

Splügen, ou l'histoire d'un lieu de passage

Autor(en): **Wanner, Kurt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **68 (1973)**

Heft 3-fr

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174350>

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.



Splügen, ou l'histoire d'un lieu de passage

On dit souvent que l'histoire des Grisons est celle de ses passages alpestres : voilà qui s'applique tout particulièrement au pittoresque village de Splügen. Le col du même nom, en tant que liaison directe entre Mediolanum (Milan) et Brigantia (Bregenz), est mentionné pour la première fois sur la « Tabula Peutingeriana », sorte de carte routière romaine du IV^e siècle. Mais il est probable que ce passage avait été découvert bien avant : les Etrusques, au plus tard vers

L'incomparable silhouette de Splügen, vu de l'est, est découpée par les trois maisons Schorsch qui couronnent fièrement l'éperon rocheux sur lequel le village s'est principalement construit : à gauche, la « Croix-Blanche », l'ancienne maison d'école et de Commune avec sa tourelle, et à droite, à l'extérieur, le double bâtiment Schorsch-Albertini. Devant ces trois maisons de maîtres, les anciennes « Susten » (V. dans le texte) bordent le Stutzbach.

l'an 1000 av. J.-C., doivent l'avoir emprunté lors de leurs sauvages incursions de conquérants. En 395 apr. J.-C., Stilicon, général d'Honorius et chef de l'Empire romain d'Occident, franchit le Splügen avec une petite escorte, pour aller entamer des pourparlers de paix avec les Germains devenus très remuants. Six ans plus tard, il prend le même chemin pour contenir les Vandales et les Alains, qui se sont approchés des Alpes. Peu après, il retourne en Italie, menacée par Alaric, roi des Goths.

C'est dans un document carolingien que Speluca (Splügen), est mentionnée pour la première fois. Mais cet endroit, en tant que village proprement dit, n'est vraisemblablement pas antérieur au XIII^e siècle. C'est à cette époque que des Valaisans de langue allemande ont quitté leur patrie et les Walser, venus des vallées au sud du Mont-Rose, gagnent le Rheinwald par le Bernardin. Ce sont sans doute des seigneurs du Sud, les comtes de Sax-Misox, qui ont pris l'initiative de cet établissement, car en 1274 les Walser de la vallée du Rhin font serment d'allégeance à leur protecteur Albrecht de Sax-Misox. Ils jouissent toutefois, alors déjà, d'une certaine autonomie. Ils profiteront largement, par la suite, de leurs privilèges juridiques et de leur position à un carrefour routier : en 1277 déjà, ils obtiennent leurs lettres de franchises

du baron Walther von Vaz, riche seigneur du nord des Alpes. Ils paient une redevance à ce nouveau suzerain, lui doivent le service militaire, et pourtant ce ne sont pas des sujets, mais des paysans libres. Ils administrent leurs affaires et élisent librement leur «Ammann». Celui-ci n'est pas seulement un administrateur: il préside le tribunal qui, à l'exception des causes criminelles, juge toutes les affaires civiles et pénales. Bientôt, ils s'allient en toute indépendance à Glaris, à l'Oberhalbstein, à l'Avers et même aux Visconti et aux Sforza de Milan. La lutte de ces simples colons pour leurs libertés et leur indépendance devint pour de nombreux Grisons un exemple entraînant, et si, aujourd'hui encore, l'autonomie communale a gardé une telle vigueur au pays des Liges, cela est dû pour une bonne part à ces «fryen Walsern».

Au cours des temps, le trafic des marchandises par le Splügen gagne lui aussi en intensité. En 1443, Splügen obtient du comte Heinrich von Werdenberg-Sargans le droit de tenir marché chaque semaine et d'avoir une foire annuelle. La décision est prise aussi de rendre le défilé de la Via Mala accessible aux chariots et aux traîneaux. Six corporations de voituriers assument les transports par la montagne de Splügen, qui sera plus tard aménagée en divers points pour pouvoir soutenir la concurrence de la route du Gothard.

La douane, à son tour, semble être à Splügen une très fructueuse source de revenus, ce qui d'ailleurs n'étonne point lorsqu'on sait que ce village abritait «près de 500 bêtes de somme», avec lesquelles plus de 50000 colis franchissaient annuellement la montagne. Le trafic des voyageurs devait être impressionnant, car le chroniqueur grison Nicolas Sererhard écrit en 1742: «Splügen est la localité la plus importante du Rheinwald; c'est une étape bien connue pour des milliers de voyageurs qui, par le col du Splügen, se rendent à Chiavenna.»

Le 2 août 1716, un incendie éclate à Splügen et détruit presque entièrement le village. Plus tard apparaissent les importantes maisons de commerce, les auberges, écuries et entrepôts, près de l'église et sur la rive droite du Stutzbach. De superbes façades richement ornées, aux fenêtres grillagées de fer forgé, témoignent du goût et de l'aisance de leurs constructeurs, maîtres d'un trafic international florissant. Après un nouvel incendie en 1751 et une inondation catastrophique en 1762, nouveau coup du sort à la fin du XVIIIe siècle: le 18 mars 1799, la division Lecourbe, de l'armée française de Suisse, occupe le village avec 5000 hommes. Cela vaut d'indicibles souffrances à sa population. Un contemporain rapporte à ce propos: «Pour certains, l'angoisse ou les mauvais traitements

leur raccourcirent la vie. Les maisons furent pillées et ruinées; les habitants, souffrant de la faim, durent longtemps assister au spectacle des soldats consommant ou gaspillant leurs réserves alimentaires. Mainte famille aisée en fut appauvrie pour toujours.» Un an plus tard déjà, nouvelle et identique calamité: le 1er décembre 1800, une armée française commandée par le général Macdonald franchit la montagne à marche forcée, par un temps affreux. Les habitants doivent lui servir de guides, le village est pillé encore une fois, et il faut se résigner à ce que le bien-être apporté par les siècles soit en majeure partie anéanti. Entre 1818 et 1823, une route moderne, avec ouvrages d'art, est construite par le Splügen. Le projet en est élaboré en trois semaines par l'entrepreneur



tessinois Poccobelli et l'ingénieur grison Lanicca. L'Autriche prend à sa charge la plus grosse part des travaux, car à cette époque la Lombardie lui appartient. La douane de Splügen passe au Canton. Les corporations de transport, qui freinent le trafic, sont supprimées. En 1849, la Confédération assume le trafic postal et des courses nocturnes s'ajoutent aux courses ordinaires de jour. Le trafic des voyageurs par le Splügen redevient alors florissant; les livres d'hôtes du «Bodenhaus» enregistrent chaque année plus de 1000 nuitées. De nombreux personnages de haut rang et de grand renom sont hébergés à Splügen: la reine Victoria, les princes de Hohenzollern, lord et lady Hamilton, le duc de Romanoff, le prince Louis-Napoléon, le comte Alexis Tolstoï, pour ne

citer que quelques-uns de ceux qui entreprennent un voyage encore très aventureux par le col. Mais cette brillante époque ne sera que de courte durée; la ligne du Gothard, ouverte en 1882, y met brusquement un terme. Le nombre des voyageurs diminue de moitié. La concurrence du Gothard est particulièrement catastrophique dans le secteur des

Cette photographie montre de façon frappante avec quelle vigueur et quelle allure irremplaçable quelques édifices isolés peuvent marquer la physionomie d'un site. Bien que la neige, le vent et la lumière hivernale en estompent les contours, et que les détails s'effacent au profit d'un prestigieux ensemble, le caractère du tableau n'en est pas moins sans défaut.





marchandises. Alors qu'en 1856 encore, 14000 tonnes furent transportées, il n'y eut plus que 1000 tonnes environ en 1883.

Ainsi, la source de gain et de travail la plus importante pour Splügen est tarie. Pour une grande partie de la population, il ne reste plus qu'à s'en aller; certains se font une existence dans le pays, d'autres vont en Amérique du Nord ou en Nouvelle-Zélande. Enfin, le sort de Splügen et de tout le Rheinwald paraît définitivement scellé lorsque, en 1940, plusieurs consortiums de forces hydrauliques menacent la population d'un projet de barrage: il est prévu de noyer toute la vallée, de Splügen aux abords de Hinterrhein, y compris le site entier de Splügen et quelques parties des villages de Medels et Nufenen. Pour la population du Rheinwald commence alors un long combat, acharné, pour sa petite patrie. Il se terminera victorieusement en 1944, quand le gouvernement grison rejettera le recours des consortiums.

Vers 1950, une nouvelle ère débute à Splügen, qui entrevoit ses chances en tant que station touristique. En 1960, les deux premiers monte-pentes sont posés, mais leur exploitation reste tout d'abord assez modeste. Ce n'est qu'à partir du 1er décembre 1967 –

jour inaugural du tunnel du Bernardino, qui ouvre au trafic la «Via Raetica» – que les touristes espérés se font plus nombreux. Splügen a dû se bien préparer à cet important essor, car les hôtes qui viennent s'y délasser n'apportent pas seulement un nouveau genre de vie, mais des problèmes nouveaux pour ce village de montagne jusqu'alors si paisible. Un plan d'aménagement moderne et complet est élaboré; de nouveaux monte-pentes, des places de parcage, des canalisations, des pistes pour le ski de fond doivent être aménagés. Un nouveau bâtiment scolaire est construit, qui doit être en même temps un centre de formation pour la jeunesse du Rheinwald et un centre culturel pour les adultes. Splügen se trouve une fois de plus à un tournant de son histoire. *Kurt Wanner*

◀ En dépit de quelques nouvelles bâtisses, qui d'ailleurs s'insèrent convenablement dans la structure architecturale d'autrefois, le visage de la localité, au sud et à l'est, est caractérisé aujourd'hui encore par des maisons paysannes où s'allient harmonieusement la pierre et le bois. Un plan d'aménagement de conception moderne empêche que de nouveaux bâtiments inadaptés ne portent atteinte à cet aspect esthétique.

Cette vue aérienne (prise en 1967) montre clairement l'influence des conditions topographiques sur la structure du village. Les pentes escarpées et les gorges du Stutzbach forment des césures naturelles qu'il s'agira de respecter aussi à l'avenir. On reconnaît aussi le tracé de l'ancienne route de la vallée (à droite, près de l'église), qui bifurque en direction du Splügen et du Saint-Bernardin près du pont situé devant la maison Schorsch-Albertini. ▼

