

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

**Artikel:** La course Gordon- Bennet  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-255399>

#### 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](#)

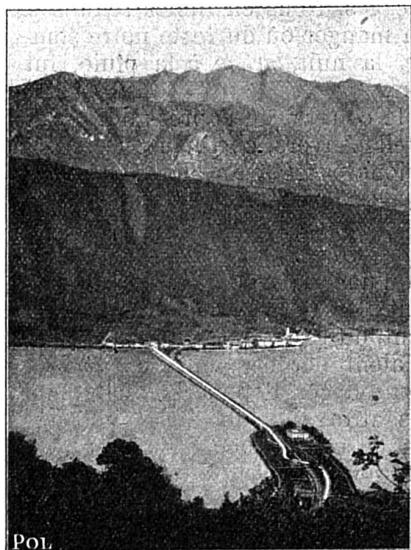
#### Terms of use

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:** 23.01.2026

**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.

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

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'élançant 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 commodes montent et descendent alternativement et en sens inverse, de Fontana et du sommet; ils sont rattachés au bout d'une grosse corde en fil

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 Bossoli, 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.

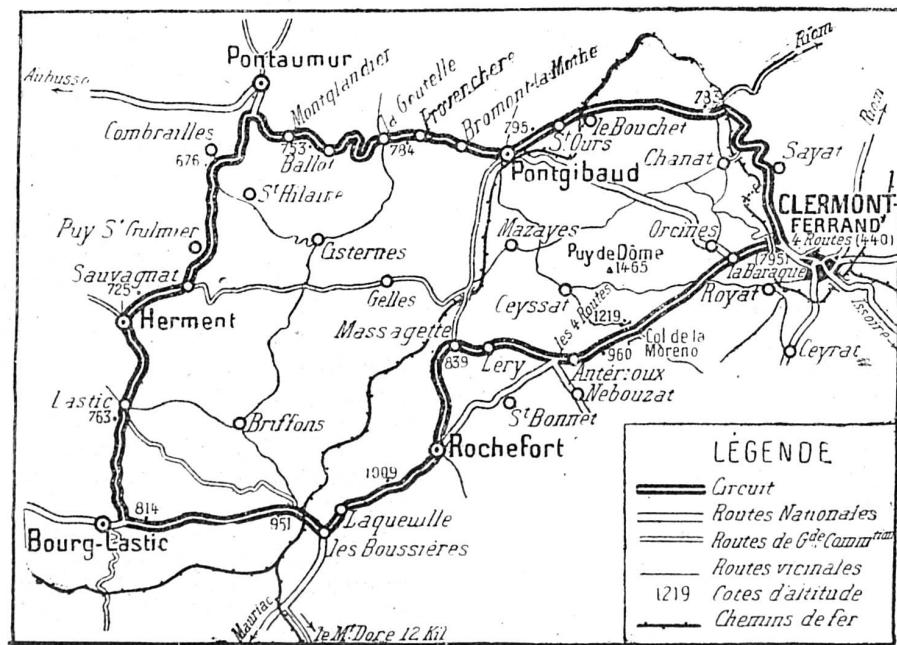
d'acier, ayant une épaisseur de 32 mm., une longueur de 1700 mètres. La corde s'enroule autour d'une roue puissante, mise en mouvement à l'aide d'un merveilleux engrenage animé par une électro-motrice de 45 chevaux, laquelle transforme en force de traction le courant électrique qui vient de Maroggia 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 calamintes.

## 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 remédier 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 restent 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'inériorité 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. M.



Théry, le gagnant de la coupe Gordon-Bennet, au pesage.

## AU PAYS DE L'IVOIRE (SUITE)

Parmi les missions protestantes, toutes anglaises ou suédoises, citons la Baptist Society, dont fait partie le célèbre explorateur Grenfell. Une mission qui n'a pas fait long feu, c'est celle de l'évêque Taylor. Elle se bornait à remettre à ses membres leur ticket de voyage — aller — et leur équipement. Une fois au Congo, ils devaient se subvenir à eux-mêmes, en se livrant pour cela à la culture et à la chasse. Comme cela était à prévoir, la mission en question n'a pas réussi.

Mais revenons à notre steamer qui nous attend à Berghe-Ste-Marie. De cet endroit jusqu'à Loukoléla, un trajet de quatre jours, rien ne vint rompre la monotonie du voyage. Nous eûmes maintes fois l'occasion d'exercer notre adresse sur les nombreux hippopotames qui paressaient dans la vase. Un jeune crocodile, blessé mortellement par notre capitaine, fut hissé à bord; pour l'empêcher de mal faire, on lui fourra dans la gueule un pieu de 50 cm. de diamètre qu'il rongea en un rien de temps. Aussi s'empressa-t-on d'abattre cet encombrant passager, dont les noirs se partagèrent la viande visqueuse. Sa longueur n'excédait pas 1 m. 50 cm. Nous étions, du reste, dans le paradis des chasseurs et les rives fourmillaient d'animaux de toute sorte. Je remarquai l'oiseau-serpent, ainsi appelé parce que son long cou, émergeant des hautes herbes, fait prendre de loin ce volatile pour un reptile, ce qui, entre parenthèses, n'est guère flatteur pour lui.

Le 15 janvier, à 11 heures 30 du matin, par un soleil ardent, nous atteignions le poste belge de Loukoléla, centre d'exploitation des essences du Haut-Congo. Une scierie y est installée ainsi que des chantiers de construction où on a construit plusieurs allées. Sur l'autre rive, le drapeau tricolore nous apprend que nous sommes en vue de la France.

Malgré sa jolie situation, cet endroit nous réservait une nuit fort désagréable. Des myriades de moustiques nous empêchèrent de fermer l'œil et c'est avec un vrai soulagement que nous vîmes le jour se lever et que nous nous éloignâmes du rivage pour reprendre notre pérégrination lente et fastidieuse sur le grand fleuve. A la mission de Lulanga, où nous arrivâmes trois jours après, nous fûmes assaillis par une furieuse tornade. En un clin d'œil, tout ce qui se trouvait sur le pont fut balayé par le vent et jeté à l'eau. Ma chaise-longue y passa. Nous fûmes, un moment, en grand danger, chassant sur nos ancrés et sans capitaine à bord. Ce dernier était en visite à la station missionnaire. Toutes les lumières s'éteignirent, sous la poussée formidable

du vent, nos bastingages furent en partie démolis. La pluie diluvienne qui suivit eut bien vite transformé nos cabines en vrais marécages. Nous en fûmes réduits à bivouaquer à la salle à manger où du reste notre sommeil fut excellent car, la nuit, grâce à la pluie, fut d'une exquise fraîcheur.

Le lendemain, dans le courant de l'après-midi, nous étions en vue de Nouvelle-Anvers, chef-lieu du district des Bangalas. Nous avions passé avant d'y arriver devant de nombreux villages, dont les habitants encore fort peu civilisés, nous saluèrent par des huées et une fois même par des volées de flèches qui n'atteignirent, du reste, qu'une malheureuse chèvre attachée dans l'entre pont. Les villages de ces sympathiques indigènes étaient, du reste, des plus attrayants, les cases coquettes étaient perdues dans un fouillis de verdure, c'était un vrai décor d'opéra. Les habitants eux-mêmes sont moins attrayants que leurs villages. Chez tous ces peuples, le cannibalisme est poussé à la hauteur d'une institution, toutes les rives que nous allions longer durant quelques jours sont habitées par d'effrénés anthropophages. Je ne veux pas rééditer ici les récits de toute sorte — plus ou moins fantaisistes — qui ont couru sur ces excellents anthropophages. Deux articles des journaux de l'époque me semblent cependant assez suggestifs pour trouver leur place ici.

„ La nouvelle du massacre de quatre Belges dans le Haut-Congo est confirmée par le rapport du vice-gouverneur Fuchs arrivé à Bruxelles. C'est à Bundu, vers les sources de l'Eau-Noire, que MM. Badard et Gyssels furent pris vers le commencement d'octobre dans un guet-apens par les Beduas. En apprenant cette nouvelle, le commandant Fievez envoya aussitôt un détachement commandé par le sous-intendant Ceulemans et l'adjoint Kessels, qui se dirigèrent de Dobo sur le Congo vers Bundu, où ils rencontrèrent les Beduas qu'ils prirent pour les soldats de l'Etat, car les Beduas avaient revêtu les uniformes des soldats de l'Etat qu'ils avaient tués ainsi que leurs chefs, MM. Badard et Gyssels. Ils furent également pris dans un guet-apens. C'est vers le 16 octobre suivant que M. Lothaire se dirigea sur les lieux avec des soldats mis à sa disposition par le commandant Fievez.”

„ Un agent de la Société du Congo supérieur a vu, un jour de marché, dans un village, un malheureux se promenant de long en large, telle une sentinelle. Des lignes tracées sur son corps le divisait en une foule de morceaux. C'était un prisonnier de guerre, par conséquent chair à vendre: on le détaillait par lots; et la déambulation de l'infortuné était destinée à attirer l'attention des acquéreurs. Quand tous les lots furent vendus, on l'abattit comme une pièce de bétail.

Mgr Augourd raconte aussi sur le cannibalisme au Congo des détails plus épouvantables encore. Un jour, on s'apprêtait à tuer un prisonnier de guerre. On attendit quelque temps l'acheteur de la tête; mais comme il tardait à venir, les acquéreurs des jambes et des bras réclamèrent leurs morceaux. Et on les servit!...”

Je juge les lecteurs suffisamment édifiés!

Grands, forts, d'une carrure superbe, les Bangalas peuvent compter parmi les plus beaux noirs du Congo. Leur tatouage qui consiste en une crête sur le front, prolongeant la ligne du nez et en trois séries d'entailles simulant les feuilles de palmier, sur les tempes, ne les enlaidit pas, chose curieuse, mais leur donne un je ne sais quoi de martial. Par contre rien de plus hideux qu'un de ces individus tatoués quand il juge bon de s'affubler d'une défroque européenne. La chose est rare du reste, les „complets” ne courant pas le pays, et l'habillement ordinaire de ces sauvages consistant en un pagne de fibres ou d'écorce, teint en rouge. Les femmes, en particulier, portent une sorte de tutu de