

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 55 (1982)

Heft: 8: Zur Einführung des Taktfahrplans : Ausflüge ... mit Takt = A propos de l'horaire cadencé : excursions ... à votre rythme = Con l'introduzione dell'orario cadenzato : gite ... al vostro ritmo! = Introduction of the regular interval timetable : excursions ... to a new rhythm!

Artikel: Eine Reise von Basel nach Mailand im Juni 1875 : aus einem Tagebuch = Voyage de Bâle à Milan en juin 1875 : extrait du journal d'un voyageur = Un viaggio da Basilea a Milano nel giugno del 1875 : da un diario = A journey from Basle to Milan in June 1875...

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774094>

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: 26.03.2026

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



20 2

lich meine Reise-Kasse mit goldenen (französischen) Zehn- und Zwanzigfrankenstücken füllen. Diese Goldstücke können mir auch in Mailand, meinem Reiseziel, für die Seidenkäufe dienlich sein.

Mit der Schweizerischen Centralbahn über den Hauenstein (17.10 Uhr)

Ich muss mich beeilen: Da die Schweiz keine Nachtkurse kennt, fährt die letzte Bahn, mit Anschluss nach Luzern, schon im Laufe des Nachmittags in Basel ab. Nach der Abfahrt in Basel ruht der Blick gerne auf den stillen, idyllischen Landschaftsbildern des Juras (23). Es folgt der Hauensteiner-Tunnel, das Thor zur inneren Schweiz. Olten ist der Knotenpunkt der schweizerischen Bahnen (22). Ich muss mich an das andere Ende des Bahnhofes begeben, wo der Zug nach Luzern schon wartet. Bald fährt die Bahn durch Wälder und Wiesen. Ich sehe rechts den wilden Pilatus (24), links die milde Rigi. Noch bevor der Zug den am Ufer des Vierwaldstättersees gelegenen Bahnhof der Stadt Luzern erreicht, sehe ich im Hintergrund die Gipfel der Urschweiz.

Übernachtung in Luzern (20.06 Uhr)

Luzern hat seinen Weltruf durch die glückliche Vereinigung idyllisch-freundlicher

Hügelnatur, welche unmittelbar von grossartigen Alpen-Partien umgeben ist. Es ist ein wundervolles Panorama, das hier im Abendlicht sich ausbreitet.

Eine neue Steinbrücke, welche jeder Grossstadt Ehre machen würde, verbindet beide Ufer der Reuss. Ich setze mich in den Hotelomnibus, der seine Gäste bald auf dem kürzesten Wege auf die dem Bahnhof gegenüberliegende Seite bringen wird. Dort befindet sich auch der Landungsplatz der Dampfboote (25). Im Gasthof Schwan lege ich mich nach dem Nachessen erschöpft von der Reise zur Ruhe.

Dampfschiff nach Flüelen (5.00 Uhr)

Das erste Schiff nach Flüelen legt um 5 Uhr morgens ab. Nach und nach erweitert sich der See, und das Dampfschiff fährt in den Kreuztrichter ein, wo sich die vier Arme des Vierwaldstättersees kreuzen. Links erblickt man bald die mit Kurhäusern bevölkerte und nun mit den Schienensträngen der neuen Bahn versehene Rigi. Es erscheint auf den ersten Augenblick ungewohnt, dass ein pustendes, seltsam geformtes Dampfross die Hänge hinaufkeucht (27). Aber andererseits ist nicht zu vergessen, wie durch dieses Vehikel der Besuch dieser herrlichen Stätte leicht und bequem geworden ist. Auf dem letzten Theil der Fahrt fahren wir

Noch bevor in der Schweiz selbst eine Eisenbahnlinie gebaut wurde, hatte 1844 das neue Verkehrsmittel von Strassburg her Schweizer Boden erreicht. Der Basler Bahnhof befand sich in der Nähe des St. Johannstors. 1860 wurde er an den heutigen Standort verlegt (im Vordergrund des Bildes 20) und 1873 durch eine Linie über den Rhein (auf dem Bild noch nicht vorhanden) mit dem 1855 eröffneten Badischen Bahnhof in Kleinbasel verbunden. Die Basler Verbindungsbahn schloss das schweizerische Bahnnetz an das deutsche an und wurde zu einem der wichtigsten Glieder im internationalen Bahnverkehr mit der Schweiz (21)

20 La Gare centrale de Bâle, de 1860, fut reliée en 1873 par une ligne sur le Rhin (qui n'existe pas encore sur notre illustration) avec la gare badoise inaugurée en 1855 à Petit-Bâle.

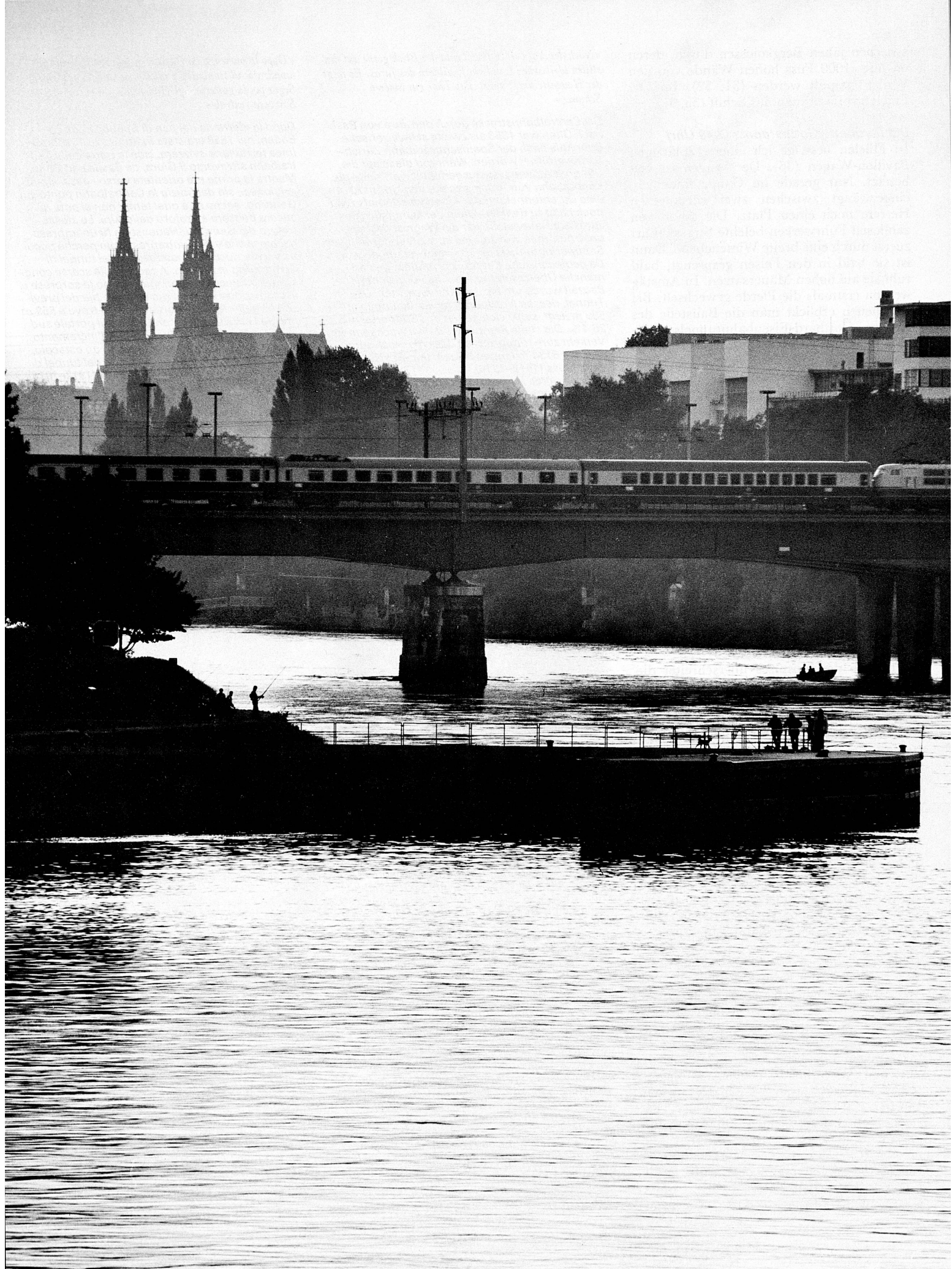
21 La ligne bâloise de raccordement est aujourd'hui un des tronçons les plus importants du trafic ferroviaire international avec la Suisse

20 La stazione centrale di Basilea, costruita nel 1860, venne racciordata nel 1873 mediante una linea sopra il Reno (non figura ancora nell'illustrazione) alla stazione delle ferrovie tedesche che era stata inaugurata nel 1855.

21 Il raccordo basilese oggi giorno è uno dei più importanti anelli nella rete del traffico ferroviario internazionale con la Svizzera

20 The central station at Basle (erected in 1860) was connected with the Baden station (opened in 1855) in Lesser Basle in 1873 by a line crossing the Rhine (which was not yet in existence when the picture was taken).

21 This connecting line at Basle is today an important link between Swiss and international rail traffic



zwischen jähren Bergkolossen durch, deren oft über 1000 Fuss hohen Wände von den Wellen bespült werden (31, 32). Im Ort Flüelen verlässt man das Schiff (35, 37).

Die berühmte Gotthardpost (7.40 Uhr)

In Flüelen besteige ich einen 12plätzigen Pavillon-Wagen (36). Der Wagen ist voll besetzt. Nur gerade im Coupé finde ich, eingezwängt zwischen zwei korpulenten Herren, noch einen Platz. Die schon von zahllosen Fuhrwerken belebte Strasse führt zuerst durch eine breite Wiesenebene. Dann ist sie bald in den Felsen gesprengt, bald ruht sie auf hohen Mauersätzen. In Amstäg werden erstmals die Pferde gewechselt. Bei Göschenen erblickt man die Baustelle des grossen Gotthard-Eisenbahntunnels, welcher den Norden mit dem Süden Europas verbinden soll (38). Nun folgt die Schölle- nen, die «Strasse der Schrecken», mit ihren wilden, meist senkrechten Felsen. Der Weg führt durch Galerien zur neuen Teufels- brücke, die sich stolz über die alte Brücke wölbt (39, 40).

In Andermatt werden die Pferde erneut ge- wechselt (41). Hier finden wir Reisende endlich Zeit für ein Mittagessen.

Dann geht es weiter zum Hospiz, wo nicht nur die Pferde gewechselt, sondern auch der Kutscher abgelöst wird (42). Hier, auf der Höhe des Passes, steht die berühmte Toten- kapelle, wo die verunglückten Reisenden aufgebahrt werden (43). Mit Schauern zeigt uns der Condukteur die Stelle, wo im November des letzten Jahres zehn Schlitten des Postkurses von einer Lawine von der Strasse weggeffegt wurden.

Unterhalb des Hospizes überschreitet die Strasse den Tessin. Dann senkt sie sich in eine enge Thalschlucht und mit zahllosen Zickzack-Windungen in das Livinenthal (44, 45). Gegen Abend erreichen wir Airolo, wo wir einen kleinen Imbiss einnehmen. Nun folgen Faido und Bodio, wo jedesmal erneut die Pferde gewechselt werden.

Endlich in Südeuropa (21.10 Uhr)

Biasca ist die erste Station der eben in Betrieb genommenen Tessiner Gotthard- bahn. Hier steigen die Reisenden von der Postkutsche in die Bahn um. In Bellinzona muss erneut umgestiegen werden. Es ist Mitternacht, als uns die Postkutsche auf- nimmt, die uns nach Lugano bringt (48).

Über den Monte Ceneri (23.45 Uhr)

Von Bellinzona fährt der Postwagen in rund vier Stunden nach Lugano. Bei Cadenazzo wird das Thal noch in völliger Dunkelheit verlassen. Durch Kastanienwälder geht es in Windungen zur Passhöhe des Monte Ce- neri. Von der Höhe abwärts gelangen wir durch ein fruchtbares Gelände mit Hügel- reihen zu beiden Seiten nach der Station Lugano, von wo die zweite Strecke der Tes- siner Gotthardbahn nach Chiasso führt (49). Dort finden wir einige Minuten Zeit für ein Frühstück. In der Morgendämme- rung verlassen wir mit dem Zug die Stadt Lugano. Nach einer kurzen Fahrzeit muss noch einmal vom Zug zur Kutsche gewech-

«Nach der Abfahrt in Basel ruht der Blick gerne auf den stillen idyllischen Landschaftsbildern des Juras. Es folgt der Hauensteiner-Tunnel, das Thor zur inneren Schweiz»

Die Centralbahnstrecke durch den Jura von Basel nach Olten war 1858 als zweite schweizerische Bahnlinie nach der Spanischbrötlbahn Zürich-Baden eröffnet worden. Während diese auf die Bündner Alpenpässe ausgerichtet war, zielte die Centralbahn von Anfang an auf den Gotthard. An eine Durchtunnelung der Alpen war damals zwar noch nicht zu denken. Allein der Durchstich des Juras am Hauenstein war ein Wagnis, das nur unternommen wurde, weil kurz zuvor der Bau des Semmeringtunnels in Österreich gelungen war. Da geotechnische Kenntnisse fehlten, gab es manche Überraschung, und die vorgesehene Bauzeit wurde um ein Jahr überschritten. Der Tunnel, dessen Nordportal bei Läufelfingen auf 559 m liegt, senkt sich gegen das Südportal mit 26,4 ‰. Die steile Rampe wurde bei wachsendem Verkehr zum Hindernis, so dass man sich zum Bau des 8134 m langen Hauenstein-Basis tunnels entschloss (1912–1916).

Auf der «alten Hauensteinlinie» verkehren heute Regionalzüge, auch dient sie gelegentlich als will- kommene Ausweichlinie. Unverändert seit der Bauzeit steht der 128 m lange massive steinerne Viadukt beim Baselbieter Dorf Rümelingen

«Dopo la partenza da Basilea lo sguardo si ferma ammirato sul tranquillo e idillico paesaggio del Giura. Segue poi la galleria dell'Hauenstein, la porta verso la Svizzera centrale»

Dopo la «ferrovia del pan di Spagna» Zurigo-Baden, nel 1858 era stata inaugurata la seconda linea ferroviaria svizzera, cioè la tratta della Centralbahn attraverso il Giura, da Basilea ad Olten. Mentre la prima era orientata verso i passi alpini grigionesi, sin dall'inizio la Centralbahn puntò sul Gottardo, anche se a quei tempi non si poteva ancora pensare al traforo delle Alpi. Lo stesso traforo del Giura sull'Hauenstein fu un'impresa rischiosa che venne intrapresa solo perché poco prima era riuscita la costruzione del tunnel di Semmering in Austria. A causa delle scarse conoscenze geotecniche non mancarono le sorprese e la costruzione si protrasse un anno più del previ- sto. La galleria, il cui portale nord si trova a 559 m presso Läufelfingen, scende verso il portale sud con una pendenza del 26,4 ‰. Con l'incremento del traffico la ripida rampa divenne un ostacolo, per cui venne decisa la costruzione del tunnel di base dell'Hauenstein lungo 8134 m (1912–1916). Sulla «vecchia linea dell'Hauenstein» ora circola- no i treni regionali; in certe circostanze essa costi- tuisce una linea alternativa alla quale si fa volen- tieri ricorso. Presso il villaggio di Rümelingen BL sorge il massiccio viadotto di pietra, lungo 128 m



Olten

«Après le départ de Bâle, le regard repose sur les calmes paysages idylliques du Jura. Vient ensuite le tunnel du Hauenstein, porte ouverte sur l'intérieur de la Suisse»

Le tronçon du Chemin de fer central à travers le Jura entre Bâle et Olten, inauguré en 1858, fut la seconde ligne suisse de chemin de fer après celle des «petits pains d'Espagne» entre Zurich et Baden. Tandis que cette dernière était orientée vers les cols alpestres des Grisons, le Chemin de fer central visait dès le début le Gothard. Toutefois, on ne pensait pas encore à l'époque au per- cement d'un tunnel à travers les Alpes. Déjà la percée du Jura au Hauenstein était hasardeuse; elle fut entreprise parce que peu auparavant la construction du tunnel du Semmering en Au- triche avait été couronnée de succès. Comme on manquait des connaissances géotechniques né- cessaires, on eut bien des surprises et le délai prévu pour la construction fut dépassé d'une an- née. Le tunnel, dont l'entrée nord près de Läufel- fingen est à l'altitude de 559 m s'abaisse vers l'entrée sud par une pente de 26,4 ‰. Cette forte déclivité devint un obstacle quand le trafic aug- menta, de sorte que l'on décida de construire (de 1912 à 1916) le tunnel de base du Hauenstein long de 8134 m.

Sur l'ancienne ligne du Hauenstein» circulent aujourd'hui des trains régionaux, mais elle est utile aussi à l'occasion comme voie d'évitement. Le viaduc massif en pierre près de Rümelingen BL est resté inchangé depuis l'époque de la cons- truction

«After our departure from Basle the eyes are glad to rest on the quiet, idyllic landscapes of the Jura. Then comes the Hauenstein Tunnel, the gateway to inner Switzerland»

The Central Railway line from Basle to Olten through the Jura had been opened in 1858 as the second Swiss railway after the so-called "Spanish Roll" line between Zurich and Baden. While the latter had been built with the Alpine passes of the Grisons in mind, the Central Railway was meant from the first as an approach to the Gotthard. A tunnel through the Alps was not really thought of at the time. Even the Hauenstein Tunnel through the Jura was a risky venture that had only been undertaken because the construction of the Semmering Tunnel in Austria had been success- ful a short time before. As the geotechnical knowledge of the time was insufficient, there were many surprises and the intended construc- tion period was exceeded by a year. The tunnel, with its northern entrance near Läufelfingen at an altitude of 559 metres, runs downhill towards the southern portal at a gradient of about 1 in 38. This steep gradient became a hindrance as traffic in- creased, so that it was later decided to replace it by constructing the 8134-metre Hauenstein Basis Tunnel (1912–1916).

The "old Hauenstein line" is today used by re- gional trains and occasionally serves as a wel- come alternative. The solid masonry viaduct near the village of Rümelingen in the Canton of Basle, which is 128 metres long, has not been changed since it was first erected



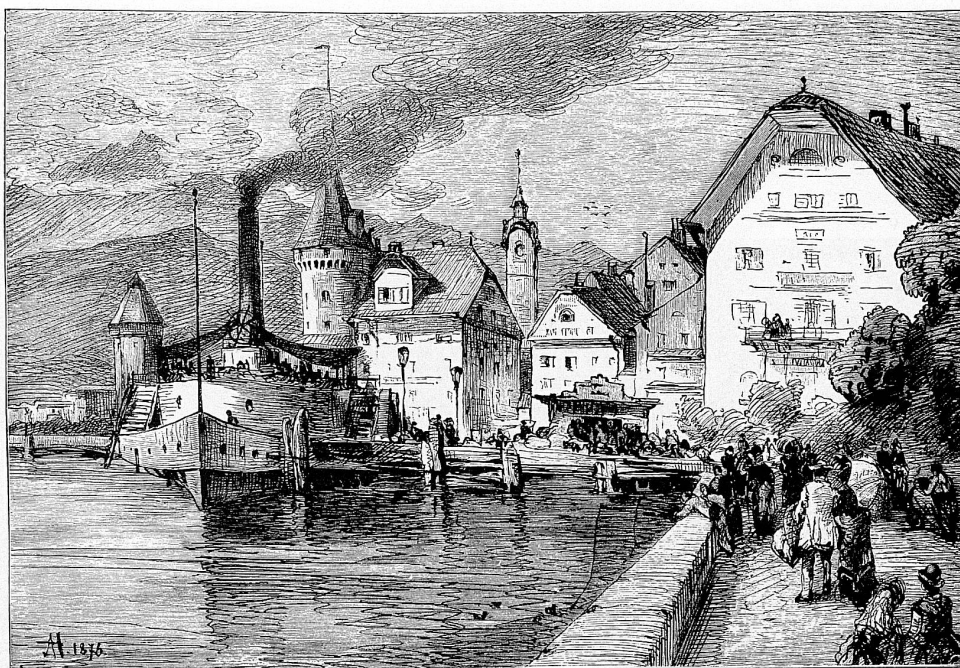


selt werden, die den Reisenden über den Zoll nach Camerlata, der ersten Station der Bahnlinie nach Mailand führt.

Endlich in Mailand, 8. Juni 1875, 9.25 Uhr

Nach gegen zwei Tagen Reise treffe ich am Morgen endlich im Bahnhof der lombardischen Hauptstadt Mailand ein. Er ist einer der schönsten Bahnhöfe Europas, ein prächtiges, grosses Gebäude mit hübschen Fresken. Mailand ist die reiche und industrielle Capitale Norditaliens, der erste Bankplatz des Landes und eine blühende Fabrik- und Handelsstadt. Die Stadt selbst mit ihrem Dom, mit ihren ansehnlichen Palästen und den stylvollen Bauten, mit den hübschen Strassen und grossen Plätzen, mit den vielen eleganten Läden darf den Anspruch erheben, eine der schönsten und grössten Städte Europas zu sein.

Hier endet meine Reise. Am Bahnhof erwartet mich bereits mein italienischer Geschäftsfreund, mit dem ich nun am lombardischen Seidenmarkt gute Geschäfte zu machen hoffe.



25

24 «Bald fährt die Bahn durch Wälder und Wiesen. Ich sehe rechts den wilden Pilatus, links die milde Rigi»

«Bientôt la ligne traverse des forêts et des prairies. Je vois à droite le Pilate abrupt, à gauche le Rigi en pente douce»

«Presto il treno passa attraverso boschi e prati. Sulla destra scorgo il selvaggio Pilatus, a sinistra il dolce Rigi»

“Very soon the train is travelling through woods and meadows. I see the wild Pilatus on the right, the mild Rigi on the left”

Gotthard-Intercity vor dem Pilatus (2123 m)
L'Intercity du Gothard au pied du Pilate
Intercity del Gottardo davanti al Pilatus
A Gotthard intercity train with Pilatus behind it

25 Die Vierwaldstätterseeschiffe landeten in Luzern ursprünglich am rechten Ufer nahe den Hotels, heute befindet sich die Lände wenige Schritte vom Bahnhof.

26 Über der «Stadt Luzern», einem der erhaltenen fünf Raddampfer, ragt auf dem Überrest der Kuppelhalle des 1971 von einem Brand heimgesuchten Luzerner Bahnhofs die Figurengruppe von Richard Kissling «Genius auf Flügelrad»

Au début, les bateaux du lac des Quatre-Cantons accostaient à Lucerne sur la rive droite près des hôtels; aujourd'hui, le débarcadère se trouve à quelques pas de la gare.

26 Au-dessus du «Ville de Lucerne», un des cinq bateaux à aubes qui subsistent, se dresse, couvrant la carcasse de la halle ferroviaire de Lucerne, qui a été incendiée en 1971, le groupe sculpté de Richard Kissling «Le génie sur une roue ailée»

25 In origine, a Lucerna i battelli del lago dei Quattro Cantoni attraccavano alla riva destra, vicino agli alberghi; ora l'imbarcadere si trova a pochi passi dalla stazione.

26 Oltre il battello «Città di Lucerna», che è uno dei cinque esemplari a vapore conservati, si scorge in alto il gruppo allegorico «Genio sulla ruota alata», dovuto a Richard Kissling, che sovrasta i resti della cupola della stazione di Lucerna distrutta da un incendio nel 1971

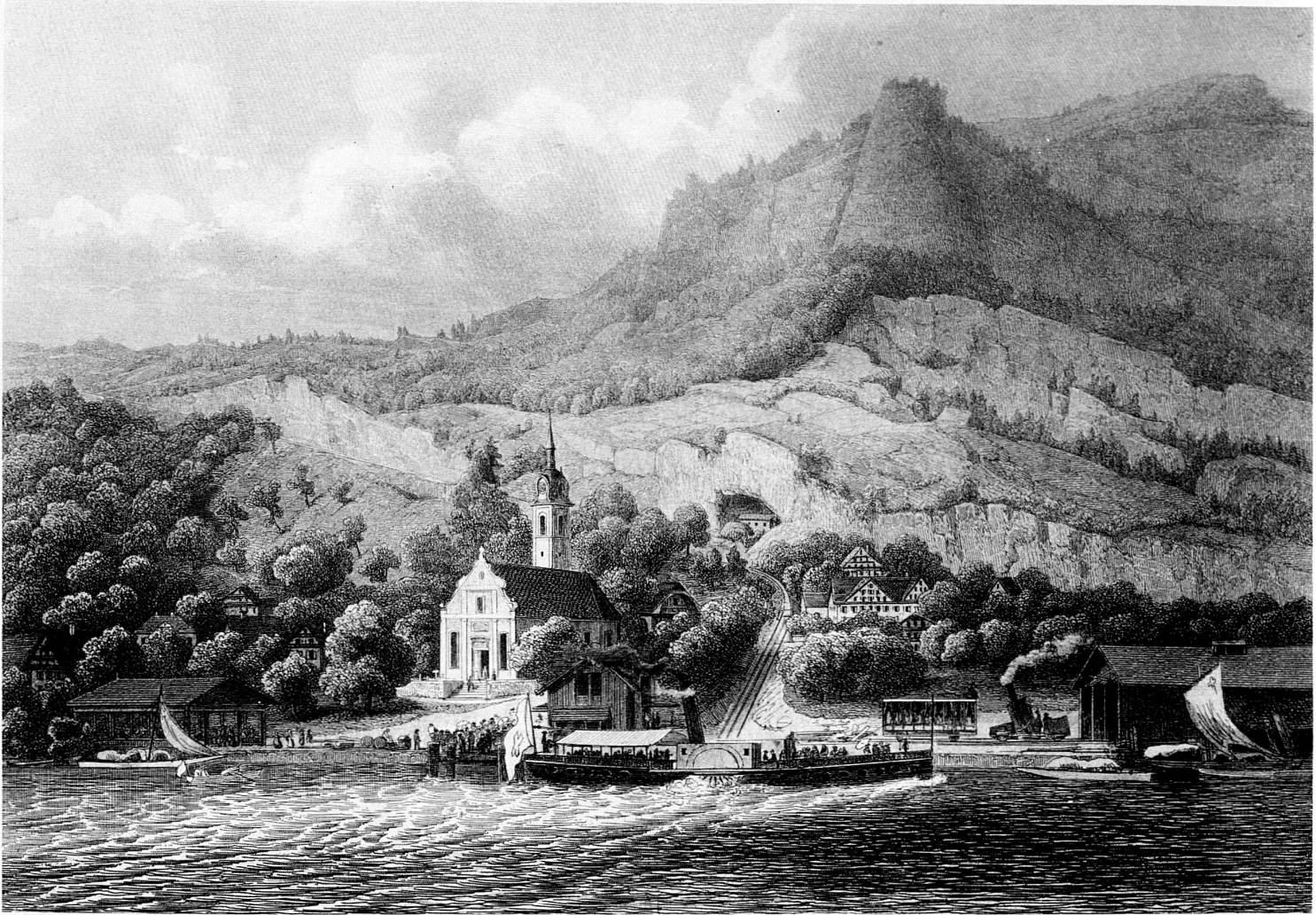
25 The boats plying on the Lake of Lucerne used to put in on the right-hand bank in Lucerne, near the hotels. Today the landing-stage is only a few steps from the station.

26 Above the "Stadt Luzern", one of five surviving paddle steamers, Richard Kissling's group of figures entitled "Genius on a Winged Wheel" crowns the ruins of the station hall at Lucerne, which burnt down in 1971

26



25



27

«Links erblickt man bald die mit Kurhäusern bevölkerte und nun mit den Schienensträngen der neuen Bahn versehene Rigi»

«A gauche on aperçoit bientôt le Rigi, peuplé d'hôtels de cure et sillonné maintenant par les rails du nouveau funiculaire»

«A sinistra si scorge presto il Rigi, popolato di case di cura, ed ora percorso dai fasci di binari della nuova ferrovia»

“On the left one can see the Rigi, scattered with sanatoria and now marked by the tracks of the railway”

1871 war die Vitznau-Rigi-Bahn eröffnet worden
Le chemin de fer de Vitznau au Rigi a été inauguré en 1871 / Nel 1871 era stata inaugurata la ferrovia Vitznau-Rigi / The Vitznau-Rigi Railway had been put in service in 1871

28



Voyage de Bâle à Milan en juin 1875

Extrait du journal d'un voyageur

Un marchand de soieries de Francfort, qui a fait en juin 1875 le trajet du Gothard de Bâle à Milan, a laissé des notes de voyage qui révèlent les inconvénients d'un voyage à cette époque. Celui-ci durait deux jours au cours desquels on était en mouvement pendant trente et une heures et demie ! Le voyageur devait changer neuf fois de moyens de transport, qui étaient de trois types différents : train, bateau et diligence postale. Le même trajet direct se fait aujourd'hui en six heures. Un train part de Bâle toutes les heures ; il va 17 fois jusqu'à Chiasso et 12 fois jusqu'à Milan.

A ce récit de voyage nous avons adjoint des illustrations de l'époque : des gravures sur bois qui ornaient alors les ouvrages de luxe sur la Suisse. C'étaient en général d'épais volumes à tranche dorée avec des ornements dorés aussi, qui étaient très appréciés et correspondaient à nos albums photographiques d'aujourd'hui. Nous avons mis

en regard des anciennes illustrations des photos d'un voyage actuel au Gothard, mais d'un voyage non pas rapide en wagons directs, mais dans le style de 1875 lorsque le tunnel du Gothard était en construction, donc avec de fréquents changements d'un moyen de transport à l'autre: de Lucerne à

Flüelen en bateau, par le chemin de fer à crémaillère entre Göschenen et Andermatt, et de là en diligence postale par le col du Gothard jusqu'à Airolo. Au lieu de partir de Bâle, on peut évidemment entreprendre le voyage en partant de Suisse romande et en passant par Berne et Lucerne. Malgré ces

incommodités, ce voyage peut être accompli en douze heures, et même avec la possibilité de choisir deux heures de départ différentes, ou de sauter un train, tout en arrivant à Chiasso ou à Milan le jour même ... cela grâce à l'horaire cadencé et aux excellentes correspondances (voir page 46).



29/30 Blick vom Axenstein über Seelisberg gegen Pilatus und Bürgenstock / Vue depuis l'Axenstein sur Seelisberg en direction du Pilate et du Bürgenstock / Sguardo dall'Axenstein, oltre la località di Seelisberg, verso il Pilatus e il Bürgenstock / View from Axenstein over Seelisberg to Pilatus and the Bürgenstock

Entrée en Suisse le 6 juin 1875 à 15 h 55

Je suis arrivé à Petit-Bâle l'après-midi à 4 heures par le chemin de fer du Grand-Duché de Bade. La Suisse ne connaît heureusement pas le fastidieux transit en douane: les passeports ne sont pas nécessaires; les bagages entrent dans le pays sans droits de douane ni contrôle.

La gare badoise est reliée à la Gare centrale dans la grande ville par un chemin de fer de ceinture (20, 21). Là, je dois d'abord changer de l'argent. Je fais remplir ma cassette de voyage de préférence avec des pièces d'or (françaises) de dix et vingt francs. Ces pièces d'or peuvent me servir aussi à Milan,

but de mon voyage, pour mes achats de soieries.

Avec le Chemin de fer central suisse à travers le Hauenstein (17 h 10)

Je dois me dépêcher: comme en Suisse on ne connaît pas les voyages de nuit, le dernier train avec correspondance à Lucerne part de Bâle déjà dans le courant de l'après-midi. Après le départ de Bâle, le regard se pose sur les calmes paysages idylliques du Jura (23). Vient ensuite le tunnel du Hauenstein, porte ouverte sur l'intérieur de la Suisse (22). Olten est le carrefour des chemins de fer suisses. Je dois me rendre à

l'autre extrémité de la gare, où le train pour Lucerne attend déjà.

Bientôt la ligne traverse des forêts et des prairies. Je vois à droite le Pilate abrupt (24) et, à gauche, le Rigi en pente douce. Déjà avant que le train n'ait atteint la gare de la ville de Lucerne, située au bord du lac des Quatre-Cantons, j'aperçois à l'arrière-plan les cimes de la Suisse primitive.

Nuit à Lucerne (20 h 06)

Lucerne doit sa renommée mondiale à la faveur d'une nature aimable et idyllique dans une région de collines cernée de près par des Alpes grandioses. C'est un merveilleux

leux panorama qui se déploie ici dans la lumière du soir.

Un nouveau pont de pierre, qui ferait honneur à n'importe quelle grande ville, relie les deux rives de la Reuss. Je prends place dans l'omnibus de l'hôtel, qui transportera tout à l'heure par le chemin le plus court les clients vers le côté opposé à la gare. C'est là que se trouve le débarcadère des bateaux à vapeur (25). A l'Hôtel du Cygne, épuisé par le voyage, je vais me coucher après le dîner.

En bateau à vapeur vers Flüelen (5 h 00)

Le premier bateau pour Flüelen lève l'ancre à 5 heures du matin. Peu à peu, le lac s'élargit et le bateau à vapeur se trouve à l'endroit où se croisent les quatre bras du lac des Quatre-Cantons. A gauche, on aperçoit le Rigi, peuplé d'hôtels de cure et sillonné maintenant par les rails du nouveau funiculaire (27). On est étonné à première vue de voir un engin à vapeur haletant et de forme curieuse se hisser le long de la pente. Mais il ne faut pas oublier d'autre part combien, grâce à ce véhicule, la visite de cet admirable site est devenue facile et commode.

Sur la dernière partie du trajet, nous passons à travers d'abrupts colosses de pierre, dont les parois rocheuses, hautes par endroits de plus de mille mètres, sont baignées par les flots (31, 32). Arrivé à Flüelen, on quitte le bateau (35, 37).

La célèbre poste du Gothard (7 h 40)

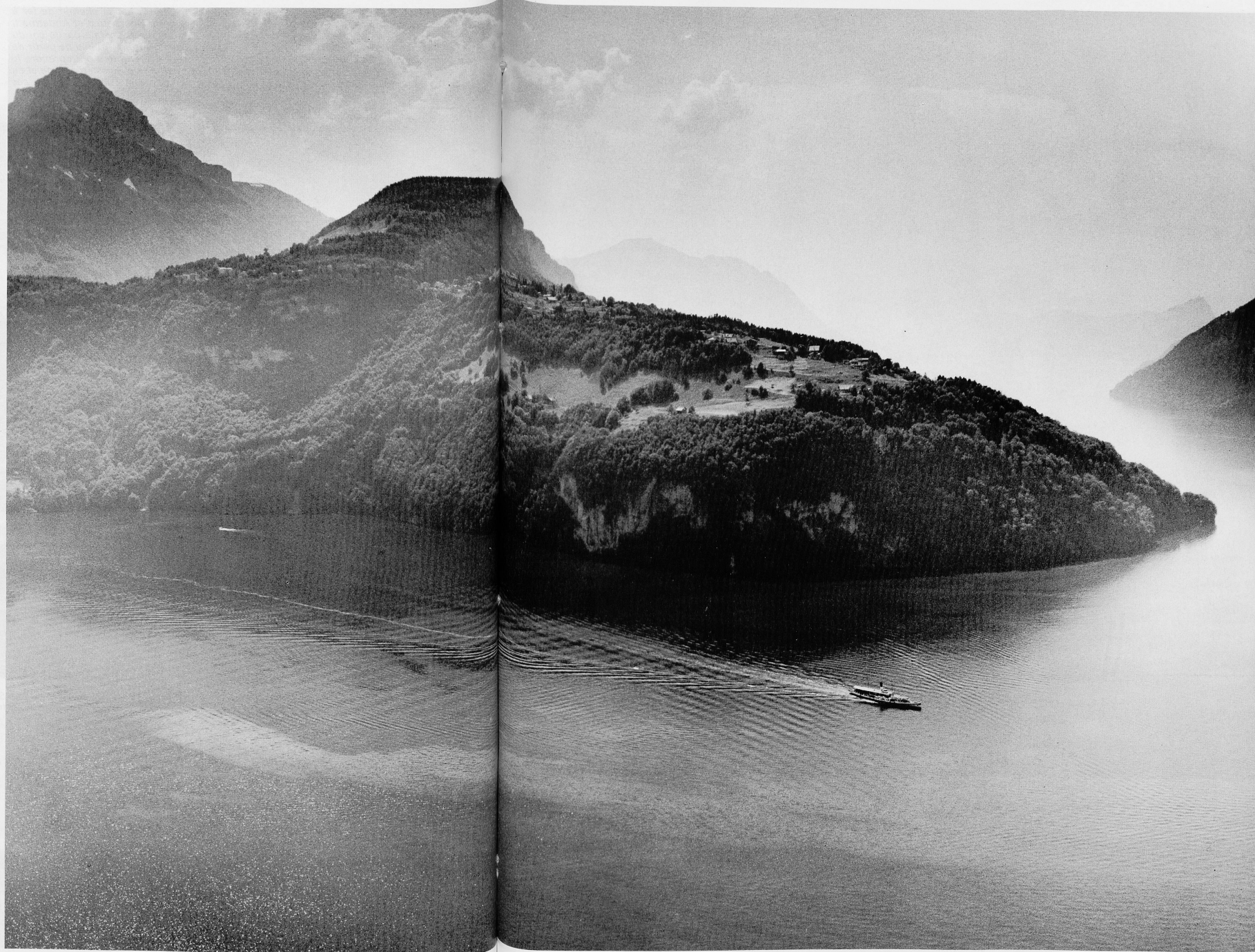
A Flüelen, je monte dans un break à deux places, qui est déjà rempli (36). Je ne trouve une place que dans le coupé, où je suis coincé entre deux messieurs corpulents. La route, animée déjà d'innombrables attelages, traverse d'abord une large pleine verdoyante. Mais bientôt, elle est soit taillée dans la roche, soit soutenue par de hauts remblais de pierre. A Amstäg, on change les chevaux pour la première fois. Près de Göschenen, on aperçoit le chantier du grand tunnel ferroviaire du Gothard, qui doit relier le nord et le sud de l'Europe (38).

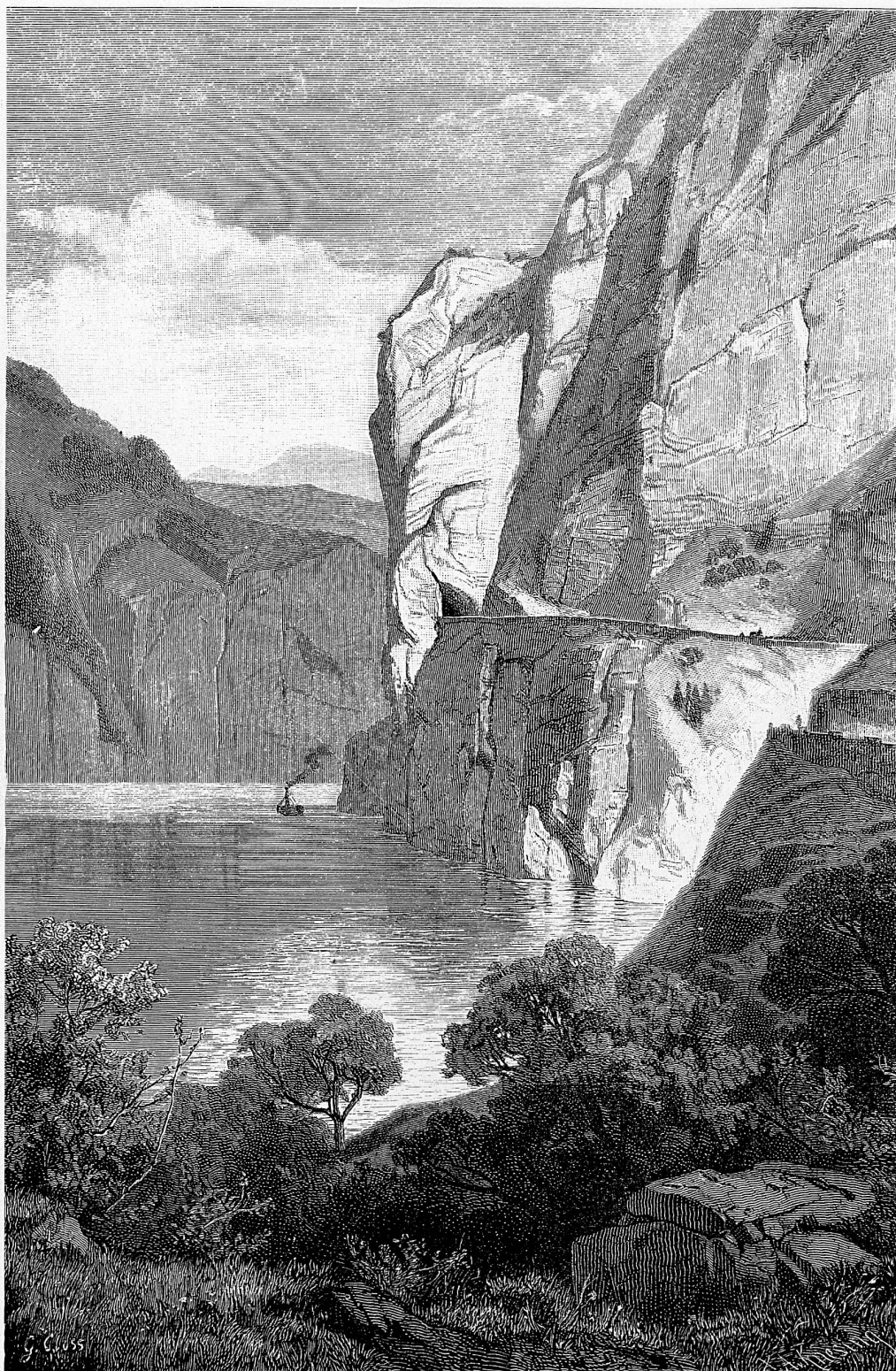
Ensuite viennent les Schöllenen, la «route de la peur», avec ses roches sauvages, le plus souvent à pic. La route conduit par des galeries au nouveau pont du Diable, fièrement arc-bouté au-dessus de l'ancien (39, 40).

A Andermatt, on change de nouveau les chevaux (41). Les voyageurs y trouvent enfin le temps de déjeuner.

On continue ensuite vers l'hospice, où l'on change cette fois non seulement les chevaux mais aussi le cocher (42). C'est ici, sur la hauteur du col, que se dresse la célèbre chapelle des Morts, où l'on expose les corps des voyageurs qui ont succombé à un accident (43). Le cocher nous montre avec un frisson d'horreur l'endroit où, en novembre de l'an passé, dix traîneaux du service des voyageurs ont été emportés hors de la route par une avalanche.

Au-dessous de l'hospice, la route franchit le Tessin. Puis elle descend en d'innombrables lacets à travers une gorge encaissée jusque dans la vallée de la Léventine (44, 45).





Nous atteignons vers le soir Airolo, où nous prenons un léger repas. Puis se suivent Faido et Bodio où, chaque fois, les chevaux sont changés.

Enfin l'Europe méridionale (21 h 10)

Biasca est la première station de la ligne tessinoise du Gothard, qui vient d'être inaugurée. C'est ici que les voyageurs passent de la diligence postale au train. A Bellinzone, on doit descendre encore une fois. Il est minuit lorsque la diligence postale nous accueille pour nous conduire à Lugano (48).

A travers le Monte Ceneri (23 h 45)

La diligence postale franchit en quatre heures le trajet de Bellinzone à Lugano. On quitte près de Cadenazzo la plaine encore plongée dans l'obscurité. On s'élève en lacets à travers des bois de châtaigniers jusqu'au col du Monte Ceneri. Nous redescendons ensuite, à travers un terroir fertile bordé de collines des deux côtés, vers la gare de Lugano, d'où le second tronçon de la ligne tessinoise du Gothard doit nous conduire jusqu'à Chiasso (49). Nous avons là un répit de quelques minutes pour le petit déjeuner. A l'aube, nous quittons par train la ville de Lugano. Après un bref trajet, nous devons changer encore une fois, passant du train à la diligence postale, qui amène les voyageurs, à travers le poste de douane, jusqu'à Camerlata, première station de la ligne de chemin de fer de Milan.

Enfin à Milan le 8 juin 1875, à 9 h 25

Après environ deux jours de voyage, j'arrive enfin le matin à la gare de Milan, la capitale lombarde. C'est une des plus belles gares d'Europe, un grand édifice splendide avec de jolies fresques. Milan est la riche métropole industrielle de l'Italie du Nord, la première place bancaire du pays ainsi qu'une cité florissante de fabriques et de commerce. La ville même, avec son dôme, ses palais imposants, ses édifices de style, ses rues coquettes et ses grandes places, ainsi que sa multitude de magasins élégants, peut s'enorgueillir d'être une des villes les plus grandes et les plus belles d'Europe.

Ici s'achève mon voyage. A la gare m'attend déjà mon partenaire commercial italien, avec qui je compte maintenant conclure de bonnes affaires sur le marché lombard des soieries.

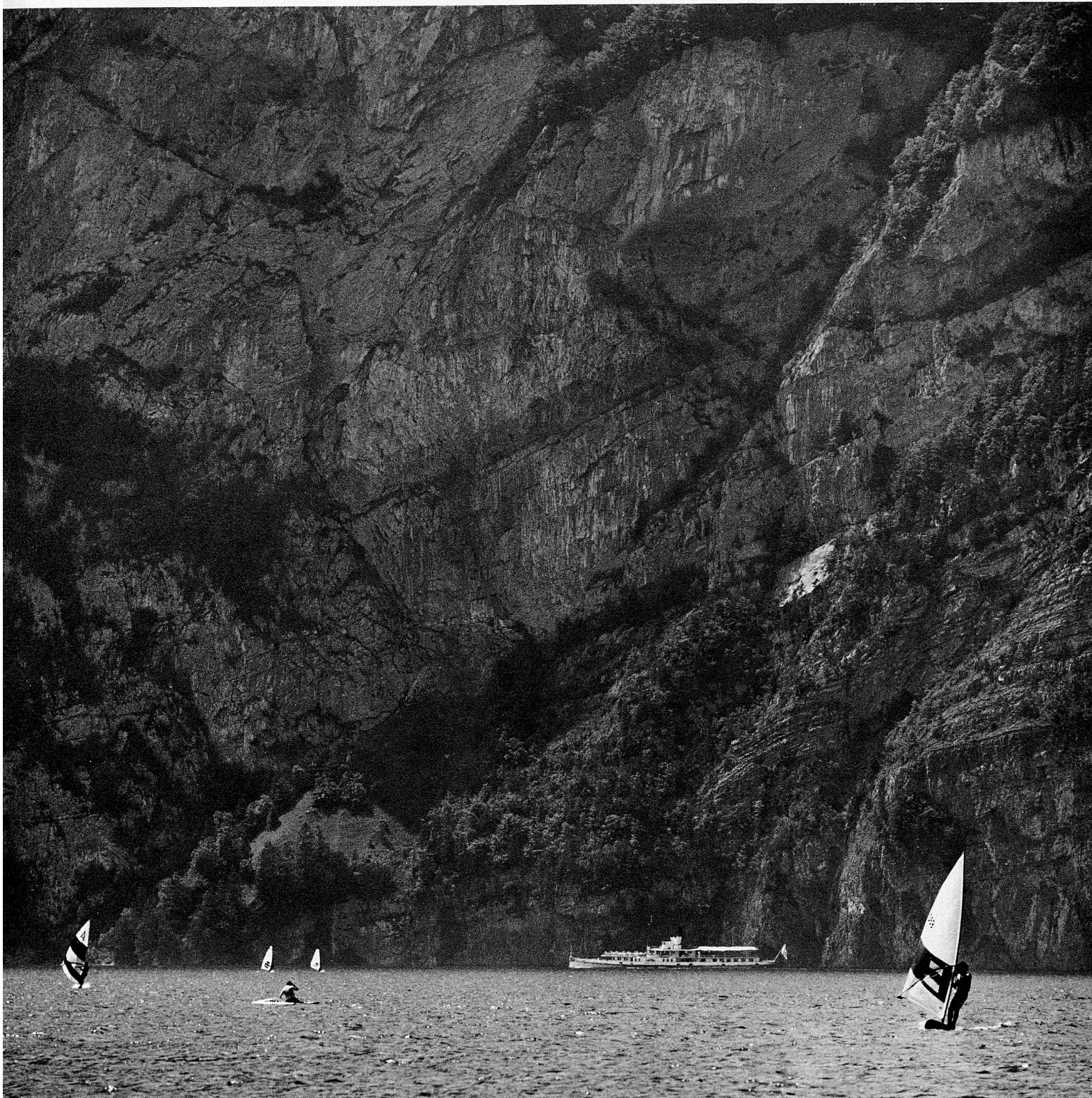
31

«Auf dem letzten Theil der Fahrt fahren wir zwischen jähem Bergkolossen durch, deren oft über 1000 Fuss hohen Wände von den Wellen bespült werden»

«Sur la dernière partie du trajet, nous passons à travers d'abrupts colosses de pierre, dont les parois rocheuses, hautes par endroits de plus de mille mètres, sont baignées par les flots»

«Nell'ultimo tratto del viaggio passiamo fra montagne colossali, che incutono timore, le cui pareti, alte oltre 1000 piedi, sono lambite dalle onde»

«On the last part of the journey we travel between steep mountain hulks whose walls, often over 1000 feet high, are washed by the waves»



32

31 Die Axenflue, vom Südende des Urnersees gesehen.

32 Die Felswände der Tüfelschuchi gegenüber von Sisikon

31 L'Axenflue, vue de l'extrémité sud du lac d'Uri.

32 Les parois rocheuses du «Tüfelschuchi» en face de Sisikon

31 La Axenflue vista dall'estremità sud del lago di Uri.

32 Le pareti di roccia della Tüfelschuchi in faccia a Sisikon

31 The Axenflue seen from the southern end of the Lake of Uri.

32 The rock walls of Tüfelschuchi (Devil's Kitchen) opposite Sisikon

31



Am Urnersee:
33 Flüelen und der Bristen.
34 Ein exponierter Abschnitt der alten Axenstrasse, heute in einem Tunnel umgangen

Sur le lac d'Uri:
33 Flüelen et le Bristen.
34 Un tronçon dangereux de l'ancienne Axenstrasse, évité aujourd'hui grâce à un tunnel

Sul lago di Uri:
33 Flüelen e il Bristen.
34 Un tratto particolarmente pericoloso della vecchia Axenstrasse, che ora viene aggirato attraverso una galleria

On the Lake of Uri:
33 Flüelen and the Bristen.
34 An exposed section of the old Axenstrasse, now bypassed in a tunnel

Un viaggio da Basilea a Milano nel giugno del 1875

Da un diario

Un commerciante di seta di Francoforte, che nel giugno del 1875 effettuò il viaggio da Basilea a Milano attraverso il Gottardo, ci ha tramandato un diario che illustra chiaramente le difficoltà di un viaggio a quei tempi. Egli impiegò due giorni interi, di cui 31 ore e mezza di viaggio effettivo! Egli dovette trasbordare nove volte, cambiando tre mezzi di trasporto: ferrovia, battello e diligenza. Oggigiorno il viaggio diretto comporta meno di 6 ore e da Basilea parte un treno ogni ora: 17 volte al giorno fino a Chiasso e 12 volte fino a Milano. Alle note di viaggio abbiamo aggiunto illustrazioni dell'epoca, silografie tratte dai magnifici volumi dedicati alla Svizzera, con caratteri e taglio dorati, che erano molto apprezzati a quei tempi e che posso-

no essere considerati i precursori dei moderni libri illustrati da fotografie. Accanto alle vecchie illustrazioni proponiamo le fotografie di un odierno viaggio attraverso il Gottardo; non si tratta però di un viaggio con vagoni diretti, bensì sulle orme di quello del 1875 allorché la galleria del Gottardo era ancora in costruzione. Ovviamente ciò comporta numerosi trasbordi da un mezzo di trasporto all'altro: da Lucerna a Flüelen con il battello; con la ferrovia della Schöllenen da Göschenen ad Andermatt e da qui ad Airolo con l'autopostale attraverso il passo del Gottardo. Chi vuole ripetere con fedeltà il viaggio può persino passare attraverso la vecchia linea dell'Hauenstein, da Sissach a Olten. Malgrado le complicazioni, un viaggio del genere può essere compiuto in 12 ore ... grazie all'orario cadenzato ed alle ottime coincidenze che esso offre (vedasi a pagina 46).

Dapprima devo cambiare il denaro. Riempio la mia cassa con pezzi d'oro (francesi) da dieci e venti franchi. A Milano, meta del mio viaggio, potrò servirmi di queste monete d'oro per acquistare la seta.

Con la Centralbahn attraverso l'Hauenstein (ore 17.10)

Devo affrettarmi: in Svizzera i treni non viaggiano di notte e l'ultima partenza, con coincidenza per Lucerna, è prevista da Basilea già nel pomeriggio. Dopo la partenza da Basilea lo sguardo si ferma ammirato sul tranquillo e idillico paesaggio del Giura (23). Segue poi la galleria dell'Hauenstein, la porta verso la Svizzera centrale. Olten è il punto nodale delle ferrovie svizzere (22).

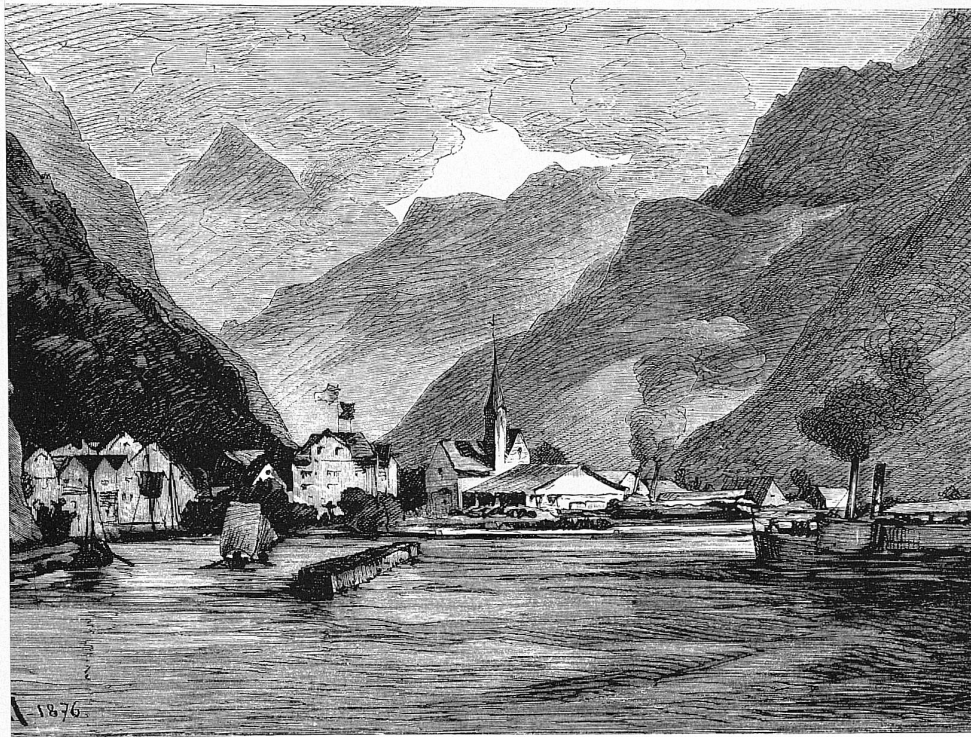
Devo recarmi all'altro capo della stazione dove attende già il treno per Lucerna. Presto il treno passa attraverso boschi e prati. Sulla destra scorgo il selvaggio Pilatus (24), a sinistra il dolce Rigi. Ancora prima che il treno giunga alla stazione di Lucerna, che sorge sulla riva del lago dei Quattro Cantoni, intravedo sullo sfondo le vette della Svizzera primitiva.

Pernottamento a Lucerna (ore 20.06)

Lucerna deve la sua fama mondiale al felice connubio fra l'idillico e invitante paesaggio collinoso e le maestose cime delle Alpi nelle immediate vicinanze. Nella luce della sera, da qui si gode uno splendido panorama. Un nuovo ponte di pietra, che farebbe onore a

Entrata in Svizzera, 6 giugno 1875, ore 15.55
Sono giunto a Basilea alle 4 del pomeriggio con la ferrovia del Granducato di Baden. Per fortuna la Svizzera non conosce noiose formalità doganali. Il bagaglio entra senza visite e sdoganamento. La stazione tedesca è collegata alla stazione centrale da una linea di raccordo (20, 21).





35

35 Ankunft des Dampfschiffs in Flüelen. 1837 fuhr das erste Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee, 1869 waren es bereits 13 Boote. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn verlor die Schifffahrtsgesellschaft ihr Transportmonopol und wandte sich nun vorwiegend dem Touristenverkehr zu.

36 In Flüelen steht die Gotthardpost bereit. Auch sie wird 1882 von der Gotthardbahn abgelöst

35 Arrivée du bateau à vapeur à Flüelen. C'est en 1837 que fut mis en circulation le premier bateau à vapeur sur le lac des Quatre-Cantons; en 1869, il y en avait déjà 13. Avec l'ouverture de la ligne du Gothard, la Compagnie de navigation perdit son monopole des transports et s'orienta désormais de préférence vers le tourisme.

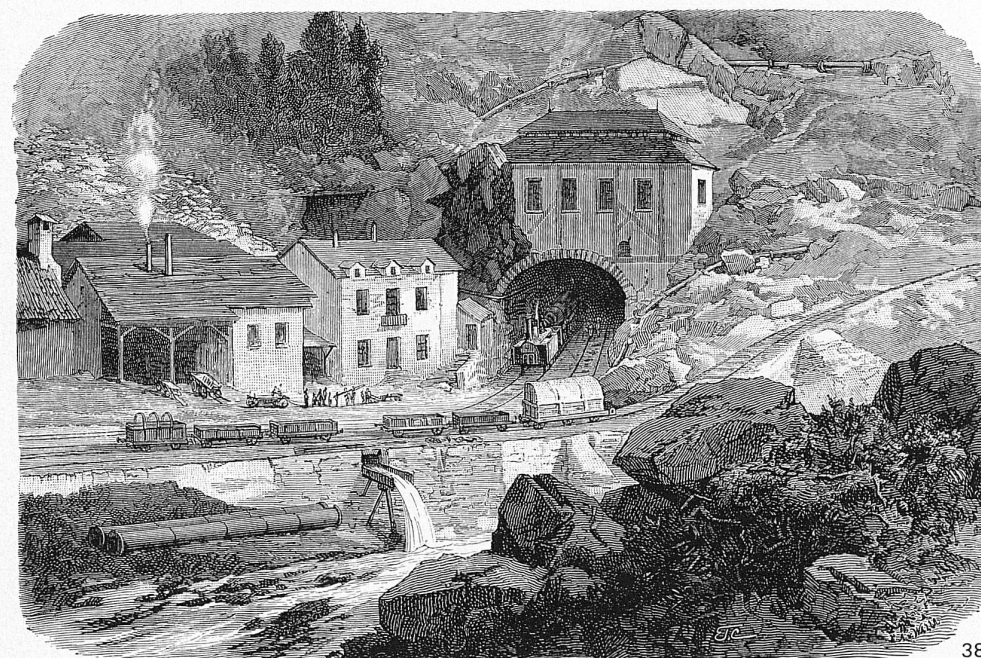
36 A Flüelen, la poste du Gothard est prête au départ. Elle aussi a cédé sa place en 1882 au chemin de fer du Gothard

35 Arrivo del battello a vapore a Flüelen. Nel 1837 fece la sua comparsa il primo battello a vapore sul lago dei Quattro Cantoni; nel 1869 erano già in attività 13 battelli. In seguito all'apertura della ferrovia del Gottardo, la compagnia di navigazione perse il monopolio dei trasporti e si indirizzò prevalentemente verso il traffico turistico.

36 A Flüelen attende la vettura di posta del Gottardo, che però nel 1882 verrà rimpiazzata a sua volta dalla ferrovia del Gottardo

35 The steamer arrives at Flüelen. The first saloon steamer appeared on the Lake of Lucerne in 1837, and by 1869 there were thirteen of them. When the Gotthard Railway was opened the shipping company lost its monopoly and began to cater primarily for tourists.

36 The mail-coach ready to leave Flüelen. It too was replaced by the Gotthard Railway in 1882



38

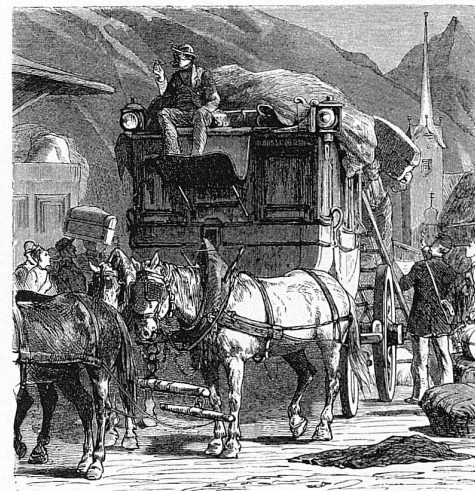
qualsiasi grande città, collega le due rive della Reuss. Prendo posto sull'omnibus dell'albergo che, dopo un breve tragitto, depone i suoi ospiti sulla sponda in faccia alla stazione. Qui si trova pure l'imbarcadere dei battelli a vapore (25). Stanco del viaggio, dopo aver cenato all'albergo «Schwan» vado a dormire.

Battello per Flüelen (ore 5.00)

Il primo battello per Flüelen parte alle 5 del mattino. A poco a poco il lago si allarga e il battello raggiunge il punto dove si incrociano i quattro rami del lago dei Quattro Cantoni. A sinistra si scorge il Rigi, popolato di case di cura, ed ora percorso dai fasci di binari della nuova ferrovia (27). Quello strano cavallo a vapore, sbuffante e dalla sagoma insolita, che si arrampica sui pendii sembra proprio una cosa strana. D'altra parte non si deve dimenticare che questo veicolo permette di visitare comodamente quei luoghi magnifici.

Nell'ultimo tratto del viaggio passiamo fra montagne colossali, che incutono timore, e le cui pareti, alte oltre 1000 piedi, sono lambite dalle onde (31, 32). A Flüelen si scende dal battello (35, 37).

36 37



La famosa posta del Gottardo (ore 7.40)

A Flüelen salgo su una carrozza a 12 posti (36). La vettura è già occupata. Riesco a trovare ancora un posto solo nel coupé, fra due signori corpulenti. La strada, già animata da innumerevoli carri, conduce attraverso un'ampia distesa di prati. Seguono tratti scavati nella roccia e tratti che si snodano su alti muri di sostegno. Ad Amstäg si procede al primo cambio dei cavalli. Dalle parti di Göschenen si scorge il cantiere della grande galleria ferroviaria del Gottardo, che dovrà collegare il nord e il sud d'Europa (38). Si giunge ora alla Schöllenen, la «strada terrificante» con le sue pareti selvagge per lo più perpendicolari. Attraverso le gallerie il cammino conduce al ponte del Diavolo, che si erge maestoso sopra il vecchio ponte (39, 40).

Ad Andermatt vengono cambiati di nuovo i cavalli. Qui noi viaggiatori troviamo finalmente il tempo per pranzare (41). Poi si



37 Der Bahnhof Flüelen steht direkt neben der Schifflande.
38 Grossbaustelle Göschenen. 1875 sind die Arbeiten am Gotthardtunnel in vollem Gang
37 La gare de Flüelen est directement à côté du débarcadère.
38 Le grand chantier de construction de Göschenen. En 1875, les travaux du tunnel du Gothard battaient leur plein

37 La stazione di Flüelen sorge accanto all'imbarcadere.
38 Il grande cantiere di Göschenen. Nel 1875 sono in pieno sviluppo i lavori di costruzione della galleria del Gottardo
37 Flüelen station is just alongside the landing-stage.
38 Göschenen as a building site. Work on the Gotthard Tunnel was in full swing in 1875



39

«Nun folgt die Schöllenen, die «Strasse des Schreckens», mit ihren wilden, meist senkrechten Felsen. Der Weg führt durch Galerien zur neuen Teufelsbrücke, die sich stolz über die alte Brücke wölbt»

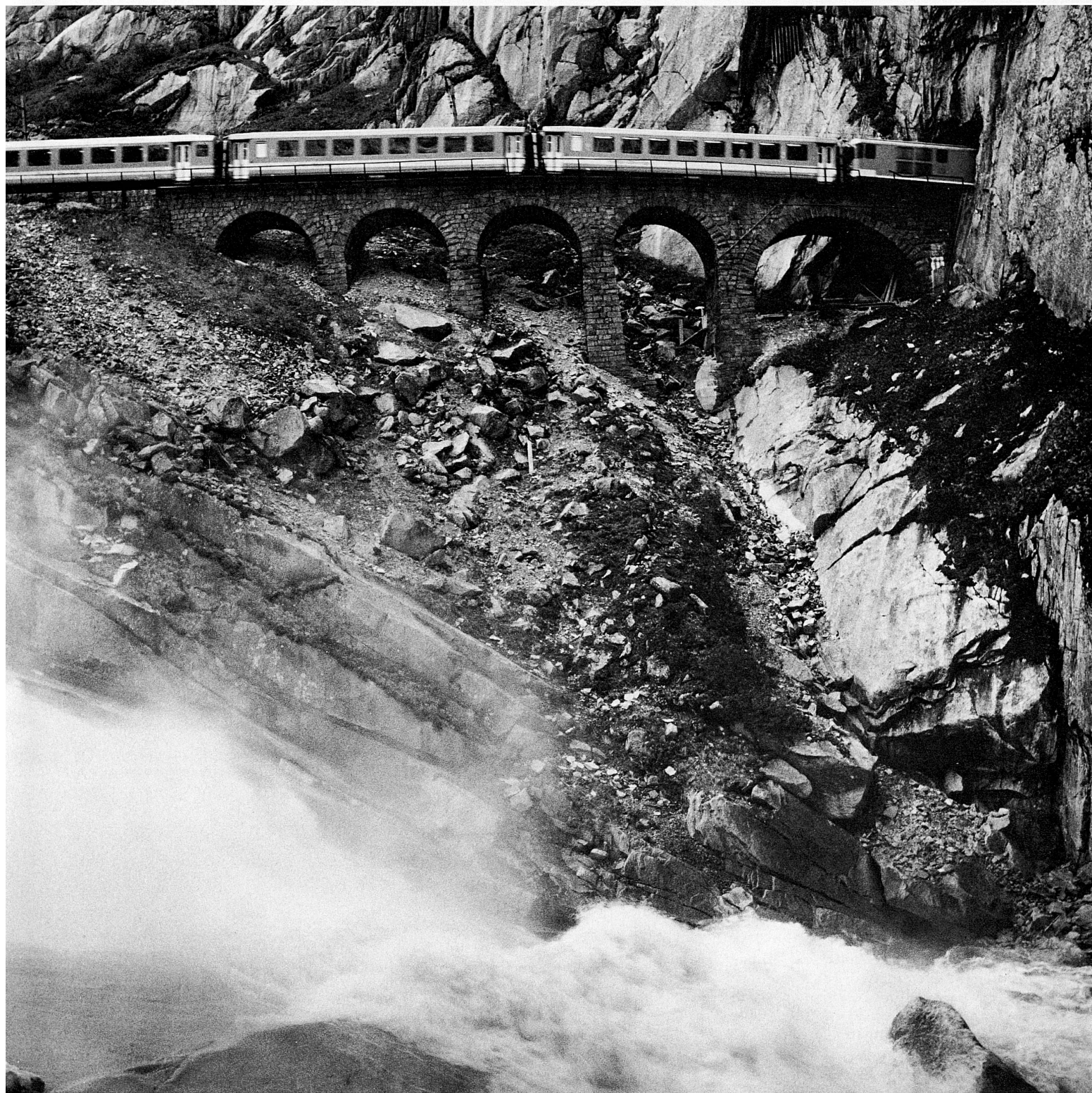
«Ensuite viennent les Schöllenen, la «route de la peur», avec ses roches sauvages le plus souvent à pic. La route conduit par des galeries au nouveau pont du Diable, fièrement arc-bouté au-dessus de l'ancien»

«Si giunge ora alla Schöllenen, la «strada terrificante» con le sue pareti selvagge, per lo più perpendicolari. Attraverso le gallerie il cammino conduce al ponte del Diavolo, che si erge maestoso sopra il vecchio ponte»

«Next comes the Schöllenen, the 'road of dread', with its wild, for the most part vertical rocks. The path leads through galleries to the new Devil's Bridge, which arches proudly over the old bridge»

Die «alte Brücke» ist 1888 eingestürzt, über die «neue Teufelsbrücke» von 1830 spannt sich seit 1956 eine moderne steinverkleidete Betonbrücke. Die 1917 eröffnete Zahnradbahn durch die Schöllenen führt von Göschenen nach Andermatt und weiter über den Oberalppass nach Disentis oder durch den neuen Furkatunnel nach Brig

L'«ancien pont» s'est effondré en 1888; au-dessus du «nouveau pont du Diable» de 1830, un pont moderne en béton à revêtement de pierre projeté depuis 1956 son arche à travers la gorge. Le chemin de fer à crémaillère à travers les Schöllenen, inauguré en 1917, conduit de Göschenen à Andermatt puis, au-delà, par le col d'Oberalp jusqu'à Disentis ou par le nouveau tunnel de la Furka jusqu'à Brigue

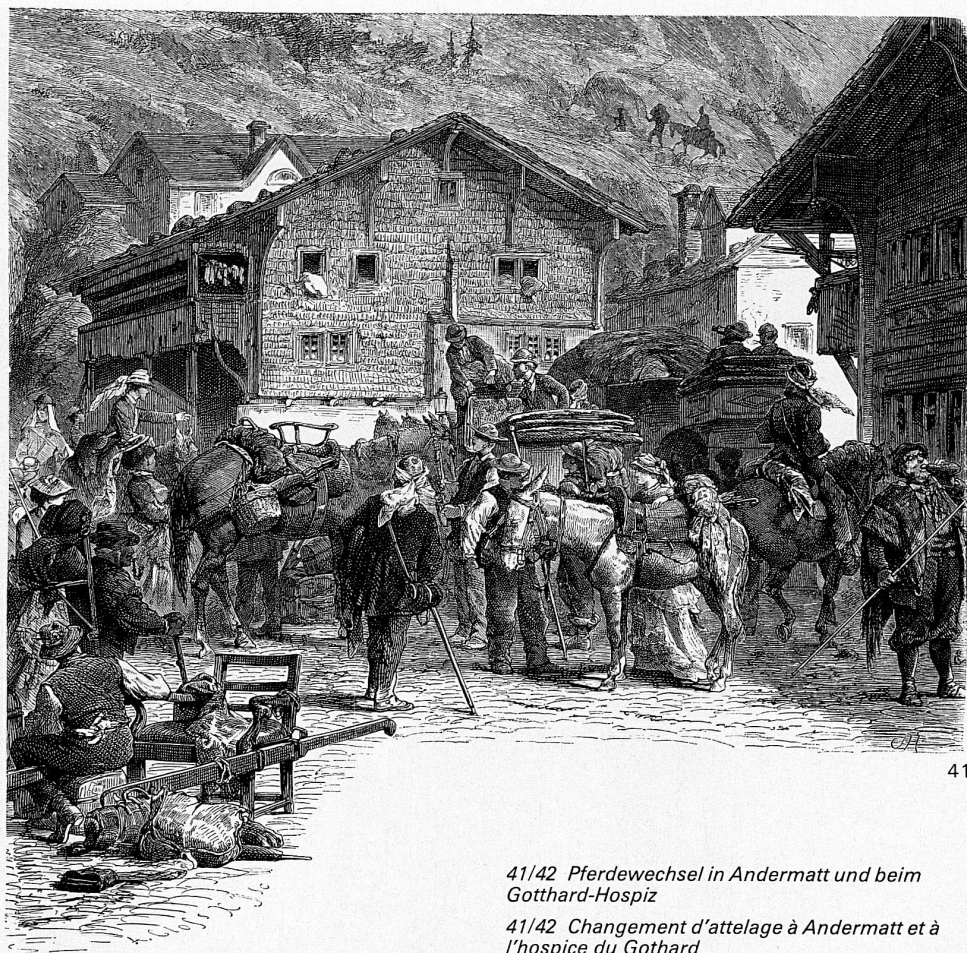


40

Il «vecchio ponte» è crollato nel 1888; sopra il «nuovo ponte del Diavolo» del 1830 sorge un moderno ponte di cemento rivestito di pietra, portato a termine nel 1956. La ferrovia a cremagliera attraverso la Schöllenen, inaugurata nel 1917, conduce da Göschenen ad Andermatt e prosegue attraverso il passo dell'Oberalp fino a Disentis oppure attraverso la nuova galleria della Furka fino a Briga

The "old bridge" collapsed in 1888; a modern stone-faced concrete bridge completed in 1956 now stands above the "new Devil's Bridge". The rack railway through the Schöllenen, inaugurated in 1917, runs from Göschenen to Andermatt and on over the Oberalp Pass to Disentis or through the new Furka Tunnel to Brigue

37



41

41/42 Pferdewechsel in Andermatt und beim Gotthard-Hospiz

41/42 Changement d'attelage à Andermatt et à l'hospice du Gothard

41/42 Cambio dei cavalli ad Andermatt e presso l'ospizio del Gottardo

41/42 Changing horses at Andermatt and beside the Gotthard Hospice

43 Gotthard-Passhöhe, Totenkapelle / Chapelle des morts / Cappella dei morti / Chapel of the Dead

procede per l'ospizio, dove non vengono cambiati solo i cavalli, bensì anche il vetturino (42). Qui, sulla cima del passo, sorge la celebre cappella dei morti dove vengono composti i feretri dei viaggiatori vittime di incidenti (43). Con raccapriccio il vetturino ci mostra il luogo dove, nel novembre dell'anno scorso, dieci slitte del servizio postale vennero spazzate via dalla strada da una valanga.

Poco più in basso dell'ospizio, la strada scavalca il Ticino. Poi scende attraverso una stretta gola e, con innumerevoli tornanti, entra nella Leventina (44, 45). Verso sera giungiamo ad Airolo dove prendiamo uno spuntino. Seguono poi Faido e Bodio, dove ogni volta vengono cambiati i cavalli.

Finalmente nell'Europa meridionale (ore 21.10)

Biasca è la prima stazione della ferrovia del Gottardo ticinese entrata da poco in esercizio. Qui i viaggiatori passano dalla diligenza postale alla ferrovia. A Bellinzona dobbiamo trasbordare di nuovo. È mezzanotte quando possiamo prendere posto nella vettura postale che ci porta a Lugano (48).

Attraverso il Monte Ceneri (ore 23.45)

Da Bellinzona la diligenza impiega circa quattro ore fino a Lugano. A Cadenazzo abbandoniamo la valle che è ancora interamente avvolta nell'oscurità. I tornanti at-

traverso i bosthi di cascani salgono verso il passo del Monte Ceneri. Dalla cima scendiamo attraverso una regione feconda, fiancheggiata da colline, fino alla stazione di Lugano, da dove la seconda tratta della ferrovia del Gottardo conduce a Chiasso (49).

Troviamo alcuni minuti di tempo per la colazione. All'alba lasciamo in treno la città di Lugano. Dopo un breve viaggio si deve passare di nuovo dal treno alla diligenza, che attraverso la dogana conduce i viaggiatori a Camerlata, la prima stazione della linea ferroviaria per Milano.

Finalmente a Milano, 8 giugno 1875, ore 9.25

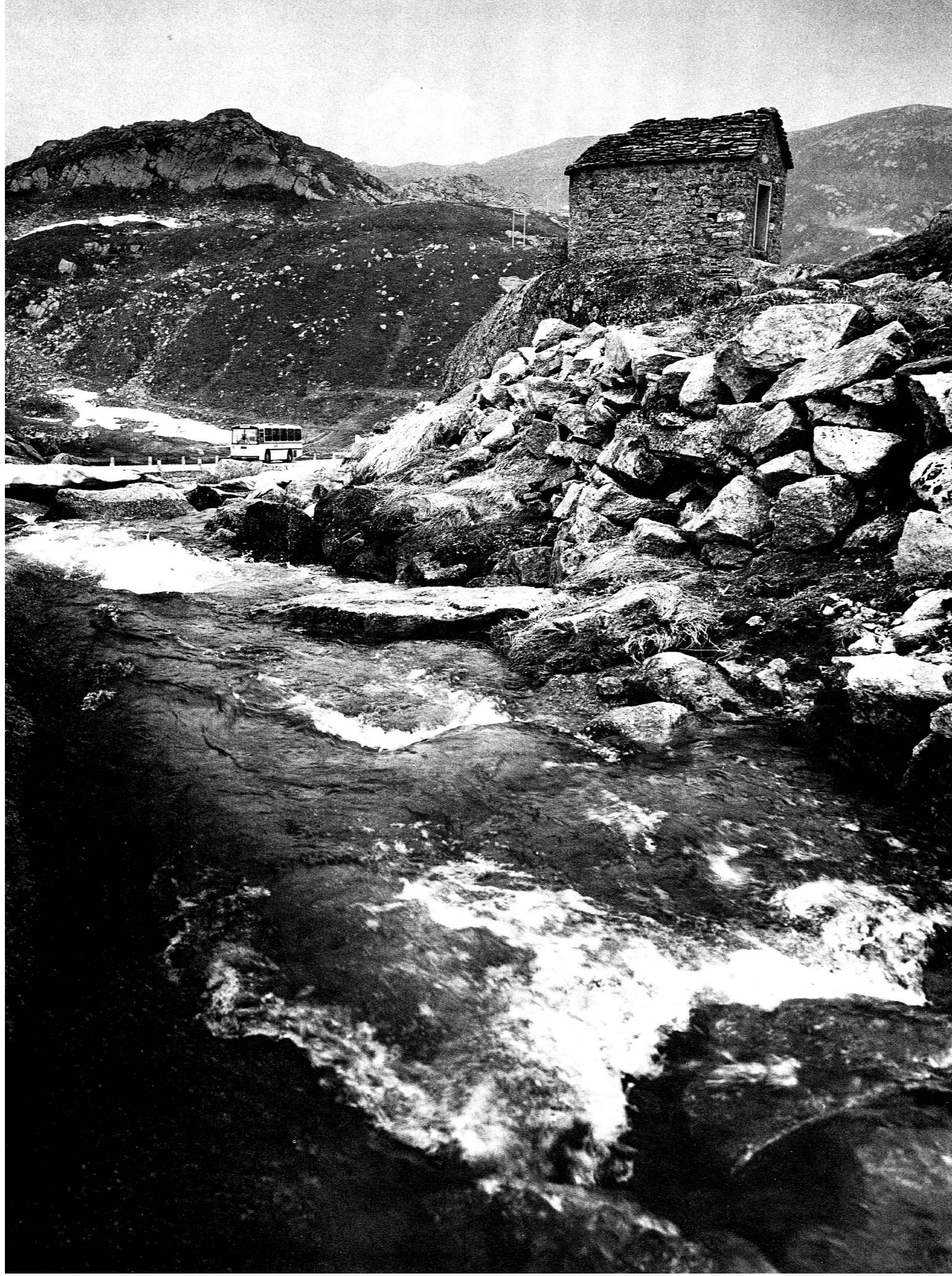
Dopo quasi due giorni di viaggio, il mattino arrivo finalmente alla stazione di Milano, capitale lombarda. È una delle più belle stazioni d'Europa, un maestoso edificio, con graziosi affreschi. Milano è la ricca capitale industriale dell'Italia del Nord, la prima piazza bancaria del paese e una fiorente città di fabbriche e commerci. La città stessa con il suo duomo, con i suoi imponenti palazzi e gli edifici di stile pregevole, con le graziose strade e le vaste piazze, con i numerosi negozi eleganti, può ben vantarsi di essere una della più belle e più grandi città d'Europa.

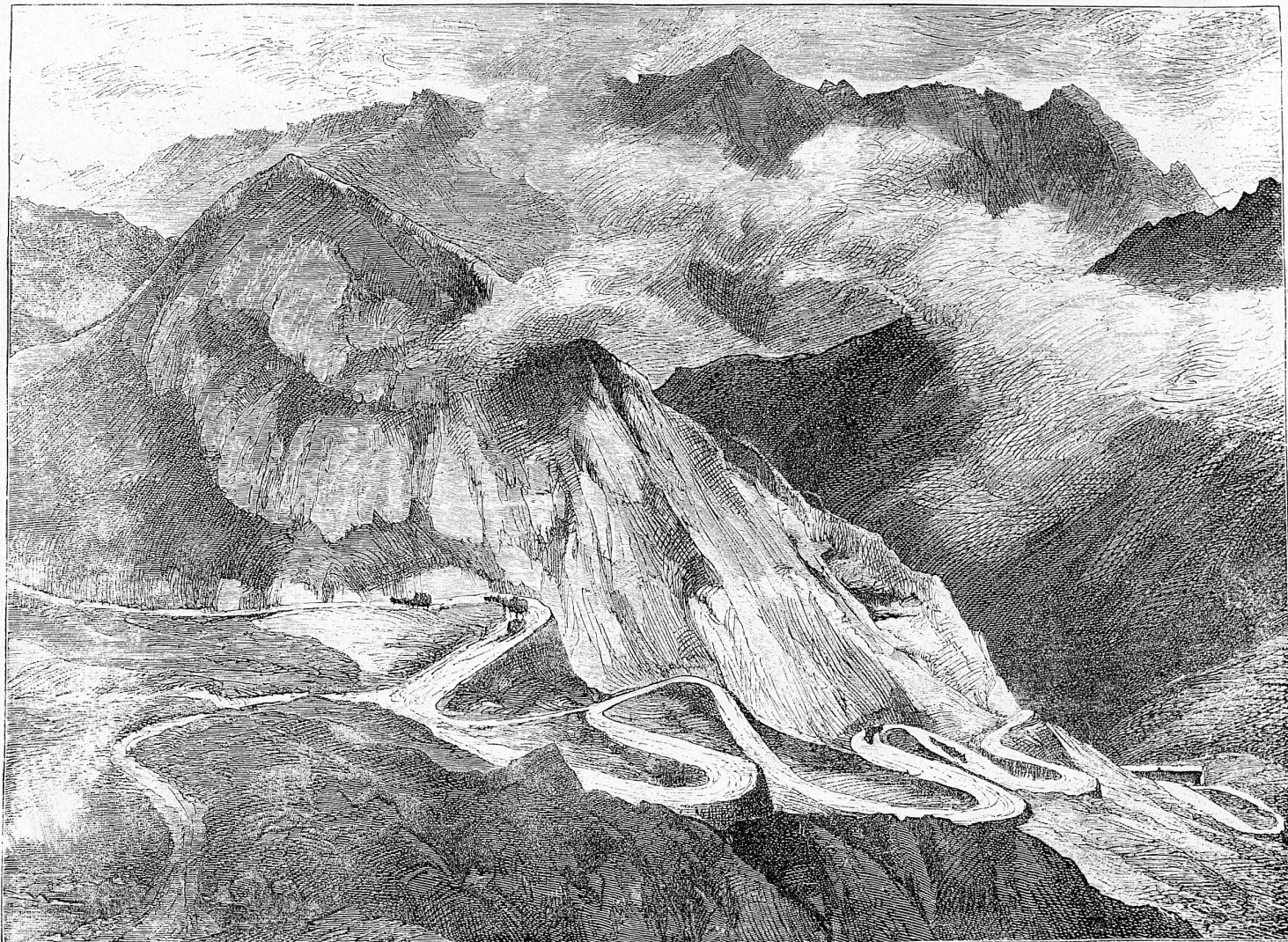
Qui termina il mio viaggio. Alla stazione mi attende già il mio amico d'affari italiano, con il quale spero di concludere buoni affari sul mercato lombardo della seta.

Il diario del commerciante di seta di Francoforte ci è stato segnalato dalla direzione del Museo Svizzero dei Trasporti a Lucerna. Nel museo possono essere ammirati i modelli originali dei mezzi di trasporto di quel periodo: locomotiva, battello e carrozze

42 43







44 45

Mehr als drei Dutzend Spitzkehren zählt die alte Gotthardstrasse durchs Val Tremola zwischen Gotthardpass und Airolo. Die moderne Strasse überwindet die fast 1000 m Höhenunterschied in wenigen weitausholenden Schlingen. Von den vier täglichen Postautokursen Andermatt–Airolo benützt einer die alte Tremolastrasse. Eine Gelegenheit, die Fahrkunst der PTT-Chauffeure zu bewundern

L'ancienne route du Gothard à travers le val Tremola compte, entre le col et Airolo, une quarantaine de lacets. La route moderne franchit une différence de niveau de près de mille mètres en quelques courbes très allongées. Des quatre courses quotidiennes d'autocars postaux entre Andermatt et Airolo, une seule utilise l'ancienne route de Tremola. Elle donne l'occasion d'admirer l'adresse des conducteurs PTT

La vecchia strada del Gottardo fra il passo e Airolo, attraverso la Val Tremola, conta più di tre dozzine di curve a gomito. La strada moderna supera i quasi 1000 m di dislivello mediante pochi tornanti ad ampio raggio. Uno dei quattro collegamenti quotidiani Andermatt–Airolo con l'autopostale segue la vecchia strada della Tremola. Un'occasione per ammirare l'abilità degli autisti delle PTT

The old Gotthard Road boasts more than three dozen hairpin bends in the Tremola Valley between the Gotthard Pass and Airolo. The modern road overcomes the difference in altitude of nearly 1000 metres in a few wide sweeps. One of the four daily postal coaches from Andermatt to Airolo takes the old Tremola road—a good opportunity to admire the prowess of Swiss Post Office drivers

A Journey from Basle to Milan in June 1875

From a diary

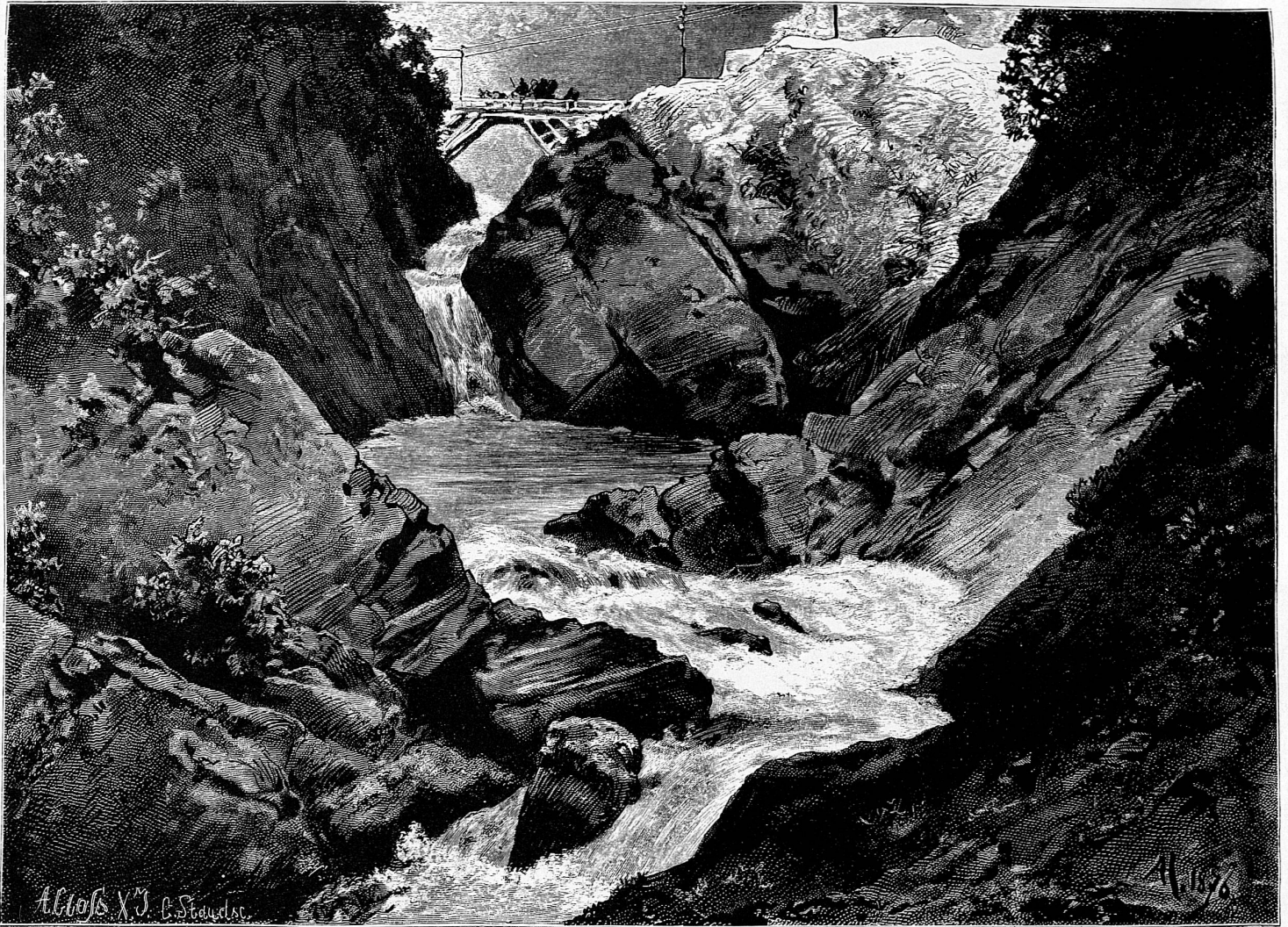
A Frankfurt silk merchant who travelled from Basle over the Gotthard to Milan in June 1875 left an account in his diary that reminds us how arduous such a journey was in those days. It took him two full days, with 31½ hours' actual travelling time. He had to change nine times and to use three different means of transport: train, boat and mail-coach. Today the distance can be covered in a direct run of less than 6 hours, and a train leaves Basle every hour: 17 times a day to Chiasso, 12 times on to Milan. We have accompanied his description of the journey with contemporary illustrations, wood engravings mostly taken from the thick de luxe volumes, with gilt edges and

gold embossing, that were so popular at the time and in a sense were the forerunners of our modern photographic books. These old pictures are contrasted with shots of a Gotthard journey today—not a direct one in a through carriage, but one that follows the route of the traveller of 1875, when the Gotthard Tunnel was still under construction, so that it involves a number of changes from one means of transport to another: from Lucerne to Flüelen by boat, from Göschenen to Andermatt by rail, and from Andermatt by postal coach over the Gotthard Pass to Airolo. Anyone who wants to follow the original route still more exactly can travel from Sissach to Olten on the old

Hauenstein line. In spite of all these voluntary complications the journey can be made today in twelve hours; there are two alternative departure times, and it is even possible to make a break between two trains and still arrive in Chiasso or Milan on the same day, thanks to the regular interval timetable and its favourable connections (see page 46).

It was the Swiss Transport Museum in Lucerne that drew our attention to the diary of the Frankfurt silk merchant. The conveyances of those days—locomotive, boat and coaches—can still be admired in all their pristine glory in the Transport Museum





Entry into Switzerland, 6 June 1875, 3.55 pm

I arrived in Lesser Basle at 4 o'clock of the afternoon with the Grand-ducal Baden Railway. Fortunately Switzerland has no annoying customs formalities: passports are not necessary in Switzerland. Luggage enters the country without customs duties or examinations.

The station on the Baden side is connected to the central station in the big town by a circular railway (20, 21). I first have to change money there. I have my travel cash-box filled mainly with (French) ten and twenty franc gold pieces. These gold coins will serve me well for silk purchases in Milan, which is my destination.

Over the Hauenstein Pass by the Swiss Central Railway (5.10 pm)

I have to hurry: since Switzerland has no night trains, the last train with a connection to Lucerne leaves Basle in the course of the afternoon. After our departure from Basle the eyes are glad to rest on the quiet, idyllic landscapes of the Jura (23). Then comes the Hauenstein Tunnel, the gateway to inner Switzerland. Olten is the junction of the Swiss railways (22). I have to go to the other end of the station, where the train to Lucerne is already waiting.

Very soon the train is travelling through woods and meadows. I see the wild Pilatus on the right (24), the mild Rigi on the left. Even before the train reaches the station of the town of Lucerne, situated on the shore of the Lake of the Four Forest Cantons, I see in the background the peaks of Central Switzerland.

Overnight stay in Lucerne (8.06 pm)

Lucerne owes its world renown to the happy combination of friendly and idyllic hills that are directly surrounded by grandiose Alpine regions. It is a wonderful panorama that extends before us here in the evening light. A new stone bridge that would be an honour to any big city connects the two banks of the Reuss. I take my seat in the hotel omnibus which will soon transport its guests by the shortest route to the side opposite the station. That is also the location of the landing-stage for lake steamers (25). In the Swan Inn I go to bed after dinner exhausted by the journey.

Steamer to Flüelen (5.00 am)

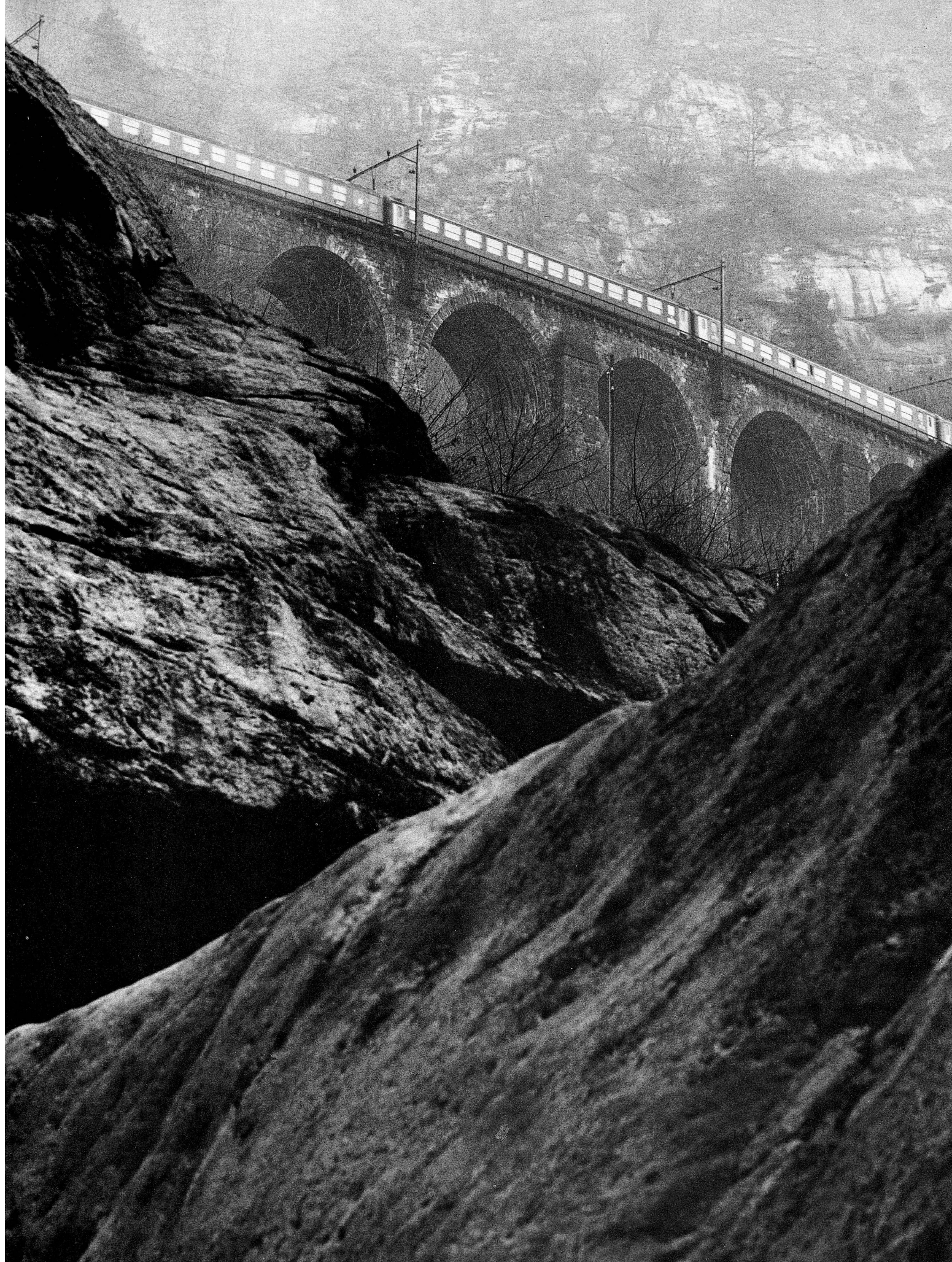
The first boat to Flüelen leaves at 5 o'clock of the morning. The lake grows wider by and by, and the steamer enters the waters of the crossing, where the four arms of the

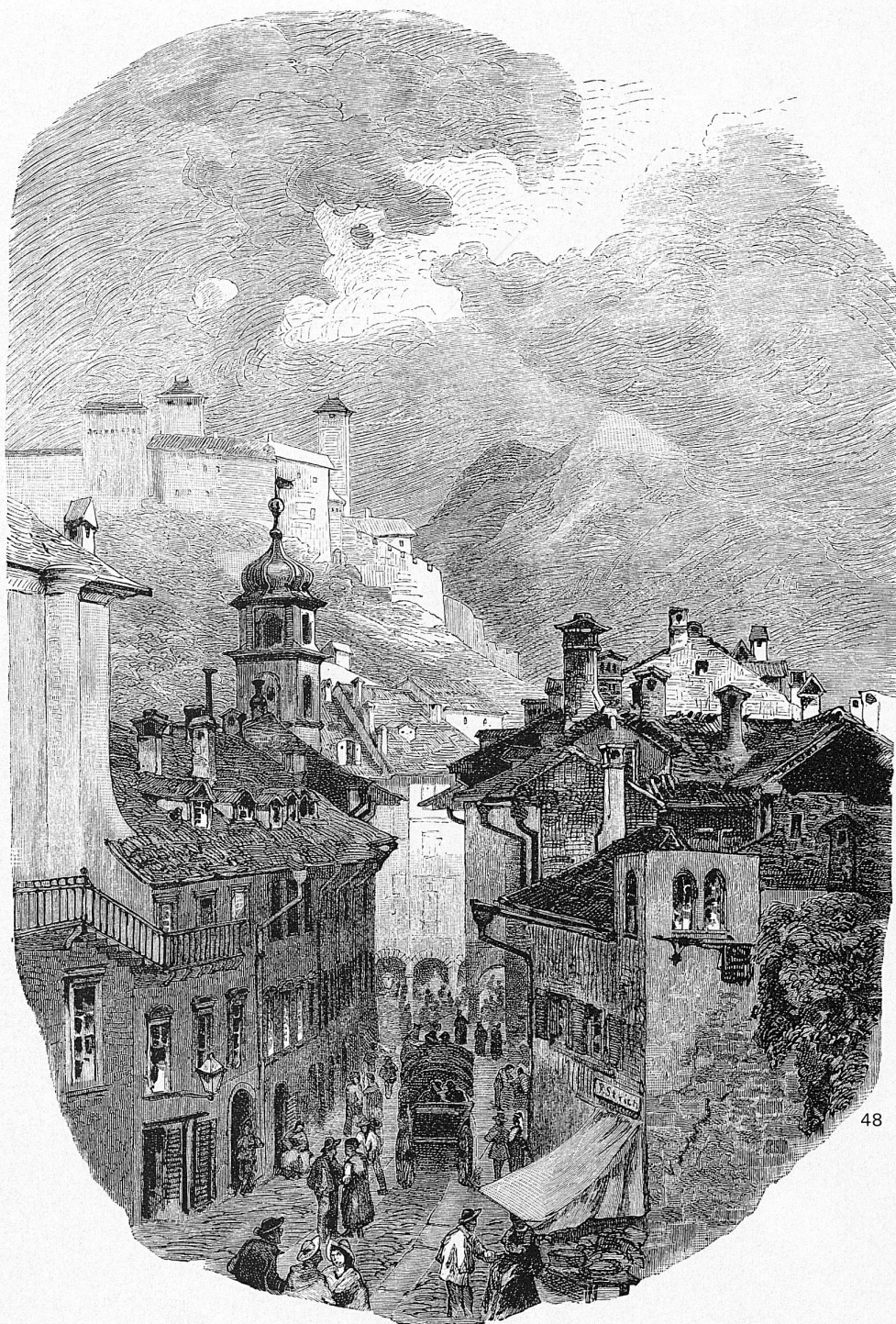
Grosse Schwierigkeiten bereiteten den Erbauern der Gotthardstrasse die beiden Engnisse und Höhengsprünge des Tessintals, am Monte Piottino (46) (Dazio Grande) und die Biaschina (47), die teure Kunstbauten, Brücken und Stützmauern erforderten. Vor den gleichen topographischen Problemen stand die Gotthardbahn. Sie überwand sie mit ihren berühmten Kehrtunneln

Les deux défilés avec franchissement de la vallée du Tessin au Monte Piottino (46) (Dazio Grande) et la Biaschina (47), qui ont exigé de grandes dépenses en ouvrages d'art, en ponts et en murs de soutènement, ont suscité de grandes difficultés aux constructeurs de la route du Gothard. Le chemin de fer du Gothard s'est trouvé devant les mêmes problèmes topographiques. Ils ont été résolus grâce aux fameux tunnels hélicoïdaux

Ai costruttori della strada del Gottardo procurarono grandi difficoltà le due gole del Monte Piottino (Dazio Grande) (46) e della Biaschina (47), il cui superamento richiese la costruzione di costosi manufatti, ponti e muri di sostegno. Nella costruzione della ferrovia del Gottardo si ripresentarono i medesimi problemi topografici, che vennero risolti mediante le celebri gallerie elicoidali

The builders of the Gotthard Road encountered great difficulties at two points: where the valley of the River Ticino narrows and drops steeply, at Monte Piottino (46), known as the Dazio Grande, and at the Biaschina Gorge (47). Here expensive bridges, retaining walls and other structures were needed. The Gotthard Railway had to face the same topographical problems, which it solved with loop tunnels that were soon famous





48 Nächtlicher Postabgang in Bellinzona. Im Gegensatz zur Eisenbahn, die in der Schweiz nachts nicht fahren durfte, waren Nachtkurse der Post allgemein üblich.

49 Am Luganersee. Bis zum Bau des Seedamms zwischen Melide und Bissone und der Eröffnung des Gotthardbahnabschnitts Lugano–Chiasso 1874 wurden die Postkutschen mit Fähren über den See gesetzt

48 Départ de la poste de nuit à Bellinzone. Contrairement au train qui, en Suisse, ne devait pas circuler de nuit, les courses nocturnes de la poste étaient généralement en usage.

49 Au lac de Lugano. Jusqu'à la construction de la digue entre Melide et Bissone et à l'inauguration du tronçon Lugano–Chiasso de la ligne du Gothard en 1874, les diligences postales traversaient le lac sur des bacs

48 Partenza di notte della vettura di posta a Bellinzona. Contrariamente alle ferrovie, che in Svizzera non potevano viaggiare di notte, le corse notturne della posta erano correnti.

49 Sul lago di Lugano. Fino alla costruzione del ponte diga fra Melide e Bissone ed all'apertura nel 1874 della tratta Lugano–Chiasso della ferrovia del Gottardo, le vetture di posta venivano trasportate con i traghetti da una sponda all'altra

48 The night mail-coach leaves Bellinzona. Unlike the railways, which in Switzerland were not permitted to run at night, night mail services were quite common.

49 On the Lake of Lugano. Before the building of the dam over the lake between Melide and Bissone and the opening of the Lugano–Chiasso section of the Gotthard Railway in 1874, mail-coaches crossed the lake on ferries

Lake of the Four Forest Cantons meet. On the left one can see the Rigi, scattered with sanatoria and now marked by the tracks of the new railway (27). It seems unusual at first glance that a puffing, strangely shaped steam locomotive should go panting up the slopes. But it should not be forgotten that this vehicle has made a visit to these splendid localities easy and convenient.

On the last part of the journey we travel between steep mountain hulks whose walls, often over 1000 feet high, are washed by the waves (31, 32). We leave the boat at Flüelen (35, 37).

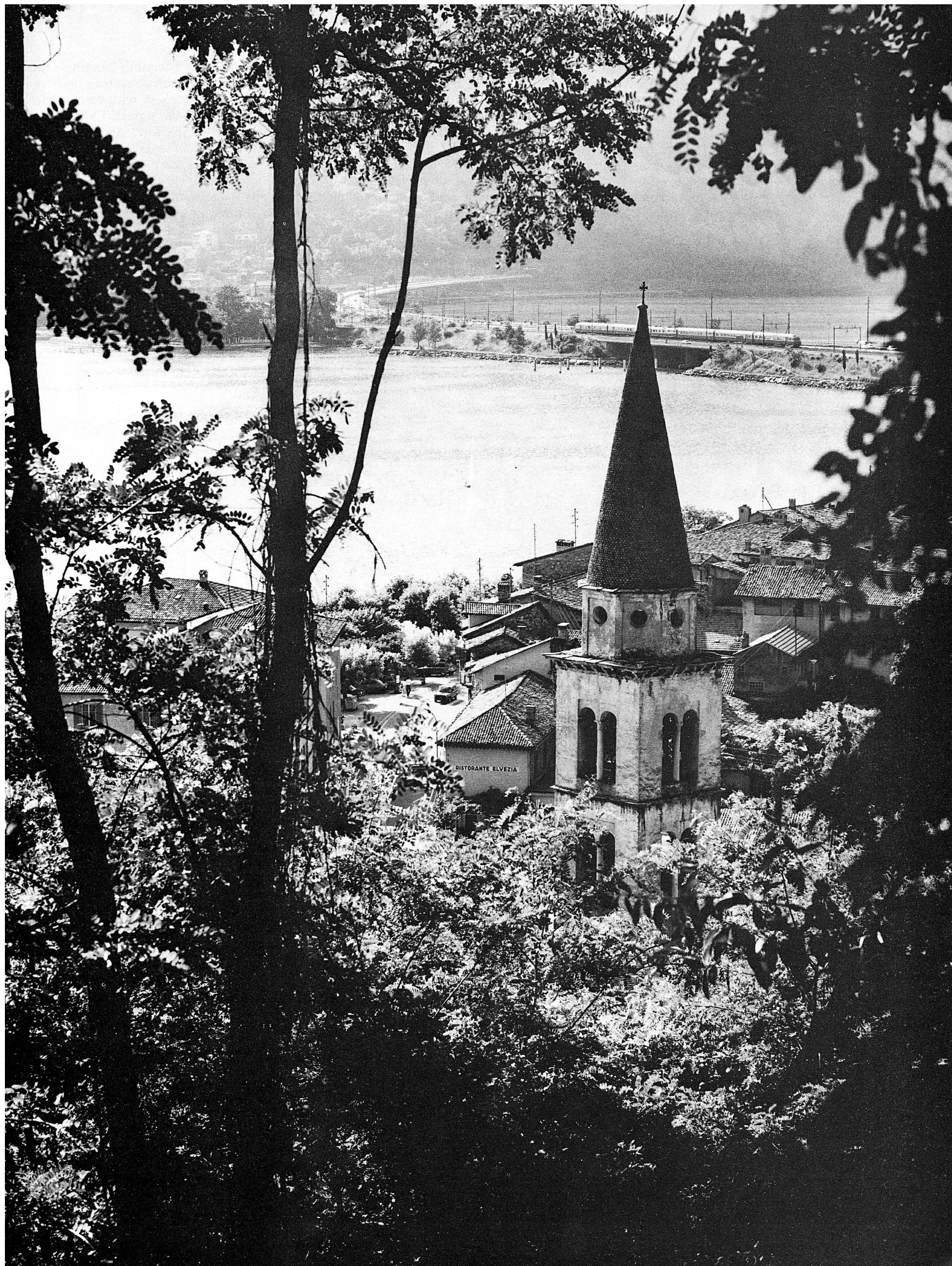
The famous Gotthard mail (7.40 am)

At Flüelen I board a 12-seater pavilion coach (36). It is already full. I can find a seat only in the coupé, crushed between two corpulent gentlemen. The road, already busy with innumerable conveyances, first runs across a wide green plain. Then it leads through passages blasted in the rock, or is supported on high walls. In Amstäg (Amsteg) the horses are changed for the first time. At Göschenen the building site of the big Gotthard railway tunnel can be seen, which is to connect the north with the south of Europe (38). Next comes the Schöllenen, the "road of dread", with its wild, for the most part vertical rocks. The path leads through galleries to the new Devil's Bridge, which arches proudly over the old bridge (39, 40).

At Andermatt the horses are changed once more. Here we travellers at last find time for lunch (41). Then the journey continues to the hospice, where the coachman is changed, as well as the horses (42). Here, at the top of the pass, is the famous Chapel of the Dead where travellers who have lost their lives lie in state (43). The conductor shows us with a shudder the place where last November ten sleds of the mail service were swept from the road by an avalanche. Below the hospice the road crosses the Ticino. Then it drops into a narrow gorge-like valley and by innumerable zigzags into the Leventina Valley (44, 45). Towards evening we reach Airolo, where we stop for a light repast. Then come Faido and Bodio, at each of which the horses are changed.

In Southern Europe at last (9.10 pm)

Biasca is the first station of the Ticinese Gotthard Railway which has just taken up service. Here the travellers change from the mail-coach to the train. A further change is necessary in Bellinzona. It is nearly midnight when the mail-coach picks us up to take us to Lugano (48).



Over the Monte Ceneri (11.45 pm)

The coach takes about four hours from Bellinzona to Lugano. We leave the valley in complete darkness near Cadenazzo. The road now winds upwards through chestnut woods to the Monte Ceneri Pass. From these heights we pass through fertile country with rows of hills on either side down to the station of Lugano, whence the second section of the Ticinese Gotthard Railway runs to Chiasso (49).

There we have a few minutes for breakfast. We leave the town of Lugano by train in the

half-light of dawn. After a short while we again have to change from the train to the coach, which takes the travellers through the customs to Camerlata, the first station on the railway line to Milan.

In Milan at last, 8 June 1875, 9.25 am

After nearly two days of travel I finally arrive in the morning in the station of the Lombard capital of Milan. It is one of Europe's finest stations, a large and splendid building with attractive frescoes. Milan is the rich industrial capital of Northern

Italy, the country's leading banking centre and a flourishing manufacturing and trading town. The city itself, with its cathedral, with its impressive palaces and stylish buildings, with its fine streets and big squares, and its many elegant shops, can claim to be one of the largest and handsomest cities in Europe.

Here my journey ends. My Italian business friend is already waiting for me at the station, and with him I now hope to do some good business on the Lombard silk market.



50

Fahrplan für eine Reise von Basel nach Mailand im Stil von 1875 ***Horaire pour un voyage de Bâle à Milan dans le style de 1875***

801 1001	ab Basel SBB	Intercity
910 1110	an Luzern	
930 1130	ab Luzern Bahnhofquai	Schiff / Bateau
1255 1450	an Flüelen	
1312 1512	ab Flüelen	Schnellzug / Train direct
1347 1547	an Göschenen	
1355 1555	ab Göschenen	Zahnradbahn / Chemin de fer à crémaillère
1406 1606	an Andermatt	

1415 1700	ab Andermatt	Postauto Automobile postale ¹
1515 1753	an Airolo	
1601 1801	ab Airolo	Schnellzug / Train direct
1726 1926	an Lugano	
1754 1954	an Chiasso	
1910 2140	an Milano	

¹ Platzreservierung unerlässlich / Réservation de places indispensable.



Furka-Oberalp-Bahn FO

51

Auch die Reisepost hat sich in das neue Fahrplansystem eingepasst. Zwar fährt sie nicht wie die Bahn im Stundentakt, aber sie hat ihr Angebot vermehrt und für gute Anschlüsse an die Bahn gesorgt. Mit der Eröffnung des Furkatunnels wird auch der Postautodienst in den Zentralalpen neu geregelt. Die Grimsel- und Furkakurse der PTT fahren über Gletsch bis Oberwald und haben dort Anschluss an die Furka-Oberalp-Bahn. Die Linie über den Nufenenpass wird von den PTT betrieben und ebenfalls bis Oberwald geführt. Die Fahrpläne der vier Alpenposten über Grimsel, Furka, Nufenen und Gotthard sind miteinander verknüpft und auf den Taktfahrplan der Bahnen abgestimmt. Von den vier Ausgangspunkten Meiringen, Oberwald, Airolo und Andermatt können in einem Tag mindestens drei der Alpenpässe befahren werden.

La poste des voyageurs s'est également adaptée au nouveau système d'horaires. En fait, elle ne circule pas comme les trains à la cadence horaire, mais elle a élargi son offre et veille à de bonnes correspondances avec le chemin de fer. Avec l'ouverture du tunnel de la Furka, le service d'autocars postaux dans les Alpes centrales est également réaménagé. Les courses PTT du Grimsel et de la Furka passent par Gletsch et retrouvent à Oberwald la correspondance avec le chemin de fer Furka-Oberalp. Le service des voyageurs par le col du Nufenen est exploité par les PTT et conduit également à Oberwald. Les horaires des quatre lignes postales alpestres par le Grimsel, la Furka, le Nufenen et le Gothard sont accordés entre eux ainsi qu'avec l'horaire cadencé des chemins de fer. Des quatre localités de départ – Meiringen, Oberwald, Airolo et Andermatt – on peut en une journée franchir au moins trois des cols alpestres.

Anche il servizio postale dei viaggiatori si è adeguato al nuovo orario. Pur non trattandosi di una cadenza oraria come nel caso della ferrovia, esso ha moltiplicato la sua offerta, stabilendo ottime coincidenze con la ferrovia.

Con l'apertura della galleria della Furka, anche il servizio autopostale nelle Alpi centrali è stato ristrutturato. Gli autopostali attraverso il Grimsel e la Furka passano da Gletsch e giungono a Oberwald, dove vi è coincidenza con la Ferrovia Furka-Oberalp. La linea attraverso il passo del Nufenen è gestita dalle PTT e conduce pure a Oberwald. Gli orari delle quattro linee postali attraverso i passi Grimsel, Furka, Nufenen e Gotthard sono coordinati fra di loro e con l'orario cadenzato delle ferrovie. Partendo da Meiringen, Oberwald, Airolo e Andermatt in una giornata si può compiere un viaggio attraverso almeno tre passi alpini.

Post Office motorcoach services have also been adapted to the new rail timetable. They do not run every hour like the trains, but they have increased the number of runs and provided good connections to the trains.

Postal coach services in the Central Alps are being modified as a result of the opening of the new Furka Tunnel. The services over the Grimsel and Furka Passes will continue from Gletsch to Oberwald, where they will establish the connection with the Furka-Oberalp Railway. The line over the Nufenen Pass will be operated by the Post Office and will also run to Oberalp.

The timetables of the four services over the Grimsel, Furka, Nufenen and Gotthard Passes are now interconnected and attuned to the regular interval timetable introduced by the railways. From any of the four points of departure, Meiringen, Oberwald, Airolo and Andermatt, at least three of the passes can be crossed in a day.

47

