

**Zeitschrift:** Le pays du dimanche  
**Herausgeber:** Le pays du dimanche  
**Band:** [8] (1905)  
**Heft:** 32

**Artikel:** Chemin de fer funiculaire Lugano -San-Salvatore  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-255398>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

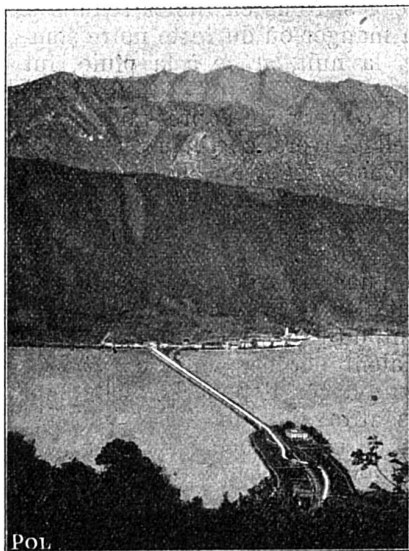
### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.01.2026

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

## CHEMIN DE FER FUNICULAIRE LUGANO-SAN-SALVATORE



Chemin de fer funiculaire Monte-San-Salvatore  
Ponte di Melide.

Vu de Lugano, le Salvatore s'élève en dôme assez régulier ; de Gandria et de Montagnola, en crête hérissée de mamelons et de pics ; de Campione, en parois à peu près verticales ; de Carona ou de Laveno, en audacieuse pyramide fantastiquement sculptée par l'érosion et les foudres.

Le touriste qui visite les trois lacs inscrit le Salvatore dans son programme de voyage. Cela tient au charmant panorama qui se déploie aux quatre vents du sommet enchanteur. Ce panorama que Boscoli, Bernardazzi, Imfeld surtout avec une précision étonnante ont dessiné de main sûre et habile, est vraiment beau, sans égal, par les gracieux détails d'avant-garde aimés par Whimper, les surfaces unies chères à l'œil, les teintes éclatantes, les contrastes, les lignes



Lugano  
vu depuis le Monte-San-Salvatore.

du fond, gaies ou sévères, toujours grandioses par le triomphe des Alpes pennines et lépontiennes.

On gravit la montagne depuis Lugano par Pazzallo et Ciona, sur des sentiers rapides et pierreux. Ces chemins cèdent au succès envahisseur de la ligne funiculaire, par laquelle le touriste, dans une petite demi-heure et avec une dépense minime, atteint sensiblement le sommet.

Le chemin funiculaire est solidement construit. Rails et doubles crémaillères, fortement accrochés à une maçonnerie à chaux hydraulique, montent en ligne droite de la station inférieure (Fontana) à la centrale (Pazzallo), sur une pente de 17 à 38 % ; d'ici s'élancent au sommet du Salvatore d'abord en large courbe, en ligne droite ensuite sur une pente vraiment vertigineuse, de 38 à 60 %. Deux wagons élégants et commodés montent et descendent alternativement et en sens inverse, de Fontana et du sommet ; ils sont rattachés au bout d'une grosse corde, en fil

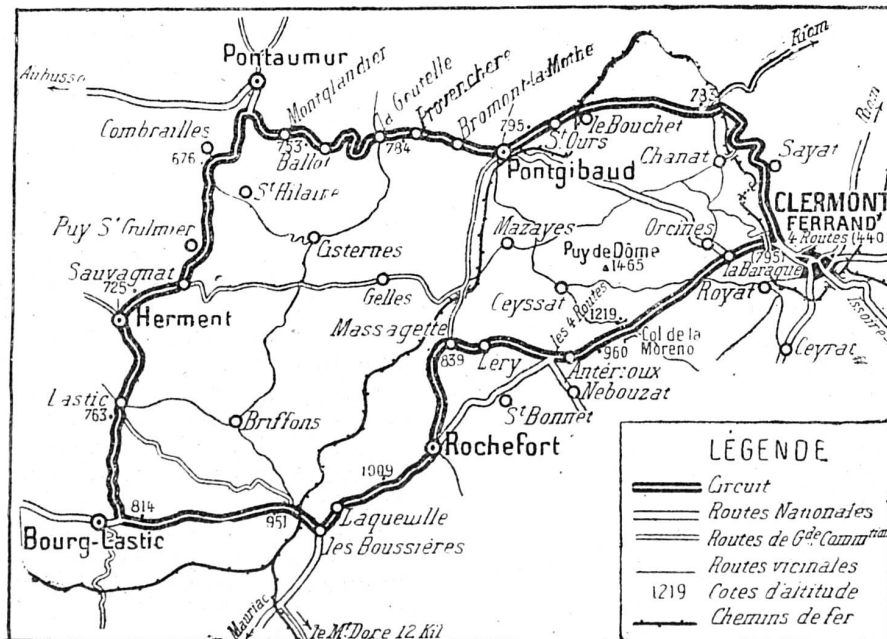
d'acier, ayant une épaisseur de 32 mm., une longueur de 1700 mètres. La corde s'enroule autour d'une roue puissante, mise en mouvement à l'aide d'un merveilleux engrenage animé par une électro-motrice de 45 chevaux, laquelle transforme en force de traction le courant électrique qui vient de Maroggia à travers de gros fils en cuivre. Le funiculaire du St-Salvatore réalise ainsi le problème remarquable de la force d'une chute d'eau, utilisée à distance, à l'aide d'une double commutation électrique. Une machine à vapeur de 50 chevaux est de réserve, en cas d'interruption du courant électrique. La sûreté du voyageur est complète. Les wagons, même en cas d'accident, peuvent d'emblée s'arrêter par des freins qui les ancrent solidement aux crémaillères. A la station du sommet (vetta) à 884 m. 97, se dresse l'hôtel-restaurant, fort gracieux, entre les buissons de hêtre et les pelouses parfumées de cyclamens et de calaminthes.

## LA COURSE GORDON-BENNET

Dix-huit concurrents de France, Allemagne, Amérique, Autriche, Angleterre et Italie, viennent de courir la coupe Gordon-Bennet sur le circuit d'Auvergne.

Le circuit d'Auvergne mesure 137 km, 444 m. de tour. Il devait être couvert 4 fois pour représenter le total de 550 km, exigé par le règlement. C'est un parcours dur et montagneux, aux brusques tournants, aux côtes rapides et dont le goudronnage n'a pu supprimer les imperfections. Des travaux d'art, des ponts, ont remédié en partie aux nombreux inconvénients de la route, interdite à la circulation pendant l'épreuve. Les risques ont été diminués dans les limites du possible, mais non pas abolis, et plusieurs virages restaient dangereux. A l'un d'eux, une voiture Diedrichs, de 24 chevaux, s'est jetée dans un champ. M. Tabonne, de Tunis, a été écrasé.

Les voitures devaient peser à vide au moins 1000 kg ; les deux hommes, conducteur et mécanicien, au moins 70 kg. En cas d'insuffisance, le complément était fait avec du lest.



Carte du circuit d'Auvergne.

Théry, sorti vainqueur de la course éliminatoire, passe à 7 h. 41, ayant accompli son premier tour en 4 h. 41 m. L'Allemand Jenatsy, a eu une panne de 8 m. L'Italien Lancia reste aussi en panne par suite d'avarie au moteur.

Théry termine premier un quatrième et dernier tour en 7 h. 12 m. 42 3/5 s. 2. Nazzari (Italien) 7 h. 19 m. 9 1/5 s. Cagno (Italien) 7 h. 21 m. 22 3/5 s.

La course Gordon-Bennet ne se fera plus dans les conditions actuelles ; les Français, qui ont 50 à 60 centres de fabrication d'automobiles et qui passent à juste titre pour être les plus avancés dans ce sport, estiment qu'ils sont en état d'infériorité par rapport aux nations voisines dont l'industrie des automobiles est moins florissante et qui ont cependant le droit de concourir avec le même nombre de voitures que la France. La course Gordon-Bennet a donc vécu. Elle sera remplacée par une nouvelle course internationale annuelle dite du Grand Prix de l'Automobile-Club de France.