

# Route européenne en évolution

Autor(en): **Badilatti, Marco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **78 (1983)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175084>

## **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.

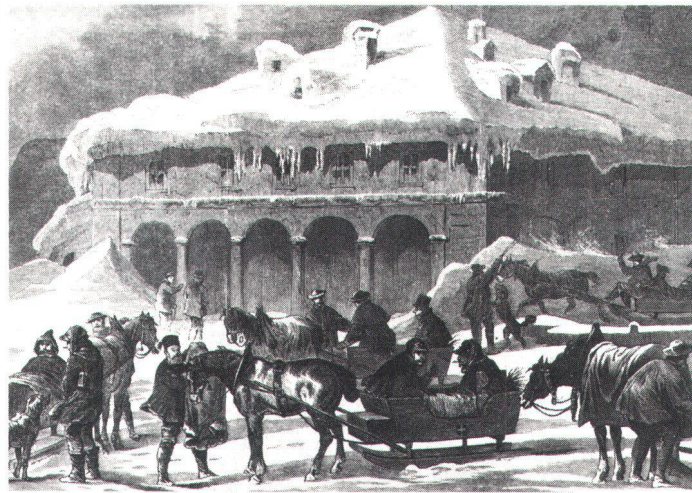
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>



## Völkerstrasse im Wandel der Zeit

Die Vergangenheit Hospentals ist eng verknüpft mit der Geschichte Urserns und des Gotthard-, Furka- und Oberalp-Passes. Die Gemeinde wird urkundlich erstmals im Jahre 1285 erwähnt, ist jedoch romanischen Ursprunges (Hospitium = Herberge). Ein Pfeilfund im Sommer 1955 oberhalb von Hospental lässt indessen darauf schliessen, dass die Gegend bereits Jahrhunderte vor unserer Zeitrechnung begangen oder gar bevölkert sein musste. Auf jeden Fall belegen alte Münzen, dass die Römer seit Kaiser Augustus Oberalp und Furka als Verbindung zwischen dem Wallis und Rätien benützten. Es verwundert deshalb nicht, dass Hospental mit der Taltschaft Ursern vom 9. bis 14. Jahrhundert dem Benediktinerkloster Disentis gehörte, wenn auch die Talleute Grund und Boden als Erblehen erhielten und die niedere Gerichtsbarkeit zugestanden bekamen. Im 13. Jahrhundert geriet Hospental unter den Reichsvogt von Ursern, Graf Rudolf I. aus dem Hause Rapperswil, der vermutlich auch den Wohnturm auf dem Burgfelsen erstellen liess. Das Unabhängigkeitsstreben der Talleute beantwortete König Wenzel im Jahre 1382 damit, dass er ihnen die volle Gerichtsbarkeit und die staat-



# Route européenne en évolution

**Le passé d'Hospental – même partiellement inconnu – est étroitement lié à l'histoire de l'Urseren. La situation géographique de cette imposante vallée alpestre, entre le St-Gothard, la Furka et l'Oberalp, sorte de plaque tournante au cœur de l'Europe, a influencé de façon déterminante son essor, son effacement et sa renaissance, que nous allons ici esquisser à grands traits.**

Même si l'histoire du Saint-Gothard est beaucoup plus ancienne, sont importance, en tant que liaison la plus courte entre la région du Rhin et celle du Pô, n'a été véritablement reconnue qu'au moyen âge. Ce sont surtout des considérations politiques et économiques qui ont fait de ce massif montagneux, d'accès plutôt malaisé, entre la vallée de la Reuss et la Léventine, une des voies de communication les plus importantes du continent. Utilisé par les courriers des Cantons et des couvents pour leurs messageries, par les armées de mercenaires comme voie de pénétration, par les premiers Confédérés pour leurs aventureuses expéditions au Tessin et en Lombardie, par les muletiers pour le transport

des marchandises, par les payans comme accès aux foires de bétail italiennes, par les diligences postales pour le trafic des voyageurs jusqu'à l'ouverture du tunnel ferroviaire en 1882 et du tunnel routier cent ans plus tard, le St-Gothard s'est affirmé jusqu'à nos jours comme «route des peuples européenne». Mais voyons comment cela est arrivé, et quel rôle Hospental a plus particulièrement joué en l'affaire.

### Les Romains déjà...

Ce village du pied du Saint-Gothard est mentionné officiellement pour la première fois en 1285. Mais le nom de la plus ancienne localité du val d'Urseren trahit une origine romaine (hospitium = hébergement). Une flèche de pierre,

*Autrefois, beaucoup de gens d'Hospental vivaient du trafic muletier et du transport des marchandises et des personnes. Ici, l'ancienne «souste» de l'hospice du St-Gothard, d'après une peinture du XIX<sup>e</sup> siècle.*

*Viele Hospentaler verdienten sich ihr Brot einst durch den Säumer-, Waren- und Personenverkehr über den Gotthard. Im Bild die alte Sust auf dem Hospiz nach einer Darstellung des 19. Jahrhunderts.*

découverte lors d'une fouille de l'été 1955 au-dessus d'Hospental, donne d'ailleurs à penser que la contrée dut être parcourue, voire habitée, des siècles avant notre ère. En tout cas, de vieilles monnaies attestent que les Romains se servirent depuis le temps d'Auguste de l'Oberalp et de la Furka comme liaison est-ouest entre le Valais et la Rhétie. Aussi n'est-il point étonnant qu'Hospental appartint, avec le val d'Urseren, du IX<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle au couvent bénédictin de Disentis. Les gens de la vallée – principalement des «Walser libres» de langue allemande – reçurent de lui, en fief, terres, forêts, pâturages et alpages. Ils avaient même le droit de basse juridiction, tandis que la haute juridiction restait l'apanage des avoués de Disentis.

### Le grand tournant

La situation devait changer lorsqu'au XII<sup>e</sup> siècle le défilé des Schoellenen, qui imposait jusqu'alors un large détour, devint franchissable: le courant du trafic se déplaça de plus en plus sur l'axe nord-sud, et le St-Gothard se trouva au centre des intérêts. Au XIII<sup>e</sup> siècle, Hospental passa sous la haute juridiction du bailli impérial d'Urseren, le comte Rodolphe I<sup>er</sup>, de la maison de Rapperswil, à qui l'on doit probablement la tour d'habitation qui se dresse sur un promontoire rocheux. C'est à cette époque que la volonté d'indépendance des gens de la vallée commença à devenir manifeste, au point que le roi Ven-



ceslas, en 1382, leur accorda l'autonomie politique et la pleine juridiction. Dès lors les gens d'Urseren élirent chaque année, à l'assemblée qui se tenait à Hospental, un ministre de la vallée («Ammann») sorti de leurs propres rangs, et firent régner par leurs propres lois l'ordre et la justice sur leur territoire. Mais une singularité subsista jusqu'en 1649, où le val d'Urseren abolit pour 1500 florins toutes ses obligations envers le couvent de Disentis: jusqu'alors, l'«Ammann» était intronisé dans ses fonctions par l'abbé!

En 1410, la vallée s'unit à Uri par «droit public perpétuel», laissant à son plus puissant voisin la politique extérieure, fort agitée à l'époque, et gardant pour le reste son autonomie interne, jusqu'à l'Acte de médiation qui créa l'actuel canton d'Uri. L'Urseren a dans ce canton sa propre circonscription judiciaire, et administre ses terres communautaires («Allmenden») en tant que corporation autonome. Depuis l'entrée en vigueur de la Constitution cantonale du 6 mai 1888, les trois communes d'Andermatt, Hospental et Realp jouissent de l'autonomie politique.

### Le trafic, ressource vitale

L'union de droit public avec Uri, et le trafic croissant par le col du St-Gothard, procurèrent à la vallée, et du même coup à Hospental, des ressources bienvenues. A part l'agriculture, le trafic du col représentait la principale source de gain. Les gens de la vallée avaient réglementé le transit, par leur propre règlement muletier, en 1363 déjà, et la population lui devait sa modeste aisance. Les colonnes de mulets devenaient de plus en plus longues; organisées collectivement, elles assuraient les transports de marchandises par le St-Gothard. Au XV<sup>e</sup> siècle déjà, 16000 voyageurs et 9000 mulets devaient franchir le col chaque année; et au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, 2600 tonnes de marchandises y étaient transportées. Le trafic

par le val d'Urseren prit un essor marquant lorsque entre 1818 et 1830 la route du St-Gothard, et jusqu'en 1866 le tronçon Furka-Oberalp, devinrent carrossables de bout en bout. L'exploitation des diligences postales par le Saint-Gothard eut par la suite une fréquence moyenne de 80000 voyageurs par année.

De cela, comme des droits de douane, découlait un excellent niveau de vie. De même à Hospental, où l'on prenait du repos soit avant, soit après le long passage du col, où se trouvaient des soustes (entrepôts), où forgerons et charrons étaient à disposition, où de nombreux muletiers, cochers et rouliers profitaient des avantages de l'époque. Les paysans y trouvaient aussi leur compte, car de meilleures liaisons favorisaient le commerce du bétail et l'exportation des fromages, «spécialités» fort en honneur. Enfin, il ne faut pas oublier le travail fourni par l'entretien de la route, le col du St-Gothard étant à l'époque ouvert toute l'année. Cela impliquait, en hiver surtout, une organisation considérable, mobilisant une centaine d'hommes, aidés dans leur rude et parfois dangereux travail par des bœufs chargés d'ouvrir la route enneigée.

### Crise et espoir

Aux années de vaches grasses

allaient succéder, dans cette haute vallée uranaise comme ailleurs, des années de vaches maigres. L'ouverture du tunnel ferroviaire du St-Gothard, le 1<sup>er</sup> juin 1882, fut pour les gens d'Urseren une véritable catastrophe. Le transport des personnes et des biens cessa d'un coup; la principale source de gain des habitants était tarie. Les ressources financières de nombreuses familles disparurent et elles furent obligées de s'expatrier. D'autres cherchèrent une nouvelle occupation dans la région et la trouvèrent dans l'agrandissement des fortifications, ou dans le tourisme, auquel l'apparition des automobiles ouvrait de nouvelles perspectives. On en peut dire autant de la transversale alpestre est-ouest, la ligne Furka-Oberalp, qui après un début malchanceux au moment de la première guerre mondiale, put s'affirmer comme attraction touristique. Quels seront les effets, finalement, du tunnel de base de la Furka ouvert l'an dernier et du tunnel routier du St-Gothard sur la future évolution du val d'Urseren? La réponse est encore incertaine. Malgré toutes les questions qui se posent, on se montre dans les trois communes prudemment optimiste. Car, depuis la dernière guerre en tout cas, les gens d'Urseren savent quel est leur principal atout: le paysage. C'est à ce

moment-là qu'ils refusèrent les ponts d'or que leur offraient les magnats de l'électricité pour laisser noyer leur petite patrie dans l'eau d'un barrage destiné à la production internationale de courant!

### Beaucoup à dire

Il y aurait encore beaucoup à dire sur l'Urseren et Hospental. Par exemple, sur l'incendie du 25 septembre 1669, qui n'épargna qu'une seule maison. Ou sur la lutte de la population contre les avalanches, conséquence de défrichages inconsidérés aux siècles anciens. Ou encore sur la vénérable confrérie, vouée au «sacrum officium sanctissimae virginis Mariae», qui fait une procession autour de l'église lors des grandes fêtes. Ou, par exemple, sur le passage du général russe Souvorov et de ses troupes, à l'automne 1799, avant son attaque des Français dans les Schoellenen. Il faudrait aussi parler de la sympathie particulière de Goethe pour la région du St-Gothard; du peintre d'Hospental Adolf Müller-Ury, qui eut à New-York une renommée internationale de portraitiste; et d'un architecte très coté, Bartholomé Schmid, à qui l'on doit notamment l'église paroissiale d'Hospental, construite par corvées volontaires de la population.

Marco Badilatti



Hospental au temps des diligences, d'après une ancienne gravure.  
Hospental während der Postkutschenzeit nach einem alten Stich.



liche Selbständigkeit gewährte. Von nun an wählten die Ursern an der jährlich stattfindenden Talgemeinde den Ammann aus ihrer eigenen Mitte und sorgten sie mit eigenen Gesetzen für Ordnung und



Im heutigen Hotel St. Gotthard übernachtete 1799 der russische Feldmarschall Suworow auf seinem Alpendurchzug. (Bild Badilatti)

*Dans ce qui est aujourd'hui l'hôtel du St-Gothard, le général Souvorov a passé la nuit lors de son expédition alpestre de 1799.*

Gerechtigkeit in ihren Gemarkungen. Von den Zinsverpflichtungen gegenüber dem Kloster Disentis allerdings konnten sie sich erst 1649 für 1500 Gulden loskaufen. Mit dem «ewigen Landrecht» von 1410 verbündete sich die Talschaft mit Uri, überliess dem mächtigeren Nachbarn die zuweilen turbulente Aussenpolitik, bewahrte jedoch seine innere Autonomie bis zur Mediation, die den heutigen Kanton Uri schuf. Seit der Inkraftsetzung der Kantonsverfassung vom 6. Mai 1888 sind die drei Ursner Gemeinden Andermatt, Hospental und Realp politisch selbständig.

Die Erschliessung der Schöllenen, das Landrecht mit Uri und der zunehmende Verkehr über den Gotthard brachte der Talschaft willkommene Einkünfte. Ausser der Landwirtschaft stellte der Passverkehr die wichtigste Erwerbsquelle dar. Den Transit ordneten die Talleute denn auch schon 1363 in einer eigenen Säumer-

ordnung. Bereits im 15. Jahrhundert sollen jährlich 16000 Passanten und 9000 Saumtiere den Gotthard überschritten haben, und Mitte des 18. Jahrhunderts wurden 2600 Tonnen Waren im Jahr über den Pass getragen. Einen markanten Aufschwung nahm der Verkehr durch das Urserntal, als zwischen 1818 und 1830 die Gotthardstrasse und bis 1866 die Strecke Furka–Oberalp durchgehend befahrbar gemacht wurden. Der Postkutschenbetrieb verzeichnete in der Folge durchschnittliche Jahresfrequenzen von 80000 Reisenden. Auch in Hospental profitierten Landwirte (Käseexport und Viehhandel), Gewerbler (Wirte, Handwerker) und Spediteure und Händler von der Gunst der Zeit.

Bis... ja, bis 1882 der Gotthard-Bahntunnel eröffnet wurde und mit einem Schlag der Personen- und Gütertransport über den Pass ausfiel und die Haupterwerbsquelle der Einheimischen versiegte. Zahlreichen brotlosen Familien blieb nichts anderes übrig, als auszuwandern. Andere suchten in der Gegend eine neue Beschäftigung – im Festungswerk oder im Tourismus, der nach dem wirtschaftlichen Niedergang mit dem Auftauchen des Autos der Talschaft neue Perspektiven eröffnete. Dasselbe ist von der Ost-West-Alpentransversale, der Furka-Oberalp-Bahn, zu sagen, die sich nach einer unglücklichen Startphase als touristische Attraktion behaupten konnte. Wie sich der im vergangenen Jahr eröffnete Furka-Basistunnel und der Autotunnel durch den Gotthard auf die weitere Entwicklung des Urserntales auswirken werden, bleibt abzuwarten. Spätestens seit dem Zweiten Weltkrieg wissen die Urschner indessen um ihr Hauptkapital der Zukunft, die Landschaft. Damals nämlich lehnten sie es ab, auf Angebote der Elektrizitätswirtschaft einzutreten und ihre Heimat in einen Stausee für die internationale Stromversorgung verwandeln zu lassen.

# Heimatschutz im Kanton Uri

**Noch in den 60er Jahren wurde hier die Heimat vornehmlich mittels Feuerwehrrübungen geschützt. Das ist seither anders geworden. Ein umfassender Landschaftsschutzplan und ein kantonales Verzeichnis der schützenswerten Natur- und Kulturobjekte bilden heute die wirksame Grundlage der heimatschützerischen Bestrebungen im Kanton Uri. Auch in Hospental.**

Wer Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre im Kanton Uri bauen wollte, musste gewärtigen, dass der *Natur- und Heimatschutz* von Fall zu Fall seine Interessen anmeldete. Dieses Vorgehen verursachte oft Konflikte. Denn mangels eines Konzeptes konnten Natur- und Heimatschutz nur punktuell gehandhabt werden. Es fehlte an qualifizierten Grundlagen, wo und wie Schützenswertes zu erhalten und zu gestalten ist. Auch waren noch fast keine Ortsplanungen erarbeitet. Eine gewisse Sensibilisierung für die Natur- und Kulturwerte war wohl in der Bevölkerung vorhanden, zuwenig aber für deren Erhaltung. Von diversen Bevölkerungsschichten und Behördenkreisen kam daher der Vorwurf, die Spezialisten von Natur-, Heimat- und Denkmalschutz funktionierten konzeptlos. Dass sich all diese Fragen nicht im Alleingang lösen lassen, zeigte bereits die *Natur-, Heimat- und Denkmalschutz-Verordnung* von 1963. Mit diesem Erlass wollte man bewusst möglichst

alle Kompetenzebenen (Gemeinde, Kanton, Bund) erfassen.

## Landschaftsschutzplan

Nebst den rechtlichen Grundlagen drängte sich aber ebenso ein *praxisbezogenes Konzept* auf, welches möglichst sämtliche Interessen des Natur-, Heimat- und Denkmalschutzes umfasst. In der Folge wurden Unterlagen nach einheitlichen Kriterien für den ganzen Kanton erarbeitet. Dabei wurden in das Konzept Landschaftsschutzplan miteinbezogen:

- *Landschaftsschutzplan samt Ortsbildschutzplänen*
- *Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz*
- *Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung bzw. KLN-Inventar*
- *Unterlagen, welche im Zusammenhang mit der dringlichen Raumplanung erstellt wurden*
- *Verzeichnis der unbeweglichen Objekte des Kulturgüterschutzes*