



Prière pour la Suisse

Oberalp - Prière - Gebet Preghiera - Uraziun

La politik de construction, Uri



20 juin 2020, journée de prière au Col de l'Oberalp

**Je lève mes yeux vers les montagnes...
d'où me viendra le secours ?
Mon secours vient de l'Éternel,
qui a fait les cieux et la terre.**

Psaumes 121:1-2

« La politique de construction routière du canton d'Uri » (par le Dr Sc. Pol. Hans MUHEIM, Altdorf. 1945)

Alfred et Alex ont échangé des informations sur le canton d'Uri et la Suisse centrale. Au cours de ce partage, nous avons examiné divers écrits sur la politique de construction routière qui avaient fait l'objet d'un examen scientifique. Nous avons consulté les sources disponibles, il n'y a pas de preuves irréfutables, mais il en ressort quelques résultats utiles et éclairants.

Urseren et Uri ont toujours été des coopératives de marché distinctes. Il n'y avait pas de sentier muletier direct entre les deux zones de la vallée le long de la Reuss. Les gorges de Schöllenen (en rhéto-roman : Scalina = escaliers / marches), plus précisément la paroi rocheuse du Chilchberg, constituaient un obstacle insurmontable.

La route du Bänzberg sur le flanc nord-ouest de la vallée de l'Urseren, la route de Göschenen par le Riental jusqu'au Güttsch et celle de Gurtellen par le Fellilücke étaient considérées comme des voies de contournement. Ces routes faisaient un grand détour, très raide.

L'immigration des Valaisans de Conches par le col de la Furka a apporté du Haut-Valais dans la vallée d'Urseren des connaissances et les compétences de construction de bisses (voir sur le billet de 100 francs actuel). On peut supposer que le pont transversal (Twärren) sur le rocher du Chilchberg a été construit par les Valaisans d'Ursera (connu sous le nom « d'Andermatt »). Les traverses étaient soutenues par le bas (clairement visibles sur les billets de 100 francs actuels).

Le professeur Karl MEYER de Buochs date l'ouverture des Schöllenen et du Gothard à 1140 et le Dr Aloys SCHULTE, D-Münster/Bonn, entre 1218 et 1225.

Ce qui me frappe dans les écrits historiques, c'est que les habitants d'Urseren et d'Uri n'ont jamais remis le sommage¹ entre des mains privées. À Urseren, le sommage était une affaire de la communauté de la vallée libre, qui a émis le premier ordre de muletier le 07.02.1363. La réglementation relative aux conducteurs de mulets à Uri n'est apparue que bien des années plus tard. Chacun devait prendre sa part du service de muletage (volontairement ou non) et les chemins muletiers étaient donc en mauvais état. Dans les cantons du Valais et des Grisons, le sommage était étroitement organisé, les chemins muletiers et les relais avec des entrepôts

¹ Sommage : transport de marchandises à l'aide de bêtes de somme.



Prière pour la Suisse

Oberalp - Prière - Gebet Preghiera - Uraziun

La politik de construction, Uri



(appelés soustes, lieux de transbordement des marchandises) étaient en bon état. Le fret était transporté de manière professionnelle et dans les délais. Cela a apporté du pain, du travail et de la prospérité à de nombreuses familles, y compris aux communautés concessionnaires. Bien que les cols du Simplon, du Septimer et du Splügen aient été des détours, beaucoup plus de marchandises ont été transportées par le Valais et les Grisons.

Avec une politique des transports intelligente, le canton d'Uri aurait donc pu trouver un moyen de sortir de la pauvreté.

Ce qui est également remarquable, c'est que les deux coopératives de margraviat² Uri (taureau) et Urseren (ours) (les districts actuels d'Uri et d'Urseren) ne sont jamais devenues de véritables amies. Urseren a une population rhéto-romane/valaisanne, Uri est germanique (allemand) / alémanique (dialecte). Après l'ouverture du pont transversal (Twärren) et du « Stiebenden Steg » (appelé « Pont du diable »), les deux margraviats se sont rapprochés. Pendant longtemps, les habitants d'Urseren ont conservé leurs liens avec le monastère de Dissentis et le diocèse de Coire, Uri, mais aussi avec Zurich et le diocèse de Constance. L'union actuelle a eu lieu en 1410 par le « droit foncier éternel avec Uri ». En 1649, la communauté de la vallée s'est rachetée au monastère de Dissentis pour 1'500 florins.

Les cantons de Bâle, Soleure et Lucerne ont manifesté un grand intérêt pour le prolongement de la ligne du Gothard et ont fourni des fonds pour la construction.

En 1707-08, Pietro MORETTINI a fait sauter le Trou d'Uri³ de 64 mètres de long dans la falaise et le pont transversal, dont l'entretien difficile et coûteux est devenu obsolète. Néanmoins, le transport de marchandises ne s'est pas amélioré. Citation tirée du livre de Hans MUHEIM, Altdorf (p. 64) :

« Le point principal pour le secteur des transports était une agence de transport rapide et correcte. Mais cela manquait au Gothard non seulement en hiver, mais aussi en été. Il n'y avait donc pas lieu de s'étonner de la diminution du trafic, mais plutôt de retirer la confiance au col, ou plutôt au pays d'Uri, car il était coupable. Il y a eu une négligence irresponsable, et aucun transport de Flüelen à Bellinzone n'a pu être effectué en moins de 18 jours ». (Note de l'auteur : aurait été possible en quatre jours !)

Je lis à ce sujet que chaque homme du pays d'Uri était plus proche de sa propre nature que du monde des transports. Ils n'ont pas non plus compris comment un faire bon usage et tirer profit du transport : Les muletiers, les pionniers bâtisseurs de routes, les propriétaires et les exploitants de soustes (entrepôts) auraient pu se constituer une base de vie solide. Cependant, en tant que pays d'Uri, ils n'ont pas voulu donner de base juridique à cette démarche. La pauvreté et l'isolement sont donc restés.

En 1807, le col du Simplon a été le premier col alpin suisse à être rendu praticable pour les véhicules tirés par des chevaux. Le Splügen et le San Bernardino ont suivi en 1820. À partir de 1822, la route du Gothard est prolongée pour les charriots. Si vous lisez l'histoire, vous aurez un aperçu de « l'économie connexe », du désordre sur les chantiers et des travaux mal exécutés. Ce

² **Margrave** (de l'allemand Markgraf, qui se traduit littéralement par « comte de la marche ») était un titre de noblesse donné aux chefs militaires des marches (ou mark), dans l'Empire carolingien, puis à certains princes du Saint-Empire romain germanique. Le titre équivalent en français est marquis. Le **margraviat** est la juridiction sur laquelle il a autorité.

³ Le **Trou d'Uri** est un tunnel situé dans le canton d'Uri, en Suisse, près d'Andermatt, sur la route du col du Saint-Gothard. Il s'agit du premier tunnel routier de Suisse et le premier tunnel sur une route alpine. Longueur du tunnel : 64 m ; 70 m (1954) ; 425 m avec la galerie. Wikipedia.



Prière pour la Suisse

Oberalp - Prière - Gebet Preghiera - Uraziun

La politik de construction, Uri



n'est qu'en 1830, après de nombreuses améliorations et des crédits supplémentaires, que la route a été raisonnablement praticable. De 1842 à 1926, une diligence a traversé le Gothard.

Le tunnel ferroviaire du Gothard, long de 15 km, fut ouvert le 22 mai 1882. Il a enlevé le pain de la bouche des muletiers et des charretiers de la ligne du Gothard. Seule la célèbre poste du Gothard est restée en activité pour de courageuses aventures.

En lisant les écrits sur la mise en accessibilité et le financement de la route du Gothard, on se rend compte de la dureté du traitement du pays d'Uri envers la vallée d'Urseren. Les habitants d'Urseren étaient dans une situation économique pire que celle d'Uri, mais ils ont dû puiser plus profondément dans leurs poches et réaliser beaucoup plus qu'Uri. Les 1'300 habitants d'Urseren ont dû payer 30'000 francs au trésor public du district, **soit plus de 7 fois plus que** les 13'000 citoyens d'Uri **qui n'ont versé que** 40'000 francs.

Une autre chose était systématique : le gouvernement d'Uri a non seulement mis le district d'Urseren devant le fait accompli, mais le canton de Schwyz a également senti les cornes du taureau d'Uri. Ce fut le cas pour la nouvelle construction de l'Axenstrasse⁴ vers 1862, qui a nécessité la médiation du Conseil fédéral. En fin de compte, la plupart des coûts ont également été couverts par le Trésor fédéral.

À la page 55, Hans MUHEIM écrit :

« La population des cantons d'Uri, de Schwyz et d'Unterwald, qui forment le noyau de la Suisse et qui conservent encore le sentiment de liberté et le courage de leurs ancêtres, était des régions pauvres. Ils ne pourront jamais acquérir ce qui leur manque tant qu'ils seront opprimés et découragés par la pauvreté ».

Serneus, 13 mai 2020

Alex Schaub

Addendum :

Comment le col a-t-il obtenu son nom ?

Dans les documents du haut et du bas Moyen Âge, le col du Gothard apparaît sous différents noms : Mons Elvelinus, Mons Ursera ou Mons Tremolus. Le 24 août 1230, l'archevêque de Milan fait consacrer au sommet du col « l'Ecclesia Santi Godeardi », une chapelle d'hospice. Saint Godeard ou Gothard, né vers 960 en Bavière, mort en 1038, avait été évêque à Hildesheim en Allemagne du Nord de 1022 jusqu'à sa mort. Lors d'un voyage à Rome, on dit qu'il a fait un miracle au col.

Gothard : « Mon Dieu est fort », « Fermement décidé », « Le Puissant »

⁴ La route « **Axenstrasse** », l'une des grandes routes les plus belles de Suisse centrale, fut entièrement carrossable de Flüelen à Brunnen dès 1865. Son audace technique et sa vue panoramique en firent une attraction touristique de renommée mondiale.