Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 29 (1979)

Heft: 3/4

Artikel: Routes commerciales et itinéraires d'un peintre hollandais en Suisse au XVIIe siècle

Autor: Stelling-Michaud, Sven

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-80829

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ROUTES COMMERCIALES ET ITINÉRAIRES D'UN PEINTRE HOLLANDAIS EN SUISSE AU XVIIe SIÈCLE

Par SVEN STELLING-MICHAUD, Genève

Esquisse des relations économiques entre les Pays-Bas et la Suisse

Les dessins du peintre hollandais Jan Hackaert (1628–1699/1700), que j'avais découverts à Vienne en 1935 et publiés en 1937[1], ont été récemment exposés au Helmhaus, à Zurich, par les soins du Dr Gustav Solar, conservateur au Cabinet des estampes de la Bibliothèque centrale, à l'occasion du 350e anniversaire de la fondation de la Bibliothèque de la Ville[2]. Grâce à l'obligeance des organisateurs de cette exposition, les participants à la journée des historiens suisses ont pu admirer ces documents iconographiques trop peu connus des spécialistes de l'histoire des routes et du trafic alpestres.

Le caractère «topographique» et l'extraordinaire précision de ces dessins, du moins de ceux qui proviennent de l'*Atlas van der Hem*, posent un certain nombre de problèmes que l'histoire économique et politique peuvent aider à résoudre, tout en fournissant à l'historien de l'art une «hypothèse de travail». Tel est le but de la présente étude: montrer comment le recours à des disciplines connexes permet de comprendre un phénomène en apparence aussi simple que le voyage d'un peintre néerlandais de Bâle au col du Splügen, au lendemain de la guerre de Trente Ans. Ce voyage s'inscrit dans le contexte des échanges commerciaux, très anciens, entre les Pays-Bas et les Cantons suisses, d'une part, et dans celui des relations intellectuelles suscitées par la Réforme et rendues plus étroites durant la guerre d'indépendance des Provinces-Unies, d'autre part.

Sans remonter aux Romains et à la *Table* de Peutinger qui faisait de la *Lugdunum Batavorum* le «caput Germaniae» d'où partent les routes conduisant de la mer du Nord vers les Alpes, selon un tracé étonnamment exact des stations reliant le Rhin à Milan par les cols des Grisons[3], l'on peut suivre,

1 *Unbekannte schweizer Landschaften aus dem XVII. Jh. Zeichnungen und Schilderungen von Jan Hackaert und anderen holländischen Malern*, hrsg. von d. Stiftung von Schnyder v. Wartensee, Max Niehans-Verlag, Zürich/Leipzig 1937.

2 *Alpenreise 1655. Conrad Meyer und Jan Hackaert.* Zentralbibliothek Zürich. Ausstellung im Helmhaus, 19. Mai bis 19. Juni 1979, Katalog, 61 S.

3 C. SIMONETT, *Ist Zillis die Römerstation Lapidaria?* in: Bündner Monatsblatt 1954, pp. 209ss. et 425ss.

dans les grandes lignes, dès le XIIIe siècle, les étapes et les fluctuations des échanges à travers les cols de la Rhétie, par où la laine anglaise, les toiles des Flandres et les métaux allemands étaient transportés en Lombardie, tandis que les produits italiens, soieries et velours, étaient acheminés vers les pays germaniques. Dans ce trafic, la ville de Bâle joua le rôle d'un lieu de transit de première importance en raison de sa situation géographique qui en faisait la clé de voûte des transports par le Rhin. Cette voie fluviale permettait d'acheminer les marchandises par eau sur une grande distance, du moins en descendant le fleuve vers la mer du Nord. De Bâle en Italie, deux routes s'offraient aux marchands: celle du Gothard par Lucerne et Bellinzone, et celle qui, gagnant Zurich par le Bötzberg, traversait le lac de Zurich en longueur, continuait, vers Weesen, sur le Wallensee qu'elle franchissait également d'ouest en est, pour déboucher par Sargans et Ragaz dans la vallée du Rhin et remonter le long du fleuve jusqu'à Coire[4].

Dès le milieu du XVe siècle, les firmes d'expédition italiennes étaient établies à Bâle et assuraient les transports d'une factorie dans les Pays-Bas vers les maisons-mères de la péninsule[5]. A l'époque du Concile, de nombreux Néerlandais étaient venus s'établir à Bâle, où ils possédaient des boutiques d'épices. Ehrensperger assure que la proportion des Néerlandais était plus forte que celle des marchands espagnols, français ou allemands[6].

Dans les Pays-Bas, des marchands bâlois sont attestés dès la fin du XIVe siècle déjà. Ehrensperger relève que la proportion des Bâlois qui ont été aux Pays-Bas, particulièrement dans le Brabant, est élevée en comparaison du petit nombre de ceux qui s'étaient rendus en France[7].

Le trafic transcontinental s'étant déplacé, à la fin du XVe siècle, vers les routes maritimes de l'Atlantique, les Italiens transportèrent dès lors par bateau les denrées qu'ils achetaient dans le Nord, de sorte que la route de Bâle – le *camino Basle* – ne fut plus guère utilisée que par les Lombards, spécialement par les marchands de Milan qui, n'ayant pas de débouché sur la mer, continuèrent, avec ceux de Côme et de Bergame, à franchir les cols grisons pour rejoindre la cité du Rhin. Dans des documents relatifs à l'augmentation des péages dans les pays de la Haute-Autriche, au milieu du XVIe siècle[8], figure une pièce qui donne des informations précieuses sur les marchandises exportées d'Italie vers les Pays-Bas et qui gagnaient Bâle ou par le

4 Cf. WILFRED BRULEZ, *Les routes commerciales d'Angleterre et d'Italie au XVIe s.*, in: Studi in onore di A. Fanfani, IV (1962), p. 148–155; indications utiles dans F. GLAUSER, *Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpentransit*, in: Revue Suisse d'Histoire, 29 (1979) No 1 (No spécial), pp. 16ss.

5 F. EHRENSPERGER, *Basels Stellung im intern. Handelsverkehr des Spätmittelalters*, Basel 1972, p. 268.

6 Op. cit. pp. 315–316, 319–323 sur les relations économiques entre Bâle et les Pays-Bas.

7 Op. cit., p. 323.

8 Publ. par OTTO SCHOLZ, *Die Verkehrsverbindungen des oberen Rhein- und Donaugebietes*, in: Z. für Gesch. d. Oberrh., N.F. 38, I (1922), pp. 60–88, ici p. 73.

Gothard, ou par les cols grisons. Nous y apprenons que des toiles fabriquées dans les Pays-Bas étaient teintes en Italie pour être réexpédiées par le Rhin dans leur pays d'origine avec d'autres marchandises de la péninsule. (La note relève que peu de produits fabriqués à Bâle même étaient exportés par cette voie.)

Rappelons ici que les foires de Zurzach, au confluent de l'Aar et du Rhin, ont été du XVIe au XVIIIe siècle un lieu de rencontre particulièrement fréquenté, sur l'axe Bâle–Constance, par les marchands du nord et du sud des Alpes qui transportaient leurs produits par les voies fluviales sur les solides bateaux de Wallenstadt et de Glaris ou par les routes. Le marchand bâlois Andreas Ryff (1550–1603), qui visitait toutes les foires du continent, dit que Zurzach était «der grösste Jormarkt, da gar mächtig viel Volks hinkommt und ein stattliche Summa Waren aus England, Niederland, Frankreich, Lothringen, Burgund, Italien und ganz Deutschland hingeführt und verhandelt werden»[9].

Durant la guerre d'indépendance, les Provinces-Unies firent venir par le Rhin – sauf pendant les années où les Espagnols occupèrent Wesel (en 1586–1590 et en 1614–1628) – du bois, du fer, du trass, du zinc, du chanvre pour les cordages, ainsi que du blé et du riz[10]. C'est avant tout de bois que les Hollandais avaient besoin pour la construction de leur flotte commerciale et de leurs vaisseaux de guerre. Ce bois, depuis la fin du XVe siècle, descendait le Rhin par flottage en quantités massives, d'où le nom de «Holländer» pour désigner les gros troncs qui partaient par le Rhin vers les Provinces-Unies. On peut dire que les forêts des Alpes suisses ont contribué dans une large mesure à la puissance maritime de la Hollande. Ainsi, le bois des Grisons était flotté jusqu'à la chute du Rhin, de Coire au lac de Constance, puis de Bregenz à Schaffhouse, où la chute devenait la place obligée de transbordement des affrètements qui étaient chargés, au-dessus des rapides, sur des «Kärren» amenés par terre aux places inférieures d'accostage et de chargement. Il était procédé de même aux rapides de Laufenburg. Les bateaux étaient tirés à vide par la route («über Land geschleift») ou lâchés dans les rapides, où les lamineurs les faisaient passer par dessus les brisants[11]. Ces bateaux, comme ceux qui amenaient les marchandises aux foires de Zurzach, étaient ensuite revendus aux compagnies de bateliers de Bâle (*Rheingenossenschaft*), qui les utilisaient pour les foires de Francfort ou pour les transports à Strasbourg ou à Cologne. L'importance de ces exportations de

9 T. GEERING, *Handel und Industrie der Stadt Basel*, B. 1886, p. 421–422.

10 Voir la liste des produits importés et exportés durant ces années, dans N. JAPIKSE, *Resolutien d. Staten-General van 1576–1609*, Deel 1 (*1576–1596*), La Haye 1915.

11 GEERING, op. cit., pp. 184–186; voir également H. GROSSMANN, *Flösserei und Holzhandel aus den Schweizer Bergen bis zum Ende des 19. Jh.*, Zürich 1972, et S. BRUNNER-HAUSER, *Der Rheinfall durch die Jahrhunderte in Wort und Bild*, in: Neujahrsbl. der Naturforsch. Gesellsch., Schaffhausen, Nr. 12 (1960).

bois de construction, utilisé pour les vaisseaux et les meubles, et de bois de chauffage a été relevée tout particulièrement dans un petit pamphlet anonyme néerlandais publié en 1675, au moment de la guerre franco-hollandaise, sous le titre: *L'affermissement des républiques de Hollande et de Suisse*, en vue de resserrer par une alliance les relations entre les deux pays: «... Personne ne peut ignorer que la Suisse produit en abondance plusieurs choses, dont la Hollande ne peut se passer [...]. Pour ne pas parler de denrées, ni d'autres choses nécessaires que l'industrie des bourgeois peut fournir, comme papier, poudre, de la poix, cable, du fer, etc. il s'y trouve quantité de bois excellent pour les bastiments des Navires, et particulièrement pour les Masts: la forest (qu'on appelle Bauwwald, appartenant à la ville de Zoffinguen du Canton de Berne) produit des Sapins d'une prodigieuse hauteur et épaisseur: des Maistres experts asseurent qu'on n'en trouve pas de pareils en aucun des bois de l'Empire; et ce qui les rend encore plus recommandables est qu'ils sont extraordinairement secs et solides. Cette forest se trouve située fort commodément proche de la rivière d'Are, sur laquelle ce bois (et autre chose) se peut transporter dans le Rhin et flotter ensuitte jusques en Hollande.»[11a]

Le bois des forêts de Zofingue ne partait pas seulement vers la Hollande. Il était recherché par d'autres puissances maritimes. En 1534, 24 troncs de sapin longs de 36 m environ, avaient été spécialement choisis pour la République de Venise[12]. Nous ignorons comment ces pièces parvinrent dans la cité des lagunes. Sans doute furent-elles flottées par le Rhin jusqu'au Pays-Bas, puis transportées par la voie de mer à travers la Méditerranée et l'Adriatique, car on voit difficilement le transport de gros troncs d'arbres par les cols alpestres, si ce n'est peut-être en hiver, tirés et glissés sur la neige par des bœufs[13].

Le trafic par les cols grisons était, plus que celui de tous les autres cols alpestres, tributaire de la situation politique et militaire et des relations des Trois Ligues avec les Etats voisins: la République de Venise au sud-est, les Cantons suisses au nord, le Milanais espagnol au sud et l'Autriche au nord-est. Pays de passage par excellence, entre le XVIe et le XVIIIe siècle, ce «Passstaat» sut tirer parti de sa position centrale dans les Alpes[14]. A cet

11a Op. cit., p. 38–40.

12 GROSSMANN, op. cit., p. 27.

13 Un dessin de Roelant Roghman (Munich, Staatl. Graphische Slg. Inv. no 1346) représente un halage de troncs, tirés par des chevaux sur un chemin de montagne à travers un défilé rocheux.

14 Cf. FLORIAN CADERAS, *Graubünden und das Kapitulat mit Mailand von 1726*, in: 87. Jahresber. der Hist.-Antiq. Ges. von Graub., Jg. 1959, pp. 45s; STEPHAN BUC, *Beitr. zur Verkehrsgesch. Graubündens. Der Churer Gütertransit im 17. und 18. Jh.*, Chur 1917; dans la remarquable étude de PIO CARONI, *Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterl. und neuzeitl. Schweiz*, in: «Nur Oekonomie ist keine Oekonomie», Festgabe B. M. Biucchi, Bern/Stuttgart 1978, voir le ch. IV, *Die Wirkung überlokaler wirtschaftlicher und politischer Verhältnisse*, pp. 108–114.

égard, l'alliance conclue pour une durée de 5 ans entre Venise et les Provinces-Unies en 1619 et l'échange consécutif d'ambassadeurs profita au commerce entre les deux pays et le transit par les cols grisons en connut les avantages[15]. Rappelons que Venise entretenait à Coire un agent qui avait pour tâche de veiller au libre passage des marchandises destinées à la Sérénissime République ou exportées par elle. Les dévastations et les troubles de la guerre de Trente Ans qui provoquèrent l'effondrement de l'économie allemande affectèrent gravement le commerce des Grisons qui, se trouvant sur l'axe des communications entre l'Espagne et l'Autriche, furent envahies en 1622/23 et durent céder la Valteline («Articles de Milan»). Les cols furent fermés aux Néerlandais qui empruntèrent pour la plupart la route du Gothard, ceci du moins jusqu'aux campagnes du duc de Rohan (1635). Ayant reconquis la Valteline, il en subordonna cependant la restitution à l'acceptation des «articles (confessionnels) de Chiavenna», poussant les Grisons à signer en 1639 une paix perpétuelle et une capitulation avec l'Espagne, qui rétablirent le commerce et le trafic entre les Ligues et le Milanais. La souveraineté des Grisons sur la Valteline fut reconnue par le roi d'Espagne, mais les Protestants durent quitter celle-ci. Le trafic par les cols reprit après la signature des traités de Westphalie, bien qu'à un rythme fort ralenti, comparé au transit d'avant les grandes guerres. Buc a calculé[16] qu'entre 1640 et 1680, il ne transitait plus par Coire que 1500 à 4500 charges de sommiers (*Saumlasten*) en moyenne par an, contre 7930 en 1610 et 8218 en 1617. A partir de 1680, le volume des marchandises transitant par Coire alla en augmentant (à cet égard le témoignage de l'évêque Gilbert Burnet, de 1685, est intéressant) jusqu'au début du XVIIIe siècle. Pendant la guerre de succession d'Espagne, un «Passtraktat» fut conclu en 1707 avec l'empereur, devenu maître du Milanais, sous la garantie de l'Angleterre. Les alliés (l'empereur et les deux puissances maritimes) s'entremirent pour faire inclure, à leur avantage, les Trois Ligues dans la paix future, aux négociations de laquelle elles envoyèrent le colonel Pierre de Salis qui reprit, avec les marchands d'Amsterdam, tout le problème du trafic par les cols grisons, notamment par le Septimer et le Splügen (cf. App. III, VII). Pierre l'Envoyé était d'autant plus intéressé dans le développement du trafic par le Splügen et l'aménagement de cette voie en chemin carossable qu'il possédait des manufactures de soie à Chiavenna et détenait, depuis son retour de Hollande, la ferme des douanes[17] qui lui permit de construire ce chef d'œuvre d'architecture baroque qu'est le «Alte Gebaü» à Coire[18].

15 HERM. WÄTJEN, *Die Niederländer im Mittelmeergebiet z. Z. ihrer höchsten Machtstellung*, Berlin 1909, p. 346–347; E. BAASCH, *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1927, p. 293.

16 Op. cit., p. 84–85.

17 CADERAS, art. cit., p. 63; R. JENNY, *Graubündens Passstrassen und ihre volkswirtschaftl. Bedeutung in histor. Zeit, mit bes. Berücksicht. des Bernardinerpasses*, Chur 1965, p. 77, 80.

18 E. POESCHEL, *Bürgerhaus der Schweiz*, Bd. 14, *Graubünden*, II, 1950, pp. 21–22.

Nous manquons malheureusement de données sur la participation des marchands suisses, principalement des Bâlois, des Zuricois et des Genevois, à l'effort de guerre et à l'essor économique de la Hollande et de la ville d'Amsterdam après la fermeture de l'Escaut et la décadence du grand port d'Anvers. Quelques noms apparaissent sporadiquement dans les publications néerlandaises. Des recherches d'archives permettraient peut-être de combler cette lacune. Ainsi nous savons que le commerçant bâlois Emmanuel Iselin était fixé à Amsterdam, où son fils Samuel naquit en 1611, mais nous ignorons quelle fut l'activité du père, qui apparaît plus tard à Bâle[19]. Il y avait également à cette époque à Amsterdam une firme Calandrini, fondée par le Genevois Jean-Louis Calandrini, né à Francfort en 1611, fils de Giovanni C., de Lucque, et ami de Constantin Huyghens. Son fils François, marié à une Hollandaise, était commerçant à Amsterdam et son frère Horace (1590–1630) fut conseiller et trésorier de la Compagnie des Indes occidentales pour la chambre d'Amsterdam[20].

Il semble que des soldats et des officiers suisses aient été, à cette époque déjà, au service des Provinces-Unies, bien qu'on ne trouve dans les compagnies «suisses», qui n'avaient de tel que le nom, parmi les capitaines, qu'un seul Suisse de naissance, Andreas Keller, et nous apprenons qu'en 1627, 80 Suisses se sont présentés à Dordrecht pour remplacer les Allemands et les Néerlandais qui servaient dans ces unités[21]. Lorsqu'en 1672, les Provinces-Unies soumettront aux cantons protestants un projet de capitulation, ils feront passer les avantages intellectuels et économiques de ce service pour les jeunes Suisses avant l'intérêt militaire: «Ceux qui auront envie de se stiler au commerce, qui fait la véritable prospérité des Républiques, se trouveront dans le pays du monde où il se conduit le plus régulièrement. Ainsi est-il de tous les Arts et Sciences, qui toutes s'exercent en perfection en ce pays là.»[22]

Certaines affinités profondes, des besoins et des goûts communs ont rapproché, depuis la Réforme et la guerre d'indépendance, les habitants des plaines néerlandaises et ceux des montagnes suisses. Aux yeux des Hollandais, la Suisse est le pays qui a conquis de haute lutte son indépendance et s'est donné des institutions démocratiques plusieurs siècles avant eux. A l'abri de leurs montagnes, les Suisses ont construit un Etat qui a, dans une certaine mesure, servi de modèle au leur[23].

19 FRIEDRICH WEISS u.a., *Stammtafel der Iselin von Basel*, Basel 1948, p. 140.

20 Cf. GALIFFE, *Notices généalogiques*, 2e ed. 1892, t. 2, p. 714–715; *Correspondance* de C. HUYGHENS, t. II et IV, *passim*.

21 Renseignements obligeamment communiqués par M. G. W. van der Meiden, conservateur de la 1re section de l'Algemeen Rijksarchief, La Haye.

22 Projet de capitulation en faveur des Prov.-Unies remis par Frédéric de Dohna à LLEE de Berne au début de 1672, Berne, St.A., Holland, Buch I, pp. 177ss.

23 Cf. A. A. VAN SCHELVEN, *De Staatsvorm van het Zwitsersche Eedgenootschap den Nederlan-*

Quant à la Hollande, elle est pour les Suisses, au XVIIe siècle, un pays avec lequel ils se sentent spontanément en sympathie et qui attire chez lui commerçants, soldats, étudiants, savants et artistes. Les Suisses admirent la Hollande comme un miracle physique et un miracle politique, l'industrie de l'homme y ayant, par la digue, triomphé de la mer et la petite nation, fervente de liberté, ayant défait par les armes la puissante Espagne, comme jadis les Waldstätten avaient triomphé de la maison d'Autriche.

Mais avant tout, la Hollande est la terre de la liberté de pensée; elle a beau avoir eu, en 1619, sa crise d'intolérance et commis le crime de meurtre politique sur la personne d'Oldenbarnevelt; mais en 1625, elle a repris son équilibre sous le statthouder Frédéric Henri, prince tolérant et libéral, protecteur des arts et des sciences.

Dans les relations intellectuelles entre les deux pays, les universités ont joué un rôle considérable et bien connu. Si nous tenons à le rappeler ici, c'est parce que les anciens étudiants ont joué un rôle d'intermédiaires entre les cultures, comme nous le verrons à propos des contacts que le peintre Hackaert a eus, dans son pays, avec des Suisses, et pendant son voyage en Suisse, avec des personnes qui avaient passé par les universités hollandaises. On sait que l'académie de Genève attira de nombreux étudiants hollandais dès sa fondation (1559) et on connaît le rôle qu'elle joua au temps de Bèze dans la diffusion du calvinisme dans les Pays-Bas[24]. Si Genève cimenta la solidarité confessionnelle entre les deux pays, les relations que la Hollande entretint avec Bâle plonge leurs racines dans l'activité des humanistes et des imprimeurs dont Erasme fut le centre dans la dernière partie de sa vie. L'Université de Bâle attira régulièrement des étudiants originaires des Provinces-Unies dès 1550, particulièrement nombreux pendant la guerre d'indépendance jusqu'en 1620[25]. Au Carolinum de Zurich, nous trouvons des étudiants néerlandais à partir de 1561[26], et les relations personnelles qui se sont nouées à cette occasion n'ont pas été étrangères au développement des échanges commerciaux.

Les cinq universités de Hollande érigées au lendemain de la libération du joug espagnol ont attiré d'emblée de nombreux étudiants suisses. Leyde, fondée en 1575 par Guillaume d'Orange, quatre ans avant l'Union d'Utrecht, compta des étudiants suisses dès la dernière décennie du XVIe siècle. Les événements de la guerre de Trente Ans ne ralentirent nullement cet afflux d'étudiants où prédominaient les Bâlois et les Genevois, suivis par

den ter navolging aanbevolen, in: Miscellanea in honorem Leonis van der Essen, t. II, Bruxelles 1947, pp. 747–756.

24 H. DE VRIES, *Genève pépinière du calvinisme hollandais*, t. I, *Les étudiants holl. à Genève au temps de Th. de Bèze*, Fribourg 1918.

25 HANS RUD. GUGGISBERG, *Die niederl. Studenten an der Univ. Basel von 1532 bis zum Ende des 17. Jh.* in: Basler Zeitschr. für Gesch. und Altertumsk. 18/19 (1919), pp. 231–288.

26 *Album in Tigurina schola studentium 1559–1832*, Zurich, St.A., E II 479 contient malheureusement des lacunes importantes pour les XVIe et XVIIe s.

les Zuricois, les Bernois, les Schaffhousois et les Grisons, inscrits dans les facultés de théologie, de droit, de médecine et de sciences naturelles et quelques uns d'entre eux suivant des cours de sciences politiques[27].

Genèse du voyage de Jan Hackaert. Relations, influences et mission

Le plus important parmi les commerçants suisses établis à Amsterdam au milieu du XVIIe siècle était le Zuricois Conrad Pestaluz (1618–1661), qui s'était rendu en Hollande lorsque la firme fondée par son père Johann-Anton étendit aux Provinces-Unies son exportation de soieries[28]. Marié à une Hollandaise, Conrad avait acquis une maison sur le canal du Keizersgraacht où ses chalands pouvaient aborder avec leur cargaison de marchandises. Membre de la puissante corporation des marchands, il signa en 1648 une requête adressée au bourgmestre d'Amsterdam par un certain nombre de commerçants de la ville pour mettre un terme à la «confusion monétaire» (*geldverwarring*)[29]. Témoin de l'essor prodigieux de la ville d'Amsterdam, auquel il participa lui-même, lié avec des savants et des artistes, Pestaluz s'intéressa vivement à la grande entreprise cartographique de l'*Atlas* que publiait alors Joan Blaeu (1598–1673), collection dont il possédait certainement l'une des éditions dans sa bibliothèque. En signe de gratitude pour sa cité natale, il offrit à la Bibliothèque de la Ville de Zurich son exemplaire de l'*Atlas Sinensis* de Martin Martini, que Blaeu avait fait paraître en 1655 comme sixième volume du *Theatrum Orbis Terrarum*[30], le plus grand atlas qui eût paru jusqu'alors et probablement le plus coûteux qui se trouvât sur le marché du livre.

Pestaluz, qui mourut à Amsterdam, dut entretenir des relations étroites avec le célèbre amateur d'art et géographe, l'avocat Laurens van der Hem (1621–1678), qui était mêlé étroitement à la vie des affaires, au grand commerce international et à la politique coloniale des Provinces-Unies[31]. Lui-même dessinateur expert et voyageur – il visita dans sa jeunesse l'Angleterre,

27 G. Du Rieu, *Album Studiosorum Academiae Lugduni-Batavorum, 1575–1875*, La Haye 1875; A. Rivier, *Die Schweizer auf der Hochschule Leyden*, in: Indicateur d'hist. suisse, II (1874–1877), pp. 138–160.

28 Hans Pestalozzi-Keyser, *Gesch. der Familie Pestalozzi*, Zurich 1958, pp. 67–68.

29 Johann E. Elias, *De Vroedschap van Amsterdam 1578–1795*, t. I, Amsterdam 1963, pp. 83–84.

30 Ce splendide exemplaire, dont les gravures sont coloriées et qui porte à la première page la dédicace du donateur, est conservé dans le département des manuscrits de la Zentralbibliothek à Zurich (A 3).

31 Robert Wagner, *Die überseeischen Gebiete im Atlas Blaeu-van der Hem der österr. Nationalbibl. Eine Dokumentation*, thèse dactylogr. de l'Université de Vienne, 2 vol., représente l'étude la plus complète sur Laurens van der Hem et son Atlas.

la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Portugal, l'Afrique du Nord, le Proche-Orient et la Turquie –, L. van der Hem collectionna dès 1640–1645 des dessins et des gravures, des cartes et des documents divers qu'il insérera plus tard dans son propre atlas.

Prenant comme base l'*Atlas Major* de Blaeu de 1662, il constitua une gigantesque collection de 50 gros volumes formés de cartes, de plans, de vues de villes, de paysages, de costumes, etc., gravures souvent admirablement coloriées auxquelles il joignit un grand nombre de dessins originaux et d'aquarelles dûs à des artistes néerlandais connus tels que Lambert Doomer, Willem Schellinks, Jan Hackaert (volume XIII: *Helvetia*), Jacob Esselens, Frédéric de Moucheron, Reinier Zeeman, Roelant Savery, Adrian Matham et Bonaventura Peeters. La plupart d'entre eux ont entrepris de longs voyages (jusque dans le Nouveau-Monde et en Extrême-Orient) pour le compte et aux frais de van der Hem, qui procéda, dans le choix des artistes et dans le groupement des documents, d'une manière méthodique et sans rien laisser au hasard, écrivant de sa main les légendes souvent très détaillées, portant des noms de lieux et indiquant certains objectifs susceptibles d'intéresser l'Amirauté et les deux Compagnies des Indes, pour lesquelles il travaillait et auxquelles il communiquait ces dessins. Comme l'a suggéré P. H. Hulton, il s'agissait probablement là d'un véritable service de renseignements maritimes et économiques[32], plus apparent chez certains peintres et dans les dessins de caractère topographique.

Alors que nous savons pour certains de ces peintres, comme W. Schellinks et Lambert Doomer, que van der Hem avait commandé leurs dessins et payé leurs voyages, nous n'avons pas d'indications sur la plupart des autres artistes, dont nous pouvons cependant imaginer les raisons qui les firent choisir par le riche mécène pour visiter certains pays et dessiner des lieux précis. C'est le cas notamment de Jan Hackaert d'Amsterdam[33]. D'une famille de commerçants originaire d'Anvers, émigrée à Amsterdam en 1625 pour des raisons confessionnelles, Jan Hackaert naquit en janvier 1628 et fut baptisé selon le rite réformé (calviniste) à la Nieuwe Kerk. Son père, Jan ou Joan l'aîné, était commerçant et fut reçu en janvier 1639 dans la puissante guilde des marchands. Les deux oncles du peintre pratiquaient également le commerce et appartenaient à la communauté anabaptiste ou mennonite d'Amsterdam. Dirck, l'aîné de ses oncles, était comptable de métier et devait avoir une certaine fortune. Sa fille épousa un marchand de miroirs également mennonite. Le peintre ne semble pas avoir été lui-même anabaptiste; durant son voyage, il fréquentera des pasteurs à Zurich, à Glaris et dans les Grisons et paraît avoir eu des convictions orthodoxes. Sa sœur aînée épousera en

32 *Drawings of England in the 17th cent. by W. Schellinks, J. Esselens and L. Doomer, From the van der Hem Atlas of the Nat. Library Vienna*, Part one: *Introduction and Catalogue* (35th vol. of the Walpole Society), Glasgow, Univers. Press; 1959, p. XIX; Part two: *The Plates*, 1959.

33 *Unbekannte Schweizer Landschaften*, pp. 15–21.

1650 un marchand de denrées coloniales, Johannes Stael, dont le fils Jeremias devint procureur à la Haye. Jan demeura lui-même célibataire.

La famille du peintre appartenait à la petite bourgeoisie commerçante. Ses parents et ses concles en avaient les qualités d'économie et de goût au travail. Leurs débuts en Hollande semblent avoir été difficiles, car les noms de son oncle et de son père ne figurent pas dans le registre fiscal des habitants d'Amsterdam qui possédaient en 1631 une fortune supérieure à 1000 fl. La situation de la famille s'améliora cependant, puisqu'en 1638 son père put acheter une petite maison de deux étages, le «golden windhund», située au Keizersgraacht, à côté du premier théâtre d'Amsterdam. C'est là que Jan passa son enfance et sa jeunesse jusqu'à sa vingt-cinquième année. Il semble avoir eu pour maître Jan Both, de dix ans son aîné, qui était revenu en 1640 de Rome, où il avait séjourné quatre ans. Si Hackaert apprit de Jan Both à dessiner et à composer un paysage dans le style italianisant des «Bentvoegels» et s'il en imitera dans ses tableaux la lumière vaporeuse et dorée, il dut s'entraîner également de bonne heure à copier plus fidèlement la nature et les monuments, car on s'expliquerait difficilement sans cela l'étonnante maîtrise avec laquelle il dessinera, lors de son premier voyage, la chute du Rhin, les Alpes glaronnaises et les vallées grisonnes.

Hackaert possède en effet deux manières très différentes d'utiliser la plume et le pinceau à l'encre de Chine, dont l'une, la manière «topographique» – tous les dessins de l'Atlas van der Hem, plus quelques-uns qui ont été retrouvés ailleurs appartiennent à cette catégorie –, où la plume travaille un peu comme le burin du graveur, lui appartient en propre. On peut cependant le rattacher dans une certaine mesure à la lignée des peintres topographes néerlandais comme Valkenborgk – un élève de Bruegel – et Roelant Savery, que l'archiduc, puis empereur Mathias avait chargé de dessiner dans la région de Linz et dans les Alpes tyroliennes. L'autre manière, beaucoup moins fouillée et minutieuse, moins dense et moins plastique aussi, mais plus large et aérée, plus sommaire dans l'indication des traits, est une réplique de la technique de Jan Both. Il existe de nombreux dessins de Hackaert dans la manière de Both ou copiés d'après celui-ci. Nous savons que Hackaert dessinait déjà des paysages «italianisants» en 1653, avant son départ pour la Suisse[34], de même qu'il dessinera après son voyage en Suisse de nombreux paysages «idéalisés», faits de réminiscences combinées avec des éléments imaginaires.

Ayant perdu son père et Jan Both la même année (1652), Hackaert songea peut-être à se rendre lui aussi en Italie. Nous ne savons pas ce qui le décida à gagner la Suisse en été 1653, puis à y retourner deux fois – brièvement en 1654 et plus longuement en 1655/56 – pour faire, en 1657 et 1658 un voyage

34 Par exemple le dessin du British Museum à Londres, signé *Joannis Hakaert fecit A° 1653* (A. M. Hind, *Catal. of Drawings by Dutch and Flemish Artists preserved in the Depart. of prints and drawings in the B. M.*, vol. IV, 1931, p. 107, no 1.

en Allemagne du Sud et dans le Tyrol. Il est possible que ses relations personnelles avec des Suisses d'Amsterdam aient suscité et accru son envie de voir les Alpes, dont les tableaux fantastiques d'Hercules Seghers avaient proposé une image qui avait fasciné les peintres hollandais. Ceux-ci se connaissaient tous, se rencontraient et s'entretenaient à l'envi de leurs voyages proches et lointains; le désir de voir des horizons nouveaux les poussait à partir pour leur propre compte, comme V. L. van der Vinne, ou à accepter une commande ou mission de van der Hem. Hackaert fut remarqué par ce dernier, qui ne possédait sur la Suisse que la *Topographia* de Merian et un certain nombre de cartes et de plans de villes. D'autre part, les relations du jeune peintre avec des marchands suisses comme Conrad Pestaluz lui ont sans doute permis de recueillir sur les communications et les transports par eau et par terre dans les cantons des informations qui devaient l'intéresser tout particulièrement en tant que fils de marchand.

Le seul document que nous possédions, en dehors de ses dessins, sur son voyage en Suisse est un *Liber amicorum*[35], qui a permis de reconstituer ses itinéraires et de dater ses dessins. Ce document nous apprend également en quelle estime ses amis suisses tenaient le peintre et combien ils appréciaient, non seulement son art, mais aussi sa culture, sa sociabilité, la variété de ses intérêts et de ses goûts.

Son premier voyage conduisit Hackaert à Bâle et à Schaffhouse, où il passa un mois et demi environ, de la mi-juillet à la fin d'août 1653. Les trois inscriptions qui figurent dans son livre d'amis sont significatives et nous permettent de faire quelques hypothèses sur les motifs de ce voyage, tout à la fois d'art et d'information. Le 20 juillet, un certain Bartholomeo Paravicini, de Travona en Valteline, inscrit son nom et des vers français. Nous ne pouvons faire que des suppositions sur l'identité de ce personnage[36]. De toutes les familles de réfugiés de la Valteline après le massacre de 1620, les Paravicini sont les plus nombreux et on les trouve dans les principales villes protestantes de Suisse. Il pourrait s'agir ici de B. P., né à Zurich en 1627, fils de Vincencius, pasteur des réfugiés de la Valteline dans la cité de la Limmat et petit-fils de Bartholomeo, docteur en droit, réfugié à Zurich, d'où il se rendit par la suite en Hollande. Un autre B. P., âgé de 18 ans en 1653, né à Coire, allait s'établir en Hollande, où il fera souche (des Paravicini seront officiers dans l'armée néerlandaise et dans la garde du prince d'Orange). Quoi qu'il en soit, il s'agissait d'un Paravicini qui avait des relations avec la Hollande. Par ce Paravicini, Hackaert recueillit sans doute de précieuses informations sur la Valteline et les Grisons, sur les cols menant en Italie et sur le trafic par les Alpes, chose d'autant plus plausible que la famille Paravicini avait une

35 Aujourd'hui propriété de la Koninklijk Oudheikundig Genootschap, Rijksmuseum, Amsterdam. Il nous avait été prêté en 1935 par Abraham Bredius, son propriétaire d'alors.

36 Je tiens à remercier M. Matthias Manz, de Bâle, qui a bien voulu dépouiller les nombreux matériaux généalogiques des familles Paravicini.

agence d'exportation à Chiavenna et effectuait les transports pour Coire par le Splügen[37].

Il eût été intéressant de savoir avec quelles personnalités Hackaert entra en contact à Bâle, ville qui était pour les Provinces-Unies, après Cologne, le relais le plus important entre leur pays et les grandes cités trafiquantes d'Italie du Nord. Un agent des Etats-Généraux, Pieter Cornelisz van Brederode[38], accrédité en Allemagne, résidait dès 1602 à Francfort, d'où il se réfugia à Bâle en 1622. Ses nombreux rapports et sa correspondance adressés aux Etats-Généraux jusqu'à sa mort, en 1637, constituent une mine d'informations sur la guerre de Trente Ans et sur les événements des Grisons, qui mériterait d'être étudiée de plus près.

Dès la fin de la trêve de douze ans (1621), les marchands d'Amsterdam avaient intensifié leurs échanges par le Rhin (voie fluviale en descendant et voie terrestre en remontant), que la reprise de la guerre contre l'Espagne, en 1635, rendit d'autant plus nécessaires. La construction du canal d'Entreroches, qui devait relier le lac de Neuchâtel au lac Léman pour assurer la liaison fluviale directe entre la mer du Nord et la Méditerranée[39], se rattache à la même politique économique anti-espagnole.

C'est sans doute à ce moment-là[40] que les marchands d'Amsterdam conçurent certains projets de vaste envergure. L'un de ceux-ci consistait à faire de Bâle une place d'échanges et de dépôts, régie par une *Börte* semblable à celle qu'ils avaient à Wesel et à Cologne dès le XVe ou XVIe siècle et à Hambourg depuis 1613[41]. La *Börte* était un contrat qui réglait les relations réciproques et stipulait que le chargement et le déchargement des marchandises ne se feraient qu'aux deux places (en l'occurrence à Amsterdam et à Bâle); celles-ci devaient se réserver le monopole du marché en écartant la participation des villes concurrentes. Les marchands hollandais, «personnes de distinction» des 17 Provinces, proposaient d'entretenir à Bâle un centre ou dépôt commercial (*eine Staffel zu halten*) des marchandises provenant de Hollande et d'Angleterre, ce qui dispenserait les marchands suisses d'acheter à Strasbourg ou à Francfort ce qu'ils trouveraient ici de première main. Les produits italiens et français seraient échangés à Bâle, où les marchands d'autres pays n'auraient pas licence de vendre les mêmes marchandises.

37 Nufenen, Landschaftsarchiv Rheinwald, Akten Mappe Ic., Alphabetisches Verzeichnis der Kaufleute, 1706. Un Kaspar Paravicini et fils représentaient les hoirs V. Muralt de Zurich à Coire en 1663–1668 (BUC, op. cit., p. 34 et comptes de la maison de Muralt (Zurich, St.A. D 207).

38 Voir sur lui GUGGISBERG, art. cit., p. 262.

39 Voir à ce sujet P.-L. PELET, *Le canal d'Entreroches. Histoire d'une idée*, Lausanne 1946.

40 GEERING, op. cit., pp. 547–548 résume ce projet qu'il situe d'abord au début du XVIIe siècle (p. 401) puis vers 1625, enfin vers 1643 (p. 447). On pourrait le placer également vers 1620, après la signature, en 1619 d'un traité avec l'Angleterre et en décembre 1619, avec Venise, ce qui expliquerait l'allusion à l'Angleterre dans ce projet.

41 BAAS, op. cit., p. 293.

La concession que les marchands néerlandais demandaient à obtenir au bord du Rhin pour y construire une «stattliche Behausung genannt der Niederländische Hof», destinée à loger 74 agents avec leurs domestiques, un directeur et sa famille, comportait également l'aménagement d'un quai pour les bateaux. Les marchands offraient de payer une somme de 20 000 florins pour la concession de la patente, somme qui témoigne de la richesse des Provinces-Unies et de la hardiesse de leur plan d'expansion. Ce projet n'eut cependant pas de lendemain, pour des raisons que nous ignorons[42]. Peut-être est-ce l'échec du projet bâlois qui incita les marchands hollandais à créer une société d'expédition hollando-italienne destinée à diminuer le commerce intermédiaire, qui devait avoir son siège à Francfort, où les Hollandais avaient pris pied fortement dès le milieu du XVIe siècle pour y pratiquer les opérations de change.

Un autre projet conçu par une groupe de marchands hollandais était inspiré par le désir de surmonter l'obstacle que la chute du Rhin, près de Schaffhouse, formait à la navigation entre le lac de Constance et Bâle. Comme ils avaient vaincu la mer, ils voulaient se soumettre les voies fluviales qui alimentaient leur commerce et dont le Rhin était l'artère principale. L'idée de faire sauter les blocs de rocher qui se trouvent dans les rapides de Schaffhouse et peut-être aussi ceux du Petit Lauffen près de Coblenz, au confluent de l'Aar et du Rhin, ou de faire dévier les eaux du fleuve pour éviter la chute, vint à un groupe de marchands hollandais qui se fondaient vraisemblablement sur l'expérience de leurs constructeurs d'écluses et de digues. Les travaux devaient être exécutés à leurs frais. Pour rendre ce projet réalisable, ils le présentèrent, sous forme d'un vaste plan d'expansion économique, au seul personnage susceptible de s'y intéresser et de le soutenir, à l'archiduc Lépold IV, qui avait reçu en 1618 les pays de l'Autriche antérieure et supérieure et qui résidait à Innsbruck, où il mourut en 1632. L'intérêt qu'il portait à la région du Bodan et à la ville de Constance, qu'il affectionnait tout particulièrement, était de notoriété publique, de sorte que l'idée d'une liaison fluviale directe entre le lac de Constance et la mer du Nord devait lui plaire d'autant plus que la ville de Constance en aurait tiré tout bénéfice et aurait été appelée à jouer un rôle comparable à celui d'Amsterdam dans le trafic international. Tout ce que demandaient les marchands néerlandais était de pouvoir pratiquer librement leur culte dans les Etats de l'archiduc. Nous ne connaissons ce projet (voir appendice II) que par une page du P. Gabriel Bucelin (1599–1681), moine de l'abbaye bénédictine de Weingarten, qui fut prieur de St. Johann à Feldkirch de 1651 jusqu'à sa mort[43]. Rien

42 Cf. les extraits de la proposition des marchands hollandais à l'Appendice I.

43 Voir P. Thomas J. Stump, *Pater Gabriel Bucelin*, in: Festschr. zur 700-Jahr-Feier des Klosters Weingarten, 1956, pp. 370–393 et surtout, du même auteur, *Mit Stift und Zirkel. Gabr. Bucelinus 1593–1681, als Zeichner und Kartograph, Architekt und Kunstfreund*, Sigmaringen 1976 (Bodensee-Bibliothek Bd. 26).

de ce qui touchait au diocèse de Constance et à la ville qu'il appelait la «Constantinople d'Occident» n'était étranger à cet historien passionné de géographie, et on ne saurait s'étonner qu'il mentionne le plan de liaison fluviale dans une page de sa monumentale *Germania Topo- Chrono- Stemmatographica sacra et profana* (Ulm, 1662), dont l'impression avait commencé en 1653[44]).

Que van der Hem ait été au courant de ce projet, dont il fut certainement question dans les milieux scientifiques néerlandais aussi bien que parmi les marchands qui se rendaient régulièrement à Bâle et aux foires de Zurzach, on ne saurait en douter. Ce n'est donc point par hasard que Hackaert consacra ses premiers dessins exécutés en Suisse à la chute du Rhin[45]. Dans le grand panorama de plus d'un mètre, où le peintre n'applique pas encore la manière topographique de ses vues des Alpes glaronnaises et grisonnes, Hackaert a représenté la chute du Rhin dans toute sa largeur, du petit château de Wörth, place de déchargement des marchandises, à la tour du bâtiment en aval où elles étaient rechargées sur des bateaux qui repartaient pour Bâle.

Pendant son séjour à Schaffhouse, en juillet et août 1653, Hackaert fit la connaissance, entre autres, du conseiller Johann Heinrich Ammann, qui exerçait la fonction de *Siegelschneider* (sculpteur de sceaux) et dirigeait le service d'assistance de la ville. Grand amateur d'art et bon dessinateur – on a de lui une vue de la ville de Schaffhouse d'une grande précision –, Ammann a probablement recommandé le peintre à son ami zuricois Conrad Meyer, avec lequel Hackaert allait se lier d'amitié deux ans plus tard. Il est vraisemblable que le conseiller schaffhousois, qui avait une parfaite connaissance de la langue néerlandaise[46], donna d'utiles informations au jeune voyageur concernant les problèmes de la navigation et du trafic sur le Rhin.

44 Pages reprises textuellement dans sa *Constantia rhenania ... Metropolis sacra et profana, Descriptio*, Frankfurt 1667, p. 4. – Deux siècles plus tard JOS. BADER mentionnera brièvement le projet, pour lequel il avancera la date de 1609, dans la revue *Badenia*, Jg. 1858, H. 3, Heidelberg 1859, pp. 426–430 (*Konstanz und Pater Buzeli. Eine Berechtigung*) en précisant que le «Schaffhauser Lauffen» aurait sans doute dû être contourné par un canal (p. 429, n. 7). Après Bader, J. VETTER, *Die Schiffahrt, Flötzerei und Fischerei auf dem Oberrhein*, Karlsruhe, 186 p., reprend la date de 1609 et donne un très bref résumé auquel renvoie, à son tour, TRAUGOTT GEERING, *Handel und Industrie*, pp. 420–421.

45 Atlas van der Hem, XIII/8, plume, bistre et craie blanche sur papier gris-brun (1070 × 440) avec inscr. à droite: *Lauffen im Züriger Gebit* de la main de L. v. d. Hem. Atlas van der Hem XLVI/15, dessin à la sepia (955 × 350), inscr. à gauche de la main de van der Hem: *De groote Waterval van den Rhijn te Schafhouse. Johan Hackaert Fecit.* – Un troisième dessin, de petit format, exécuté probablement à Zurich, en juin 1656, de mémoire ou à l'aide d'esquisses, se trouve à Zurich, KS 013, p. 75 (plume et lavis à l'encre de Chine 278 × 180). Sans être idéalisé, le paysage est représenté ici d'une manière plus libre. Le procédé (emploi de la craie) et une certaine maladresse encore dans le dessin à la plume, nous font penser que Hackaert exécuta le grand dessin lors de ce premier voyage et qu'il dessina la seconde vue de la chute du Rhin avec la technique et l'expérience acquises en 1655, lors de son second et plus long séjour à Schaffhouse, en juin-juillet 1656.

46 AMMANN, qui allait publier quatre ans plus tard, à Zurich, une traduction des *Kinderlust-*

Renonçant à poursuivre son voyage et à se rendre à Zurich en raison des événements de la guerre des paysans, qui menaçait de s'étendre à toute la Suisse, Hackaert quitta Bâle et Schaffhouse pour retourner en Hollande avec ses dessins, que van der Hem annota de sa main.

En juillet 1654, Hackaert fera une brève apparition à Zurich et en repartira pour une raison que nous ignorons. S'il se trouvait encore à Amsterdam au début de juin, il avait sans doute été témoin de la réception chaleureuse que le conseil de la ville offrit au *Stadtschreiber* de Schaffhouse Johann Jacob Stocker, médiateur dans le conflit qui opposait l'Angleterre aux Provinces-Unies[47]. Chargé d'accompagner l'envoyé schaffhousois sur le bateau qui allait le ramener dans son pays, Conrad Pestaluz écrivit d'Amsterdam le 4 juin une longue lettre aux autorités zuricoises pour leur décrire l'accueil enthousiaste fait à Stockar, ajoutant qu'à son avis les dépenses faites par les cantons protestants étaient un bon placement et qu'«il était tout à l'honneur de la nation que nos pays derrière leurs montagnes si lointaines aient été employés comme arbitres entre deux si puissantes républiques»[48]. Dans son allocution aux Etats-généraux, à la Haye, après la conclusion de la paix, Stockar déclara que «les Confédérés étaient décidés, dans leurs montagnes et leurs défilés étroits (*Engpässen*) à pratiquer la vraie religion et la liberté héréditaire et qu'ils souhaitaient salut et bien-être à la République de Hollande afin que vous, Messeigneurs, vous défendiez et mainteniez ici, sur la mer ouverte, comme des lions, cette même religion et liberté»[49].

Hackaert reviendra en Suisse au mois de mars de l'année suivante pour y passer quinze mois d'affilée (de mai 1655 à juillet 1656). Nous ne saurions le suivre ici dans tous ses déplacements ni énumérer toutes les personnes qu'il rencontra ou avec lesquelles il se lia d'amitié. Nous nous bornerons à citer quelques exemples caractéristiques de sites ou d'objectifs importants pour le trafic international que Hackaert dessina avec la plus grande fidélité suivant les instructions qu'il avait reçues et en tirant profit des informations qu'il recueillit sur place.

Ayant hâte de remplir sa mission principale et de gagner les Grisons pour

spiele du poète et homme d'Etat Jacob Cats (1577–1660) avec des gravures de Conrad Meyer, inscrivit des vers néerlandais dans le livre d'amis du peintre.

47 THEOPHIL ISCHER, *Die Gesandtschaft der protest. Schweiz bei Cromwell und den Generalstaaten der Niederlande 1652/54*, Bern 1916.

48 «... Die Unkosten, bis dato gethan, seind dessentwegen wol angelegt (meines erachtens) und dass unserer Lander hinder den Bergen so weidt abgelegen zu Arbitrii zwüschen 2 so machtigen Republicen gebraucht werdent, ist der ganzen Nation ein Ehr.» (Öffentl. Bibliothek der Univ. Basel, Handschr. Abt., G² I 29a, S. 86a.)

49 «... und wie die Eidgenosse befleissen ... und wie sie in ihren Gebirgen und Engpässen die wahre Religion und angestammte Freiheit zu beschützen und zu behaupten entschlossen sind, so wünsche sie auch der Republik Holland alles Heil und Wohlergehen, damit Sie, Tit. hier am offenen Meere eben diese Religion und Freiheit, wie Löwen, bewahren und erhalte» (cité par ISCHER, op. cit., p. 77–78).

remonter le Rhin jusqu'à sa source en parcourant la vieille route du Splügen et le défilé de la Viamala, Hackaert ne s'attarda pas à Zurich, où il devait passer six mois après son retour (de novembre 1655 à mai 1656). En compagnie du peintre Conrad Meyer, son aîné de dix ans[50], il longea la rive gauche du lac de Zurich, comme l'attestent les inscriptions dans son livre d'amis – il visitera et dessinera l'autre rive du lac l'année suivante – pour se rendre, par Thalwil et l'ancienne Etzelstrasse en direction d'Einsiedeln, où il dessina les Mythen vus du col du Haggen. De là, les deux peintres qui travaillaient côte à côte et dessinaient souvent les mêmes sujets – M. Solar a très finement parlé de leur collaboration – se rendirent par Weesen à Glaris, où ils passèrent une dizaine de jours. C'est là que se situe le moment si important de la découverte esthétique de la haute montagne par ces deux artistes si différents de tempérament et de sensibilité. Nous montrerons ailleurs ce que la grande vue panoramique du Glärnisch et de la localité de Glaris, minutieusement dessinée, représente pour l'histoire du sentiment de la nature, mais aussi pour l'histoire du paysage, de la couverture du sol et de l'image architecturale et agricole de Glaris au milieu du XVIIe siècle. Fasciné par la formation géologique de la montagne, Hackaert semble avoir voulu rendre un hommage à cette petite ville célèbre dans son pays et dans toute l'Europe du Nord par la qualité de ses bois de noyer, de cerisier, d'érable et de sapin, utilisés pour la construction des meubles, des ustensiles de ménage, des instruments de musique, etc.[51].

Pour se rendre de Glaris à Coire, prochaine étape de son voyage, Hackaert ne prit pas la route du lac de Weesen à Wallenstadt, qui était celle des bateliers transportant les marchandises venant des Grisons à Zurich et à Bâle, mais il franchit, seul cette fois, le Kerenzerberg, où le voyageur se trouvait devant un panorama unique, en face des Churfirsten plongeant dans l'eau bleue du lac. Benvenuto Cellini avait fait le même trajet, en sens inverse, en 1557 pour admirer ce paysage, l'un des plus beaux de Suisse. Le dessin de Hackaert est aussi un des plus impressionnants qu'il ait faits par le rhythme qui anime ce morceau de nature et par l'harmonie des éléments – rochers, lac et ciel – qu'il a su rendre avec le sens de la perspective aérienne qui caractérise les grands paysagistes hollandais. Les maisons de Wallenstadt sont visibles au fond, à l'endroit où la vallée s'infléchit en direction de Sargans. Hackaert fit plusieurs dessins à cet endroit-clé, bien connu des marchands, qu'ils vinssent d'Italie, d'Allemagne ou d'Autriche. C'est à Sargans que la route venant de Milan par Lecco, Côme, Chiavenna, le Splügen et Coire, bifurquait d'un côté sur Wallenstadt, Zurich et Bâle – c'est la route que

50 Voir *Unbekannte Schweizer Landschaften*, pp. 23–28, et GUSTAV SOLAR, *Conrad Meyer und Jan Hackaert. Feststellungen um einen Fund*, in: Jahrb. 1974–1977 des Schweiz. Instituts für Kunstwissenschaft, Zürich 1978, pp. 29–74, passim.

51 Voir AD. JENNY-TRÜMPY, *Handel und Industrie des Kt. Glarus*, in: Jahrb. des Hist. Vereins des Kt. Glarus, H. 33 (1899), pp. 14–24.

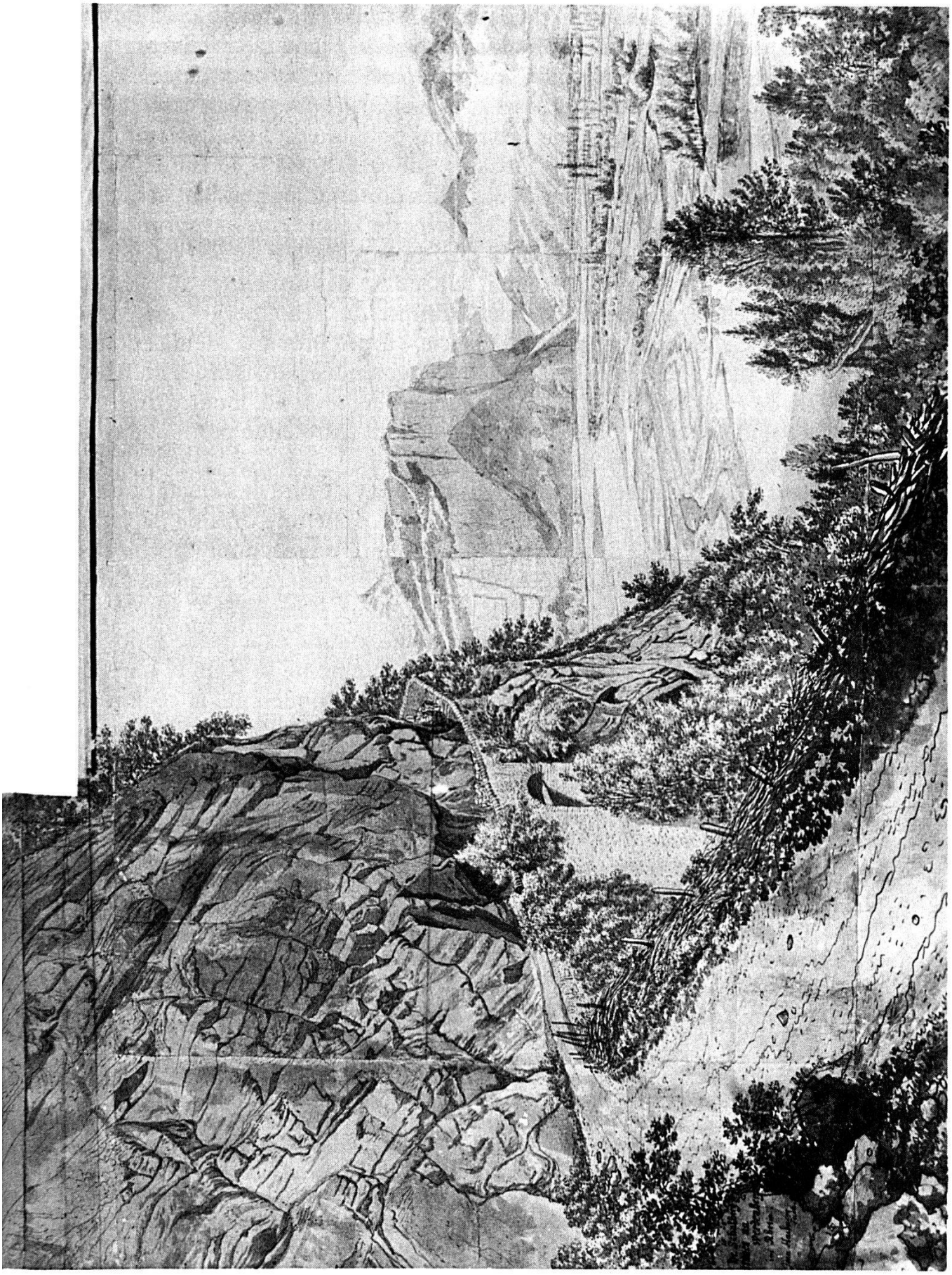

Planche I. Jan Hackaert, *Etat de la route carrossable du Schollberg en 1655.*

venait de prendre Hackaert –, de l'autre côté, elle descendait le Rhin par Feldkirch vers Fussach sur le Bodan, d'où elle gagnait Ravensburg par Bregenz et Lindau, et atteignait Constance par Reineck, pour descendre le Rhin moyen jusqu'à Bâle[52].

Les marchands désireux, pour des raisons politiques ou confessionnelles, d'éviter la route de Feldkirch à Fussach, qui passait par le territoire autrichien – ce fut le cas des marchands des villes protestantes pendant la guerre de la Ligue de Smalkalde ou durant la guerre de Trente Ans – empruntaient l'itinéraire de la rive gauche du Rhin qui, de Sargans à Reineck, passait en territoire suisse; cette route présentait cependant des difficultés au nord de Sargans, où elle franchissait la pente abrupte du Schollberg[53], en partie taillée dans le rocher, à la fin du XVe siècle – à peu près à la même époque que la Viamala – pour éviter la plaine souvent inondée par les crues du Rhin. Le dessin de Hackaert (pl. I), avec le Fläscherberg au fond, montre un tronçon assez raide de cette route carrossable et bien entretenue par les gens de Sargans, comme le montre le dessin[54].

De cette ville, Hackaert remonta le Rhin jusqu'à Coire et s'engagea dans la vallée du Rhin antérieur, où il semble avoir passé une dizaine de jours, faisant à Flims une série de très beaux dessins, intéressants pour l'histoire du paysage et pour l'extension de l'économie des alpages au pied et sur les flancs du Flimserstein[55]. Dans la vallée du Rhin antérieur, Hackaert ne semble pas avoir dépassé Ilanz, dont il fit un dessin d'une grande exactitude topographique et architecturale[56]. Retourné à Coire, il remonta le Rhin et parcourut, pendant quatre mois, de juillet à octobre, le Domleschg, la région de Thusis, la Viamala, la vallée de Schams, le Rhin d'Avers, jusqu'au village de Cresta, puis s'engagea dans la vallée du Rhin postérieur (Sufers, Splügen et Hinterrhein), dessinant châteaux et ruines, églises et ponts; il dessina des aspects du Rhin, de superbes panoramas tels que le Domleschg et le Hein-

52 Otto Stolz, *Die Verkehrsverbindungen des oberen Rhein- und Donaugebietes um die Mitte des 16. Jh.*, in: Zeitschr. für Gesch. des Oberrh., N. F. 38 (1922) pp. 60–88, ici p. 73. A. Schulte, *Gesch. d. grossen Ravensburger Handelsgesellschaft*, II, pp. 22ss.; W. Brulez, *Les routes commerciales d'Angleterre et d'Italie au XVIe s.*, in: Studi in onore di A. Fanfani, IV, Milan 1962, pp. 123–184, ici pp. 148–155.

53 O. Stolz, art. cit, p. 71; W. Brulez, art. cit., p. 150–151; *Unbek. Schweiz. Landschaften*, pp. 33, 92.

54 Atlas van der Hem, XLVI/3 (830 × 542), encre de Chine et sepia; inscr. à gauche: *De Schalberg Stras na Werdenberg in Rhetia, Joan Hackart Fecit* de la main de Hackaert (?).

55 Atlas van der Hem, XIII/61 (750 460), crayon noir et lavis à l'encre de Chine; inscr. à droite: *De obre Alp zu Flims;* ibd. XIII/53 beau panorama de la route de Flims à Mulins; au premier plan un paysan avec deux mulets chargés de tonneaux et de sacs; XIII/57 est une vue du Flimserstein prise du sud avec un dessin précis et détaillé de la localité (*Flims in obre pont* et *Flims in undre pont*) de la main de Hackaert. Sur ces trois dessins voir *Unbek. Schweiz. Landschaften*, pp. 56–57, 92–93.

56 XIII/18. Sur ce dessin voir *Unbek. Schweiz. Landschaften*, pp. 34–35, 92.

zenberg vus du sud[57] et la vallée de Schams vue de Mathon (1521 m)[58]. Mais c'est dans la Viamala qu'il fit le plus grand nombre de dessins, ce qui montre l'intérêt qu'il attachait à ce défilé fameux, si important pour le trafic international dont son pays tirait l'essentiel de sa richesse.

La Viamala, sentier muletier ou chemin carrossable?

Les conclusions auxquelles m'avaient amené, en 1937, l'examen des dessins de Hackaert et la comparaison de certains d'entre eux avec les vestiges du vieux chemin, ont remis sur le tapis le problème de la nature de cette voie reliant la vallée du Rhin, par Chiavenna, au lac de Côme et aux grands centres commerciaux du nord de l'Italie. Ces dessins donnent une image précise de la Viamala telle que la vit et la parcourut en 1655, à plusieurs reprises et dans les deux sens, le peintre hollandais; nous donnons, en appendice, sept récits de voyageurs qui traversèrent cette passe redoutable entre 1499 et 1703–1708, récits propres à éclairer certains aspects des dessins de Hackaert. Les récits, qui diffèrent selon les tempéraments respectifs et aussi, sans doute, selon les conditions dans lesquelles se fit le voyage, concordent cependant sur un point essentiel: aucun ne mentionne l'emploi d'animaux de trait et de chariots. Thomas Coryat, qui était un observateur particulièrement attentif, affirme expressément que des chars ne pouvaient passer par ce sentier dont tous soulignent l'étroitesse, confirmant ainsi ce que montrent les dessins de Hackaert. D'après les mesures prises en 1936, le sentier, sous la demi-galerie, à l'un des endroits les plus étroits de tout le trajet, ne dépassait guère 1,20 ou 1,30 m (voir pl. II). A titre de comparaison, M. Vittorio Vassali[59], dans l'étude minutieuse qu'il a faite de l'ancienne route du Septimer, construite en 1387, 86 ans avant la Via mala, constate que le soubassement, capable de supporter le poids de chariots à deux roues, d'une charge de 36 Rupp (environs 2,5 quintaux), tirés par des bœufs, avait une largeur de 2,5 à 3 mètres. Le fond de la route était formé d'un conglomérat de pierres et de sable tassé. Rien de pareil dans la Viamala, où des planches étaient jetées sur les pierres ou servaient de passerelle pour franchir des failles entre les rochers, comme on le voit clairement sur le dessin de Hackaert (pl. I) et comme le confirment les récits d'Andreas Ryff (1599) et de J. J. Scheuchzer (1703). Quant à la rampe en bois inclinée, bien visible derrière la demi-galerie, il s'agit de la *schgalla* (*scala*) qui est mentionnée dans un document de 1564[60].

57 Atlas van der Hem, XIII/54. Ce beau panorama est particulièrement intéressant pour l'histoire de la viticulture au XVIIe siècle dans les vallées d'où le vignoble disparut au XVIIIe s. Voir sur ce dessin *Unbek. Schweiz. Landschaften*, pp. 38–39, 93, n. 46.

58 Sur ce dernier dessin (Atlas van der Hem, XIII/56) qui est d'une grande importance pour l'histoire du paysage alpestre, voir *Unbek. Schweiz. Landschaften*, p. 45–47, 94, 94, n. 67.

59 *Der Septimer Pass*, in: Bündner Monatsbl., 1947, pp. 80–94, ici 89.

60 C. Simonett, *Die Viamala. Alte und neue Ergebnisse zu ihren geschichtl. Problemen*, in: BM, 1954, p. 221. L'auteur assure que cette *schgala* existait déjà en 1473.

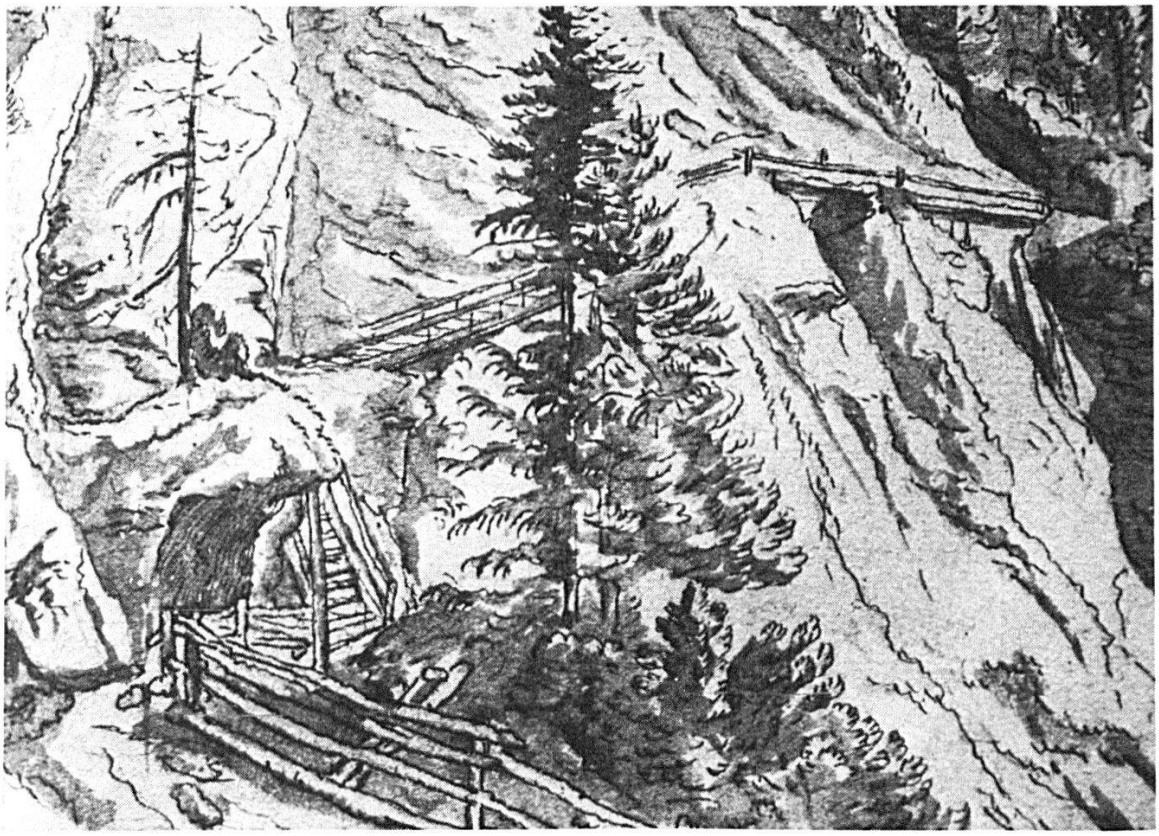

Planche II. *Une demi-galerie avec «schgalla» dans la Viamala, en été 1655.* (Détail d'un dessin de Jan Hackaert, Kunsthaus, Zurich, O 13, Bl. 96.)

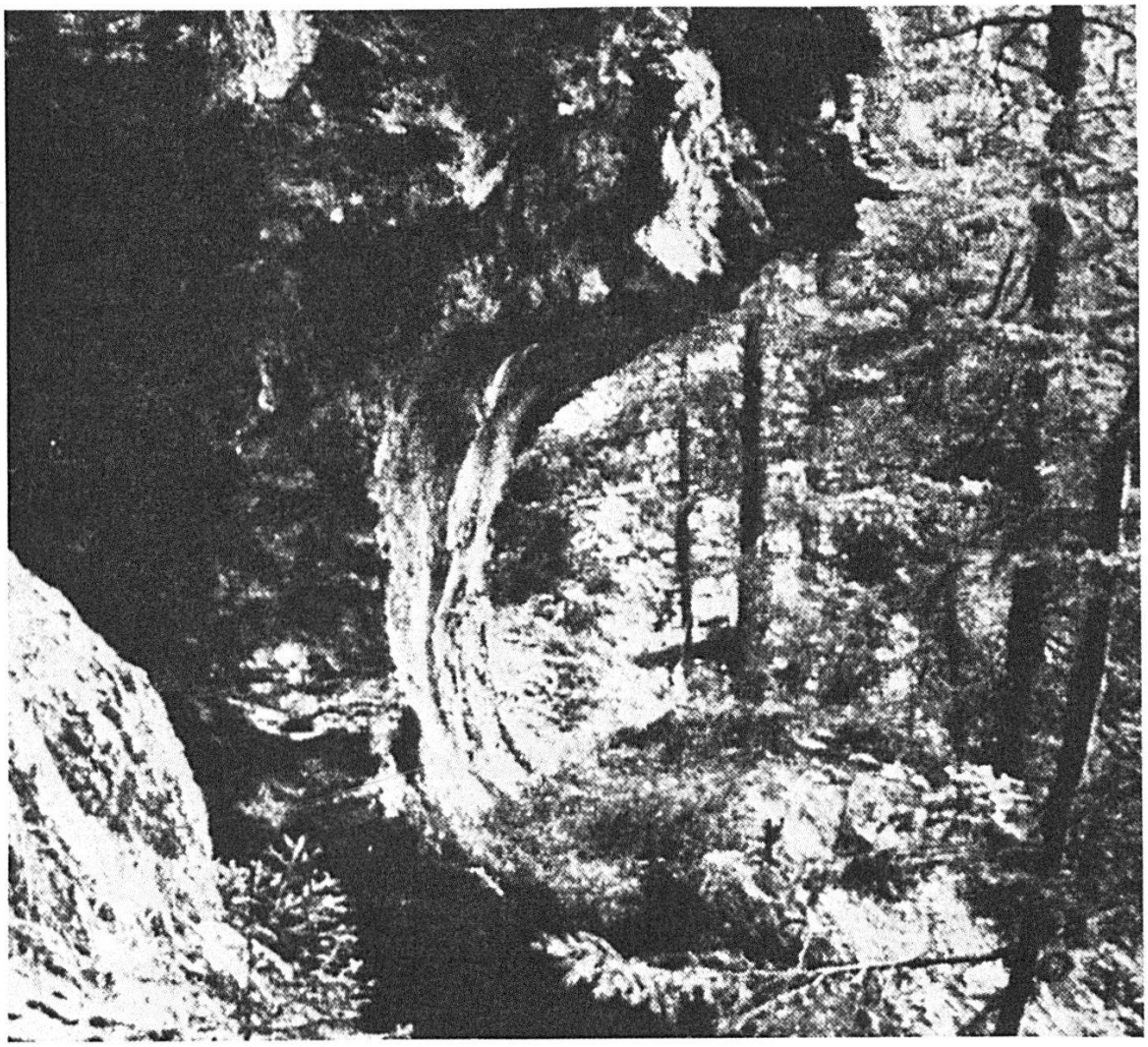

Planche III. Photo prise par l'auteur en été 1936.

Ecartant la thèse de Werner Oswald, qui affirme que la Viamala de 1473 n'a jamais été carrossable avant la construction des deux ponts de pierre par Christian Wildener, en 1738/39, et qu'elle ne le fut d'une manière continue qu'après la percée du tunnel du «Verlorenes Loch», en 1821[61], Benedikt Mani[62] et Christian Simonett assurent que le vieux chemin, le *Schleichweg* d'Aloys Schulte, a dû être praticable aux chariots et aux traîneaux. Pour prouver que les marchandises étaient amenées à Splügen par chariots, le second, donnant aux verbes *füren, tryben* et *tragen* le sens restreint de transport par chariot[63], se fonde sur la charte de 1443 par laquelle le comte Henri de Werdenberg avait accordé aux gens de Splügen le droit de tenir une foire aux tissus hebdomadaire et une foire annuelle d'une semaine en décembre. (En revanche, il est bel et bien attesté que dès le XVe siècle, des traîneaux passaient régulièrement le col du Splügen en hiver.)

Mais c'est la fameuse charte du 25 avril 1473 ou *Viamala Brief* qui a suscité le plus de controverses. Les communes du Rhin postérieur y expriment leur volonté de tailler (*zu howen, uffzerichten und zemachen*) le chemin entre Thusis et la vallée de Schams «afin que toute personne étrangère ou indigène, marchand ou autre, puisse y entrer sans danger et en sortir librement, en toute sécurité, sans risque ni danger»[64]. Dans la seconde partie, qui traite des droits des membres de la *Rod* (organisation et association des transporteurs), il est question, en effet, des indemnités à verser aux marchands en cas de perte de leurs biens par chute dans un ravin, de dommage subi par ceux-ci lors de l'entreposage des ballots, «lors du transport des marchandises au moyen de bœufs, de chevaux, de chariots (*Wägnen*), de traîneaux, par la faute des valets (*Knechte*) ou pour d'autres causes»[65]. Conclure, cependant, du mot *Wägnen* que contient, au fil de l'énumération, cette formule notariale, aussi générale que le sont aujourd'hui ces assurances-voyage qui envisagent tous les accidents possibles, même les plus improbables, nous paraît hasardeux, surtout si l'on garde en mémoire le témoignage formel des voyageurs, celui des dessins de Hackaert lui-même et, plus significative encore, une décision des Porten, de 1642, où il est fait état de muletiers (*Säumer*) pour le trajet de Thusis à Splügen et de voituriers (*Fahrleute*) pour la route de Thusis à Coire[66]. Le chargement des bagages et des marchandises qui venaient à dos de mulet par le Splügen s'effectuait donc à Thusis sur des cha-

61 *Wirtschaft und Siedlung im Rheinwald*, Thusis 1931, p. 60, n. 1.

62 *Von der alten Splügen- und Bernhardinerstrasse*, in: BM 1936, pp. 129–160, ici p. 154.

63 *Grimms Wörterbuch*, I. Abt., Bd. 4 (1878), col. 440, donne comme exemple de l'emploi de ce mot: «auf einem Saunthiere Waaren ins land führen».

64 *«So man nempt Fyamala zu howen, uffzurichten und ze machen, damit ein jeder fromm mann, frömde und heimische person, kouflüt oder ander mit Jerem libe und gut dester bas sicher und frye wandren hin im und har uss ungefarlichen»* (MANI, Viamalabrief, art. cit. p. 158).

65 Traduit d'après le texte de la lettre publié par MANI, art. cit., p. 158.

66 HERMANN PFISTER, *Das Transportwesen der internat. Handelswege von Graub. im MA und in der Neuzeit*, Chur 1913, p. 102, 159, n. 76.

riots à deux roues (*carretti*) tirés par des bœufs qui faisaient le trajet de cette ville à Coire, d'où marchandises et bagages étaient acheminés à Wallenstadt sur des chars ou des voitures à quatre roues (*carri*). Le récit d'Orazio Busino (App. III, V) est formel à ce sujet.

Comment expliquer qu'en dépit des inconvénients que présentaient ces transbordements, la route du bas soit demeurée l'itinéraire préféré des marchands, des diplomates[67], des hommes de science et d'Eglise et, de façon générale, des voyageurs qui se rendaient en Italie ou en venaient, aux dépens de la route du haut, celle du Septimer, pourtant carrossable, elle, dès 1387? On peut y voir deux raisons. D'une part, dans les pays méditerranéens et dans les Alpes, le portage par mulets était le moyen de transport le plus avantageux[68]. D'autre part, l'acheminement des marchandises était beaucoup plus rapide par la route du Splügen, ce qui offrait un avantage décisif lorsqu'il s'agissait de denrées alimentaires (fruits secs, oranges et citrons, huile d'olive, fromage de Parme, etc.), de vins doux, de liqueurs, de marchandises ou d'objets précieux (brocarts d'or et d'argent, velours, livres, etc.) et, bien entendu, de courrier. Sur la rapidité du passage par la route du bas et la prédilection dont elle jouissait auprès des marchands, nous avons un témoignage intéressant dans le livre de route (*Strassenbüchlein*) de Hans Her, un des principaux commissionnaires de la «Grosse Ravensburger Gesellschaft», qui nous apprend que ce marchand effectua un certain nombre de voyages entre Lindau et Côme de décembre 1499 à mars 1500 – 25ans, donc, après l'ouverture de la Viamala – et franchit cinq fois le Splügen dans les deux sens et une fois le Septimer, avec des convois transportant de 50 à 125 ballots de marchandises[69]. Her achemina chaque fois du courrier à destination de l'Allemagne et de l'Italie.

Ajoutons que, pour rendre plus rapide encore l'acheminement par cette voie, les transporteurs introduisirent, dès la fin du XVe siècle, parallèlement au système traditionnel de la *Rodfuhr* qui obligeait à décharger les balles à cinq reprises – chacune des six communes du trajet ayant le monopole du transport sur son territoire – une organisation de transport «grande vitesse» (*Strack-* ou *a direttura Säumer*) qui permettait de faire en deux ou trois jours,

67 Entre 1610 et 1699, quinze ambassadeurs ou résidents vénitiens à La Haye et à Londres empruntèrent cette route. Voir P. J. Blok, *Relazioni veneziani. Berichten over de Verenigde Nederlanden van 1600–1795*, s'Gravenhage 1909.

68 J. H. Parry, chap. sur les transports et routes commerciales dans la *Cambridge Economic History of Europe*, IV (1976) p. 186, où l'auteur souligne le rôle historique de la mule aux XVIe et XVIIe s. dans les régions méditerranéennes.

69 Ces ballots contenaient toutes sortes d'objets et de produits italiens. Sont mentionnés: de la toile, du velours, du vin muscat, de l'huile d'olives et une caisse de livres (Aloys Schulte, *Gesch. der grossen Ravensburger Handelsges.*, Bd. III, 1923, pp. 251–253.) Voir également (p. 248) les comptes de Linhard, serviteur des Futterer, pour un transport de 2 sommiers de safran, de Côme au lac de Constance par Chiavenna et Coire, en mars 1476 (ou 1477) – donc trois ou quatre ans après la réfection de la Viamala.

au lieu de huit à dix, le trajet de Coire à Chiavenna[70]. Ce système de transport accéléré, qui était une particularité de la route du bas, suscita de violentes protestations de la part des quatre Porten du haut, où la *Strack* ne semble pas avoir pris pied[71]. Il dispensait le marchand ou le commissionnaire d'accompagner ou de faire accompagner le convoi qui transportait sa marchandise et lui permettait de remettre simplement au convoyeur des lettres de voiture (*Frachtbriefe*).

En dépit du décret du 3 septembre 1684, qui confirmait le droit pour les commerçants de choisir leur voie, les conflits entre les deux routes se poursuivirent pendant tout le XVIIIe siècle. Les mémoires envoyés de La Haye par Pierre de Salis au gouvernement des Trois Ligues en 1710, mémoires contenant les propositions des marchands d'Amsterdam et ses propres suggestions pour un aménagement de la route du bas et de la Viamala (App. III, VIII), montrent que les moyens de transport et l'organisation du trafic n'avaient pas changé dans les Grisons depuis la fin du XVe siècle et que la politique des marchands, des expéditeurs et des Porten était encore dominée, bien qu'avec d'autres implications, par la vieille et tenace rivalité entre la route du haut, favorisée par l'empereur et l'évêque de Coire, et la route du bas, œuvre des seigneurs locaux et des communautés libres de la vallée.

La démarche que les marchands d'Amsterdam firent auprès de l'Envoyé Pierre de Salis s'inscrit dans ce contexte et semble avoir eu des effets, puisqu'à la diète des Trois Ligues, à Coire, une «amélioration» de la route du Splügen fut décidée[72]. Il faudra cependant attendre les années 30 pour voir l'ouverture d'une route carossable sur la rive droite du Rhin et la construction des deux ponts de pierre par Christian Wildener (1738/39)[73].

Ce n'est pas d'aujourd'hui que des problèmes économiques, fussent-ils étroitement liés aux conditions locales, requièrent des solutions qui mettent en jeu une collaboration et des accords sur le plan international. L'exemple des routes grisonnes montre que si de telles solutions sont possibles et nécessaires, elles sont toujours lentes et difficiles à mettre en œuvre.

70 PFISTER, op. cit., p. 154, n. 65.

71 Voir les protestations des quatre Porten affirmant, trois ans plus tard, que leur route étant en meilleur état que d'autres (sous-entendu que celle du bas), pouvait transporter des «köstliche Tücher-Ballen» de 40 à 50 rapp (= 400–450 kg environ) de Hollande à Livourne (PFISTER, op. cit., p. 63, n. 3, et JÄCKLIN, op. cit. (note 73), no 2170 (15 mai 1718).

72 Aujourd'hui le plus méridional de ces deux ponts est encore utilisable, mais non à la circulation routière automobile qui passe sur le grand pont construit plus haut au XIXe siècle. La «Transitordnung» de 1834 et la décision du Grand Conseil des Grisons en 1848, mirent définitivement fin au conflit séculaire entre les deux routes, en consacrant le principe de l'égalité et de la liberté des transports (PFISTER, op. cit., p. 208, et R. DOMENIG, *Zur Gesch. der Kommerzialstrassen in Graub.*, Chur 1919.

73 F. JECKLIN, *Materialien zur Standes- und Landesgesch. Gem. III Bünde 1464–1803*, Teil I, *Regesten* No 2157, al. 16 (15 janv. 1715): *Verbesserung der Reichsstrasse über den Splügen.*

Après son séjour dans les Grisons, Hackaert passa encore sept à huit mois à Zurich et à Schaffhouse[74], avant de retourner dans son pays. Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de décrire les relations, dont certaines très étroites, qu'il entretint avec des hommes politiques, des théologiens, des savants et des artistes de ces deux villes. A Zurich, il fut l'hôte de Hans Georg Werdmüller, le *Feldzeugmeister* qui dirigea les travaux de fortification de la ville, et de son frère aîné, le futur général, propriétaires de l'opulent «Seidenhof». Tous deux étaient de grands amateurs d'art[75]. Hackaert, qui fit de nombreux dessins pour eux, initia à son art le jeune Hans Rudolph, fils du *Feldzeugmeister*, qu'il invitera en Hollande peu avant sa fin tragique dans la Sihl, à l'âge de 29 ans. Reçu par le bourgmestre Johann Heinrich Rahn et son fils, Hackaert fréquentera surtout les artistes les plus connus de la ville, Conrad Meyer et Ludwig Stadler ainsi que le poète Johann Wilhelm Simler, l'«Opitz suisse», des pasteurs et des étudiants. L'un d'eux, le Glaronais Johann Heinrich Pfendler, appelle Hackaert «sein liebster Freund» et lui exprime sa «reconnaissance éternelle», sans doute pour lui avoir, par son grand dessin du Glärnisch et de Glaris, appris à sentir les beautés (il dira la «Lieblichkeit») des montagnes de son pays natal. Quatre ans plus tard, Pfendler, alors pasteur à Schwanden, publiera une description du Glärnisch, qui est une sorte de paraphrase du dessin de Hackaert[76].

A Schaffhouse, le peintre retrouvera son ami Ammann et fraiera avec deux hommes de science, remarquables l'un et l'autre: le naturaliste, chimiste, pharmacien et météorologue Heinrich Skreta, et le célèbre mathématicien, physicien et astronome Stephan Spleiss, recteur du gymnase de la ville et partisan de la philosophie de Descartes dont il vantera au jeune peintre le principe de la table rase. Spleiss semble avoir admiré chez Hackaert l'alliance de l'artiste et du «géographe», en relevant les deux aspects du peintre qu'il appelle «solertissimus picturae ac geographiae artifex» et en soulignant la rigueur quasi scientifique de cet observateur de la nature physique des Alpes. En hommage au jeune peintre, Spleiss inscrivit dans son *Liber amicorum* un petit éloge en vers de la Hollande dont il décrit le paradoxe économique, semblable à celui de la Suisse, deux pays qui ont suppléé à l'absence de richesses naturelles par la qualité de leurs produits manufacturés et leur esprit industrieux, et ont su défendre par les armes le libre exercice des arts et des sciences, ces créations de la paix[77]. Voici ces vers:

74 De la fin nov. 1655 au début de juillet 1656. Les données des *Unbekannte Schweizer Landschaften* doivent être complétées par les recherches de G. SOLAR.

75 Sur les Werdmüller voir l'ouvrage de LEO WEISZ, *Die Werdmüller, Schicksale eines alten Zürcher Geschlechtes*, Bd. I, 1949, p. 134, 182–184, 196–246, 289–326, Bd. II, pp. 328–332, Bd. III, pp. 93ss.

76 H. Pfendler s'inscrivit à Zurich, le 25 mars 1656 (*Glaronensis stud. phil.*) dans l'*Album amicorum* p. 40.

77 *Liber amicorum*, p. 58 (à Schaffhouse, 8 juin 1656).

Fon den wunderwürdigen Sachen in Holland, zum Tail aus dem Latinischen H. Josephi Scaligeri an H. Janum Dousam.

Herr Hakart! Euer Land ist foll fon Wunder-Sachen,
die ainem fredem Mann wol solten Zweifel machen,
das Wollen-Werk bei euch findt allenthalben statt,
da mann doch wenig Schaff und Wollenherden hatt.
Es wirdt bei euch fil Flachs gewoben und genäjet,
da mann desselben doch gar wenig hatt gesäjet,
Bei euch ain jede Statt foll Zimmerleuten ist,
da doch es euerem Land an Zimmer-holz gebrist.
Es mangelt euch auch nicht an mancherlei Getraide,
da doch kain Aker-bau, und nur der Tieren Waide.
Die Keller seind bei euch des besten Weines foll,
da doch kein Reb-mann hatt, das er besneiden soll.
Ir wonet in dem Land mit Waßer ganz umflossen,
und wirdt fon niemann doch der Waßer-trunk genoßen.
For disem war euch Krieg, mehr als Friden, Nuz;
da doch sonst jedermann im Friden suchet Schuz.
Ist diss nicht wundersam? Ir brännet euer Erden;
da euer Häuser doch auf Bäum gebauet worden.
Herr Hakart saget nun, (ich treibe keinen Tand)
Ist euer Holland nicht ain rechtes Wunder-land?

(Juin 1979)

Proposition des marchands néerlandais de créer une «Staffel» à Bâle, vers 1621

Erstlich dass ein anzahl fürnemmer kauffleüth, was den 17 Provinzien Niderlendischer Landen resolviert, in disen Landen Lob. Eydgnoschafft ein Staffell zuhalten, was allen den Wahren so auss selbigen Provincien kommen, Wie auch auss Engellanden, und disere, Wie auch alle umbligende Länder, mitt allen wahren versehen, dass die nitt werden ursach haben sich fürthers in Strassburg, Franckfurt undt andersswo zuversehen, und allso hier, von der Ersten handt kauffen Was sie Jetz von der andren undt dritten handt kauffen müessen. Zudem werden sie müeh, Costen, und gefahr sparen: durch diss mittel werden vyl andre handlungen, auss Jtalien, Franckreich, undt andren umbligenden Landen, auch hierzogen werden. Auch vyl wahren, die in disen Landen fabricirt, werden verpartirt, undt verhandlet werden, hierdurch ständig ein grosse parschafft im Landt sein würde: Es würdt auch meniglich der Statt dises thun zugeniessen haben, undt daby florieren.
Begeren derwegen, dass sie undt ihre güetter in schutz undt schirm aufgenommen werden undt von allen bürgerlichen beschwerden gefreyet sein sollen.
Hargegen erbietten sie sich in billichem Zoll zubezahlen.
Zu disem thun, begeren sie ein bequemen platz, den man genambsen würde, sambt einem gutten brunnen, den man ihnen frey geben solle, sambt holtz undt stain, der übrigen nottürfften aber, umb die gebür verschaffen, undt verhollffen sein. Aldar sie ein stattliche behausung genant der Niderlendische hoff, bauwen würden.
In disem hoff würden ungefehrd by 74 Agenten, sambt ihren dienern wohnen, die jn nammen aller Jnteressenten der 17 Provincien die handlung würden verwalten, undt füeren. Mitt sambt der jenigen persohnen, sambt seinem Weib, kinder, und dienst, so diss Werckh fürten, undt dass er undt seine Erben die Verwaltung und Direction dieses hoffs zu jeder Zeit haben sollen. Noch lauth der convention so zwüschen beiden theillen sindt gemacht, undt noch mögen gemacht werden. Undt jhn und sein nachkomenden alzeit dabey schützen undt schirmen, Auf dass diser hoff alzeit in seiner Ordnung und esse erhalten werde: alles doch nach einhalt der Privilegien so hierzugeben werden:
Undt dass er dieselbigen, auch sein nachkommenden geniessen mögen.
[...]

Das usser disem hoff keinen anderen Ausslendischen so mit dergleichen wahren alss sie handlen, gleichförmig freyheit nitt soll geben werden, ohne consens der Consulen, andren Negotianten aber standt es frey.
[...]

Dass mit weib und kind, von frembden stätig, niemand allss der Director in dem hoff wonen wurd, Wo her aber andere so mit Niderlendischen waren handlen kämen und dass burgrecht begerten, Dass die doch mit ihren handlungen den Statuten dess hoffs underworfen sein sollen.
[. . .]

So wollen sie in kurtzer Zeit, nach liferung der patent, Jhren Gn. 20 000 (Reichstaler?) zur versicherung und erkauffung dess begerten platzes hinderlegen, mit beding wie in den ibergebnen Conditionen vermeldet ist worden. Zudem so wolten sie ein andere namhaffte somma gelts zum gebeute (Gebäude) verschaffen.

(Staatsarchiv Basel, *Handel und Gewerbe* A 1 (document A et extraits des documents B, C et F, obligeamment transcrits par M. MATTHIAS MANZ).

Appendice II

Projet soumis par des marchands néerlandais à l'archiduc Léopold IV pour rendre le Rhin navigable de Bâle à Constance (entre 1621 et 1632)

«[Cette ville (Vitodurum)] fut appelée Constance du nom de Constance et de son fils Constantin le Grand. Une seconde Constantinople, certes, placée elle aussi pour ainsi dire entre deux mers, c'est-à-dire entre le lac Acronius, le plus grand, et le lac Venetus, le plus petit, qui paraissent tenir les rôles de la Méditerranée et du Pont Euxin, tandis que le Rhin, prince des fleuves, dont les eaux non loin de là descendent en un cours très limpide et baigne en grande partie les murs de la ville. Pour qu'on voie quel est l'agrément du lieu, en raison même de sa situation merveilleuse: cette ville surpasse de loin la Constantinople d'Orient par le fait que, tandis que celle-ci est située entre deux mers désagréables par leur salure et leur turbulence, celle-là est située entre des eaux douces et très limpides et, grâce à d'énormes ouvrages accomplis à des frais immenses, les eaux du Danube (il est fils du Rhin) sont détournées jusqu'à elle, sur un trajet de deux jours, par des tuyaux et des canalisations de plomb. Notre Constantinople, le Rhin, César des fleuves, l'embrasse de part et d'autre et il est comme embrassé, joignant les deux mers, soit les deux lacs, amenant toutes choses en abondance.

Considérant cette admirable commodité du lieu, les marchands de la Germanie inférieure (Pays-Bas) proposèrent à l'archiduc Léopold, de bienheureuse mémoire, si toutefois il voulait bien leur accorder là le libre exercice de leur religion ou, du moins, leur permettre de la célébrer en dehors de la ville, de faire de celle-ci une ville jumelle d'Amsterdam, de dompter les chutes du Rhin, par les moyens de leur or et de leur ingéniosité, et de remplir Constance d'abord, ensuite le lac supérieur et le lac inférieur des marchandises et des trésors du monde entier; ils pourvoiraient l'empire supérieur d'une abondance incalculable de toutes choses; en outre, ils rendraient à leurs frais la ville inexpugnable ou, s'il le voulait, la couronneraient d'une forteresse,

en la créant beaucoup plus forte et plus puissante qu'Anvers, ils rendraient Constance véritablement constante dans la fidélité et l'obéissance.

Mais soit qu'il (l'archiduc) éprouvât des craintes pour lui-même quant à la bonne foi des marchands, soit qu'il craignît, à cause d'une telle ville, des envieux et des rivaux, l'affaire, pour l'instant du moins, fut laissée de côté.

Constance plut toujours extraordinairement à l'archiduc, ainsi qu'il l'avoua plus d'une fois; il pensait en lui-même qu'elle lui suffisait telle qu'elle était naturellement; il décida néanmoins de lui donner beauté et grandeur. Mais une mort prématurée l'enleva à ses grands projets.»

(P. GABRIEL BUCELIN, *Germania Topo-Chrono-Stemmatographica sacra et profana*, Ulm 1662, p. 10. Passage obligeamment traduit par ESTHER BRÉGUET, professeur hon. de l'Université de Genève).

Appendice III

La Via mala dans les plus anciens récits de voyageurs (XVIe et XVIIe siécles)

I. Andreas Ryff (1599) de Splügen à Thusis,

«[Der wilde Spligenberg] ist ein böser sorglicher berg zuo reissen. Fir mein theil wolt ich lieber den Gothart 2 mol dan disen 1 mol reisen, nit allen von wegen der bösen stutzigen und hochen stalden und bergen enenvohr gegen Cleven, sonderen hiedisent dem Spligenberg hat es uff dem hinderen Rihn in der enge zwischen den engen hochen felsen ganz sorgliche von holz gemachte strossen, so ahn die felsen gekleibt sind, so do der lenge nach hoch ob dem wasser des hinderen Rihns ahn den felsen kläben wie ein schwalmennest an einem trom, und sind nit breiter dan dass bloss ein soumross passieren kan; wan dan einem die soumross oder sonst reither entgegen koment, so hat man nit platz, ein pferd umbzuokhören oder onne gfohr uss dem weg zuowychen.»

(HANS TROG, *Das Reisebüchlein des Andreas Ryff*, in: Basler Jahrbuch 1891, p. 204.)

II. Paul Hentzner (1599) de Thusis à Splügen:

«Tusciana, vulgo Thosses / Rhaetiae Oppidum, ad quod incipit iter difficilum, et periculosissimum, propter rupes immensas, summas viarum angustias, et continuos quasi pontes, in alto supra cataractas Rheni suspensos, quos dum necessario, tremebundus tamen transis, semper metuens, ne infra te concidant; vix etiam fieri potest, quin horrore summo quis concutiatur, ob ineffabile murmur Rheni, intra scapulos, et quasi in abysso se volutantis.»

(*Itinerarium Germaniae, Galliae, Angliae, Italiae* [...], Noribergae 1610, pp. 283–284. Traduction allemande in: VIKTOR HANTZSCH, *Deutsche Reisende des 16. Jahrhunderts*, Leipziger Studien aus dem Gebiet der Geschichte, hrsg. von K. Lamprecht und E. Marks, Bd. I, H. 4, Leipzig, p. 99.)

III. Gerold Gretel ou *H. H. Wolf*, de Zurich, récit du voyage de Giov. Battista Padavino, ambassadeur de Venise (15–16 mai 1608) de Thusis à Splügen:

«Sontags daruf [15. Mai], was der heilige Pfingstag, giengend wir zu Tusis in die Morgenpredig zu communicieren. Nach mittem Tag reissetend wir wyters fort und

begundtend uns nunmehr dem ruchen Gebirg zu neheren. In zweijen Dörferen underwegen (deren Namen mir entfallen) ward uns sonderbare Früntligkeit mit Darreichung eines Ehrentruncks bewiesen, dannethin rittend wir über drei Bruggen des Rhynes[1], sahend denselben zwüschend luther Felssen mit grossem Getoss und Ruschen hindurch lauffen. Als wir demselben nach ob sich ein gute Wyl geritten, sachend wier von veeren zu der linken Hand abwegs jetzt regierenden Vogts zu Kyburg, nammlich Herren Hans Jacob Holtzhalben, Isenhütten in einer ruchen Wildnuss gelegen. Kamend also diss Abents durch dissen ruchen bergachten Weg in das Dorff Splüga, die Nachtherberg allda ze nemmen.

[16. Mai] Von dem Dorff Splüga, zu den Rhetiern in den Oberen Pundt gehörig, hept an der gross, hoch, gech und ruche Berg, auch Splügen oder Speluca genannt, welicher obenhar noch mit tieffem Schnee bedeckt was. Denselben rittend wir uff mit Saumrossen, als die des Weges bass gewohnnet; bruchtend auch Männer, so mit Schuflen uns den Weg bereitetend. Nüt desto weniger giengend unser Ross tieff in dem Schnee, bestäcktend bisswylen darrinnen, das man sy mit Arbeit widerumb heruss ziechen musst, welches dann ein langsamme Bestygung disses Bergs verursachet.»

(*Eine Gesandschaftsreise junger Zürcher nach Venedig 1608*, in: Zürcher Taschenbuch, Jg. 1914, pp. 38–39.)

IV. Thomas Coryat (22 août 1608) de Thusis à Splügen:

«There is great trafficke exercised in this City [Thusis], being the place where they lade and unlade their merchandise. For whensoever they send any merchandise beyond the Mountaines, they lay two packes upon each horse. For they use only horses in this country, not carts, by reason of the narrownesse of the waies, as i have before said. And the same horses when they return home, bring backe that noble wine that I have above mentioned of the valley Telina otherwise called Valtulina.»

(*Coryat's Crudities hastily gobled in five months travells in France, Savoy, Italy, Rhetia commonly called the Grisons country, Helvetia alias Switzerland, some parts of high Germany and the Netherlands ...*, by Thomas Coryat, Glasgow 1905, vol. I, p. 89.)

V. Horatio Busino, chapelain de l'ambassadeur de Venise Piero Contarini (11–12 septembre 1617) de Chiavenna à Coire:

«Lunedi matina del 11. [...] Partiti fuori della città [Chiavenna], si cominciò a salire la montagna voltando il camino verso ponente, sempre sallendo fra gran sassi e in strade angustissime, di dove callavano dai pascoli le vacche del paese, al numero di più di cinque over sei mille, le quali con le corna et con la vita ci davano nei stretti del travaglio; et l'istesso incommodo ci apportava una numerosa quantità di somme di laticini et altre mercantie. Alle 17. hore si giunse a Candolcino, dove si fece alto per la colatione. Se seguitò il camino sempre tra le horidissime montagne della Spluga. A' piedi della prima vi è una villetta dove c'era encora il grano et la segalla da tagliare: vi è grandissima povertà in quella valle, che con le mani congionte chiedono la elemosina seguitando i passaggieri. Sono le strade così ineguali, ancorché lastricate, che hanno assai più del rozo che dell'accontio, rendendo agli poco avertiti il transito molto pericoloso. [...] Doppo l'angustie predette s'arrivò pure alla sommità del monte nominato Garganello: vi è una casa, overo hosteria nel colmo, et nondimeno

1 CHR. SIMONETT, qui a reproduit la première partie de ce texte, suppose que les trois ponts sont le Punt da Tgiern (Rania), le pont de la gorge de la Roffla et celui de la «Landbrücke» près de Sufers. (*Die Viamala. Alte und neue Ergebnisse zu ihren geschichtlichen Problemen*, in «Bündner Monatsblatt», Juni 1954, p. 224.)

ancora si va salendo, sinché l'acque solite a scorrere nel fiume Mera, quasi verso levante, si vedono stillar dall'istesso monte in ver'ponente, et ad unirsi vicino a Spluga col fiume Reno, il quale accoglie tutti gli altri fiumi nell'Allemagna bassa, portando sempre il medesimo nome. Nella stessa cima di monte si cominciò a cangiare la lingua italiana nella tedesca; et, quel che è peggio, le chiese veggonsi ridotte in tante nude spelonche, et la vera religione nell'heresia; le miglia in leghe, le camere in stuffe, le lire di moneta in tanti baci, fiorini, overo in altro assai più stravante nome. Nel callar la montagna, a due hore di oscura notte, per entrar in Spluga, rispetto all'angustezza degli ertissimi monti, vestiti anco di gran piante, giù per un sassoso torrente, senza strade, pareva appunto di cadere nell'inferno, invece di ricoverarsi in una villa; la quale anco è molto infame, et viene per la maggior parte habitata di animi diabolici, per quel ch'io intendo.

Martedi delli 12, detto, alle 15. hore, Sua Eccelenza partù voltando il camino quasi verso levante, et se n'andò giù per il vallone del nascente Reno, hora da una parte, hora dall'altra, passando per certi ponti di legno et altri di pietra altissimi et lunghi; cavalcò per la via Mala, portando seco il nome come ripiena di molti pericoli. Et non potemmo sbrigarsi in manco tempo che di hore 4., arrivando a Sossan, villetta assai triviale, per far possata, molto stracchi.

Per tutto questo viaggio habbiamo incontrato diverse compagnie di Svizzeri, di 30. in 40. soldati l'una, che passavano per servitio della Serenissima Repubblica, senza ostacolo alcuno, non essendo ancor guardie nei stretti passi. Arrivammo a Tosana alle 22. hore incirca, terra bene affetta al dominio Veneto, et hora servono attualmente due soggetti per capitani. Questa giornata è stata la più breve, sendosi cavalcato 7. hore sole; et nell'altra si tenne saldo per spatio di .X. et .XI. hore, sino a notte: è stata anco fredda, et la pioggia ci accompagnò sino allo disinare. A Tosana Sua Eccellenza fu trattata molto bene nella cena, havendole posto innanzi anco de' francolini bianchi ma di trotta grande, et molto buona. Morbegno portò l'avanso.

E' stata maraviglia grande che in questi viaggi così malagevoli Sua Eccelenza habbi voluto portar seco tante robbe et far così diligente camino et voler, a forza del danaro, sempre le sue robbe appresso o assai poco lontane, ridotte in più o meno somme, secondo la commodità de' conduttieri, overo l'angustia delle strade, alterando di avantaggio il mercato della condotta per allettare detti sommieri al spinger innanzi, oltre le loro passate ordinarie; i quali per sodisfar all'Eccellenza Sua, pigliavano anco nuovi cavalli per non istancar o rovinar i propri loro.

Mercordì delli 13., con un poco di pioggietta opure neve disfatta e molto fredda, cavalcando in fretta, s'arrivò a Coira, città metropoli de' Signori Grisoni, in spatio di hore cinque, per la val di Tosana; la quale s'estende verso settentrione, et ha le strade, ancorché siano tra monti, assai piane; dove si cominciò a veder l'uso de' carri, piccioli et bassissimi di rote; tirano gli animali con le corna a modo dei buffali. Et fu necessario di pigliare 4. carri per condur le robbe, et a Coira trovammo un carrettone grande che se le prese tutte ...»

(Venezia, Biblioteca Nazionale Marciana, Ms. t. VII, Cod. 1120 (= 7450), fasc. 6, ff. 3–5. Texte obligeamment transcrit par le Professeur LUCIANO MORONI-STAMPA, Lugano.)

VI. Gilbert Burnet (avril 1685) de Thusis à Splügen:

«From Coire we went to Tossane, and from that through the way that is justly called Via Mala. It is through a bottom between two Rocks, through which the Rhine runs, but under ground for a great part of the way: The way is cut out in the middle of the Rock in some places, and in several places, the steepness of the Rock being such, that a way could not be cut out, there are beams driven into it; over which boards and

earth are laid, this way holds an hour: After that there is for two hours good way, and we past through two considerable Villages, there is good lodging in both; from thence there is, for two hours journey terrible way, almost as bad as the Via mala; then an hours journey good way to Splugen, which is a large Village of above two hundred houses that are well built, and the Inhabitants seem all to live at their ease, tho they have no sort of soil but a little Meadow ground about them; This is the last Protestant Church that was in our way, it was well indowed, for the provision of the Minister was near two hundred Crowns: Those of this Village are the Carriers between Italy and Germany, so they drive a great Trade, for there is a perpetual Carriage going and coming; and we were told there pass generally a hundred horses through this Town one day with another; and there are above five hundred carriage horse that belong to this Town. From this place we went mounting for three hours till we got to the top of the Hills, where there is only one great Inn. After that the way was tollerably good for two hours, and for two hours there is constant descent, which for the most part is as steep as if we were all the while going downstairs: At the foot of this is a little Village, called Campdolcin, and there we found we were in Italy, bothe by the vast difference of the Climate; for whereas we were freezing on the other side, the heat of the Sun was uneasie here, and also by the number of the Beggars, tho it may seem the reverse of what one ought to expect, since the richest Countrey of Europe is full of Beggars; and the Grisons that are one of the poorest Staes have no Beggars at all.»

(*Some letters containing an account of what seemed most remarquable in Switzerland, Italy, etc.*, Rotterdam 1686, pp. 89–90.)

VII. Johann Jacob Scheuchzer (16–17 août 1703) de Thusis à Splügen:

«De *Roncalia* (Rongellen), nous fîmes route à travers la *Via Mala*, sous la conduite de l'illustre Sr. Andreas de Halle, homme d'une honnêteté éprouvée et d'une sûre érudition, directeur des mines de métaux de la Vallée *Sessamnina* (Schams). La Via Mala doit son nom à plusieurs passages resserrés, assez effrayants, taillés ça et là dans le rocher et reliés par des passerelles suspendues et jetées d'un rocher à l'autre, dangereuses d'abord pour ceux qui passent à cheval, sans parler des difficultés que rencontrèrent les premiers ouvriers qui travaillèrent à cette route. [...].

A peu près à mi-chemin, il faut remarquer les ruines d'une vieille chapelle [St. Ambriesch], qui constituent une borne frontière, si bien que la partie qui va de là à *Tuscia* (Thusis) doit être réparée par ses habitants, tandis que celle qui va de l'autre côté doit l'être par les habitants de la vallée de Schams.

Il convient de louer ici le soin des Rhètes pour maintenir ouvertes les routes de montagne, si difficiles qu'elles soient et pleines de dangers, en hiver autant qu'en été, à grands frais et à grands travaux; ce qui est abîmé, ils le restaurent, ce qui fait obstruction, ils l'enlèvent, ce qui est brisé, ils le réparent; ils relèvent les glissements de terrain, tassent la neige et brisent la glace. [...]

De là vient qu'ils imposent aussi aux marchands et à d'autres voyageurs un certain genre de tribut, qu'ils appellent *Weggelt* et *Rutten* (péage); bien plus, lorsqu'un dommage survient à la suite d'une négligence dans l'aménagement et la réfection des routes, ils s'engagent à le réparer à leurs frais. Aussi, presque chaque jour, des deux côtés de la montagne, des hommes des villages les plus proches viennent inspecter les chemins et, s'ils remarquent quelque chose de dangereux, ils avertissent les voyageurs et rendent le chemin praticable. [...]

Dans beaucoup d'endroits, lorsque les premières neiges sont tombées, ils utilisent des bœufs qu'ils poussent devant eux et qui déblayent [...] le chemin, en l'applanis-

sant au moyen de poutres [triangles?] tirées par les bêtes; ils estiment que les bœufs sont plus aptes à ce travail que les chevaux.

Et si, de cette manière la route n'a pas été bien ouverte, on engage, pour cette tâche, un plus grand nombre de gens, qui, au moyen de pelles, de battes (?) et d'autres instruments enlèvent la neige et frayent la route. De plus, les marchands, quand surviennent des tempêtes qui les arrêtent, louent souvent à grands frais un certain nombre d'ouvriers (peut-être des journaliers) pour nettoyer les routes, afin de pouvoir faire passer leurs marchandises. [...]

En sortant de la *Via mala*, on traverse un pont de pierre dont le pilier central repose sur un rocher au milieu du fleuve et que j'ai dessiné (Tab. VII), puis l'on pénètre dans la vallée de Schams. [...]

(1707) Dans cette vallée nous traversâmes les villages de *Ziles* (Zillis), qui, avec *Rasein* (Reischen) forme le premier des quatres districts de la vallée; *Andeer*, avec *Pignieu*, *Bärenburg*, citadelle en ruines, et la vallée de *Ferrera*, riche en filons de fer, d'argent, de cuivre, de plomb, constitue le second district.

Après avoir déjeuné à Andeer, nous poursuivîmes notre voyage, passant à côté des ruines du château de Bärenburg, par une route pas meilleure et souvent pire que la Mala, le pont sur le Rhin, près d'une chute magnifique de ce fleuve, que j'ai dessinée ailleurs; nous arrivâmes en trois heures, mais on peut en compter quatre, à *Splügen*, par *Sufers*, qui est à une heure de Splügen et le premier village dans la vallée du Rhin postérieur, le Rheinwald.

Situé au pied de la montagne du même nom, franchissable toute l'année, Splügen est un village très fréquenté à cause des passages presque quotidiens vers l'Italie et, dans l'autre sens, vers la Rhétie et l'Helvétie.»

(*Joh. Jac. Scheuchzeri Itinera alpina* [...], Lugd. Bat., 1723, p. 95–98, 100, 441 (1707). Traduit par ESTHER BRÉGUET.)

VIII. Pierre de Salis, l'envoyé

Mémoire pour le passage des marchandises, composé des avis de divers expéditeurs d'Amsterdam, envoyé à Coire le 15 août 1710 de La Haye (extraits):

«On [la compagnie des marchands] se plaint principalement de la négligence de la routte par les Grisons. [...] Si l'on mettoit en bon état les deux routtes pour les Grisons, celle de Spluga avec les chevaux de some, et celle de Set[imer] avec charroy, la marchandise ne croupiroit pas dans la douane et les deux routtes auroient avec le tems assès d'occupation. [...] La route des Grisons permettroit aisément aux marchandises d'arriver 3 semaines plus tôt à Genes qu'à Livorne par la routte du Tyrol.

[...] La voiture d'Amsterdam pour Chiavenna est de 7½ écus, pour Milan 8, et pour Genes 11 écus environ les 100 Livres, où sont compris tous les frais et péages des frontières d'Hollande jusques sur le dit lieu. [...] En rendant la voiture d'Amsterdam à Genes et de là jusqu'à Livorno et par retour de là pour Amsterdam de quelques écus à meilleur marché que par Bolzane à Livorne, cela facilitera la préférence de la routte des Grisons et de Genes à celle de Bolzano en tems de paix, et meme en tems de guerre [...]

La routte d'Amsterdam à Livorne par Lindau, Coire, Chiavenna, Milan, Genes, étant beaucoup plus chère que celle de Nuremberg, Bolzane, Verone et Florence, les marchands ne quitteront pas cette dernière pour se servir de la première, à moins qu'ils ne trouvent quelques avantages tant à l'égard de la diligence que des frais. [...]

Si l'on veut porter les marchands à se servir de la route de Gennes pour leurs marchandises destinées pour Livorne, et au Levant, il est nécessaire en premier lieu de faire lever les impôts [particulièrement les péages dans le cercle de Souabe et ceux

de Feldkirch], ou du moins de les faire moderer [...]. Ils souhaiteraient que la république de Genes fasse de son port un port franc et établisse des foires comme à Livorne.

En second lieu, il seroit nécessaire de rendre les montagnes des Grisons et les Appenins plus praticables pour les chariots, si la chose est faisable; cela apporteroit un double avantage: 1°: On espargneroit bien des frais de voiture; 2°: On auroit la liberté de faire des colli de tous pois, jusqu'à 5,6 et 700 livres, en lieu qu'on est forcé présentement à les faire de 200 à 230 l. pour les pouvoir charger sur des mulets. [...]

Cette seconde difficulté [la première, ce sont les douanes et les péages] vient des chemins du païs des Grisons et des montagnes de l'Appenin, c'est à dire du territoire de Genes. Les chemins par les Grisons ne sont praticables qu'à des chevaux de somme, de sorte que les balles ne peuvent être que de 230 livres, ce qui est très incommode pour les Marchands, parce qu'il en coute autant de frais d'emballage, de provisions de doane etc. d'une demi balle que d'une balle entière, outre que dans des grandes balles la marchandise se conserve beaucoup mieux. [...] Pour les chemins du territoire de Genes, quoy qu'ils soient deja praticables pour des chariots, on dit qu'ils ne le sont pas assés pour des grandes balles, et que c'est un très grand inconvénient qu'il faille 12 jours pour un chariot depuis Milan jusque à Genes. Il seroit nécessaire de rendre cette route assès commode pour que la marchandise pût être rendue à Genes dans un tems proportionné à la distance qu'il y a depuis Milan.»

(Coire, Archives d'Etat, AII LA 1, 1710 o.D.p.)