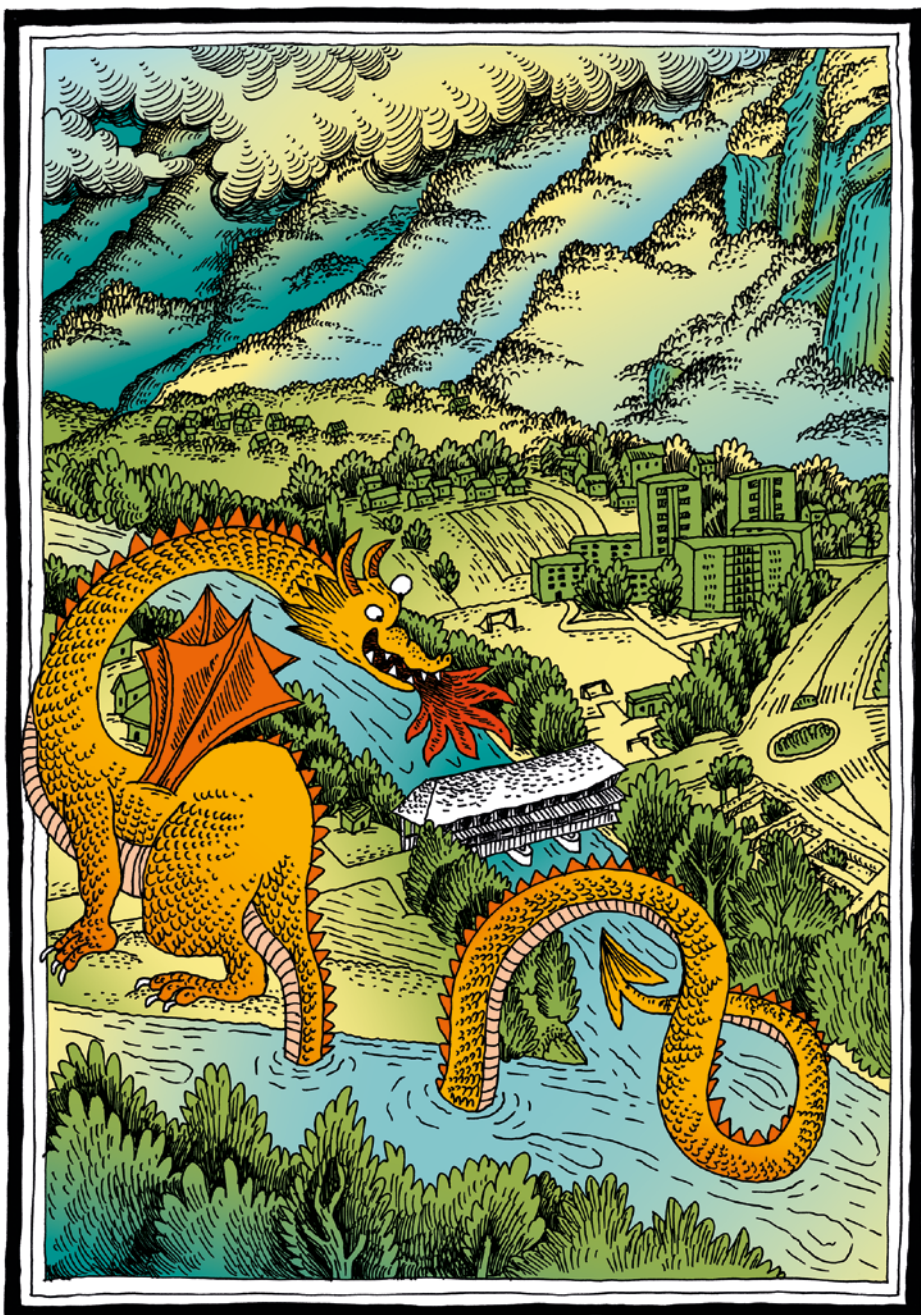
Ingénieur civil, Chef de la section
INFRA du Service de la mobilité



Visperbrücke, Visp

46°17'32.4 "N 7°52'43.7"E

Construit en 1825, remplacé sur un pont en béton armé en 1925, disparition de la partie en bois en 1950.



Pont sur le Rhône, Saint-Maurice - Lavey
Construit en 1917, détruit par un incendie en 1970.

46°13'24.6"N 7°00'12.6"E

Autour de la passerelle piétonne de la Borgne : Vincent Pellissier et Thomas Büchi

Sur les rives de la Borgne, aux alentours de
l'hôpital de Sion, proche de la passerelle
couverte en bois conçue par Thomas Büchi,
les deux ingénieurs se toisent.

Entre le bois et le béton, ce sont deux écoles,
deux formations, deux visions qui
engagent le dialogue. C'est Vincent Pellissier,
ingénieur cantonal du Valais, qui
interpelle en premier Thomas Büchi, concepteur
de la passerelle de la Borgne.

Vincent Pellissier

Monsieur Büchi, nous nous trouvons aujourd'hui face à la passerelle de la Borgne, ouvrage que vous avez imaginé et réalisé. J'ose donc vous poser la question : pourquoi avoir choisi le matériau bois ? Comme c'est un réflexe que vous avez systématiquement, êtes-vous biaisé dans vos choix ? *Rires.*

Thomas Büchi

Sans vouloir être dogmatique, c'est surtout que le bois est d'abord mon métier, puisque je suis maître charpentier et ingénieur en construction bois. J'ai fondé le premier bureau d'ingénieur en construction bois de Suisse romande en 1991. Et j'ai la passion du métier !

Vincent

Mais si je reviens au matériau lui-même, le bois, je dois vous avouer que cela m'interpelle un peu. Comme bientôt vieil ingénieur, je suis passé dans les fourches caudines de René Walter, de Renaud Favre ou de Julius Natterer, et j'ai été effrayé par les assemblages que les constructions en bois requéraient. À mes yeux, nous ne pouvions pas vraiment les considérer comme de la construction bois, mais comme de la construction métallique.

Thomas

Vous aviez peut-être raison d'être effrayé à l'époque. Il faut savoir que depuis 1985, notamment avec le développement des écoles polytechniques et de l'École suisse d'ingénieurs du bois à Bienne, nous avons divisé par 7 ou par 8 la consommation d'acier dans une structure en bois. La raison ? Les assemblages se sont perfectionnés, à l'image de celui que nous avons utilisé ici, par scellement de résine. D'ailleurs, si on regarde attentivement ce pont, sur les membrures, sur les diagonales, vous ne voyez pas d'acier.

Vincent

Les technologies d'assemblage ont évolué...

Thomas

Oui, surtout pour les projets en extérieur. Le scellement a un autre avantage, il rend l'assemblage étanche à l'eau. Comme vous ne voyez

plus de métal, vous n'avez pas d'entaille visible et l'assemblage devient imperméable. Si on reste dans la technique : ça nous permet de faire transiter 100% des efforts statiques dans l'assemblage. C'est la fibre du bois qui devient moins solide que l'assemblage, alors que pendant longtemps on avait un affaiblissement dû à ces problèmes de liaison, de l'ordre de 0,6 à 0,8 – ce qu'on appelle le facteur d'entaille. Il fallait donc surdimensionner nos sections de bois pour arriver à reprendre les efforts statiquement. Ce n'est plus le cas aujourd'hui et c'est ce qui donne cette élégance, cette légèreté !

Vincent

Je vous propose d'aborder la question de la durabilité des ouvrages soumis aux intempéries. Je vais prendre l'exemple de la passerelle du Rosel à Martigny, construite dans les années 1980. Elle a bénéficié de diverses interventions au fil du temps, notamment de l'ajout d'une petite couverture pour la main courante. Alors que cette passerelle piétonne n'est pas vétuste, elle a subi des attaques (dues à l'humidité) et la membrure était complètement pourrie. C'est peut-être l'hybridité des matériaux qui explique cela. Nous avons dû démonter la passerelle et la remplacer par une passerelle en béton à ultra-haute performance.

Thomas

Nous avons des ponts qui datent de la Renaissance qui sont toujours debout, comme à Wangen an der Aare (BE) ou dans le canton d'Appenzell. Pourquoi ces ponts ont-ils duré ? Parce qu'ils sont couverts. Et entretenus. Il n'y a pas d'exception. Le manque d'entretien a un impact sur les culées. Si vous regardez, sur celui-ci, on a vraiment construit des culées dégagées où a priori la terre et les feuilles ne peuvent pas s'infiltrer ni amener de l'humidité qui attaquerait les piliers du pont. La passerelle du Rosel n'était pas couverte et l'eau s'est infiltrée par les assemblages. Quand vous couvrez un pont en bois, vous divisez par 10 les frais d'entretien. Il faut le protéger, le bois ! Ici, on a utilisé du mélèze du val d'Hérens, qui est un bois extrêmement résistant. Le bois a été coupé dans la vallée et a ensuite été transporté

à Riddes, où il a été scié et séché. Il est revenu à Sion pour être collé, taillé puis enfin posé. Il a fait 40 à 45 kilomètres, ce bois, parler de développement durable est légitime !

Vincent

Dans une région comme la nôtre, qui est en zone 3b selon la norme SIA 261 d'après la carte des dangers sismiques, il me semble essentiel de considérer la résistance aux secousses du matériau choisi : est-ce que le bois se prête très bien aux dimensionnements sismiques quand il n'est pas assemblé, mais très mal quand il est assemblé ? Je pense à ces vieux temples japonais situés dans des zones sismiquement beaucoup plus intenses et qui sont toujours là.

Thomas

Il faudrait s'entendre sur ce que veut dire assembler, parce que les vieux temples shintoïstes sont assemblés, mais avec des assemblages bois-bois. Un des gros problèmes pour le bois, c'est l'assemblage en traction. L'assemblage tenon-mortaise fonctionne tant que vous êtes en compression. En traction, c'est impossible. Pour revenir au problème sismique, les normes, malheureusement, sont étalonnées par des gens et des ingénieurs qui ne maîtrisent pas forcément bien le bois. À mon avis, le bois est défavorisé à cause des normes suisses. Il y a aussi un manque de « culture bois » aujourd'hui en Suisse, un manque de formation professionnelle. Vous le savez comme ingénieur : le temps consacré au bois dans une formation d'ingénieur représente 10% du temps total de formation, tout au plus... Pour les architectes, c'est encore pire. Si vous n'avez pas les bonnes connaissances, vous n'allez pas vous lancer dans une construction en bois. Et pire encore : une construction en bois demande plus de travail en heures d'études qu'une réalisation en béton.

Vincent

Et ce travail de conception est très peu valorisé chez les ingénieurs. Comment fait-on pour faire rêver avec ce métier qui n'est ni un métier d'artiste

ni un métier de physicien, mais à l'interface entre les deux ?

Thomas

Il faut se réapproprier la culture de la beauté. Il faut être fier de ce qu'on fait. Moi quand je viens ici je suis fier, parce qu'au-delà d'être fonctionnelle, la passerelle est belle.

Vincent

J'aime bien vous entendre dire ça, car c'est exactement ce que l'on souhaite faire avec cette collection de livres, « Connexions » : parler de beau et de poésie. Ce n'est pas évident de parler de poésie quand on est ingénieur.

Thomas

On est surtout dans un monde où on nous vend de la rationalité et de la matérialité. Alors que les anciens construisaient pour que ce soit beau. Si vous entrez dans une cathédrale, vous dites « waow ! ». Ce n'est pas parce qu'on y pratique une religion, c'est d'abord parce que c'est beau. Construite au nombre d'or.

Vincent

Juste une question... Pourquoi c'est beau ? Parce que vous, vous parlez de beauté, ça paraît évident, ça paraît intuitif. Mais comme ingénieur, on a une explication à la beauté, c'est – pour le bois – le champ des contraintes qui est lisible, qui est parfaitement propre, on voit comment ça fonctionne. Pour le béton, c'est le champ des tenseurs...

Thomas

Là, on parle encore technique. Mais l'étalement de la beauté passe par la maîtrise de la divine proportion. Plus vous vous rapprochez du rapport de 1 par 1,618, plus votre objet sera beau et élégant. Suivant les ouvrages, nous arrivons maintenant à mettre les sections au nombre d'or. Nous avons fabriqué un monde où on favorise la culture de l'ego. « Moi, j'ai dessiné un truc et donc c'est génial », mais ça ne correspond à aucune règle d'harmonie, en réalité.

Vincent

Mais cette harmonie, est-ce qu'on arriverait à dire qu'elle est le lien entre l'expression de la statique graphique et un sous-jacent, une causalité physiologique forte liée à cette spirale d'ADN?

Thomas

Complètement. Mais ça va encore plus loin ... On a fait l'essai à Champéry. Du moment où vous construisez au nombre d'or, vous aurez le son parfait aussi. Parce que la musique est mathématique. Une note, c'est une longueur. Et donc la longueur, vous la mesurez. Si je prends *do*, c'est une corde, si je la coupe en deux exactement à la moitié j'obtiens le *do* une octave plus haut. Et quand une salle est mal conçue, parce qu'on a oublié les règles élémentaires telles que transmises par les Égyptiens et retranscrites ensuite par les Grecs, eh bien ça sonne faux! Donc il faut plein de panneaux correcteurs pour tenter d'obtenir un son meilleur.

Vincent

Donc on pourrait trouver une relation, une corrélation entre la beauté musicale, la beauté architecturale et la beauté du vivant?

Thomas

Oui c'est exactement ça. Et en plus c'est mathématique, c'est géométrique. Donc c'est technique. C'est pour cela que les ingénieurs devraient être en première ligne! Un autre enjeu réside dans la mise en lien des acteurs du bois tels que les communes, les bourgeoisies, les entreprises et les concepteurs.

Vincent

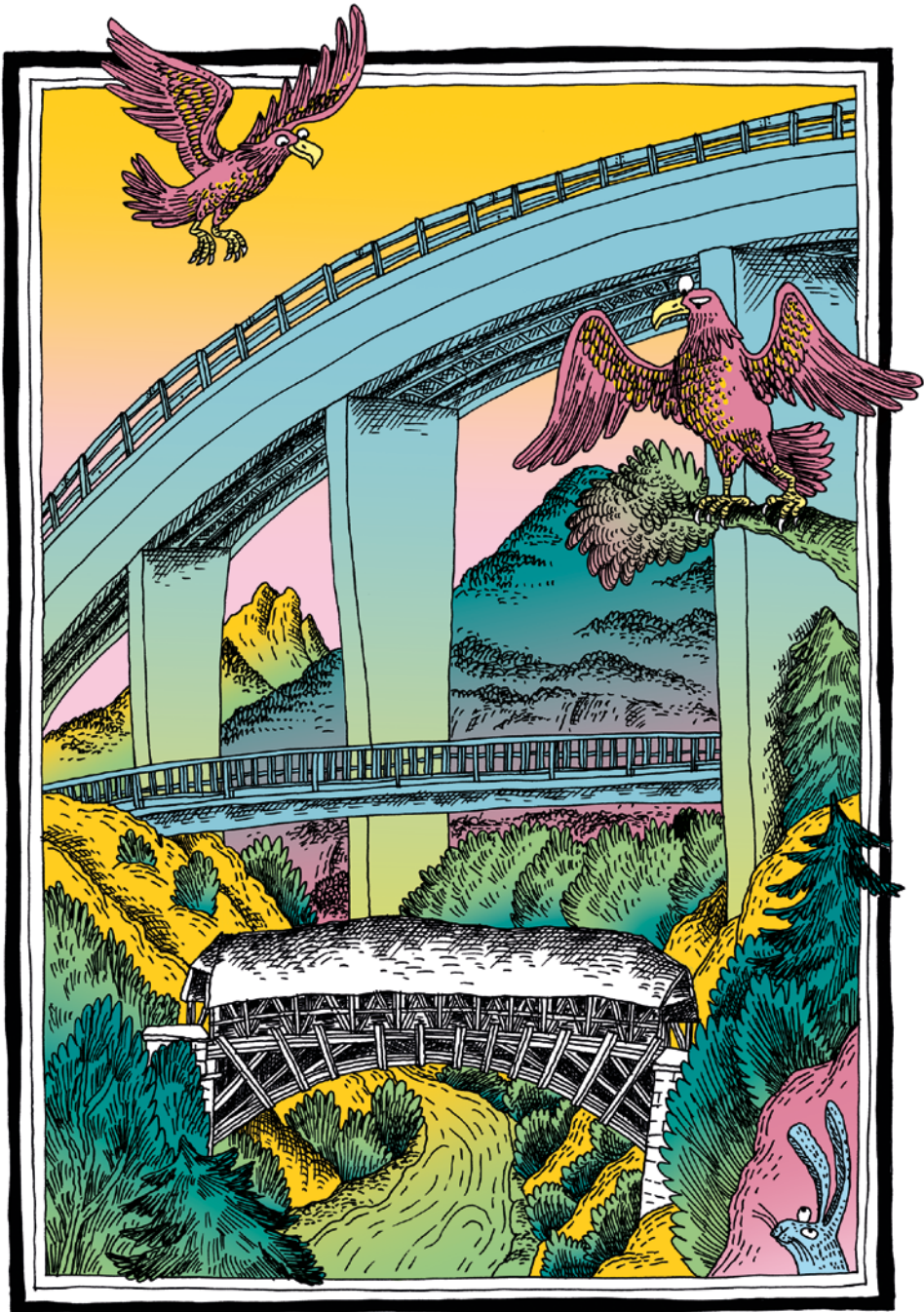
Si j'essaie de synthétiser, vous pensez qu'au travers de ce type de projets, qui sont fédérateurs, pourrait se créer une espèce de communauté du bois afin d'initier ces dynamiques qui permettraient de faire du lobbying auprès des présidentes et présidents de communes? Comment motiver à démarrer ce genre de projets?

Thomas

Il faut que des ingénieurs et architectes aient envie et que des communes valorisent leur bois. Quelles prennent conscience de la valeur de leur bois. Qu'on sorte de la compétition entre les métiers pour entrer en coopération. C'est ce qu'il faut retenir: « passer de la compétition à la coopération ».



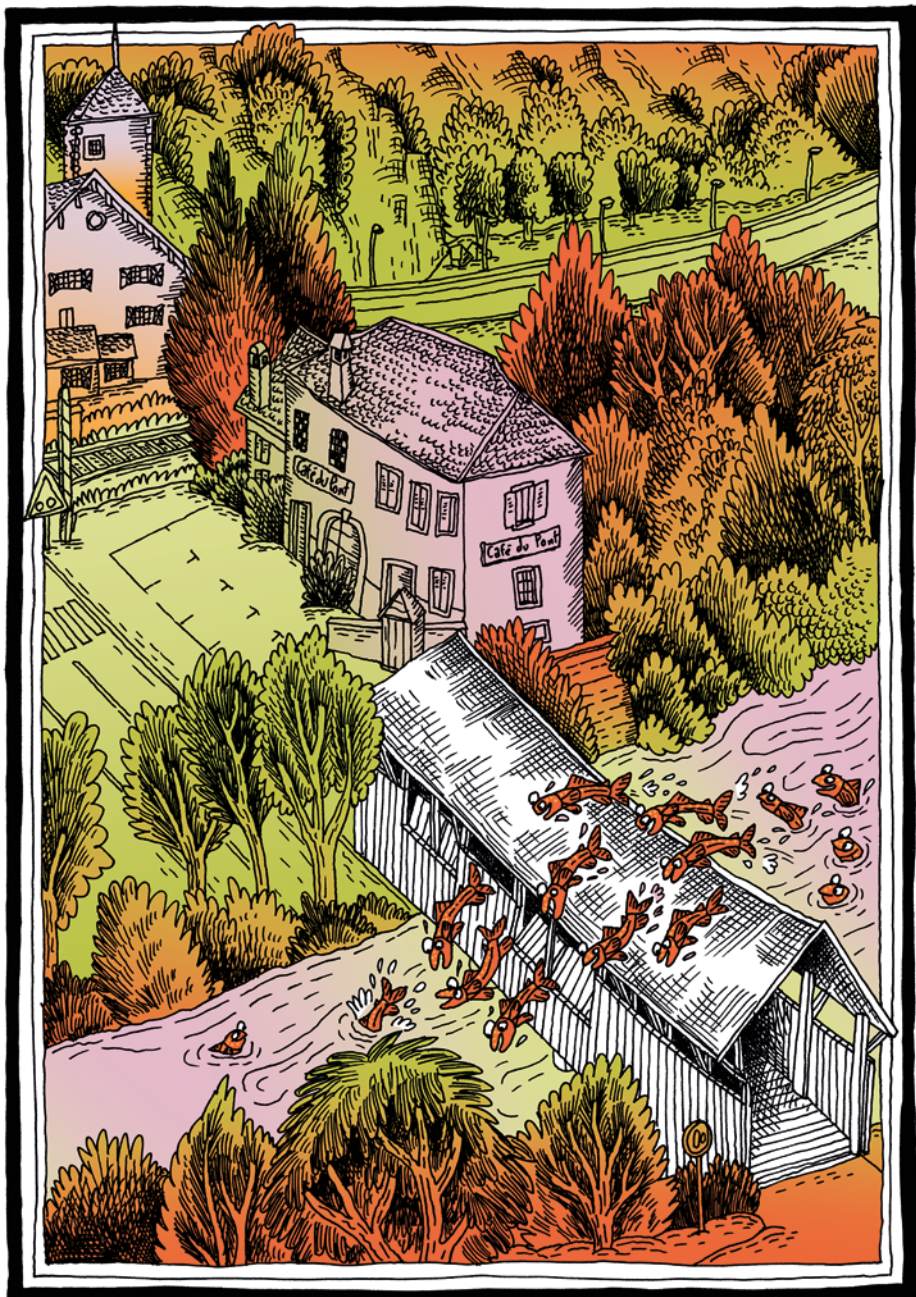
¹ Équivalent d'une soudure pour la construction métallique



Napoleons Brücke über die Salina, Brig

46°18'25.5"N 7°59'42.4"E

Construit vers 1805. Interdit à la circulation en 1908, remplacé par un pont en métal en 1909.



Pont sur le Rhône de la porte-du-Scex, Vouvry

46°20'57.0"N 6°53'17.7"E

Construit en 1838-1839, fortement endommagé par une inondation de 1902, remplacé en 1904.

Un pont au cœur de la cité : le pont de la Bâtiaz

Quand on rejoint le pont couvert de la Bâtiaz,
on sent que sa fonction dépasse celle de
faire le lien entre la partie ancienne du quartier
et la moderne : il est le carrefour entre
des zones de loisirs et des zones d'habitation,
il est un passage pour certains et pour
d'autres une partie de leur paysage. On le traverse
à pied, à vélo et en voiture. Ce pont
appartient à celles et ceux qui l'empruntent.
À eux la parole !

Un couple de jeunes le traverse.
Les deux ont probablement moins
de 20 ans :

Le jeune homme : Je suis très attaché à ce pont, car mes grands-parents habitent à côté et j'ai l'habitude, lorsque je suis chez eux, de le voir par la fenêtre. Je l'emprunte tous les jours à moto. La jeune fille : Ce pont, pour moi, fait partie de l'histoire de Martigny. Il crée un lien entre la ville moderne et le quartier plus pittoresque de la Bâtiaz. Depuis là on rejoint plusieurs sentiers de promenade.

Un homme d'environ 40 ans qui attend,
appuyé contre le pont :

Ce pont, pour moi, correspond tout à fait à la ville de Martigny qui fait de gros efforts pour valoriser son patrimoine afin d'attirer du monde. Je le traverse très régulièrement à pied, avec un ami menuisier qui adore observer la manière dont il est construit. J'aime m'y arrêter lorsqu'il pleut et attendre la fin de l'averse. C'est juste dommage qu'une forêt de panneaux de signalisation soit posée sur son fronton.

Deux randonneuses en habits de sport
surgissent d'une rue du quartier
de la Bâtiaz. Elles ont une quarantaine
d'années :

Le pont n'est pas aussi beau d'en haut, du château d'où nous arrivons, que d'en bas. Nous aimons beaucoup l'opposition entre son aspect massif et la douceur qu'il dégage grâce aux fleurs accrochées à ses flancs. Il est bien conservé, imposant. Mais je me pose la question de la pertinence de laisser les voitures le traverser : cela doit l'endommager, non ?

Deux dames d'une cinquantaine
d'années, probablement habitantes
du quartier :

Ce pont fait partie de notre quartier, mais c'est vrai que nous n'en parlons jamais ... Une anecdote ? Il avait été soulevé en 2000, lors des crues de la rivière. C'est la seule anecdote que nous connaissons à son sujet.

Les deux femmes nous envoient au
domicile d'un homme d'une
septantaine d'années, Mario Rebord :

En 2018, lors de la fête de la Bâtiaz, on m'a demandé si je voulais dire un mot au sujet de ce pont couvert. Comme l'on célébrait les 200 ans de la débâcle du Giétro, dont les

conséquences furent funestes pour le quartier. J'ai proposé un petit scénario qui rendait hommage aux 25 victimes de Martigny et à l'ancien pont emporté. C'est suite à cela que celui-ci a été construit. L'autre était plus haut sur le cours d'eau, en face de la chapelle. On a reconstitué la catastrophe : deux gardes en habits napoléoniens qui tirent pour aviser de l'arrivée du danger ; des fumigènes pour représenter le nuage de poussière qui arrive ; les tambours pour reproduire le bruit de la débâcle ; l'ancien pont représenté par des bâches tendues sur la rivière ... emporté par la vague. Une belle fête. Simple, mais belle.

Discours prononcé lors
de cet événement :

*200^e anniversaire de la débâcle du Giétro –
dimanche 16 septembre 2018 – Extraits
du discours prononcé par Anne-Laure Couchepin
Vouilloz, présidente de la Ville de Martigny
(...)*

Mais revenons en 1818. La débâcle surprend la vallée, l'eau et le bois sont charriés un peu partout et notre Ville est dévastée. Le pont de la Bâtiaz est emporté par la Dranse en furie. Les travaux de remise en état s'annoncent long et coûteux. Malgré tout, le président du dizain Philippe Morand voit tout de suite une opportunité et rachète rapidement les terrains qui permettront ensuite la réalisation de la place centrale à l'endroit où on la trouve aujourd'hui, grâce aussi au déplacement du lit de la Dranse suite au débordement de 1345. La première mention d'un pont dans notre ville remonte à 1291 : l'évêque de Sion traite du transit de marchandises avec la commune de Milan et parle du prélèvement de deniers pour l'entretien du pont des Granges ; celui-ci devait se situer dans le quartier du même nom, à proximité de l'église, donc certainement à l'endroit actuel de la place Centrale ! Quel lieu stratégique, déjà à l'époque ! Il faudra attendre 1349 pour qu'un pont soit construit à la Bâtiaz, avec un péage pour en payer l'entretien. Celui-ci perdurera jusqu'à la débâcle de 1818. C'est ensuite en 1829 qu'un



nouveau pont verra le jour, à son emplacement actuel, l'ancien ayant été provisoirement réparé dans l'intervalle. Le pont actuel doit sa forme aux modifications successives de 1920 et de 1948 ainsi qu'aux récentes rénovations. Ce pont a toujours constitué un point de passage et de transit incontournable en direction du St-Bernard et même du Simplon. L'origine de notre Cité est d'ailleurs liée à cette situation : c'est pour s'assurer le passage sans être importunés par nos ancêtres les Vénètes que Jules César envoya ses troupes conquérir notre région... il s'y prit à deux fois mais parvint finalement à établir à Martigny une opulente cité qui nous a laissé de merveilleux trésors.

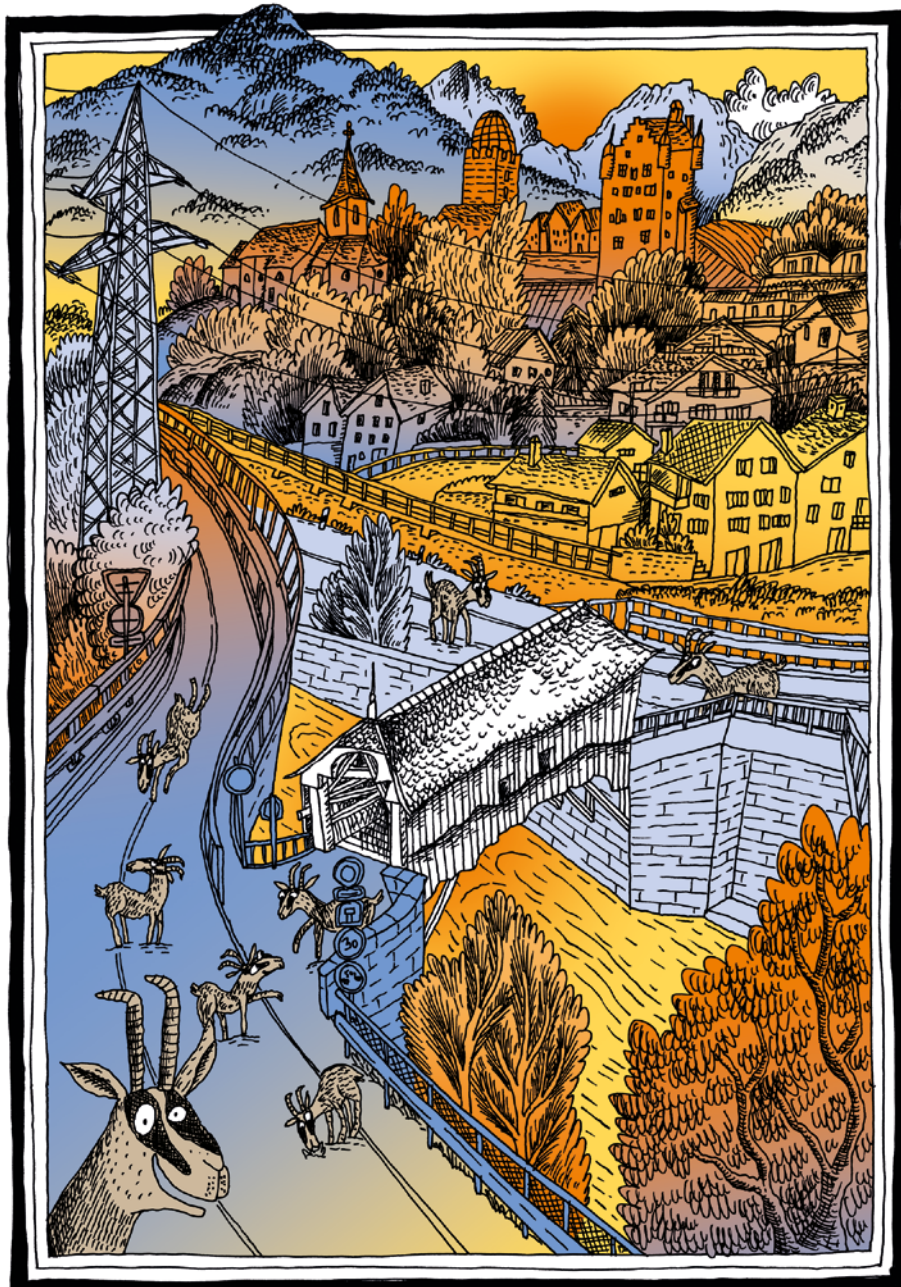
(...)

En ce jour de fête, je souhaite relever le rôle que représente ce pont, votre pont.

Il unit deux quartiers, il lie toute une population et rapproche les Bâcherains et les Villeraains.

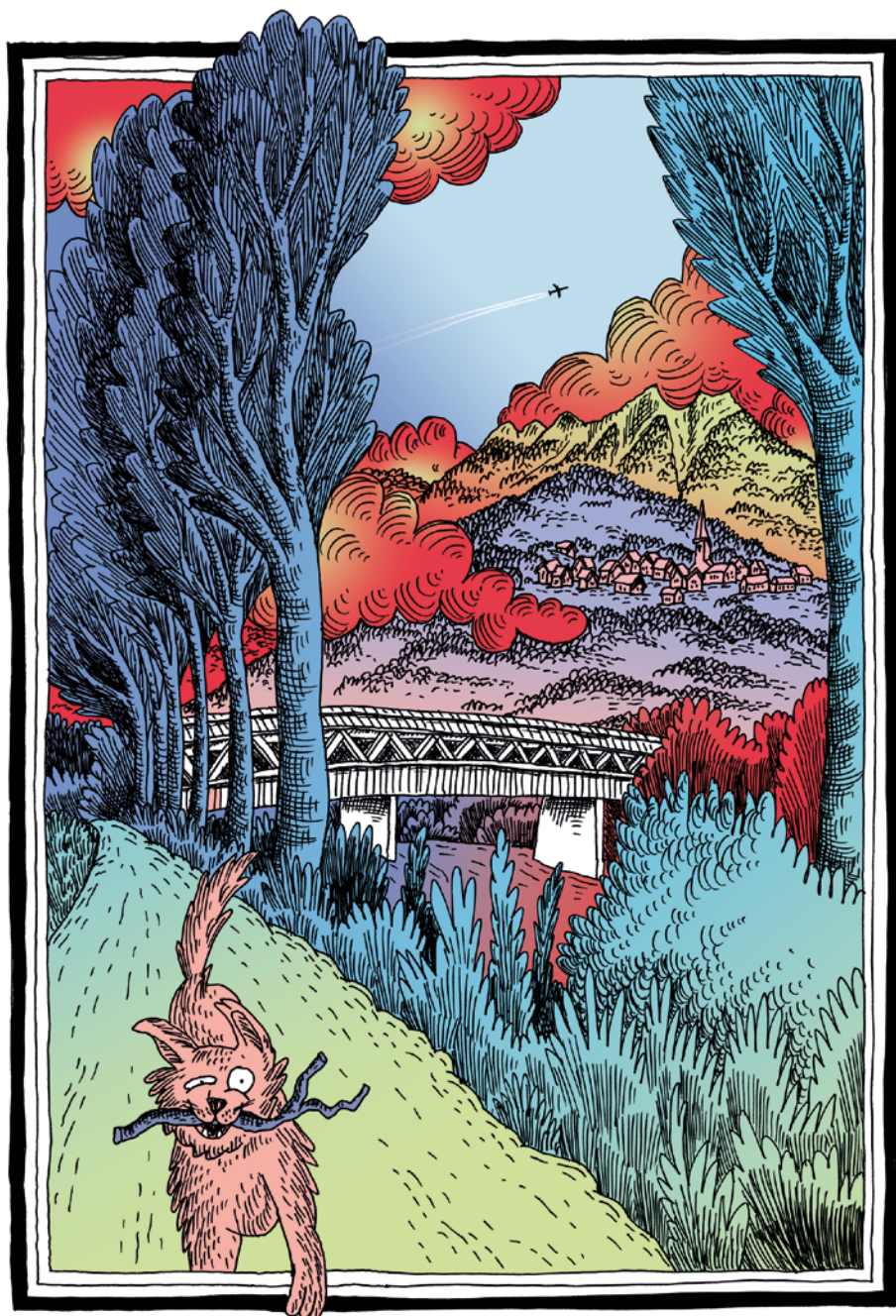
En cette période moderne qui va nous voir nous rapprocher de nos amis charratains, je souhaite que nous continuions à entretenir la convivialité qui nous réunit, qui permet de ne pas couper les ponts, avec ou sans rivière au-dessous !

(...)



Brücke über die Rhone, Leuk Susten
Construit en 1860, remplacé en 1929 par une passerelle métallique.

46°18'44.2''N 7°38'17.8''E



Getwings Brücke über die Rhone, Turtmann

Construit durant l'hiver 1956-1957, consolidé en 1970, démolé durant l'hiver 1994-1995.

46°18'35.9''N 7°42'02.5''E

Le Vieux-Pont de Monthey : un ouvrage remarquable ?

Construit entre avril et novembre 1809
par Gaspard Egger, maître charpentier à Bex,
le Pont couvert enjambe la Vièze.

Il est aujourd'hui un emblème du chef-lieu
chablaisien, « témoin de la maîtrise
des charpentiers de l'époque* ».

Le Vieux-Pont est en effet souvent loué pour
sa remarquable structure, mais qu'en
est-il vraiment ? Jean-Émile Fellay, charpentier
et tavillonneur, passionné d'histoire
et de patrimoine, a accepté de partir à la ren-
contre de cet ouvrage d'art et de nous
partager ses impressions.

Jusqu'en 1956, le pont couvert de Monthey était ouvert à la circulation. Depuis quelques années déjà, son état de vétusté faisait craindre pour le passage du trafic routier. Au moment de repenser l'aménagement du quartier et de prévoir une nouvelle voie de mobilité, l'idée fut d'abord de remplacer ce vieux pont de bois, témoin d'un passé révolu, par un ouvrage en béton. Mais les défenseurs du patrimoine et la population monthey-sanne ne le voyaient pas ainsi. Un nouveau projet qui permettait de conserver le Vieux-Pont pour la circulation piétonne et de construire à proximité un nouvel ouvrage pour le passage des véhicules fut soumis par la Ville au Département des travaux publics du Canton, puis approuvé par la Confédération. C'est ainsi que naquit le quartier du Pont, tel qu'on le connaît aujourd'hui et où je retrouve Jean-Émile Fellay.

*Sur le chemin qui nous mène à l'ouvrage,
l'homme semble déjà le chercher du regard.
Il hâte même un peu le pas pour accélérer
le moment de cette première rencontre.
Nul besoin d'attendre d'y être pour parler
du sujet. Même si Jean-Émile n'a jamais
vraiment fait connaissance avec ce pont
couvert en bois en particulier, il peut
déjà en dire beaucoup.*

« Ces ouvrages étaient peut-être pensés comme des ponts fusibles. En cas de crue, une construction en bois de ce type 'se laissait' emporter plus facilement qu'une structure en pierre ou en maçonnerie. On pouvait alors imaginer récupérer une partie des matériaux et les réutiliser pour remonter le pont. » C'est ainsi que Jean-Émile Fellay interprète le fait que sur certaines rivières valaisannes particulièrement à risque, on a construit, au XIX^e siècle et même avant, en bois plutôt qu'en pierre. Mais il le précise aussitôt : « Ce que je vous dis là, ce n'est pas scientifique, c'est la perception d'un homme de métier, un charpentier. »

Avec quelques connaissances historiques, en sus. « On sait par exemple que lors de la débâcle du Gié-tro, lorsqu'on pressentait la catastrophe possible, la structure du pont de la Bâtiaz a été descellée pour que l'ouvrage puisse partir plus facilement.

Cela permettrait peut-être de sauver une partie des pièces, et surtout d'éviter le risque d'embâcle si le pont restait en place. »

Le pont couvert en bois de Monthey est le plus ancien ouvrage de ce type conservé en Valais. Celui de la Bâtiaz, à Martigny, est de vingt ans son cadet. Ces deux ponts sont situés sur des cours d'eau latéraux qui sont aujourd'hui encore exposés au danger de crue : la Vièze, pour le premier, la Dranse pour le second. Parmi les ponts disparus du même type, citons-en quelques-uns : celui de Vernayaz sur le Trient ou dans le Haut-Valais, celui qui enjambait la Saltine à Brig. Si l'on considère ces quatre ponts, ils sont situés sur des axes stratégiques, d'un point de vue commercial et militaire : la Grande Route du Valais, pour les trois premiers, la Route du Simplon, pour le dernier. Au vu de ces considérations, on peut en effet imaginer que le choix du bois plutôt que de la pierre n'est pas anodin et tient de l'argument sécuritaire. Pour limiter les risques d'embâcle lors de crues, peut-être, mais également pour des raisons militaires : certains ponts ont été construits en bois pour pouvoir être détruits rapidement s'il fallait stopper l'avancée de l'ennemi. Des documents attestent ce fait pour le pont couvert en bois de la Porte-du-Scex. D'autres éléments peuvent



Le pont couvert de Monthey avant 1919.

expliquer le choix de ce matériau : sa disponibilité à proximité du lieu de construction, le coût de l'ouvrage, la possibilité de démonter celui-ci en cas de besoin, pour le déplacer ou le rehausser, etc.

« Voilà pourquoi 'en bois'. Reste à comprendre pourquoi ils sont couverts, poursuit Jean-Émile Fellay. Pour prolonger la durée de vie du pont en le protégeant des éléments naturels ! » La même



considération de durabilité explique le choix des essences utilisées : du mélèze et du chêne. Des bois très résistants et qui se trouvaient facilement à proximité du chantier. Il en va de même des ardoises naturelles sélectionnées pour le toit. « On voit que la couverture a été refaite, mais dans le respect de l'originale ».

Un ouvrage d'exception

Ces bases posées, notre charpentier prend le temps d'observer les détails du pont. Il scrute les différentes pièces de bois enchevêtrées les unes dans les autres, estime la portée, observe la répartition des forces, va jusqu'à descendre dans le lit de la rivière pour voir l'ouvrage de dessous.

Celui qui se demandait lors de notre premier contact pourquoi se rendre à Monthey plutôt qu'à la Bâtiaz, avoue désormais comprendre ce choix. « C'est vraiment un ouvrage exceptionnel et bien conservé ! », lance-t-il, sourire aux lèvres. « Il est très élégant. Regardez comme il est élancé ! Tout a été fait pour laisser le volume totalement libre afin que le passage de diligences ou de chars à foin se fasse aisément. » Le pont de Monthey a une longueur de 20 m pour une largeur de chaussée de 6,2 m, avec une hauteur au faite qui offre un beau volume aéré. Contrairement au pont de la Bâtiaz qui peut compter sur des points d'appui centraux

pour reprendre la charge, sur celui-ci, toutes les charges sont renvoyées sur les murs extérieurs. Il n'est composé que d'une seule voie de circulation. « Ce n'est pas si évident d'avoir toute la charge de la circulation et celle du toit qui descendent sur trois poutres principales. » Pour compléter cette structure, des pièces obliques renvoient les descentes de charge vers les culées. Elles servent également de contreventement. Ces pièces stabilisent l'ensemble de l'ouvrage et permettent d'éviter qu'il soit ballotté par le vent.

« Si je fais une rapide estimation, à l'œil, je dirais qu'on a 300m² de toit, à peu près 80 kg d'ardoise par m². On est à 25 tonnes que pour la couverture et, j'imagine, une fois autant pour la charpente. Disons qu'il y a tout de même plus de cinquante tonnes qui viennent charger l'ouvrage ! Répar-ties bien sûr sur le nombre d'appuis que l'on a. De chaque côté, une partie s'appuie sur le mur. Et il y a toute la partie centrale qui, elle, supporte la charge du toit, plus celle de la circulation. Sincèrement, il ne faut pas être peureux pour faire un pont comme ça ! »

Jean-Émile Fellay poursuit sa visite, va et vient d'un bout à l'autre du pont, s'attarde sur certains détails, les commente.

« Regardez comme les chevrons sont chevillés ! Quasiment tout est fait en bois ; les pièces métalliques sont rares. » Du point de vue de la conservation, notre charpentier salue le travail réalisé. Des pièces remplacées par-ci par-là, des renforts métalliques à quelques emplacements, mais aucune intervention trop « intrusive » qui viendrait cacher la beauté du travail réalisé au XIX^e siècle.

Car, en plus d'un impressionnant travail technique, il y a ici une recherche esthétique. Discrète, sans en faire trop, mais tout de même présente : les pans du toit sont réveillonnés et, de ce fait, laissent passer la lumière du jour au-dessus de la rambarde ; certaines poutres sont légèrement arquées ; on observe des finitions travaillées.

« On voit bien aussi que les grandes pièces sont taillées à la hache ! Ils avaient les moyens de scier, bien sûr, mais le travail à la hache peut être très fin. C'est quand même un bel art que celui de ces charpentiers de l'époque. Franchement, c'est superbe ! ». On peut le dire, Jean-Émile Fellay ne cache pas son admiration. Le pont de Monthey aurait-il détrôné dans son cœur celui de la Bâtiaz ? ...



Adrienne Barman

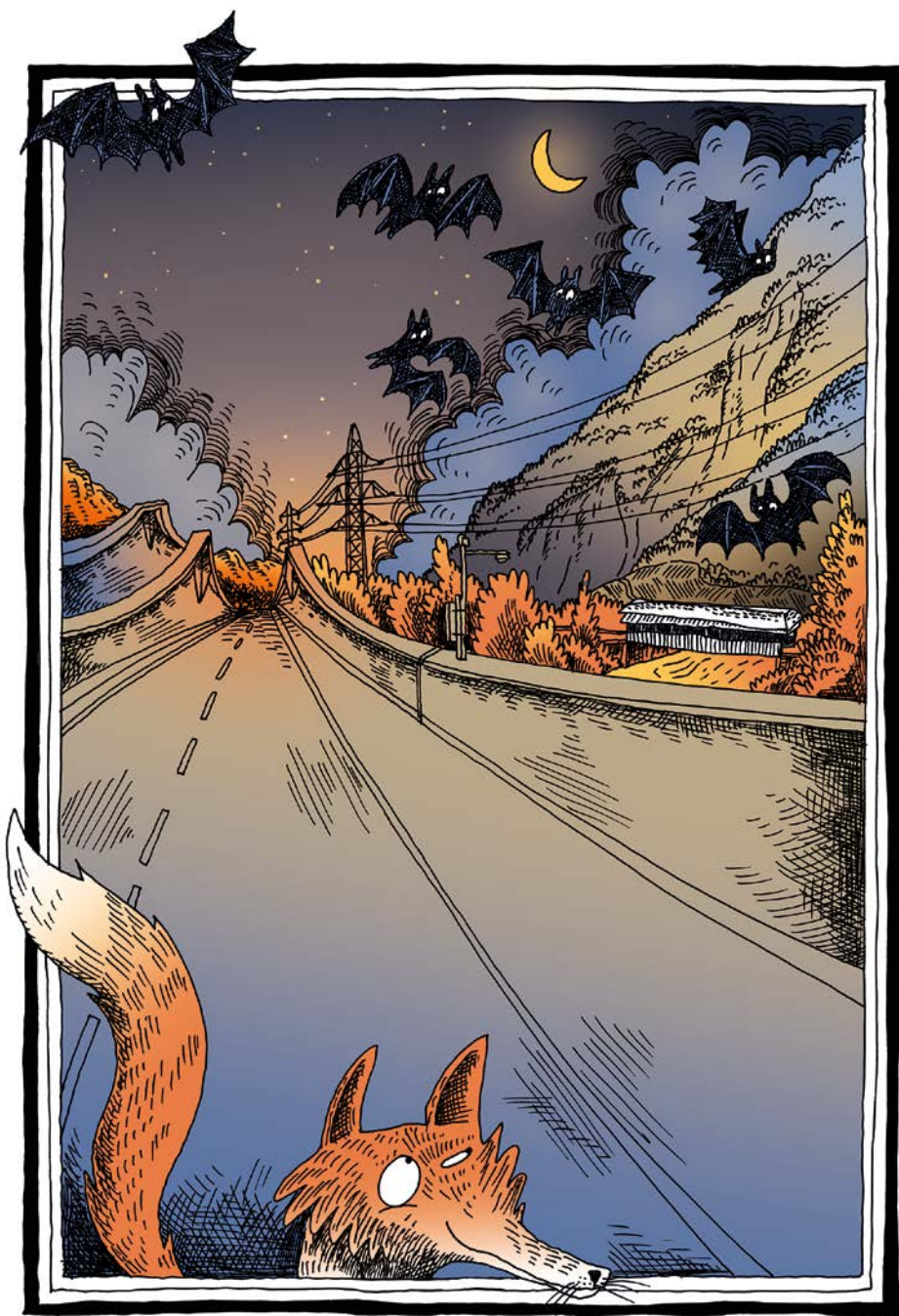
Quand on m'a proposé de réaliser des dessins
autour des ponts en bois couverts du
Valais, aujourd'hui disparus, je me suis inter-
rogée sur la manière d'aborder ce sujet.
Pour y répondre, je suis partie à la recherche
des traces de ces ponts. Je me suis rendue
sur certains des sites où ils se trouvaient au-
trefois et j'ai tenté de les imaginer à leur
époque, en m'inspirant des gravures et photo-
graphies dont je disposais.

Ce qui m'a particulièrement frappée, c'est à quel point les paysages ont changé au fil du temps. Autrefois, ces ponts étaient essentiels, formant des passages vitaux et représentant un bel exemple de l'art de la construction. Aujourd'hui, ces paysages semblent si accessibles et évidents que le contraste entre ces deux époques m'est apparu saisissant. Cette réflexion m'a menée à l'idée centrale de mon projet : faire revivre ces ponts disparus en les intégrant dans leur environnement actuel.

Mon approche consiste à juxtaposer le passé et le présent, pour souligner la transformation des paysages. Pour marquer cette différence, j'ai choisi de colorer les paysages contemporains, tout en laissant les ponts en noir et blanc, à l'image de gravures anciennes. Ce contraste visuel permet aux ponts de se détacher du décor, apparaissant ainsi comme des échos du passé qui s'immiscent dans le présent. Cependant, un pont est bel et bien en couleur, car il existe encore aujourd'hui.

Plutôt que d'ajouter des personnages, j'ai préféré rester dans l'intemporalité en insérant des animaux symboliques. Chaque animal a été choisi pour son lien avec l'histoire du pont ou l'emblème du lieu où il se trouvait : des aigles, symboles de Napoléon, pour le pont de Brigue, des lions pour Viège, un ours pour Orsières, des bouquetins s'affrontant pour évoquer la bataille du Trient, et même un dragon pour symboliser l'incendie qui a détruit un pont. Ces créatures apportent une dimension narrative et ludique aux dessins, tout en laissant transparaître mon propre univers.

Dans la composition de mes dessins, j'ai pris certaines libertés, notamment en ce qui concerne les perspectives et la représentation des ponts, selon les informations dont je disposais. J'ai également intégré les coordonnées géographiques (N/E) pour localiser précisément ces ponts. J'ai encore ajouté des dates importantes pour mieux comprendre les raisons et les moments de leur disparition.



Pont sur le Rhône, Riddes
Construit vers 1806, incendié en 1844, remplacé en 1857

46°10'41.8 ''N 7°13'30.4''E



Pont sur le Trient, Vernayaz

Construit selon toute vraisemblance en 1809 et emporté lors d'une crue en 1852.

46°07'50.5" N 7°02'34.8" E

Les ponts couverts de la vallée de Conches

À l'extrémité orientale du canton du Valais : la vallée de Conches. Paradis du ski de fond en hiver, de la randonnée à pied et à vélo en été, la région peut également se targuer de disposer d'un riche patrimoine bâti. On y trouve une septantaine d'églises et de chapelles baroques, des villages aux nombreux raccards et maisons en bois dans un style typiquement valaisan. Trois d'entre eux accueillent également des ponts couverts en bois, l'un datant de 1944, les deux autres des années 1980.

La balade que nous vous proposons relie Ulrichen à Reckingen en passant par le village de Müns-ter, avec une variante « vélo » et une variante « à pied ». Il est également possible, en adaptant un peu les itinéraires, de partir à la rencontre des trois ponts, en hiver, à pied ou à ski de fond.

Retrouvez les parcours
sur la carte SuisseMobile



← Parcours à pied



← Parcours à vélo

Infos pratiques

Durée :

**2h15 à pied, 45 min à vélo
(sans pause)**

Technicité :

Parcours facile

Dénivelé positif :

**env. 160 m (à pied), env. 70 m
(à vélo)**

Départ-arrivée :

**Gare d'Ulrichen
Gare de Reckingen**

Liens utiles :

www.goms.ch / www.cff.ch

Les parcours peuvent aisément être prolongés en partant d'Oberwald ou en continuant plus loin dans la vallée.

Tous les villages sont desservis par une gare ferroviaire.

Des magasins de sport font de la location de vélo (y c. électriques).

Ulrichen

À votre arrivée à la gare d'Ulrichen, prenez la direction du village. Puis, sur la route principale, regardez sur votre droite ... Vous verrez le premier pont couvert en bois du parcours.

Il s'agit en fait d'une passerelle inaugurée en 1987. Avant cette date, les piétons empruntaient le pont en béton comme les voitures. Sur une route très fréquentée à certaines périodes – puisqu'elle mène au col du Nufenen –, le danger était grand. La passerelle a donc avant tout une fonction sécuritaire. Construite en mélèze, elle rappelle l'architecture des maisons du vieux village.

Empruntez la passerelle pour rejoindre le Rottenweg qui part juste après, sur la droite. La première partie du parcours suit cet itinéraire aussi bien à vélo (Route 1 de SuisseMobile) qu'à pied. Les deux chemins se confondent jusqu'au village de Geschinen.

Restez toujours sur la rive gauche du Rhône. Vous traversez de très belles zones de prairies, ponctuées par des espaces arborisés. Arrivés au Centre nordique d'Ulrichen, ne vous inquiétez pas ! Vous êtes toujours sur le bon itinéraire. Passez à côté des bâtiments et le chemin continue après la butte.

Sur la rive droite, vers Münster

Depuis le pont de Geschinen, nous vous proposons une variante par rapport à la Route 1 afin d'arriver dans le village de Münster. Traversez le pont, la voie ferrée et prenez la route agricole qui part tout de suite sur votre gauche. Vous rejoignez ainsi le bas du village de Münster en restant à flanc de coteau. Vous êtes sur la Bahnhofstrasse. Une fois arrivés dans la zone bâtie, remontez cette rue jusqu'à la Hinterdorfasse, une jolie rue pavée qui redescend sur votre gauche. Elle vous mène jusqu'à notre deuxième pont couvert en bois qui enjambe le Münstigerbach. Il s'agit du plus récent de nos ponts puisqu'il date de 1989.

Deux ans plus tôt, le 24 août 1987, une lave torrentielle, haute de plusieurs mètres, fait d'importants dégâts dans le village. Selon les journaux, plus de 170 bâtiments et propriétés sont endommagés,

dont 27 maisons (une entièrement détruite) ; la ligne de chemin de fer est touchée ; six ponts sont emportés, dont celui qui était situé ici.

À pied : traversez le pont et empruntez le petit chemin caillouteux qui longe le torrent. Traversez la voie ferrée, longez l'aérodrome et passez sur la rive gauche. Suivez le panneau Rottenweg par un petit chemin montant. L'itinéraire traverse une forêt de mélèzes et offre de très belles vues sur la vallée. De juin à septembre, vous pourrez peut-être vous régaler de myrtilles sauvages !

À vélo : prenez la première rue descendante (Sagerstrasse). Traversez la voie ferrée, longez l'aérodrome et reprenez la Route 1.

Reckingen

Toujours en suivant le Rottenweg ou la Route vélo 1, vous arrivez à Reckingen, le plus ancien village de la vallée. Profitez de visiter cette petite perle, de flâner dans ses rues à l'architecture traditionnelle, de visiter la plus importante église baroque du Haut-Valais ... et d'observer le dernier pont couvert en bois de notre balade ! Vous ne pourrez pas le manquer : au premier carrefour, il se trouvera sur votre droite. Un premier pont, charpenté en 1840 par Anton Blatter, a été reconstruit une première fois en 1894, sans doute avec un toit. Il a été remplacé par celui-ci, appelé le Hüslibrücke, en 1944.

Au fronton nord se trouve une dédicace qui mentionne les « hommes experts qui ont réalisé ce travail » : Andreas Biderbost de Reckingen, Robert Albrecht et Albert Zinner de Mörel. Elle précise également que les travaux ont été réalisés en 1944 aux frais de la commune. Ajoutons encore que l'ouvrage est construit sur les plans de l'ingénieur bullois Jean Barras.

Le fronton sud reçoit quant à lui une inscription religieuse qui peut être traduite en ces mots : « Marie, mère de la chrétienté, soyez le pont qui nous conduit vers l'éternité, préservez-nous du feu et de la sécheresse et accordez-nous une mort douce. »

Couverture – Adrienne Barman

p. 10-11, 16-17, 22-23, 30-31 – Adrienne Barman

p. 15 – Thomas Büchi

p. 21 – LR communication

p. 25 – Jullien Frères, Centre d'iconographie de la Bibliothèque de Genève

p. 26-27 – Delphine Debons

Un merci particulier à Adrienne Barman, Thomas Büchi, Jean-Émile Fellay, Cyrielle Formaz, sans qui la réalisation de ce livre n'aurait pas été possible. Merci également à Guillaume Papilloud et Charly Wuilloud pour les renseignements fournis ainsi qu'à Anne Fournier pour la relecture.

Conception et coordination – Delphine Debons et Laurence Rausis

Édition – Service de la mobilité, État du Valais, 2024

Traduction allemande – Philip Mooser

Carte blanche artistique – Adrienne Barman

Graphisme – Anouk Andenmatten

Impression – Ronquoz Graphix, Sion

VORWORT

**ERIC DUC, BAUINGENIEUR, LEITER
SEKTION INFRA DER DIENSTSTELLE
FÜR MOBILITÄT****Es waren einmal ...**

... gedeckte Holzbrücken. Als wertvolle Abkürzungen setzen sie sich über die topografischen Zwänge hinweg, die unsere Seitentäler auferlegen. Wunderschön und komplex zugleich. Aber sie sind viel mehr als das!

Diese Bauwerke stehen wie stumme Zeugen des menschlichen Schaffens und des Reichtums unseres Kulturerbes. Sie sind funktional und ästhetisch zugleich und erzählen eine faszinierende Geschichte, die Jahrhunderte zurückreicht. Zur Veranschaulichung: Zwischen der Luzerner Kapellbrücke, der ältesten gedeckten Holzbrücke Europas, deren ursprüngliche Struktur ins Jahr 1333 zurückreicht, und der noch jungen Passerelle de la Borgne, die 2022 in Sitten gebaut wurde, liegen fast 700 Jahre.

Die gedeckten Holzbrücken im Wallis sind weit mehr als nur einfache Durchgangswege. Sie verkörpern ein überliefertes Know-how, technischen Einfallsreichtum und eine perfekte Harmonie mit ihrer Umgebung. Jeder Balken, jede Verbindung erzählt eine Geschichte von gemeisterten Herausforderungen und innovativen Lösungen, die unsere Vorfahren hervorgebracht haben.

Die Technik dieser Brücken ist ein wahres Meisterwerk an Präzision und Effizienz. Die verwendeten statischen Systeme, wie Dreiecksbinder und komplexe Verbindungen, verteilen die Lasten gleichmässig und sorgen so für eine lange Lebensdauer dieser Bauwerke. Diese technische Meisterleistung zeugt vom tiefen Verständnis unserer Vorfahren für die Eigenschaften von Holz und die Verteilung und den Verlauf von Kräften.

Die Wahl von Holz als Hauptmaterial ist nicht unbedeutend. Abgesehen von seiner lokalen Verfügbarkeit bietet es eine bemerkenswerte Haltbarkeit, wenn es angemessen vor Witterungseinflüssen geschützt wird – deshalb die Bedeutung der Überdachung dieser Brücken. Eine solche Langlebigkeit ist in einer Zeit, in der wir nach umweltfreundlichen Konstruktionslösungen suchen, umso wertvoller.

Darüber hinaus bieten uns die gedeckten Holzbrücken im Wallis bei unserer heutigen Suche nach umweltfreundlichen Baumaterialien eine unschätzbare Inspirationsquelle. Holz als erneuerbare Ressource stellt eine nachhaltige Alternative zu Materialien mit hohem CO₂-Ausstoss dar.

Diese Brücken erinnern uns daran, dass verantwortungsbewusstes Bauen keine moderne Erfindung ist, sondern ein Erbe, das es wiederzuentdecken und weiterzuführen gilt. Jede gedeckte Brücke im Wallis

ist einzigartig und trägt die Spuren ihrer Geschichte und ihrer Umgebung in sich.

Wenn Sie die folgenden Seiten durchblättern, werden Sie nicht nur die faszinierende Geschichte dieser Brücken entdecken, sondern auch eine Reflexion über unsere Beziehung zur Umwelt und zu unserem Kulturerbe, die eine Inspirationsquelle für eine nachhaltigere und harmonischere Zukunft darstellen. Lassen Sie sich auf diese Reise durch Zeit und Raum mitnehmen, um diese Wunder der Ingenieurskunst zu entdecken, die uns auch heute noch faszinieren und belehren.

DIALOG

**DIE FUSSGÄNGERBRÜCKE ÜBER
DIE BORGNE: VINCENT PELLISSIER
UND THOMAS BÜCHI
ZUSAMMENGESTELLT VON
LAURENCE RAUSIS**

Am Ufer der Borgne, in der Umgebung des Krankenhauses von Sitten, bei der von Thomas Büchi entworfenen überdachten Holzbrücke, stehen sich die beiden Ingenieure gegenüber. Zwischen Holz und Beton sind es zwei Schulen, zwei Ausbildungen und zwei Visionen, die das Gespräch prägen. Es ist Kantonsingenieur Vincent Pellissier, der Thomas Büchi, dem Konstrukteur der Passerelle, die erste Frage stellt.

Vincent Pellissier Herr Büchi, wir stehen heute vor der Passerelle über die Borgne, einem Bauwerk, das Sie erdacht und realisiert haben. Ich erlaube mir, Ihnen die Frage zu stellen: Warum haben Sie sich für das Material Holz entschieden? Sind Sie in Ihrer Entscheidung voreingenommen, da Sie diesen Reflex offenbar regelmässig haben? Lacht.

Thomas Büchi Ohne dogmatisch sein zu wollen, liegt es vor allem daran, dass Holz mein Beruf ist, da ich Zimmermeister und Holzbauingenieur bin. Ich habe 1991 das erste Ingenieurbüro für Holzbau in der Westschweiz gegründet. Und ich habe eine Leidenschaft für diesen Beruf!

Vincent Wenn ich zum Material Holz zurückkomme, muss ich gestehen, dass mich das etwas stutzig macht. Als bald alter Ingenieur bin ich durch die strengen Lehren von René Walter, Renaud Favre und Julius Natterer gegangen und war von den Verbindungen, die Holzbauwerke erfordern, erschrocken. Für mich kann man sie nicht wirklich als Holzbauten betrachten, sondern eher als Metallkonstruktionen.

Thomas Sie sind damals vielleicht zu Recht erschrocken. Man muss wissen, dass wir seit 1985, insbesondere mit der Entwicklung der Polytechnischen Schulen und der Schweizer

Schule für Holzingenieure in Biel, den Stahlverbrauch in einer Holzkonstruktion um das Sieben- oder Achtfache reduzieren konnten. Der Grund dafür? Die Verbindungstechniken sind besser geworden, etwa durch Versiegelung mit Harz, wie wir es hier angewendet haben. Wenn man sich die Brücke genau anschaut, sieht man weder an den Spanten noch an den Diagonalen irgendwelchen Stahl.

Vincent Die Verbindungstechniken haben sich weiterentwickelt ...

Thomas Ja, vor allem bei Projekten im Freien. Das Versiegeln hat noch einen weiteren Vorteil. Sie macht die Verbindung wasserdicht. Da man kein Metall mehr sieht, gibt es auch keine sichtbaren Kerben und die Verbindung wird wasserdicht. Wenn wir bei der Technik bleiben: Sie ermöglicht es uns, 100 Prozent der statischen Kräfte in die Verbindung zu leiten. Die Holzfasern werden dann schwächer als die Verbindung, während wir früher aufgrund dieser Verbindungsprobleme eine Abschwächung von etwa 0,6 bis 0,8 hatten. Das bezeichnet man als Kerbfaktor. Daher mussten wir unsere Holzquerschnitte überdimensionieren, um die statischen Lasten aufnehmen zu können. Heute ist das nicht mehr der Fall. Es macht diese Eleganz und Leichtigkeit aus!

Vincent Lassen Sie uns über die Langlebigkeit von Bauwerken unter Witterungseinflüssen sprechen. Ich nehme das Beispiel der Rosel-Brücke in Martinach, die in den 1980er Jahren gebaut wurde. Sie wurde im Laufe der Zeit mehrfach instand gesetzt, unter anderem durch Hinzufügung einer kleinen Abdeckung für den Handlauf. Obwohl diese Fussgängerbrücke nicht veraltet war, wurde sie beschädigt und der Rahmen war völlig morsch. Vielleicht ist das auf die Mischbauweise zurückzuführen. Wir mussten die Brücke abbauen. Sie wurde durch eine Brücke aus Ultrahochleistungsbeton ersetzt.

Thomas Wir haben Brücken aus der Renaissance, die immer noch stehen, wie in Wangen an der Aare (BE) oder im Appenzellerland. Warum haben diese Brücken überdauert? Weil sie überdacht und instand gehalten wurden.

Es gibt keine Ausnahmen. Mangelnde Wartung wirkt sich auf die Widerlager aus. Wenn Sie genau hinsehen, haben wir freiliegende Widerlager gebaut, wo sich Erde und Laub nicht ansammeln können. So wird Feuchtigkeit verhindert, welche die Brückenpfiler angreifen könnte. Die Rosel-Brücke war nicht abgedeckt. Das Wasser drang durch die Verbindungen ein. Wenn Sie eine Holzbrücke abdecken, reduzieren Sie die Wartungskosten um das Zehnfache. Das Holz muss geschützt werden! Hier wurde Lärchenholz aus dem Val d'Hérens verwendet, das sehr

widerstandsfähig ist. Das Holz wurde im Tal geschlagen und dann nach Riddes transportiert, wo es gesägt und getrocknet wurde. Es kehrte nach Sitten zurück, wo es verleimt, geschnitzt und schliesslich verlegt wurde. Dieses Holz hat eine Strecke von 40 bis 45 Kilometern hinter sich. Da ist es legitim, von nachhaltiger Nutzung zu sprechen!

Vincent In einer Region wie der unseren, die gemäss der SIA-Norm 261 in die seismische Gefahrenzone 3b fällt, erscheint es mir unerlässlich, die Erdbebenfestigkeit des gewählten Materials zu berücksichtigen: Ist Holz sehr gut für seismische Bemessungen geeignet, wenn es nicht zusammengebaut ist, jedoch sehr schlecht, wenn es zusammengebaut ist? Ich denke an die alten japanischen Tempel, die in seismisch viel intensiveren Zonen liegen und dennoch immer noch stehen.

Thomas Wir müssten uns darüber einigen, was zusammenbauen bedeutet, denn die alten Shintotempel wurden zusammengebaut, allerdings mit Holz-Holz-Verbindungen.

Eines der grossen Probleme bei Holz ist die Zugverbindung. Die Zapfenverbindung funktioniert, solange sie auf Druck steht. Unter Zugspannung ist dies nicht möglich.

Um auf das seismische Problem zurückzukommen: Leider werden die Normen von Leuten und Ingenieuren kalibriert, die sich nicht unbedingt gut mit Holz auskennen. Meiner Meinung nach wird Holz aufgrund der Schweizer Normen benachteiligt.

Es gibt heute in der Schweiz auch einen Mangel an «Holzkultur», einen Mangel an Berufsausbildung. Sie kennen das als Ingenieur: Die Zeit, die in einer Ingenieurausbildung dem Thema Holz gewidmet wird, beträgt höchstens 10 % der gesamten Ausbildungszeit. Bei Architekten ist es noch schlimmer. Wenn Sie nicht über die richtigen Kenntnisse verfügen, werden Sie sich nicht an einen Holzbau wagen. Und noch schlimmer: Ein Holzbau erfordert mehr Arbeit in Form von Planungsstunden als ein Betonbau.

Vincent Diese Planungsarbeit wird bei Ingenieuren kaum gewürdigt. Wie schafft man es, sich von einem Metier fesseln zu lassen, das weder künstlerisch noch physikalisch ist, sondern an der Schnittstelle zwischen beiden liegt?

Thomas Wir müssen die Kultur der Schönheit neu für uns entdecken. Wir sollten stolz auf das sein, was wir tun. Wenn ich hierher komme, bin ich stolz, denn die Brücke ist nicht nur funktional, sondern auch schön.

Vincent Es freut mich, das von Ihnen zu hören, denn genau das wollen wir mit dieser Buchreihe «Connexions» erreichen: über Schönheit und Poesie sprechen. Es ist

nicht einfach, als Ingenieur über Poesie zu sprechen.

Thomas Wir leben vor allem in einer Welt, in der uns Rationalität und Materialität verkauft werden, während unsere Vorfahren bauten, um Schönheit zu schaffen. Wenn Sie in eine Kathedrale eintreten, sagen Sie «wow!». Das liegt nicht nur an der Religionsausübung, sondern zuerst an der Schönheit. Nach dem Goldenen Schnitt gebaut.

Vincent Noch eine Frage dazu... Warum ist es schön? Weil Sie von Schönheit sprechen, das scheint offensichtlich, das scheint intuitiv zu sein. Aber als Ingenieur hat man eine Erklärung für die Schönheit. Bei für Holz ist es das Spannungsfeld, das lesbar ist, das vollkommen sauber ist. Man sieht, wie es funktioniert. Bei Beton ist es das Feld der Tensoren...

Thomas Da sprechen wir wieder über Technik. Aber das Messen von Schönheit erfolgt durch die Beherrschung des göttlichen Verhältnisses. Je näher Sie dem Verhältnis von 1 zu 1,618 kommen, desto schöner und eleganter wird Ihr Werk. Je nach Bauwerken schaffen wir es jetzt, die Abschnitte nach dem Goldenen Schnitt zu gestalten.

Wir haben eine Welt geschaffen, in der die Kultur des Egos gefördert wird. «Ich habe etwas gezeichnet und das ist toll», aber das entspricht in Wirklichkeit keiner Harmonieregel.

Vincent Könnte man sagen, dass diese Harmonie die Verbindung zwischen dem Ausdruck der grafischen Statik und einer starken physiologischen Ursache, die mit dieser DNA-Spirale verbunden ist, darstellt?

Thomas Auf jeden Fall. Aber es geht noch weiter. Wir haben den Test in Champéry gemacht. In dem Moment, in dem man im Goldenen Schnitt baut, wird man auch den perfekten Klang haben. Denn Musik ist mathematisch. Eine Note ist eine Länge. Wenn ich «Do» nehme, ist das eine Saite. Wenn ich sie genau in der Hälfte halbiere, erhalte ich «Do» eine Oktave höher. Und wenn ein Raum schlecht konzipiert ist, weil man die Grundregeln vergessen hat, die von den Ägyptern überliefert und später von den Griechen aufgeschrieben wurden, dann klingt das einfach falsch! Also braucht man eine Menge Korrekturtafeln, um einen besseren Klang zu erzielen.

Vincent Also könnte man eine Beziehung, eine Korrelation zwischen der Schönheit der Musik, der Schönheit der Architektur und der Schönheit des Lebens finden?

Thomas Ja, genau das ist es. Und ausserdem ist es mathematisch, es ist geometrisch.

Es ist also technisch. Deshalb sollten Ingenieure an vorderster Front stehen!

Eine weitere Herausforderung besteht darin, die Akteure der Holzbranche wie Gemeinden, Burgen, Gemeinden, Unternehmen und Planer miteinander in Verbindung zu bringen.

Vincent Wenn ich versuche, zusammenzufassen, glauben Sie, dass durch solche verbindenden Projekte eine Art Holzgemeinschaft entstehen könnte, um Dynamiken zu initiieren, die Lobbyarbeit bei den Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten ermöglichen? Wie motiviert man dazu, solche Projekte zu starten?

Thomas Ingenieure und Architekten müssen Lust haben, und die Gemeinden sollten ihr Holz wertschätzen. Sie müssen sich der Bedeutung ihres Holzes bewusst werden. Wir müssen aus dem Wettbewerb zwischen den Berufen in die Kooperation übergehen.

Das ist das, was wir mitnehmen sollten: «Vom Wettbewerb zur Kooperation».

AUSSAGEN

EINE BRÜCKE IM HERZEN DER STADT: DIE BRÜCKE VON BÄTIAZ

Wenn man die überdachte Bätiaz-Brücke erreicht, spürt man, dass ihre Funktion über die Verbindung zwischen dem alten und dem modernen Teil des Quartiers hinausgeht: Sie ist die Verbindung zwischen Freizeit- und Wohngebieten, für die einen ist sie ein Übergang, für die anderen ein Teil ihrer Landschaft. Sie wird zu Fuss, mit dem Fahrrad und mit dem Auto überquert. Diese Brücke gehört allen, die sie nutzen. Sie haben das Wort!

Ein junges Paar überquert sie. Beide sind wahrscheinlich unter 20 Jahre alt:

Der junge Mann: Ich hänge sehr an dieser Brücke, weil meine Grosseltern in der Nähe wohnen und ich, wenn ich bei ihnen bin, die Brücke immer durch das Fenster sehen kann. Ich fahre jeden Tag mit meinem Motorrad drüber.

Die junge Frau: Diese Brücke ist für mich ein Teil der Geschichte von Martinach. Sie schafft eine Verbindung zwischen der modernen Stadt und dem malerischen Quartier la Bätiaz. Von hier aus gelangt man zu mehreren Spazierwegen.

Ein etwa 40-jähriger Mann, der wartet und sich gegen die Brücke lehnt:

Diese Brücke passt für mich sehr gut zur Stadt Martinach, die grosse Anstrengungen

unternimmt, um ihr Kulturerbe aufzuwerten und dadurch Menschen anzuziehen. Ich überquere sie sehr regelmässig zu Fuss mit einem Freund, der Schreiner ist und gerne beobachtet, wie sie gebaut ist. Ich halte dort gerne an, wenn es regnet, und warte, bis der Schauer vorbei ist. Es ist nur schade, dass ein Wald von Verkehrsschildern an ihrer Vorderseite angebracht ist.

Zwei Wanderinnen in Sportkleidung tauchen aus einer Strasse im Viertel la Bâtiаз auf. Sie sind etwa 40 Jahre alt:

Oben vom Schloss betrachtet, woher wir kommen, sieht die Brücke nicht so schön aus wie hier unten. Wir mögen den Gegensatz zwischen ihrer massiven Erscheinung und der Sanftheit, die sie dank der Blumen an ihren Seiten ausstrahlt. Sie ist gut erhalten, imposant. Aber ich frage mich, ob es wirklich sinnvoll ist, Autos drüber fahren zu lassen. Das muss sie doch beschädigen, oder?

Zwei Damen um die 50, wahrscheinlich Anwohnerinnen des Quartiers:

Diese Brücke gehört zu unserem Viertel, aber es stimmt, wir sprechen nie über sie ... eine Anekdote? Sie wurde im Jahr 2000 während der Überschwemmungen durch den Fluss angehoben. Das ist die einzige Anekdote, die wir über sie kennen.

Die beiden Frauen schicken uns zum Haus eines um die siebzig Jahre alten Mannes, Mario Rebord:

Im Jahr 2018 wurde ich gefragt, ob ich während des Bâtiаз-Festes ein paar Worte über diese überdachte Brücke sagen könnte. Da man den 200. Jahrestag des Giétroz-Debäks gedachte, dessen Folgen für das Quartier verheerend waren, schlug ich ein kleines Theaterstück vor, um den 25 Opfern von Martinach und der alten Brücke, die damals weggespült wurde, zu gedenken. Die aktuelle Brücke wurde danach gebaut. Die frühere befand sich weiter oben am Fluss, gegenüber der Kapelle. Wir haben die Katastrophe nachgestellt: Zwei Wachen in napoleonischen Uniformen gaben Alarm vor der nahenden Gefahr; Rauchbomben stellten die Staubwolke dar, die auf uns zukam; Trommeln simulierten den Lärm des Debäks; die alte Brücke, dargestellt durch über den Fluss gespannte Planen ... und dann von der Welle weggerissen. Ein schönes Fest. Einfach, aber schön.

Rede, die bei dieser Veranstaltung gehalten wurde:

Jahrestag des Giétroz-Unglücks – Sonntag, 16. September 2018 – Auszug aus der Rede von

Anne-Laure Couchepin Vouilloz, Präsidentin der Stadt Martinach.

(...)

Doch kehren wir ins Jahr 1818 zurück. Das Unglück überrascht das Tal, Wasser und Holz werden überall hin geschwemmt und unsere Stadt wird verwüstet. Die Brücke von Bâtiаз wird von der tobenden Dranse weggerissen. Die Wiederaufbauarbeiten werden lang und kostspielig. Dennoch erkennt der Präsident des Zêdens, Philippe Morand, die Gelegenheit und kauft die Grundstücke, die später die Errichtung des heutigen Hauptplatzes ermöglichen, auch dank der Verlagerung des Flussbetts der Dranse nach dem Hochwasser von 1345. Die erste Erwähnung einer Brücke in unserer Stadt stammt aus dem Jahr 1291: Der Bischof von Sitten handelt mit der Gemeinde Mailand über den Warenverkehr und spricht von der Erhebung von Zöllen für die Instandhaltung der Granges-Brücke; diese muss sich im gleichnamigen Viertel, in der Nähe der Kirche, also wahrscheinlich am heutigen Standort des Hauptplatzes, befunden haben! Schon damals ein strategischer Ort! 1349 wurde in la Bâtiаз eine Brücke gebaut, für deren Instandhaltung ein Wegzoll erhoben wurde. Diese Brücke bestand bis zum Unglück von 1818. Im Jahr 1829 wurde dann eine neue Brücke an ihrem heutigen Standort errichtet, nachdem die alte zwischenzeitlich provisorisch repariert wurde. Die heutige Brücke verdankt ihre Form den Umbauten von 1920 und 1948 sowie den jüngsten Renovierungen. Sie war schon immer ein unumgänglicher Durchgangs- und Transitpunkt auf dem Weg zum St. Bernard und sogar zum Simplon. Der Ursprung unserer Stadt liegt in ihrer Lage: Um den ungestörten Durchgang durch unsere Region zu sichern, entsandte Julius Caesar seine Truppen zur Eroberung. Er benötigte zwei Anläufe, aber schliesslich gelang es ihm, in Martinach eine prächtige Stadt zu errichten, die uns wunderbare Schätze hinterlassen hat. (...)

An diesem Festtag möchte ich die Bedeutung dieser Brücke, Ihrer Brücke, hervorheben. Sie vereint zwei Stadtteile, verbindet die gesamte Bevölkerung und bringt die Bewohner von Bâtiаз und der Innenstadt näher zusammen. In dieser modernen Zeit, in der wir uns unseren Freunden aus Charrat annähern, wünsche ich, dass wir die Geselligkeit, die uns vereint, weiterhin pflegen und die Brücken nicht abbrechen – ob mit oder ohne Fluss darunter! (...)

BERICHT

DIE ALTE BRÜCKE VON MONTHEY: EIN BEMERKENSWERTES BAUWERK?

Die alte Brücke von Monthey über die Vièze wurde zwischen April und November 1809 von Gaspard Egger, einem Zimmermann aus Bex, erbaut. Sie ist ein Wahrzeichen des

Hauptorts des Chablais und ein «aussergewöhnliches Zeugnis der Zimmermannskunst jener Zeit». Die Brücke wird oft für ihre bemerkenswerte Bauweise gelobt, doch wie steht es wirklich um sie? Jean-Émile Fellay, Zimmermann und Dachdecker, der sich für Geschichte und das kulturelle Erbe begeistert, hat sich bereit erklärt, dieses Kunstwerk zu besichtigen und uns seine Eindrücke zu schildern.

Bis 1956 war die überdachte Brücke von Monthey für den Verkehr geöffnet. Bereits seit einigen Jahren bestanden Bedenken über die Sicherheit bei der Überquerung aufgrund ihres baufälligen Zustands. Als es darum ging, die Gestaltung des Quartiers zu überdenken und einen neuen Verkehrsweg zu planen, wurde zunächst die Idee geäussert, die alte Holzbrücke, die ein Relikt einer vergangenen Zeit darstellt, durch ein Betonbauwerk zu ersetzen. Doch die Denkmalpflege und die Bevölkerung von Monthey sahen das anders. Ein neues Projekt, das es ermöglichen sollte, die Brücke für den Fussgängerverkehr zu erhalten und in der Nähe ein neues Bauwerk für den motorisierten Verkehr zu errichten, wurde von der Stadt dem Kantons vorgelegt und vom Bund genehmigt. So entstand das Quartier «Pont», wie wir es heute kennen. Genau dort findet das Treffen mit Jean-Émile Fellay statt.

Auf dem Weg zur Brücke wirkt es, als würde er sie bereits mit seinem Blicken suchen. Er berichtet auch schon einiges über sie, obwohl Jean-Émile mit dieser speziellen überdachten Holzbrücke bislang nicht wirklich vertraut ist.

«Diese Bauwerke wurden vielleicht als temporäre Brücken geplant. Im Falle einer Überschwemmung liess sich eine Holzbrücke dieser Art leichter mitreissen als eine Struktur aus Stein oder Mauern. Man konnte sich dann vorstellen, einen Teil des Materials zu bergen und wieder zu verwenden, um die Brücke neu zu errichten.» So interpretiert Jean-Émile Fellay den Umstand, dass man in einigen besonders gefährdeten Walliser Flüssen im 19. Jahrhundert und sogar davor Holz anstelle von Stein verwendete. Doch er fügt sofort hinzu: «Was ich Ihnen sage, ist nicht wissenschaftlich, sondern die Wahrnehmung eines Handwerkers, eines Zimmermanns.» Und er fährt fort: «Wir wissen zum Beispiel, dass bei der Katastrophe am Giétroz, als man die mögliche Katastrophe bereits ahnte, die Konstruktion der Brücke von Bâtiаз gelöst wurde, damit das Bauwerk leichter weggeschwemmt werden konnte. Das könnte dazu beitragen, einige Bauteile zu retten und vor allem das Risiko eines Rückbaus zu vermeiden, falls die Brücke an Ort und Stelle bleibt.» Die überdachte Holzbrücke von Monthey ist das älteste Bauwerk dieser Art, das im Wallis erhalten geblieben ist. Diejenige von Bâtiаз

in Martinach ist zwanzig Jahre jünger. Beide Brücken befinden sich an Nebenflüssen, die einer Hochwassergefahr ausgesetzt sind: nämlich die Vèze und die Dranse. Unter den verschwundenen Brücken desselben Typs seien einige genannt: die von Vernayaz über die Trient oder im Oberwallis die Brücke über die Saltina in Brig-Glis. Wenn man diese vier Brücken betrachtet, befinden sie sich an strategischen Achsen, sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus militärischer Sicht: die «Grand Route» des Wallis für die ersten drei, die Simplonstrasse für die letzte. Angesichts dieser Überlegungen kann man in der Tat annehmen, dass die Wahl des Holzes anstelle von Stein nicht zufällig ist. Vielleicht, um die Gefahr von Überschwemmungen bei Hochwasser zu verringern, aber auch aus militärischen Gründen: Einige Brücken wurden aus Holz gebaut, um im Falle eines Anmarsches des Feindes schnell zerstört werden zu können. Dokumente belegen dies für die überdachte Holzbrücke von Portedu-Sceux. Weitere Aspekte können die Wahl dieses Materials erklären: seine Verfügbarkeit in der Nähe des Bauorts, die Kosten des Bauwerks, die Möglichkeit, das Bauwerk bei Bedarf abzubauen, um es zu verlegen oder anzuheben usw.

«Deshalb also aus Holz. Nun gilt es noch zu verstehen, warum sie überdacht sind», fährt Jean-Émile Fellay fort. «Um die Lebensdauer der Brücke zu verlängern, indem man sie vor Umwelteinflüssen schützt.» Die gleiche Überlegung zur Langlebigkeit erklärt die Wahl der verwendeten Holzarten: Lärche und Eiche. Sehr widerstandsfähige Hölzer, die in der Nähe der Baustelle leicht zu finden waren. Das Gleiche gilt für die ausgewählten natürlichen Schiefer auf dem Dach. «Man sieht, dass das Dach erneuert wurde, aber im Einklang mit dem Original.»

Ein aussergewöhnliches Bauwerk

Mit diesen Grundlagen nimmt sich Jean-Émile Fellay die Zeit, die Details der Brücke zu begutachten. Er betrachtet die verschiedenen ineinandergreifenden Holzelemente, schätzt die Spannweite, beobachtet die Verteilung der Kräfte und geht sogar ans Flussbett, um das Bauwerk von unten zu sehen.

«Es ist wirklich ein aussergewöhnliches und gut erhaltenes Bauwerk», sagt er und lächelt dabei. «Es ist sehr elegant. Sehen Sie, wie schlank es ist! Alles wurde so gestaltet, dass der Raum vollkommen frei bleibt, damit Postkutschen oder Heuwagen problemlos hindurchfahren können.» Die Brücke von Monthey hat eine Länge von 20 Metern bei einer Fahrbahnbreite von 6,2 Metern, mit einer Firsthöhe, die ein schönes, luftiges Volumen bietet. Im Gegensatz zur la Bâtiâz-Brücke, die auf zentrale Stützpunkte zur Lastabtragung setzen kann, werden bei dieser

Brücke alle Lasten auf die Aussenwände abgeleitet. Sie besteht nur aus einer einzigen Fahrspur. «Es ist keine leichte Aufgabe, das gesamte Gewicht des Verkehrs und die Last des Daches, die auf drei Hauptbalken verteilt ist, zu verteilen.» Um diese Konstruktion zu vervollständigen, lenken schräge Teile die Lasten auf die Widerlager. Sie dienen auch als Versteifungen. Diese Teile stabilisieren das gesamte Bauwerk und verhindern, dass es vom Wind hin- und hergerissen wird. «Wenn ich eine schnelle Schätzung abgeben sollte, würde ich sagen, dass wir etwa 300 m² Dachfläche haben, ungefähr 80 kg Schiefer pro m². Das sind 25 Tonnen nur für die Überdachung, und ich schätze, dass es noch einmal so viel für die Dachkonstruktion sind. Das sind immerhin mehr als 50 Tonnen, die auf dem Bauwerk lasten. Natürlich verteilt auf die Anzahl der Stützen. Auf jeder Seite stützt sich ein Teil auf die Wand. Und es gibt den ganzen mittleren Teil, der die Last des Dachs sowie die des Verkehrs trägt. Ehrlich gesagt, man muss schon mutig sein, um so eine Brücke zu bauen!»

Jean-Émile Fellay setzt seine Besichtigung fort, geht hin und her von einem Ende der Brücke zum anderen, verweilt bei einigen Details und kommentiert sie.

«Sehen Sie, wie die Sparren verzapft sind! Fast alles ist aus Holz. Metallteile sind selten.» Aus Sicht des Erhalts lobt Jean-Émile Fellay die geleistete Arbeit. An einigen Stellen wurden Teile ausgetauscht, an einigen Orten gibt es Metallverstärkungen, aber keine zu «aufdringlichen» Eingriffe, welche die Schönheit der Zimmermannsarbeit aus dem 19. Jahrhundert verdecken würden. Neben der beeindruckenden technischen Ausführung findet sich hier auch eine dezente, aber wirkungsvolle ästhetische Gestaltung: die Dachflächen sind schräg und lassen das Tageslicht über die Geländer strömen; einige Balken sind leicht gebogen, und die Enden sind kunstvoll bearbeitet. «Man sieht auch, dass die grossen Teile mit der Axt bearbeitet wurden! Natürlich hatten sie die Möglichkeit zu sägen, aber die Arbeit mit der Axt kann sehr genau und filigran sein. Das ist wirklich eine schöne Kunst der Zimmerleute jener Zeit. Ehrlich gesagt, es ist großartig!» Jean-Émile Fellay versteckt seine Bewunderung nicht. Hat die Brücke von Monthey in seinem Herzen etwa diejenige von Bâtiâz verdrängt?!

PORTFOLIO

ADRIENNE BARMAN

Als ich die Gelegenheit erhielt, Zeichnungen zu den verschwundenen Holzbrücken des Wallis anzufertigen, stellte ich mir die Frage, wie ich dieses Thema angehen soll. Um darauf eine Antwort zu finden, machte

ich mich auf die Suche nach den Spuren dieser Brücken. Ich besuchte einige Orte, an denen sie einst standen, und versuchte, sie in ihrer damaligen Zeit vor meinem inneren Auge zu rekonstruieren, inspiriert von Zeichnungen und Fotografien, die ich hatte.

Was mich besonders beeindruckte, war die Veränderung der Landschaften im Lauf der Zeit. Einst waren diese Brücken unerlässlich, sie bildeten lebenswichtige Übergänge und waren ein schönes Beispiel für die Baukunst. Heute scheinen die Landschaften so zugänglich und selbstverständlich, dass der Kontrast zwischen beiden Epochen für mich verblüffend war. Diese Überlegung führte mich zu der zentralen Idee meines Projekts: die verschwundenen Brücken wieder zum Leben zu erwecken, indem ich sie in ihre aktuelle Umgebung integrierte.

Mein Ansatz besteht darin, die Vergangenheit und die Gegenwart gegenüberzustellen, um die Transformation der Landschaften zu veranschaulichen. Um diesen Unterschied zu verdeutlichen, habe ich mich entschieden, die zeitgenössischen Landschaften zu kolorieren, während ich die Brücken in einer schwarz-weißen Färbung belasse, ganz im Stil alter Bilder. Dieser visuelle Kontrast ermöglicht es den Brücken, sich vom Hintergrund abzuheben und als Echos der Vergangenheit zu erscheinen, die in die Gegenwart wirken. Eine Brücke ist hingegen farbig, da sie auch heute noch existiert.

Anstatt Figuren hinzuzufügen, zog ich es vor, symbolische Tiere zu nutzen. Jedes Tier wurde aufgrund seiner Verbindung zur Geschichte der Brücke oder als Emblem für den Ort, an dem sie sich befand, ausgewählt: Adler, die Symbole Napoleons für die Brücke von Brig, Löwen für Visp, ein Bär für Orsières, kämpfende Steinböcke, um an die Schlacht von Trient zu erinnern, und sogar ein Drache, um den Brand zu symbolisieren, der eine Brücke zerstörte. Diese Kreaturen verleihen den Zeichnungen eine narrative und spielerische Dimension, während sie gleichzeitig auch meine eigene persönliche Welt durchscheinen lassen.

Bei der Erstellung meiner Zeichnungen habe ich mir einige Freiheiten genommen, insbesondere was die Perspektiven und die Darstellung der Brücken betrifft, je nachdem, welche Informationen mir zur Verfügung standen. Ich habe auch geografische Koordinaten integriert, um die Brücken genau zu lokalisieren. Ausserdem habe ich wichtige Daten hinzugefügt. Sie legen die Gründe und den Zeitpunkt des Verschwindens dar.

WANDERUNG

**DIE GEDECKTEN BRÜCKEN
DES GOMS**

Am östlichen Ende des Kantons Wallis liegt das Goms. Im Winter ein Paradies für Langläufer und im Sommer ein Ziel für Wanderer und Radfahrer, kann die Region auch mit einem reichen architektonischen Erbe aufwarten. Hier gibt es etwa siebzig barocke Kirchen und Kapellen sowie Dörfer mit zahlreichen Holzhäusern und Malensässen im typischen Walliser Stil. Drei von ihnen beherbergen auch Holzbrücken, eine stammt aus dem Jahr 1944, die beiden anderen aus den 1980er Jahren.

Die von uns vorgeschlagene Wanderung führt von Ulrichen über das Dorf Münster nach Reckingen, mit einer Fahrrad- und einer Fussvariante. Es ist auch möglich, die drei Brücken im Winter zu Fuss oder mit Langlaufskiern zu erkunden, wenn die Routen ein wenig angepasst werden.

Ulrichen

Wenn Sie am Bahnhof von Ulrichen ankommen, gehen Sie in Richtung Dorf. Schauen Sie dann auf der Hauptstrasse nach rechts. Sie werden die erste überdachte Holzbrücke auf der Strecke sehen.

Es handelt sich dabei um eine Fussgängerbrücke, die 1987 eingeweiht wurde. Vor dieser Zeit benutzten die Fussgänger die Betonbrücke genauso wie die Autos. Auf einer zu bestimmten Zeiten stark befahrenen Strasse - da sie zum Nufenenpass führt - war die Gefahr gross. Die Brücke hat daher in erster Linie eine Sicherheitsfunktion. Sie wurde aus Lärchenholz gebaut und erinnert an die Architektur der Häuser im Dorfkern. Überqueren Sie die Brücke und folgen Sie dem Rottenweg, der direkt danach auf der rechten Seite beginnt. Der erste Teil der Strecke folgt diesem Weg sowohl mit dem Fahrrad (Route 1 von SchweizMobil) als auch zu Fuss. Beide Routen verlaufen bis zum Dorf Geschinen gemeinsam.

Bleiben Sie immer auf der linken Seite der Rhone. Sie durchqueren sehr schöne Wiesengebiete, die von baumbewachsenen Flächen unterbrochen werden. Wenn Sie am Nordischen Zentrum Ulrichen angekommen sind, machen Sie sich keine Sorgen! Sie befinden sich immer noch auf der richtigen Route. Gehen Sie an den Gebäuden vorbei, der Weg setzt sich hinter dem Hügel fort.

Auf der rechten Uferseite nach Münster

Ab der Brücke in Geschinen schlagen wir Ihnen eine Variante der Route 1 vor, um ins Dorf Münster zu gelangen. Überqueren Sie die Brücke und die Eisenbahngleise und nehmen Sie den Landwirtschaftsweg, der gleich

links von Ihnen abzweigt. Auf diese Weise erreichen Sie den unteren Teil des Dorfs Münster. Sie befinden sich auf der Bahnhofstrasse. Sobald Sie das bebaute Gebiet erreicht haben, gehen Sie diese Strasse hinauf bis zur Hinterdorfasse, einer schönen gepflasterten Strasse, die zu Ihrer Linken wieder hinunterführt. Sie führt Sie zu unserer zweiten überdachten Holzbrücke, die den Müntstigerbach überquert. Dies ist die neueste unserer Brücken, erbaut 1989.

Zwei Jahre zuvor, am 24. August 1987, richtete ein meterhoher Murgang grosse Schäden im Dorf an. Zeitungsberichten zufolge wurden mehr als 170 Gebäude und Grundstücke beschädigt, darunter 27 Häuser (eines davon völlig zerstört); die Eisenbahnlinie wurde in Mitleidenschaft gezogen; sechs Brücken wurden weggespült, darunter auch die Brücke, die sich hier befindet.

Zu Fuss: Überqueren Sie die Brücke und nehmen Sie den kleinen steinigen Weg entlang des Wildbachs. Überqueren Sie die Bahnlinie, gehen Sie am Flugplatz vorbei und wechseln Sie auf die linke Uferseite. Folgen Sie dem Schild «Rottenweg» auf einem kleinen, ansteigenden Weg. Die Route führt durch einen Lärchenwald und bietet schöne Ausblicke aufs Tal. Von Juni bis September können Sie sich vielleicht an wilden Heidelbeeren erfreuen!

Mit dem Fahrrad: Nehmen Sie die erste abwärts führende Strasse (Sagerstrasse). Überqueren Sie die Bahngleise, fahren Sie am Flugplatz vorbei und nehmen Sie wieder die Route 1.

Reckingen

Immer dem Rottenweg oder der Veloroute 1 folgend, gelangen Sie nach Reckingen, dem ältesten Dorf des Tals. Nutzen Sie die Gelegenheit, diese kleine Perle zu besichtigen, durch die Strassen mit ihrer traditionellen Architektur zu schlendern, die wichtigste Barockkirche des Oberwallis zu besichtigen und die letzte gedeckte Holzbrücke unserer Wanderung zu betrachten! Sie können sie nicht verfehlen. An der ersten Kreuzung befindet sie sich auf Ihrer rechten Seite. Eine erste Brücke, die 1840 von Anton Blatter gebaut wurde, wurde 1894 wahrscheinlich mit einem Dach neu errichtet. Diese wurde 1944 durch die heutige Brücke, die «Hüsli-Brücke», ersetzt.

Am nordseitigen Giebel befindet sich eine Widmung, in der die «fachkundigen Männer, die diese Arbeit ausführten» erwähnt werden: Andreas Biderbost aus Reckingen, Robert Albrecht und Albert Zinner aus Mörel. Ausserdem wird darin erwähnt, dass die Arbeiten 1944 auf Kosten der Gemeinde durchgeführt wurden. Hinzufügen ist, dass das Bauwerk nach den Plänen des Ingenieurs Jean Barras aus Bulle errichtet wurde.

Der Südgiebel erhält seinerseits eine religiöse Inschrift, die mit folgenden Worten übersetzt werden kann: «Maria, Mutter der Christenheit, sei die Brücke, die uns in die Ewigkeit führt, bewahre uns vor Feuer und Dürre und gewähre uns einen sanften Tod».

Praktische Informationen**Dauer:**

2 Std. 15 Min. (zu Fuss),
45 Min. (mit dem Fahrrad)

Distanz:

8,75 km (zu Fuss), 8,5 km (mit dem Fahrrad)

Positive Höhenmeter:

ca. 160 m (zu Fuss),
ca. 70 m (mit dem Fahrrad).

Schwierigkeitsgrad

Leichte Strecke

Start: Bahnhof Ulrichen

Ankunft: Bahnhof Reckingen

Die Strecken können leicht verlängert werden, indem man in Oberwald startet oder weiter ins Tal fährt. In allen Dörfern gibt es einen Bahnhof. Sportgeschäfte vermieten Fahrräder (auch E-Bikes).

Nützliche Infos

www.goms.ch — <https://www.sbb.ch/de>

**Finden Sie die Strecken auf der
SchweizMobil-Karte.**

← Strecken zu Fuss



← Strecken mit dem
Fahrrad

