

Les transports routiers du Saint-Gothard et leur histoire

Autor(en): **Schoch, Heiner / Kippe, Silvio / Edlin, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **67 (1972)**

Heft 1-fr

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174278>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les transports routiers du Saint-Gothard et leur histoire

Pour l'homme d'aujourd'hui, le mot Gothard évoque vingt minutes de trajet sous la montagne ou bien quelque imposant paysage aperçu avant Göschenen ou après Airolo. Mais il n'accorde guère de pensées au col du St-Gothard qui, durant des siècles, a été un lieu historique d'une évidente et durable importance politique, économique et militaire.

Le Gothard fut d'abord à la fois un lien et une barrière. Il est malaisé de dire quand il est devenu passage. Les uns parlent de l'époque romaine, d'autres de celle de Charlemagne. Mais son nom même fournit une indication: au XI^e siècle vécut Godehardus, évêque de Hildesheim, qui fut béatifié et à qui fut dédié l'hospice construit au sommet du col. La première date précise connue est celle du passage d'un abbé allemand qui, revenant d'Italie, a passé le Gothard en 1236. Quant à la première mention de l'hospice dans un texte, elle date de 1333. En ces temps-là, il s'agissait d'une route de pèlerinage très mal aménagée. Mais la voie la plus directe du nord au sud était ainsi découverte; les marchands milanais ne tardèrent pas à l'adopter, et peu à peu le chemin fut amélioré; en particulier par la construction de refuges où les voyageurs étaient réconfortés et soignés; on en comptait huit entre Flüelen et Airolo.

Dans la première moitié du XIII^e siècle, la Confédération suisse prend naissance par la lettre de franchises qu'Henri, fils de l'empereur Frédéric Barberousse, accorde aux Uranais qui s'étaient rangés du côté de l'empereur contre le pape, et qui avaient travaillé à la route du Gothard au bénéfice du premier. C'est ainsi que le col du Gothard est relié par l'histoire à la naissance de la Confédération.

A cette époque le trafic est entre les mains de communautés de convoyeurs et de muletiers. On en trouve à Flüelen, Silenen, Wassen et Andermatt et, sur l'autre versant, à Airolo, Giornico et Bellinzzone. Au sommet du col s'opérait le transbordement des marchandises. Pour celles-ci, outre le prix du transport et de la douane, il fallait acquitter des droits destinés à l'entretien de la route et des ponts. A cette époque, le chemin, pavé de granit, avait une largeur moyenne de trois pieds.

Après la mort d'Albert Ier (1308), sous le règne duquel le pays d'Uri avait beaucoup souffert, la surveillance sur le col du Gothard fut confiée aux trois Waldstätten; bientôt après, les autorités uranaises édictèrent le premier règlement pour les transporteurs grâce auquel le trafic du Gothard prit un nouvel essor.

A pied ou à mulet

Les voyageurs étaient piétons ou bien faisaient route à mulet. On cite pourtant le juriste Adam, d'Oxford, qui, en 1401 (et cela au mois de mars!), voulut être le premier à être voituré; son char, tiré par un bœuf, dut être démonté pour franchir les passages les plus scabreux. Et on retiendra aussi le témoignage du pasteur H.-R. Schinz: «Il y a des endroits où la pente est si raide que le chemin ressemble à un mur appuyé à la montagne; il fait des lacets si aigus que nos chevaux, sur un espace de deux cents pas, s'avançaient les uns au-dessus des autres.» Description confuse, mais qui prouve combien le passage était encore malaisé.

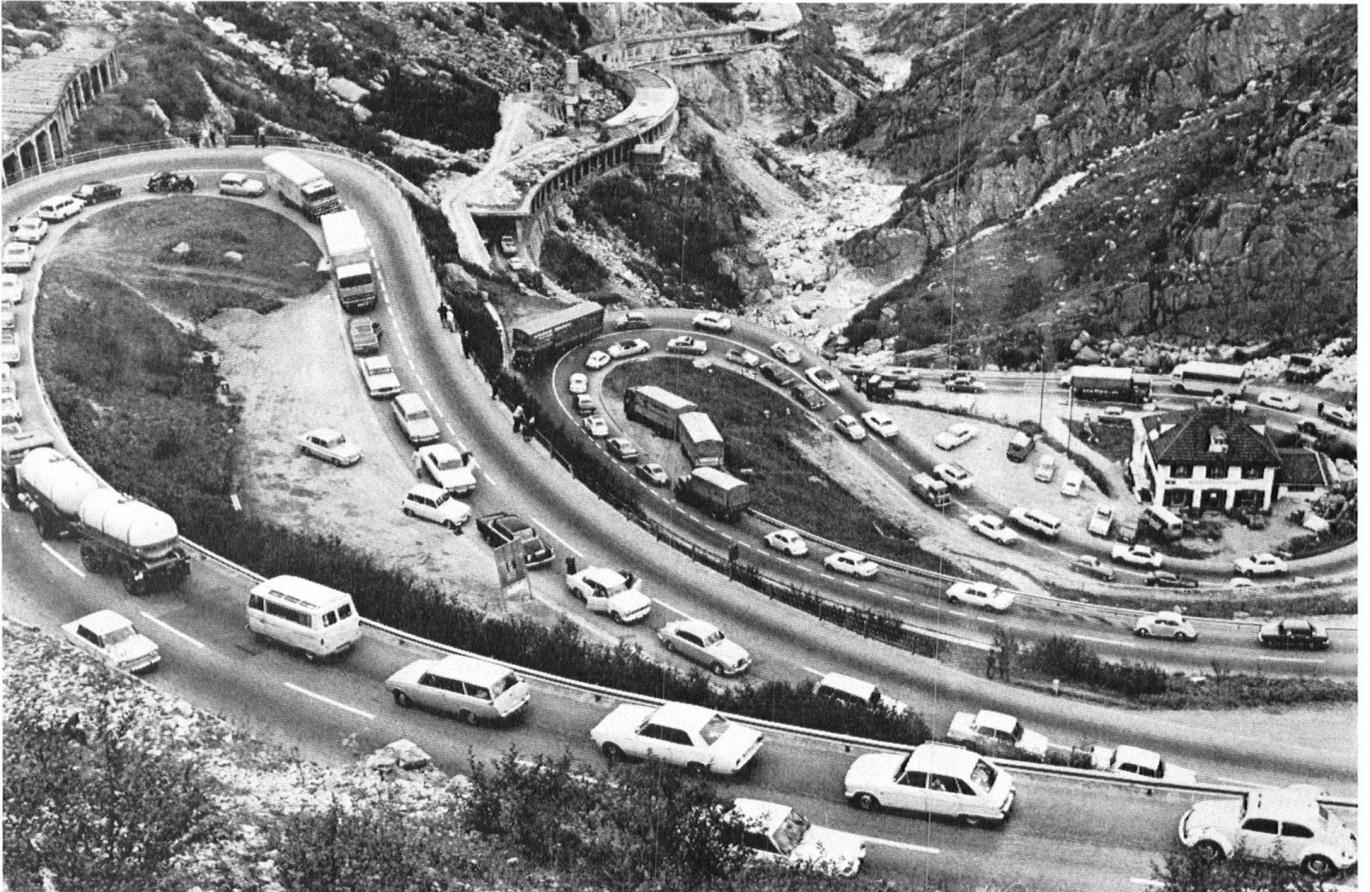
La poste

Vers la fin du XVII^e siècle, la route fut élargie et pavée; le passage des Schöllenen fut facilité, de sorte que le Gothard devint plus ou moins carrossable. Mais des relations postales avaient existé longtemps auparavant; le pape Clément VII se faisait envoyer régulièrement des nouvelles; c'est ainsi qu'il fut informé le 22 avril 1531 de la mort de Zwingli sur le champ de bataille de Kappel onze jours avant. D'autre part, Diego Maderni († 1687), citoyen luganais, créateur d'un réseau postal très étendu, assurait un courrier hebdomadaire de Lucerne à Milan. La course Zurich-Milan prenait trois jours.

Dès 1795, les hostilités entre Russes et Français qui eurent pour théâtre le Gothard entraînaient la destruction de nombreux ponts, d'où s'ensuivit une longue interruption du trafic. Les cantons intéressés décidèrent en 1820 de construire une route entièrement nouvelle, qui fut achevée dix ans plus tard. Dès lors circula une diligence à cinq chevaux, d'abord deux fois par semaine, bientôt chaque jour. Dès 1849, quand les postes furent fédérales, il y eut de nouveaux progrès. D'Urseren à Airolo, le trajet demandait quatre heures et demie, jusqu'à Côme vingt-deux. Dans l'été 1876 on dénombra au col 70 000 personnes; six ans plus tard, après l'inauguration du tunnel, plus de diligence; seulement quelques touristes.

Avec le moteur, le col reprend vie

Le sommeil de la belle-au-bois-dormant dura un temps. Mais il fut troublé par les premières automobiles et, en 1922, un car postal s'y montra. Nouvelle reconstruction de la route, et peu à peu celle du Gothard devint pareille à celles qui franchissent les autres cols alpins.

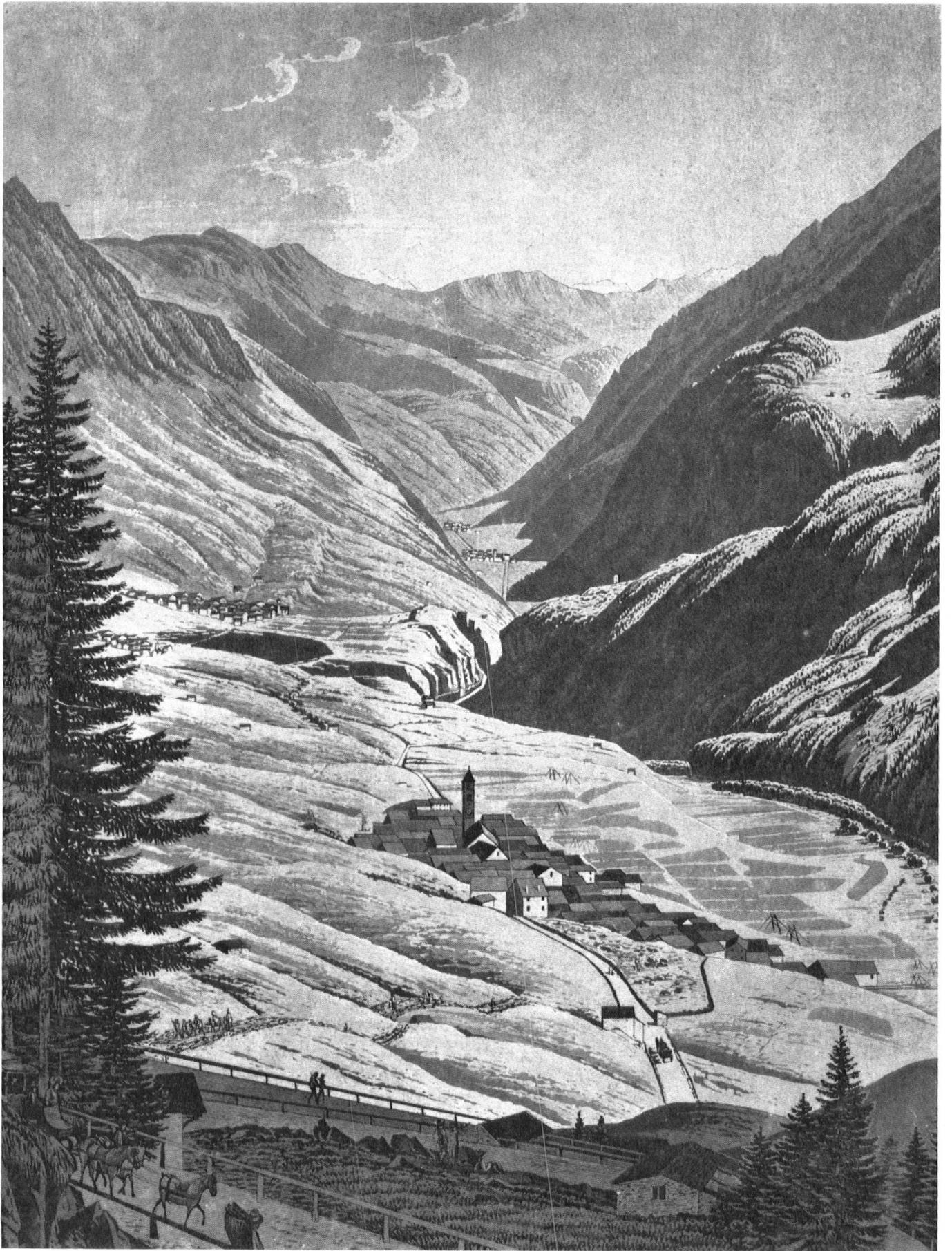




Vue aérienne, à comparer avec celle de la page 13. À gauche, l'ancienne route avec les lacets de la gorge de Tremola; à droite, la nouvelle route.

L'aménagement spécifique pour le trafic automobile est d'ailleurs nécessaire; car, non seulement au début du siècle, mais aujourd'hui encore, certains conducteurs sont inconscients de ce qui peut les attendre à deux mille mètres d'altitude. «Quand la vallée d'Urseren est couverte d'une légère couche de neige, nous raconte le chef de la station S.O.S. du Touring Club de l'hospice, voilà un gaillard qui s' imagine qu'on fait encore les foins au sommet du col, qui s'engage dans la rude montée et qui est ébahi quand sa voiture s'immobilise dans une congère.» Et M.A. Stutzer d'ajouter que même avec les puissantes voitures modernes, le passage du col peut poser des problèmes. Nous avons pu nous entretenir avec l'un des agents du Touring Club qui depuis 17 ans est actif dans le service des patrouilles et des dépannages. Le poste de secours du Touring Club est maintenant ouvert vingt-quatre heures sur vingt-quatre, deux agents se relayant de douze en douze heures. Depuis quelques années, le poste est relié avec la centrale militaire d'Airolo; tous les signaux d'alarme sont reçus à Airolo et instantanément retransmis au poste.

*Page 18 en haut: Trafic estival dans les Schöllenen.
En bas: La galerie de la nouvelle route, côté tessinois, qui évite la gorge de Tremola.*



Au printemps surviennent des chutes de neige imprévues, pareillement en automne, qui mettent dans l'embarras, et souvent immobilisent des automobilistes. «Nous nous sommes trouvés, c'est encore un récit de M. Stutzer, dans l'automne 1966, bloqués le jour où nous avions décidé d'évacuer le poste. Il était tombé une si grosse neige pendant la nuit, et par un vent si violent, que nous ne pûmes pas, avant la fin de la semaine, utiliser la souffleuse qui finalement nous délivra.»

Et notre informateur nous donna encore un exemple assez plaisant de négligence qui aurait pu

avoir des conséquences plus graves: «Un jour d'automne, il y avait une légère couche de neige sur la route, l'hospice fut avisé d'Airolo qu'un gros camion avait pris le départ pour le col. Nous le vîmes passer devant l'hospice, ses chaînes à neige brinquebalant à l'arrière; il ne s'arrêta même pas; à peine eut-il amorcé la descente vers Andermatt, le lourd véhicule se mit à patiner et fit la culbute hors de la route. La neige tombait en abondance; le camion, qui transportait des chaussures, ne put être dégagé; il passa l'hiver sous un mètre de neige. Et, au printemps, avant que le col eût été ouvert au trafic, la marchandise fut récupérée par la voie des airs.»

*Heiner Schoch, Silvio Kippe,
Martin Edlin (trad. Ld G.)*

Ernest Leisi, vétéran et membre d'honneur 1878-1970

J'ai connu l'homme mûr et le vieillard. Grâce à M. Bruno Meyer*, j'ai découvert ce que furent son enfance et sa jeunesse.

Enfance et jeunesse

Enfance lourde de peines et de privations, dont la génération d'aujourd'hui peut malaisément se faire une idée.

Urs Leisi, père d'Ernest, était bernois (famille de paysans), mais le bien du grand-père était allé au fils aîné. Urs fit un apprentissage de meunier et il épousa une fille de meunier. Ce couple avait changé quatre fois de travail et de résidence le jour où Ernest, âgé de sept ans, entra à l'école de Stalden dans l'Emmental. Un beau jour, un boulanger qui devait de fortes sommes à Urs Leisi disparut, mettant son créancier au bord de la faillite. Leisi mit des années à éteindre ses dettes.

A l'école, Ernest se distingua; le maître avait 70 élèves répartis en neuf degrés. Il faisait passer son brillant élève de degré en degré, si bien qu'au bout de

trois ans, Ernest était dans le neuvième. Il jouit profondément de la vie scolaire, des amitiés qu'il y noua, et, comme il était naturel, ambitionnait de devenir lui-même maître d'école. Il continua ses études à l'école secondaire (primaire supérieure) d'Aarberg, non loin de Kappelen où étaient venus s'établir Urs et sa famille. Il se mit au français et à l'anglais; puis au latin, et même aux éléments du grec que lui enseignait le pasteur du village. La bibliothèque de l'école lui fournissait de la lecture; en hiver principalement, car, en été, il devait donner tout son temps libre au travail des champs.

En 1895, il entra au gymnase de Zurich. Un avocat zuricois, veuf, Dr Gieske, désireux que son fils ait à demeure un compagnon de même âge, avait choisi le petit paysan bernois, qui fut admis en cinquième. Grand changement pour le jeune Leisi, d'abord intimidé dans ce milieu si différent de celui où il avait vécu jusque-là. Mais ses succès scolaires lui donnèrent de l'assurance; il étudiait avec passion et termina premier de sa promotion. De cette période zuricoise date aussi sa première rencontre avec le monde des Alpes, qui le fascina et fit de lui un fervent alpiniste.

Il n'avait qu'un désir: poursuivre ses études. Une heureuse circonstance lui vint en aide. Les élèves devaient, avant l'examen, esquisser leur biographie. Les maîtres de Leisi, apprenant ainsi sa situation, se cotisèrent pour lui accorder un prêt, lequel, si on y ajoutait un subside de l'Etat et le produit de leçons particulières, lui permettrait de pousser jusqu'au doctorat.

* Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Heft 108, 1970

Image tirée de Kälin et Suter 15 Ansichten der neuen Gott-hard-Strasse, Zurich 1833. Au premier plan, Airolo; au second plan, à gauche, Madrano; plus loin, Piotta et Ambri.

Das Gotthard-Hospiz gehört dem Schweizervolk

Vernissage und Jubiläum auf der Passhöhe

An einer von der Stiftung Pro St. Gotthard im Gotthardhospiz veranstalteten Pressekonferenz konnte der Geschäftsleiter des Schweizer Heimatschutzes, Ambros Eberle, mit grosser Genugtuung auf das ausgezeichnete Resultat hinweisen, das die im Spätwinter und Frühling dieses Jahres durchgeführte Sammlungsaktion gezeitigt hat. Als deren Ziel wurde angestrebt, eine Summe von 2 Millionen Franken zusammenzutragen, wovon 1,175 Millionen Franken für den Ankauf der Liegenschaft mit acht Gebäulichkeiten und rund 825 000 Franken für eine erste Sanierungs- und Erneuerungsetappe verwendet werden sollten. Zunächst wurde ein Gründungskapital von 810 000 Franken geäufnet, an welches der Bund 500 000 Franken, der Kanton Tessin 150 000 Franken, der Kanton Uri 100 000 Franken, die Gemeinde Airolo 50 000 Franken, der Schweizer Heimatschutz und der Schweizerische Bund für Naturschutz zusammen 100 000 Franken entrichteten. Die Sammelaktion selbst, ohne die Gründerbeiträge, hat ein vorläufiges Ergebnis von 1,197 Millionen Franken erbracht: zirka 32 000 Einzahlungen von privater Seite ergaben 635 000 Franken, rund 250 Zuwendungen von Firmen aus Handel und Industrie 230 000 Franken, 720 Einzahlungen von Kantonen und Gemeinden 330 000 Franken. Der Vertreter des Schweizer Naturschutzes, Leo Schmid, konnte dem Präsidenten der Stiftung Pro St. Gotthard, Dr. C. Marti (Airolo), einen Check im Betrage von 65 000 Franken überreichen. – Von der genannten Gesamtsumme sind Kosten im Betrage von rund 80 000 Franken in Abzug zu bringen.

Man darf angesichts der breiten Streuung der Geldgeber wohl behaupten, dass der vorläufige Nettoerlös von 1 926 925 Franken zur These berechtige, das Gotthardhospiz gehöre nun dem Schweizer Volk. Die Stiftung als Treuhänder ist gewillt, alles zu unternehmen, dem Hospiz eine der Tradition der Stätte würdige Zukunft zu sichern. Zunächst soll das Gebäude des «alten» Hospizes mit seiner Kapelle restauriert und seine künftige Zweckbestimmung grundsätzlich überprüft werden. Des weitern ist der Bau einer Kläranlage projektiert. Für die nächste Zeit haben in Mitgliedern der Urner Hotelierfamilie Tresch treffliche Pächter gefunden und damit die Voraussetzungen geschaffen werden können, dass der Betrieb in bester Weise aufrechterhalten bleibt.

An der Wiedereröffnung des Hospizes und Hotels unter den neuen Eigentumsverhältnissen entboten der Präsident der Stiftung, Dr. Marti, und der Vizepräsident, Albert Wettstein (Zürich), herzlichen Will-

komm. Dieser gab von der teilweise bereits verwirklichten Idee Kenntnis, die beiden Verkaufskioske durch das Schweizer Heimatwerk zu gediegenen Lokalen des guten Schweizer Reiseandenkens auszugestalten, für das wahrscheinlich in nächster Zeit schon ein neuer Wettbewerb lanciert werden dürfte.

Die PTT-Direktion nahm mit einer kleinen Jubiläumsfahrt über den Pass den Anlass wahr, der 50. Wiederkehr des Tages zu gedenken, da, am 1. Juli 1922, der Postautobetrieb über den Gotthard aufgenommen wurde.

E. Schwabe

Schutz des Hallwilersees: Klarstellung

In unserem Jahresbericht für 1971 (vgl. Nr. 2 vom Mai 1972, S. 37) verwiesen wir auf die Kontroverse um die Erhaltung des Rebgebietes Brestenberg am Hallwilersee. Seither sind uns von offizieller Seite weitere Informationen zugegangen, die eine umfassendere und – glücklicherweise – auch positivere Beurteilung erlauben. Den intensiven Bemühungen des Aarg. Baudepartementes ist es gelungen, die erregten Gemüter zu beruhigen und bezüglich des Rebgebietes den status quo einstweilen zu sichern. Trotz der beachtlichen Schwierigkeiten rechtlicher, politischer und finanzieller Art werden die behördlichen Bemühungen um die Erhaltung dieses landschaftlich reizvollen Rebgebietes auch für die fernere Zukunft zielstrebig fortgesetzt. Wir wünschen dazu guten Erfolg.

Fotoverzeichnis: Alle Bilder und Zeichnungen auf den Seiten 4 bis 7 sind dem Bericht der Regionalplanungsgruppe entnommen, die Tenterden planerisch bearbeitet hat; die Foto von Seite 9 unten entstammt einer amerikanischen Publikation über den Wohnwert von Strassenräumen und Plätzen. Comet-Flugaufnahme, Zürich: Seite 9 oben, Hans Gattiker, SVIL, Zürich: Seite 16; Ferdinand Notter, Wohlen: Seiten 17, 18; Thurgauer Denkmalpflege, Frauenfeld: Seiten 20, 21; Benedikt Rast, Freiburg: Seite 23 oben; Swissair-Foto, Zürich: Seite 23 unten; Daniel Ruchet, Montreux: Seiten 26, 28 oben rechts, unten; Michel Yerly, Riaz: Seiten 28 oben links, 29.

Berichtigung: Architekt des in Heft 2/1972 unserer Zeitschrift, S. 17 oben, abgebildeten Hauses an der Sevogelstrasse in Basel war, wie uns mitgeteilt wird, Fritz Stehlin (1861–1923), und nicht Adolf Visscher van Gaasbeek. Wir bitten den Irrtum zu entschuldigen. *Die Redaktion*