

Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte =
Revue suisse d'art et d'archéologie = Rivista svizzera d'arte e
d'archeologia = Journal of Swiss archeology and art history

Herausgeber: Schweizerisches Nationalmuseum

Band: 75 (2018)

Heft: 4

Artikel: La capture et le débarquement des trésors de la frégate Westmorland
sur le territoire espagnol : la vision de la Suisse par les voyageurs du
Grand Tour

Autor: García Sánchez, Laura

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816660>

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: 10.04.2026

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

La capture et le débarquement des trésors de la frégate Westmorland sur le territoire espagnol. La vision de la Suisse par les voyageurs du Grand Tour

par LAURA GARCÍA SÁNCHEZ

Un voyage d'études singulier : le Grand Tour

À la fin du XVIII^e siècle, de par sa nouveauté et ses objectifs, une nouvelle manière de voyager s'est frayé un chemin en Europe. Il s'agit du Grand Tour, une aventure dans laquelle s'embarquaient les fils des aristocrates et des membres des familles aisées britanniques, éduqués de façon excellente dans les meilleurs *colleges* d'Oxford et de Cambridge, lorsqu'ils achevaient leurs études, pour finir leur apprentissage sur le continent avant d'assumer des fonctions publiques en tant que membres du Parlement, ou encore dans la banque, l'armée, la marine, le gouvernement voire même avant d'accepter leurs obligations dynastiques par le mariage.¹ Dès qu'ils quittaient la Grande-Bretagne, et ce, pendant la longue année – parfois même plus – que durait ce périple singulier, leur seule préoccupation était de réussir à surmonter tous les déplacements et de faire face aux difficultés susceptibles de se présenter. L'Italie était le but, la curiosité, la passion.

Le voyage, long et laborieux, était très planifié. L'itinéraire pouvait varier, mais le parcours classique vers la Méditerranée commençait par les Pays-Bas ou la France avant de se diriger vers l'Italie, par la mer, en partant de Marseille, et ce, jusqu'à Gênes, Livourne ou Civitavecchia. De Florence, ils se dirigeaient ensuite vers le sud et, après un long séjour à Rome, ils arrivaient habituellement à Naples pour le carnaval. Là, la volonté de divertissement et l'atmosphère de fête propre à la ville et du moment poussaient à la dépense démesurée et à la célébration de fêtes splendides au cours desquelles ils pouvaient exhiber un déguisement coûteux. Avec le temps, le déplacement en Sicile pour voir l'Etna se greffa au trajet du Grand Tour, spécialement motivé par l'attrait de pouvoir contempler un volcan de près.² Le chemin du retour les poussait normalement à traverser les Apennins et à continuer vers le nord, le long de la côte Adriatique, jusqu'à Venise, avant d'arriver aux Alpes, en Suisse et en Allemagne, et de retourner vers l'Angleterre via Calais.³

Le grand nombre de pays qu'ils visitaient leur permettait d'entrer en contact avec des cultures et des systèmes politiques différents, et par conséquent d'accroître leurs connaissances en histoire, en diplomatie et en littérature, d'apprendre de nouvelles langues, d'admirer des endroits naturels jusqu'alors inconnus ou de se familiariser avec des systèmes d'ingénierie.⁴ Cependant, les grands objectifs du

voyage étaient en réalité l'achat d'œuvres d'art, faire peindre leur portrait par Pompeo Girolamo Batoni ou Anton Raphael Mengs – deux des plus célèbres peintres du moment – ou faire sculpter leur buste par Christopher Hewetson. En définitive, il s'agissait de voir du pays à une époque où ce genre d'expériences était réservé à un groupe extrêmement réduit de privilégiés, pour qui la dépense élevée ne posait pas de problème (fig. 1).⁵

La figure la plus importante qui accompagnait les jeunes durant le Grand Tour était celle du tuteur, plus connu en tant que *bear-leader*. Sa fonction résultait d'une importance extrême, puisque retombait sur lui la responsabilité de l'éducation, de la sécurité économique et de l'intégrité physique de son protégé pendant les mois passés à l'étranger. Les tuteurs étaient des professeurs d'Oxford ou de Cambridge pour qui accompagner les riches héritiers à travers l'Europe impliquait de rencontrer les personnalités importantes de différents pays et de prendre part à de grandes réceptions.⁶ Établir des contacts et acheter des œuvres d'art aux artistes locaux, archéologues, marchands d'art ou même aux Italiens nobles faisait également partie de leurs responsabilités. Leur rôle, par conséquent, n'était pas seulement pédagogique : ils devaient aussi faire preuve d'habileté dans les négociations et d'une certaine sensibilité en matière artistique, afin de pouvoir canaliser le goût des jeunes fortunés vers des objets d'art qui susciteraient en eux de sérieuses réflexions.⁷ Les tuteurs ont donc joué un rôle crucial dans l'établissement de goûts déterminés, puisque les souvenirs artistiques achetés par leurs disciples ont contribué à la formation des critères esthétiques de leur époque.⁸

Les jeunes comptaient également sur l'aide d'un cortège de laquais, de domestiques ou de cuisiniers, qui les servaient de façon ponctuelle, répondant à n'importe quel type de demande. C'était un voyage éminemment masculin dans lequel la femme, reléguée à la structure du foyer et de la famille par les conventions sociales, a beaucoup tardé à être acceptée.⁹

Une fois le parcours terminé, certains rentraient à Londres par bateau. Les sujets britanniques se préparaient pour le Grand Tour grâce à la lecture préalable de livres en tous genres, qu'ils avaient l'habitude d'emporter dans leurs bagages, et qu'ils complétaient ultérieurement par d'autres, achetés au cours du voyage. Toutes les acquisitions étaient expédiées vers leur terre natale par voie maritime, depuis Livourne, en Toscane, zone franche portuaire depuis les



Fig. 1 « Vue du Prieure et de la Vallée de Chamouni du côté du Glacier des bois », de Christian Gottlieb Geissler, 1777. Gravure colorée, 26 × 40,5 cm.

Médecins.¹⁰ Les navires britanniques qui empruntaient cet itinéraire étaient des frégates armées, avec un nombre élevé de canons, qui devaient passer par le détroit de Gibraltar et par la côte nord de l’Afrique, où la menace des pirates était constante.¹¹

La capture du Westmorland. Charles III et l’Académie royale des Beaux-Arts de Saint-Ferdinand de Madrid

C’est un curieux épisode d’une fin de traversée du Grand Tour qui eut lieu en Espagne, avec la frégate *Westmorland* pour protagoniste. Le *Westmorland* ou *Westmoreland*¹² était une frégate corsaire britannique dotée de 26 canons, dont le rayon d’action était centré sur la Méditerranée. En décembre 1778, peu après son départ de Livourne en direction de la Grande-Bretagne, elle fut victime du contretemps pour lequel elle est aujourd’hui connue. En plus des soixante-dix membres de l’équipage, sous le commandement du capitaine Willis Machell, et d’un petit groupe de passagers, la cargaison la plus importante du navire était une somme d’argent considérable, correspondant au paiement de la morue de Terre-Neuve, de la nourriture¹³ et de cinquante-sept coffres remplis d’œuvres d’art et d’antiqui-

tés (livres, estampes, objets variés de grande valeur, tableaux et statues), expédiés par des membres éminents du Grand Tour. La frégate fut poursuivie par des vaisseaux français, notamment deux navires de guerre, le *Caton* (64 canons) et le *Destin* (74 canons). Machell comprit rapidement qu’il ne pouvait empêcher l’abordage français qui s’est déroulé le 7 janvier 1779 sur la côte est de l’Espagne.¹⁴

À l’époque, la Grande-Bretagne était en guerre contre la France : cette dernière soutenait en effet les treize colonies américaines dans la Guerre d’Indépendance. Les eaux de la Méditerranée étaient donc devenues extrêmement dangereuses pour les vaisseaux britanniques. Le problème eut pour origine la carte blanche donnée par Louis XIV à la guerre du corsaire et l’ouverture à la capture de bateaux ennemis afin de s’emparer de leur cargaison. Livourne, où le *Westmorland* était ancré, s’était déclaré port neutre. L’ordre, à respecter impérativement, avait été donné à tout bateau britannique d’appareiller toujours en compagnie d’un autre navire, pour éviter dans la mesure du possible les attaques ennemies.¹⁵ Lorsque, finalement, le *Westmorland* leva l’ancre et mit le cap sur l’Angleterre, il le fit en compagnie de deux autres navires de gabarit inférieur, le *Triton* et le *Southampton*. Malgré ces précautions, le *Westmorland* eut la malchance de croiser des navires français

venant de Toulon.¹⁶ Cent canons et environ 1300 hommes à leur actif étaient un motif plus que suffisant pour considérer les Français comme un ennemi trop puissant et à qui il fallait se rendre.¹⁷

Ainsi, au début de 1799, le port espagnol de Málaga a vu arriver le *Westmorland* capturé. Les marchandises des bateaux britanniques furent rapidement vendues aux différentes maisons de commerce qui faisaient habituellement des transactions avec les Français, mais il n'en fut pas de même pour le précieux contenu des coffres. La nouvelle de la capture des vaisseaux britanniques parvint tôt aux bureaux des autorités espagnoles. Après être arrivé à Málaga, le comte d'Ofalia, gouverneur de la côte, pressentant une cargaison inhabituelle, écrivit rapidement au secrétaire d'État, José Moñino y Redondo, comte de Floridablanca, pour lui annoncer la capture du navire, sans être conscient des répercussions que cela aurait.¹⁸

Les nouvelles concernant les bateaux capturés, dont l'un abritait une cargaison précieuse et inhabituelle, se propagèrent comme une traînée de poudre parmi les commerçants et armateurs des ports situés à proximité. L'information ne tarda pas non plus à se répandre dans la ville de Cadix, lieu important par son activité maritime et sa situa-

tion géographique. Dès lors, la correspondance officielle fut d'une rare intensité. Les consuls respectifs des deux puissances belligérantes sur le territoire espagnol échangèrent aussi de nombreuses missives, entre eux, mais aussi avec les autorités locales de Málaga et Cadix. Très vite, les demandes des ambassadeurs britanniques en vue du rapatriement des œuvres d'art et de l'équipage du *Westmorland* se succédèrent. Le motif, simple, mais important : en plus de la précieuse marchandise obtenue, un nombre élevé de prisonniers pouvaient potentiellement être échangés contre ceux se trouvant aux mains de l'ennemi.¹⁹

Les nouvelles de la capture du *Westmorland* ne mirent pas très longtemps à être publiées dans les pages des journaux de l'époque, mais l'information ne faisait référence qu'aux caractéristiques des navires capturés, et faisait abstraction de la cargaison. Plus tard, Livourne accueillit avec inquiétude les affrontements entre la Grande-Bretagne et la France concernant la cargaison, dont la réclamation aux assureurs au Consulat de la Mer, à Pise, fit ouvrir un procès juridique de plusieurs mois, qui devint à son tour l'objet d'une abondante documentation.²⁰

Dans le but d'obtenir la bénédiction des autorités espagnoles, le consul de France alla même jusqu'à fournir des



Fig. 2 « Vue de la Ville de Genève, d'une partie de la montagne des Voirons, du Molé, des Glacieres, et d'une partie de Saleve prise de partie de Saconnex », de Christian Gottlieb Geissler, 1777 (détail). Gravure colorée, 27 × 40,7 cm.

informations confidentielles au comte de Xerena, gouverneur de la ville de Cadix. Ces renseignements étaient une liste très détaillée de la cargaison. Il était même fait mention expresse d'un tableau qui, selon le capitaine Willis Machell, avait une valeur de 10000 *pesos*. Il s'agit de la *Libération d'Andromaque* d'Anton Raphael Mengs, aujourd'hui au musée de l'Ermitage de Saint-Pétersbourg, acquis grâce à Melchior Grimm, l'agent de Catherine II de Russie en France, pays vers lequel il fut envoyé. L'inquiétude est aussi mentionnée à propos des coffres destinés au frère de George III, roi d'Angleterre, William Henry, duc de Gloucester. Malgré ces avertissements ponctuels, il est évident que personne n'était conscient de la réelle importance du contenu des coffres. Les œuvres d'art étaient mentionnées dans les rapports, mais très brièvement et sans détails, et rien ne laissait présager que ces collections aient pu avoir autant de valeur.²¹

Ce fut Charles III qui changea la situation de façon inattendue. Au courant de l'existence d'une série de coffres contenant des antiquités et des œuvres d'art provenant d'Italie dans le port de Málaga, il ne tarda pas à entamer des négociations d'achat avec les propriétaires de la pré-

cieuse cargaison, la *Compañía de Lonjistas* (les responsables de la bourse de commerce) de Madrid.²² Les archives de l'époque permettent de démontrer qu'en 1783 tout au moins, celle-ci était propriétaire de ladite cargaison. Le propos du roi fut de confier à une personne accréditée la tâche d'inventorier le contenu des coffres, d'identifier les propriétaires et d'acheminer à l'Académie royale des Beaux-Arts de Saint-Ferdinand de Madrid tout le matériel important pour les professeurs et l'enseignement des arts, avant de restituer le reste aux membres de la *Compañía*. La personne désignée fut Antonio Ponz, secrétaire de l'institution académique, bien que la décision finale revînt au comte de Floridablanca. Cela explique pourquoi, de nos jours, les livres et les estampes de la frégate font partie des fonds de la bibliothèque de l'Académie, ainsi que le fait qu'une grande partie des tableaux qu'elle transportait décorent certaines de ses salles. D'autres tableaux et statues furent envoyés aux palais royaux et postérieurement transportés au Musée du Prado et au Patrimoine national espagnol.²³ Une faible quantité d'objets fut dispersée dans d'autres musées et établissements espagnols, mais rien ne fut restitué aux véritables propriétaires. Les voyageurs ne



Fig. 3 « Vue de la Vallée de Chamouni depuis l'Avanchet », de Christian Gottlieb Geissler, 1777. Gravure colorée, 27 × 40,7 cm.

purent que conserver le souvenir ineffaçable des monuments et des paysages qu'ils avaient visités. Parmi ces derniers, la Suisse s'est toujours mise en avant et s'est créé une véritable renommée (fig. 2).

La Suisse, l'émotion du Grand Tour

La date précoce de 1741 a marqué le commencement de toute une série d'expéditions réalisées pour mieux connaître les glaciers suisses. L'inhospitalière, mais à la fois suggestive vallée de Chamonix a toujours éveillé la curiosité des plus intrépides. William Windham et Richard Pococke, membres d'un cercle de Britanniques plus connu sous le nom de *The Common Room* et dont le siège se trouvait à Genève, arrivèrent dans la vallée avec comme unique objectif de contempler de leurs propres yeux le panorama blanc des grandes surfaces glacées. À ce que l'on sait, ils furent les premiers visiteurs à voyager pour le plaisir dans la région ; ils escaladèrent le Montenvers, accompagnés de guides locaux, et donnèrent le nom de *Mer de Glace*²⁴ au glacier de la face nord du Mont Blanc. Windham s'avéra être le premier explorateur à faire part au monde de son intérêt pour les glaciers, qui, à cette époque, n'inspiraient aux habitants des environs que de la crainte. En général, tout ce qui concernait les montagnes et le fait de les escalader jusqu'au sommet fut considéré jusqu'au XVIII^e siècle comme une activité très peu populaire (fig. 3).²⁵ L'expédition de Windham et Pococke contribua à changer ces préjugés et à faire de la Suisse et ses montagnes un endroit attrayant. Après que les récits ont été publiés par les explorateurs, les glaciers perdirent leur aura mystérieuse et commencèrent à être étudiés avec une curiosité toute scientifique. La réticence a été substituée peu à peu par un intérêt allant beaucoup plus loin que la simple aventure.

Les voyageurs de passage vers l'Italie commencèrent aussi à inclure la Suisse dans leur itinéraire. Le pays devint une des étapes les plus palpitantes du parcours européen du Grand Tour, non seulement de par la splendeur de l'endroit, mais également en raison du défi qu'impliquait le fait de surmonter les obstacles de la montagne. Leur ressenti personnel fut publié sous forme de récits, et leurs émotions fortes exprimées à travers la littérature : « Je vous avoue que je suis extrêmement embarrassé comment en donner une idée juste, ne connaissant rien de tout ce que j'ai encore vû qui y ait le moindre rapport. Les descriptions que donnent les voyageurs des mers de Groenlande me paraît en approcher le mieux. Il faut s'imaginer le lac agité d'une grosse bise et gelé tout d'un coup. Encore ne sai-je si cela ferait précisément le même effect ».²⁶

Publications concernant les Alpes et les glaciers

La présence d'estampes enluminées de paysages alpins, de guides de voyage ou de cartes de la Suisse parmi les trésors

qu'abritait le *Westmorland* indique l'intérêt que suscitaient chez les jeunes voyageurs cette étape du voyage, mais aussi, et tout particulièrement, la connaissance de la haute montagne. Plusieurs descriptions des glaciers des Alpes témoignent de cette attirance. Soulignons notamment, de par son importance, celle de Marc Théodore Bourrit, voyageur et écrivain suisse auteur de *Description des glaciers, glaciers et amas de glace du Duché de Savoye* (1773) (fig. 4). Cette œuvre, résultat de ses trois voyages aux glaciers, fut l'une des plus appréciées par les jeunes du Grand Tour, et sa lecture leur fournissait un certain degré de tranquillité face à l'inconnu. En témoigne la découverte entre les caisses

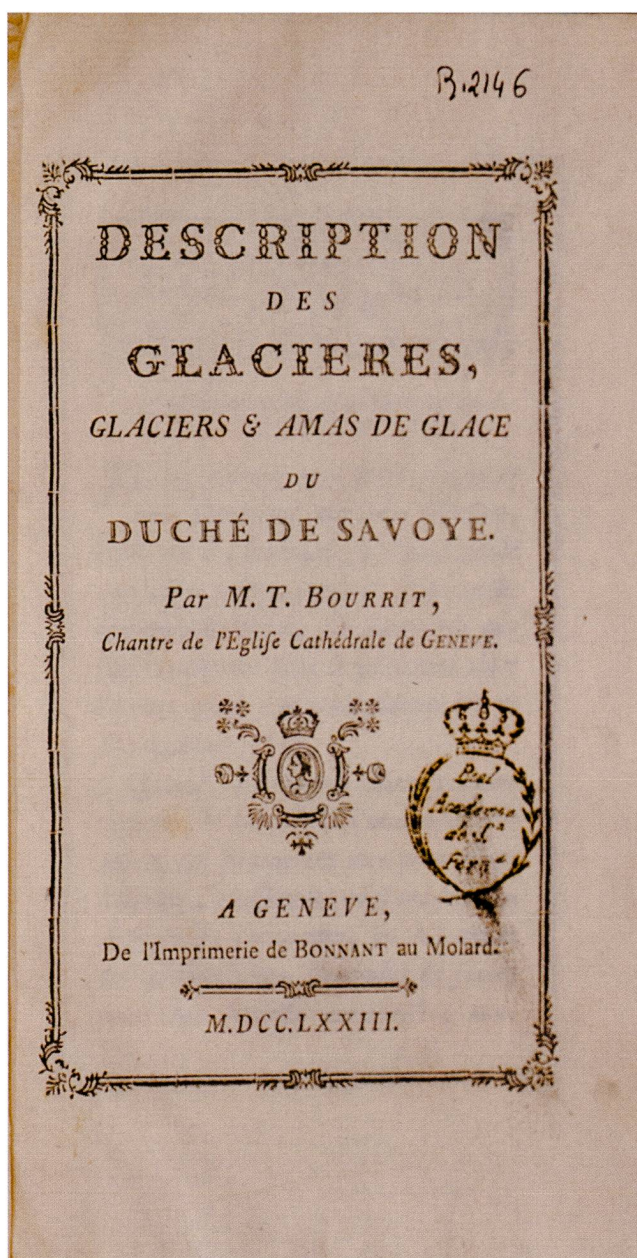


Fig. 4 *Description des glaciers, glaciers et amas de glace du duché de Savoye*, de Marc Théodore Bourrit, Genève 1773.

du *Westmorland* de deux exemplaires de cette description : un en français, appartenant à Frederick Ponsonby,²⁷ fils du comte Bessborough, et sa traduction en anglais, propriété de Francis Basset.²⁸ Les deux éditions sont l'un des trésors bibliographiques les plus importants de l'Académie royale des Beaux-Arts de Saint-Ferdinand de Madrid.²⁹ D'autres publications de Bourrit suivirent celle-ci, tout aussi importantes.³⁰

Dans ses écrits, Bourrit transmettait la passion qu'il éprouvait pour les Alpes, mais en tant que merveilles de la

nature et non comme sujet d'étude scientifique. Le grand succès de cet ouvrage s'explique par sa description rigoureuse de questions géographiques, historiques, démographiques, artistiques ou naturelles. Il devient plus facile de reconstituer le déplacement de ces jeunes voyageurs et leurs tuteurs dans cette partie de l'Europe. Une fois qu'ils laissaient derrière eux Genève, Bonneville, Cluses, Magland, Sallenches, Serves, la vallée de Saint Michel – d'où ils pouvaient apercevoir le Mont Blanc –, Chamonix, Le Prieuré et Le Brévent constituaient le parcours habituel pour atteindre l'Italie (fig. 1, 2, 3 et 6). Enfin, Bourrit conseillait de commencer cet itinéraire à la fin du mois de juillet, estimant que cette période de l'année était la plus appropriée pour le faire.³¹

Avec le *Voyage dans les Alpes*,³² publié par l'érudit Horace-Bénédict de Saussure, la littérature sur les Alpes a crû en qualité et en volume. Ce livre prit la forme d'un récit de quatre tomes à propos des études et des expéditions alpines. Saussure, naturaliste et physicien suisse, parcourut plusieurs pays européens, dont la Suisse, la France et l'Italie, attiré par la possibilité de trouver de quoi nourrir ses recherches botaniques et géologiques. Grâce à l'aide des habitants de Chamonix, il fut le premier à accéder au sommet du Mont Blanc en 1786, prouesse qu'il réitéra un an après. C'est ainsi qu'il parvint à déterminer, par exemple, la diminution progressive de la pression par rapport à l'altitude et ses effets sur les hommes et les animaux.

Le succès de cette publication se doit, en grande partie, à la vaste source de connaissances en histoire naturelle qu'il fit connaître. Son originalité réside dans un savant mélange de nouvelles rigoureusement scientifiques – avec des remarques sur les coutumes – et de réflexions personnelles. Ainsi, ce qui jusqu'alors n'avait été accessible qu'aux seuls explorateurs et aux spécialistes des montagnes, finit par être une destination habituelle pour les membres du Grand Tour. Au défi que l'épopée représentait vint s'ajouter le fait de pouvoir contempler personnellement les contrées spectaculaires et gelées que d'autres avaient décrites dans des publications en tous genres.

Les jeunes du Grand Tour complétèrent la littérature concernant la haute montagne avec un autre type de lectures, qui aidaient à se faire une idée plus précise du pays. Dans certains cas, c'était surtout des récits de voyageurs qui mettaient l'accent sur les dangers constants de ces endroits. Ainsi George Lyttelton exprima-t-il son malaise à l'idée d'avoir à affronter un temps très rude, qu'un « lourd brouillard, un froid mordant, un vent fort, une brume épaisse et des précipices glissants, le tout, ensemble, rendit affreux ».³³ Les autres ont exprimé en revanche leur joie par les émotions fortes vécues lors de cette étape du voyage. À d'autres moments, les livres répondent à un autre genre de curiosités. Par exemple, dans certains coffres du *Westmorland*, on trouva deux volumes du *Dictionnaire géographique, historique et politique de la Suisse*,³⁴ propriété aussi bien de Francis Basset que de Lord Duncannon (fig. 5). Il s'agit d'une publication de grande utilité puisque, à l'information sur les

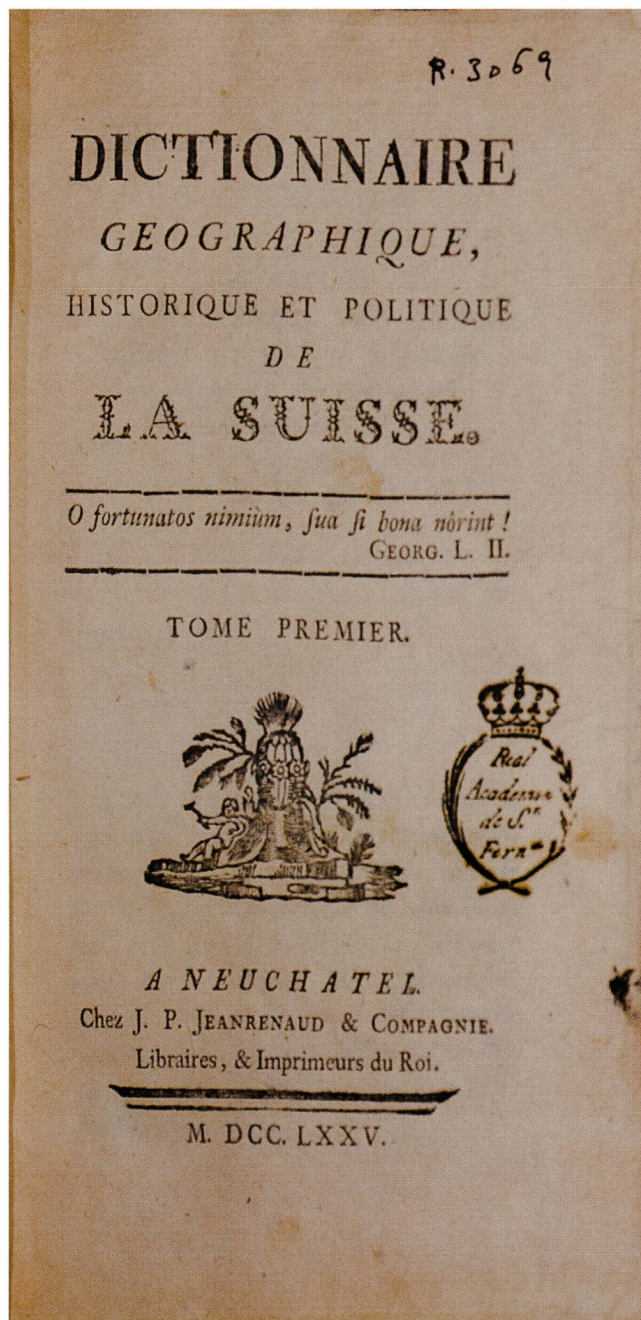


Fig. 5 *Dictionnaire géographique, historique et politique de la Suisse*, Neuchâtel 1775.

données historiques et politiques, vient s'ajouter la description de ce paysage si particulier : « les différentes hauteurs des Alpes y produisent des vallées profondes, et des chûtes d'eau surprenantes. Quelques-unes de ces vallées sont d'affreux abîmes ; tandis que d'autres sont des lieux charmants, où croissent les meilleurs pâturages, où mûrissent les meilleurs fruits, où les moissons prospèrent ».³⁵

Instructions pour les voyageurs. La tenue vestimentaire, les chemins, les guides

Pour pouvoir parcourir le massif alpin, il était nécessaire de prendre de nombreuses précautions et de respecter à la lettre les instructions rédigées et publiées par ceux qui s'étaient déjà aventurés dans l'expérience de la montagne. Le chemin était difficile et, à de nombreux endroits, le défi pouvait même s'avérer dangereux. L'Académie royale des Beaux-Arts de Saint-Ferdinand conserve un des plus importants manuels de l'époque, provenant également de la cargaison du *Westmorland* : *Instruction pour les voyageurs qui vont voir les glaciers et les Alpes du canton de Berne* (fig. 6).³⁶ Il s'agit d'un petit guide contenant des indications précises et extrêmement utiles pour tous ceux qui souhaitaient contempler la beauté de cette nature.

L'une des instructions les plus curieuses de cette publication fait référence à l'importance du vêtement et à celle d'avoir un long bâton pour faciliter le déplacement. Se protéger du froid était une priorité, ainsi que l'utilisation de chaussures ferrées avec d'épais clous pour assurer une meilleure sécurité dans les lieux abrupts. Une des recommandations les plus habituelles était l'usage de collants ou de guêtres, afin de garantir une protection contre les piqûres d'insectes qui peuplaient les zones de vallées et de lacs. Il était conseillé de se frotter le visage, les pieds et les mains avec un vinaigre fort pour éloigner les mouches, et d'apporter une provision de thé, café, et chocolat « pour corriger l'usage inévitable du lait de montagnes, que bien des estomacs ne peuvent pas supporter. Le chocolat tiendra quelquefois lieu de pain, qu'on ne trouve pas toujours, et qui dans les Alpes est d'une mauvaise qualité ».³⁷

La chaîne montagneuse des Alpes était un obstacle qu'il fallait vaincre. Les calèches et les chevaux étaient indispensables ;³⁸ mais quand le chemin devenait impraticable, les calèches étaient démontées, chargées sur des mulets, et le voyage se poursuivait à l'aide de porteurs, des experts en usage de chaises à porteurs ou couchettes pour déplacer les voyageurs. Cette forme de transport resta en vigueur pendant très longtemps, puisque la viabilité des chemins n'évoqua que très lentement.³⁹ Les commentaires de ceux qui passaient de cette manière par les montagnes suisses s'avèrent fréquents.⁴⁰ L'œuvre du prêtre espagnol Francisco Pérez Bayer, *Diario del viaje a Italia*,⁴¹ a été très utile pour tous les voyageurs qui souhaitaient passer par Mont Cenis, grâce à ses opinions et informations pratiques. Il explique notamment, qu'en arrivant à cet endroit et à

cause des mauvaises conditions, « les calèches sont démontées puis on les passe de l'autre côté sur trois mulets : le premier porte les roues ; le deuxième, les tiges et les arrières ; et le dernier, le corps et les sièges de la calèche, en plus des coffres, qui sont transportés de la même manière (...). Pour descendre la pente, qui est horrible et longue de deux lieues, (...) j'ai pris une couchette ou chaise à porteurs faite d'osier, pourvue d'un dossier et des accoudoirs, mais sans repose-pieds. À celle-ci, on ajustait deux grands bâtons similaires à ceux des brancards, et deux compatriotes descendent la calèche tout comme les passagers avec tellement d'aise et si rapidement qu'il est impossible de savoir comment ces gens peuvent grimper ces aspérités sans trébucher ni prendre davantage de repos qu'à La Ferrière, où on leur donne habituellement à boire ».⁴² Un guide s'avérait donc indispensable pour réaliser ce trajet.

L'expérience s'avérait amusante pour certains, mais audacieuse pour d'autres. Dans leur volonté d'arriver le

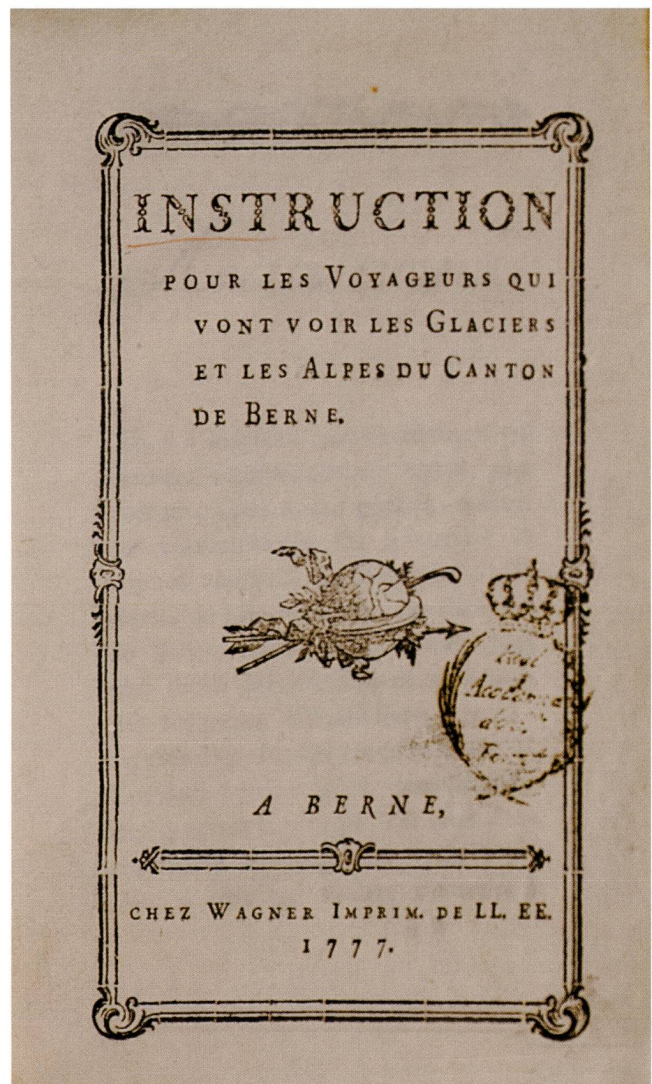


Fig. 6 *Instruction pour les voyageurs qui vont voir les glaciers et les Alpes du canton de Berne*, Berne 1777.



Fig. 7 « Vue d'une partie de Chatelaine et des montagnes de Gex », prise du Château de la Bâtie, de Christian Gottlieb Geissler, 1777. Gravure colorée, 27 × 40,7 cm.

plus tôt possible à destination, les porteurs – d'une force, d'une endurance et d'une rapidité surprenantes – semblaient ne ressentir aucun inconfort, contrairement à leurs passagers. Mais la peur initiale ressentie par ces derniers céda le pas face au spectacle de la nature : « Les cinq ou six premières minutes, peut-être, j'étais un peu effrayé, mais, grâce à la fermeté de leurs pas, je me suis ensuite senti à l'aise ; les belles cascades que je voyais de chaque côté et la majesté des vieilles montagnes qui m'entouraient m'ont fourni une admiration suffisante et une grande stupéfaction ». ⁴³ Après, il s'attendait avec impatience à la descente dans un traîneau. De ce point de vue, on comprend parfaitement pourquoi la Suisse finit par constituer, à la longue, l'une des étapes les plus intéressantes du Grand Tour, ce qui se reflète non seulement dans la littérature, mais aussi dans des recueils d'images en tous genres, qui font de la montagne, des glaciers des Alpes et des lacs suisses de véritables protagonistes (fig. 7).

Les vues, plans de villes et cartes. Genève et son paysage

Les estampes avec des vues, les plans de villes et les cartes de la Suisse firent aussi partie des richesses du *Westmorland*.

Avec les impressions vécues dans les Alpes, mais aussi les lacs, les villes et leurs habitants, elles permettaient de laisser place au souvenir. Ainsi, les impressions décrites par Pérez Bayer dans son journal s'avèrent très utiles à propos de la ville de Genève qui « même si elle est entourée de montagnes très élevées et couverte en grande partie de neige, malgré le présent mois de juin, a son siège sur une plaine très dilatée, sur laquelle il y a quelques collines qui n'embarassent pas la vue de celle-ci ni d'une grande partie du lac (...) à l'extrémité méridionale duquel est située la ville ». ⁴⁴

Parmi les cartes qui représentent la Suisse, l'Académie royale des Beaux-Arts de Saint-Ferdinand dispose de la *Carte de la Suisse où sont les Treize Cantons, leurs alliés et leurs Sujets*, ⁴⁵ publiée par François Grasset en 1769 avec la collaboration d'Aldring et E. Dussy, respectivement dessinateur et graveur. Les démarcations entre les différents cantons ont été réalisées par des traits de différentes couleurs appliqués à la main. Dans la partie inférieure gauche, une inscription indique que la carte a été dirigée et exécutée sous le regard attentif de Robert de Vaugondî, géographe du roi.

Dans le cas particulier de Genève, étape importante de l'itinéraire du Grand Tour, il en existe plusieurs exemplaires : la *Carte du Lac de Geneve et des Pays Circonvoisins où se trouvent les Frontieres de France de Savoye et de*

Suisse avec le Territoire de la République de Genève,⁴⁶ gravée par Dauder (Lyon, 1730); la *Carte des environs de Genève comprenant le territoire de Cette République, et les Frontières de France, de Savoye, et de Suisse*⁴⁷ (La Haye, 1776); et le *Nouveau Plan de Genève Avec ses Nouvelles rues et augmentations*,⁴⁸ gravé par Nicolas Chalmandrier (Paris, 1776) et comprenant un index toponymique et trois plans plus petits.⁴⁹

Les gravures représentant la ville de Genève et qui faisaient partie des bagages du *Westmorland*, prouvent l'intérêt des voyageurs pour cette ville, son lac et ses montagnes. La bibliothèque de l'Académie royale de Saint-Ferdinand conserve des estampes enluminées avec des vues de Genève et des alentours appartenant à Lord Duncannon : les trois gravures illustrées (fig. 1, 3 et 8) et la gravure à l'eau-forte *Veüe de la Ville de Genève du côté du Midy*,⁵⁰ réalisée par Robert Daudet, ainsi que la *Veüe de la Ville de Genève du côté du Septentrion*,⁵¹ gravée par Johann Georg Seiller de Schaffhouse avec l'aide d'Antoine Chopy comme

dessinateur et Robert Gardelle comme peintre. En bas de la même se trouve une description des parties marquées avec des chiffres et des lettres, et en dessous de ces gravures, le titre en français.⁵²

Dans l'ensemble, les textes et les images qui étaient au cœur de notre contribution cherchaient à perpétuer un souvenir et motivèrent d'autres voyageurs en faisant naître chez eux le souhait de connaître la ville de Genève et les glaciers.

AUTEURE

Laura García Sánchez, Profesora lectora au Departamento de Historia del Arte de l'Université de Barcelone, C/ Montalegre, n° 6, 08001 Barcelone, Espagne



Fig. 8 « Vue de la Ville de Genève, et d'une partie du lac, prise de Cologny », de Christian Gottlieb Geissler, 1777. Gravure colorée, 27 × 40,7 cm.

NOTES

- ¹ JEREMY BLACK, *The British Abroad. The Grand Tour in the Eighteenth Century*, Londres 1999. – ANTONIO ASTORGA, *La epopeya del « Westmorland », el barco que transportaba los tesoros del « Grand Tour »* (url: http://www.abc.es/hemeroteca/historico-11-08-2002/abc/Cultura/la-epopeya-del-westmorland-el-barco-que-transportaba-los-tesoros-del-grand-tour_120528.html, version du 11.08.2002, consulté le 14 avril 2018).
- ² PHILIPP CLÜVER, *Sicilia antiqua*, Leiden 1619. – Académie royale des Beaux-Arts de Saint-Ferdinand (*Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, dorénavant RABASF), Archives-Bibliothèque, sig. B-1191. – CESARE DE SETA, *Lo sguardo dell'Europa sulla Sicilia: « i ritratti » di Vivant-Demon, Houël e Ducros*, in: CESARE DE SETA, *L'Italia del Grand Tour da Montaigne a Goethe*, Naples 1992, p. 168–172.
- ³ JÖRG GARNIS, *The Journey*, in: ANDREW WILTON / ILARIA BIGNAMINI (éd.), *Grand Tour. The Lure of Italy in the Eighteenth Century* (= catalogue d'exposition), Londres 1996, p. 93–94, cité par BRIAN ALLEN, *Artistas y viajeros británicos en Italia al final de la década de 1770*, in: JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ, *El Westmorland, recuerdos del Grand Tour* (= catalogue d'exposition), Madrid 2003, p. 23 et 36.
- ⁴ ANTONIO ASTORGA 2002 (cf. note 1).
- ⁵ JEREMY BLACK, *Italy and the Grand Tour*, New Haven 2003, p. 23–46.
- ⁶ DAVID BINDMAN, *Providence will send us a lord: el Westmorland y el Grand Tour en los últimos años de la década de 1770*, in: JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 3), p. 40. – JOHN INGAMILLS, *A Dictionary of British and Iris Travellers in Italy 1701–1800*, New Haven et Londres 1997.
- ⁷ DAVID BINDMAN 2003 (cf. note 6), p. 39 et 45.
- ⁸ EDWARD CHANEY, *The evolution of the Grand Tour. Anglo-Italian cultural relations since the Renaissance*, Londres 1998, p. 162. – ANTONIO ASTORGA 2002 (cf. note 1).
- ⁹ JEREMY BLACK, *La sociedad*, in: JEREMY BLACK, *La Europa del siglo XVIII (1700–1789)*, Madrid 1997, p. 117–131, (éd. orig. Londres 1990).
- ¹⁰ ANA MARÍA SUÁREZ HUERTA, *Un barco inglés en el puerto de Livorno*, in: JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 3), p. 53.
- ¹¹ VITTORIO MARCHI, *Un porto europeo ed intercontinentale in Toscana*, Livorno 1984. – PAOLO SCROSOPPI, *Il porto di Livorno e gli inizi dell'attività inglese nel Mediterraneo*, in: Bolletino storico livornese, 1937, IV, p. 339–380.
- ¹² Pour l'histoire du navire et la description détaillée des événements de 1778/1779, voir MARÍA DOLORES SÁNCHEZ-JÁUREGUI / SCOTT WILCOX (éd.), *The English Prize. The Capture of the Westmorland, an Episode of the Grand Tour* (= catalogue d'exposition, Ashmolean Museum of Art and Archaeology, Oxford / Yale Center for British Art, New Haven), New Haven / Londres 2012, p. 3–43.
- ¹³ « *The Westmorland's varied cargo included olive oil, barrels of anchovies, silk, medicinal drugs, Genoa paper, and Parmesan cheeses.* » MARÍA DOLORES SÁNCHEZ-JÁUREGUI / SCOTT WILSON, *The Westmoreland: Crates, Contents, and Owners*, in: MARÍA DOLORES SÁNCHEZ-JÁUREGUI / SCOTT WILCOX 2012 (cf. note 12), p. 11.
- ¹⁴ RABASF, dossier 87–1/4. Cité par ANA MARÍA SUÁREZ HUERTA, *Un barco inglés en el puerto de Livorno*, in: JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 3), p. 61 et 67. – MARÍA DOLORES SÁNCHEZ-JÁUREGUI / SCOTT WILSON 2012 (cf. note 13), p. 11. – ELEANOR HUGHES, *Trade and Transport: The Westmorland in Context*, in: MARÍA DOLORES SÁNCHEZ-JÁUREGUI / SCOTT WILCOX 2012 (cf. note 12), p. 40.
- ¹⁵ ANTHONY HIRTS, LA POLÍTICA INGLESE DEI CONVOGLI NEL MEDITERRANEO TRA FINE '600 ED INIZI '700, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL POSTO DE LIVORNO, in: Nuovi studi livornesi, 6, 1998, p. 55.
- ¹⁶ ELEANOR HUGHES 2012 (cf. note 14), p. 38–40.
- ¹⁷ JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ (éd.), *La captura y venta del Westmorland*, in: JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 3), p. 69. – ELEANOR HUGHES 2012 (cf. note 14), p. 40.
- ¹⁸ La correspondance entre le comte d'Ofalia et le comte de Floridablanca se trouve dans les Archives historiques nationales à Madrid (AHN), Section État, 546. Cité par JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 17), p. 69–70 et 86.
- ¹⁹ JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 17), p. 78–79. – MARÍA DOLORES SÁNCHEZ-JÁUREGUI / SCOTT WILSON 2012 (cf. note 13), p. 13–15.
- ²⁰ Archivio di Stato, Pisa. Consoli del Mare, busta no 734. Cité par ANA MARÍA SUÁREZ HUERTA 2003 (cf. note 10), p. 62 et 67.
- ²¹ JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 17), p. 81.
- ²² JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ / MARÍA DOLORES SÁNCHEZ-JÁUREGUI ALPAÑES, *El Westmorland y la Sociedad de Lonjistas de Madrid*, in: Annales et Bulletin de l'Académie royale des Beaux-Arts de Saint-Ferdinand, 96-97, 2003, p. 67–100.
- ²³ ANA MARÍA SUÁREZ HUERTA, *El Grand Tour: un viaje emprendido con la mirada de Ulises*, in: Isimu. Revista sobre Oriente Próximo, y Egipto en la antigüedad, 14–15, 2011–2012, p. 253–282.
- ²⁴ NdIT: en français dans le texte original (cf. note 26).
- ²⁵ JOHN GRAND-CARTERET, *La montagne à travers les âges. Rôle joué par elle: façon dont elle a été vue*, Grenoble 1903, vol. 1.
- ²⁶ WILLIAM WINDHAM, *Relation d'un voyage aux glaciers, en 1741*, in: HENRI FERRAND (éd.), *Lettres de Windham et de Martel*, Lyon 1912, p. 20. (éd. angl. Londres 1744), cité par ALMUDENA NEGRETE PLANO, *Suiza y el paso de los Alpes en los recuerdos del Westmorland*, in: JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 3), p. 112 et 116. – MAX BRUCHET, *Savoie, d'après les anciens voyageurs*, Annecy 1908, p. 310.
- ²⁷ RABASF, Archives-Bibliothèque, sig. B-807.
- ²⁸ RABASF, Archives-Bibliothèque, sig. C-279.
- ²⁹ Les marques et les annotations réalisées dans les marges de quelques pages par Basset indiquent qu'il l'a utilisé et suivi en détail. Cette méticulosité permet de recréer son parcours par les Alpes suisses, en plus de sa préoccupation par les dangers de la haute montagne. Le livre de Ponsonby a été édité à Genève en 1773, alors que celui de Basset a été édité à Norwich en 1776. Voir aussi MARÍA DOLORES SÁNCHEZ-JÁUREGUI / SCOTT WILCOX 2012 (cf. note 12), p. 249.
- ³⁰ MARC THÉODORE BOURRIT, *Description des Alpes pennines et rhétiennes*, Genève 1781; *Nouvelle description des glaciers, vallées de glace et glaciers qui forment la grande chaîne des Alpes de Suisse, d'Italie et de Savoie*, Genève 1787, 3 vol.; *Descriptions des cols ou passages des Alpes*, Genève 1803, 2 vol.; tandis que l'*Itinéraire de Genève, Lausanne et Chamouni*, Genève 1791, fut réédité à de nombreuses reprises.
- ³¹ « *The Glaciers we are going over are situated to the north east of Geneva [...] the most favourable time for this journey is the end of July, or the beginning of August; for at this season the latest snows being generally melted, leave the dangerous passages discoverable. If the traveller thinks proper, the journey may be made on horseback, or even in carriage, as far as Sallenche.* » MARC THÉODORE BOURRIT, *Description des glaciers, glaciers et amas de glace du Duché de Savoie*, 1773, p. 12.
- ³² HORACE-BÉNÉDICT DE SAUSSURE, *Voyage dans les Alpes*, Neuchâtel 1779–1796, 4 vol.
- ³³ MAUD WYNDHAM, *Chronicles of the Eighteenth Century. Founded in the Correspondence of Sir Thomas Lyttelton and his Family*, Londres 1924, tome I, p. 27, cité par ALMUDENA NEGRETE PLANO 2003 (cf. note 26), p. 114 et 117.

- ³⁴ *Dictionnaire géographique, historique et politique de la Suisse*, Neuchâtel 1775. –RABASF, sig. B-2336-2337.
- ³⁵ *Dictionnaire géographique, historique...1775* (cf. note 34), p. 3, cité par ALMUDENA NEGRETE PLANO 2003 (cf. note 26), p. 114.
- ³⁶ [JACOB SAMUEL WYTTEBACH], *Instruction pour les voyageurs qui vont voir les glaciers et les Alpes du canton de Berne*, Berne 1777. – RABASF, Archives-Bibliothèque, sig. C-1422.
- ³⁷ [JACOB SAMUEL WYTTEBACH] 1777 (cf. note 36), p. 7, cité par ALMUDENA NEGRETE PLANO 2003 (cf. note 26), p. 113 et 244.
- ³⁸ CESARE DE SETA, *Sui modi di viaggiare : strade, locande, guide e pericoli del viaggio*, in : CESARE DE SETA 1992 (cf. note 2), p. 33–36.
- ³⁹ ALMUDENA NEGRETE PLANO 2003 (cf. note 26), p. 110.
- ⁴⁰ JEREMY BLACK 1999 (cf. note 1), p. 33.
- ⁴¹ NdIT : Journal de voyage en Italie.
- ⁴² FRANCISCO PÉREZ BAYER, *Diario del viaje a Italia*, in : ANTONIO MESTRE SANCHÍS / PABLO PÉREZ GARCÍA / JORGE ANTONIO CATALÁ SANZ (éd.), *Viajes literarios*, Valencia 1998, p. 639, cité par ALMUDENA NEGRETE PLANO 2003 (cf. note 26), p. 110–111 et 116.
- ⁴³ « *Perhaps for the first five or six minutes I was under some fright but the firmness of their steps soon set me at ease and the beautiful cascades that present themselves on every side and the majesty of the hoary mountains that surrounded me furnished me with sufficient matter of admiration and astonishment.* » Lettre de Thomas Brand à Robert Wharton, 24 octobre 1783, citée par JEREMY BLACK 1999 (cf. note 1), p. 33.
- ⁴⁴ FRANCISCO PÉREZ BAYER 1998 (cf. note 42), p. 627, cité par JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ 2003 (cf. note 3), p. 245.
- ⁴⁵ RABASF, Archives-Bibliothèque, sign. Mp-46. Dans l'angle supérieur gauche, se trouve la dédicace suivante : « Présentée et Dédier Très respectueusement à son Excellence Monsieur Albert Frederich D'Erlach, Comte du St. Empire... Par son très Humble très Soumis Obéissant et Obligé Serviteur François Grasset ».
- ⁴⁶ RABASF, Archives-Bibliothèque, sign. Mp-45.
- ⁴⁷ RABASF, Archives-Bibliothèque, sign. Mp-47.
- ⁴⁸ RABASF, Archives-Bibliothèque, sign. Mp-39.
- ⁴⁹ Les plans sont les suivants : Plan de Genève Ancienne ; Plan de Genève en 1715 ; Carte du bailliage de Gex en France et des Bailliages de Ternier et Gailliard en Savoie. Il a été dédié « aux très honorés très magnifiques seigneurs le conseil, et syndic de la République ... », inscription mentionnée sur le plan.
- ⁵⁰ RABASF, Archives-Bibliothèque, sign. Gr-828.
- ⁵¹ RABASF, Archives-Bibliothèque, sign. Gr-877.
- ⁵² RABASF, Archives-Bibliothèque, sign. Gr-1963 ; Gr. 1964 ; Gr. 1965 ; Gr. 1966 ; Gr. 1967 ; Gr. 1968 ; Gr. 1969.

PROVENANCE DES ILLUSTRATIONS

Fig. 1–8: Archives-Bibliothèque de l'Académie royale des Beaux-Arts de Saint-Ferdinand, Madrid.

RÉSUMÉ

En 1779, en pleine guerre des Treize Colonies, les Français capturèrent à Málaga la frégate britannique appelée *Westmorland*, alors que celle-ci naviguait de Livourne à Londres avec, à son bord, une précieuse cargaison d'œuvres d'art en tous genres, tableaux, sculptures, meubles ou livres. Au sein de cette dernière se trouvaient notamment toute une série d'estampes enluminées représentant des paysages alpins, mais aussi des guides de voyages, des dictionnaires géo-historiques, des cartes, ainsi que des descriptions de glaciers et de lacs que leurs propriétaires avaient accumulés en guise de souvenirs de leur passage par la Suisse. Tout cela montre l'intérêt qu'éveillait ce tronçon du voyage chez les membres du Grand Tour, mais aussi, et tout particulièrement, la connaissance de la haute montagne. Grâce à la publication d'une série de manuels, il était possible de franchir avec une certaine garantie de sécurité différents endroits du massif alpin. L'objectif de notre travail est d'analyser le legs suisse du *Westmorland*, et ce, afin d'interpréter quels étaient les centres d'intérêt des jeunes Britanniques de passage dans ce pays et ce qui éveillait leur curiosité culturelle.

ZUSAMMENFASSUNG

1779, mitten im Krieg um die 13 Kolonien, kaperten die Franzosen in Malaga die britische Fregatte *Westmorland*, die von Livorno nach London unterwegs war und allerlei wertvolle Kunstobjekte wie Gemälde, Skulpturen, Möbel und Bücher geladen hatte. Unter Letzteren befanden sich insbesondere auch eine Serie aus kolorierten Drucken mit alpinen Landschaften, Reiseführer, geografische und historische Nachschlagewerke, Landkarten sowie Beschreibungen von Gletschern und Seen, die allesamt von ihren Besitzern als Erinnerungsstücke an ihre Reise durch die Schweiz aufgehoben worden waren. All diese Objekte dokumentieren das grosse Interesse, das die Reisenden diesem Abschnitt der Grand Tour und im Besonderen dem Erkunden des Hochgebirges entgegenbrachten. Die Veröffentlichung einer Reihe von Reisehandbüchern erlaubte es schliesslich, verschiedene Orte im Gebiet des Alpenmassivs auf relativ sicherem Wege zu erreichen. Ziel unserer Arbeit ist es, die schweizerische Hinterlassenschaft der *Westmorland* genauer zu untersuchen, um herauszufinden, welche Reiseziele in der Schweiz die jungen Briten hatten und wo ihre diesbezüglichen kulturellen Interessen lagen.

RIASSUNTO

Nel 1779, nel bel mezzo della «Guerra delle tredici colonie», la guerra d'indipendenza americana, i francesi catturarono a Malaga la fregata inglese *Westmorland*, in viaggio da Livorno a Londra, la quale trasportava un prezioso carico di opere d'arte di ogni genere, dipinti, sculture, mobili e libri. I libri comprendevano una raccolta di stampe miniate raffiguranti paesaggi alpini, ma anche guide turistiche, dizionari geostorici, mappe, così come descrizioni di ghiacciai e laghi, che i loro proprietari avevano acquistato in ricordo del loro soggiorno in Svizzera. Tutto questo dimostra l'interesse che questa parte del viaggio suscitava tra i membri del «Grand Tour», ma anche e soprattutto la conoscenza dell'alta montagna. La pubblicazione di una serie di manuali consentiva infatti di attraversare diverse parti del massiccio alpino con una certa garanzia di sicurezza. L'obiettivo del nostro lavoro è quello di analizzare il lascito svizzero della *Westmorland* per capire quali interessi avessero i giovani inglesi in viaggio attraverso la Svizzera e quali aspetti suscitasse la loro curiosità culturale.

SUMMARY

In 1779, in the middle of the war over the 13 colonies, the French seized the frigate *Westmorland* in Malaga. The British frigate was on its way from Livorno to London. Part of its cargo comprised a great quantity of valuable paintings, sculptures, furniture and books, in particular coloured prints of Alpine landscapes, travel guides, geographical and historical reference works, maps and descriptions of glaciers and lakes, all of which had been collected in the course of personal journeys through Switzerland. The documents eloquently testify to the great interest of travellers in this part of their Grand Tour, most especially in the country's high alpine mountains. The publication of a number of travel guides provided information on reaching various places in the Alps in relative safety. The goal of our project is to investigate the legacy of the *Westmorland* in greater detail to find out what destinations and thus what cultural interests were pursued by the young visitors from Britain.