

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK
Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom
Band: - (1943)
Heft: 1019

Artikel: Les cols des Grisons et leur histoire
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-689252>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

LES COLS DES GRISONS ET LEUR HISTOIRE.

Nous pensons intéresser plus d'un lecteur en publiant quelques renseignements sur les cols des Grisons, auxquels un livre récemment sorti des presses de Hallwag, à Berne, donne le titre significatif de "Grisons, chemin des empereurs, des rois et des évêques." Comme le Grand Saint-Bernard, où furent trouvés les restes d'un temple dédié à Jupiter "pœninus" et de nombreuses monnaies anciennes, le col du Julier, dont le nom remonte bien au delà de Jules César, laisse voir aux passants les vestiges d'un lointain passé; il s'agit de deux fragments de colonnes, qui font présumer l'existence en cet endroit d'un antique sanctuaire datant peut-être, du moins en partie, de l'époque préromaine. A Cazis sur la route du Splügen, à Donath dans la vallée de Schams, à Fellers et à Darvella dans l'Oberland grison, à Grestaulta dans le Lungnez postérieur et sur la route du San Bernardino, près de Misox et de Castaneda, la gardienne du val Calanca, de nombreux objets des âges de la pierre, du bronze et du fer ont été également découverts. Les premiers documents que nous ayons sur les cols grisons à l'époque romaine proviennent des II^e et IV^e siècles; ce sont deux cartes routières, l'une dite de Peutinger, du nom d'un de ses détenteurs, un géographe augsbourgeois mort en 1541, l'autre donnant l'itinéraire de l'empereur romain Antonin, avec, comme têtes d'étape, Castelmuro et Tinzen pour la route Julier-Septimer, Madesimo, Monte Spluga et Andeer pour le Splügen. Amfanus Marcellinus, historiographe

et compagnon de voyage de l'empereur Constance, rapporte que l'armée de son maître prit ses quartiers d'hiver aux Campi Canini, tandis que l'avant-garde combattait sur les bords du Bodan; ces Campi Canini se trouveraient, selon nos meilleurs chroniqueurs et les historiens suisses modernes (M. Schiess de St.-Gall), dans le Rheintal grison et, d'après Grégoire de Tours et ses disciples, dans les environs de Bellinzone. Quoi qu'il en soit, l'armée impériale et, par conséquent, l'empereur lui-même ont dû franchir un des cols des Grisons. A peine un siècle plus tard, en 451, un évêché est signalé à Coire; c'est le plus ancien établissement chrétien du versant nord des Alpes, à côté de l'abbaye de St-Maurice, qui le surpasse même en âge.

Les cols des Grisons furent plus importants encore pour les Carolingiens, et ce n'est certes pas un effet du hasard si une très ancienne statue de Charlemagne orne le cloître de Munster, que l'empereur doit avoir lui-même fondé. L'inféodation de l'hospice de St-Pierre, au Septimer, est une preuve de plus de l'importance que les Carolingiens attribuaient aux passages des Grisons. A Ilanz, une grande quantité de monnaies lombardes ont été retrouvées, et de plus anciennes encore à Burvagn sur la route du Julier-Septimer. L'évêque de Coire d'alors, Remedius, tenait de très près à Alcuin, le bras droit de Charlemagne. Quant aux rapports entre les Othons et l'évêché de Coire, ils furent plus étroits encore. Après les ravages causés à nos cols par les Sarrasins, Othon le Grand fit de l'évêque de Coire le véritable gardien des cols grisons et lui fit don, en particulier, de St-Pierre de Zillis, sur la route du Splügen au San Bernardino; c'est par cette voie qu'Adélaïde, fille de la reine Berthe de Bourgogne et plus tard épouse de l'empereur, put s'enfuir d'Italie. Nous avons aussi la preuve d'un passage du Lukmanier par Othon I^{er}. Frédéric Barbe-rousse franchit ce même col en 1164 et en 1188, inféoda la seigneurie de Sax-Misox avec le val Blegno et, par le Lukmanier également, envoya devant Milan son armée, qui fut battue à Legnano. Son successeur, Henri VI, passa même le Septimer en hiver (1191); c'est lui aussi qui, en 1194, mit "seulement" trois jours pour se rendre de Coire à Chiavenna. En 1212, Frédéric II, dernier empereur de la maison des Hohenstaufen, trouvant le Brenner et le Reschenscheideck barrés par ses ennemis, se rendit du monastère de Munster par le col d'Ofen et l'Albula, ou le Julier, à la cour épiscopale de Coire, qui dut paraître bien indigente à ce prince habitué au faste sicilien. De là, il réussit, fait sans exemple, à conquérir l'empire allemand sans verser beaucoup de sang. Afin de détruire la prépondérance commerciale des foires de Champagne, il créa la foire de Francfort en 1240. En Suisse, une foire fut instaurée à Zurzach, vraisemblablement en raison de l'ouverture toute récente du col du St-Gothard, et l'empereur Albert, le "grand commerçant" de la famille d'Habsbourg, essaya de porter sa lourde main non seulement sur Lucerne et les Waldstaetten, mais encore sur les passages des Grisons; il ouvrit une foire sur la route du Lukmanier, à Laax dans le comté de Lagenberg, plus ou moins usurpé par lui. Les affaires durent y être assez importantes, puisque seuls les marchands de Lugano devaient payer une taxe de dix livres de poivre. Après les échecs que les Habsbourg subirent en Suisse dans leur politique de domination, le comté et la foire de Laax disparurent; il ne resta plus que le nom de "Marcau" ou marché.

Avec un retard de 150 ans, qui est bien des Grisons,



Eat
KENCAKES!

and get your Full Quota of Vitamin Value. Their Pre-War Quality and Standard are still maintained.

Registered
"KENCAKES"
Trade Mark

Buy KENCAKES!

OUR HIGH CLASS PASTRIES, CAKES, SWEETS,
CHOCOLATES at:

262 High Street, Kensington,	W.8.
174 Earls Court Road, Kensington,	S.W.5.
128 Gloucester Road, Kensington,	S.W.7.
53 Old Brompton Road, Sth. Kensington,	S.W.7.
54 Dawes Road, Walham Green,	S.W.6.
179 Upper Richmond Road, Putney,	S.W.15.
391 Upper Richmond Road, East Sheen,	S.W.14.
8 Castle Street, Kingston,	Surrey.

ALL HOME-MADE BY THE WELL-KNOWN WEST
END PASTRYCOOKS AND CONFECTIONERS

THE WEST END FANCY BAKERY Co. Ltd.

Established 1903. — Man. Dir.: W. BACHMANN, (British, Swiss Origin)

Head Office & Central Bakery:

48-54, DAWES ROAD, S.W. 6.

Telephone: FULHAM 2000 & 6000.

RESTAURANTS, LARGE TEA ROOMS, LUNCHEONS,
LIGHT REFRESHMENTS and DAINTY AFTERNOON TEAS

QUALITY — SERVICE — GOOD VALUE

l'évêque de Coire et son feudataire le seigneur de Castlemur, dans le Bergell, réagirent contre l'ouverture du col du St-Gothard et se mirent à construire, en 1389, la route du Septimer, dont on voit encore les vestiges aujourd'hui, tandis que l'abbé de Disentis faisait élever en 1374 un hospice au Lukmanier. L'empereur Sigismond a si pleinement joui à deux reprises de l'hospitalité de l'évêque de Coire et de l'abbé de Disentis qu'ensuite, en 1431, il lui en a coûté — semble-t-il — de devoir coucher dans le val Blegno.

Que les cols des Grisons aient été franchis non seulement par des empereurs et des rois, mais souvent aussi par de hauts dignitaires de l'Eglise, c'est ce que prouvent l'emprisonnement, en 1193, du cardinal légat Cintius au fort de Marmels (route du Julier-Septimer), pendant la guerre des Guelfes et des Gibelins, et le voyage du cardinal Charles Borromée, qui se rendit à Disentis en 1581 par le Lukmanier.

Plus intéressant encore est pour nous le rôle que jouèrent les cols des Grisons dans les échanges commerciaux et en temps de paix. A l'époque où les foires champenoises de Troyes, de Provins, de Bar-sur-Aube, de Lagny étaient florissantes, entre 1296 et 1340, le Grand St-Bernard tenait la cote avec le Mont-Cenis. Mais, lorsque apparut le tissage du lin, principalement à Constance, où il avait son centre, et aussi à Zurich et à Augsburg, et que d'autres industries textiles prirent pied aux alentours de Côme et dans le Milanais, les relations les plus directes entre les lacs de Côme et de Constance se trouvaient être de nouveau les cols des Grisons. Les Montprat, les Humpiss et les Mötteli de Constance, Ravensbourg et St-Gall, les Welser de Memmingen et, plus tard, les Fugger d'Augsbourg dominèrent tout le commerce du Levant; après la découverte de l'Amérique, les Ehinger d'Ulm et les Welser furent les premiers Allemands à aller chercher fortune en Amérique du Sud. Bien entendu, les échanges commerciaux entre ces grandes factoreries se firent en grande partie par Coire et les cols grisons, ainsi qu'à travers le Tyrol (le Brenner et, tout proche, le Reschenscheideck). Des associés et fonctionnaires des compagnies de commerce Montprat-Humpiss, du nom de Jörg et de Lienhard, s'installèrent à Coire; cette cité obtint aussi de l'empereur, en 1483, le droit d'ouvrir une maison de commerce (au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville actuel), et de fonder une confrérie de marchands. En 1491, le fils d'un commerçant de Bergame, John Taxis, apparaît comme maître de poste de l'empereur Maximilien; en 1494, il organise par le St-Gothard une ligne de relais entre Milan et le Brabant, que l'empereur avait reçu en partage de son beau-père, Charles-le-Téméraire; en 1497, Taxis crée également au départ de Milan une poste pour l'empire allemand via Coire. Ces deux relations, il est vrai, durent être suspendues deux ans plus tard déjà, après que la guerre de Souabe eut mal tourné pour l'empereur Maximilien. Ce n'est qu'en 1608 que des services de messagerie réguliers purent être rétablis de Milan au lac de Constance par Chiavenna (avec bifurcation pour Plurs, disparue dix ans après), le Splügen et Coire, ainsi que de Brescia au lac de Constance par Aprica, Tirano, Bernina et Coire.

Schulte, dans son "Histoire des relations commerciales et du trafic entre l'Allemagne occidentale et l'Italie au moyen âge," calcule, d'après les recettes douanières de tout le moyen âge, que le trafic des marchandises par le Saint-Gothard a été de 12.500 quintaux métriques en moyenne par année, ce qui représente

à peu près le chargement d'un seul wagon complet de nos jours. Pour 1831, Franscini, le premier conseiller fédéral tessinois, donne le chiffre de 40.000 quintaux; en 4 ou 500 ans, l'augmentation aurait été ainsi minime, puisque le trafic n'était que 3,2 fois plus important il y a un peu plus d'un siècle. D'après Salis Marschlins, le trafic de transit des Grisons aurait rapporté au pays 300.000 florins en 1805, c'est-à-dire 800.000 francs de notre monnaie au siècle passé, ce qui me paraît à vrai dire très élevé. Lorsque, en 1818-1820, les routes du Splügen et du San Bernardino furent construites (la route du Julier ne fut terminée qu'en 1840 et celle du Lukmanier même qu'en 1876), ces deux cols attirèrent un gros trafic; d'après les documents laissés par mon père, un des deux chefs de la maison d'expédition Jenatsch, Bavier & Cie qui groupait les sept grandes entreprises d'expédition de Coire, ce trafic atteignit jusqu'à 270.995 quintaux en 1856. Même s'il s'agit de quintaux de cent livres, ce que nous ne pouvons plus déterminer avec exactitude, c'était, pour l'époque, un mouvement de marchandises très considérable, qui laissa de jolis bénéfices à bien des Grisons et anciens Grisons (habitants de Chiavenna et de Collico). Si ce trafic tomba, après l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer du Brenner, à 34.000 quintaux en 1876 déjà, la ligne du Saint-Gothard le réduisit à néant dès 1882. Le projet de fusion établi par La Nicca en 1867 prévoyait à partir d'Amsteg une ligne allant par le Maderanerthal et un tunnel à Disentis (1183 m.) pour franchir de là, au moyen d'un second tunnel, le Lukmanier; les conditions géographiques et les 1917 mètres d'altitude de ce col (le tunnel de l'Albula est à 1823 m.) auraient aisément permis de nos jours à un chemin de fer électrique de passer le mur des Alpes sans grands tunnels: le tronçon Erstfeld-Biasca n'aurait pas coûté plus cher et se serait trouvé raccourci. Si ce projet avait été accepté, les régions riveraines du lac de Constance auraient été également desservies, et toute la question ferroviaire à l'est des Alpes eût trouvé une solution acceptable pour les Grisons, qui auraient bénéficié d'une ligne à voie normale de 60 km. entre Coire et Disentis. Emile Welti et Alfred Escher en décidèrent autrement; ils disposaient alors de la force et de l'autorité nécessaires pour imposer leur point de vue. Mais, fort heureusement, leur pouvoir n'est pas éternel: par leur opiniâtreté, les Grisons arriveront bien, d'une manière ou d'une autre, à oublier leurs grosses déceptions comme à surmonter les difficultés.

(Compilation de trois ouvrages de G. B.: "Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden" avec indication des sources, 1903; "Oberst La Nicca" paru dans le "Grosse Schweizer Forscher" en 1939; "Ehrentafel Bündner Ingenieure und Ingenieurwerke," 1927.) (Bulletin des C.F.F. 1943.)

Ship through
WORLD TRANSPORT AGENCY LTD.

ESTABLISHED 1913.

I, MARTIN LANE, LONDON, E.C.4

Tel: MANsion House 3434

MANCHESTER LIVERPOOL GLASGOW
NEW YORK BASLE