

Les ponts valaisans

Autor(en): **Curiger, Conrad**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **20 (1925)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-172187>

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 ponts valaisans.

Par Conrad Curiger, architecte.

Quel touriste a pu cheminer dans les vallées latérales du Valais, sans s'arrêter, au cours de sa promenade, à regarder les arches élégantes d'un vieux pont de pierre jeté sur la rivière ! Ces ponts sont extrêmement nombreux dans notre canton, creusé de dépressions profondes, sillonné de torrents et de ravins que l'on ne peut contourner. Dans un site de forêts, de rochers ou de prairies, sous un ciel lumineux d'été qui saisit l'âme d'une émotion heureuse, le voyageur fatigué se repose un moment, accoudé au parapet de l'un de ces ponts, et son regard mesure l'effrayante profondeur de la gorge tourmentée d'où monte la fraîcheur des eaux. Et il s'étonne des difficultés qu'on a dû surmonter pour construire ces ouvrages d'art, au creux d'une vallée escarpée, à une époque où n'existaient ni nos puissants moyens de transports, ni l'outillage compliqué de la technique moderne.

Soit que l'on s'engage dans la vallée de Saas, surplombée d'énormes rochers plaqués de taches noires et brunes, soit que l'on pénètre dans le charmant vallon de Berisal, frangé de forêts calmes, ou que l'on parcourt l'interminable route de la Furka, à travers les grasses prairies de Conches, à chaque bout de chemin le regard est charmé par l'aspect pittoresque des ponts, de structure et de type divers, les uns grandioses, en pierre de taille incurvant leurs lignes sur le val, les autres plus humbles, plus rustiques, en maçonnerie ou en bois. Et c'est presque avec un sentiment de reconnaissance qu'on les découvre en passant, car ils s'offrent, à point nommé, pour nous faire passer, sans difficultés, les rivières et les torrents. Ils sont le trait d'union entre les versants d'un même val, la continuation des routes et des sentiers coupés par des précipices, le lien en quelque sorte qui réunit les populations séparées par le fossé des cours d'eau et l'indispensable moyen du développement des échanges dans les vallées.

La plupart de nos vieux ponts sont remarquables par la pureté de leurs lignes. Il y en a de toute architecture ; le plus grand nombre est construit d'une seule arche. D'autres, en bois de mélèze, sont posés horizontalement sur des culées naturelles, à même le rocher bordant le lit des rivières. Les poutres en sont sommairement équarries, noircies et éclatées par l'action du soleil et des intempéries ; elles supportent une balustrade branlante de vieillesse. D'aucuns dominant, à une grande hauteur, les flots déferlant tumultueusement sur un amas de blocs et de vieilles souches, d'autres, à ras des torrents, donnent à les traverser, une déli-

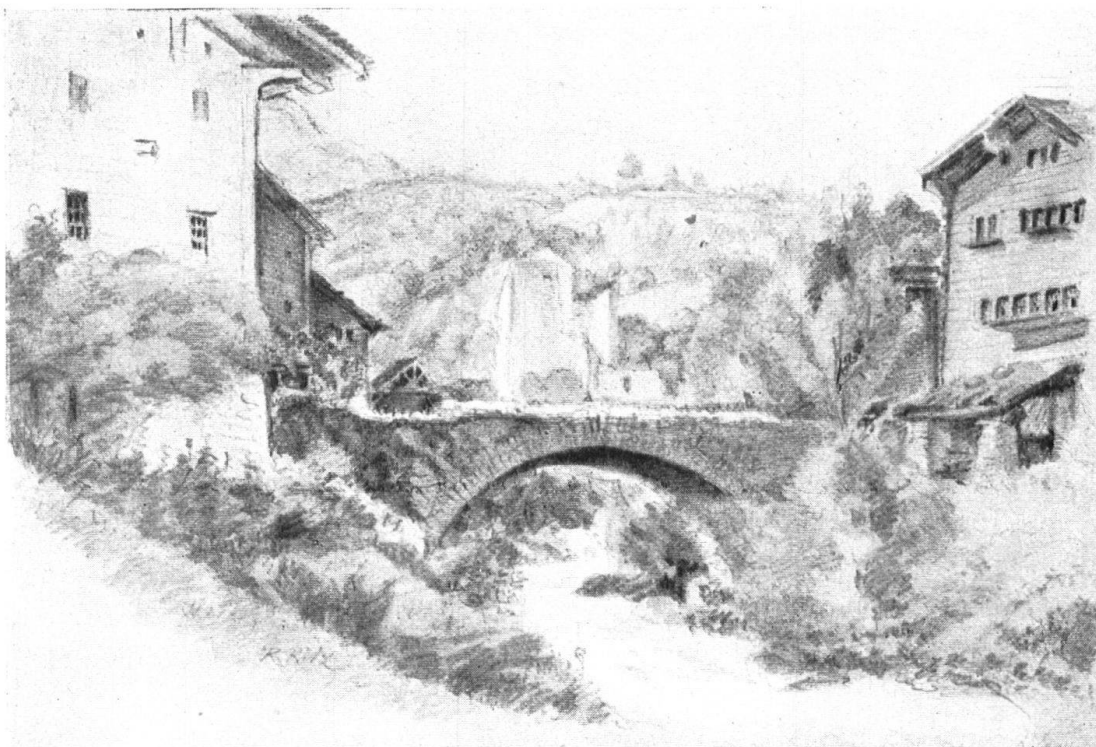


Fig. 1. Pont et maison Supersaxo à Naters, d'après un dessin de Raphaël Ritz, obligeamment prêté par M. Hermann Ritz. D'une construction forte et massive, ce pont n'a pour autant point l'aspect lourd. — Abb. 1. Brücke und Haus Supersaxo zu Naters, nach einer Zeichnung von Raphael Ritz, freundlich zur Verfügung gestellt von Hermann Ritz. Obwohl kraftvoll und gedrungen gebaut, wirkt diese Brücke doch nicht schwer.

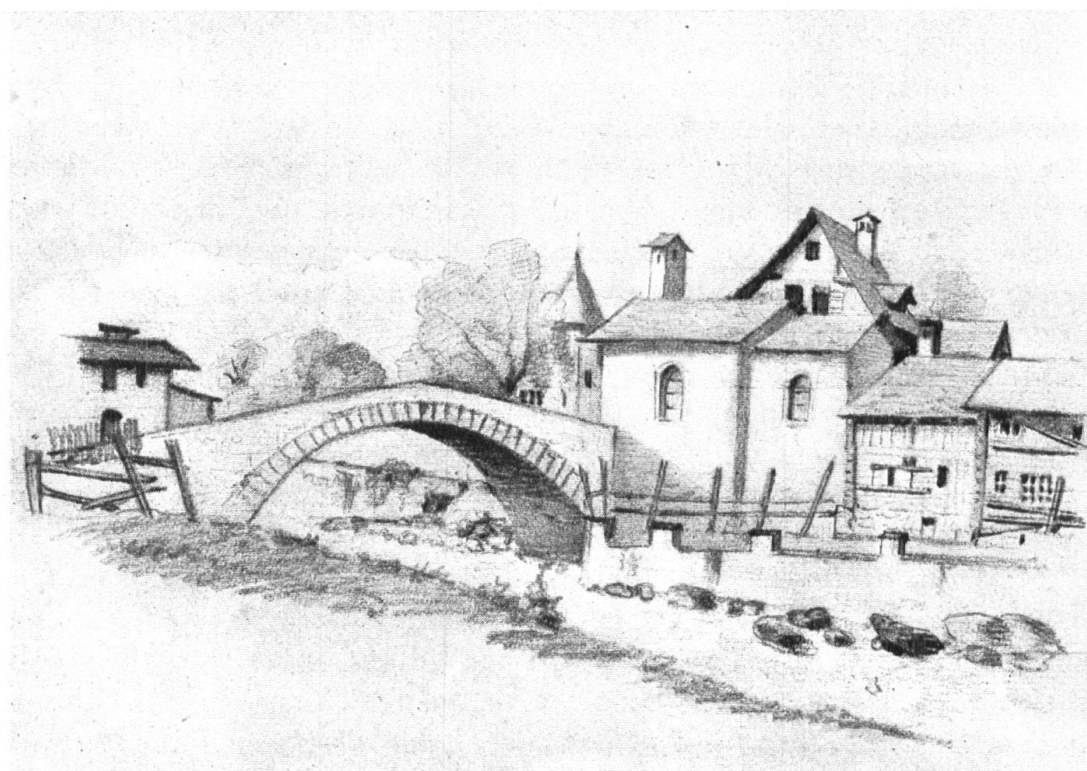


Fig 2. Pont sur la Borgne à Bramois et chapelle du pont, d'après un croquis de R. Ritz. Le pont heureusement conservé et entretenu par les services de l'Etat, est le seul exemple de parapet à ligne brisée dans le bas Valais. La chapelle a été mal restaurée en 1924 et crépis en «rustica havanna». — Abb. 2. Brücke über die Borgne zu Bramois und Brückenkapelle, nach einer Skizze von Raphael Ritz. Diese, von Staats wegen wohl unterhaltene, Brücke ist das einzige Beispiel im Unterwallis einer in spitzem Bogen angelegten Brustwehr. Die Kapelle wurde 1924 leider schlecht restauriert.



Fig. 3. Pont de Stalden, d'après une ancienne gravure (collection Curiger). Cette arche, plus ample que le lit du torrent, ce parapet qui s'incurve, semblent marquer l'effort à maintenir les rives escarpées. Le «Neubücke» est actuellement abandonné. — Fig. 3. Brücke zu Stalden, nach altem Stahlstich (Sammlung Curiger). Dieses hoch gewölbte Brückenjoch, weiter gespannt als das Flussbett, scheint die auseinanderstrebenden Ufer vereinen zu wollen. Die „Neubücke“ wird gegenwärtig nicht mehr benutzt.

cieuse impression de fraîcheur. Il en est de jeunes, flambants neufs, crépis de la veille et sentant encore la chaux fraîche; mais ceux-là jurent encore dans le paysage. Seuls les vieux ponts nous émeuvent pour avoir porté tant de générations, pour avoir été piétinés par tant de pas humains, et été les témoins des travaux humbles et rustiques des jours.

En été, les ponts des grands artères, comme la route du Simplon ou de la Furka, sont sillonnés d'automobiles. Parfois, de lourds camions conduisent des groupes de touristes à l'hospice du Simplon et jusqu'aux sauvages gorges de Gondo. Sur cette même route, les autocars postaux assurent un service régulier de voyageurs. La circulation y est très active.

Dans un relent de benzine, au milieu du bruit aigre des claquesons et des sirènes, de l'énervante pétarade des motos, ces bons vieux ponts, ébranlés au passage des véhicules, doivent se souvenir, non sans mélancolie, du temps des diligences. Où sont les voitures de roulage d'antan, les rouliers en blouse bleue, les postillons trônant sur l'impériale et descendant les routes au galop de leurs dix chevaux, dans une claire fanfare de grelots! Où sont les guimbardes brimbalant leurs passagers sur d'interminables parcours!

Adieu, voyages lents, bruits lointains qu'on écoute,
 Le rire du passant, les retards de l'essieu,
 L'espoir d'arriver tard dans un sauvage lieu,
 Car sur cette route, le moteur règne en maître.
 Ne le regrettons pas trop.

Mais dans les vallées où ne peut pénétrer le machinisme moderne, comme celle de Saas, les conditions de transport n'ont guère changé. Comme au temps lointain où ils furent édifiés, les ponts sont encore les témoins du même va-et-vient de piétons, de troupeaux, d'archaïques chariots. Le ravitaillement de la vallée et des hôtels se fait uniquement à dos de mulets. On en voit des cavalcades qui traversent les ponts, martelant le pavé de leurs fers, et scandant chaque pas d'un bruit chan-

tant de son-
nailles. La
faux rutilante
sur l'épaule,
des paysans
les franchis-
sent pour se
rendre à leurs
préssurle ver-
sant opposé;
d'autres en
reviennent,
marchant plus
lentement, la
tête enfouie
dans la botte
de foin par-
fumé qu'ils
portent eux-
mêmes à la

grange. Ce qu'ils voient, ces ponts, c'est toujours autour d'eux la même simplicité qu'au temps passé. Ni autos, ni voitures, mais d'antiques charrois, des traîneaux chargés de récoltes, tirés par des vaches aux bons yeux limpides; des touristes à pied, peu pressés; des dames en villégiature dont les toilettes claires contrastent ici avec les sapins sévères, et aussi:

Des troupes descendus
par les chemins penchants,

Vaches à pas très lents,
chevaux menés à l'amble,

Et les bœufs noirs et
roux qui souvent, tous
ensemble,

Beuglent, le cou tendu vers
les soleils couchants.

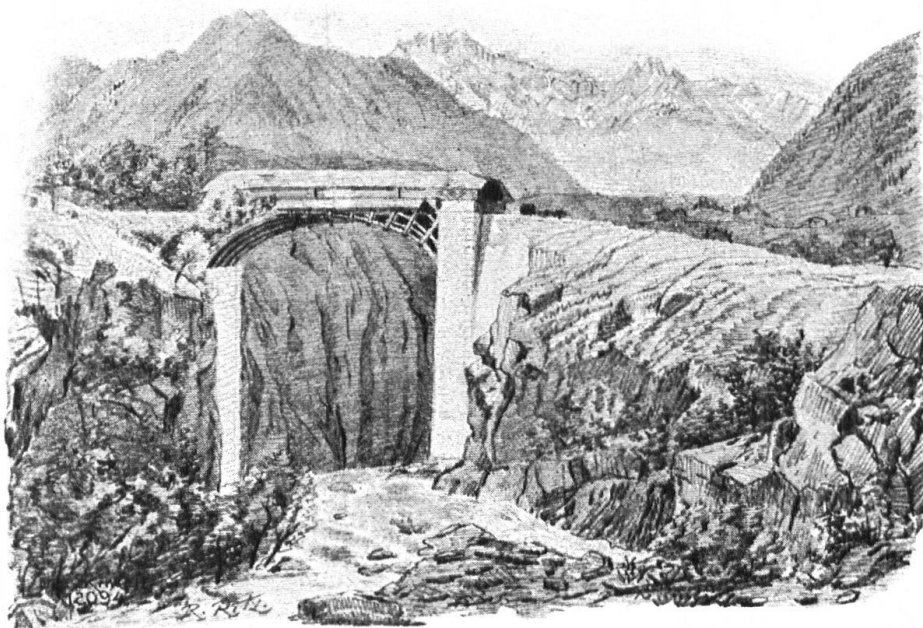


Fig. 4. Le pont Napoléon à Brigue, d'après un dessin de R. Ritz. Fièvre au-dessus de la Saltine, il subsiste encore aujourd'hui malgré que le toit lui ait été enlevé et que la route l'ait délaissé. Il marquait bien l'entrée de la grande voie du Simplon. — Abb. 4. Die Napoleon-Brücke bei Brig: nach einer Zeichnung von R. Ritz. Die Brücke hält sich noch heute stolz über der Saltine, obwohl ihr das Dach und der Verkehr genommen wurde. Sie hat den Beginn der grossen Simplonstrasse einst würdig angekündet.



Fig. 5. Le pont de la Ganther sur la route du Simplon, d'après une gravure (collection Curiger). On peut lui reprocher une disproportion entre les lourdes culées et le léger pont de bois, ainsi qu'une recherche de « style ». — Abb. 6. Die Ganther-Brücke an der Simplonstrasse, nach einem Stich (Sammlung Curiger). Das Verhältnis zwischen der leichten Holzbrücke und den schweren Pfeilern ist nicht ganz glücklich, auch wirkt die künstlerische Gestaltung zu wenig einheitlich, zu absichtlich.



Fig. 6. Pont de Binn. (Photo Wehrli S. A., Kilchberg-Zurich). Ce paysage, où les horizontales sont rares et heureusement courtes, la ligne brisée du parapet est agréable. Dans cette vallée reculée, ce monument s'offrira encore longtemps à l'admiration des générations. — Abb. 6. Brücke zu Binn. (Photo Wehrli A. G., Kilchberg bei Zürich). In dieser Landschaft, wo die horizontale Linie sich nur selten findet, wirkt die gebrochene Wölbung des Brückenbogens angenehm. Das alte Baudenkmal wird in diesem entlegenen Tale wohl noch lange erhalten bleiben.

qu'un pont très ancien, embrassé de toutes parts par les plantes grim-pantes dont la verdure déborde sur le parapet, ou qui porte des touffes de fleurs dans les fissures de ses culées. Son âge nous le rend vénérable. De même qu'il a vu grandir et périr les arbres des forêts, il fut le témoin de la succession des générations des hommes, avec leurs joies et leurs souffrances, leurs fêtes et leurs deuils. Vieux comme les patriarches, il est plein de souvenirs et il nous parle du passé pour que le présent se souvienne.



Fig. 7. Pont des Trappistes à Sembrancher. C'est le type des ponts du Val de Bagnes et d'Entremont, à arc en anse de panier: quoique plus lourds que ceux à plein cintre, ils conviennent sur les gros flots des Drances, reliant des terres riches en moisson. — Abb. 7. Die Trappisten-Brücke zu Sembrancher. Typus der Brücken im Bagnes- und Entremont-Tal. Breit gezogener Brückenbogen, in seiner etwas schweren Wirkung der Gegend wohl angepasst.

Pour être moins importants que ceux des vallées principales, les ponts secondaires ne sont pas sans intérêt. Conçus et édifiés, pour la plupart du temps, à une époque reculée, par des architectes locaux qui étaient le maçon et le menuisier du village, s'ils se profilent avec quelque gaucherie dans le paysage, ils n'en sont pas moins solides à défier les siècles. Et puis, c'est une chose charmante

Sans contredit, les ponts les plus importants du Haut-Valais sont ceux de la route du Simplon. Nous leur consacrons une courte notice.

Le pont Napoléon:

Non loin de Brigue, au débouché des sauvages gorges de la Saltine, on voit se dresser sur le fond sombre du paysage

les magnifiques culées de l'ancien pont de la Saltine, aujourd'hui pont Napoléon. Hautes de 33 mètres, distantes de 27, ces deux culées, brunies et patinées par les années, battues sans relâche par les flots de la rivière, sont d'un aspect réellement imposant. Actuellement, elles supportent un tablier métallique remplaçant l'ancien pont de bois, à toiture, enlevé en 1886. De tous les ouvrages d'art de la route du Simplon, ce pont est le plus important. Il forme, oserons-nous dire, le portique digne d'une telle œuvre et témoigne de la grandeur de l'entreprise.

Ce fut au mois de mai 1797 que Bonaparte victorieux en Italie, conçut le grandiose projet de relier Milan à Paris par une grande route militaire à travers les Alpes. L'arrêté du 7 septembre 1800 en décréta l'exécution. Au début, cette entreprise ne fut envisagée qu'au point de vue de son utilité stratégique; par cette trouée des Alpes¹⁾, les troupes pouvaient rapidement inonder l'Italie. Mais elle devait nécessairement

avoir sa répercussion sur les destinées politiques des pays limitrophes et servir puissamment au développement des relations commerciales. Aussi bien, le génie, qui avait été chargé des premières études, sous le général Tureau, de fâcheuse mémoire en Valais, fit-il bientôt place aux ingénieurs civils sous la direction de Céard.

C'est à Lescot que fut confié la construction du pont Napoléon. Mais entre temps Lescot mourut d'une pleurésie, contractée lors d'une reconnaissance, par une tempête de neige, au col du Simplon. L'œuvre fut reprise et menée à bonne fin par Céard lui-même, qui est également l'auteur des plans du grand pont de Crévola, sur le versant italien.

A l'origine, les culées du pont Napoléon supportaient un tablier en bois, recouvert d'une toiture pour le préserver des intempéries. Ce genre de pont, d'un effet pittoresque, était général à cette époque. De nos jours, dans le Haut-Valais, il n'en subsiste plus qu'un seul: le pont de la route

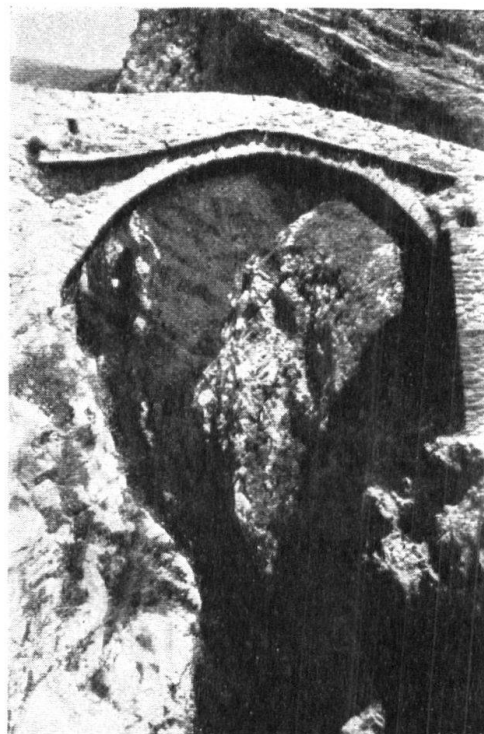


Fig. 8. Pont «Hohe Brücke» près Loèche. (Photo gracieusement offerte par M. Rob. Lorétan, ingénieur à Loèche-Ville). Peu de ponts laissent une impression aussi saisissante. L'homme a complété ici la nature et son œuvre épouse tous les traits de cette roche ingrate qui lui ouvrait un abîme. — Abb. 8. Die „Hohe Brücke bei Leuck. (Photo von Ingenieur R. Lorétan in Leuck-Stadt freundlich zur Verfügung gestellt). Wenige Brücken machen einen so starken Eindruck. Der Mensch war hier Mitarbeiter der Natur und sein Werk zeigt alle Züge der rauhen Felsen, die hier einen Abgrund öffnen.

¹⁾ Frédéric Barbey. La route du Simplon.

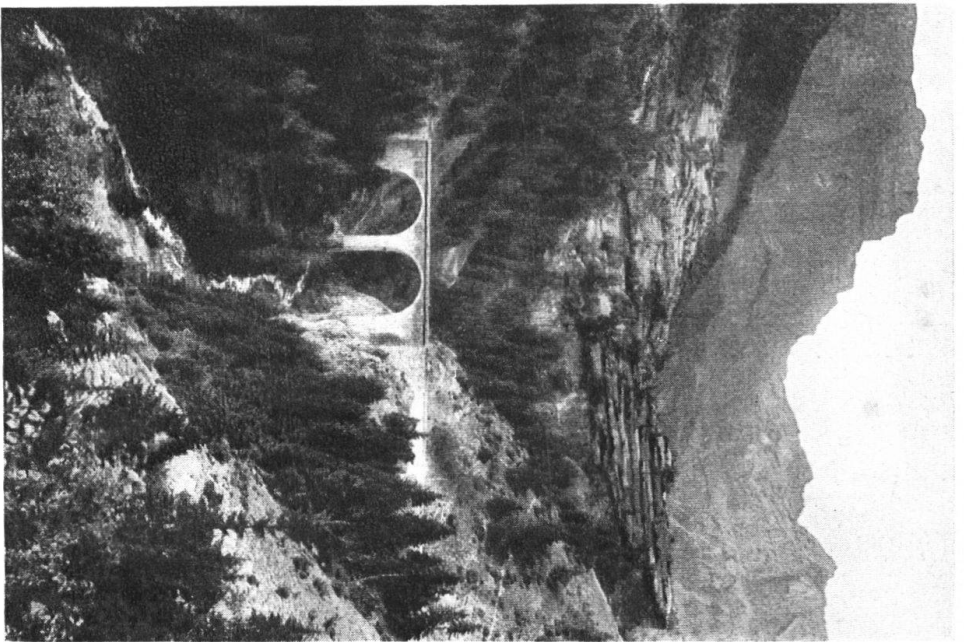


Fig. 9. Pont sur la Dala. Vallée de Loèche. (Photo Wehrli S. A., Kilchberg). Les grandes lignes de ce viaduc, conçu par le général Dufour, s'adaptent aux masses sombres de cette gorge: ses proportions grandioses soulignent la circulation intense vers les bords de Loèche et le col de la Gemmi. — Abb. 9. Brücke über die Dala, im Tal von Leuck. (Photo Wehrli A. G. in Kilchberg.) Die grossen Linien dieses, von General Dufour entworfenen, Bauwerkes fügen sich der Umgebung, einer düstern Schlucht, wohl ein. Das Werk des Ingenieurs ist hier schon seit Jahrzehnten ein wahrer Schmuck der Landschaft.

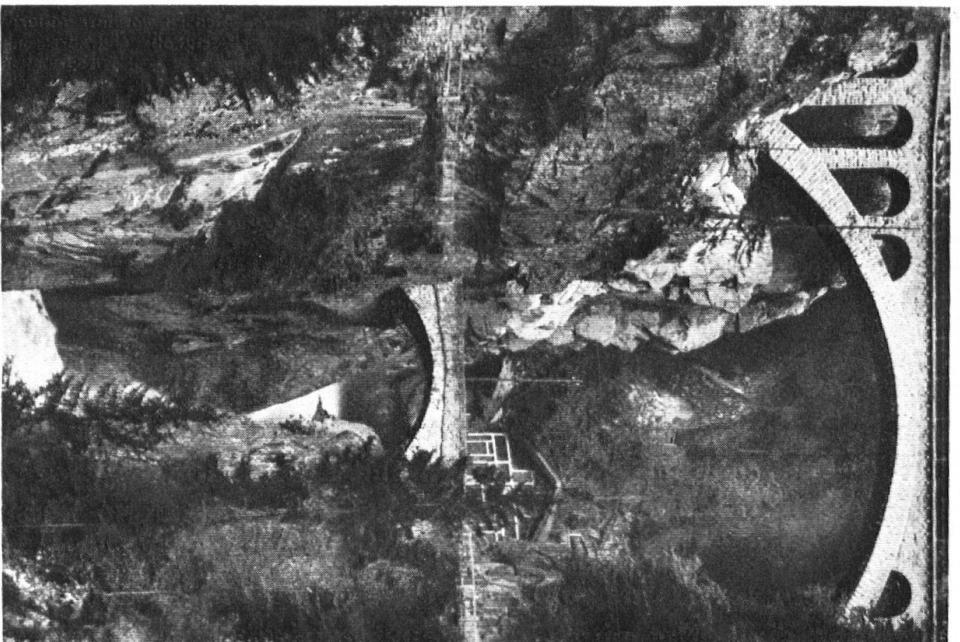


Fig. 10. Viaduc du Triège, sur la ligne Martigny-Châtellard. (Photo de l'Édition Art. Perrochet-Maitle à Lausanne.) Construit en moellons de grès pris sur place, ce modèle de pont à tympans ajourés fait honneur à l'ingénieur Bremond. Ces petits voussoirs font prédominer les vides sur les pleins et par là distraient le regard de la ligne rigide du tablier. Abb. 10. Triège-Viadukt, auf der Linie Martigny-Châtellard. (Photo Perrochet-Maitle, Lausanne). Aus Sandsteinblöcken der Umgebung aufgebaut, macht diese Brücke mit ihren durchbrochenen Füllungen dem Ingenieur Bremond alle Ehre. Die kleinen Gewölbe lassen in eleganter Weise das Leichte über das Massige herrschen und lenken den Blick von der starren Linie der Brückenbahn ab.

cantonales sur la Viège. Dans le Bas-Valais, on peut encore admirer le pont de la Bâtiaz, près de Martigny, et surtout le très beau pont en bois de Montthey.

Les vieilles estampes nous ont conservé l'image du pont Napoléon, avec ses deux toits superposés, ses énormes poutres horizontales, soutenues par des bois en forme d'arc, renforcés par des arbalétriers. Jeté

à cent pieds sur les flots de la Saltine, il devait, par la grâce de sa voûte et l'harmonie de ses lignes, frapper d'admiration les visiteurs. Les voyageurs français de l'époque nous ont laissé des descriptions enthousiastes. Jadis, il a vu défilé des troupes françaises et autrichiennes. En 1805, plus de sept mille soldats le franchissaient, partis de Glis pour se rendre en Italie. Il fut également le témoin de la retraite lamentable de dix-huit mille hommes de troupe, débris des contingents italiens, regagnant leur pays harassés de fatigue et décimés par la maladie après le désastre de Leipzig. A la même époque, Muratroulant déjà ses projets de trahison, le traversait pour se rendre de Sion à Milan.

De nos jours, le pont Napoléon est complètement négligé. La route du Simplon ne le touche



Fig. 11. Viaduc de Giesch sur la ligne du Lötschberg (Photo de l'Édition Art. Perrochet-Matile, Lausanne). Les lignes sévères et dures de ce viaduc caractérisent la grande voie internationale; elles s'harmonisent avec ce versant aride et uniforme et aux grandes silhouettes des montagnes. — Abb. 11. Giescher-Viadukt auf der Lötschberglinie. (Photo Perrochet-Matile, Lausanne). Die strengen, harten Linien dieses Viaduktes erstehen aus einem abschüssigen, rauhen Terrain und harmonisieren mit den Bergketten des Hintergrundes. Der grosse Wurf des Bauwerks wird der Bedeutung der internationalen Linie gerecht.



Fig. 12. Viaduc du Laxgraben de la ligne de la Furka. A lui seul, ce sapin coupe la ligne de la voie qui tranche le paysage; d'autres viendront et le site gagnera alors de la variété que lui donneront les échappées à travers les arches. — Abb. 12. Laxgraben-Viadukt der Furkalinie. Eine Tanne im Vordergrund unterbricht die herbe Linie, die die Landschaft durchschneidet, andere werden folgen und die Durchblicke abwechselnd und reizvoll gestalten.



Fig. 13. Pont de Findelen de la ligne du Gornergrat. (Photo Wehrli S. A. Kilchberg.) Un joli paysage enlaidi par ce treilli de ferraille dont les lignes et les proportions sont disgracieuses. — Abb. 13. Findelenbrücke auf der Gornergratlinie. (Photo Wehrli A. G., Kilchberg). Eine reizvolle Landschaft wird durch die Eisengitter dieser fliegenden Brücke entstellt. Linien und Proportion der Eisenkonstruktion sind hässlich.

plus. Elle partait primitivement de Glis et fut détournée dans la suite par Brigue. Déjà en 1881, ce pont était interdit aux diligences postales. Il ne sert plus maintenant qu'au passage des gens de Glis, de Brigerberg et des troupeaux de bétail. Des bergers l'utilisent pour conduire leurs moutons sur les bords escarpés de la Saltine. Sic transit...

Le pont de la Ganter.

A partir du Schallberg, la route du Simplon s'engage dans la vallée de la Ganter. On la voit se dérouler, blanche et large, telle une immense corniche surplombant par endroits les pentes abruptes du lit de la rivière. Au-dessus, s'étendent de superbes forêts, des pâturages couronnés par les cimes neigeuses. De ce point de la route, la vue embrasse un vaste horizon. Très haut, dans la montagne, apparaissent les galeries de St. Joseph, œuvre de l'ingénieur valaisan Venetz, l'hôtel Belvédère et le col du Simplon. Le Schönhorn sauvage et brumeux occupe le fond de l'horizon. Partout, le vert magnifiquement sombre des sapins, le vert plus tendre des mélèzes. Devant soi, le Glishorn paraît se pencher vers la plaine et plus loin se déroule à perte de vue toute la chaîne des Alpes bernoises, où domine superbement la fine aiguille du Bietschorn. Dans le fond du val, au pied de la station de Bérisal, attirante là-haut; dans la verte fraîcheur de la verte vallée, se dresse le remarquable pont de la Ganter. Il subsiste encore à peu près tel que l'ont conçu les ingénieurs français. La toiture seule a disparu. Massives culées de granit, défiant l'assaut des avalanches, les déplacements du terrain, et qui paraissent bâties pour l'éternité. Pont en bois, en forme d'arc, renforcé par des madriers, jeté à 23 mètres de haut. L'ensemble est d'un aspect imposant et donne une

10

impression de force et de solidité, plutôt que d'élégance. Les culées paraissent trapues, inébranlables, solidement assises; celles du pont Napoléon sont plus sveltes, plus élancées.

Signalons encore le *pont de Gondo*, sur les gorges de ce nom. Tout en pierre de couleur uniforme, il paraît faire corps avec les rochers noirs et se dessine peu dans le voisinage environnant.

Comme bien l'on pense, le percement du tunnel du Simplon fut fatal au trafic par la route. En été, cependant, le mouvement des autos est très actif.

Mais autrefois, la circulation des voyageurs et le transit des marchandises étaient considérables. En 1870, les postes fédérales transportaient 29,206 voyageurs entre Sierre et Arona. Les voitures fédérales couvraient chaque jour plus de 1000 km sur ce trajet. Si l'on ajoute à ces chiffres le roulage privé, on peut se faire une idée du mouvement et de l'animation qui devaient régner sur la route du Simplon qui a ainsi puissamment contribué au développement des relations économiques et sociales entre la Suisse et l'Italie.

Dans la vallée de Binn, nous rencontrons des ponts d'un type spécial. Au lieu de reposer horizontalement sur la voûte, le tablier est lui-même bombé et le pont tout entier décrit un ceintre très marqué. C'est la caractéristique des ponts italiens dont on découvre de beaux spécimens dans la région d'Ossola. La courbe de ces ponts, d'où toute ligne horizontale est bannie, s'harmonise parfaitement avec le dos arrondi des coteaux et les plans inclinés des montagnes.

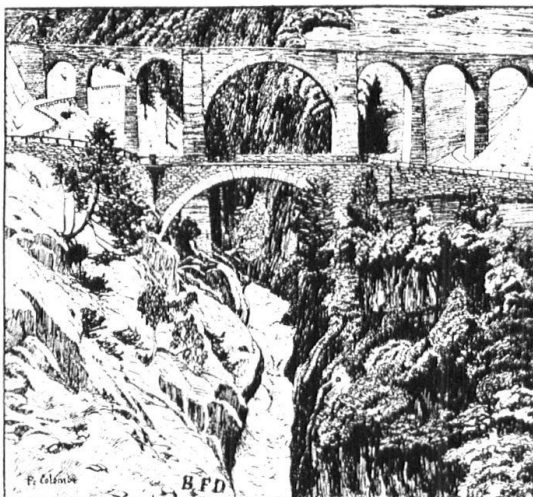


Fig. 14. Pont de la route et viaduc du chemin de fer de la Furka à Gingiols. D'après un dessin à la plume de P. Colombi. Le pont du chemin de fer couronne avantageusement son frère aîné. La double série des petits arcs donne de la légèreté à la construction et conserve à la voûte principale toute sa valeur et sa grandeur. — Abb. 14. Strassenbrücke und Viadukt der Furkabahn bei Gingiols. Nach einer Federzeichnung von P. Colombi. Die Eisenbahnbrücke ist des ältern Bruders wohl würdig. Die Doppelreihe kleinerer Bogen gibt dem Bauwerk elegante Leichtigkeit und lässt die Grösse und Bedeutung des schönen Mittelbogens erst recht hervortreten.



Fig. 15. Viaduc à Fiesch de la ligne de la Furka. D'après un dessin à la plume de P. Colombi. Le fait d'être construit sur une courbe de la voie enlève à cette série de pleins cintres toute monotonie. — Abb. 15. Fiescher-Viadukt der Furkabahn. Nach einer Federzeichnung von P. Colombi. Die gleichmässigen Bogen wirken nicht eintönig, da die Brücke eine Kurve beschreibt.

Dans le même genre est le pont sur la Viège, un peu au-dessous de Stalden. Etroit, pavé de moellons usés au frottement des souliers ferrés et des fers de mulets, avec son parapet en maçonnerie, surmonté d'une niche où veille une madone coloriée, sculptée par un artiste de village, ce pont a desservi longtemps les vallées de Viège et de Saas. Il perdit de son importance par l'ouverture du chemin de fer Viège-Zermatt. La route carrossable Viège-Stalden lui porta le dernier coup. Un nouveau pont dût être construit et le „Neubrücke“ complètement négligé actuellement, projette inutilement sur la Viège sa grande arche mélancolique.

Un très beau pont dans la vallée de Loèche c'est celui d'Inden, sur la route carrossable qui mène à Loèche-les-Bains, et delà, par un bon sentier, au célèbre col de la Gemmi. Paysage unique qui impressionna les poètes Werner, Alexandre Dumas et Maupassant. Le pont d'Inden date de 1856. Il charme par la légèreté de sa masse et la belle ordonnance de ses lignes. Autour de lui un détachement de sapins monte la garde: *ces fils très grands, très forts et très doux de la terre*. A une immense hauteur dominant à pic les rochers du Traubelstock et du Daubenhorn d'où tombe, en été, l'é�incelante poussière des cascades que la brise fait ondoyer comme de longs voiles.

Le pont sur la Raspille, limite entre le Haut et le Bas-Valais, est chargé de souvenirs historiques et politiques.

Citons, dans le Bas-Valais, l'antique et vénérable pont sur le Valsorey, près de Bourg-St. Pierre, la magnifique arche du pont sur le Rhône à St. Maurice, les ponts étagés sur les gorges du Triège, le charmant pont des Moulins, presque au ras de l'eau, sur la Viège, à Champéry.

Le Chables (Bagnes) possède un intéressant pont sur la Dranse, et Sembrancher s'enorgueillit de son pont des Trappistes.

Le trafic moderne, tout en exigeant des communications bien différentes de celles des temps passés, s'est efforcé de conserver aux ponts leur cachet local. Et si les chemins de fer de montagne ont dû construire des viaducs sur de longs parcours ou traverser des vallées à des hauteurs vertigineuses, ils l'ont fait avec tous les égards dûs à dame Nature. Où l'arche simple ne suffisait plus, ils ont créé le type heureux du pont ajouré. Tel le pont du Triège du Martigny - Châtelard, dû à l'ingénieur Brémont, tel le Nussbaumbrücke de la ligne de la Furka.

Le pont à deux arches sur la Dala, conçu par le général Dufour a précédé d'un siècle les viaducs de Giesch sur la ligne du Loestchberg, du Fieschgraben et Filet de la ligne de la Furka, et celui à vingt-six arches de la Hochfluh de la même ligne.

P.S. Nous remercions ici Messieurs Lattion, chef de gare à Tourtemagne, Hermann Ritz, à Zurich, Rol. Lorétan, ingénieur, à Loèche, Weiss, chef d'exploitation de la Furka, les maisons Wehrli à Kilchberg et Perrochet-Matile à Lausanne, pour l'aide apporté.



Brücke und Schloss von St. Maurice

NACH DEM KOLORIERTEN STICH VON
NIKLAUS SPRÜNGLIN

DREIFARBENDRUCK VON FROBENIUS A. G. BASEL