Le Saint-Gothard, au cœur des Alpes

Autor(en): **Kunz, Regula**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft 99

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-847812

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

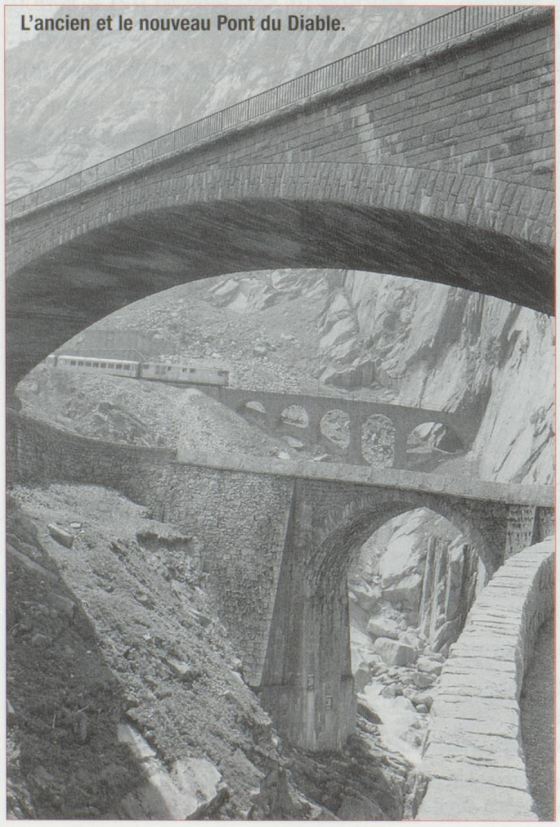
http://www.e-periodica.ch

Le Saint-Gothard, au cœur des Alpes

Le Saint-Gothard est plus qu'un simple massif au cœur des Alpes : il fascine littéralement. Rempart naturel, chemin muletier puis voie de communication routière ou ferroviaire, il n'a cessé de jouer un rôle capital au fil des siècles.

Regula Kunz

L'histoire du Saint-Gothard est étroitement liée à celle de la Confédération suisse. Parmi les cols des Alpes accueillant le trafic transalpin, il occupe depuis plus de 500 ans une position privilégiée. Autrefois, les Romains utilisaient les cols rhétiques et le Grand Saint-Bernard pour le déplacement de leur armée de terre sur l'axe nord-sud, alors que le Saint-Gothard servait au trafic local ; l'impraticabilité de la gorge sauvage des Schöllenen (schellen = mugissements des flots répercutés par les rochers) imposait toutefois aux riverains un détour par des sentiers difficiles. Au nord du massif du Saint-Gothard, les rives escarpées du lac des Quatre-Cantons entravaient le trafic nord-sud, obstacle qui ne fut levé qu'au dix-neuvième siècle par la construction de la célèbre route du Saint-Gothard. Le Bäzberg et le Teufelsberg, dans les Schöllenen, constituaient le cœur du problème. Comment vaincre une telle barrière naturelle ? Moult efforts et beaucoup d'ingéniosité, rien n'y fit ! Cet obstacle demeura des siècles durant insurmontable ; certes, la difficulté pouvait être contournée par de pénibles passages en altitude, par exemple du village de Realp à celui de Göschenen en empruntant un chemin muletier culminant à 2 778 mètres, au col d'Alpligen. Mais, même en plein été, ce chemin n'avait rien d'une partie de plaisir, car il était en permanence recouvert d'une couche de glace et de neige. Quant à la voie la plus directe, elle passait tout simplement par l'escalier du Bäzberg, taillé à même le roc et descendant dans la gorge des Schöllenen.



L'ancien et le nouveau Pont du Diable.

Il est difficile de dater avec précision la première utilisation du Saint-Gothard comme voie commerciale, mais les historiens s'accordent à dire que l'ouverture du col du Saint-Gothard se situe entre la fin du XIIème et le début du XIIIème siècle. En 1231, Heinrich, fils de l'empereur Friedrich II von Hauenstein, racheta aux Habsbourg l'avouerie d'Uri, que son père avait cédée à ces mêmes Habsbourg treize ans plus tôt, et promit aux Uranais de ne plus jamais la céder à un autre seigneur. On peut donc admettre que, dans l'intervalle, une voie avait été trouvée dans les Schöllenen, sinon comment expliquer le prix payé par Heinrich pour un rapprochement avec le pays d'Uri s'il n'avait eu la certitude de «régner» sur le col du Saint-Gothard. Quant à l'origine du «pont surplombant les flots jaillissants» (stiebende Brücke) -ultérieurement aussi du pont du Diable- et du pont de Twärren (Twärren-Brücke), elle remonte au règne de Friedrich II, empereur qui devait veiller à la sauvegarde de ses intérêts dans ce qui correspondait alors à l'Italie d'aujourd'hui et qui, pour ce faire, avait besoin de liaisons nord-sud aussi rapides que possible. Grâce à l'effort financier consenti par Heinrich, les Confédérés devinrent ainsi les maîtres du Gothard.

À bord de la légendaire diligence

La traversée la plus directe des Alpes -le passage par le Saint-Gothard- attira toujours plus de voyageurs. Ce chemin permettait aux pèlerins accourant de tous les pays nordiques de se rendre à Rome, aux messagers d'apporter des nouvelles de la cour et à des armées entières de franchir la chaîne des Alpes. Les premiers voyages se firent à pied et à cheval, avant de passer au traîneau et à la diligence.

On bandait les yeux des personnes sensibles pour leur éviter le spectacle angoissant des abîmes et des parois rocheuses. Le transport de marchandises devint rapidement une importante source de revenus pour les muletiers de la vallée de la Reuss et de la Léventine. Moyennant prélèvement d'un péage et d'un «Fürleiti» (salaire du muletier), ceux-ci acheminaient du sud vers le nord des sacs, des ballots et des récipients contenant du vin, du riz, des épices, du tabac, de l'huile, du savon, du sel, de la vaisselle précieuse, etc. Dans le sens inverse, la laine, la soie et la toile, le fromage, le cuir ainsi que les peaux étaient les principales marchandises en transit.

Combat des Russes du Général Souvorov contre les Français du Général Massena sur le Pont du Diable en 1799.

L'unité de mesure usuelle, le «Saum», équivalait à environ 158 kilogrammes. En général, le transport par le St-Gothard durait «seulement» quatre jours. Le transport de messages joua lui aussi un rôle non négligeable. Qui n'a pas entendu, ou même fredonné, la célèbre chanson : «Je suis du Gothard le dernier postillon» ?

À la fin du XIIIème siècle déjà, il semble qu'il existait un chemin cahoteux et étroit, recouvert en partie de dalles de granit, mais la plupart du temps d'une simple couche de gravier qu'il fallait de temps en temps renouveler. Inutile de préciser que cette voie n'était pas carrossable. Ce n'est que vers la deuxième moitié du XVIIème siècle que l'on commença à paver la route avec des cailloux roulés et à l'élargir de trois à quatre mètres par endroits. Après le percement du «trou d'Uri» (Urnerloch) en 1707/1708 -un tunnel d'une longueur de 60 mètres- le pont de Twärren tomba rapidement en ruine.

Appétits de conquête

Il va sans dire que le Saint-Gothard revêtait également une importance particulière sur le plan militaire. Sous le contrôle des Confédérés, le chemin du Saint-Gothard était devenu la voie commerciale la plus sûre et la plus importante reliant les chutes du Rhin à la plaine du Pô, en passant par les Alpes. Grâce à des conquêtes et à l'ouverture de marchés, les Confédérés avaient su s'assurer le versant sud du Saint-Gothard. Même le duché de Milan dut céder devant la force irrésistible et l'esprit de conquête des Uranais. Dès que ces derniers partaient en campagne, l'Italie en frémissait jusqu'à l'extrémité de la botte. Mais le Saint-Gothard fut aussi le témoin du passage de nombreux blessés lors de retraites vers le nord consécutives à de sanglantes batailles, telle la défaite de Marignan. C'est à cette époque que les rêves de grandeur connurent un coup d'arrêt. La défaite de Marignan est aussi imputée dans une certaine mesure au Saint-Gothard. Des chutes de neige, des avalanches, de même que des éboulements et des orages retardèrent le ravitaillement en matériel de première nécessité ; les troupes de renfort ne vinrent qu'à grand peine et avec beaucoup de retard au secours de leurs compatriotes. L'acheminement de pièces d'artillerie par un chemin dont la largeur n'excédait parfois pas trois mètres se révélant extrêmement difficile, les artilleurs du roi de France eurent beau jeu pour venir à bout des Confédérés. Par ailleurs, on estime que plus d'un million et demi de jeunes Suisses -la plupart du temps des fils de familles modestes- franchirent le col du Saint-Gothard dans le cadre de l'accomplissement de leur devoir militaire au cours des siècles passés.

Le difficile combat de Souvorov

1798 marque le début d'une ère très importante pour le Saint-Gothard. La Suisse ne parvint pas à résister à l'invasion de l'armée française et fut le théâtre d'opérations militaires. L'Autriche, l'Angleterre, la Russie, le Portugal, la Turquie et le royaume de Naples venaient de former une coalition contre leur ennemi commun, la France. En Suisse, on nourrissait l'espoir de bouter l'occupant hors du pays grâce à l'aide de cette coalition. La tentative fit long feu, le général français Masséna contrariant les desseins des Helvètes. Le 25 septembre 1799, il chassa hors de Zurich les troupes russes du général Korsakov. C'est également à la même époque qu'une autre colonne russe, placée sous le commandement du général Souvorov et comprenant plus de 26 000 hommes avec paquetage et équipement complets, 5 000 chevaux, ainsi que 25 canons, s'imposa l'une des plus mémorables marches forcées de l'histoire militaire en remontant le Saint-Gothard. Mais, là encore, Masséna était en embuscade et freina la pénible avancée de l'armée de Souvorov. Des combats sanglants furent livrés dans les Schöllenen ; le pont du Diable souffrit lui aussi des combats, au point que beaucoup de soldats russes durent chercher leur salut dans l'escalade de la paroi rocheuse..., mais en vain. Le passage du Saint-Gothard par le général Alexander Souvorov se sera inscrit dans l'histoire comme un événement d'importance mondiale.

Article tiré de «LA LOUPE», le magazine des amis des timbres, paru en mars 1997. Éditeur La Poste Suisse.