

# Von Docteur Goudron zum heutigen Strassenbau = Le docteur Goudron, précurseur des routes modernes

Autor(en): **Kämpfen, Werner**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **35 (1962)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779279>

## **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.

◀ In der Medizinischen Gesellschaft von Monaco – 1894 war er vom Fürsten nach Monte Carlo berufen worden – hielt der Arzt Guglielminetti im Frühjahr 1902 ein Referat über seine physiologischen Studien, wie sie die Mont-Blanc-Expedition und verschiedene Höhenflüge in der Ballongondel gezeitigt hatten. In der anschließenden Diskussion sprach Fürst Albert I. von den Gefahren des modernen Autoverkehrs auf den staubigen Straßen, von der notwendigen Bekämpfung des Übels und schürte damit den Erfindergeist in Guglielminetti. Bereits am folgenden Morgen, es war am 13. März, ließ der Arzt ein 40 m langes Straßenstück mit Teer belegen, einem Abfallprodukt des Gaswerkes von Monaco, auf dessen Eigenschaften er schon vor längerer Zeit aufmerksam geworden war. Er erinnerte sich indischer Spitäler, deren Fußböden mit Teer wasserdicht und abwaschbar gemacht wurden. Also, warum nicht mit dem Teer auch auf die Straßen! (Bild unten). 1904 stand die erste Wärmemaschine für Teer auf der Straße (Bild oben).

◀ En 1894, Guglielminetti se rend à Monaco, où l'avait appelé le Prince Albert I<sup>er</sup>. En 1902, la Société de médecine de la Principauté l'invite à exposer les résultats des recherches physiologiques qu'il a faites lors de son expédition au Mont-Blanc et de diverses ascensions en ballon. Au cours de la discussion, Albert I<sup>er</sup> évoque le fléau grandissant de la poussière soulevée par les automobiles qui sillonnaient en nombre toujours plus grand les routes de la Riviera. Cette intervention fait jaillir la lumière: Guglielminetti se souvient que, dans l'hôpital indonésien où il travaillait, les planchers étaient enduits de goudron afin d'en faciliter l'entretien et d'empêcher la poussière. Dès le lendemain, le 13 mars 1902, il fait répandre du goudron sur un tronçon de route de 40 m (voir photo ci-dessous). En 1904, la première machine à goudronner est en service. Le fléau de la poussière est désormais vaincu.

Nella primavera del 1902, dinanzi alla Società Medica di Monaco (nel 1894 era stato chiamato a Monte Carlo dal principe regnante Alberto I) il dottor Guglielminetti tenne una relazione sui suoi studi fisiologici compiuti in occasione della spedizione sul Monte Bianco e durante ascensioni in pallone aerostatico. Nella discussione successiva alla conferenza, il principe Alberto I venne a parlare dei pericoli che le strade polverose presentano per il traffico automobilistico, ed auspicò che l'inconveniente fosse eliminato. Le parole del principe stimolarono l'estro inventivo del medico vallesano, che già la mattina seguente, 13 marzo, fece ricoprire di catrame (un prodotto di scarto dell'officina del gas di Monaco) 40 m di strada. Ricordatosi che negli ospedali delle Indie Olandesi il pavimento veniva ricoperto da uno strato bituminoso impermeabile all'acqua e lavabile, il medico aveva congetturato che tale prodotto avrebbe potuto essere accorcio anche per la pavimentazione stradale. Il 1904 vide sulle strade la prima macchina per liquefare il catrame.

Following an invitation by the Prince of Monaco in 1894 to come to Monte Carlo, Dr. Guglielminetti gave a lecture in the spring of 1902 in the Monaco Medical Society. His paper dealt with his physiological studies made during the Mont-Blanc expedition and various balloon ascensions. In the discussion which followed the reading of this paper, Prince Albert I called attention to the dangers of automobile traffic, especially the dust nuisance caused by motor cars driving over dry roads, and urged the scientists present to do something effective to combat the evil. This sparked Guglielminetti's inventive spirit. The very next morning, on March 13, he arranged to have a 40 m stretch of road covered with tar, a by-product of the Monaco gas works. A long time previously he had already given some attention to the characteristics of tar, particularly as he remembered how hospitals in India used it to make their floors waterproof and washable. So, he thought, why not try tar on roads! (photo below). By 1904 the first highway tar machine was in operation.

monument de son vivant; ou encore à l'ingénieur séduiso Isaac de Rivaz, qui a construit et mis en marche la première automobile en 1804. Et pourquoi ne pas rappeler aussi que si la circulation automobile intense d'aujourd'hui est possible, c'est à un Suisse qu'on le doit?

Le prochain centenaire de la naissance de l'inventeur du goudronnage des routes, Ernest Guglielminetti, en fournit l'occasion. Sans cette géniale invention, le fléau de la poussière aurait sans aucun doute arrêté l'essor de l'automobile. Aussi, le 24 novembre prochain, des représentants des autorités, des entreprises de transport, des associations d'usagers de la route, du tourisme se réuniront-ils à Brigue pour célébrer le centième anniversaire de la naissance du «docteur Goudron». Le premier goudronnage de 1902 sera évoqué. A côté des primitives chaudières d'alors, les léviathans affectés à la construction des routes modernes marqueront les progrès accomplis.

Mais qui était donc ce légendaire «docteur Goudron»? Une personnification de ce génie inventif qui traduit tout problème nouveau en termes d'avenir. Cette mobilité d'esprit et cette recherche de l'aventure qui ont marqué toute son existence, Guglielminetti les tenait de son père, un

ancien Garibaldien. A peine arrivé à Brigue, il s'éprend d'une jeune Valaisanne de treize ans, Louise Furrer, et l'épouse sur le champ. On ne saurait être plus spontané. Le ménage ouvre une auberge à Glis, près de Brigue. Le futur «docteur Goudron» est le septième enfant. C'est un passionné de la montagne. Elève du collège de Brigue, il gravit tous les sommets d'alentour. A l'âge de treize ans, il est victime du «mal de montagne». Cette expérience est déterminante pour sa carrière. Il se met dans la tête de déceler les causes de ce mal mystérieux. Quelques années plus tard, le professeur Kronecker, chargé par le Conseil fédéral d'établir un rapport physiologique en liaison avec l'octroi de la demande de concession pour la construction du chemin de fer de la Jungfrau, invite le jeune étudiant de l'Université de Berne à collaborer: il s'agissait de déceler les risques que pouvait impliquer le transport rapide de milliers de personnes d'une altitude de 600 ou 700 m à près de 4000 m. Guglielminetti participe avec passion aux recherches, mais qui n'aboutiront que longtemps après.

Docteur en médecine en 1885, il s'embarque pour les Indes néerlandaises en 1886, où il lutte d'arrache-pied contre les maladies tropicales. Pendant ce séjour de quelques années, il fait une constatation qui sera décisive: dans les hôpitaux indigènes, les planchers sont imprégnés de goudron, ce qui empêche la poussière! De retour en Europe, il s'installe à Territet, mais avec l'idée de s'établir à Monaco, où il pratiquera pendant une quarantaine d'années. Les «Belles» de l'époque, Liane de Pougy, Mata Hari, Marie Delannoy, la baronne de Schratt, des Altesses, des magnats de la finance sont ses clients. On ne jure que par le Dr Guglielminetti.

Avant son départ pour Monaco, toujours tenné par la solution des mystères du mal de montagne, il participe à une expédition au Mont-Blanc financée par Eiffel, le constructeur de la Tour, et conduite par le topographe zurichois Xavier Imfeld. Pendant plus de deux semaines, Guglielminetti poursuit ses recherches physiologiques à 4400 m d'altitude. Il les complète par la suite au cours de plusieurs ascensions en ballon avec le célèbre Spelterini. Les résultats permettent aux usines Dräger, Lubeck, de mettre au point un appareil de narcose, des appareils de sauvetage pour les pompiers et de nouveaux appareils de plongée.

En 1902, Guglielminetti expose les résultats de ses travaux devant la Société de médecine de Monaco, que présidait le prince régnant Albert I<sup>er</sup>. Le souverain les apprécie à leur juste valeur, mais donne à entendre qu'il lui paraît plus utile encore de lutter contre le fléau de la poussière. A la suite de la multiplication rapides des automobiles, il fait peser un danger mortel sur la population des villes. Guglielminetti se souvient alors providentiellement de l'observation faite en Indonésie. Albert I<sup>er</sup>, enthousiasmé, lui aurait répondu: «Docteur, l'usine à gaz de Monaco est à votre disposition.» Le lendemain déjà, le 13 mars 1902, Guglielminetti entreprend ses premiers essais et fait enduire de goudron un tronçon de route de 40 m. Le revêtement tient. Le fléau de la poussière est vaincu. Il renonce à faire breveter son invention pour ne pas en entraver l'utilisation. Il entreprend des tournées de conférences pour gagner l'opinion. Les faits sont encore plus éloquentes que lui. Son idée triomphe. En septembre 1902, il procède sur la route de Genève à Lausanne à une démonstration de goudronnage. La presse célèbre la «plus grande invention du siècle». Les honneurs ne cessent dès lors de pleuvoir. Mais aucun ne lui a fait plus de plaisir que la bourgeoisie d'honneur que la ville de Brigue lui a décernée en 1958. Mort en 1943, il figure parmi les bienfaiteurs de l'humanité. Au cours de sa longue vie, son unique souci a été d'améliorer la condition de l'homme. Aux ingénieurs, techniciens et spécialistes qui se rassembleront à Brigue à la fin de novembre, nous souhaitons d'apporter à l'exécution du programme des routes nationales la mobilité d'esprit et l'optimisme qui caractérisaient les décisions et les entreprises du docteur Goudron. C'est un vœu conforme à la hardiesse de leurs conceptions!

*Alter bäuerlicher Liebesbrief. Die Besinnung auf verlorengegangene Werte hat manchenorts, in Kleinstädten und Dörfern, dazu geführt, altes Handwerksgerät und Erzeugnisse der Volkskunst vermehrt zu sammeln und der Nachwelt zu überliefern. So besitzt auch das bernische Städtchen Wiedlisbach an der Straße von Solothurn nach Olten ein gepflegtes Ortsmuseum, in dem unter anderem eine entzückende Sammlung bäuerlicher Liebesbriefe aus dem 18. und dem Anfang des 19. Jahrhunderts zu sehen ist. Photo Raußer*

## LEBENDIGE VOLKSKUNDE RICHARD WEISS ZUM GEDÄCHTNIS

Von Dr. Josef Leugger

Selbst wer nicht zum Philosophieren oder Grübeln begabt oder aufgelegt ist, stellt bald einmal fest, daß der Appell « Zurück zur Natur, zurück zur Reisekultur » sich nicht unter allen Umständen als harmlos erweist. Auch Rousseau kannte die Tücken der Natur, ja er suchte und liebte sie geradezu um der Erregung der Seele willen, die sie verursachen; er wollte das Angstgefühl auf der Grenze zwischen einer fürchterlichen und einer lieblich sicheren Landschaft genießen... « J'aime beaucoup ce tournoiement, pourvu que je sois en sûreté. » Dieses Zitat findet sich in der Erstlingsarbeit des am 29. Juli 1962 im abgelegenen Onsernonetal zu Tode gestürzten Richard Weiß über « Das Alpenenerlebnis in der deutschen Literatur des 18. Jahrhunderts », veröffentlicht im Jahre 1953.

Professor Dr. phil. Richard Weiß war Inhaber des Lehrstuhls für Volkskunde an der Universität Zürich. Er arbeitete nicht für den Fremdenverkehr, nicht für das Gastgewerbe, nicht für die Transportanstalten, er verfaßte keine Reiseschriften für Passagiere und Gäste, so wenig wie seinerzeit die Erbauer unserer Gotteshäuser, Burgen und Schlösser, unserer Bürger- und Bauernhäuser an die bloße Schaulust dachten und die Photogeräte erahnten, die den heutigen Tourismus beherrschen und auch den künftigen beherrschen werden. Um so mehr verdient er ein Wort ehrenden Gedenkens auch von unserer Seite her; denn er schuf ein Grundlagenwerk, das geeignet ist, auf Jahrzehnte hinaus gerade der Reisekultur die rechten Wege zu weisen. Wie viele Klarsichtige empfand er zutiefst die Disharmonie zwischen moderner Unrast und ländlicher Stille, zwischen Künstlichem und Natur. Dieses Verspüren wurde aber ihm nicht Anlaß für ein wehleidiges, kulturpessimistisches Lamento, sondern Grundantrieb unverdrossenen Schaffens. So sehr er der alpinen Gebirgsnatur leidenschaftlich zugewandt war, so sehr er sie erwarderte und durchkletterte, seine eigentliche Aufmerksamkeit galt dem traditionsverbundenen Menschen, dessen Wirken, dessen Lebensäußerungen, dessen Verhalten in einer sich wandelnden Umwelt.

So ist Richard Weiß, geschult durch seine Fachlehrer und Vorbilder im Verein mit seinen Mitarbeitern – genannt seien nur die Schweizer Hoffmann-Krayer, Bächtold-Stäubli, Karl Meuli und Paul Geiger –, zum bedeutendsten Volkskundler unseres Landes geworden. Mit den neuzeitlichen Methoden volkskundlicher Forschung hat er zunächst den Lebenskreis des Älplers im Kanton Graubünden abgetastet und abgehört, die alte, schlichte Hirtenkultur bis in alle Einzelheiten inventarisiert und gedeutet, so wie sie bis in die jüngste Gegenwart noch erhalten blieb. Die Ergebnisse sind in dem Buch « Das Alpwesen Graubündens » niedergelegt. Nachdem die Verfahren und das wissenschaftliche Organisationsgeschick des Forschers in einer « geschlossenen Kultur » erprobt waren, konnte an die schwierigsten und glanzvollsten Unternehmen herangetreten werden, nämlich an eine erste Synthese volkskundlichen Wissens über die Schweiz im bahnbrechenden Werk « Volkskunde der Schweiz » (1946) und an die Herausgabe des « Atlas der schweizerischen Volkskunde », zuerst gemeinsam mit dem Basler Fachgenossen Paul Geiger.

Es geht da wirklich aufs Lebendige, aufs Gegenwärtige und nicht um raffbesessenes Sammeln von antiquarischen Überbleibseln des volkstümlichen Daseins. Wie oft stellt sich auch in der Fremdenverkehrsarbeit die Frage des Besuchers eines Landes oder Landesteils: Können wir etwas vom tatsächlichen Leben, von seinen gegenwärtigen Eigenarten, vom Fühlen und Denken der Bewohner erfahren? Können uns Filme und Prospekte etwas davon zum voraus andeuten oder nachträglich als Andenken vermitteln? Wie grüßt, ißt und raucht man, wie arbeitet die heutige Bauern- oder Arbeiterfamilie, welches sind die Arbeitsgeräte, die Bräuche und Spiele? Gibt es besonders Merkwürdiges, stößt man noch auf die Quellen des schweizerischen Volkslebens? Oder es wird um Aufschluß über die Einwirkung der städtischen Lebensweise auf all das gewünscht. Umge-

kehrt stellt sich auch die Frage nach dem Einfluß ländlichen Wesens auf das Leben des schweizerischen Städters.

Mancher Fremde will wissen, was ihm die Begegnung mit dem ländlichen Menschen bringen kann, ob er in der Natur, in den Tälern der Alpen das Natürliche, Naturgewachsene findet. Da ist der Volkskundler mit der Antwort bereit, indem er anhand des Atlases beweisen kann, daß der ländliche Mensch nicht etwa ein Wildling ist, daß das, was unter dem Naturverbundenen gesucht und erwartet wird, im Grunde überliefertes Kulturgut ist, herausgewachsen aus Jahrhunderte dauerndem Kampf des Menschen mit den Naturgewalten, mit Unsicherheit, Gefahr, Not und Tod, aus der allmählichen Gesittung, aus des Herzens Überschwang in jugendlichem Übermut, bei Freud und Fest nach glücklicher Geburt, bei Hochzeiten und in den Tagen der Ernte. Überall stößt man auf Tradition.

An über 400 Orten wurden durch Befrager – Exploratoren – bei Gewährsleuten 150 Fragen im Verlauf von Jahren abgeklärt. Die Antworten, selbst scheinbar belanglose, sind mit besonderen Zeichen auf Karten eingetragen worden und schlossen sich zum « Atlas der schweizerischen Volkskunde », der heute beinahe fertiggestellt und größtenteils in Mappen veröffentlicht ist. Als letzte abgerundete Gabe hinterließ uns Richard Weiß seine Forschungsergebnisse über « Häuser und Landschaften der Schweiz », worin er uns ein Bild von der lebendigen Fülle der in Natur und Kultur wirkenden Kräfte zu vermitteln versucht.

Die Arbeiten von Richard Weiß erschienen zur rechten Zeit, da Bildung in die Breite strömt, gefördert durch die Massenmedien der Publizität, da das Natur- und Bergerlebnis Allgemeingut geworden ist. Was Richard Weiß gleichsam mühsam erkletterte und eroberte, liegt nun vor uns, leicht zugänglich, wie die durch Seilbahnen erschlossenen Gebirgsmassive und mit ihnen die ganze Rund- und Tiefensicht auf ungezählte Kostbarkeiten. Ob sie uns herausreißen aus der Langeweile, aus dem Gleichgültigen, ob sie uns zu ahnenden, lebenformenden Werten werden, ob sie zu einem erweiterten Lebensverständnis führen, hängt ganz von uns ab, davon, ob und wie wir sein Werk uns aneignen und es in uns bei der eigenen Begegnung mit Land und Leuten fruchtbar werden lassen. Zurück zur Natur, zurück zur Reisekultur! Erste Stufe zur Reisekultur bildet jene Neugier, die fragt und vergleicht. Die zweite Stufe wird mit dem Schauen, Hören und Entdecken erreicht. Das Verständnis, der Genuß, die Freude an der lebendigen Vielfalt des heimatlichen und fremden Daseins und alles weitere ergibt sich alsdann dem Empfänglichen von selbst.

Sämtliche volkskundlichen Werke von Richard Weiß sind im Eugen-Rentsch-Verlag, Erlenbach-Zürich, erschienen.

*Antica lettera d'amore contadina. In parecchie località elvetiche, il senso dei valori estetici ricevuti in eredità dal passato è stato incentivo anche alla diligente, amorosa raccolta di suppellettili artigianali e di begli esemplari di schietta arte popolare. Così, ad es., la cittadina bernese di Wiedlisbach, sulla strada Soletta-Olten, vanta un ben ordinato museo locale dove si può ammirare, tra altro, un'incantevole raccolta di lettere d'amore paesane del secolo XVIII e dei primordi di quello successivo.*

*Quaint rustic love-letter. An effort to keep alive some of the memories of the past has led many Swiss towns and villages to collect and preserve tools and implements of bygone handicraft trades, as well as artistic productions which could otherwise be easily lost. In the town of Wiedlisbach for example, on the road between Solothurn and Olten you can find a well-kept local museum with a charming collection of rustic love-letters dating from the 18th and the early 19th century.*





Noch immer sind die Märkte Höhepunkte volkstümlichen Lebens in den Städten. Die Termine wirtschaftlicher Gegebenheiten rufen im Herbst mit dem Einkauf der Vorräte für den Winter fröhlichen Festen. Am «Zibelemärit», dem Zwiebelmarkt, ist alljährlich ganz Bern auf den Beinen. Stadt und Land begegnen sich am 26. November in den malerischen Gassen. Selbst der Platz vor dem Parlamentsgebäude verliert an Markttagen die Steife magistraler Distanziertheit. Photo Giegel, SZ

Aujourd'hui encore, les marchés rappellent les origines paysannes de nos villes et rendent sensible la vitalité des liens qui les unissent encore à la campagne. A Berne, le Marché aux oignons («Zibelemärit») qui a lieu chaque année en novembre, évoque encore le temps où l'on faisait des provisions d'hiver. Même la place du Palais fédéral perd son aspect gouvernemental. Il n'est pas rare d'y voir des conseillers fédéraux acheter qui des oignons, qui une poterie rustique de Heimberg ou d'ailleurs.

Nelle città, i mercati sono tuttora centri di fervida vita popolare. A certe date tradizionali, poi, l'acquisto delle scorte invernali è congiunto a spiegata, festosa animazione sulle pubbliche vie. È il caso, ad es., dello «Zibelemärit», o Mercato delle cipolle, il 26 novembre, a Berna: in quella ricorrenza città e campagna s'incontrano nelle strade pittoresche della vecchia Berna, e il gaio tumulto non risparmia neppure la piazza sul cui sfondo sorge severo il Palazzo federale.

Market days in Swiss cities are still high points in the life of their people. With winter approaching, autumn has taken on special significance as the season for agricultural fairs. Unique throughout Europe—to the best of our knowledge—is Bern's famous "onion market", held this year on 26th November. Main streets and the big market square are blocked off from traffic, reserved for farmers' stands decorated by garlands of onions. Even the staid and matter-of-fact national parliament building takes on a gay air.

Alte Walliser Bäuerin im Kirchenstuhl. Photo Oswald Ruppen

Vieille paysanne valaisanne à l'église.

Vecchia contadina valsesana in chiesa.

Valais peasant woman in church.

