

A
TRAVERS

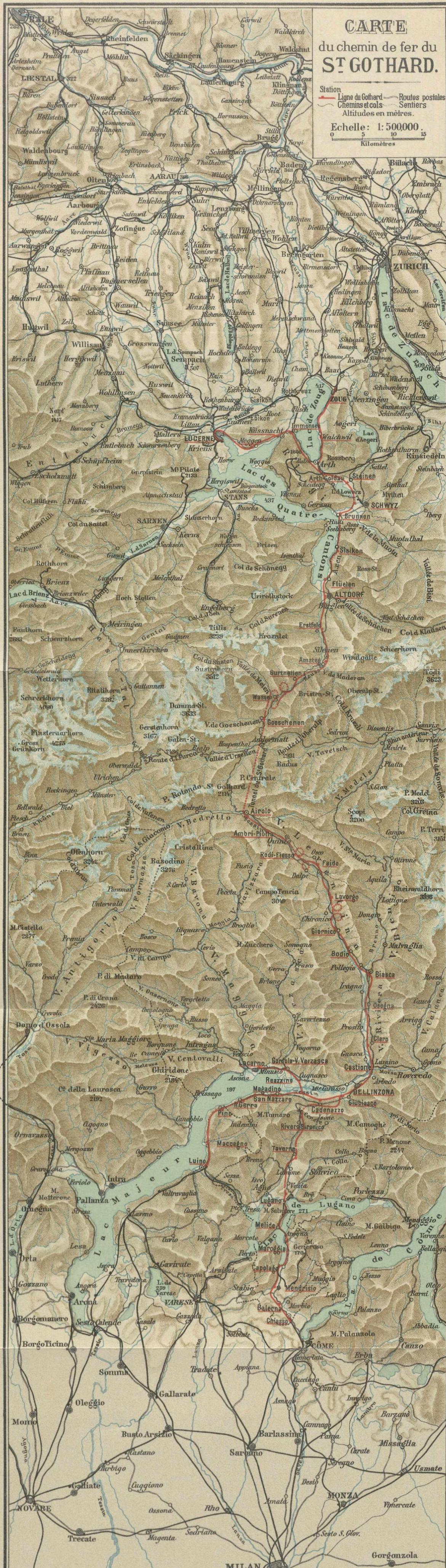
LES **ALPES** par le
chemin de fer
DU **ST-GOTHARD**

CARTE du chemin de fer du ST GOTHARD.

Station
 Ligne du Gothard
 Chemins et cols
 Routes postales
 Sentiers
 Altitudes en mètres.

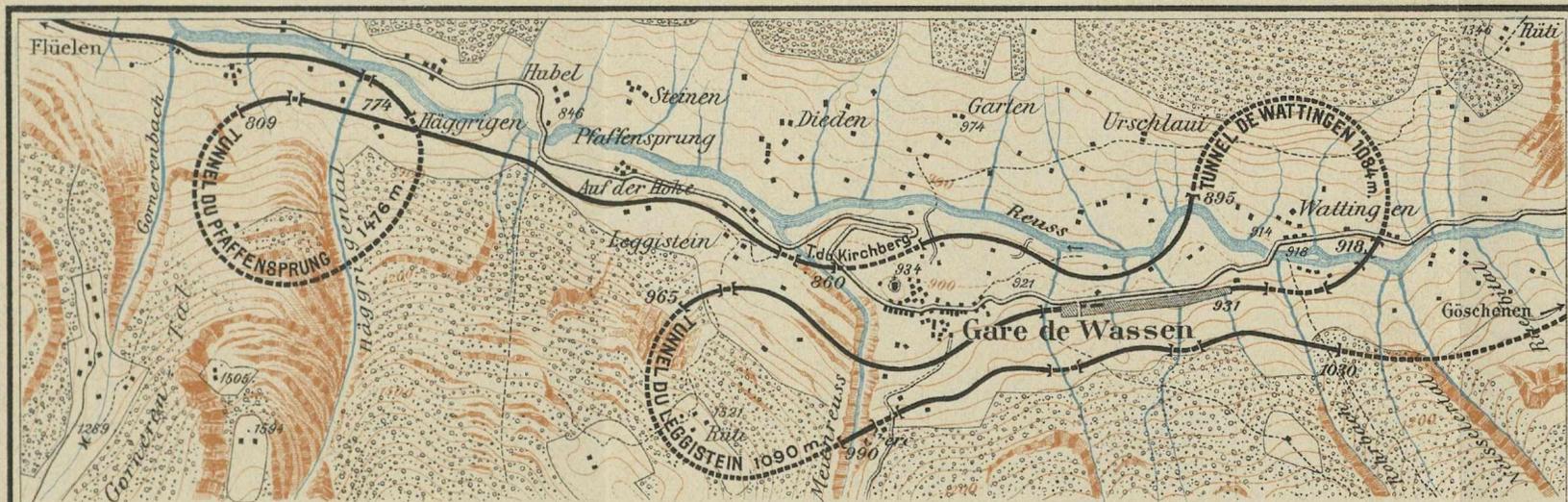
Echelle: 1:500,000.

0 5 10 15
 Kilomètres



Lith. Ruegg & Schaufelberger, Zurich.

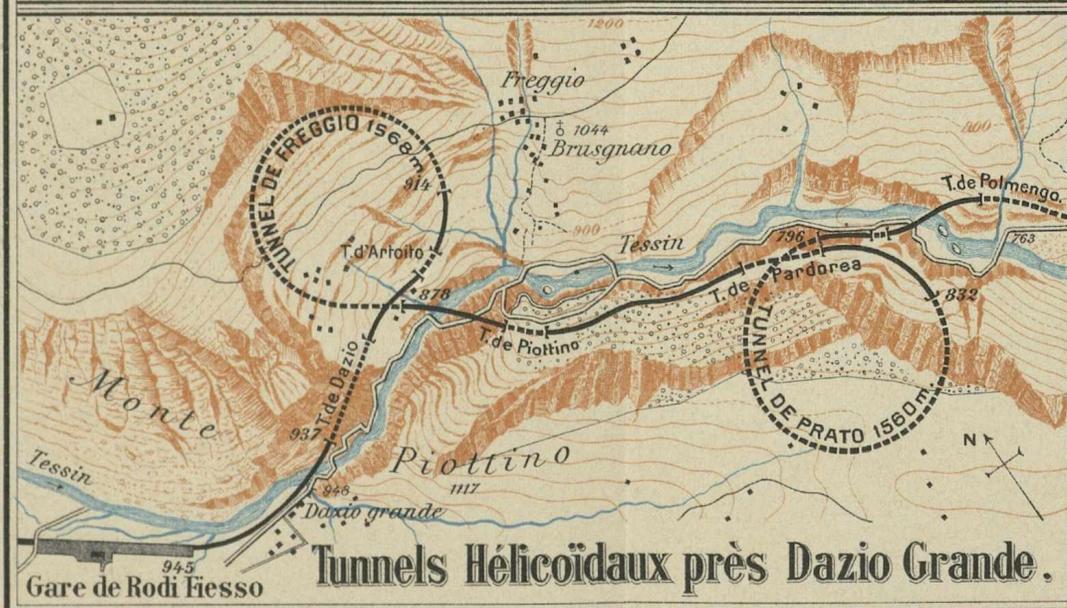
T. s. v. p.



Echelle 1:25.000

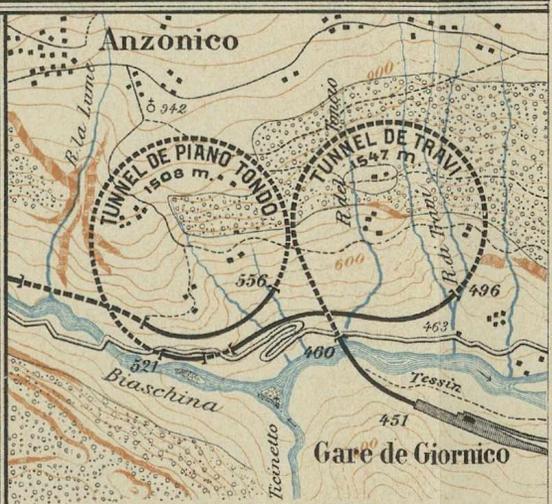
Tunnels Hélicoïdaux près Wassen.

Lignes de niveau à 30m. d'équidistance.

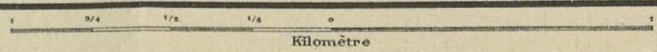


Gare de Rodi Fiesso

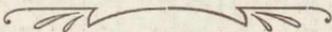
Tunnels Hélicoïdaux près Dazio Grande.



Tunnels Hélicoïdaux dans la Gorge de la Biaschina.



SUISSE.



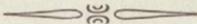
A TRAVERS LES ALPES

PAR LE

CHEMIN DE FER

DU

SAINT-**G**OTHARD.



EDITION REVUE ET AUGMENTÉE DE LA BROCHURE

DE

GEORGE L. CATLIN.

(TRADUIT DE L'ANGLAIS.)



ZURICH.

ART. INSTITUT ORELL FÜSSLI.

1904.

SERVICE DIRECT

PAR LE CHEMIN DE FER DU ST-GOTHARD.

PARIS-GÈNES
en 21¹/₄ heures.

PARIS-VENISE
en 26 heures.

PARIS-FLORENCE
en 27³/₄ heures.

PARIS-ROME
en 33¹/₂ heures.

PARIS-NAPLES
en 40 heures.

PARIS-BRINDISI
en 47¹/₂ heures.



PARIS-BALE	en 8 h.	LONDRES-BALE	en 14 ¹ / ₂ h.
PARIS-LUCERNE	» 10 ¹ / ₂ »	LONDRES-LUCERNE	» 17 ³ / ₄ »
ZURICH-LUCERNE	en 1 ¹ / ₄ heure.		

LONDRES-MILAN	en 23 ³ / ₄ h.	MILAN-GÈNES	en 3 h.
BRUXELLES-MILAN	» 19 ¹ / ₄ »	MILAN-VENISE	» 5 »
PARIS-MILAN	» 17 ³ / ₄ »	MILAN-FLORENCE	» 6 ³ / ₄ »
FRANCF. S/M-MILAN	» 15 ¹ / ₄ »	MILAN-ROME	» 12 »
BALE-MILAN	» 8 »	MILAN-NAPLES	» 19 ¹ / ₂ »
LUCERNE-MILAN	» 6 »	MILAN-BRINDISI	» 21 ¹ / ₄ »
ZURICH-MILAN	en 6 ³ / ₄ heures.		

TRAINS RAPIDES composés de voitures de luxe et wagons-restaurant; éclairage électrique:

Bâle-St-Gothard-Milan et vice versa.

(Sans surtaxe.)

Avec les rapides, la visite en douane a lieu dans les voitures.

LUCERNE.

Altitude 437 mètres. — Population 30,000 âmes.

RENDEZ-VOUS INTERNATIONAL DES TOURISTES.

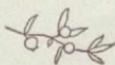
Grand centre de chemins de fer et le meilleur point
de départ pour excursions dans toute la Suisse.

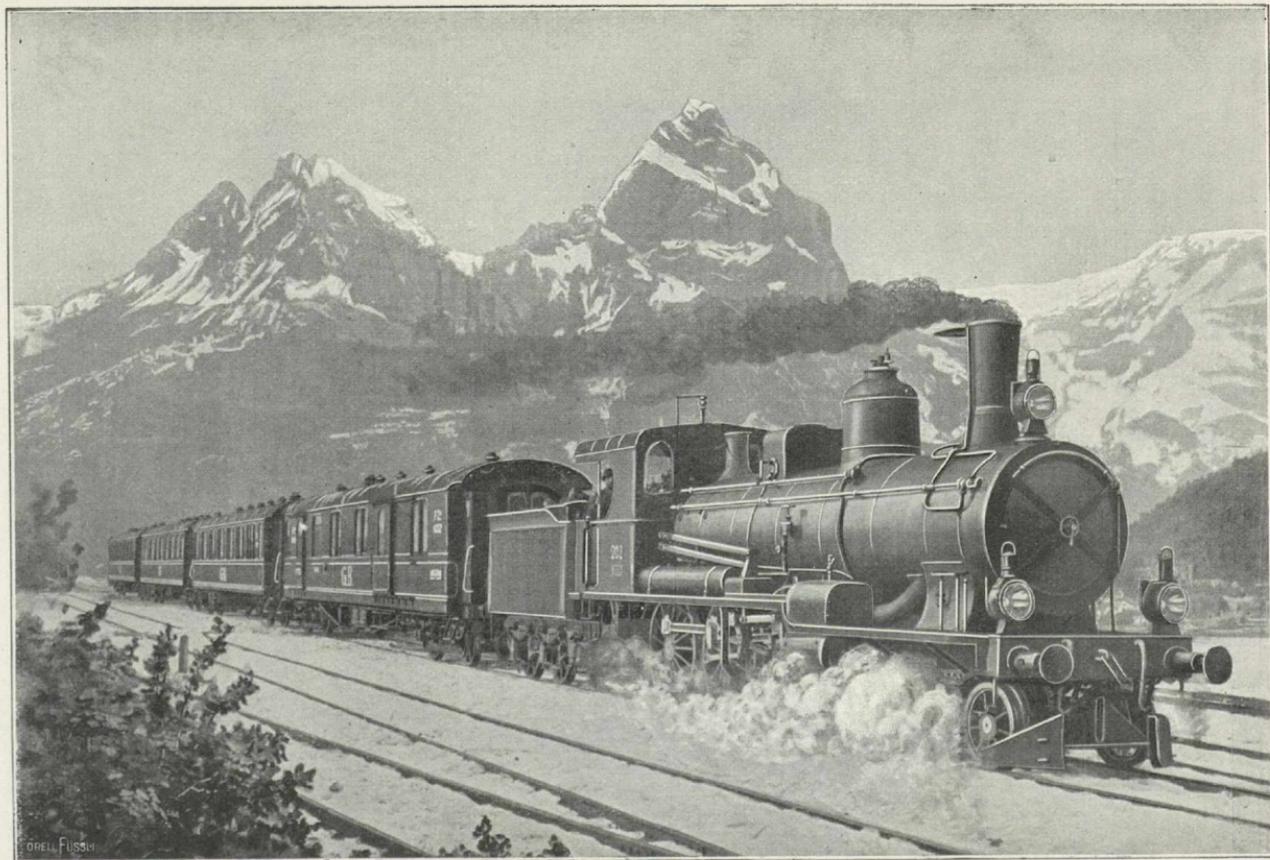


LE BUREAU OFFICIEL DE RENSEIGNEMENTS

PLACE DE LA CHAPELLE

donne gratuitement, par correspondance ou verbalement, tous les renseignements désirables soit sur la ville de Lucerne même, ses ressources, etc., soit sur les excursions à faire de Lucerne dans toutes les directions.





Le rapide du St-Gothard.



*Bâtiment d'administration
du chemin de fer du St-Gothard, Lucerne.*

QUOIQUE cette grande artère internationale ne soit ouverte au trafic général et au mouvement des voyageurs que depuis 1882, cet intervalle de temps a suffi néanmoins pour démontrer que cette route est indispensable au commerce ainsi qu'aux communications de l'Europe entière. Et de fait la ligne du Gothard figure dès ses débuts au premier rang parmi les chemins de fer les mieux exploités et les plus importants du monde.

Si l'on réfléchit que cette artère relie les vastes réseaux de l'Allemagne occidentale, de la Hollande, de la Belgique, du nord et de l'est de la France (et par l'intermédiaire de ceux-ci l'immense circulation de l'Angleterre et des Etats-Unis) aux voies ferrées de l'Italie par la ligne la plus directe ; si l'on considère en outre qu'elle traverse des pays aux aspects d'une beauté et d'une grandeur incompa-

rables ; si l'on songe enfin qu'elle ouvre de nouveaux débouchés et établit un large courant d'affaires entre des territoires européens très distants les uns des autres, faut-il s'étonner alors, que sur cette ligne le trafic des marchandises et le mouvement des voyageurs aient acquis des proportions aussi considérables et que le nom du chemin de fer du « St-Gothard » soit connu et réputé dans toutes les parties du monde civilisé ? Grâce à ce puissant agent de trafic, un chargement de coton d'Égypte arrivant par mer à Livourne ou à Gênes et transbordé dans un wagon, sera amené rapidement aux portes d'une filature de l'Allemagne du Nord ou des Pays-Bas ; grâce à lui encore, le valétudinaire peut, en quelques heures, échanger le rude climat hivernal du nord contre le soleil et la chaleur réconfortante du midi ; enfin, le voyageur partant de Paris le soir est rendu à Milan le lendemain après midi ou bien, en sens inverse, il peut déjeuner à Milan et se trouver à Paris le lendemain matin. Voilà quelques-unes des étonnantes facilités de transport créées par le chemin de fer du Gothard, aux origines duquel le lecteur nous permettra de consacrer quelques lignes.

Dès le milieu du XIII^{me} siècle la route du Gothard sert de moyen de communication entre les vallées de la Suisse et les plaines fertiles de la Lombardie. A cette époque un moine bénédictin, Albert de Stade, publia un récit, dans lequel il prétendait



que par cette voie il était possible d'aller en trois jours de Bellinzona à Lucerne. Certains chroniqueurs affirment, il est vrai, que ce chemin était connu dans des temps plus reculés encore ; ils voudraient même nous faire accroire que déjà six cents ans avant l'ère chrétienne les Gaulois trouvèrent un passage à travers ces remparts naturels pour leurs première invasion en Italie. Quoi qu'il en soit, on ne possède aucune preuve à l'appui de cette assertion et dans les vallées adjacentes on ne rencontre ni ruines ni traces d'habitations remontant au delà du VII^{me} siècle. Le premier document écrit est, comme nous le disions plus haut, celui du moine bénédictin qui a été suivi plus tard dans ses traversées du Gothard par un grand nombre de Suisses



allant en Italie tenter la fortune dans le métier des armes et conquérir la gloire au service de chefs étrangers.

En ce temps, le chemin n'était qu'un simple sentier rude et très difficile. Vers la fin du siècle on pouvait cependant l'utiliser déjà avec des bêtes de somme

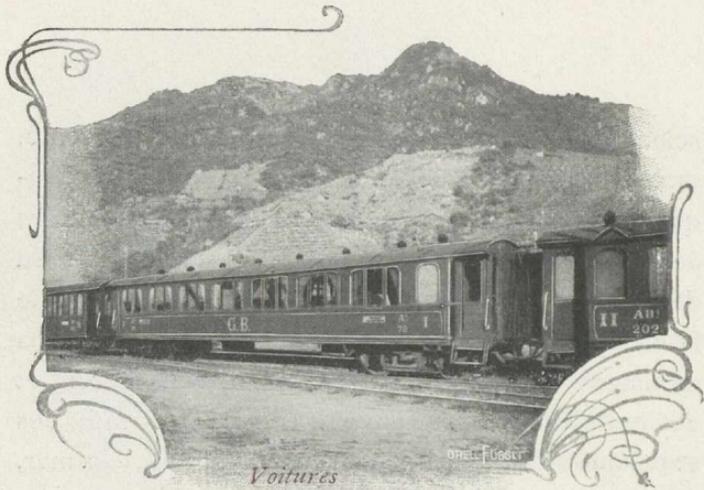
pour le transport des marchandises dans un rayon déterminé. Peu à peu ce chemin subit des améliorations diverses, mais si lentes que ce ne fut guère avant 1775 que la première voiture parvint à faire le trajet d'Altdorf à Giornico. Au commencement de notre siècle les travaux d'amélioration marchèrent plus rapidement. Déjà en 1820 le gouvernement suisse commença la construction d'une belle route postale sur le versant nord de la montagne et dans la décade suivante les cantons limitrophes achevèrent la route de Göschenen à Airolo. Un demi-siècle plus tard, ce fut le tour du chemin de fer du Gothard, dont le tracé perçant les montagnes, franchissant les abîmes, endiguant les torrents, gravisant les hauteurs, constitue dans son ensemble le plus grand triomphe obtenu de nos jours par la

science de l'ingénieur. Dans la transformation lente, mais constante, de ce sentier vertigineux et peu fréquenté en un chemin de fer solidement assis sur ses bases granitiques, nous lisons toute l'histoire du développement et des progrès de la science et de la civilisation. De même que le filet d'eau dans la montagne se fait d'abord ruisseau, puis torrent et devient plus tard un fleuve dont les eaux profondes et calmes s'écoulent majestueusement dans la mer, ainsi le passage étroit et rude par lequel l'explorateur audacieux a trouvé le premier sa route à travers les Alpes, devint d'abord sentier, puis chemin muletier et successivement route carrossable et postale, pour former enfin cette grande voie de communication qui a ouvert pour toute l'Europe centrale, aux voyageurs de nouvelles et splendides perspectives, au commerce de nouveaux et abondants débouchés.

Mais qui eût osé rêver il y a cent ans, qu'un chemin de fer traverserait jamais cette barrière de pics neigeux séparant l'Europe centrale du nord de l'Italie ?

Et pourtant les travaux en furent commencés en 1872 et achevés en 1882 ; au mois de juin





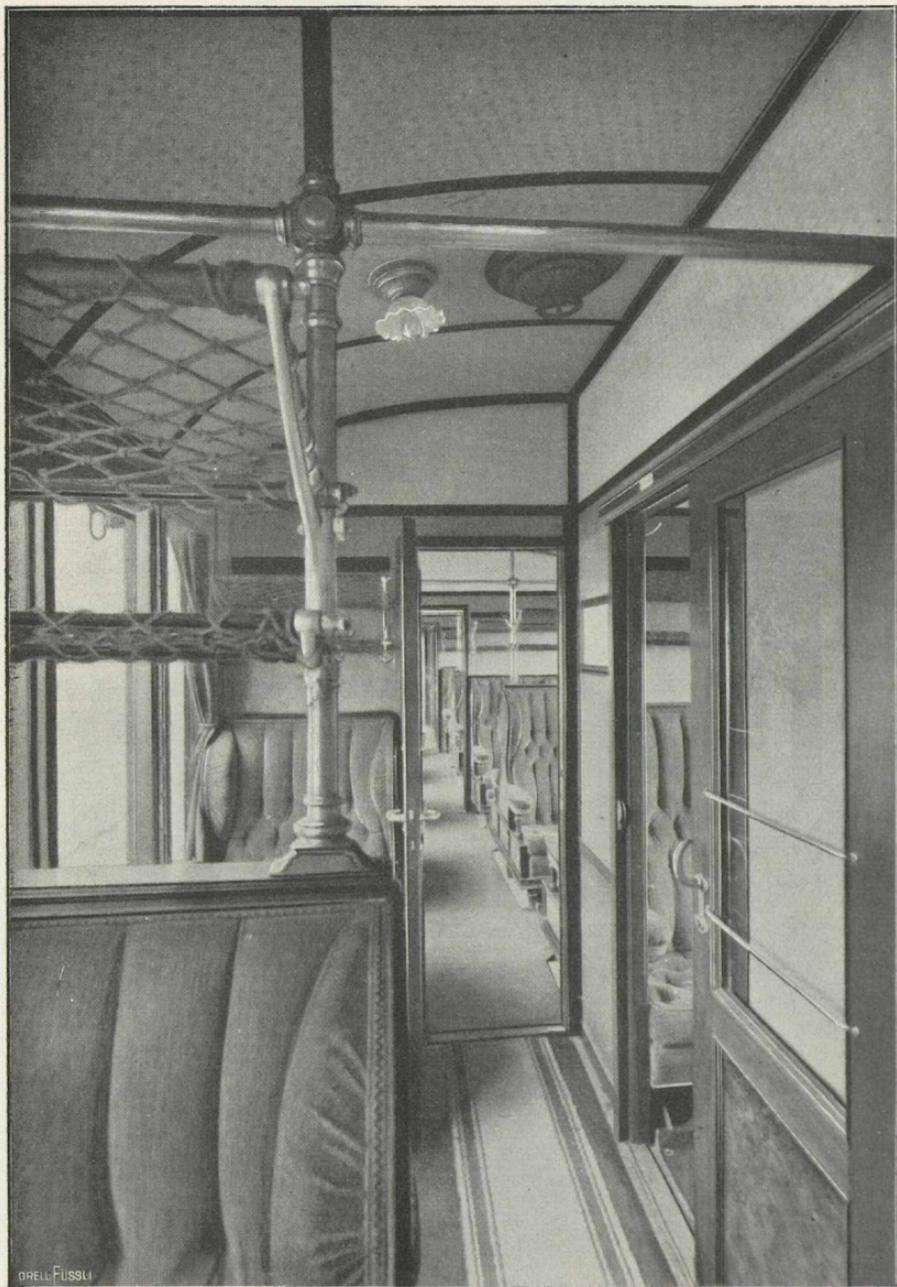
*Voitures
du Saint-Gothard.*

de cette même année la ligne entière était livrée à l'exploitation. Quelques détails serviront à donner une faible idée de la somme de travail que cet ouvrage grandiose a exigée. La ligne ne comporte pas moins de 76 tunnels et galeries d'une longueur totale de 46 kilomètres. Le grand tunnel de Gœschenen à Airolo — qui constitue à lui seul un travail gigantesque — a une longueur de 14,998 mètres; le percement en avait été confié à l'éminent entrepreneur *Louis Favre*, auquel malheureusement il ne fut pas donné de voir l'achèvement de la noble tâche qu'il avait assumée. Le développement total du réseau de Lucerne et Zoug à Chiasso, Pino et Locarno mesure 276 kilomètres divisés en trois sections. Jusqu'en octobre 1880 les travaux occupèrent en moyenne une armée de 10,757 ouvriers par jour. Les travaux d'art, tunnels non compris, sont au nombre de 1384 dont 324 ponts et viaducs

d'une portée supérieure à 10 mètres. Le coût total de construction se monte à 281 millions de francs environ. Cette dépense énorme était pourtant parfaitement justifiée eu égard à l'importance incalculable de la ligne du Gothard comme moyen de communication et de transactions commerciales entre le nord de l'Europe et les pays méridionaux.

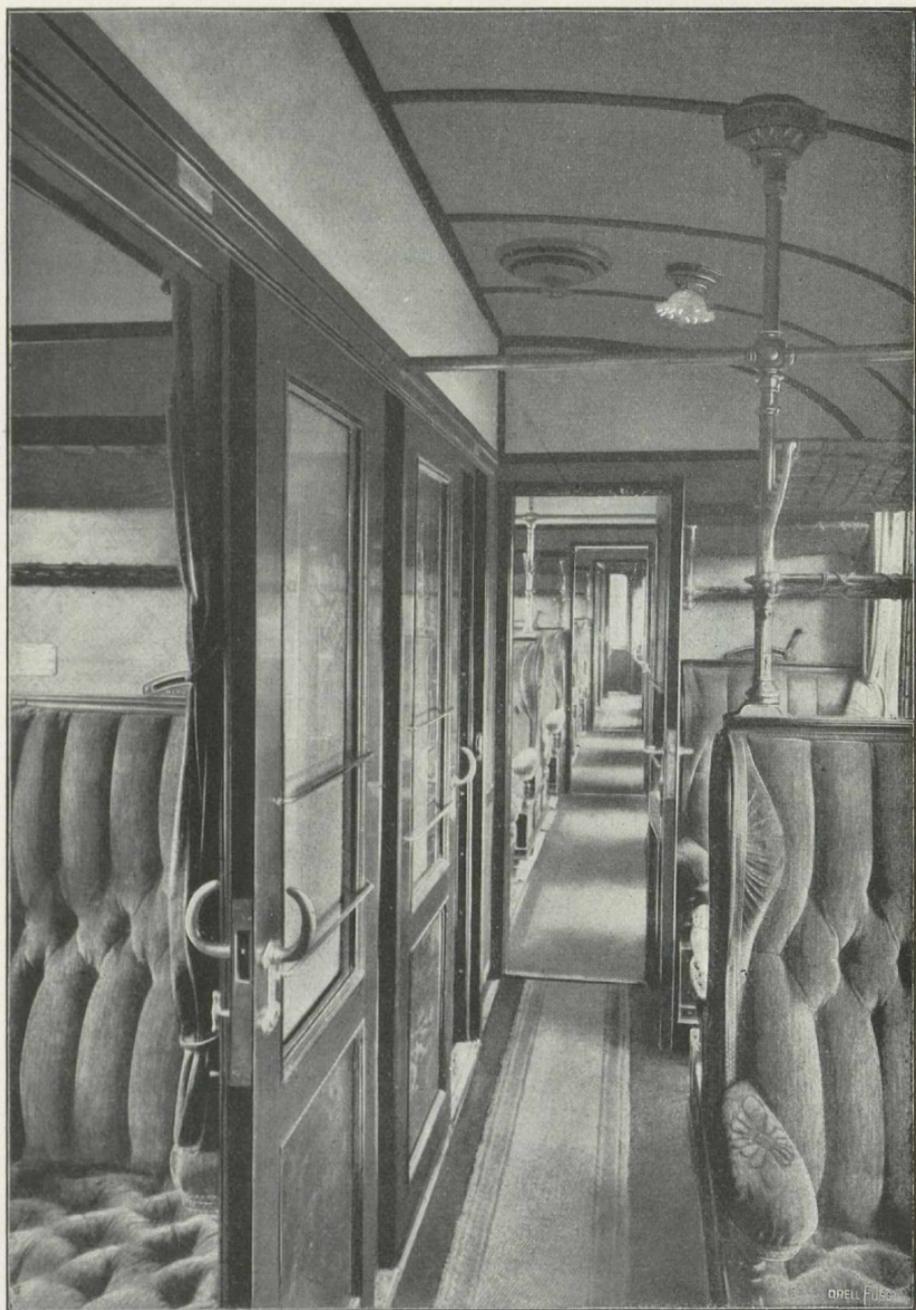
Le système sur lequel est basé le fonctionnement de cette grande œuvre inspire au moins observateur des touristes un sentiment de sécurité et d'admiration. C'est un mécanisme immense dont tous les organes se meuvent avec la précision et la régularité d'une délicate pièce d'horlogerie.

A ce propos, il importe de rappeler que, grâce à de nombreuses améliorations, le service de cette ligne marche constamment de pair avec les exigences de la circulation; nous citerons en particulier: l'établissement de la seconde voie sur le parcours Immensee-Brunnen et Fluelen-Giubiasco (142 kilomètres) comprenant les rampes nord et sud avec le grand tunnel; l'acquisition de locomotives d'une puissance extraordinaire ainsi que de voitures construites d'après les types les plus perfectionnés, éclairées soit au gaz, soit à l'électricité et chauffées à la vapeur; l'intérieur en est aménagé avec luxe et confort; en outre, chaque voiture possède un couloir latéral d'où le voyageur, abrité contre toutes les intempéries, peut contempler à son aise le magnifique panorama qui se déroule



ORELLI FUSCHI

Intérieur d'une voiture.



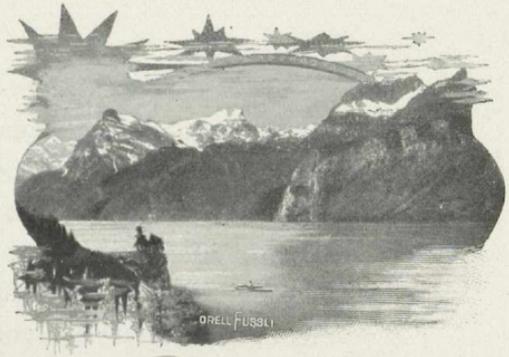
Intérieur d'une voiture.



à ses yeux pendant le trajet. Toutes les voitures sont munies de freins puissants (Westinghouse) et de ressorts d'un système particulier annihilant tous les chocs et qui rendent le roulement du véhicule presque insensible ; en plus une surveillance minutieuse s'exerce de jour comme de nuit, d'un bout à l'autre du réseau et partout règne une discipline aussi sévère que celle d'une organisation militaire, de sorte que chacun peut se livrer sans appréhension aucune aux charmes multiples d'un voyage sur le chemin de fer du St-Gothard.

Il faut encore mentionner le fait que dès l'ouverture du service d'été 1897, le nombre des trains aussi bien que leur vitesse de marche ont été sensiblement augmentés ; un rapide avec voitures de luxe et wagon-restaurant, deux express de jour, le second comportant également des voitures de luxe et un wagon-restaurant, enfin un express de nuit avec wagons-lits font journellement le trajet de Lucerne à Milan et vice versa en 6 à 8 heures, selon la nature du train. Le rapide et le premier express quittent Lucerne dans la matinée, le second express dans l'après-midi ; en sens inverse, c'est-à-dire pour

le retour de Milan, nous avons le matin deux express, dans l'après-midi un rapide et enfin un express de nuit ; la composition de ces trains est analogue à celle des trains



Lucerne-Milan. Il n'est pas *Lac des IV Cantons.* superflu d'ajouter que les buffets des gares principales sont très bien tenus et méritent réellement d'être cités comme des établissements de premier ordre ; leurs menus, ainsi que ceux des wagons-restaurant que nous venons de mentionner, sont de nature à satisfaire aux exigences du gourmet le plus difficile.

Nous nous trouvons donc à *Lucerne* par une belle matinée d'été et de loin le Génie, qu'on suppose planer sur le pic le plus élevé du Gothard, nous invite à consacrer la journée à une excursion dans son ancien domaine. Venez, nous dit sa voix portée sur les ailes du Zéphir, venez et je vous montrerai une suite ininterrompue de gorges, de torrents, de sommets neigeux, de hauteurs inaccessibles au pied de l'homme ; des ravins sauvages qu'aucun pinceau ne saurait rendre, des vallées paisibles, populeuses et fertiles, sommeillant à l'ombre de montagnes abruptes et gigantesques, des pentes verdoyantes où paissent des milliers de bêtes superbes, des antres où vous pénétrerez seulement pour

retrouver à l'autre extrémité une lumière plus éblouissante, des lacs plus bleus que l'azur du firmament et dont les rives sont parées d'une luxuriante végétation, de gazons toujours verts ; toutes ces beautés et bien d'autres encore, vous les admirerez mollement étendus sur les coussins de votre voiture et je vous transporterai sans encombre au travers de ce monde de magnificences, qui forme mon domaine, pour vous déposer sains et saufs sur les bords pittoresques de l'un des lacs italiens, ou bien plus loin encore dans la capitale même de la Lombardie.

Vraiment l'invitation est trop séduisante pour y résister. Nous avons déjà visité *Lucerne* et tout ce que cette jolie ville renferme de curiosités ; nous avons vu son Lion, son jardin des glaciers, la cathédrale avec ses orgues célèbres, nous sommes montés au *Rigi Kulm* et au *Stanserhorn*, nous avons fait l'ascension de l'*Esel*, sommet du *Pilate*, par un chemin de fer, en son genre une merveille technique que certes aucun étranger visitant cette partie de la Suisse n'omettra d'aller voir ; nous avons admiré tout cela et nous sommes encore sous l'impression charmante que nous ont laissée toutes ces choses remarquables. Nos valises sont donc bouclées, mais nous hésitons entre la voie de terre et celle du lac ; en effet, le voyageur peut, sans autres frais, effectuer la première partie de ce ravissant voyage, de Lucerne à Fluelen, sur un bateau-salon parcourant le *lac des Quatre-Cantons* dans toute sa longueur

et, à Fluelen, monter dans le rapide quittant Lucerne dans la matinée. Réservez pour une autre fois la jouissance d'une promenade sur les flots bleus et limpides de ce lac célèbre et prenons le rapide à Lucerne. La ligne contourne la ville au nord, passe sous les collines d'Allenwinden et du Wesmlin, débouche près de l'hôtel de l'Europe sur la rive orientale de la baie de Lucerne et gagne la hauteur de *Meggen* pour nous amener, au travers de vergers superbes parsemés de somptueuses villas, à *Kussnacht*, c'est-à-dire sur le sol historique de la Suisse primitive ; ce trajet présente une succession de ravissants coups d'œil, en particulier sur quelques-uns des géants des Alpes bernoises. Entre *Kussnacht* et *Immensee* nous passons près de l'endroit où, selon la tradition, le tyran Gessler fut frappé mortellement d'un trait d'arbalète par le patriote Guillaume Tell. La route reliant Immensee à Kussnacht (une demi-heure) est celle dont parle Schiller dans son « Wilhelm Tell » quand il dit :

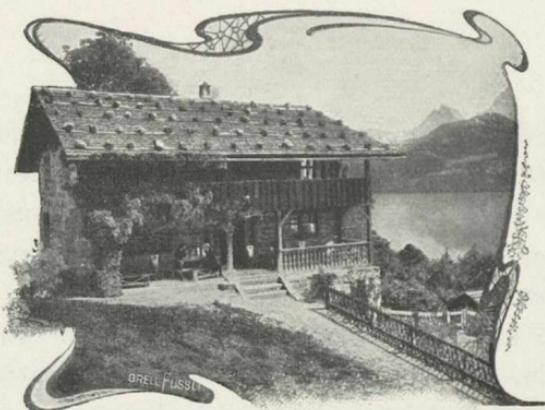
« Durch diese hohle Gasse
muss er kommen »,

(*C'est par ce chemin creux
qu'il doit passer*),

et à la place même où le tyran est tombé on a érigé



*Le chemin creux (« Hohle Gasse »)
près Kussnacht.*



Le « Rutli ».

une petite chapelle appelée « Tells Kapelle » ; au dessus de la porte on voit une inscription et des peintures rappelant l'action héroïque du libérateur de l'Helvétie. A partir d'Immensee, le train longe la rive gauche du lac de Zoug avec les contreforts massifs du Rigi à droite et les riants coteaux de Walchwil en face ; au bout de quelques minutes, nous découvrons en contre-bas le village d'*Arth*, très pittoresquement situé à l'extrémité sud du lac ; puis nous atteignons *Arth|Goldau*, point de soudure important d'où s'irradient les chemins de fer *Arth-Rigi-Kulm* et *Sud-Est Suisse (Einsiedeln)* ainsi que l'embranchement *Arth|Goldau-Zoug* ; ce dernier, qui fait partie du réseau du St-Gothard, constitue la voie de communication la plus directe, via Thalwil, entre Zurich et le Gothard ; durant le trajet de Zoug à *Arth|Goldau* ou inversement, on jouit d'une vue charmante sur la nappe azurée du lac de Zoug dominé à son extrémité est par les pentes escarpées du Rigi. Il convient de

signaler ici le fait que par le *chemin de fer à crémaillère Arth-Rigi*, on peut en une heure et quart seulement, atteindre le *Rigi-Kulm*, sommet de la montagne d'où l'on jouit d'une vue incomparable.

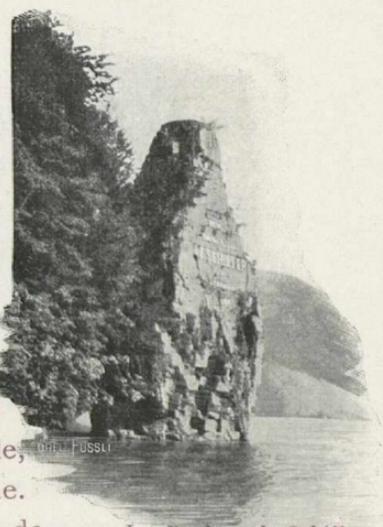
Après avoir quitté Arth/Goldau, la ligne traverse le théâtre du terrible éboulement du 2 septembre 1806, alors que soudainement une partie de la montagne du Rossberg d'une longueur de deux kilomètres, se précipita avec fracas dans la vallée d'une hauteur de plus de 800 mètres, écrasant et ensevelissant des villages entiers avec environ cinq cents de leurs habitants et transformant cette contrée fertile en un affreux désert. Les amas de pierres et les énormes quartiers de rocs recouverts de mousse et jonchant toute la vallée, donnent encore aujourd'hui une idée de ce qu'a été cette épouvantable catastrophe. Le 2 septembre de chaque année un service religieux appelé «*Schuttjahrzeit*» est célébré à l'église d'Arth en mémoire de ce tragique événement.

Côtoyant maintenant la rive gauche du pittoresque *Lac de Lowerz*, nous apercevons à vol d'oiseau l'île romantique de *Schwanau* et passons à *Steinen* où vécut, dit-on, Werner Stauffacher. Au-dessus de Steinen se dresse le Steinerberg avec une foule de chalets et de fermes disséminés sur le flanc de la mon-



Plateforme de Guillaume Tell
(«*Tellsplatte*».)

tagne. Derrière le petit lac se trouve l'Urmiberg, contrefort du Rigi, à sa base *Seewen*, et un peu plus loin à l'est l'antique bourg de *Schwyz*, qui donna à l'Helvétie son nom moderne de *Suisse*. Le bourg, admirablement situé, est dominé par les pics jumeaux des *Mythen* et entouré d'une vallée riante et fertile, réputée pour sa belle race bovine.



Le Rocher de Schiller
(«Schillerstein»).

Traversant ensuite la langue de terre qui sépare les lacs de Lowerz et de Lucerne, nous apercevons à droite le *Frohnalpstock* avec le *Kurhaus Stoss* à mi-chemin du sommet de cette montagne, franchissons le pont d'Ingenbohl et atteignons *Brunnen* au bord du lac à l'embouchure de la Muota. Il suffit d'un coup d'œil jeté sur le magnifique panorama qui se déroule ici aux yeux du spectateur ravi, pour comprendre la réputation que *Brunnen* s'est acquise comme délicieux *séjour d'été*. On y jouit d'une vue splendide et très étendue sur les deux bras du lac, sur le *Seelisberg*, le *Mythenstein*, le *Rutli*, et sur une foule de hautes montagnes, parmi lesquelles l'*Urvrotstock*, formant avec son glacier le fond de ce tableau enchanteur. Rien ne peut donner une idée du charme infini de ce grandiose paysage. Sur une distance de 12 kilomètres, de *Brunnen* à *Fluelen*, le chemin de fer suit les

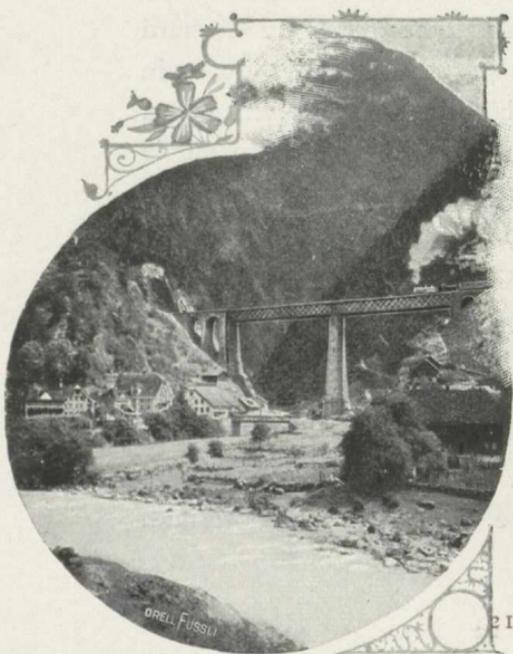
bords du *lac d'Uri*, le bras sud-est du lac de Lucerne et traverse successivement les tunnels du *Gutsch* (139 mètres), du *Mythenstein* (26 mètres), de la *Hochfluh* (584 mètres), de *St-François* (193 mètres), de l'*Oelberg* (1985 mètres), du *Stulzeck* (988 mètres), de la *Tellsplatte* (172 mètres), de l'*Axenber*g (1120 mètres) et du *Sulzeck* (128 mètres); entre cette série de tunnels on a par moments du superbes échappées sur le lac et les montagnes. Le tunnel du Mythenstein est en face d'un obélisque naturel, connu généralement sous le nom de « rocher de Schiller » et qui porte en lettres d'or l'inscription :

« DEM SÆNGER TELL'S
FRIEDRICH SCHILLER
DIE URKANTONE

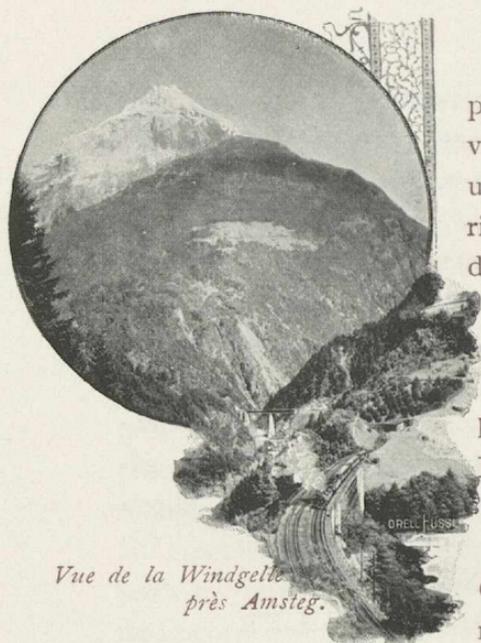
1859. »

(Au chantre de Tell
Frédéric Schiller
Les cantons primitifs.)

Plus loin se trouve la fameuse *Tellsplatte* (plateforme de Guillaume Tell) où ce héros, s'élançant du bateau de Gessler qui l'emmenait en captivité, fut assez heureux pour échapper à son ennemi. Elle est visible du lac pour les



Le viaduc d'Amsteg.



*Vue de la Windgelle
près Amsteg.*

passagers du bateau à vapeur, mais masquée par un tunnel pour les touristes voyageant en chemin de fer. A Fluelen, tête de ligne de la compagnie de navigation sur le lac des Quatre-Cantons, les passagers arrivant de Lucerne par le bateau quittent ce dernier pour monter dans le train. C'était ici le terminus nord de l'ancienne route

du Gothard, le reste du voyage jusqu'à Lucerne s'effectuait d'ordinaire par eau. Actuellement encore un grand nombre de touristes du Gothard préfèrent dans la belle saison descendre du train à Fluelen pour monter dans le bateau ou vice versa, ils jouissent ainsi d'une délicieuse traversée sur le lac, mais se privent en revanche du beau trajet que nous venons de décrire.

A partir de Fluelen, le chemin de fer remonte la *Vallée de la Reuss*; cette dernière n'est ici qu'une rivière étroite, comparée au fleuve profond et rapide qu'elle est devenue à sa sortie du lac de Lucerne, d'où elle poursuit son cours pour aller grossir les eaux du Rhin. *Altdorf*, bourg fort ancien, comme son nom l'indique, a un cachet très original.

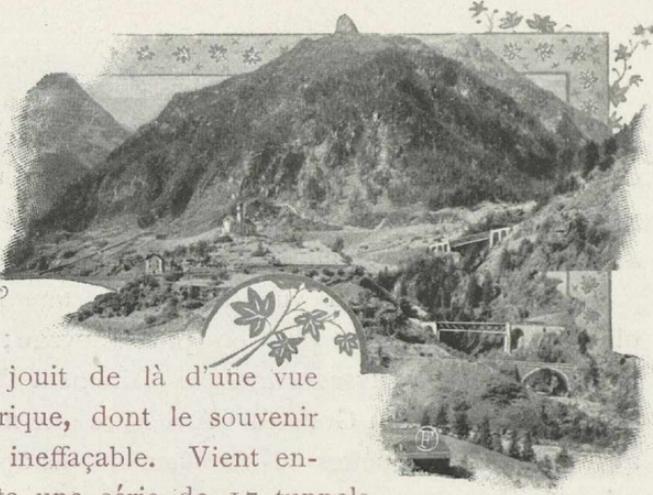
C'est le lieu où la tradition place la fameuse scène de la pomme entre Tell et Gessler. D'Altdorf une nouvelle route postale conduit vers l'est par le *Col du Klausen* dans la vallée de la Linth (Glaris).

Dès ce point, la vue devient constamment plus pittoresque et de plus en plus sauvage; la nature même des paysages indique clairement l'approche du massif du Gothard. A mesure que nous avançons, les silhouettes des montagnes nous apparaissent plus menaçantes et plus redoutables. Le *Bristenstock*, le *Belmistock*, la chaîne du *Schlossberg*, le *Hohe Faulen*, la *Windgelle* et d'autres, semblables à une armée de géants couronnés de neige, se dressent devant nous comme s'ils étaient déterminés à nous barrer le passage. A *Erstfeld* commence la ligne de montagne proprement dite; la vallée se resserre davantage et n'est bientôt plus qu'une gorge étroite. Le train file au bord de précipices affreux, sur des ponts et viaducs d'où le regard plonge sur des gouffres, des forêts et des habitations disséminées au fond de la vallée. On distingue également à de fréquents intervalles les nombreux lacets de la route postale qui nous accompagne dans notre ascension. A *Amsteg*, au pied du *Bristenstock*, nous sortons d'un tunnel sur l'admirable viaduc hardiment jeté à une hauteur de 53 mètres sur la gorge donnant accès dans la *Vallée de Maderan*;



Le tunnel
du Pfaffensteins

Wassen.



on jouit de là d'une vue féerique, dont le souvenir est ineffaçable. Vient ensuite une série de 17 tunnels dont trois, ceux du *Pfaffensprung*, de *Wattingen* et du *Leggistein*, sont hélicoïdaux, puis une succession de viaducs dont trois sont étagés sur un seul et même torrent, la *Maienreuss*; enfin, franchissant le pont jeté sur l'abîme vertigineux où la Reuss bouillonne à une profondeur de 44 mètres, nous atteignons *Gæschenen*, à l'embouchure nord du grand tunnel percé dans les entrailles du Gothard et qui jusqu'à présent est *le plus grand tunnel du monde*. Ici le chemin de fer se sépare pour quelque temps de la route postale, qui jusque-là lui avait tenu fidèle compagnie. Le premier s'engouffre dans les ténèbres du tunnel pour déboucher plus tard à Airolo du côté sud et sur le versant tessinois de la montagne. La seconde poursuit son cours sinueux et pittoresque à travers les *Schællenen* et par le *Pont-du-Diable* vers *Andermatt*, *Hospenthal* et l'*hospice du Gothard*, puis redescend par le *Val Tremola* sur Airolo, où elle rejoint la

voie ferrée. Avant l'achèvement du chemin de fer la route postale était utilisée chaque année par plus de soixante mille voyageurs, dont un grand nombre étaient nourris et hébergés gratuitement à l'hospice. Cet établissement avec chapelle et dépendance fut balayé par une avalanche en 1775 ; quelques années plus tard l'armée française sous le commandement du *général Menard* y campa, et à défaut de bois de chauffage utilisa les constructions comme combustible. Dans les défilés du Gothard, Français, Russes et Autrichiens se sont livré autrefois des combats acharnés. L'inscription « *Suwarow, Victor* », gravée sur un rocher au sommet de la gorge Tremola, nous rappelle encore aujourd'hui la manière dont les passions haineuses des hommes de guerre ont profané anciennement ces solitudes sacrées. Actuellement des milliers de paisibles voyageurs de toutes nationalités choisissent chaque année cette route enchanteresse comme *but de leurs excursions d'été*. Gæschenen est relié par un service régulier de diligences avec *Andermatt, Hospenthal, Disentis, la Furca* et l'*Oberalp*. On ne peut rêver une excursion plus charmante que celle en chemin de fer de *Lucerne-Gæschenen* et de là en diligence via *Andermatt* soit à *Coire*



*Monument de Louis Favre
à Airolo.*



soit à *Brigue* dans deux directions complètement opposées.

Et maintenant droit devant nous, à une faible distance de la gare de Göschenen s'ouvre béant un grand trou noir, c'est le tunnel monstre, que nous allons passer.

Son histoire et sa description tiennent du roman. Son tracé passe à 300 mètres exactement en-dessous du village d'Andermatt, tandis que plus loin le fond du petit lac de montagne Sella se trouve à plus de mille mètres au-dessus du faite du tunnel. De kilomètre en kilomètre sont disposées des lanternes numérotées de 1 à 14. Des deux extrémités, la ligne monte en pente douce vers le centre du tunnel, le point culminant de celui-ci et de la ligne entière est à l'altitude de 1154 mètres au-dessus du niveau de la mer. Construit à double voie, le tunnel a une largeur de 8 mètres sur 6 de hauteur. Son percement a coûté soixante millions de francs. Les travaux commencèrent le 4 juin 1872 à Göschenen sur le versant nord et le 2 juillet 1872 à Airolo sur le versant sud ; le nombre moyen d'ouvriers employés à la construction était de deux mille cinq cents par jour. Le 19 juillet 1879, alors que l'œuvre colossale allait être bientôt terminée, le chef de l'entreprise, *Louis Favre*, mourut frappé d'une attaque d'apoplexie pendant qu'il inspectait l'intérieur du tunnel. Le travail continua néan-

moins; le 29 février 1880 la communication était établie entre les deux extrémités et le télégraphe annonçait triomphalement au monde entier la grande nouvelle, que le percement du tunnel du Gothard était enfin un fait accompli. La statistique nous apprend que les travaux ont exigé l'emploi d'un million de kilogrammes de dynamite pour mines, d'un million sept cent mille kilogrammes d'huile pour éclairage et l'excavation de neuf cent mille mètres cubes de roches. Depuis le commencement de l'année 1899 le tunnel est aéré artificiellement; de puissants ventilateurs (système Saccardo) installés à Gœschenen projettent sans interruption de l'air frais dans le souterrain, de sorte que les voyageurs ne sont nullement incommodés par la fumée des locomotives. La durée de la traversée du tunnel varie suivant la vitesse des trains de seize à vingt minutes.

Mais quel changement merveilleux ces quelques moments passés sous terre ont opéré dans tout ce qui nous entoure! Dès qu'au sortir des ténèbres du tunnel on se retrouve à la lumière éblouissante du soleil, on a peine à se croire encore sur le territoire suisse. L'architecture, les costumes, la physionomie du peuple, jusqu'aux enseignes au-dessus des portes, tout est italien.

«Handlung» par



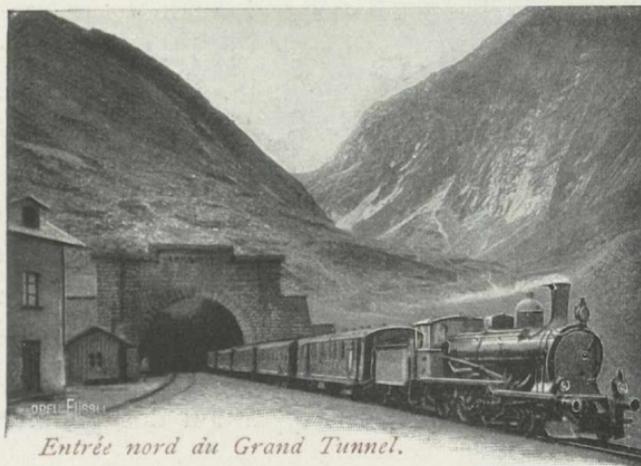


Pont de Gaschenen.

exemple est devenu « *Negozio* », le mot « *Wirtschaft* » est remplacé par « *Trattoria* » et le « *Gasthaus* » cesse d'être *Gasthaus* pour se transformer en « *Albergo* ». De même la gare de chemin de fer au lieu d'être appelée « *Bahnhof* », comme c'était le cas de l'autre côté de la montagne, se nomme maintenant « *Stazione* ». Il n'y a plus de doute, nous devons être en Italie. Non, pas encore, mais nous nous trouvons au Tessin, le canton suisse de langue italienne et en descendant la vallée du Tessin (ou Ticino) tout comme nous avons remonté celle de la Reuss, nous allons remarquer bientôt par la luxuriante végétation, l'azur des cieux et le parfum inusité de l'atmosphère plus transparente et plus lumineuse, que l'Italie, pays du soleil, n'est plus éloignée. La descente dans la vallée n'offre pas moins de charmes que la montée qui la précède de Fluelen à Göschenen, et comporte quelques tunnels hélicoïdaux et quelques hardis viaducs en plus. Sur cette partie de la route, la vue embrasse une succession continue de tableaux d'une beauté sauvage, d'une majesté farouche. Ce ne sont que cascades écumantes se précipitant des sommets ou jaillissant des flancs de rochers escarpés, torrents glacés qui grondent et bondissent de roches en roches, pressés d'aller rejoindre la mer lointaine, sombres masses

rocheuses aux formes fantastiques déchirées et fendues par les convulsions de la nature, saillies et parois vertigineuses, escarpements gigantesques aussi anciens que le monde et au milieu de tout ce chaos, tantôt disparaissant dans un tunnel, tantôt sautant un abîme ou côtoyant le bord d'un précipice, les rails étincelants du chemin de fer du Gothard, qui a conquis ce pays sauvage et transformé ce désert en un lieu *d'excursion et d'agrément* pour l'homme, se déroulent en méandres multiples comme les vastes replis d'un serpent monstrueux.

Tel est le spectacle unique que nous offre le trajet d'*Airolo* à *Biasca* sur une distance de quarante-six kilomètres. On croirait traverser une immense cathédrale de granit, dont l'hospice du Gothard derrière nous serait l'autel, les voûtes azurées du firmament le dôme, les gorges que nous franchissons les nefs et *Biasca* le portail. Dès la sortie



Entrée nord du Grand Tunnel.

du tunnel, la ligne descend continuellement avec des rampes assez fortes, à tel point qu'en arrivant à Biasca nous nous trouvons à neuf cents mètres environ plus bas qu'à Airolo. Mais consacrons d'abord quelques mots à cette dernière localité. *Airolo*, détruit par un incendie en 1877, entièrement reconstruit depuis, fournit un nombre considérable d'excursions intéressantes. C'est d'ici que part la grande route conduisant au sommet du Gothard par le Val Tremola, mentionné déjà plus haut, route dont il faut avoir vu les sinuosités et les zigzags pour s'en faire une idée.

Après avoir quitté Airolo, le train saute le Tessin sur un pont d'une hauteur de 22 mètres, traverse en souterrain le *défilé de Stalvedro*, puis, après *Ambri-Piotta* et *Rodi-Fiesso*, les tunnels de *Dazio*, *Freggio* et *Prato* (les deux derniers hélicoïdaux), franchit le viaduc de

Polmengo long de 65 mètres, s'engage dans le tunnel du même nom, passe enfin la *Ceresa* et atteint *Faido*, le chef-lieu de la *Léventine*. Signalons ici, outre la superbe chute d'eau de la *Piumegna* et le cachet italien de tout ce qui nous entoure, la richesse toujours croissante de la végétation et l'apparition des premiers



Pont-du-Diable.

châtaigniers. Plus loin, près de la station de *Lavorgo*, on aperçoit du train la curieuse *cascade de la Cribiasca*.



Remarquons également les premiers vestiges de la culture du mûrier et de la vigne. Franchissant ensuite la *gorge de la Biaschina*, le train traverse plusieurs tunnels rectilignes et hélicoïdaux et atteint la station de *Giornico*, où nous voulons nous arrêter quelques instants. Le village de ce nom, dans une situation magnifique à environ 2 $\frac{1}{2}$ kilomètres vers le sud, était anciennement une place forte. Non loin d'ici, quelques centaines de Suisses remportèrent une victoire complète sur les troupes milanaïses en faisant rouler sur elles des flancs de la montagne d'énormes quartiers de rocs. Encore aujourd'hui le peuple tessinois appelle ce combat : « la bataille des grosses pierres » (ai Sassi grossi). A Giornico les églises de Santa-Maria et de San Nicola da Mira — cette dernière bâtie, dit-on, sur les ruines d'un temple païen — méritent d'être visitées. Après cette courte digression poursuivons notre route. Nous approchons maintenant de *Biasca*. Quel coup d'œil ravissant ! Le train abandonne enfin les massifs sévères des montagnes, le domaine des rochers et des torrents et le voyageur se retrouve une fois de plus au milieu de sites riants et ensoleillés, où fleurissent même la vigne et

Diligence de montagne.

le figuier. *Biasca* occupe une position abritée à l'intersection de deux vallées sur un plateau fertile borné par le *Pizzo Magno* et d'autres cimes assez élevées, de l'une desquelles la jolie *cascade de la Froda* tombe comme un voile de fiancée éblouissant de blancheur. Sur une éminence dominant la station,

s'élève la chapelle de Ste-Pétronille, lieu de pèleri-

nage très fréquenté.

De Biasca, la ligne

suit toujours le côté

est de la vallée à

l'ombre de rochers

taillés à pic et insen-

siblement nous arri-

rons à *Bellinzona*,

capitale du Tessin

et en même temps

le point le plus

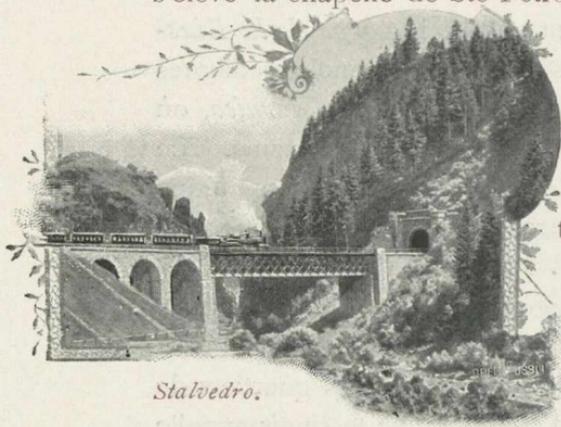
intéressant sous le rapport historique, que nous ayons rencontré depuis notre départ de Lucerne.

Un coup d'œil suffit pour montrer son importance au point de vue militaire, car elle barre complètement la vallée et constitue par conséquent la clef

de la route de la Lombardie pour le nord de la Suisse et l'Allemagne. On suppose qu'à son origine

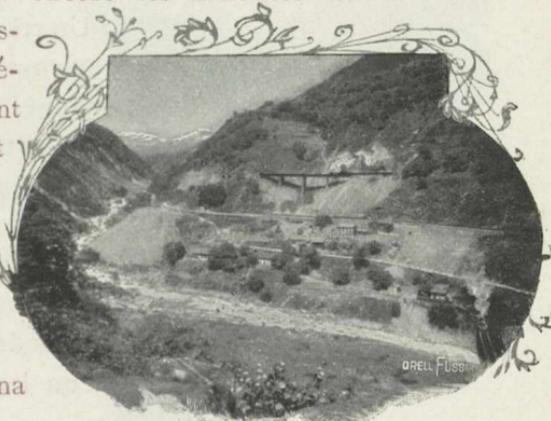
Bellinzona servait de forteresse pour repousser les invasions des tribus du nord en Italie.

A l'est se dressent les rocs escarpés du mont *Jorio*, en face les rochers de *Corbaro*. Sur les



Stalvedro.

premiers s'élèvent les châteaux d'Uri et de Schwyz, sur les derniers celui d'Unterwald. Ces trois châteaux sont d'anciennes forteresses qui, jusqu'en 1798, appartenrent aux cantons dont ils portent le nom. Actuellement deux d'entre eux sont en ruines. De ces châteaux forts partait une haute et solide muraille, qui fermait la vallée dans toute sa largeur, la porte de la ville formant la seule ouverture, par laquelle on était bien obligé de passer pour remonter ou pour descendre la vallée. La ville elle-même a une population d'environ cinq mille habitants et fait un commerce étendu et très lucratif en vins, fromages et riz. On évalue à plus de vingt mille par an le nombre des bêtes de somme qui passaient par Bellinzona avant l'ouverture du chemin de fer du Gothard. L'architecture de la ville est pleine de goût, ici et là pourtant quelque peu prétentieuse. Au-dessus du portail de la collégiale on voit encore les armoiries de la famille ducale des Visconti de Milan, représentant un serpent qui porte un enfant dans sa gueule. L'église elle-même renferme onze autels tous en marbre et ornés de riches tableaux. Bellinzona

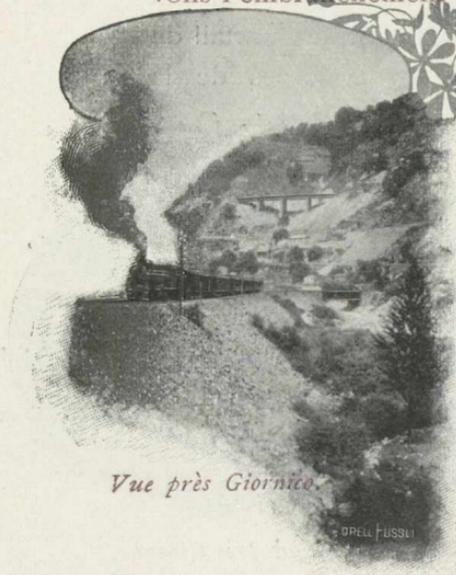


Lacets de la ligne près Giornico.

possédait également un couvent d'Ursulines et de Franciscains (Zoccolanti). Le palais actuel du gouvernement, ancien couvent d'Ursulines, contient un buste très réussi du général Dufour. Anciennement le Landvogt ou Bailli, nommé alternativement par l'un des trois cantons cités plus haut, avait ce palais pour résidence.

A 5 kilomètres environ derrière Bellinzona, après avoir dépassé *Giubiasco*, les tronçons de *Locarno* et de *Luino* sur le *lac Majeur* se détachent de la ligne principale et suivant toujours la vallée du Tessin, traversent une contrée riante et fertile. A *Cadenazzo* nouvelle bifurcation des deux tronçons que nous venons de citer. Laissons à gauche celui de Luino, ville située à quelques kilomètres plus au sud sur la rive gauche et suivons l'embranchement de *Locarno* ou, après avoir dépassé *Gordola*, nous arrivons en quelques minutes.

Un cri d'admiration échappe au voyageur lorsqu'il voit la nappe azurée du lac se déployer tout à coup devant lui. Dans un site délicieux, abrité des vents du nord par de hautes montagnes parsemées de hameaux, se mirant dans les ondes bleues et limpides d'un lac sans rival, entouré



Vue près Giornico.

ORELLI FUSSELLI



d'une végétation exubérante de magnolias, de lauriers, de châtaigniers,

Bellinzona. *Locarno* charme toujours et fascine inévi-

tablement l'étranger qui y débarque pour la première fois. Pour avoir une vue complète des alentours, il faut monter au sanctuaire de la *Madonna del Sasso*, couronnant un rocher boisé au-dessus de la ville et qui renferme la célèbre Descente de croix du peintre Ciseri. L'histoire de Locarno est aussi très intéressante. Déjà au XIV^e siècle la ville se vantait de posséder une population de cinq mille habitants, dont plusieurs malheureusement furent forcés plus tard d'émigrer à la suite de persécutions religieuses. Au nombre de ces émigrants figurent les d'Orelli et de Muralt qui s'établirent à Zurich, y fondèrent de grandes manufactures et dont les descendants comptent encore aujourd'hui parmi les citoyens les plus honorables et les plus estimés de cette ville. La fête de la Nativité de la vierge, célébrée le 8 septembre, attire tous les ans à Locarno une affluence considérable d'étrangers. La ville est également un centre important d'excursions variées; citons pour mémoire celles dans le *Val Maggia*, le *Val Bavona* et vers *Domo d'Ossola*.

De Locarno ou de Luino on peut prendre le bateau pour tous les points du lac; le trajet entier jusqu'à *Arona*, station à l'extrémité sud, n'exige que six heures environ, arrêts compris. De *Luino* un chemin de fer relie le *Lac de Locarno* à celui de *Lugano* à *Ponte Tresa*; de *Laveno* la voie ferrée passe par *Varese* et va rejoindre *Côme* au bord du lac de ce nom; enfin le touriste peut, en prenant le train à *Arona*, atteindre directement en deux heures la ville de *Milan* via *Gallarate*. Une traversée sur le lac offre un spectacle inoubliable. Mais ce n'est qu'après avoir dépassé *Canobbio*, *Luino* et *Oggebbio* qu'on découvre dans toute leur étendue les beautés indescriptibles de ce *roi des lacs*. *Intra* est situé sur la rive occidentale et surmonté de six villages étagés en ligne les uns au-dessus des autres sur les flancs pittoresques d'un coteau. En face s'élancent vers les nues les formes colossales du *Monte Ferro*, à l'ombre duquel est niché *Laveno* avec sa gare et son embarcadère. A peine a-t-on doublé le promontoire au sud d'*Intra* qu'on est en vue de *Pallanza* avec les quatre *Iles Borromées* (*Isola Bella*, *Madre*, *dei Pescatori* et *San Giovanni*) au delà desquelles on distingue *Baveno* et *Stresa*, où la splendide résidence d'été de la duchesse de Gênes attire particulièrement l'attention du voyageur. Recommandons encore à chaque touriste d'aller visiter l'une ou l'autre des îles en partant



Madonna del Sasso, Locarno.

soit de Baveno, soit de Stresa ou de Pallanza ; cette excursion s'effectue commodément par petits bateaux et personne n'aura lieu de regretter de l'avoir faite, surtout s'il a choisi pour but l'Isola Bella ou l'Isola Madre. Au delà de Stresa le paysage devient moins grandiose, mais ses beautés plus tranquilles et plus gracieuses n'en sont pour cela pas moins attrayantes. Avant d'atteindre *Arona* sur la rive méridionale, on aperçoit du bateau la statue coïssale de Saint Charles Borromée érigée en 1697 sur une colline à proximité du lac.

Reprenant notre voyage sur la ligne principale dont nous nous sommes écartés un instant pour faire une diversion sur Locarno et le lac Majeur, nous commençons la longue ascension du *Monte Cenere* ; de minute en minute l'œil plonge



Isola Bella.

davantage sur la *Vallée du Tessin* qui se déploie à nos pieds comme une carte immense, jusqu'à ce qu'un tunnel vienne masquer cet admirable paysage de la plaine tessinoise ; en sortant du souterrain le train pénètre dans la *Vallée de l'Agno* derrière le *Monte Camoghé*, passe à *Taverne* pour arriver enfin à *Lugano*. Du point élevé où se trouve la gare, on jouit d'un panorama splendide sur le lac, les montagnes qui l'entourent, la ville et la large vallée qui s'étend au nord. Descendons maintenant dans la cité au moyen du *funiculaire* qui la relie à la station du chemin de fer ; notre première impression, c'est que cette localité présente tout le caractère d'une ancienne ville italienne. La vue qu'on découvre du bateau dans la baie de Lugano est particulièrement remarquable : à droite le Monte San Salvatore avec son funiculaire, à gauche le Monte Caprino, au premier plan les quais ombragés et les imposants édifices de la ville ; plus en arrière on aperçoit à

distance le pont de Melide et les vaporeuses hauteurs de Monte Generoso d'un côté, tandis que de l'autre le lac étale la nappe bleue de ses ondes baignant le pied des pentes ombreuses et parsemées de villas, qui s'étendent vers Osteno et Porlezza. Les rues étroites de la ville intérieure, avec leurs pittoresques arcades, offrent une foule de choses et de spectacles fort variés, parfois bizarres, mais tous de nature à intéresser le promeneur.



Lugano.

L'église de Ste-Marie des Anges, près de l'hôtel du Parc, ainsi que la cathédrale de San-Lorenzo à mi-chemin de la gare, méritent d'être visitées. Les villas et jardins des alentours sont pleins d'attraits et les environs abondent en charmantes excursions soit par eau, soit par terre. Bien des touristes prennent le bateau pour *Ponte Tresa*, d'où un chemin de fer les conduit rapidement à Luino au bord

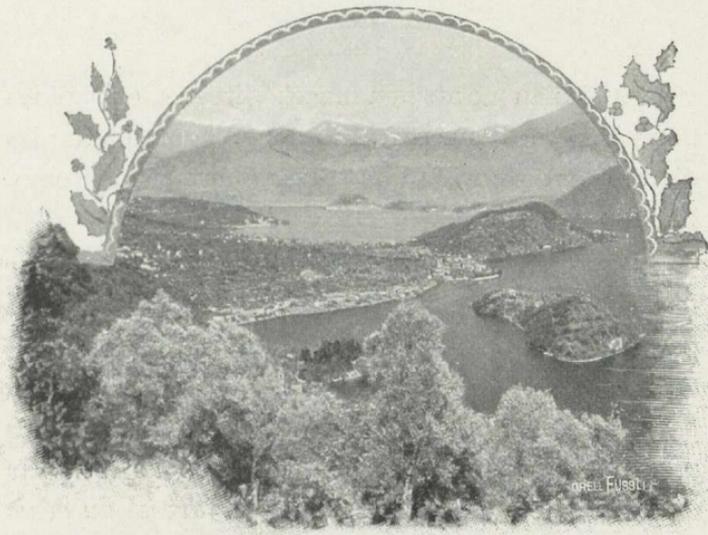
du lac Majeur, dont nous avons ébauché plus haut les magiques beautés. Cependant parmi toutes les excursions en bateau, celle de *Porlezza*, localité distante d'une heure environ de Lugano, est de beaucoup la préférée. A *Osteno*, station intermédiaire, on visite les célèbres grottes d'Osteno et de Rescia, très fréquentées des touristes. De Porlezza, à l'extrémité nord-est du lac, on se rend en une heure de chemin de fer à *Menaggio* sur le lac de *Côme*. A *La Croce*, où le lac de Côme, invisible jusqu'alors, se déploie tout à coup aux regards émerveillés du touriste, la vue embrassant le lac presque dans toute son étendue, est féerique et présente un caractère d'indicible grandeur. La descente de La Croce jusqu'à Menaggio produit une impression saisissante dont on conserve un profond souvenir. Le voyageur qui peut disposer de son temps, fera bien de s'arrêter quelques jours à *Menaggio* ou en face à *Bellagio* pour se reposer et se récréer au milieu des charmes incomparables dont la nature a si largement comblé ces localités. Toutes les deux offrent du reste les meilleures conditions même pour un *séjour de toute la saison*. Grâce aux arrêts fréquents que font les bateaux à vapeur, les communications y sont faciles avec *Colico*, *Côme* et *Lecco*, les extrémités respectives des trois bras du lac. Déjà dans l'antiquité ces rivages étaient le rendez-vous de tout ce que la Rome païenne comptait de plus distingué dans les

sciences et les arts ; rappelons encore que les deux Pline sont nés à Côme.

A Côme, ville fort intéressante au point de vue historique, on rejoint la ligne principale du Gothard pour Milan, dont une heure à peine nous sépare. Le voyage circulaire décrit ci-dessus peut être facilement exécuté en un jour, le trajet direct par le chemin de fer du Gothard entre Lugano et Côme via Chiasso exigeant moins d'une heure. En d'autres termes, on peut prendre à Lugano un bateau du matin, faire le tour des lacs de Lugano et de Côme et rentrer à Lugano par chemin de fer le même soir. Le trajet de *Lugano* à *Chiasso* est extrêmement pittoresque ; la ligne contourne la base du *Monte Salvatore*, franchit le lac à *Melide* sur un remblai muré s'appuyant contre la belle digue en pierres d'environ 750 mètres de longueur avec ponts à chaque extrémité



et sur laquelle passe la route cantonale; de là, suivant la rive orientale du lac, elle se dirige vers *Capolago* au pied du *Monte Generoso*, appelé à juste titre le Rigi de la Suisse italienne; cette montagne est très fréquentée par les Italiens comme séjour d'été, on y jouit d'une vue étendue qui embrasse les lacs de Lugano, de Côme, de Varese et le lac Majeur, la plaine lombarde et au nord toute la chaîne des Alpes du Monte Viso à l'Ortler. Au moyen d'un chemin de fer à crémaillère, inauguré dans le courant de l'été de 1890 et dont les remarquables travaux ont exigé des sommes considérables, le voyageur est transporté commodément de Capolago à l'hôtel spacieux situé près du sommet; pendant le trajet qui dure à peu près une heure, on assiste à une féerie dont les décors changent à chaque instant et on a le loisir de contempler dans tous ses détails un panorama ravissant et grandiose de collines boisées, de lacs et de montagnes. L'hôtel lui-même est un établissement de premier ordre, aménagé avec tout le confort moderne. Maintenant que l'accès en est rendu si facile par les chemins de fer du Gothard et du Monte Generoso, ce site pittoresque et salubre deviendra sans nul doute une des stations alpestres les plus renommées et les plus fréquentées de la Suisse italienne et même de l'Italie septentrionale. Car de là il n'y a plus que 12 kilomètres jusqu'à *Chiasso*, gare terminus du che-



Lac de Côme.

min de fer du Gothard, où nous atteignons la frontière italienne. *Côme* n'est qu'à 5 kilomètres, *Milan* à 52 kilomètres de Chiasso. Sur ce dernier parcours la ligne traverse une contrée très populeuse et d'une grande fertilité, où l'on découvre encore de toutes parts les traces vénérables du passé historique de la Lombardie, refoulées dans l'ombre cependant par les créations d'une civilisation nouvelle. Plongé dans une douce rêverie inspirée par ce mélange d'ancien et de moderne, le touriste trouve que les derniers instants de son voyage s'envolent trop rapidement et, avant qu'il ait eu le temps de s'en apercevoir, le train qui l'a transporté à travers le massif sauvage du Gothard, entre doucement dans la vaste gare de *Milan*.

A Milan correspondances directes et rapides pour Venise d'une part, Florence, Rome et Naples d'autre part, de même que pour Gênes, San Remo, Menton, Monte Carlo, Nice et Cannes.

*Et maintenant, ami lecteur, notre excursion par le **Gothard** est terminée. Ensemble nous avons joui de ses charmes indéfinissables et variés, ensemble nous avons admiré les scènes majestueuses et sauvages, les paysages plus riants et plus doux de cette route, la plus pittoresque du monde, ensemble nous avons été émerveillés de la grandeur de la nature et du génie de l'homme. Gardons à jamais la mémoire des spectacles sublimes qui se sont déroulés à nos regards. Ce souvenir, comme un beau rêve, nous reposera de nos fatigues, charmera nos loisirs et nous sera toujours une distraction dans les moments d'ennui.*



Le Dôme de Milan.

CARTE

DES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE.

Compagnie du chemin de fer du ST-GOTHARD à LUCERNE.

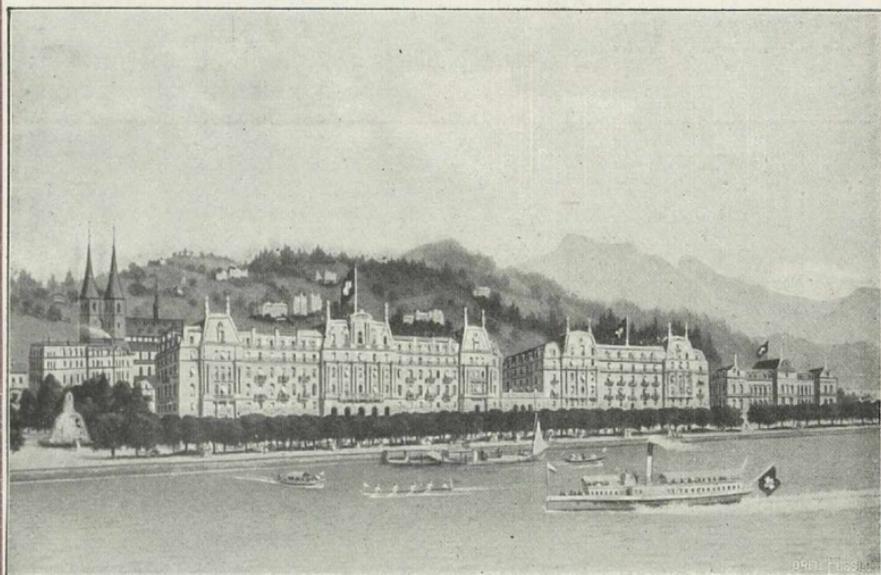
- Chemins de fer —
- Autres lignes ferrées —
- Routes postales - - -
- Cols alpins - - - -
- Bateaux à vapeur - - - -



© LUCERNE ©
GRAND HOTEL NATIONAL

I^{er} ordre.

Ouvert toute l'année.



Pendant la saison de printemps prix de pension.

Installation la plus moderne et la plus confortable.

Cabinets de toilette, salles de bains, etc.

Chambres à partir de 5 francs.

TABLE D'HOTE PAR PETITES TABLES

Chauffage central (eau chaude) dans toutes les chambres.

Ouvert toute l'année.

LES HOTELS DE BUCHER-DURRER

sur la route de BÂLE à ROME

BÂLE Hôtel EULER 1^{er} ordre, en face de la
— 150 lits — gare centrale.

LUCERNE Grand Hôtel de l'Europe
— 220 lits —
Palace Hôtel, avec 300 lits, en construction;
ouverture 1906.

BURGENSTOCK Palace Hôtel }
près LUCERNE Grand Hôtel } 600 lits.
870 m. s. mer. Park Hôtel }
Station climatérique — Unique.

STANSERHORN Chemin de fer électrique.
près LUCERNE Hôtel Stanserhorn
1900 m. s. mer. — 100 lits —
Grand panorama alpestre.

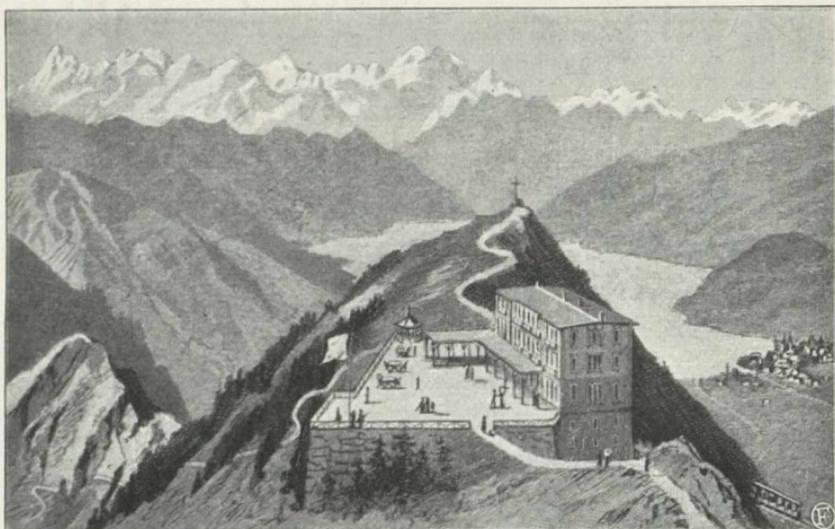
LUGANO LE GRAND HOTEL
250 lits.
Remis à neuf avec tout le confort moderne.

MILAN PALACE HOTEL en face de la gare
— 200 lits — centrale.
= Tout 1^{er} ordre. = Très recommandé.
Restaurant français.

PEGLI près GÈNES Grand Hôtel de la Méditerranée
— 150 lits —
Station d'hiver. — Grand Jardin.

ROME Grand Hôtel du Quirinal
— 300 lits —
== Réputation universelle. ==

LUCERNE



Chemin de fer du Stanserhorn

(1900 m. sur mer)

Panorama grandiose des Alpes, autant apprécié que ceux du Rigi et du Pilate par les plus fameux alpinistes. Spectacle incomparable du lever et du coucher du soleil.
BILLET COMBINÉ, aller et retour et une journée à l'Hôtel Stanserhorn, fr. 18.—

LUGANO, LE GRAND HOTEL



Complètement reconstruit et pourvu de tout le confort moderne.

Chemin de fer à crémaillère

Arth-Goldau-Rigi

La route la plus belle et la plus variée du monde.

Francfort

Paris

Bâle

Lucerne

Arth-Goldau



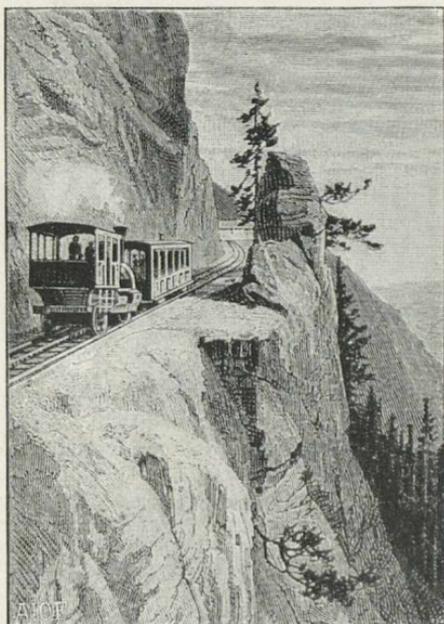
Berlin

Stuttgart

Schaffhouse

Zurich

Arth-Goldau



Gênes

Milan

Lugano

Göschenen

Arth-Goldau



Arlberg

Engadine

Ragaz

Einsiedeln

Arth-Goldau

Lucerne—Arth-Goldau—Rigi-Kulm en 1¹/₂ h.

Aucun des visiteurs de Lucerne ne voudra se priver de

l'Excursion circulaire par le Rigi,

pour laquelle les guichets de la gare et des bateaux, les agences Cook & Gaze, ainsi que les hôtels délivrent des billets

Lucerne—**Arth-Goldau—Rigi-Kulm—Vitznau—Lucerne**

aux prix réduits (20% de rabais) de

fr. 14.25 en 1^e classe, fr. 13.50 en 2^e classe et fr. 10.25 en 3^e classe

Il est tout particulièrement recommandé aux touristes d'effectuer d'**Arth-Goldau** la montée au **Rigi-Kulm**.

\\ \\ ZURICH // //

la plus belle ville de la Suisse,
au débouché du charmant lac de Zürich.



Promenades magnifiques. Panorama grandiose sur les Alpes. Séjour favori des étrangers et excellent point de départ pour les voyages en Suisse (L'Uetliberg, vue superbe, à 1/2 h., les bains de Baden à 1/2 h., la chute du Rhin à 1 h., le lac de Constance à 2 h., Notre-Dame d'Ensiedeln à 2 h., le Rigi à 2 h. 1/2, le pittoresque canton de Glaris 1 h. 1/2, l'Engadine 6 h., etc.). — Siège de l'industrie de la soie. Ville florissante, connue par ses excellentes écoles (Université, Ecole polytechnique, Ecole de musique, nombreux instituts pour garçons et jeunes demoiselles). Centre sportif (canotage, navigation à la voile, jeu de golf, lawn-tennis, foot-ball, etc.). — Tonhalle, casino magnifique et luxueux. Orchestre célèbre. Théâtres neufs et élégants. Parcs publics. Musée National, l'une des premières curiosités de la Suisse, remarquable aussi bien par l'originalité de son installation intérieure que par la richesse de ses collections historiques.

Pour renseignements et brochures s'adresser au
BUREAU OFFICIEL DE RENSEIGNEMENTS (Stadthausquai N° 1),
— o — ZURICH — o —



LUCERNE



HÔTEL SCHWEIZERHOF & HÔTEL LUZERNERHOF.

Hôtels de tout premier ordre

dans la meilleure situation de Lucerne. - **600** lits.

Éclairage électrique et ascenseurs dans les deux hôtels.

Table d'hôte servie à de petites tables. - **Prix modérés.**

Salles de bains privées.

Hôtel Schweizerhof ouvert toute l'année.

HAUSER FRÈRES, propriétaires.

—❁ **LUCERNE.** ❁—

HÔTEL DU CYGNE.

Situation splendide sur le quai. Ascenseur hydraulique. Salons de conversation et de lecture. Hall élégant. Éclairage électrique. **Ouvert toute l'année.**

HÄFELI FRÈRES, propriétaires.