

Info-
thek

SBB CFF FFS
3000 Bern 65

X 13.71



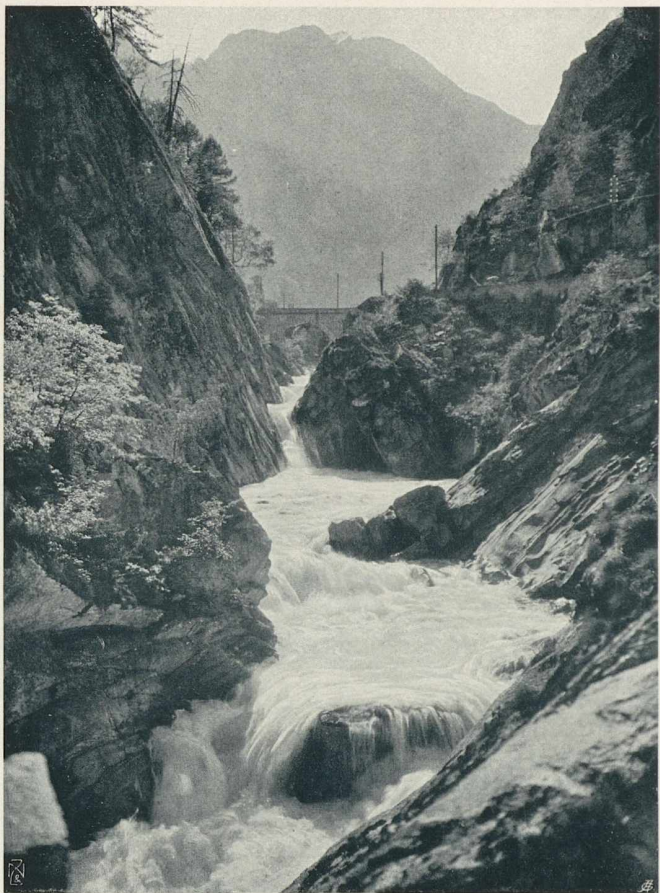
St. Gotthard



1910

LA LIGNE DU SAINT-GOTHARD





Gorges de Piottino (Vallée de la Lévantine).

E 805.42



CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX



DU NORD AU SUD

PAR LE

SAINT-GOTHARD



AVEC UNE CARTE



ÉDITÉ PAR LE
SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX A BERNE
1910



Monument de Guillaume Tell, à Aldorf.

INTRODUCTION ET NOTES HISTORIQUES.

C'est en 1882 que fut ouverte la ligne du Saint-Gothard, qui, à travers les Alpes, relie le bassin du Rhin à celui du Pô et l'Europe du Nord à l'Europe du Midi.

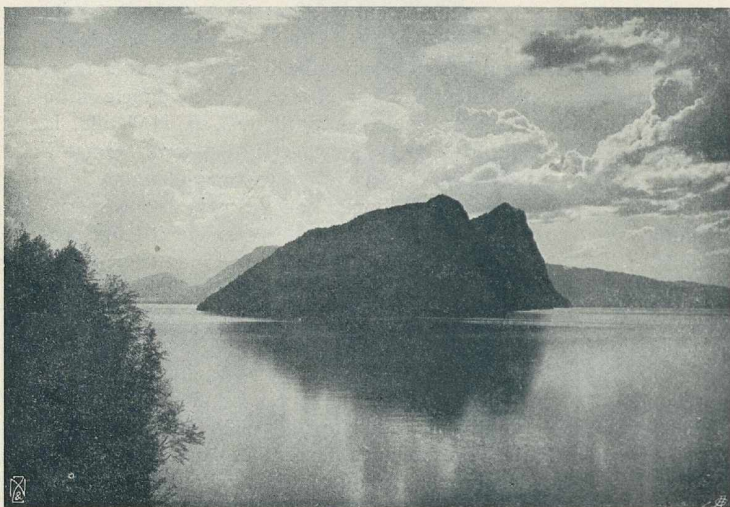
Dès le début, l'affluence des voyageurs et le transport des marchandises furent considérables et montrèrent clairement que cette voie ferrée était de première importance pour faciliter les communications non seulement entre les divers pays d'Europe, mais aussi entre le continent européen et les autres parties du monde. Du reste, la façon parfaite dont elle fut établie, organisée et exploitée en firent tout de suite une ligne de premier rang.

La ligne du Saint-Gothard est la voie la plus directe entre l'Italie et l'Allemagne du centre et de l'ouest, la Hollande, la Belgique, l'est et le nord de la France et l'Angleterre. Grâce à elle le commerce est facilité avec les pays lointains comme avec ceux qui sont plus près de nous. Elle favorise la prospérité d'immenses contrées en fournissant un écoulement à leurs produits. C'est ainsi que, bien des semaines avant que la neige ait disparu des froids pays du Nord, elle y déverse les fleurs et les fruits des campagnes ensoleillées d'Italie, où le printemps est depuis longtemps établi.

La ligne du Saint-Gothard traverse des régions justement renommées par la beauté de leurs montagnes et de leurs lacs. Elle met à portée de l'habitant du Nord, l'Italie, ce pays du soleil, ce berceau des arts. En quelques heures, les faibles et les malades ont passé des brouillards du Nord aux doux rivages du Midi. La ligne du Saint-Gothard a droit à l'admiration des peuples, car elle n'est pas seulement un chef-d'œuvre de la science des ingénieurs, elle est aussi une grande œuvre de civilisation et de progrès.

* * *

Les Romains ne connaissaient pas le passage du Saint-Gothard. Pour gagner l'Helvétie et la Germanie, ils traversaient les Alpes valaisannes et rhétiques. Ce furent des pèlerins et des soldats de race germanique qui, les premiers, passèrent le Saint-Gothard. En effet, le plus ancien document qui le mentionne date du milieu du XIII^e siècle, et il en parle comme d'un chemin longtemps fréquenté par les pèlerins. A cette même époque, des guerriers de Schwyz traversent le Saint-Gothard et vont à Faenza prêter main-forte à Frédéric II de Hohenstaufen. Puis, ce sont des commerçants de Lucerne, Zurich et Bâle qui, par le même chemin, nouent des relations commerciales avec les riches villes de la Lombardie, Côme, Bergame et Milan.



Lac des Quatre-Cantons (Bürgenstock).

Au cours du XV^e siècle, les guerriers des cantons suisses confédérés descendent à diverses reprises de leurs vallées et arrachent aux ducs de Milan, pour y établir leur domination, les



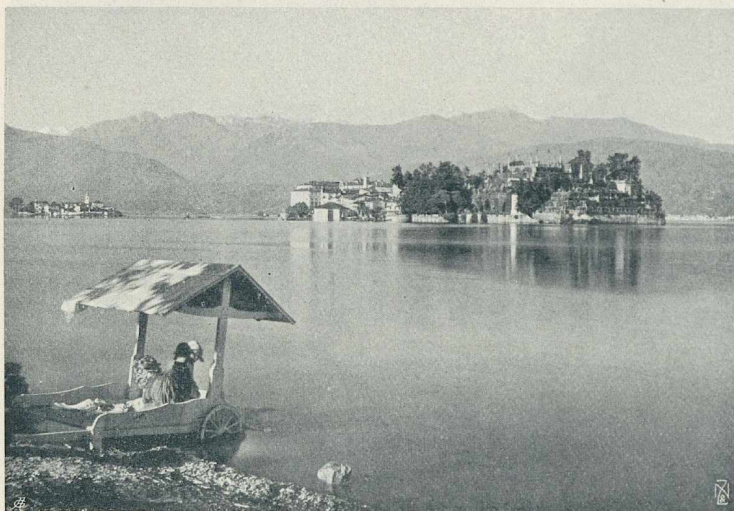
Lac de Lugano (Mont San Salvatore).

territoires qui s'étendent du Saint-Gothard aux lacs italiens. Au XVI^e siècle, par la même voie, les Suisses interviennent à maintes reprises dans les combats que se livrent les Sforza de Milan et les rois de France. Le résultat de ces diverses expéditions fut, pour les Confédérés, de raffermir et d'étendre leurs possessions au sud du Saint-Gothard, qui forment aujourd'hui le canton du Tessin.

Le passage du Saint-Gothard était primitivement un sentier de montagne étroit et rude, puis il devint un chemin pour bêtes de somme. Ce n'est que vers 1830 que l'on construisit la voie carrossable qui est, de nos jours encore, une route de montagne de premier rang. Le trajet de Lucerne à Milan durait quatre jours, et il ne fallait pas que le mauvais temps, la neige ou les avalanches obligeassent le voyageur à rester, souvent plusieurs jours, dans un refuge ou une misérable auberge.

Les temps ont changé. Aujourd'hui, en prenant le train du Gothard à 7 heures du matin à Bâle, à 8 heures à Zurich, ou à 9 heures à Lucerne, vous pourrez, dans les premières heures de l'après-midi, admirer le dôme de Milan.

* * *



Lac Majeur (Iles Borromées).

Les pourparlers importants qui précédèrent le commencement des travaux démontrent l'énorme valeur qu'on attribuait à la ligne du Saint-Gothard pour le développement du trafic international. L'Allemagne et l'Italie devant retirer autant d'avantages que la Suisse du percement des Alpes, la Confédération ne voulut pas entreprendre cette œuvre gigantesque sans le concours de ces deux états. Après de longues négociations, un traité fut conclu en 1871, aux termes duquel chaque pays devait fournir une subvention à fonds perdu. L'Allemagne et la Suisse payèrent chacune

20 millions de francs et l'Italie 45. Mais, en cours de construction, ces subventions durent être majorées, si bien que les sommes versées furent pour l'Allemagne de 30 millions, pour la Suisse de 31 millions et pour l'Italie de 58 millions.

Les travaux de percement du grand tunnel commencèrent en septembre 1872. Après huit années d'un travail ininterrompu, pénible et dangereux, les deux galeries se rejoignaient le 29 février 1880.

Le vaillant directeur de l'entreprise, le Genevois Louis Favre, ne vit pas l'achèvement de son œuvre. Pendant une tournée d'inspection, sous l'influence de l'air vicié du tunnel, il tomba mort, frappé d'une attaque d'apoplexie, dans les bras d'un de ses amis.

Le Saint-Gothard une fois percé, le reste des travaux s'effectuèrent très rapidement, en sorte que l'inauguration officielle eut lieu le 23 mai 1882, et que la ligne fut livrée à l'exploitation le premier juin suivant, pour le plus grand profit des peuples intéressés à cette entreprise grandiose.



Au Lac de Côme.

VOIES D'ACCÈS AU SAINT-GOTHARD.

Les voyageurs désirant se rendre de France en Italie par le Saint-Gothard peuvent choisir entre diverses lignes, suivant le point par lequel ils se proposent d'entrer en Suisse.

La voie de communication la plus directe est celle de Paris-Belfort-Bâle. De Belfort, le voyageur arrive à Bâle — et de là à Olten et à Lucerne — par la ligne Belfort-Petit-Croix-Bâle ou par celle de Belfort-Delle-Porrentruy-Delémont-Bâle, cette dernière étant sur territoire suisse depuis Delle.

Pour être complets, nous devons encore mentionner d'autres lignes d'accès moins directes et n'appartenant pas strictement au rayon du Gothard, savoir : la ligne Paris-Dijon-Pontarlier-Verrières-Neuchâtel-Bienne-Olten-Lucerne ou Neuchâtel-Berne-Langnau-Lucerne, ou bien Pontarlier-Vallorbe-Lausanne-Berne-Olten ou Langnau-Lucerne, et la ligne Paris-Genève-Lausanne-Neuchâtel-Olten-Lucerne, ou Genève-Lausanne-Fribourg-Berne-Olten ou Langnau-Lucerne.

La Belgique et la Hollande sont en communication avec le Saint-Gothard par les lignes Bruxelles-Strasbourg-Bâle et Rotterdam ou Amsterdam-Cologne-Bâle, via Strasbourg ou via Karlsruhe, ou Cologne-Mayence-Karlsruhe-Singen-Schaffhouse-Zurich.



DE DELLE A LUCERNE VIA BALE ET OLTEN.

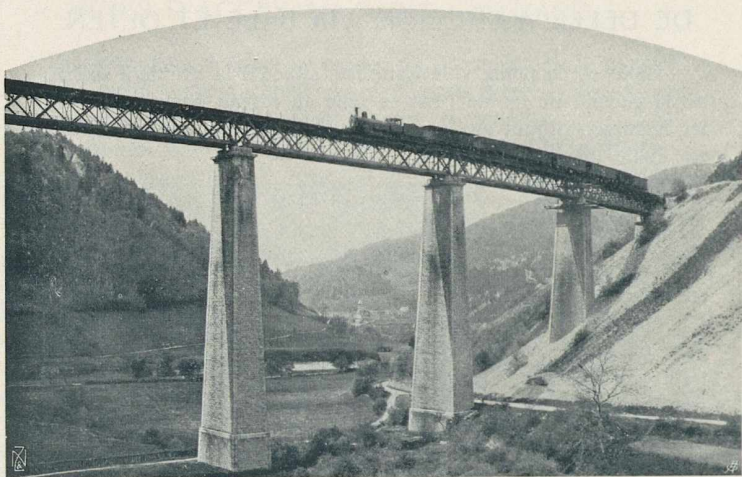
Delle est la petite ville française, située à la frontière suisse, où le chemin de fer de l'Est se relie au réseau des chemins de fer fédéraux, offrant aux voyageurs venant de Paris et se rendant en Italie par le Saint-Gothard la voie de communication la plus directe et la moins coûteuse.

Quittant la gare de Delle, le train franchit la frontière et, à travers une charmante contrée couverte de forêts et de vertes prairies, se dirige sur *Porrentruy*, l'ancienne capitale des princes-évêques de Bâle, dominée par son château dont l'étrange silhouette frappe au premier abord. Bâtie sur les deux rives de l'Allaine, au milieu de la plaine ondulée de l'Ajoie, où de belles forêts de hêtres et de conifères alternent avec des champs cultivés et de nombreux villages, Porrentruy a gardé son cachet d'ancienne rési-



Collégiale de Saint-Ursanne.

dence princière. On y remarque, outre le château et de belles églises, plusieurs édifices intéressants et de vieilles fontaines monumentales. Dès le XVI^e siècle, Porrentruy, surnommée l'Athènes du Jura, n'a pas cessé d'être une ville d'études; elle est toujours



Viaduc de Saint-Ursanne.

la capitale intellectuelle du Jura bernois. Très favorablement située au point de vue des relations internationales, Porrentruy est le centre d'un mouvement industriel et commercial important, qui donne un essor nouveau à l'antique cité.

De Porrentruy, la ligne se dirige sur *Courgenay* pour traverser le Mont-Terrible par un tunnel de 3 kilomètres, débouchant dans la riante vallée du Doubs. Elle passe au-dessus de *St-Ursanne*, antique petite ville baignée par les eaux limpides du Doubs et située dans un beau décor de montagnes. Couronnée par les ruines d'un vieux château, cette paisible bourgade a conservé son cachet féodal; on y pénètre par d'anciennes portes monumentales. Sa collégiale, dont le chœur date des XI^e et XII^e siècles, compte parmi les monuments religieux les plus remar-

quables de la Suisse; elle renferme les restes de St-Ursicinus, mort en 620. Le cloître attenant passe pour un bijou d'architecture. Par un escalier de 150 marches on accède à l'ermitage de St-Ursanne, creusé dans un rocher à pic.

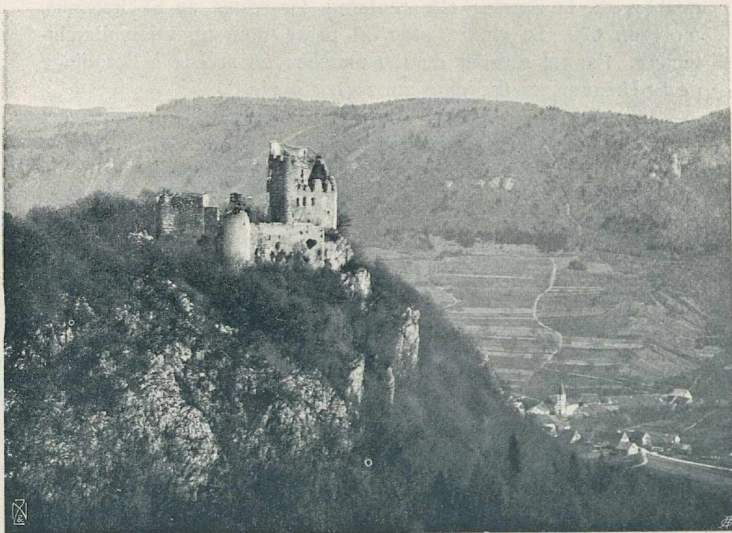
La voie ferrée franchit un pont d'une grande hardiesse et s'engage dans un tunnel de 2 kilomètres s'ouvrant près de *Glovelier*, d'où elle parcourt la belle et large vallée de la Sorne



Le Vorburg, près de Delémont.

jusqu'à Delémont, point de jonction des lignes Paris-Delle-Bâle et Bienne-Bâle.

Delémont, de même que Porrentruy, bien qu'à un moindre degré, a le cachet d'une ancienne résidence princière. Les évêques de Bâle, dont l'imposant château a été transformé en bâtiment scolaire, alternaient en effet leur séjour entre ces deux villes. La situation de Delémont est très favorable à son développement industriel et commercial.

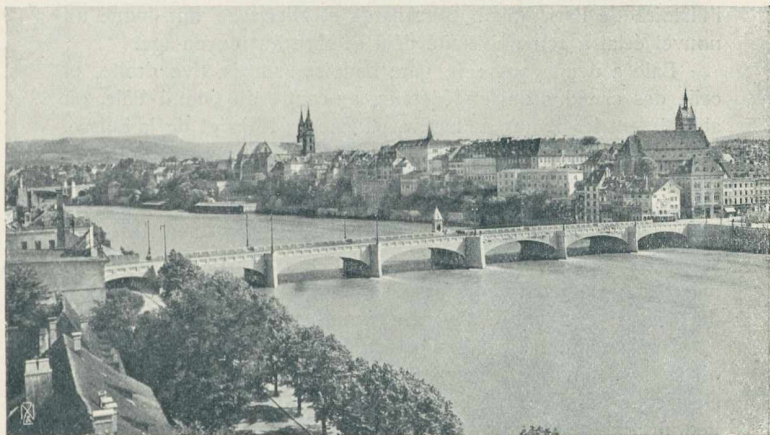


Château de Pfeffingen (Vallée de la Birse).

De Delémont à Bâle, la ligne longe la vallée de la Birse, tantôt étroite, tantôt élargie, bordée de belles forêts et dominée en plusieurs endroits par d'énormes parois de rochers ; elle traverse des gorges romantiques, des défilés que commandent des ruines pittoresques ou d'anciens châteaux, et, non loin de Bâle, des régions fertiles où prospèrent la vigne, les céréales et les arbres fruitiers. Le train rencontre sur sa route des localités intéressantes : *Laufon*, petite ville industrielle, *Grellingue*, où la Birse forme une belle cascade, puis, après avoir passé par un tunnel sous le sombre *château d'Angenstein*, fièrement campé sur un rocher à pic, *Dornach*, où une bataille mémorable termina glorieusement pour les Suisses, le 22 juillet 1499, la guerre de Souabe conduite par Maximilien d'Autriche.

Nous voici arrivés à Bâle, cette ville si remarquable à tous égards et dont la vie intellectuelle, aussi bien que le développement matériel, offrent à l'observateur tant de sujets d'intérêt.

Bâle, la ville commerçante et universitaire, célèbre depuis l'antiquité, se dresse fièrement à l'endroit où le Rhin aux eaux vertes quitte la Suisse par un brusque détour vers le Nord. Elle est, comme on l'a souvent dit, « la porte d'entrée de la Suisse ». C'est là que se réunissent, venant du nord et de l'ouest de l'Allemagne, de la Hollande et de la Belgique, de l'Angleterre et du nord de la France, tous les voyageurs et toutes les marchandises qui se dirigent vers la Suisse et le sud de l'Europe, après



Bâle.

avoir effectué leur jonction sur les grandes lignes remontant le Rhin. Bâle est ainsi le point de concentration du trafic du nord et du nord-ouest de l'Europe pour le Saint-Gothard.

Le Grand et le Petit-Bâle, l'un sur la rive gauche, l'autre sur la rive droite du Rhin, sont reliés par de beaux ponts d'où la vue sur le fleuve et ses rives est impressionnante. D'un côté c'est la ville antique, avec ses belles constructions de divers styles, sa cathédrale, son université; de l'autre, c'est la ville moderne et industrielle; d'un côté c'est la cité célèbre par sa haute culture, gardienne fidèle de la science et des arts; de

l'autre, c'est la cité ouvrière et bourdonnante qui doit sa réputation à l'industrie de la soie et des produits chimiques.

Bâle est très riche en monuments intéressants, tels l'hôtel-de-ville, la Barfüsserkirche (église des Cordeliers), la magnifique église de Ste-Elisabeth, la cathédrale gothique avec son cloître, et d'autres encore. Des quartiers entiers de belles villas, les palais élevés pour servir d'écoles, les trésors artistiques dont les musées regorgent, attestent sa prospérité. Les noms d'Holbein et de Boecklin rappellent la place importante que Bâle a occupée dans l'histoire de l'art. Jakob Burckhardt et Nietzsche ont donné un nouvel éclat à son université déjà célèbre au moyen-âge.

Bâle a deux gares : la gare badoise, sur la rive droite, et celle des chemins de fer fédéraux, au centre du Grand-Bâle, où aboutissent les lignes de la rive gauche du Rhin et de la Suisse.

C'est de cette dernière, grande et magnifique construction, que part le train du Gothard, en laissant la ville derrière lui ; à droite s'ouvre la vallée de la Birse. Près de la voie se dresse une modeste église rappelant le souvenir du combat héroïque de St-Jaques sur la Birse, que 1500 Confédérés soutinrent en 1444 contre l'armée des Armagnacs, vingt fois plus nombreuse. A gauche, au delà du Rhin, se dressent les derniers contreforts de la Forêt-Noire.

Passant rapidement devant *Muttenz*, le train atteint *Pratteln*, où la ligne bifurque à gauche sur Zurich et à droite sur Lucerne ; c'est cette dernière que nous suivons. Bientôt apparaît le chef-lieu du canton de Bâle-Campagne, *Liestal*, jolie ville entourée de collines aux beaux ombrages, place d'armes pour les troupes d'infanterie et du génie.

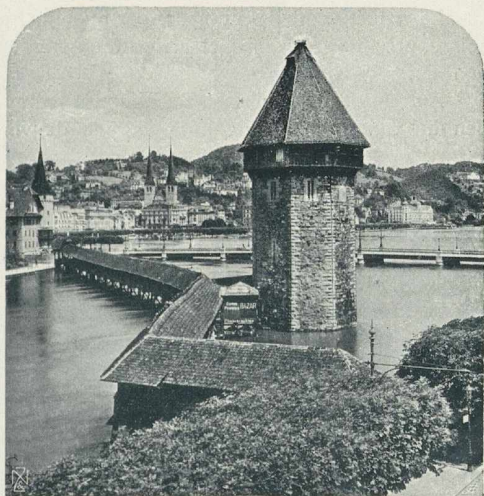
A partir de là, la vallée se resserre et le train ne cesse de gravir une forte pente, jusqu'à la hauteur du tunnel du Hauenstein. Aujourd'hui, cinquante ans après la construction de la ligne, on songe très sérieusement, pour éviter cette rampe et la perte de temps qu'elle occasionne, à percer le Jura par un tunnel de base.

A la sortie du tunnel la vue est superbe ; d'un coup d'œil on embrasse la vallée de l'Aar et les hauts sommets des Alpes bernoises. Le train passe ensuite à gauche du village de Trimbach, situé en contre-bas, traverse l'Aar et s'arrête à *Otten*, ville importante par son industrie et surtout par sa position unique au point de jonction des grandes voies internationales venant de toutes les directions. Sur

une hauteur au sud-est de la ville, et visible de loin, se dresse le petit château de Sæli. Son magnifique panorama, qui s'étend du Jura jusqu'aux Alpes, a valu à ce belvédère le surnom de «Righi du Jura».

Après un trajet de quelques minutes, nous arrivons à *Aarbourg*, petite ville dominée par sa fière forteresse du XVII^e siècle. Là, nouvelle bifurcation : la ligne de Berne suit la vallée de l'Aar, tandis que celle du Gothard longe le cours de la petite Wigger, touche la ville de *Zofingue*,

au passé glorieux, côtoie de riches villages, de gais hameaux, frôle de belles forêts, traverse de grasses prairies et de plantureux vergers. Nous passons près de la petite ville de *Sursee*. Un peu plus loin apparaît le miroir du lac de *Sempach*, à l'extrémité et sur la rive opposée duquel les vieil-



Lucerne, Pont de la Chapelle et Tour de l'eau.

les tours et les murs de fortifications de la jolie ville du même nom racontent le brillant fait d'armes des vieux Suisses : c'est là qu'en 1386 une petite troupe de paysans — ils n'étaient pas deux mille — anéantit l'armée bardée de fer du duc Léopold d'Autriche.

Nous approchons de Lucerne. Le train franchit la Petite Emme à l'endroit où elle se jette dans la Reuss ; déjà nous voyons sur la hauteur, à notre gauche, les vieux murs fortifiés de la ville. Encore deux petits tunnels et notre train s'arrête sous la grande halle vitrée de la gare de Lucerne, point de départ de la ligne du Saint-Gothard proprement dite.

DE SCHAFFHOUSE A ARTH-GOLDAU PAR ZURICH.

Le train venant de Stuttgart, par Singen, traverse la frontière suisse près de *Thayngen* et arrive tôt après à *Schaffhouse*, sur le Rhin.

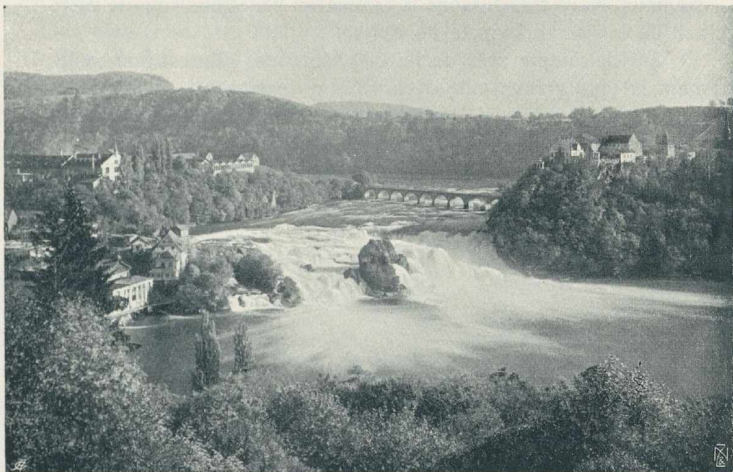
Autrefois ville impériale, Schaffhouse est aujourd'hui le chef-lieu du canton de ce nom. Il est peu de villes en Suisse qui



Schaffhouse.

aient conservé, comme elle, un cachet moyenâgeux aussi marqué. Du haut d'un coteau couvert de vignes, la forteresse de Munot, construite au XVI^e siècle, veille encore sur l'amas de vieilles maisons ornées de fenêtres en saillie ou de tourelles, et décorées de fresques artistiques.

De Schaffhouse à *Neuhausen*, la ligne longe le Rhin. Bientôt nous atteignons l'immense banc de rochers d'où les eaux bouillonnantes du fleuve se précipitent en mugissant pour former la célèbre et majestueuse *chute du Rhin*.



La Chute du Rhin.

Continuant sa marche rapide, le train traverse et retraverse la frontière suisse et allemande, puis franchit le beau pont jeté sur le Rhin, à l'ouest de la petite ville d'*Eglisau*. Près de *Bulach*, nous pénétrons dans une contrée fertile, couverte de grasses prairies et d'opulents vergers. Quelques kilomètres avant Zurich, notre ligne se joint à celle qui relie le lac de Constance à la Suisse centrale, en passant par Winterthur. Cette jonction s'effectue à *Oerlikon*, localité qui s'est acquis une réputation universelle dans la fabrication des machines.

Une chaîne de collines peu élevées nous cache encore la ville voisine ; mais, à la sortie d'un court tunnel, *Zurich*, la plus importante agglomération de la Suisse, apparaît tout à coup, étendue à nos pieds. Elle enserre gracieusement l'extrémité du lac,

longe les deux rives de la Limmat et va se perdre d'un côté sous les hautes futaies du Zurichberg, et de l'autre sur les pentes de l'Uetliberg. Au second plan, c'est le lac bleu et ses rivages couverts de villages coquets et de superbes villas. Au fond, rayonnante, la blanche couronne des Alpes domine ce paysage enchanteur. Nous franchissons la Limmat et pénétrons sous le vaste hall de la gare principale de Zurich.

Zurich compte près de 190,000 habitants. Elle est non seulement la plus grande ville de la Suisse, mais aussi le centre industriel et commercial du pays. Son développement extraordinaire est assez récent ; elle le doit à sa situation privilégiée et surtout à l'essor qu'y ont pris les industries du coton, de la soie et des métaux, dont on peut admirer des spécimens dans les superbes magasins de la rue de la Gare.



Zurich.

Zurich a aussi joué un rôle important dans le domaine des choses de l'esprit. C'est dans sa cathédrale, le Grossmünster, que retentit au XVI^e siècle la parole puissante du réformateur

Ulrich Zwingli qui devait gagner à sa cause la moitié de la Suisse. C'est à Zurich qu'au XVIII^e siècle Bodmer et Breitinger soutinrent leur célèbre polémique qui concentra toute l'attention des littérateurs allemands de l'époque classique. C'est encore cette ville qui a donné aux lettres allemandes deux de ses maîtres les plus éminents : Gottfried Keller et Conrad Ferdinand Meyer. Elle possède une excellente université, l'école polytechnique fédérale, des écoles primaires et secondaires dignes en tous points de la ville où naquit Pestalozzi.

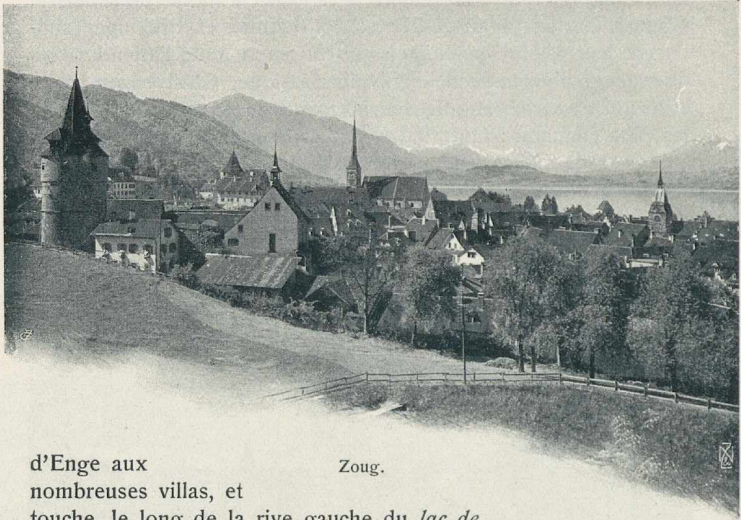


Musée national suisse, à Zurich.

Des collections d'une haute valeur scientifique et artistique sont précieusement conservées au polytechnicum, à l'université et au musée national suisse.

Le théâtre municipal, disposant de deux scènes, la «Tonhalle», superbe salle de concerts, et de nombreuses manifestations artistiques contribuent à faire de Zurich un centre intellectuel de premier ordre. Le séjour de cette ville est rendu plus agréable encore par la beauté de sa situation.

Reprenant sa course vers le Saint-Gothard et l'Italie, notre train contourne la partie ouest de la ville, traverse le faubourg



d'Enge aux

Zoug.

nombreuses villas, et

touche, le long de la rive gauche du lac de

Zurich, des localités industrielles gracieusement dissé-

minées sur les coteaux plantés de vignes. A Thalwil, tandis que

la ligne de Coire et de l'Arlberg continue à suivre le bord du

lac, nous gravissons les hauteurs qui dominent Horgen. A me-

sure que nous montons, le panorama s'étend de plus en plus

sur le lac, sur le haut pays du Toggenbourg et sur les cimes

neigeuses des Alpes glaronnaises. Bien loin, dans la partie orientale

du lac, émerge un îlot vert piqué d'un point blanc : c'est

Ufenau et sa vieille petite église.

Le train traverse rapidement deux longs tunnels. Nous nous

éloignons de la chaîne boisée de l'Albis, qui sépare le bassin du

lac de Zurich de celui du lac de Zoug; nous descendons, par

un paisible vallon encadré de forêts, jusqu'à Baar, situé dans

une plaine fertile, couverte de champs et de vergers. Peu après,

nous atteignons Zoug, le chef-lieu de ce canton, qui nous charme

autant par sa situation romantique au bord d'un lac bleu que par

son cachet moyenâgeux, qu'accroissent encore les clochers de ses

églises et de ses couvents. De fières tours de garde rappellent

le rôle glorieux que la petite ville a joué dans l'histoire de la Confédération.

Notre train continue sa route vers le sud, en longeant la rive orientale du lac. Au nord-ouest, en face de Zoug, nous voyons *Cham*, universellement connu par ses fabriques de lait



Le Lion de Lucerne.

condensé. Nous approchons toujours plus du large massif du Righi ; en arrière, à droite, se dresse le sommet déchiqueté du Pilate. Les Alpes d'Uri forment le fond de ce magnifique tableau. Nous laissons derrière nous le village idyllique de *Walchwil* ; puis, après avoir passé au-dessus de la jolie petite ville d'*Arth*, située à l'extrémité méridionale du lac, nous nous arrêtons à la gare d'*Arth-Goldau*, où la ligne de Zurich rejoint celle de Lucerne à Milan par le Saint-Gothard.



DE LUCERNE A AIROLO.

Autrefois une ville simple et modeste, vivant de son activité industrielle et commerciale, *Lucerne* est aujourd'hui le grand centre du mouvement des étrangers en Suisse. Elle est placée, dans une situation admirable, à l'endroit où la Reuss sort du lac des



Lucerne et le Pilate.

Quatre-Cantons. Ce lac est aussi célèbre par les légendes qui l'entourent, par l'histoire des populations qui habitent sur ses bords, que par sa féerique et majestueuse beauté. Celui qui a eu le privilège de le voir des quais de Lucerne, par une belle soirée d'été, ne l'oubliera jamais. Devant lui s'étale la nappe

étincelante ; à droite, le sombre Pilate se dresse menaçant ; à gauche, le Righi présente des contours plus doux ; entre ces deux montagnes placées en avant-garde, au-dessus des rochers et des pentes verdoyantes du second plan, apparaît une multitude de hautes cimes, blanches et lumineuses. Cet ensemble merveilleux constitue le principal charme de Lucerne.

Lucerne est le rendez-vous par excellence des touristes. Les représentants de tous les pays du monde s'y coudoient du printemps à l'automne et remplissent ses superbes « palace-hôtels ». Elle doit cet avantage non seulement à ses beautés naturelles, mais aussi à sa situation privilégiée sur la ligne du Saint-Gothard.

Le vieux Lucerne, bâti sur les bords de la Reuss, forme un étrange contraste avec la ville moderne et agitée ; il fut témoin et acteur dans la naissance, le développement et la prospérité de la Confédération suisse, dans ses luttes et ses victoires. Le pont de bois couvert du XIV^e siècle, dit « Kapellbrücke », qui traverse la Reuss en zig-zag, le Wasserturm, massive tour octogonale édiflée en plein fleuve, le mur de ceinture de la Musegg et ses neuf tours fortes, nous rappellent ces temps historiques.

Les constructions et curiosités remarquables abondent à Lucerne ; mentionnons le vieil hôtel-de-ville, la Hofkirche, les riches collections du musée international de la guerre et de la paix, le monument du Lion, taillé dans le roc par le sculpteur Ahorn, de Constance, d'après un modèle de Thorwaldsen, en souvenir des gardes suisses tombés à la prise des Tuileries.

Mais le temps s'envole ; nous devons poursuivre notre voyage vers d'autres rivages enchanteurs.

Par un pont jeté sur la Reuss limpide, suivi d'un long tunnel, la ligne du Saint-Gothard gagne la rive orientale du lac ; elle oblique ensuite au nord-est et pénètre dans la contrée de *Meggen*, dont nous admirons les riches fermes et les demeures seigneuriales éparses le long des baies bleues. De l'autre côté du lac, au milieu des arbres fruitiers, le clocher de *Greppen* s'élève au pied des pentes rapides du *Righi*, qu'escaladent — de Vitznau et d'Arth-Goldau — les deux chemins de fer aboutissant au Kulm. Au sud-ouest, à gauche du Pilate, les neiges éternelles des Alpes bernoises apparaissent dans une échancrure, au-dessus de la nappe azurée. Ce spectacle est à la fois grandiose et charmant.

Quittant le lac des Quatre-Cantons près de *Kussnacht*, le chemin de fer traverse maintenant une contrée célèbre par la légende. C'est là, près du « chemin creux » où le héros national aurait frappé le tyran de sa flèche mortelle, que fut édiflée la chapelle de Tell, dans un sentiment de patriotique piété.

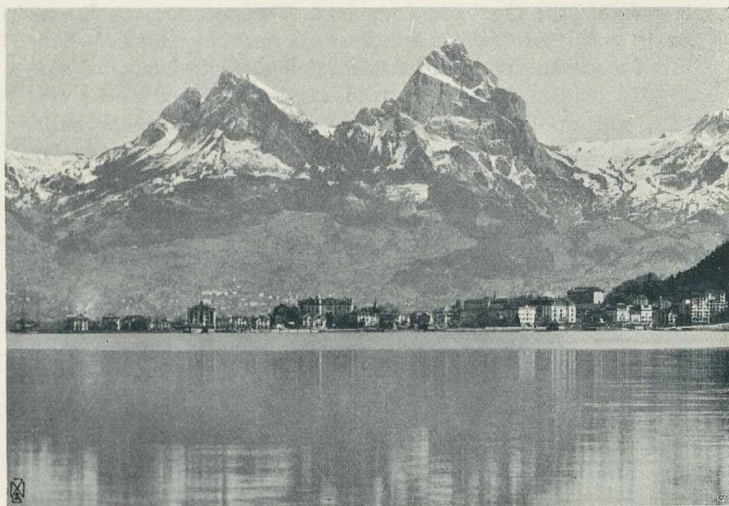
En quelques minutes nous atteignons, près d'*Immensee*, le lac de Zoug aux eaux bleu foncé. En face de nous, *Walchwyl* se cache dans les arbres fruitiers; au sud du lac, *Arth*, sa belle



Le « Chemin creux » et la Chapelle de Tell.

église et son couvent de capucins attirent nos regards. Courant le long de la pente septentrionale du Righi, le train domine la vallée où s'égrènent des chalets de bois dans les vertes prairies; il monte doucement et passe au milieu d'un chaos de pierres, de rochers, de blocs épars et brisés. Ce lieu fut le théâtre de l'affreux éboulement qui, le 2 septembre 1806, combla la vallée de Goldau, détruisant 110 bâtiments et tuant 457 personnes. La nature, toujours active, a en partie recouvert de verdure ce champ de débris, au milieu duquel s'élève, parmi d'autres constructions, la gare animée d'*Arth-Goldau*. C'est là qu'aboutissent la ligne de Zurich pour le Saint-Gothard, passant par Zoug, et celle venant de la partie supérieure du lac de Zurich, qui dessert le fameux pèlerinage d'*Einsiedeln*; c'est de là que part une des deux lignes escaladant le Righi jusqu'au célèbre belvédère du Kulm.

Un peu plus loin, nous voyons apparaître à notre droite le



Brunnen et les Mythen.

petit lac de Lowerz, aux eaux calmes, d'un vert transparent, d'où émerge l'île de Schwanau, surmontée des ruines d'un ancien château et d'une petite chapelle; l'éboulement de Goldau en a comblé l'extrémité occidentale, provoquant une inondation qui causa de grands dégâts au village riverain de Seewen.

A gauche, dans une situation ravissante, nous découvrons le vieux village de *Steinen*, la patrie de Werner Stauffacher. Une chapelle, dont l'avant-toit abrite une peinture remarquable, y a été édiflée en souvenir des origines de la Confédération suisse.

Bientôt, dominée par les cimes caractéristiques des Mythen, la vallée de Schwyz s'offre à nos regards. Le bourg de *Schwyz*, qu'on ne peut pas voir depuis la gare de *Schwyz-Seewen*, est facilement accessible par un tramway électrique.

Schwyz est la terre classique de la liberté. Membre de la première alliance fédérale, il a exercé dans la suite une très grande influence sur les destinées de la Suisse; c'est ce pays qui a eu l'honneur de donner à la Confédération son nom et ses armoiries,

la croix blanche sur champ de pourpre. L'original du pacte fédéral du 1^{er} août 1291, qui fut à la base de la future Confédération, est déposé dans la tour des archives de l'hôtel-de-ville de Schwyz.

En quittant Schwyz, le train décrit un arc de cercle vers l'Est, puis se dirige au Sud, vers le Saint-Gothard. A *Brunnen*, où nous arrivons après un trajet de quelques minutes, le lac des Quatre-Cantons nous apparaît

de nouveau; son bassin méridional, appelé *lac d'Uri*,

est encaissé entre de hautes montagnes, qui plongent à pic dans ses ondes bleues. Nous en longerons la rive droite jusqu'à Fluelen. Peu après Brunnen, qui est une des stations d'étrangers les plus importantes du lac des Quatre-Cantons, nous traversons une série de galeries creusées dans le roc, entre lesquelles nous jouissons de belles échappées



La Pierre de Schiller.

sur le lac et le rivage opposé où nous remarquons un rocher qui surgit fièrement des eaux et que les riverains ont consacré au grand poète Schiller en y inscrivant ces simples mots :

Au chantre de Tell
F. Schiller
Les cantons primitifs
1859

Non loin de là, au pied de hautes parois de rochers, est située la prairie du *Grutli*, chère aux Suisses, parce que leurs

ancêtres y jurèrent devant Dieu de défendre leur liberté et de s'aimer comme des frères. La spéculation cherchant à s'emparer de ce terrain pour y construire un hôtel, la jeunesse des écoles suisses organisa une collecte dans son sein, l'acheta et en fit une propriété nationale inaliénable.

Les tunnels se succèdent trop rapidement pour que nous puissions admirer toute la beauté du paysage. Au delà de *Sisikon*, nous passons tout près de la *chapelle de Tell* et arrivons à *Fluelen*,



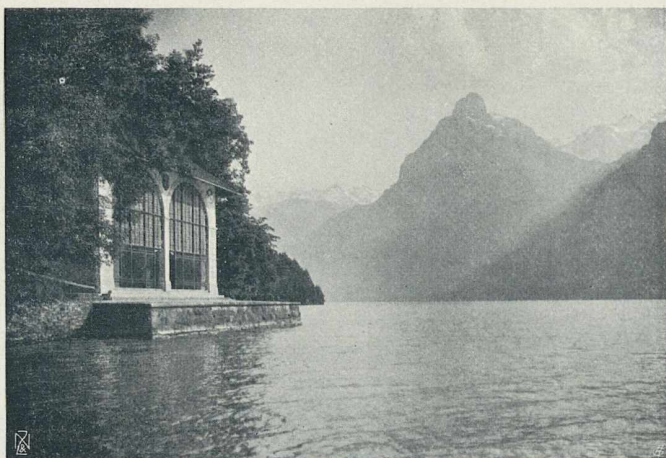
Sisikon et l'Urirotstock.

où nous quittons le lac pour entrer dans la partie inférieure de la vallée uranaise de la Reuss. A gauche de la ligne du chemin de fer, *Altdorf*, chef-lieu du canton d'Uri, s'adosse à la montagne. C'est ici que la légende fait accomplir à Guillaume Tell un de ses célèbres exploits et que, sur l'ordre du tyran, il aurait percé d'une flèche une pomme posée sur la tête de son enfant. En souvenir du héros, les habitants de la contrée donnent chaque année, en

été, une série de représentations du célèbre drame de Schiller ; ces représentations attirent à Altdorf des foules de spectateurs.

A l'est d'Altdorf, une des plus belles routes alpestres, la *Klausenstrasse*, conduit à Glaris par la *vallée du Schwächen*, qui s'étend au pied des cimes de la Windgælle, du Scheerhorn et du Tœdi.

Continuons notre chemin vers le Saint-Gothard. Après avoir laissé derrière nous l'église et les ruines du château d'Attinghausen, Schattdorf et Bözlingen, le lieu de rassemblement de la



La Chapelle de Tell.

landsgemeinde uranaise, nous arrivons à *Erstfeld*, où commence la véritable ligne de montagne. A droite, dans un entassement de rochers, nos regards découvrent une vallée sauvage et imposante, dominée par les glaciers et les pics neigeux du Spannort et du Schlossberg. La course s'est ralentie et la machine souffle bruyamment en gravissant la rampe de *Silenen* ; nous sommes en pleine montagne. La pyramide imposante du Bristenstock domine toute la vallée, en face de la Windgælle aux arêtes déchiquetées. Combien l'homme se sent petit au milieu de cette

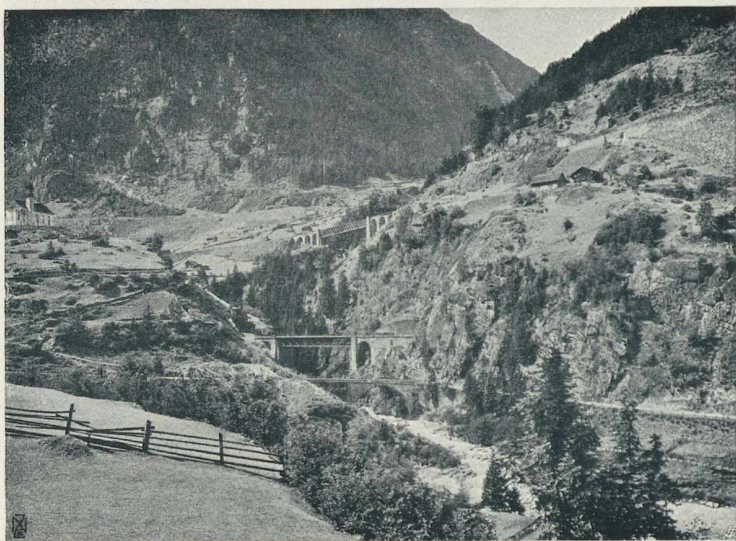


Fluelen et le Bristenstock.

nature farouche et grandiose ! Nous longeons le flanc de la montagne bien au-dessus de la route, des maisons et du clocher d'*Amsteg*. Sur un pont aux piles élancées, nous franchissons le ruisseau de Kerstelen qui sort en écumant de la *vallée de Maderan*, puis nous côtoyons la base du Bristenstock. Mais pourquoi ces tunnels sur ces pentes herbeuses ? S'ils sont inutiles pendant l'été, il n'en est pas de même en hiver et au printemps, car nous sommes sur le passage de formidables avalanches.

Voici maintenant une des parties les plus pittoresques de la ligne, celle d'Inshi ; côte à côte, la route et la voie se disputent la place sur la pente à pic d'où dévalent en écumant de nombreux torrents. Près de *Gurtellen*, la vallée semble se fermer ; afin de donner à la ligne le développement nécessaire, les ingénieurs ont dû la faire passer dans l'intérieur de la montagne par des tunnels hélicoïdaux. Il y en a trois sur le versant nord ; le premier, celui du Pfaffensprung, s'élève en spirale au cœur du rocher et ressort de la montagne 35 mètres plus haut. La ligne traverse la Meien-

reuss écumante ; peu après nous voyons, assise sur une colline abrupte, une église de village qui semble regarder dans la vallée : c'est l'église de *Wassen* ; nous ne l'atteignons qu'après avoir franchi un pont sur la Reuss, le tunnel à lacet de Wattingen, des viaducs, de petits ponts et des galeries. L'église est alors à notre droite, tout près de nous. Nous passons une seconde fois la Meienreuss, sur un pont jeté à une hauteur vertigineuse au-dessus du torrent ; nous nous engouffrons dans la montagne par le tunnel en spirale de Leggistein ; la Meienreuss est franchie une troisième fois. Nous éprouvons alors un sentiment de véritable stupéfaction : nous n'avons pas avancé dans la direction du Saint-Gothard,



La ligne du Saint-Gothard près de Wassen.

mais nous nous sommes élevés à une hauteur énorme ; l'église et le village de Wassen que nous avons au-dessus de nous, sont maintenant directement au-dessous, dans les profondeurs de la vallée. Encore un long tunnel, celui du Naxberg, un pont sur

la Gäschenerreuss, et nous sommes à *Gäschenen*, à l'entrée du grand tunnel.

Le convoi s'ébranle, laissant derrière lui les eaux de la Reuss, qui furent les précieux auxiliaires de ceux qui trouèrent la montagne, et nous pénétrons dans le tunnel de 15 kilomètres, le plus



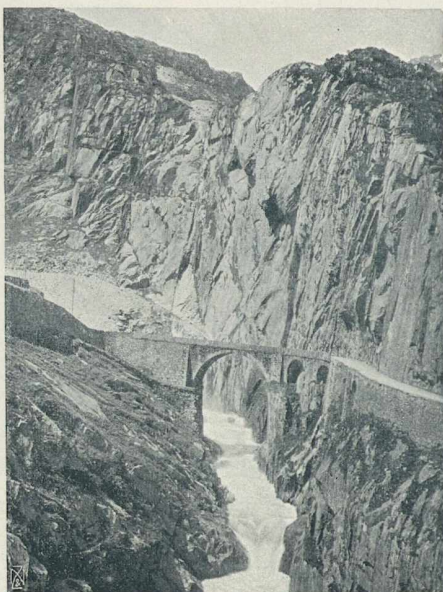
Gäschenen et le glacier de Damma.

long du monde après celui du Simplon. Son entrée est à 1109 mètres au-dessus du niveau de la mer ; il monte lentement jusqu'à 1154 mètres, pour s'abaisser ensuite jusqu'à 1145 mètres, altitude de l'entrée sud. A 300 mètres environ au-dessus de nos têtes, il y a un village, Andermatt, et à 1000 mètres un lac de montagne, celui de Sella. Suivant les trains, le trajet dure de 16 à 20 minutes.

Quand, sortant des ténèbres, nous nous retrouvons dans la brillante clarté du jour, le campanile qui domine les maisons d'Airolo nous apprend que nous touchons aux pays du Midi.

LA ROUTE DU SAINT-GOTHARD.

Bien que l'ancien passage de montagne ait dû céder le pas au tunnel, des milliers de touristes font encore, chaque été, l'ascension du célèbre col. La route commence à l'endroit où la



Le Pont du Diable.

voie ferrée pénètre dans la montagne; elle suit la Reuss dans la *gorge des Schöllenen*; des deux côtés, les parois de rochers s'élèvent à pic, arides et dénudées. Péniblement elle monte jusqu'à l'horrible gouffre désert du Pont du Diable. Là, une croix russe, taillée dans le roc, rappelle le combat sanglant que se livrèrent en 1799 les armées russes et françaises, commandées par Souwarow et Lecourbe, pour la possession du passage.

Près de là, la route semble barrée par un mur formidable. A peine une étroite fissure laisse-t-elle passer la Reuss. C'est cette gorge étroite et sauvage que suivait l'ancien chemin, sur un pont suspendu. Depuis lors, en 1707, le Tessinois Morettini creusa dans le rocher le « trou d'Uri », galerie de 60 mètres qui conduit, par une route commode, dans la *vallée d'Urseren*.

Devant nous voici *Andermatt*, où la route du Saint-Gothard coupe celle qui, du Valais, mène aux Grisons par la Furka et l'Oberalp. Andermatt est la place d'armes principale des troupes du Saint-Gothard.

D'*Hospenthal*, flanqué de sa vieille tour en ruines, la route monte jusqu'au col dans un terrain pierreux et nu. Là, à 2095 m, auprès de deux petits lacs souvent gelés, même en été, se trouve l'hospice du Saint-Gothard. L'hospice ! lieu de refuge et de salut, surtout l'hiver, après lequel soupiraient les voyageurs fatigués, luttant contre les dangers terribles de la montagne inhospitalière.

Ensuite, c'est la descente. Par le *val Tremola*, en courbes bizarres, côtoyant des cascades, passant devant les refuges, la route gagne Airolo.

Autrefois, par le beau temps, le trajet de Göschenen à Airolo ne pouvait pas s'effectuer en moins de huit heures ; par le mauvais temps, c'était une entreprise hasardeuse, dans laquelle des centaines de personnes ont perdu la vie. Aujourd'hui, grâce au tunnel, nous sommes en quelques minutes dans la vallée du Tessin qui coule en bouillonnant vers l'Italie.



Poste fédérale.

D'AIROLO A MILAN.

Il n'est pas rare que de lourds nuages gris passent sur la vallée encaissée de Gœschenen, que la pluie tombe ou que les flocons de neige tourbillonnent sous le vent glacé, tandis qu'un soleil resplendissant accueille le voyageur à sa sortie du tunnel à *Airolo*. C'est que nous sommes sous un ciel plus clément. Une langue douce et sonore charme maintenant nos oreilles. Quoique sur sol suisse, nous sommes en pays italien.



Airolo et le Val Bedretto.

Peu après Airolo, le train s'engage dans les superbes gorges de Stalvedro dont les rochers ressemblent aux murailles d'un formidable château de cyclopes. Puis il suit la vallée déserte de

Piotta et Quinto. En aval de *Rodi-Fiesso*, les montagnes se rapprochent de plus en plus ; par le défilé grandiose de *Daziogrande* et les tunnels en spirale de *Freggio* et de *Prato*, nous atteignons *Faido*, le chef-lieu de la vallée. A partir de là, les mûriers et



La ligne du Saint-Gothard près de Giornico.

les châtaigniers mêlent leur verdure à celle des sapins. Nous admirons, parmi tant d'autres, les belles cascades de *Piumogna* et de *Gribiasca*. Sur les pentes escarpées s'égrènent de petits villages et de petites églises construites sur des rochers à pic. La vallée se resserre de nouveau. Après *Lavorgo*, les tunnels en spirale de *Piano Tondo* et de *Travi*, des viaducs et des ponts, chefs-d'œuvre d'audace et de science, nous conduisent dans la plaine de *Giornico*, où les champs de maïs, les ceps grim pant sur les tonnelles, comme aussi l'architecture, nous annoncent que l'Italie est proche. Nous passons à l'entrée du val *Blenio*, que traverse la route du *Lukmanier* aboutissant dans le canton des

Grisons, et nous arrivons à *Biasca*, où finit la ligne de montagne proprement dite. De la gare même on peut admirer la cascade à plusieurs étages de Froda, sur laquelle est jeté un pont qui mène à un lieu de pèlerinage fréquenté : la chapelle de Sainte-Pétronille.

Les fortes pentes disparaissent ; nous avançons rapidement dans la vallée du Tessin. Nous passons près des carrières d'*Osogna*, de *Claro* et de *Castione*, dont le superbe granit est expédié en énorme quantité au nord des Alpes. A gauche, près de la gare de Castione, s'ouvre une vallée : c'est la *Mesolcina*, qu'un chemin de fer à voie étroite remonte jusqu'à Mesocco, d'où une route conduit à Thusis, par le col du Bernardin.

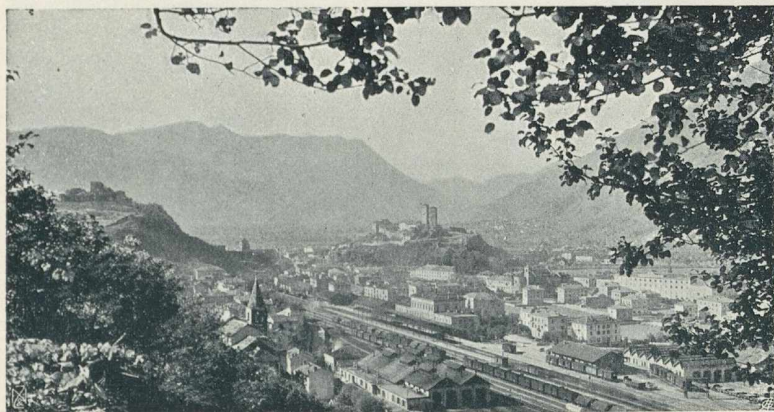
Laissant derrière nous Arbedo, nous arrivons à *Bellinzone*, le chef-lieu du Tessin, dominé par ses trois grands châteaux d'Uri, de Schwyz et d'Unterwald, et en partie entouré de hautes murailles grises, crénelées.

Jusqu'à la fin du XV^e siècle, Bellinzone fit partie du duché de Milan, qu'elle défendait contre les invasions germaniques. Les grandes armoiries ducales des Visconti, qui ornent l'église principale, rappellent encore la domination milanaise. Les noms des trois châteaux datent du temps où les baillis d'Uri, de Schwyz et d'Unterwald gouvernaient la vallée inférieure du Tessin.

La ville est entourée de beaux jardins, riches en fleurs et en verdure ; dans les champs, la vigne grimpe sur les arbres, tandis que les cultures de maïs et les plantations de mûriers s'étendent à perte de vue.

Près de *Giubiasco*, la ligne de Milan quitte la vallée ; elle s'élève, à travers de magnifiques châtaigneraies, sur les flancs du Monte Ceneri. De là, en arrière, la vue sur Bellinzone et ses belles montagnes est superbe ; à droite, en avant, une nappe bleue étincelle : c'est la partie septentrionale du lac Majeur où, entourée de nombreuses villas, se déploie la charmante ville de Locarno. Mais bientôt ce ravissant tableau se dérobe à nos yeux ; nous traversons le tunnel du Monte Ceneri, long de 1675 mètres, et nous débouchons dans le riant val d'Agno qui dévale jusqu'au lac de Lugano. Les prairies émaillées de fleurs alternent avec les hautes frondaisons. Çà et là apparaissent, pour disparaître bientôt, de gracieuses maisons de campagne, des villages coquets avec leurs églises et leurs chapelles surmontées de clochers blancs.

Un nouveau tunnel et nous voici à *Lugano*. De la gare, placée au-dessus de la ville, la vue est féérique sur Lugano, sur le lac et ses rives semées de villages et de villas, couvertes de jardins multicolores, de vignes verdoyantes et de forêts de châtaigniers. Au sud se dresse le sommet escarpé et boisé du *Monte San Salvatore*, merveilleux belvédère qu'escalade un funiculaire. De l'autre côté du lac, le Monte Caprino ; à sa droite le Monte Generoso ; à l'est le *Monte Brè*, couvert de villas jusqu'au som-



Bellinzone.

met. Au nord s'étend la chaîne des Alpes, d'où émergent la pointe aiguë du Camoghè et le Sasso Grande.

Grâce au charme de sa situation et à la douceur de son climat, Lugano est une des principales stations de villégiature de la Suisse. Au printemps et en automne le mouvement des étrangers y est énorme. Quoique suisse, Lugano a tout à fait le cachet italien ; du reste, ses habitants déclarent eux-mêmes qu'ils sont « Italiens par le sang, mais Suisses par le cœur ».

De nombreuses œuvres d'art témoignent du sens artistique des Luganais, entre autres une « passion » de Bernardino Luino, dans l'église de Santa Maria degli Angioli, les sculptures de marbre

ornant la façade de la cathédrale de San Lorenzo, les statues de Vincenzo Vela et d'autres maîtres célèbres ; elles augmentent encore le plaisir de séjourner dans un pays que la nature a si richement doté.



Lugano.

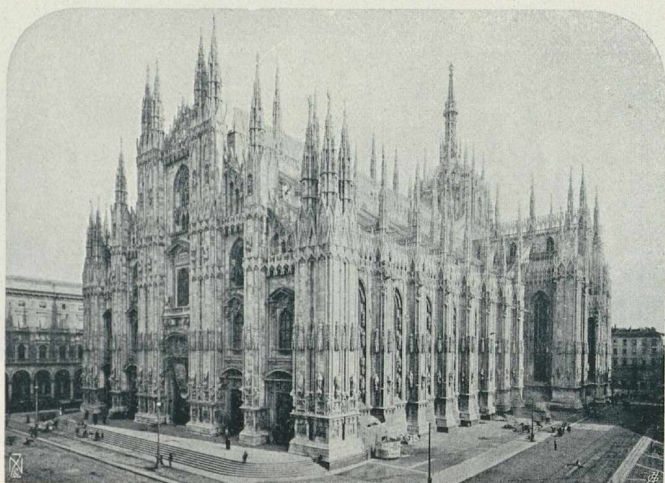
Nous quittons à regret ce paradis. Par une pente douce, le train du Gothard continue sa marche vers le Sud, passant au pied du San Salvatore, puis à *Melide*, où il traverse le lac sur une digue, et à *Capolago*, point de départ de la voie à crémaillère du *Monte Generoso*, un des plus beaux points de vue de la Suisse.

Toujours à grande vitesse, nous longeons maintenant le versant sud des Alpes, à travers la contrée mamelonnée de Mendrisio. La haute montagne fait place à la verdure luxuriante des vignes, aux villas multicolores, aux cyprès sombres et élancés ; le chatoiement de la lumière et des couleurs est d'autant plus étrange que les impressions sévères du monde grandiose des Alpes ne sont pas encore effacées de notre souvenir.

Nous touchons *Mendrisio* et *Balerna*; après le court tunnel de Coldrerio, nous atteignons *Chiasso*, le point terminus de la ligne du Saint-Gothard, et la frontière italo-suisse.

Après la traversée du Monte Olimpino, l'Italie nous apparaît sous un de ses aspects les plus séduisants. Voici *Côme*, sa ceinture de villas et son beau lac. La coupole de son dôme s'élève majestueusement et nous annonce que nous entrons ici dans l'antique patrie des arts, dans le pays des riches créations, où l'on éprouve les joies pures et désintéressées que procure le beau.

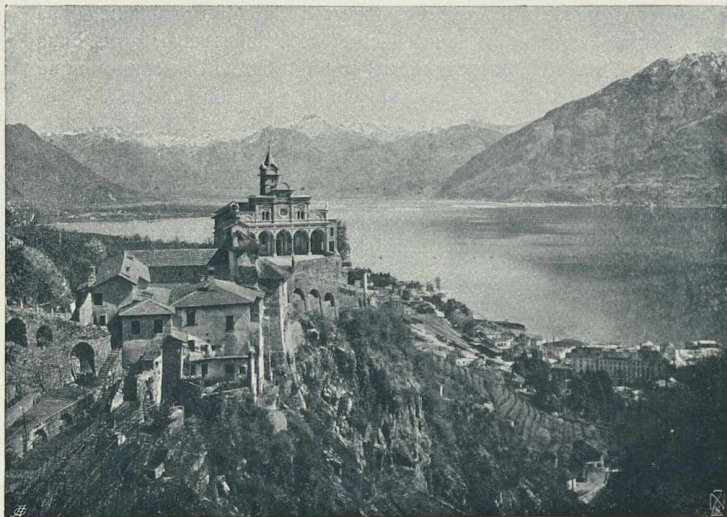
Un court arrêt, puis, à travers une succession de collines et de vallons gracieux, nous débouchons dans la plaine immense. Nous approchons de la capitale lombarde. Enfin, notre train s'arrête. «*Milano!*» Ce nom frappe agréablement nos oreilles. Nous nous trouvons dans un des célèbres foyers de la culture romaine, dans le centre économique et intellectuel de l'Italie renaissante, dans la ville dont le commerce, auquel le Saint-Gothard a communiqué une impulsion nouvelle, rayonne sur le pays tout entier.



Le Dôme de Milan.

LES LACS ITALIENS.

Dans notre voyage vers Milan, nous avons passé trop rapidement devant le lac de Lugano pour en goûter tous les charmes. Revenons admirer plus longuement ses rives et celles des autres lacs de la Haute-Italie. La région de ces trois lacs, dont la renommée est universelle, offre une grande richesse d'aspects.



Locarno et la Madonna del Sasso.

Prenons Bellinzone comme point de départ et allons, par Giubiasco et la vallée du Tessin, jusqu'à *Locarno*, le « Nice de la Suisse », situé au nord du lac Majeur. Sous son climat remarquablement doux, étendue le long d'un coteau ensoleillé, avec



Laveno (Lac Majeur).

ses faubourgs enfouis dans la verdure, ses jardins à la végétation luxuriante, la petite ville rappelle les rivages de Naples et de la Riviera. La pittoresque chapelle de la Madonna del Sasso, célèbre lieu de pèlerinage auquel on accède maintenant par un funiculaire, domine le paysage. La situation très abritée de Locarno en fait une station hivernale excellente pour les poitrinaires.

Les vallées entourées de hautes montagnes, qui s'ouvrent au nord et à l'ouest de Locarno, sont d'une sauvagerie grandiose.

Un chemin de fer électrique relie Locarno à *Bignasco*, station climatique très fréquentée, dans le *val Maggia*. Le village de Gurin (Bosco), situé dans une vallée latérale, présente une particularité linguistique intéressante: on y parle encore l'allemand, bien que depuis six siècles il fasse partie intégrante du canton du Tessin et que tout autour de lui on ne parle que l'italien.

A *Cadenazzo*, entre Bellinzone et Locarno, une autre ligne se détache de la grande voie du Saint-Gothard et longe la rive

orientale du lac Majeur ; elle traverse la frontière suisse près de *Pino* et aboutit à *Luino*, d'où partent plusieurs lignes. L'une d'elles conduira le voyageur à Turin, par *Laveno* et *Sesto Calende*, à l'extrémité méridionale du lac.

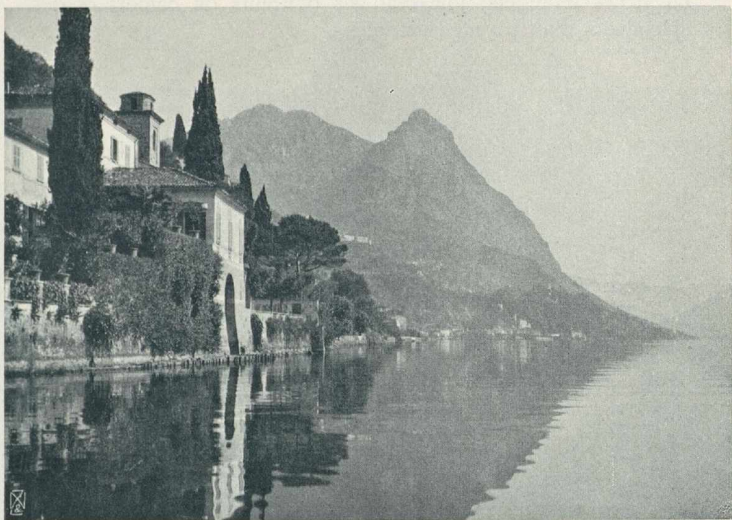
De *Luino*, encore, le bateau nous mènera à *Pallanza*, à *Baveno*, à *Stresa* et aux *Iles Borromées*, dans un paysage magnifique que le Mont-Rose et les montagnes du Simplon dominent de leur sublime majesté. De ces stations favorisées, nous pourrions gagner facilement les rives du lac Léman, par le chemin de fer du Simplon.



Morcote (Lac de Lugano).

De *Luino*, enfin, une ligne à voie étroite, se dirigeant vers l'est, relie le *lac Majeur* au *lac de Lugano*. La ligne traverse la pittoresque vallée de la *Tresa* et aboutit à *Ponte Tresa*, sur le bras occidental du lac de Lugano, à la forme si bizarre. De *Ponte Tresa*, le bateau à vapeur nous transporte, par un bassin

presque circulaire et l'étranglement de Lavena, dans la baie d'Agno. Décrivant ensuite une courbe vers le sud, notre bateau atteint *Morcote*, qui a des airs de forteresse levantine; puis, se dirigeant vers le nord, il passe sous la digue de Melide et remonte le bassin principal du lac, jusqu'à Lugano.

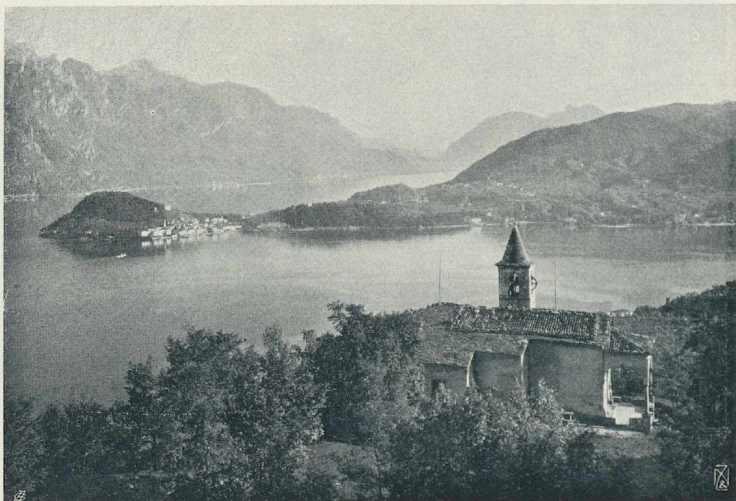


Oria (Lac de Lugano).

De Lugano, toujours en bateau, nous suivons le bras oriental du lac, qui s'étend au delà du promontoire de *Castagnola*, jusqu'à Porlezza. Devant nos yeux ravis, nous voyons défiler *Gandria*, qui fait songer à un repaire de brigands, mais qu'habitent des gens paisibles et aimables, *Oria*, *San Mamette*, la belle contrée du val Solda et *Cima*, non loin de Porlezza. Sur la rive méridionale de ce bras est situé *Santa Margherita*, d'où un funiculaire mène au superbe *Belvédère de Lanzo*.

A *Porlezza*, nous montons dans un chemin de fer à voie étroite parcourant une région pittoresque et qui, après une des-

cente rapide, nous déposera à *Menaggio*, sur les bords du beau lac de *Côme*. En deux heures, par le bateau, nous sommes à *Côme*. Il n'existe guère de fleuve ou de lac, en Europe, sur les rives duquel on puisse admirer autant de belles et somptueuses villas qu'au lac de *Côme*. C'est une suite ininterrompue d'habitations rivalisant d'élégance, où leurs propriétaires, nobles Milanais ou riches étrangers, jouissent des douceurs du confort et des splendeurs d'un paysage féerique.



Presqu'île de Bellagio (Lac de Côme).

Vue du lac, la ville de *Côme* offre un coup d'œil ravissant; elle semble inviter au séjour dans ses murs. Toutefois, si nous le préférons, nous pourrions reprendre le train du Gothard qui, de *Côme*, nous conduira à Milan, ou bien, à l'opposé, dans la direction de Lugano et des montagnes.

* * *

Après la construction du chemin de fer du Saint-Gothard, nous avons vu s'achever la ligne du Simplon, cette autre grande voie de communication appelée à donner un nouvel essor aux relations entre les pays du Nord et ceux du Midi.



Imprimerie Neukomm & Zimmermann, à Berne.

—
Photographies Wehrli, S. A., à Kilchberg près Zurich,
et J. Enard, à Delémont (pages 11, 12 et 13).

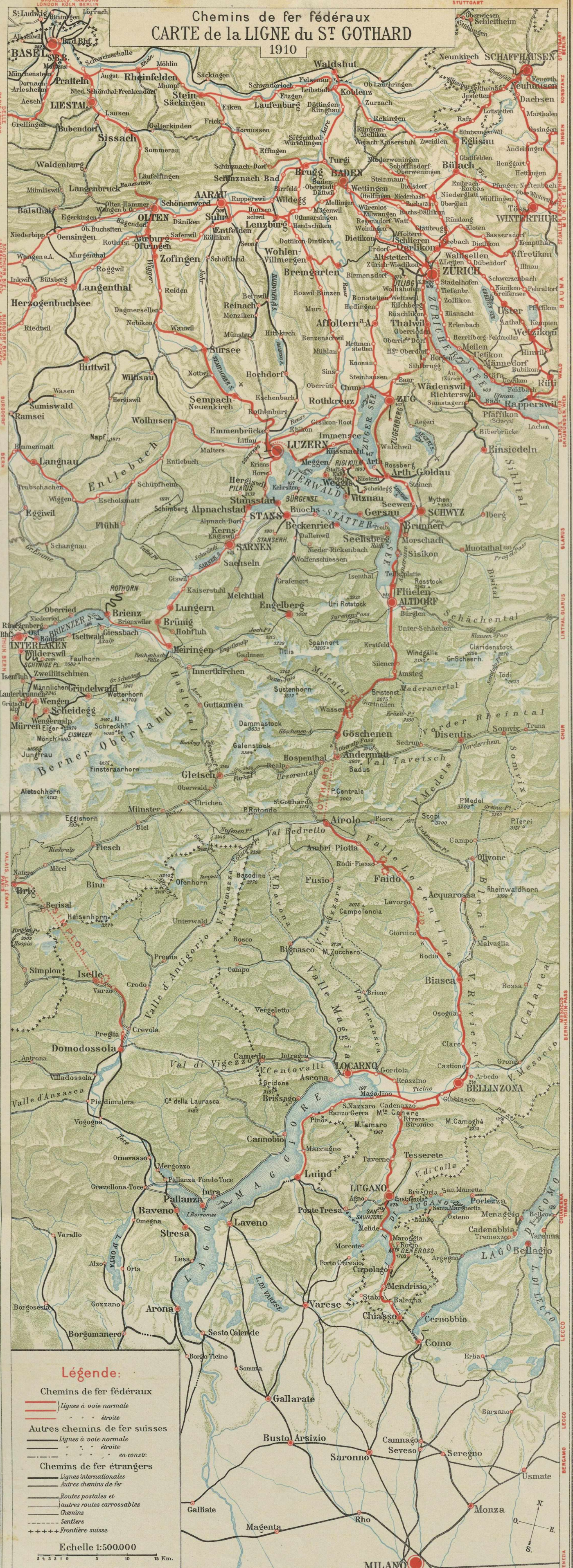


IDS Bibliotheken Bern



BM42427983
SBB E 805 : 42

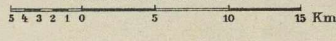
Chemins de fer fédéraux CARTE de la LIGNE du S^T GOTHARD 1910



Légende:

- Chemins de fer fédéraux
 - Lignes à voie normale
 - - - " " étroite
- Autres chemins de fer suisses
 - Lignes à voie normale
 - - - " " " étroite
 - · - · - " " " en constr.
- Chemins de fer étrangers
 - Lignes internationales
 - · - · - Autres chemins de fer
- Routes postales et autres routes carrossables
- Chemins
- Sentiers
- + + + + + Frontière suisse

Echelle 1:500.000



MILANO

