

Que seraient les Grisons sans le Chemin de fer rhétique?

Autor(en): **Werz, Willy F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **29 (1956)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779534>

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.

Kunstmuseum *Basel* die dritte Abteilung der Gesamtschau «Das Graphische Werk Albrecht Dürers». Im Athénée in *Genf* sind bis 22. März Werke von Liegme, ab 24. März solche von Jean Verdier ausgestellt. Gegen Ende des Monats nehmen einige bedeutende Veranstaltungen ihren Anfang: in der Villa Ciani im Stadtpark von *Lugano* die Internationale Ausstellung von Zeichnungen und Druckgraphik (ab 29. März) und in der Kunsthalle *Basel* die Werkschau Joan Mirò (ab 28. März). Das Museum zu Allerheiligen in *Schaffhausen* zeigt Arbeiten der Schweizer Künstler Max von Mühlhelen, Hans Seiler und Tonio Ciolina.

E. A. Briner

QUE SERAIENT LES GRISONS SANS LE CHEMIN DE FER RHÉTIQUE?

La «Revue de Davos» a organisé un concours sur le thème: «Que seraient les Grisons sans le chemin de fer rhétique». Nous publions ici un des articles rédigés à cette occasion, qui met fort bien en évidence les problèmes qui se posent dans le plus vaste canton de la Suisse.

Que seraient les Grisons sans le chemin de fer rhétique? Voilà une question que l'on peut considérer sous différents angles! On peut imaginer un ami de la nature qui verrait dans l'absence de voies ferrées aux Grisons la réalisation de tous ses rêves: le plus grand canton suisse, la région alpestre par excellence ne serait plus qu'un immense parc national. On peut se représenter aussi un partisan convaincu des nouveaux moyens de transport qui aurait à sa disposition un magnifique champ d'application de ses théories sur la désuétude des chemins de fer et la nécessité de créer un réseau routier moderne, voire des aérodromes, pour ne plus utiliser dès lors que l'automobile ou l'avion.

Restant dans le domaine de l'hypothèse, on peut imaginer le canton des Grisons dépourvu de chemins de fer mais possédant néanmoins les magnifiques stations de villégiature, de cure ou de sports qui ont fait sa renommée. Certains affirmeront que ces stations n'en continueraient pas moins à prospérer grâce à d'autres moyens de transport, car, disent-ils, le chemin de fer peut être complètement remplacé par la route si certaines conditions sont remplies; tel n'est pas le cas dans les Grisons où, maintenant encore, le chemin de fer est indispensable même en supposant que les grands centres de villégiature aient pu se créer et se développer indépendamment de la voie ferrée. Ce qu'il importe de relever d'emblée, c'est que notre supposition pêche par la base, qu'elle repose sur une absurdité, parce que, si le chemin de fer rhétique n'avait pas été construit à la fin du siècle dernier et au début de ce siècle, jamais les stations grisonnes n'auraient pu atteindre leur développement actuel.

Peu importe que ce soit le tourisme qui ait développé le chemin de fer ou celui-ci qui ait donné naissance au tourisme, ce qui est certain, c'est que l'un et l'autre sont étroitement solidaires et que nulle part cette interdépendance n'est plus réelle ni plus marquée que dans les Grisons.

Le chemin de fer rhétique a été construit entre 1889 et 1914. C'est dans cette période aussi que la fièvre touristique a gagné le pays. Les voies ferrées ont donc été établies au bon moment, car c'est avant la première guerre mondiale que les grandes stations grisonnes ont conquis la faveur des touristes et sportifs tant étrangers que suisses. Depuis lors, l'industrie touristique s'est efforcée de maintenir cette position d'avant-garde face à la concurrence interne d'autres régions de la Suisse telles que l'Oberland bernois ou le Valais et face à la concurrence externe des stations autrichiennes, françaises, italiennes et allemandes. Si donc cette industrie touristique n'avait pu, faute de moyens de transport, commencer à se développer aux Grisons qu'à l'avènement de l'automobile, elle eût souffert dès le départ d'un retard qu'elle ne serait sans doute jamais parvenue à combler entièrement.

Mais revenons à notre hypothèse d'un canton des Grisons sans chemins de fer, mais ayant néanmoins une industrie touristique florissante. Certes, la clientèle de luxe, celle qui voyage en automobile particulière ou en avion, continuerait de fréquenter ses grands palaces. Mais cette clientèle ne représente qu'une partie de celle qu'il faut pour faire vivre une station. Nous sommes à l'âge du tourisme populaire, du tourisme social. Cette évolution de la structure touristique est favorable au chemin de fer qui est, par essence, le moyen de transport des masses. Aujourd'hui comme au début du siècle, le chemin de fer est seul en mesure de transporter les groupes de plusieurs milliers de touristes qui, de Noël jusqu'à Pâques, envahissent le pays des trois ligues. Certes, un réseau routier bien aménagé est également indispensable, parce qu'il permet à la clientèle motorisée de fréquenter les stations de villégiature ou de sports dans les meilleures conditions. Mais il n'en faudrait pas pour autant négliger le chemin de fer qui est le véhicule de l'élément populaire. Il ne faut pas oublier que ce sont les chemins de fer qui ont permis à la Suisse de devenir le pays de tourisme par excellence et aux Grisons une des premières régions touristiques du pays. Faut-il rappeler que l'agriculture, les métiers manuels et l'artisanat sont eux-mêmes largement tributaires du tourisme. Celui-ci, et par voie de conséquence le chemin de fer sont donc les nerfs moteurs de l'activité économique du canton des Grisons.

Cependant, le chemin de fer n'est pas seulement un facteur de prospérité matérielle pour cette région. Il est aussi un élément de la vie culturelle du pays. En permettant à la population des ligues grises d'être en contact avec la vallée du Rhin et, par elle, avec les régions plus peuplées et les centres plus développés de la Suisse orientale. Il a mis cette région excentrique en mesure de participer activement à la vie de la nation.

Une appréciation superficielle de la possibilité suggérée par le titre de cet article pourrait donner à croire que l'inexistence du chemin de fer rhétique débarrasserait d'un fameux souci le chef du département cantonal des finances. Incontestablement, le chemin de fer rhétique est ce que nos compatriotes alémaniques appellent un «Sorgenkind» dans le ménage cantonal. S'il n'y avait pas de voies ferrées, le canton des Grisons serait apparemment soulagé d'une lourde charge. Or, l'Etat ne saurait se désintéresser de ce moyen de communication, tant il est vrai que, de plus en plus, l'individu compte sur la collectivité pour lui permettre de satisfaire sa soif de déplacement. Il faudrait donc non seulement créer un réseau routier beaucoup mieux aménagé, mais encore des services de cars disposant d'un matériel moderne et abondant. — Non décidément, si le chemin de fer rhétique n'existait pas, il faudrait le construire! *Willy F. Werz*

In the convent of St. John the Baptist in Müstair Valley, the eastern-most part of the Grisons, you will find magnificent frescoes dating from about Charlemagne's time. Our photo shows the convent's Holy Cross Chapel built in 1160.



Die östlichste Pforte der Schweiz ist das Val Müstair, das Münstertal in Graubünden. Dort birgt das Frauenkloster St. Johann Baptista in Müstair großartige karolingische Fresken. Das Bild zeigt die um 1160 erbaute Heiligkreuzkapelle im Klosterbezirk. Photo Kasser

Le Val Müstair, dans les Grisons, est située dans la partie la plus orientale de la Suisse. Le couvent de femmes de St-Jean-Baptiste, à Müstair, possède de splendides fresques de l'époque carolingienne. Sur notre image, la chapelle de la Ste-Croix, construite en 1160 dans l'enceinte du couvent.

La più orientale via d'accesso alla Svizzera è la Val Müstair, o Valle Monastero, nei Grigioni. Colà il convento femminile di San Giovanni Battista in Monastero custodisce grandiosi affreschi carolingi. La foto mostra la Cappella del Sacro Cuore costruita nel 1160 nella giurisdizione conventuale.

El Val Müstair, valle del Münster, en el cantón de los Grisonnes, es la entrada más oriental de Suiza. Allí, en el Convento de monjas de San Juan Bautista existen magníficos frescos carolingios. La ilustración muestra la Capilla de la Santa Cruz, construida en 1160 en terreno perteneciente al Convento.



Im großen Nordtor der Schweiz behielt der Rhein als Verkehrsstraße große Bedeutung. Schleppkähne verschiedener Nationen liegen in den Basler Rheinhäfen vor den Laderampen der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Gesamtlänge der Hafenuais beträgt 4470 Meter. — Jetzt rüstet sich Basel zur 40. Schweizer Mustermesse, die vom 14. bis 24. April dauern wird und die umfassende jährliche industrielle Schau der Schweiz darstellt. Photo F. Rausser

Trait d'union entre la Suisse et le nord de l'Europe, le Rhin joue un rôle important dans le trafic international. Des remorqueurs de toutes nationalités attendent dans le port de Bâle, le long des voies de chargement des Chemins de fer fédéraux. La longueur totale des quais du port est de 4470 m. — Bâle prépare actuellement la 40^e Foire suisse d'échantillons qui présentera du 14 au 24 avril, comme chaque année, les produits les plus marquants de l'industrie suisse.

Per il traffico internazionale, fra gli accessi che dal Settentrione conducono in Svizzera, la via fluviale del Reno ha grande importanza. Chiatte di diverse nazioni sono ormeggiate

alle banchine delle Ferrovie Federali nel porto renano basilese. La lunghezza complessiva delle calate è di 4470 metri. — Adesso Basilea si appresta alla 40^a Fiera Campionaria Svizzera, che durerà dal 14 al 24 aprile e che offre una vasta mostra annuale della produzione industriale svizzera.

En Basilea, la gran puerta del norte de Suiza, tiene el Rin enorme importancia como vía de comunicación. Lanchas remolques de varias naciones atracan en los puertos renanos de Basilea frente a las rampas de carga de los Ferrocarriles federales suizos. La longitud total del muelle es de 4470 metros. — Basilea está preparando actualmente la Feria suiza de Muestras, que constituye la exposición anual más vasta de la industria suiza y que estará abierta del 14 al 24 de abril.

The Rhine River forming the northern border of Switzerland is an important artery for shipping. Barges with goods from all over the world berth in Basel harbour at docks (totalling 14 700 ft. in length) served by the Swiss Federal Railways. Now Basel is making preparations for the 40th annual Swiss Industries Fair to be held from 14th to 24th April.



Aus dem großen Tor der Südschweiz, dem Mendrisiotto, fährt ein Gotthardzug Lugano zu. Wir blicken über die Dächer von Bissone auf den 800 Meter langen Damm von Melide, der, den Luganersee querend, Schiene und Straße dient. Bahn und Automobil rollen an Siedlungen vorüber, die reich an kleinen architektonischen Feinheiten sind. So erhielten sich am Quai von Bissone stattliche Häuser mit Arkaden und bemerkenswerten Fresken. Photo F. Rausser

Du Mendrisiotto, porte de la Suisse méridionale, un train de la ligne du Gothard se dirige vers Lugano. En regardant pardessus les toits de Bissone, le voyageur aperçoit la digue de Melide, longue de 800 mètres, qui permet aux trains et aux voitures de gagner l'autre rive du lac de Lugano. Dans cette contrée, les villages présentent des curiosités architecturales intéressantes. Les imposantes maisons du quai de Bissone sont construites en arcades et décorées de fresques remarquables.

Dalla aperta via d'accesso alla Svizzera meridionale, il Mendrisiotto, un treno del Gottardo s'inoltra verso Lugano. Al di sopra dei tetti di Bissone, volgiamo lo sguardo verso il ponte-

diga di Melide che, al servizio della strada ferrata e di quella normale, per ben 800 metri taglia in due il lago di Lugano. Ferrovia e automobili rullano via davanti ad abitati che hanno una loro nota di prisca nobiltà. Si conosce la suggestione che esercita il lungolago di Bissone con le sue imponenti case, belle di spaziosi portici e di ammirevoli affreschi.

Un tren del San Gotardo, procedente de Mendrisiotto, la gran entrada de la Suiza meridional, se dirige a Lugano. Por encima de los tejados de Bissone, se percibe, a través del lago de Lugano, el terraplén de Melide, de 800 metros de largo, por el que pasan el tren y la carretera. Al lado de la vía y de la carretera se ven grupos de casas, abundantes en pequeñas finezas arquitectónicas. Así, frente al malecón de Bissone, se levantan altas casas, con soportales y notables frescos.

Coming from the Mendrisiotto region near the Swiss-Italian border by train towards Lugano, you will pass the little picturesque Ticino village of Bissone, with its arcades and fresco paintings, and then cross the 2620 ft. Melide Dam linking the two shores of Lake Lugano.



In den Monaten, da die Pafßstraßen noch nicht oder nur mit Schwierigkeiten befahrbar sind, verlangt der Autoverlad – vor allem über Ostern – besondere organisatorische Leistungen der Bahnen. Darüber orientiert eine vom Publizitätsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen herausgegebene Werbebroschüre vorzüglich. – Bild oben: Autoverlad in Brig, am Nordtor des Simplontunnels. Photo F. Rausser, Bern

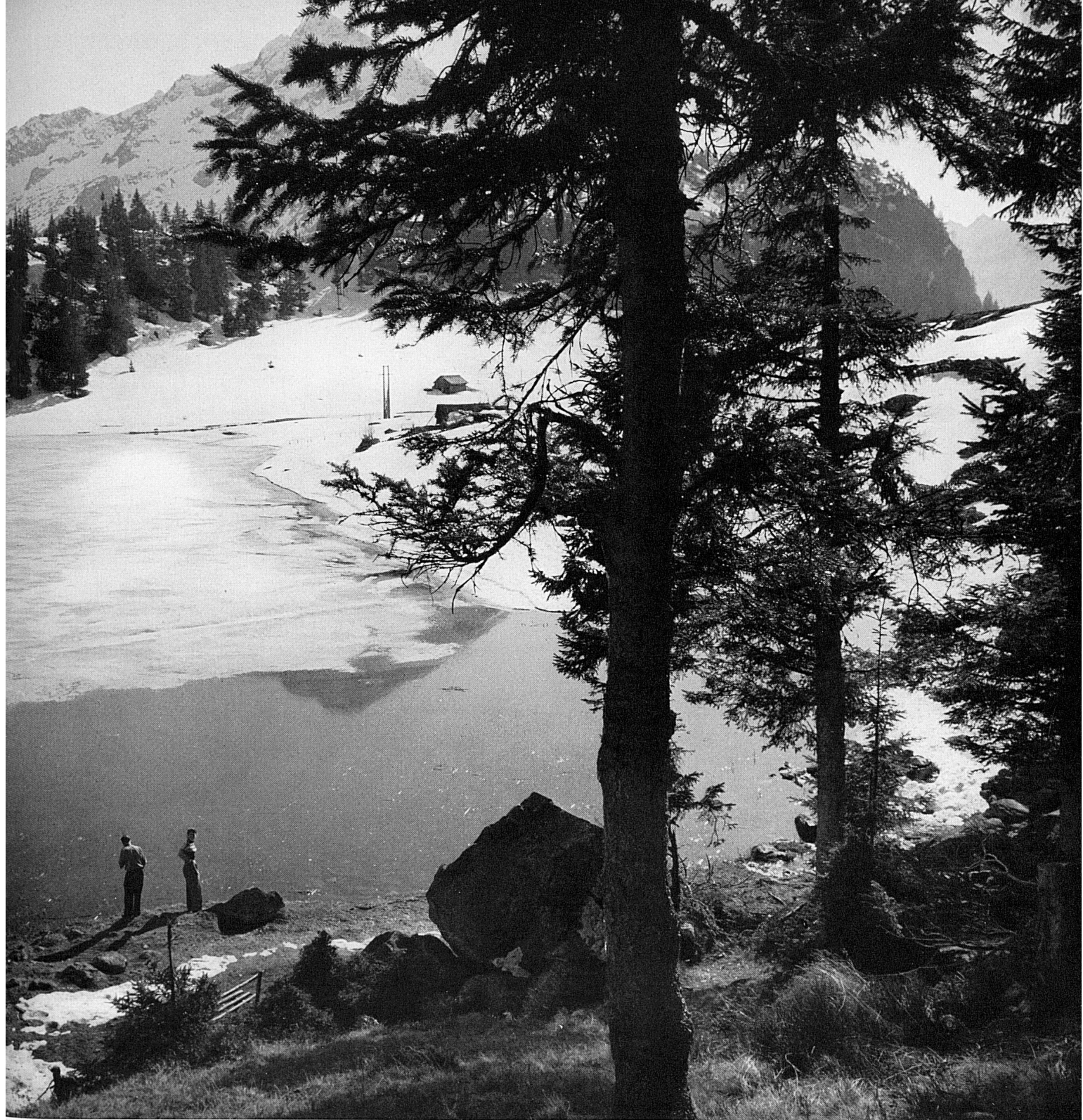
During the winter and over the Easter holidays when snow-covered alpine roads are not passable, the Swiss Federal Railways operate an efficient service to carry motor-cars to the other side of the Alps. – Photo above: Cars being loaded in Brig on the northern end of the Simplon tunnel.

Lorsque les cols alpestres sont encore fermés ou difficilement praticables, le transport des voitures – particulièrement à Pâques – pose aux chemins de fer des problèmes d'organi-

sation fort ardue. Une brochure publiée par le service de propagande des Chemins de fer fédéraux donne à cet égard tous les renseignements désirés. – En haut: Chargement d'automobiles à Brigue, à l'entrée nord du tunnel du Simplon.

Nei mesi in cui i passi alpini sono ancora chiusi o difficilmente transitabili, la spedizione delle automobili impone alle ferrovie – soprattutto intorno a Pasqua – particolari prestazioni e accorgimenti. In merito, un prospetto edito dalle Ferrovie Federali orienta esaurientemente. – Carico di automobili presso l'imbocco della galleria del Sempione, a Briga.

En los meses en que las carreteras alpinas están cerradas o en que sólo puede circularse por ellas con dificultad, los automóviles deben ser cargados en vagones, lo que exige una organización especial por parte de los ferrocarriles, sobre todo en la Pascua de Resurrección.



Mit diesem Bild vom Golzernsee im Kanton Uri, das von der Wende des Bergwinters zum Frühling erzählt, geraten wir abseits ausgetretener Wanderpfade. Der Golzernsee liegt 1410 m ü. M. im Maderanertal, am Fuß der Kleinen Windgälle. Seit der Errichtung der Luftseilbahn (mit geschlossenen Kabinen), die Bristen mit Golzern das ganze Jahr verbindet, ist jene einsame Bergkanzel auch ganzjährig bewohnt.

This picture tells of the coming of early spring in the mountains around the lovely Lake of Golzern (4625 ft.) in Maderaner Valley, Canton of Uri. You can reach the village of Golzern by closed-cabin aerial cableway from the valley station at Bristen. Photo F. Engesser, Zürich

L'hiver fait lentement place au printemps. Cette photographie du lac de Golzern, dans le canton d'Uri, nous conduit hors des chemins battus. Le lac de Golzern (1410 m) est situé dans

le Maderanertal, au pied de la Kleine Windgälle. Depuis l'installation d'un téléphérique reliant Bristen à Golzern, cette région, jusqu'alors isolée, est habitée toute l'année.

Il lago di Golzern, nel Cantone di Uri. Con questa visione, che parla del trapassare dai rigori dell'inverno montano ai sorrisi della primavera, ci scostiamo dai battuti sentieri. Il lago di Golzern giace a 1410 m d'altitudine nel Maderanertal, pittoresca valle ai piedi della Piccola Windgälle. Dalla erezione della funivia (con cabina chiusa) che, senza interruzioni stagionali, congiunge Bristen con Golzern, anche questo solitario pergamo alpino è animato durante tutto l'anno.

Con esta vista del lago de Golzern, cantón de Uri, que nos anuncia la proximidad de la primavera en la montaña, nos apartamos de los senderos habituales. El lago de Golzern se encuentra a 1410 m s. el mar, en el valle de Maderán.