Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 19

PDF erstellt am: **30.04.2024**

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.e-periodica.ch

INHALT. — Les routes de la Suisse par M. S. Bavier, ingénieur, membre du Conseil national suisse. — Das Technikum in Winterthur, mit 4 Clichés. Doppelkuppelung für Eisenbahnwagen als Ersatz der Nothketten, von Adolph Agthe, Ingenieur, mit 1 Cliché. — Etat des travaux du grand Tunnel du Gothard au 31 Octobre 1878. — Kleine Mittheilungen: Die neuen Glocken in der Kathedrale St.-Paul zu London. Harttusche. Ochsenfurt (Unterfranken). — Vereinsnachrichten: Zürcherischer Ingenieur- und Architectenverein; Auszug aus den Verhandlungen. — Submissionsanzeiger: Cantone. — Chronik: Eisenbahnen. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz in Winterthur. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London.

Les routes de la Suisse
par M. S. Bavier, ingénieur, membre du Conseil national suisse.

Lorsque l'on roule commodément assis dans les waggons spacieux de nos chemins de fer suisses, n'arrive-t-il pas souvent que plus d'un voyageur jette en passant un regard de pitié aux rares diligences que l'on voit encore ici et là stationner dans la cour de quelque gare? Ce serait cependant bien à tort que l'on dédaignerait maintenant ces utiles véhicules qui pendant tant d'années ont rendu de si grands services à notre pays et qui, en parcourant ses plaines et ses montagnes sur les magnifiques chaussées dont il est sillonné, y ont certes répandu bien plus de poésie que ces longs serpents noirs entraînant de nos jours des cohues ambulantes dans des tourbillons de fumée.

Aussi mon sentiment s'est-il trouvé en parfaite harmonie avec celui de M. l'ingénieur Bavier en lisant les regrets qui terminent son magnifique ouvrage de ce que cette poésie a été chassée de nos contrées par les chemins de fer et me suis-je aussi félicité avec lui de ce qu'elle a au moins trouvé un refuge au sein de nos alpes.

En effet, c'est surtout dans les cantons alpins au sud de notre territoire que l'on peut encore voir ces belles diligences que les chemins de fer ont bannies de la plaine. C'est là qu'elles sont chez elles et que, fière de leur importance, elles parcourent librement, au trot de leurs chevaux, tantôt le haut plateau d'un col de nos alpes, tantôt la galerie qui défie l'avalanche. Au bas des nombreux contours d'un groupe de lacets, on les voit disparaître dans l'étroit défilé d'une gorge profonde, ou elles passent et repassent sur d'audacieuses arches, la rivière qui gronde au fond du précipice. Puis soudain, au détour de quelque grand rocher, la lourde diligence débouche dans la plaine pour y gagner bientôt le relai voisin, où ses chevaux fumants vont être remplacés par des coursiers tout frais dont les harnais brillants affronteront à leur tour la poussière de la route.

Cette manière de voyager a certes plus de charmes que le trajet rapide, mais souvent monotone, dans un waggon commode. Et pour le conducteur de poste son rôle est bien plus beau, quoique plus difficile, sur les chaussées des alpes que dans les waggons-poste où les ont relégués les progrès de ce siècle. C'est surtout dans les longs mois d'hiver, où le sol de la route demeure enseveli sous une neige épaisse, quand au milieu de la tourmente il faut affronter les dangers de l'avalanche, quand on voit serpenter la longue caravane des traîneaux de la poste dans le sillon étroit que creusent devant elle d'intrépides cantonniers, c'est alors que se montrent le valeureux sang-froid et la calme bravour d'un conducteur des alpes. Semblable au capitaine de navire posté au gouvernail au fort de la tempête, il ne quittera pas le traîneau des dépêches confiées à sa garde et surveillera d'un œil sûr la file de traîneaux qui s'avance sur ses traces à travers la tourmente.

Aussi, quand un de ces courageux vétérans à blanchi au service et meurt sous l'uniforme, ne s'étonne-t-on pas de voir ses camarades lui rendre en quelque sorte des honneurs militaires comme en 1864 cela s'est vu à Coire, chef-lieu de l'arrondissement postal le plus montagneux de la Suisse.

Le service postal dans les alpes grisonnes est bien sans contredit plus intéressant qu'en aucune autre contrée alpestre. Quel est en effet le canton qui offre un réseau de routes aussi étendu et aussi varié que celui des Grisons? Tandis qu'il suffit d'une journée pour se transporter de Genève à Coire en traversant la Suisse entière sur les ailes de la vapeur, il faut dans les Grisons trois fortes journées de diligence pour atteindre, depuis le col de l'Oberalp, l'autre frontière extrême de ce vaste canton aux portes du Tyrol ou de la Valteline. Et sur ce long trajet que de sites remarquables, que de lieux célèbres dans l'histoire, que de passages hardis et pittoresques!

Il appartenait donc, en quelque sorte de droit, à un ingénieur grison d'avoir pour mission de présenter pour la première fois au public un tableau complet des routes et des postes de la Suisse et de dérouler sous nos yeux leur intéressante histoire dès les temps reculés de la domination romaine jusqu'à ceux où nous vivons dans notre heureux pays. Aussi bien qualifié par sa position officielle que par sa vocation civile pour entreprendre un semblable travail, M. Bavier s'en est acquitté aussi complètement que le lui permettaient la brièveté du délai et les limites de ses ressources en égard à la tâche imposée.

L'ouvrage que nous allons chercher à faire connaître au lecteur qui ne l'a pas encore eu entre les mains, comprend deux parties principales. La première nous parle des routes, de leurs origines, de leur établissement successif à la plaine et à la montagne et spécialement dans les alpes limitrophes de l'Italie. La deuxième traite des postes, institution qui en Suisse s'est faite une place honorable au milieu de celle des autres pays, et cela grâce au réseau si complet des voies de communication livrées à leur exploitation.

L'idée de présenter ces deux domaines réunis dans un même tableau, a été fort heureuse, car ils sont en effet étroitement liés et trop souvent les notices relatives aux constructions de routes se sont bornées à des descriptions exclusivement techniques intéressant peu le grand public et ne mentionnant pas l'importante branche de service à laquelle ces travaux servent en première ligne. Aussi ne doit-on pas chercher dans l'ouvrage de M. Bavier des détails techniques spéciaux sur les conditions d'exécution des différentes routes de la Suisse. Le cadre de l'ouvrage ne le comportait pas. Il n'admettait que des renseignements généraux historiques, administratifs et techniques, dans la mesure nécessaire pour présenter au lecteur le tableau d'ensemble le plus complet possible et pour donner une juste idée de l'étendue et de l'importance de cette branche de notre activité nationale.

Il a fait très heureusement ressortir les deux phases extrêmes de cette activité: la période romaine et la période moderne, pendant laquelle elle a pris un si vaste développement, après une interruption à peu près totale de quinze siècles durant lesquelles on constate une inaction incroyable à l'endroit des moyens de communication. La renaissance des travaux de route a donc été comme un réveil, comme l'aurore d'un nouveau jour qui s'est alors levé sur notre pays, lorsque nos pères l'ont successivement doté de belles voies carrossables le sillonant en tous sens. Une vie nouvelle s'est aussitôt répandue dans nos contrées de la plaine, comme dans les vallées de nos montagnes. Ces belles routes sont devenues les artères vitales pour l'échange des produits et des objets nécessaires à l'existence, des liens précieux unissant les confédérés de l'Est à l'Ouest et du Nord au Midi. Et il y a d'autant plus de mérite, de nos jours, à remettre en relief ces voies de communication établies à grand frais par nos prédécesseurs que les travaux d'art récents et beaucoup plus imposants des chemins de fer trop nombreux qui les ont supplantées, semblent vouloir reléguer à l'arrière-plan des œuvres, plus modestes il est vrai, mais qui n'ont pourtant point démérité de notre admiration.

L'ouvrage de M. l'ingénieur Bavier est disposé d'après le plan suivant:

Première partie: **Routes.**

1. Introduction historique.
2. Routes romaines dans les alpes suisses par le St-Bernard, le Simplon, le Lucmanier, le Bernardin, le Splügen et le Septimer.
3. Routes romaines dans la plaine.
4. Chaussées exécutées en Suisse dès la chute de l'empire romain jusqu'au XIXe siècle.

*