

Nach **Italien**
mit der

Gotthardbahn



ÜBERSICHTSKARTE DER GOTTHARDBAHN.

Station
 —●— Gotthardbahn —●— Poststrasse
 —●— Fahrweg —●— Fussweg
 Höhen in Metern.

Maßstab 1:500000.

0 5 10 15
 Kilometer.



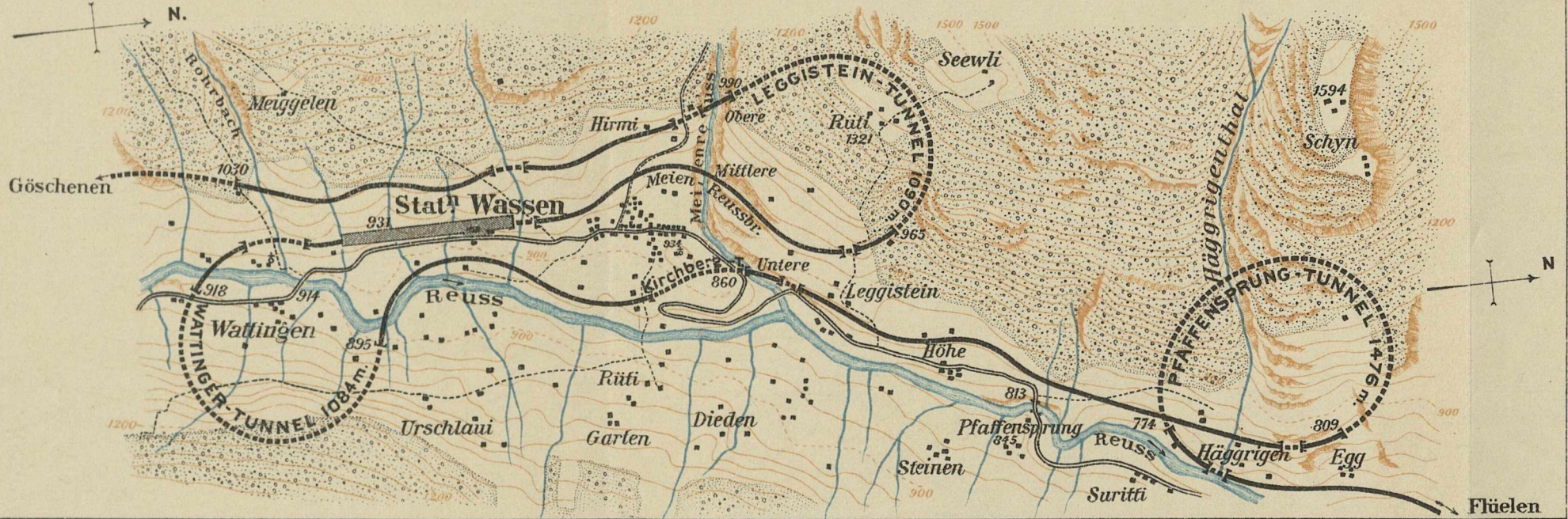
Siehe Rückseite.

LITH. RUEGG & SCHAUFELBERGER, ZÜRICH.

Maßstab 1:25,000.

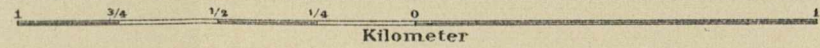
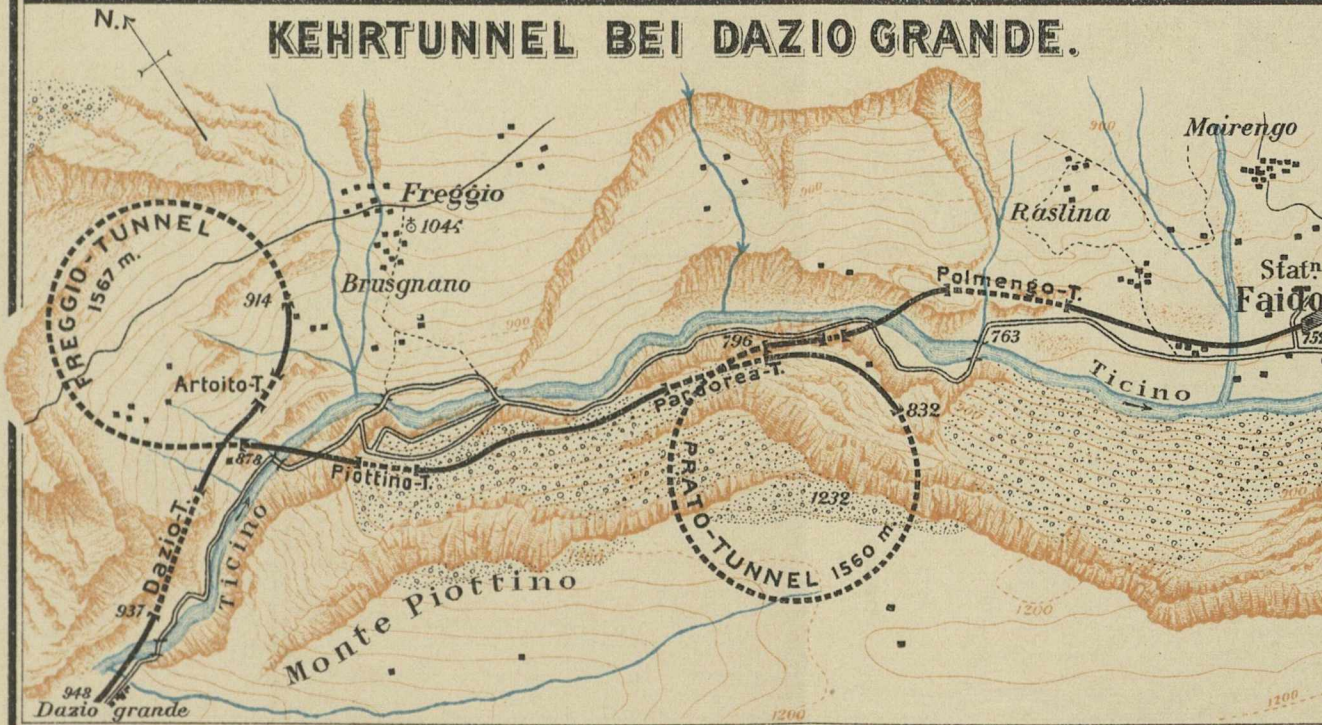
KEHRTUNNEL BEI WASSEN.

Höhenlinien in Abständen von 30 Meter ausgezeichnet.



KEHRTUNNEL BEI DAZIO GRANDE.

KEHRTUNNEL IN DER BIASCHINASCHLUCHT.



Lith. Rieggschaufberger, Zürich.

NACH



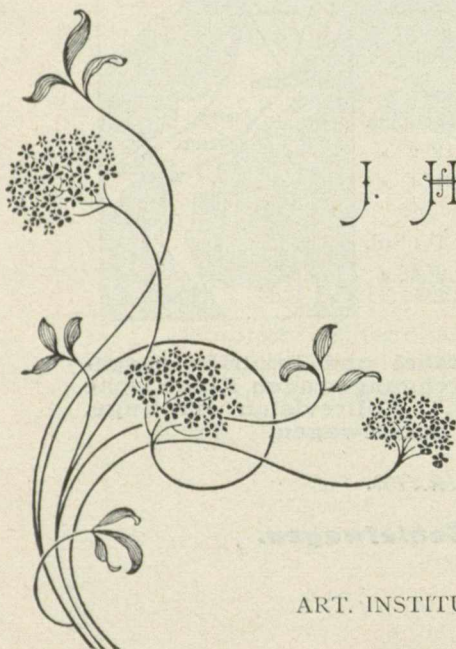
ITALIEN

MIT DER

GOTTHARDBAHN

VON

J. HARDMEYER



ART. INSTITUT, ORELL FÜSSLI, ZÜRICH

1901

Direkte Schnellzugsverbindungen via Gotthard.

HAMBURG-MAILAND
in 24¹/₂ Stunden.

BREMEN-MAILAND
in 22³/₄ Stunden.

BERLIN-MAILAND
in 25¹/₂ Stunden.

HANNOVER-MAILAND
in 22³/₄ Stunden.

KÖLN-MAILAND
in 16¹/₂ Stunden.

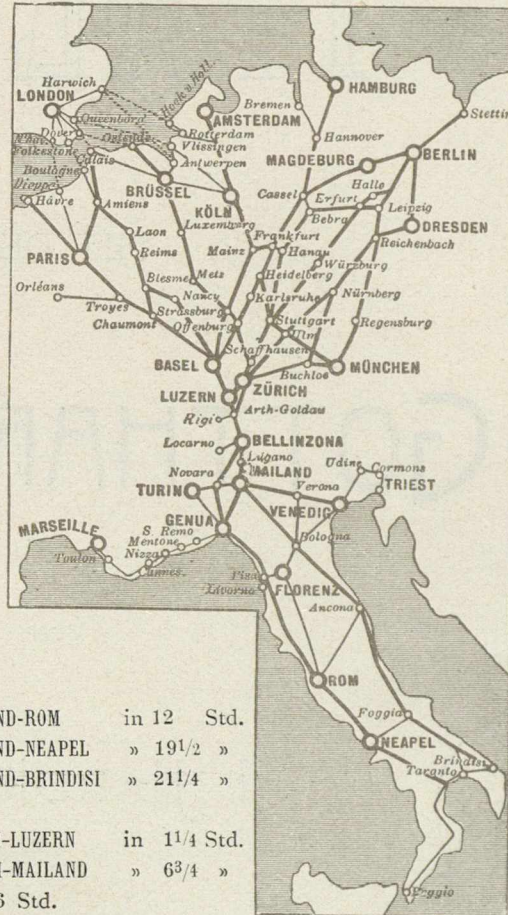
LEIPZIG-MAILAND
in 23¹/₄ Stunden.

DRESDEN-MAILAND
in 26³/₄ Stunden.

FRANKFT. a/M-MAILAND
in 15¹/₂ Stunden.

STUTTGART-MAILAND
in 13¹/₄ Stunden.

MÜNCHEN-MAILAND
in 15 Stunden.



MAILAND-GENUA	in 3 ¹ / ₄ Std.	MAILAND-ROM	in 12 Std.
MAILAND-VENEDIG	» 5 »	MAILAND-NEAPEL	» 19 ¹ / ₂ »
MAILAND-FLORENZ	» 6 ³ / ₄ »	MAILAND-BRINDISI	» 21 ¹ / ₄ »
~~~~~			
BASEL-LUZERN	in 2 Std.	ZÜRICH-LUZERN	in 1 ¹ / ₄ Std.
BASEL-MAILAND	» 8 »	ZÜRICH-MAILAND	» 6 ³ / ₄ »
~~~~~			
LUZERN-MAILAND in 6 Std.			

Express-Züge

mit komfortabel und luxuriös ausgestatteten Durchgangswagen. Elektrische Beleuchtung. Zollrevision im Zuge. Speisewagen.

Keine Zuschlagstaxen.

Nachtschnellzüge mit Schlafwagen.

LUZERN

Höhe ü. M. 437 Meter. — Bevölkerung 30,000.

Internationales Rendez-vous der Reisenden aller Länder.

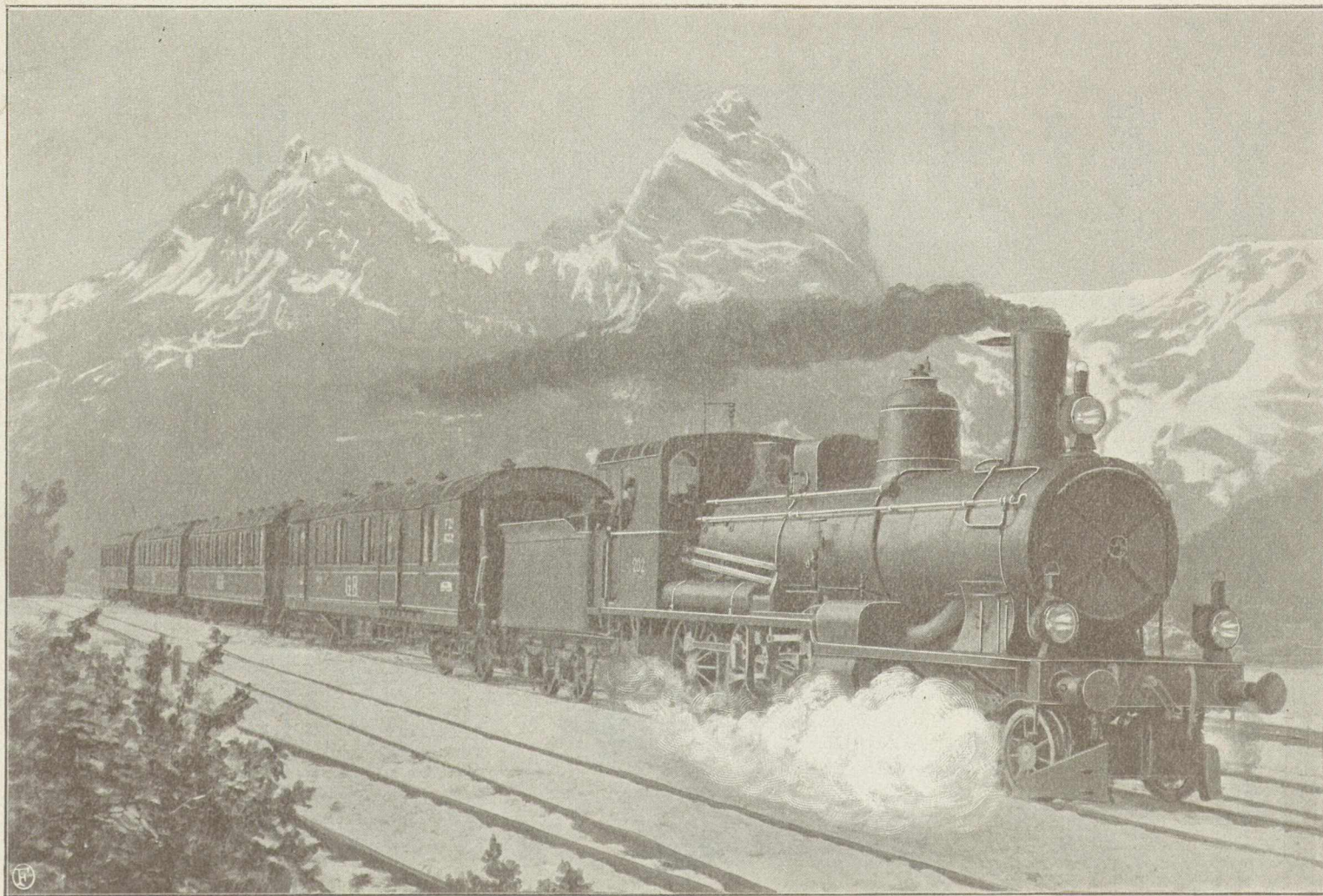


Das

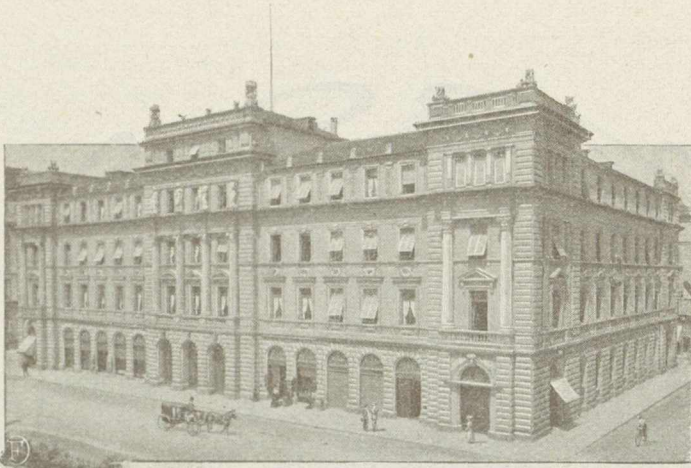
OFFIZIELLE VERKEHRSBUREAU

erteilt mündliche und schriftliche Auskunft über
Reiseangelegenheiten und Exkursionen in der Schweiz und
nach dem Ausland, Unterkunft, Hotels, Pensionen etc.





Gotthard-Express.



*Das Verwaltungsgebäude
der Gotthardbahn in Luzern.*

Allgemeines.

Im Jahre 1882 wurde die Gotthardbahn, der Hauptverkehrsweg zwischen dem Norden und dem Süden Europas, der quer durch das Centralmassiv der Alpen aus dem Stromgebiet des Rheins in das des Po hinüberführt, dem Verkehr übergeben.

Gleich von Anfang an bewies der mächtige Zudrang der Reisenden, nicht minder als die gewaltige Zufuhr der Güter, von welcher Wichtigkeit diese Bahnlinie sowohl für den Verkehr der Länder Europas unter sich, als auch für die Verbindung dieses Kontinents mit den übrigen Erdteilen ist, und gleich von Anfang an auch erwarb sie sich, in Folge ihrer Leistungen und der Vorzüglichkeit ihrer Betriebseinrichtungen, abge-



Bahnhof Luzern.

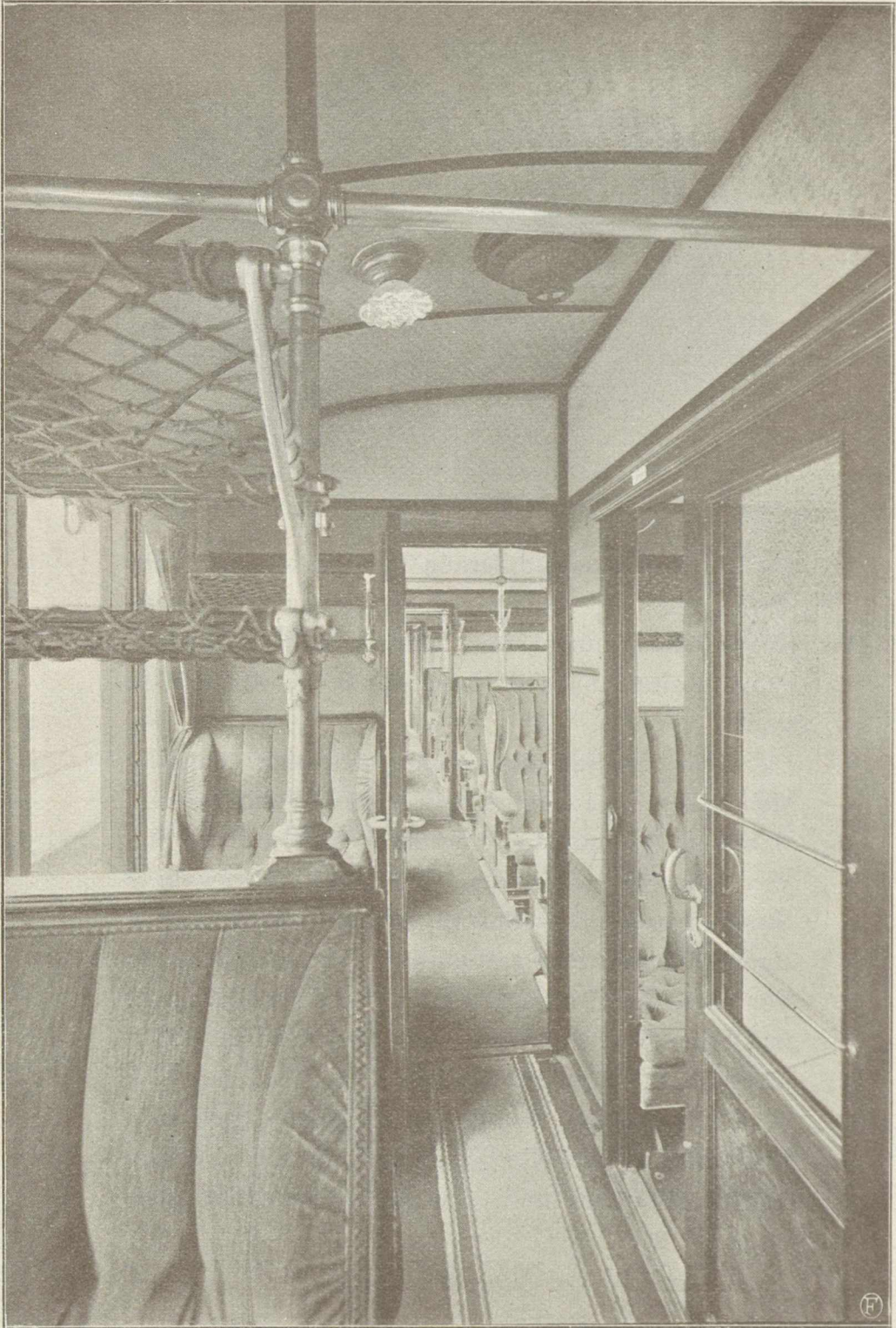
sehen von der Grossartigkeit ihrer Anlage, den Ruf einer Bahn ersten Ranges. Die Gotthardbahn verbindet die weitverzweigten Eisenbahnliesen von Mittel- und Westdeutschland, diejenigen von Holland und Belgien, sowie die des östlichen und nördlichen Frankreich und, mittelbar durch diese letztern, die ungeheuern Bahnnetze Englands und Nordamerikas mit den Bahnliesen Italiens in direktester Weise. Sie durchzieht Gegenden, die durch ihre Naturschönheiten, durch die Erhabenheit der Alpenwelt und die Lieblichkeit der in sie eingebetteten Seen weltberühmt sind. Sie macht dem Deutschen das Land seiner Sehnsucht, das herrliche Italien, mit Leichtigkeit erreichbar, sie weckt und belebt den Verkehr und den Güterausaustausch



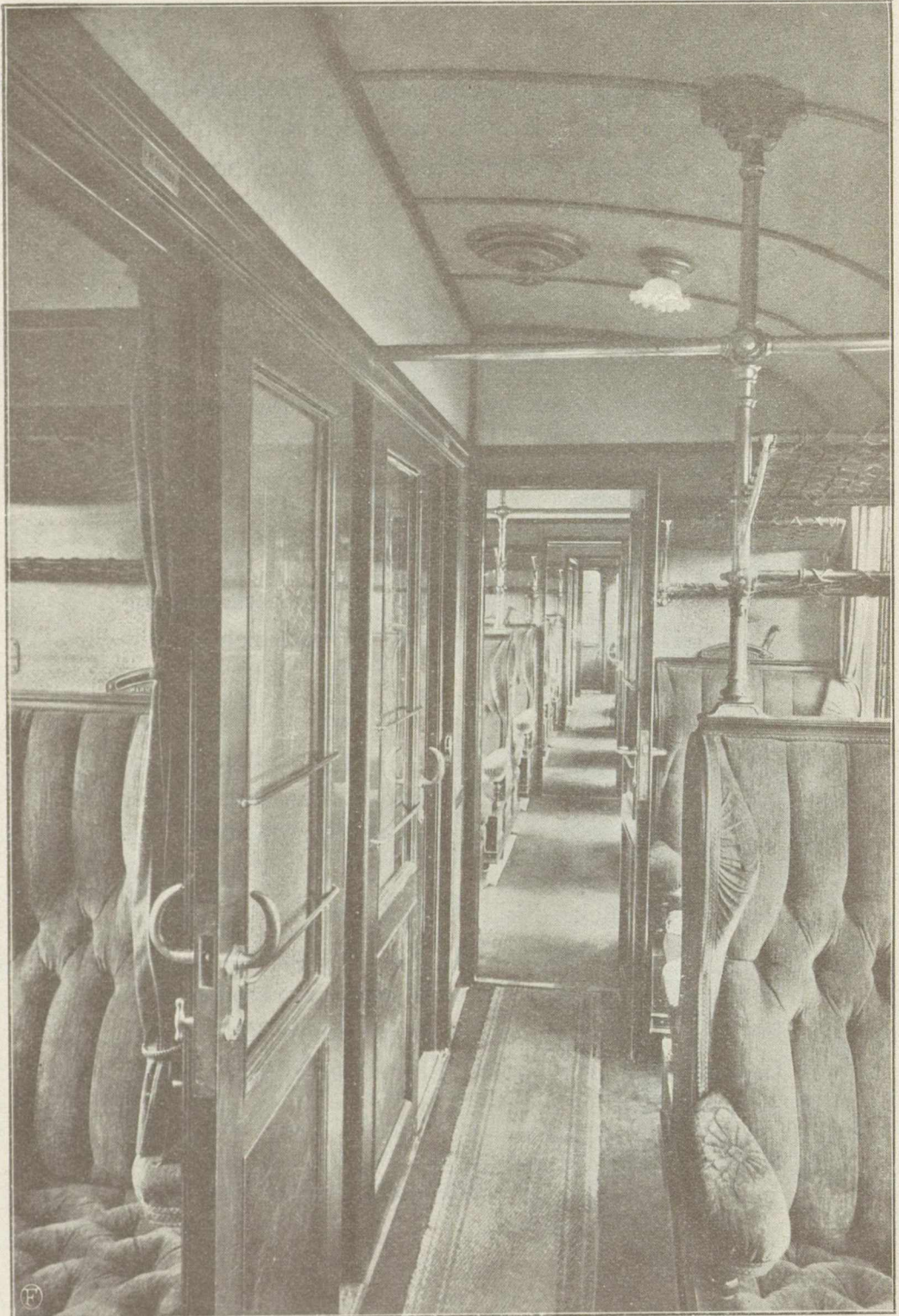
*Personenwagen
der Gotthardbahn.*

zwischen nahen und fernen Ländern — was Wunder, wenn diese Bahn, eines der grossartigsten Werke der Neuzeit, von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnt und ihr Name durch die ganze Welt geht!

Wie mächtig und immer mächtiger entfaltet sich Leben und Treiben auf dieser Weltbahn und durch sie auf andern Verkehrswegen und in den von ihnen durchzogenen Gebieten! Altgewohnte Strassen werden verlassen, Waren, die der richtigen Absatzgebiete entbehrten, gelangen, auf den Schienen der Gotthardbahn in die Ferne gebracht, zu ihrem wahren Werte und fördern den Wohlstand des Produktionslandes. Wochenlang, ehe in den deutschen Landen der Schnee gewichen ist, befördert die Gotthardbahn auf die dortigen Märkte Blumen und Gartengewächse aus den



Wagen-Inneres.



Wagen-Inneres.

sonnigen Gefilden Italiens, wo der Frühling längst eingezogen ist. Kranke und Schwache, welche den nordischen Nebeln entfliehen wollen, erreichen, in den salonähnlichen Räumen der Gotthardbahn-



wagen wohl aufgehoben, in wenigen Stunden die milden Gestade des Südens : es ist ihnen Gelegenheit geboten, den Winter zu überspringen

und sich zu erholen und zu stärken. Und auch die ungezählten jungen Paare seien nicht vergessen, die, indem sie sich und

ihr Liebesglück der Gotthardbahn anvertrauen, nach dem Lande jenseits der Berge streben, um dort unter blauerem Himmel, umgeben von einem buntern Volksleben und von einer Fülle edler Gebilde der Kunst, die Blütentage ihres Lebens zu geniessen.



Der Gotthardpfad und die Gotthardstrasse.

Die alten Römer begingen das Centralmassiv der Alpen, die St. Gotthardsberge, nicht. Sie überschritten, um nach Helvetien und Germanien zu gelangen, das Gebirge auf den Pässen des Wallis und Rhätians, und zwischen denselben hatten sie, an der Nordflanke des Gotthard hin, über Furka und Oberalp, einen Verbindungsweg von den Quellen der Rhone zu denjenigen des Rheins angelegt. Aus dem Tessinthal in das der Reuss ging keiner ihrer Züge. Pilgrime und Krieger germanischer Rasse waren die ersten, welche den Gotthard überschritten. Aus einem Dokument, das von einem Benediktinermönch, Albrecht von Stade, aus der Mitte des 13. Jahrhunderts herrührt — es ist das älteste, das vom St. Gotthard spricht — geht hervor, dass dieser Pass schon damals ein längst begangener Pilgerweg war, und ungefähr um die gleiche Zeit, 1280, begaben sich Kriegsleute von Schwyz über den Gotthard nach Faenza, um dem Hohenstaufischen Kaiser Friedrich II. bei der Belagerung dieser Stadt Hülfe zu leisten, für



welche er ihnen einen wichtigen Freiheitsbrief gewährte. Den Spuren der Pilger und Krieger folgten dann auf dem Gotthardwege die Handelsleute von Luzern, Zürich und Basel. Mit den Städten der reichen und fruchtbaren Lombardei, mit Como, Bergamo, Mailand, knüpften sie Handelsverbindungen an, die im Laufe der Zeiten immer bedeutender wurden und die bestehen bis auf den heutigen Tag.

Die Urner, die Bewohner des Thales der Reuss, zogen gleichfalls über den Pass, unter dem Vorwand, den Weg nach Italien zu schützen und setzten sich im oberen Teile des Tessinthales fest. Sie schalteten hier als Herren und Gebieter

und rissen nach und nach, gemeinsam mit ihren Bundesgenossen von Schwyz und Unterwalden, das feste Bellinzona an sich. In die Kriege der mailändischen Herzöge aus dem Hause Sforza mit den Königen von Frankreich zu Anfang des 16. Jahrhunderts mischten sich die Schweizer ein und standen bald dem einen, bald dem andern der streitenden Teile bei. Der Gewinn, der für sie aus dieser Einmischung hervorging, war die Besitznahme von Locarno, Lugano, Mendrisio und Chiasso mit ihren Gebieten, welche Gegenden heute, mit den südlichen Gotthardthälern vereinigt, den schweizerischen Kanton Tessin bilden.

Der Gotthardpass war anfangs ein schmaler, rauher Bergpfad; nach und nach wurde er zum Saumweg, auf dem die Lasttiere die Waren über den Berg trugen.



Erst in den Dreissigerjahren des 19. Jahrhunderts legten die Kantone Tessin und Uri, unterstützt von Luzern und dem schweizerischen Bunde, die fahrbare Gotthardstrasse an, eine regelrechte Berg- und Kunststrasse.

An die Stelle dieser Wege ist nun die Gotthardbahn getreten.

Welche Abkürzung hat sie gebracht, um wie viel leichter und bequemer ist durch sie die Reise nach dem Süden geworden! Während des 18., ja bis in das 19. Jahrhundert hinein, ging je Mittwoch und Samstag, abends um 8 Uhr, die italienische Post von Zürich ab

und gelangte am Sonntag, beziehungsweise am Mittwoch in der Frühe nach Mailand. Es war das eine reitende Post, die nur den Briefverkehr besorgte. Der Reisende musste bei gutem Wetter auf eine Reise von vier Tagen rechnen, um von Luzern nach Mailand zu gelangen; bei eintretendem Unwetter, bei Schneegestöber und Lawinenfall blieb er oft tagelang in einer dürftigen Herberge oder in einem Schutzhause liegen. Wer heute um 7 Uhr früh in Basel, um 8 Uhr in Zürich, um 9 Uhr in Luzern den Gotthardzug besteigt, der steht schon in früher Nachmittagsstunde vor dem Marmordom der lombardischen Hauptstadt.

Und wie so ganz mühelos, wie interessant und gennussreich ist diese Fahrt! Im hübsch ausgestatteten Wagenraum sitzend, oder von der seitlich angebrachten Galerie anschauend, sehen wir, wie der staunenswerte Schienenweg sich an den Hängen hinaufwindet, wie er die Abgründe überschreitet, in denen die Bergbäche schäumen und tosen, und den Gebirgswall durchbricht,

«Die Höhen, wo die ewigen Seen sind,

Die von des Himmels Strömen selbst sich füllen.»



Geschichtliches über die Bahn.

Das Riesenwerk der Gotthardbahn verdient es, dass wir in kurzen Zügen seine Geschichte skizzieren.

Eine Bahn durch das Alpengebirge auszuführen, war für die kleine Schweiz allein eine Sache der Unmöglichkeit; ohne die Beihülfe der beiden grossen Staaten Deutschland und Italien, die dabei in gleicher Weise interessiert waren, konnte an den Bau einer Gotthardbahn nicht gedacht werden. Es wurde daher ein Staatsvertrag zwischen den drei Ländern angestrebt, der die Ausführung ermöglichen sollte. Nach Überwindung grosser Schwierigkeiten kam ein solcher im Jahre 1871 zu stande. Die Basis desselben bildete die Festsetzung der von jedem der Beteiligten zu leistenden Subvention à fonds

perdu.

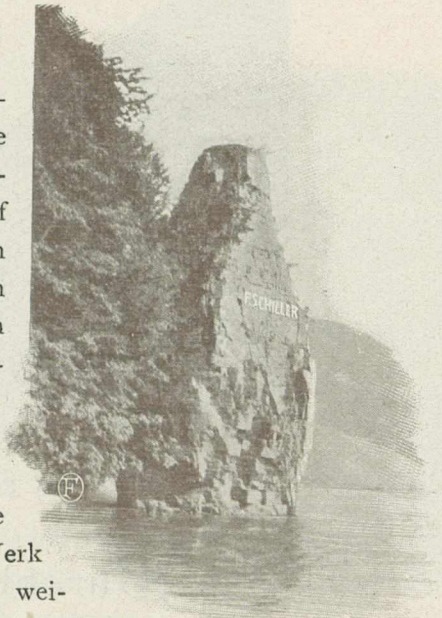
Es wurden der Schweiz 20, Deutschland 20 und Italien 45 Millionen Franken zu bezahlen auferlegt.

Das Hauptobjekt der Bahn bildete der *grosse Tunnel* durch den Gebirgsstock zwischen Göschenen und Airolo. An die Ausführung dieses kolossalen Werkes wagte sich der kühne Genfer *Louis Favre*, der sich vom einfachen Handwerker



Die Hohle Gasse.

zum Grossunternehmer emporgeschwungen hatte. Er unterzeichnete den Übernahmungsvertrag den 7. August und begann seine Arbeiten auf der Nordseite des Gebirges den 12. September, auf der Südseite den 13. September 1872. Die Arbeiten schritten befriedigend vor. Da verbreiteten sich 1875 Gerüchte über ungenügende Finanzierung des Unternehmens. Der vom schweizerischen Bundesrat eingeforderte Ausweis legte klar, dass, um das Werk fort- und zu Ende zu führen, weitere Subventionen in der Höhe von 40 Milli-



Schillerstein.

onen Franken beschafft werden mussten. Deutschland und Italien verpflichteten sich zu je 10, die Schweiz brachte 8 Millionen bei und überdies 3 Millionen für Ausführung der Monteceneri-Linie zwischen Bellinzona und Lugano, an welche auch Italien 3 Millionen beizutragen hatte. So konnte nun, unter vorläufiger Verschiebung der Ausführung der nördlichen Zufahrtslinien, nachdem Deutschland im ganzen 30, die Schweiz 31 und Italien 58 Millionen beigetragen, der Bau mit Zuversicht weiter geführt werden. Er wurde mit neuem Eifer wieder aufgenommen und schritt rasch vor.

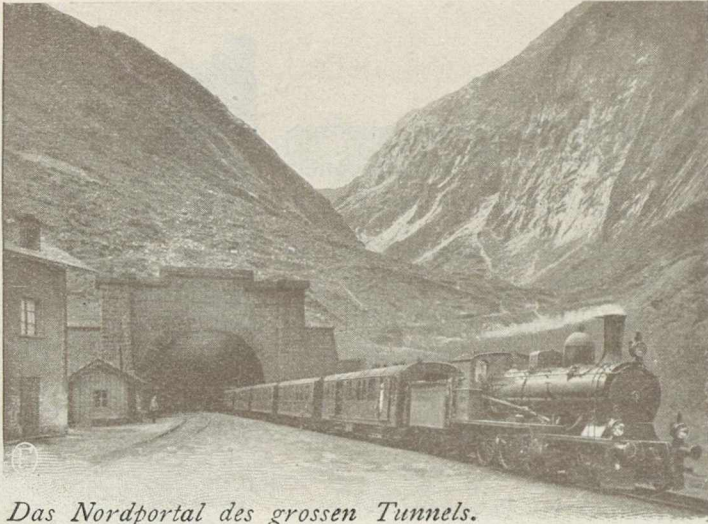
Um den finanziellen Teil hier gleich zu erledigen, geben wir folgende Zusammenstellung:

Subventionen à fonds-perdu	Fr. 119,000,000
Aktienkapital	„ 50,000,000
Obligationenkapital (noch nicht vollständig begeben)	„ 133,350,000

zusammen Fr. 302,350,000

von welchen bis Ende 1900 circa 280 Millionen auf den Bau verwendet worden sind.





Das Nordportal des grossen Tunnels.

Der Durchbruch des grossen Tunnels.

Die *Vollendung des Durchbruchs des grossen Tunnels* erfolgte an einem chronologisch merkwürdigen Tage, am *29. Februar 1880*, der nicht nur ein Schalttag, sondern auch der so selten eintretende fünfte Sonntag im Februar war. Tags zuvor, abends etwas vor 7 Uhr, war von der Südseite ein Bohrer in den nördlichen Tunnelraum eingedrungen. Man rief einander durch das Bohrloch an, man jubelte. Folgenden Tages fuhren von beiden Seiten in gehobener Stimmung die Ingenieure mit den Arbeitern in den Felsgang ein. Durch das Bohrloch wurde eine blecherne Kapsel geschoben; sie enthielt das Bild Louis Favre's, dem es nicht vergönnt war, diesen schönen Tag zu erleben; acht Monate

vorher, den 19. Juli 1879, war er bei einem Besuche im Tunnel, wo dumpfe, schwere Luft alles Leben beengte, vom Schlage gerührt, einem seiner Begleiter tot in die Arme gesunken.

Nach der rührenden Ehrung des dahingeshiedenen Werkmeisters geht es an die Niederlegung der die beiden Gruppen noch trennenden Wand. Ein italienischer Arbeiter, Pietro Chirio, einer der wenigen, die vom Anfang des Tunnelbaues an ausgeharrt haben, füllt die Ladung ein und entzündet sie. Der Krach erfolgt, das Gestein poltert und kollert umher; der Qualm lichtet sich nach und nach, und über die Steintrümmer hin drängen sich von beiden Seiten Ingenieure und Arbeiter; man fällt sich um den Hals und jubelt laut vor Freude. Da tritt Stille ein, alle entblößen die Häupter, und mit bewegter Stimme spricht Tunnelinspektor Kauffmann einige Worte der Erinnerung an Louis Favre, dessen alle in Wehmut gedenken. Welch' weihevoller Ernst liegt in dieser Totenfeier tief im Schoss des Alpengebirges, dem zu Ehren, der so mächtig dazu beigetragen, den Weg durch dasselbe den Völkern zu öffnen und der auf der Bresche gefallen ist!

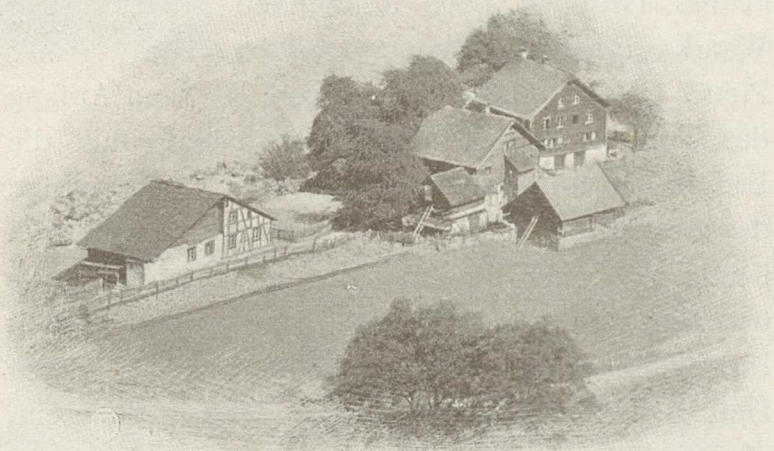
Zur nämlichen Stunde verkündete der Telegraph nicht nur in den Thälern zu beiden Seiten des Ge-



*Favre-Denkmal
in Airole.*

birges, sondern auch im Bundesratshause zu Bern und in den Fürstenpalästen in Berlin und Rom, sowie in hunderten von Städten und Ortschaften der drei Staaten, dass der Durchstich des Centralmassives der Alpen gelungen und dass die Gewähr für die glückliche Vollendung der völkervereinigenden Gott-hardebahn geschaffen sei.

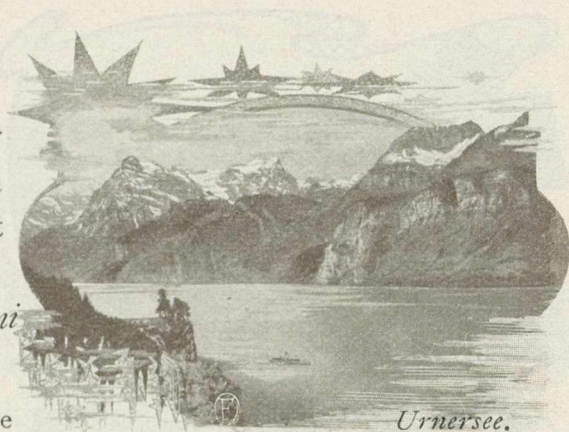
Rasch wurden nun die Arbeiten auf der ganzen



Bauernhof im Kanton Uri.

Linie gefördert, so dass die feierliche *offizielle Eröffnung* der Bahn am 23. *Mai 1882* erfolgen konnte. Glänzende Festlichkeiten fanden bei diesem Anlass in Luzern, Lugano und Mailand statt, an welchen *General von Röder* das deutsche Reich, *Minister Baccarini* das Königreich Italien und *Bundespräsident Simon Bavier* die schweizerische Eidgenossenschaft vertraten. In den Dienst der Völker, zwischen welchen

eine Schranke nach der andern fällt, in den Dienst der Menschheit trat die Gotthardbahn
Donnerstag den 1. Juni 1882.



Im Anschluss an diese Darstellung fügen wir noch folgende Notizen über Tunnel und Brücken bei:

Die Anzahl der *Tunnel* der Gotthardbahn beträgt 76 mit einer Gesamtlänge von 46,132 *km.*

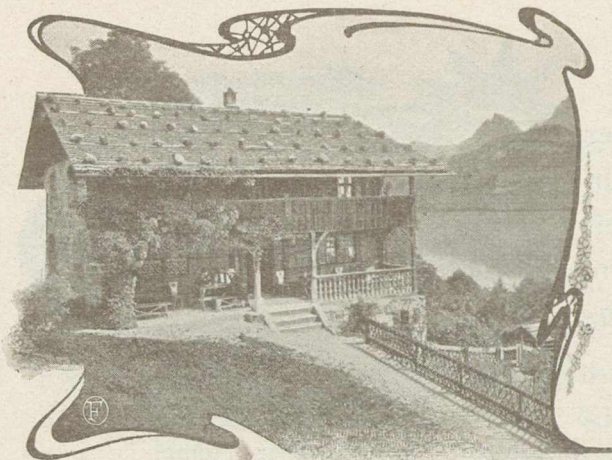
Der Länge nach bilden die grössern Tunnel folgende Reihe:

	Länge in <i>m.</i>
der <i>grosse Gotthardtunnel</i>	14,997,90
der Luzerner Stadttunnel	2107,00
der Ölberg-Tunnel	1985,20
der Monteceneri-Tunnel	1675,00
der Naxberg-Tunnel	1570,00
der Freggio-Kehrtunnel	1567,79
der Prato-Kehrtunnel	1560,35
der Travi-Kehrtunnel	1547,00
der Piano Tondo-Kehrtunnel	1508,00
der Pfaffensprung-Kehrtunnel	1476,00
der Axenberg-Tunnel	1128,05
der Leggistein-Kehrtunnel	1089,80
der Wattinger-Kehrtunnel	1083,80

Von den 95 grössern *Brücken* und *Viadukten* der Gotthardbahn sind bemerkenswert:

	Länge in <i>m.</i>	Höhe in <i>m.</i>
die <i>Brücke samt Viadukt</i> über den Kerstelenbach bei Amsteg	140	53
die <i>Reussbrücke</i> bei Inschi	112	76
der Zraggenthal-Viadukt	110	40
die mittlere Meienreuss-Brücke	145	71
die obere Meienreuss-Brücke	60	46
die Göschenerreuss-Brücke	65	44
der Piano Tondo-Viadukt	120	29
die Tessin-Brücke unterhalb Giornico	130	15
die Brenno-Brücke	100	6
der Piantorino-Viadukt (gewölbt)	120	27
die Tessin-Brücke bei Cadenazzo	260	12

* * *



Das Rütli.

Auf der ganzen Linie, selbst an den schwierigsten Stellen, verlässt den Reisenden, der die Gotthardbahn befährt, keinen Augenblick das Gefühl der Sicherheit. Die grösste Solidität der Anlage, schützende Vorkehrungen jeglicher

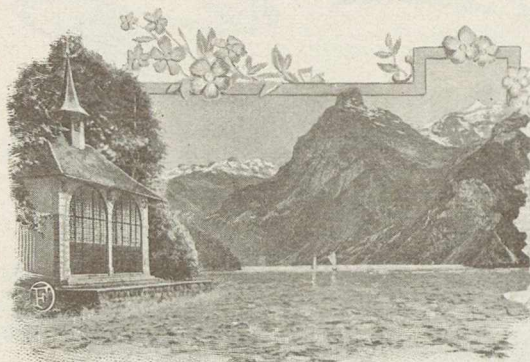
Art, verbinden sich mit einem vortrefflich organisierten Betriebe. Bewundernswert ist der ganze grosse Mechanismus, der, einem kunstvollen Uhrwerk vergleichbar, exakt funktioniert. Dabei ist nirgends blosser Routine bemerkbar, die am Gegebenen starr festhält und vom Alten nicht lassen mag. Allen Neuerungen im Eisenbahnbetrieb wird fortwährend die grösste Aufmerksamkeit gewidmet; die Bahnbehörden sind stets darauf bedacht, zweckmässige Verbesserungen einzuführen, um auf der Höhe zu bleiben und der Bahn ihren Rang unter den ersten und bestgeleiteten zu sichern. Zu diesen Verbesserungen gehören die Anlage zweiter Geleise, die Anschaffung gewaltiger Lokomotiven, wahrer Meisterwerke der Maschinenbaukunst, Wagen nach den neuesten Typen, die allen Komfort bieten und die mit Seitengalerien und grossen Fenstern versehen sind, so dass der Reisende die Bahnanlage bewundern und sich der bald grossartigen, bald lieblichen Schönheit der Gegend freuen kann. Die Wagen werden mit Dampf geheizt und elektrisch beleuchtet; sie sind mit zuverlässigen Westinghousebremsen versehen, und eine eigens eingerichtete Federkombination sichert vor heftigen Stössen und bewirkt ein sanftes Dahingleiten. So kann sich der Reisende der Gotthardbahn, welche die wilde Bergwelt durchzieht, mit ebenso grosser Zuversicht anvertrauen, als den Bahnen des flachen Landes.



Die Nordrampe.

Und nun die Fahrt! Von Luzern aus, an dessen einzig schönem Uferweg sich das palastähnliche Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn erhebt, schweift unser Blick über den blauen See hin nach dem Alpenkranz. Weiss schimmern die Firnen über die Flühen und die grünen Halden der Vorberge herüber, und wir ahnen, welch' erhabene Genüsse unser warten, die wir uns anschicken, auf der berühmten Bahn quer durch das Gebirge der Alpen hindurch das Land des Südens zu erreichen. Alle Wunder der Bergwelt werden sich vor unsern Blicken aufthun: liebliche Thalgründe mit menschlichen Wohnstätten besäet, grüne Triften an den Hängen, düstere Tannenwaldungen, die sich bis zu den Alpweiden hinaufziehen, Trümmergestein und schäumende Bergbäche, bis in die Wolken ragende Gipfel





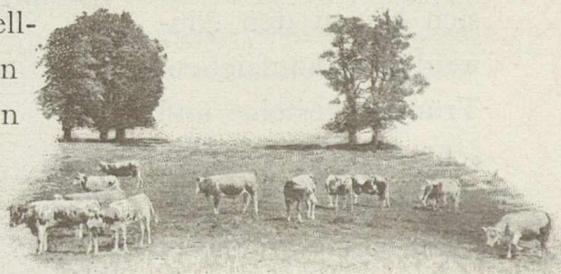
Tellsplatte.

und Zacken und dazwischen stahlblaue Gletscher und schimmernde Firnfelder, tiefe, dunkle Schluchten und sonnige Höhen.

Und dieses alles werden wir sehen und bewundern, nicht unter Mühe und Anstrengung, nein, bequem werden wir vom Sitze unseres Wagens aus diese ganze Welt von Schönheit an uns vorübergleiten sehen bis wir einfahren in das Land, wo die Sonne blendender scheint, wo eine üppigere Vegetation blaue Seen umkränzt, wo « die Myrte still und hoch der Lorbeer steht ».

Auf denn nach dem Süden, der uns winkt!

Doch, welchen Weg sollen wir wählen, den zu Wasser oder den zu Lande? Beide stehen uns zur Verfügung. Am Luzerner Uferwege steht der prächtige Salondampfer bereit, der uns in abwechslungsreicher, prachtvoller Fahrt hinaufführt nach Flüelen am obern Ende des herrlichen Vierwaldstättersees. Sparen wir uns diesen Genuss für später auf und besteigen wir im grandiosen Luzerner Bahnhof den Schnellzug, auf dem wir, in weitem Bogen den Rigi umfahrend, hineingelangen in das Gebirg.



Herbstweide bei Altdorf.

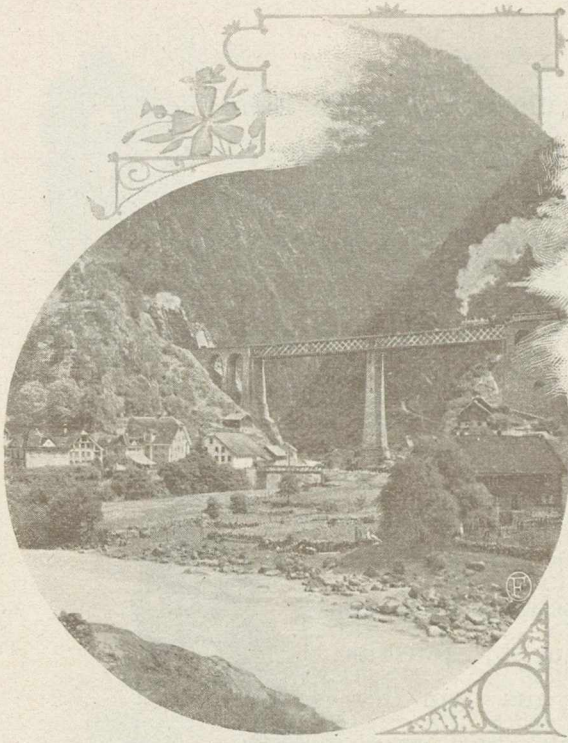
Auf kühner Brücke überschreitet die Bahn die landabwärts eilende, bis auf den Grund klare Reuss, durchzieht dann in langem Tunnel die Hügelreihe, welche die Stadt Luzern vom flacheren Lande scheidet, um am östlichen Ufer des Luzerner Seearms wieder zu Tage zu treten. Dann biegt sie nach Nordost aus und bietet uns hier gleich zu Anfang Blicke in eine Welt von zauberhafter Schönheit, in das Gelände von *Meggen*, einen einzigen Obstbaumwald bildend, mit behäbigen Bauernhäusern auf den Matten und glänzenden Herrschaftssitzen am Ufer der blauen Seebucht, jenseits wieder ein Obstgarten, aus dem der Kirchturm von Greppen hervorragt und hinter demselben, beinahe in *einem* mächtigen Schwunge aufsteigend, der Westhang des *Rigi*, an dessen oberem Rande wir das Räuchlein des dem Kulm zustrebenden Rigi-

bahnzuges an der Fluh dahinschweben sehen. Blicken wir an geeigneter Stelle nach Südwesten aus, so zeigen sich uns aus der Ferne die Schneehäupter der *Berner Alpen*. Es ist ein Paradies von Schönheit, das vor unsern Augen sich entrollt!



*Bauernmädchen
aus d. Schächenthal.*

Am Ende der Seebucht angelangt, durchzieht die Bahn geschichtlich-klassischen Boden, was uns der Name «*Küssnacht*» kund thut, den wir am Stationsgebäude des nahen grossen Dorfes lesen.



Der schmale Höhen-
 rücken, der hier den
 Vierwaldstätter- vom
 Zugersee trennt,
 ist durch den Ge-
 nius Schillers vom
 Zauber der Poesie
 umwoben; denn dort
 erhebt sich die Tells-
 kapelle, dort sass Tell
 auf der Bank von Stein,
 « Dem Wanderer zur
 kurzen Ruh' bereitet. »
 Wer, so weit die deutsche
 Zunge klingt, hat sich

Kerstelenbachbrücke bei Amsteg. nicht schon im Geiste hin-
 versetzt in diese « *hohle Gasse* »? Aber Welch ein
 Wandel der Zeiten, seit den Tagen jener Geschichte
 und denen, da stündlich Scharen von Reisenden auf
 den Flügeln des Dampfes vorübereilen an dem
 Kapellchen, durch welches frommer Glaube dem
 Helden ein bescheidenes Denkmal gesetzt hat?

Wenige Minuten nur, und es zeigt sich uns der
 liebliche *Zugersee*, auf dessen tiefblaues Gewässer
 wir durch das Laubwerk eines jähren Abhanges bei
Immensee niederschauen. Jenseits liegt zwischen
 Obstbaum- und Kastanienhainen das Dorf *Walch-
 zwil* und am Südennde des Sees der Flecken *Arth*
 mit schöner Kirche und einem Kapuzinerkloster.

Der Zug fährt am Nordhang des Rigi hin, von wo aus wir den mattengrünen, mit Holzhäusern übersäeten Thalgrund überschauen. Sanft steigt der Hang an und geht in ein Gewirr von Felsblöcken über, das sich quer über das Thal hin ausbreitet und am linksseitigen Berghang sich hinanzieht. Wir gelangen in das Gebiet einer Gebirgskatastrophe, des gewaltigen *Bergsturzes*, der am 2. September 1806 eines der freundlichsten Thäler der Schweiz, das Thal von *Goldau*, mit Schutt und Graus überdeckte, 110 Gebäude zerstörte und 457 Menschen urplötzlichen Tod brachte.



Die nie ruhende Natur hat das Trümmerfeld zum Teil wieder mit Grün bekleidet, und mitten in demselben erhebt sich zwischen zahlreichen Häusern und andern Gebäulichkeiten der den ganzen Sommer hindurch von Touristen aller Nationen belebte *Bahnhof* von *Arth-Goldau*. In denselben mündet von Norden her die zum Gotthardunternehmen gehörende Linie Zug-Goldau ein, welche auf prachtvoller Fahrt die Reisenden herführt, die von *Zürich* aus längs seines *lieblichen Sees* und an den freundlichen Gestaden des *Zugersees* hin nach der Centralschweiz und dem Land jenseits der Berge streben. Eine andere

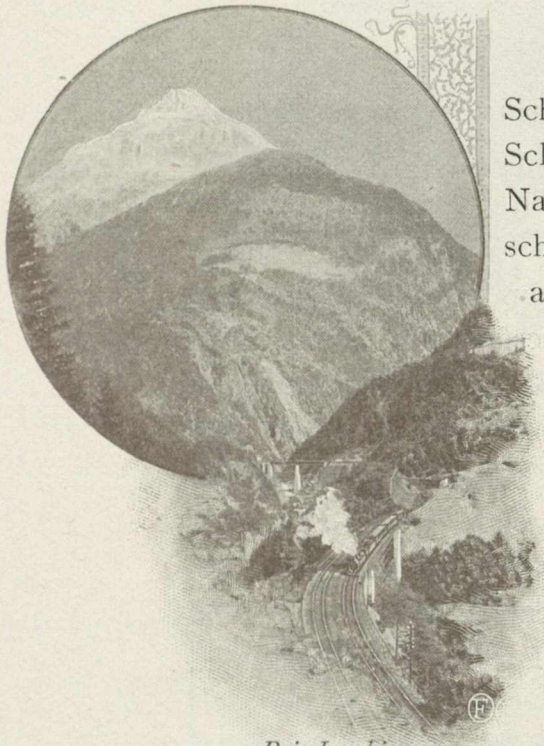
Bahn, die *Schweizerische Südostbahn*, zieht sich vom obern Zürichsee her und steigt aus dem Hochthal des berühmten Wallfahrtsortes *Maria Einsiedeln* nach Goldau herab, während in entgegengesetzter Richtung die *Arth-Rigibahn* in 1¹/₄ Stunden zum weitschauenden Rigikulm emporführt.

Es folgt ein stiller, hellgrüner See, der *Lowerzersee*, aus dem das Inselchen *Schwanau* emportaucht, das alte Burggemäuer und ein Kapellchen lieblich schmücken. Der Bergsturz hat den See zu einem Drittel ausgefüllt. Das bei der Katastrophe gegen das Ende des Sees hingedrückte Wasser richtete in dem Uferdorf Seewen arge Verheerung an.

Links seitwärts sehen wir in ganz vorzüglicher Lage das alte Dorf Steinen, die Heimat Werner Stauffachers; eine Kapelle mit vorzüglichem Gemälde unter dem Vordach erinnert auf seinem eigenen Grund und Boden an diesen Mitbegründer des Schweizerbundes.

Bald öffnet sich uns das *Thal von Schwyz*, das von den beiden charakteristischen Felsstöcken der *Mythen* beherrscht wird. Der Flecken Schwyz, der seitwärts, unmittelbar zu Füßen der Mythen liegt, ist von der Station aus nicht zu sehen; doch ist er mit einer elektrischen Strassenbahn in wenigen Minuten zu erreichen. Das Gelände von





Bei Inschi
gegen Amsteg.

Schwyz ist historischer Boden. Schwyz hat der Schweiz den Namen gegeben. In allen schweizerdeutschen Mundarten lautet der Name des Schweizerlandes heute noch: «d'Schwyz», und bei den romanischen Schweizern, diesem Worte naheliegend, «la Suisse», «la Svizzera». Auch sind die Farben dieser Thalschaft, weiss und rot, die Farben der Eidgenossenschaft geworden und das weisse Kreuz im roten Feld, das Schweizerwappen, stammt aus diesem Thale. Im Archivturm des Rathauses zu Schwyz aber liegt der Bundesbrief vom 1. August 1291 aufbewahrt, das ehrwürdige Dokument, durch das der Schweizerbund gegründet wurde.

Einen Bogen beschreibend, verlässt die Bahn die Richtung nach Osten und geht in die südliche über, die direkt nach dem Gotthard weist. Nur wenige Minuten noch, und es glänzt uns wieder eine Seefläche entgegen; es ist der See, den wir in Luzern verlassen haben, der Vierwaldstättersee; wir sind an der obersten seiner Buchten angelangt, dem *Urnersee*, der von Brunnen bis Flüelen zwi-

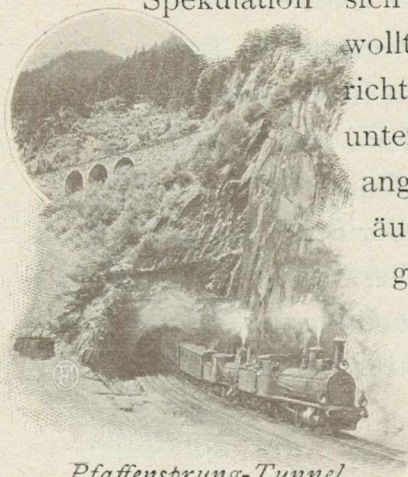
schen himmelhohen Bergen eingebettet ist. *Brunnen* ist ein vielbesuchtes Standquartier der Touristen.

Bevor der Zug in die Reihe von Galerien eintritt, welche durch das Gestein des beinahe *eine* ununterbrochene Mauer bildenden östlichen Ufers gebrochen sind, werfen wir einen Blick ans andere Gestade hinüber. An der Ecke, wo der See sich umbiegt, sehen wir an einem aus den Wellen aufragenden Felsobelisk etwas goldig schimmern. Wenn Du, geneigter Leser, einmal in Brunnen weilst, so fahre hinüber, und Du wirst zu Ehren des erhabenen Dichters, der diese Gegend durch den Zauber seiner Poesie verherrlicht hat, die Worte lesen:


Dem Sänger Tells
Friedrich Schiller
Die Urkantone
1859.

Unweit des Schillersteins, zu Füssen hoher Felswände, liegt die kleine Wiese, die den Schweizern so teuer ist, das *Rütli*. Als vor Jahren die Spekulation sich des Grundstücks bemächtigen wollte, um dort ein Hotel zu errichten, wurde es durch eine Kollekte unter der schweizerischen Schuljugend angekauft und ist so zum unverusserlichen Eigentum des Landes geworden.

Rasch rollt der Zug durch die Felsgange dahin; durch die



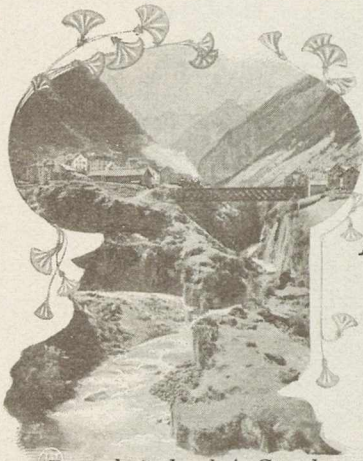
Pfaffensprung-Tunnel.



Wassen.

seitlichen Öffnungen gegen den See hin dringt in kurzen Abständen blendendes Licht herein, um augenblicklich wieder zu verschwinden; die Zwischenstrecken zwischen den Tunneln sind so kurz, dass das Auge die Gegend nur bruchstückweise erfasst. Der längste der Tunnel am Urnersee ist der *Ölbergtunnel*, mit seinen 1985 m der drittlängste der Gotthardbahn. Einer der Tunnel, der *Tellsplatte-tunnel* nach der Station *Sisikon*, führt uns in nächster Nähe an der Kapelle vorüber, die, vom Zuge aus unsichtbar, an den Sprung Tells aus dem Schiffe des Landvogts erinnert, ein überaus freundliches, geschichtliches Denkmal. Jährlich einmal wird dort Gottesdienst gehalten, dem die Behörden von Uri und die Anwohner des Sees zu Schiffe beiwohnen.

Von *Flüelen* an, am Ende des Sees, durchzieht die Bahn in gerader Richtung den flachen, untersten Teil des ernerischen Reusstales. Linkshin schauend, erblicken wir, an den «Bannberg» sich lehrend, den Hauptort des Landes Uri, *Altdorf*.



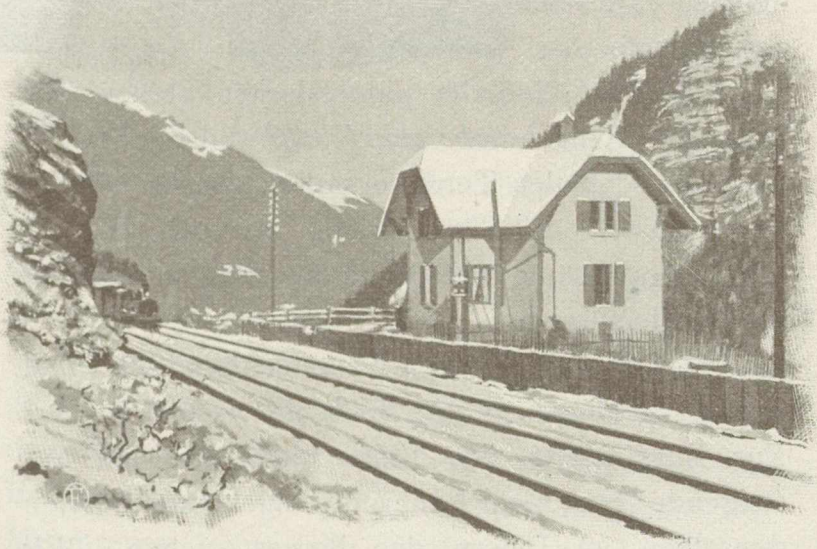
Reussbrücke bei Göschenen.

Das bei Altdorf sich nach Osten hin öffnende Thal ist das *Schächenthal*, durch das eine der schönsten Alpenstrassen, die *Klausenstrasse*, an den Gebirgen der Windgelle, des Scheerhorns und des Tödi-massivs hinüberführt in das Thal von Glarus.

Dem Gotthard entgegen! Kirche und Burgruinen von Attinghausen rechts, Schattdorf und Bözlingen, den ernerischen Landsgemeindeplatz, links liegen lassend, gelangen wir nach *Erstfeld*, der Station, wo die eigentliche Bergbahn ihren Anfang nimmt.

Inzwischen, o Wanderer, schau rechts hinauf, wo hinter dem Dorf Erstfeld die Felsen sich türmen und es erschliesst sich Dir ein Hochgebirgsthale von imponierender Wildheit, das *Erstfelderthal*, aus dem der Schlossberggletscher und die ihn umgebenden Firnkuppen herniederschauen. — Doch, der Pfiff ertönt, und vorwärts geht es, nicht im Flug wie bisher, sondern gemessenen Laufes unter Schnauben und Keuchen der Maschine, hinauf die Halde von *Silenen*, hinein ins Gewirr der einander immer näher tretenden Berge. Der *Bristenstock* beherrscht als prächtige Pyramide seine Nachbarn und das Thal der Reuss, und zur Linken steigt die zerrissene *Windgelle* drohend empor. Klein, winzig klein, erscheinen die mensch-

lichen Wohnstätten auf dem Grund des Thales und an den Berghängen und klein auch die Burgruine bei Silenen, in der manche die Burg *Zwinguri* zu erblicken glauben. Wir werden gewahr, dass die Bahn sich merklich gehoben hat, denn hoch über der Strasse, den Häusern und dem Kirch-



Wärterhaus bei Göschenen.

turm von *Amsteg* fahren wir am Berghang dahin. Auf einer Brücke mit turmhohen Pfeilern überschreiten wir die *Schlucht des Kerstelenbachs*, der aus dem zur Linken sich öffnenden *Maderanerthal* hervorschäumt. Die Linie durchbricht gleich nach der Brücke das Fussgestell des Bristenstockes. Warum hier die beiden Tunnel durch die grasbewachsene Halde? Nicht immer sieht

es hier so ungefährlich aus. Wir sind im Gebiet des vom Bristenstock niedergehenden Lawinenzuges und vor diesem galt es die Bahn zu schützen, indem man sie in den Schoss des Berges verlegte.



Nun folgt eine der pittoresksten Stellen der Bahn: die *Reussbrücke von Inschi* und die Strecke längs der schmalen Terrasse, auf welcher sich Bahn und Strasse den Platz streitig machen und wo milchweiss schäumende Bäche über den jähren Hang sich niederstürzen.

Station *Gurtellen*. Hier scheint das Thal sich zu schliessen; wie solls da weiter gehen? Zur Entwicklung der Linie bietet der jäh ansteigende Hang nicht Raum, die Ingenieure mussten denselben im Innern des Berges suchen. Wir fahren ein in den ersten Kehrtunnel, deren die Nordrampe drei aufweist. Es ist der *Pfaffensprung-Kehrtunnel*. In weitem Bogen ansteigend, durchzieht die Bahn die Felsen; wir verlieren jegliche Orientierung, werden aber, wenn das Gerassel nachlässt und das Tageslicht wieder erscheint, gewahr, dass wir thaleinwärts nicht weiter gekommen, wohl aber um eine tüchtige Anzahl Meter — es sind deren 35 — gehoben worden sind. Bald

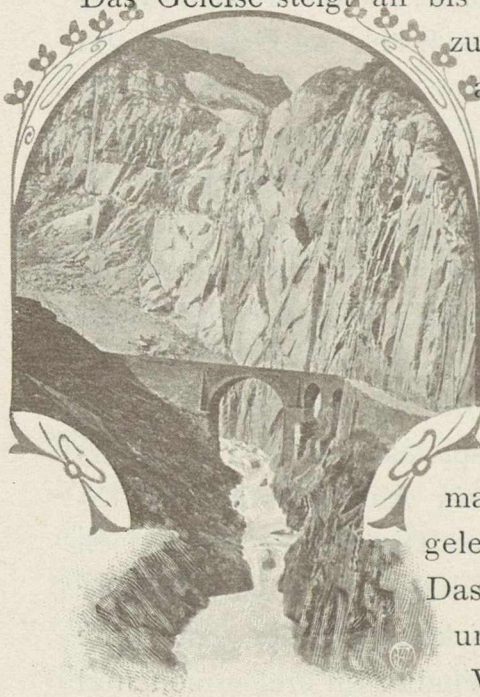


Auf der Göschener Alp.

überbrückt die Bahn (zum erstenmal) die wilde *Meienreuss*, die aus dem *Meienthal* hervorschäumt, und hoch schaut *über uns* von steilem Hügel eine Dorfkirche zu Thal, die *Kirche von Wassen*. Eine Reussbrücke, dann der *Kehrtunnel von Wattingen*, Viadukte, Brücklein, Galerien, und wir gelangen zur Station Wassen. Die Kirche liegt gleich *neben uns* zur Rechten. Nun überschreiten wir die Meienreuss zum zweitenmal auf einer schwindlig hohen Brücke, und gleich nachher geht's wieder in den Berg hinein; wir durchfahren den *Leggistein-Kehrtunnel* und setzen auf hoher Brücke nochmals (zum drittenmal) über die Meienreuss. Nun folgt der überraschendste Punkt der Bahn. Alles drängt sich nach den linksseitigen Fenstern, und ein Ausruf freudigen Erstaunens lässt sich hören. Die Kirche von Wassen und das Dorf, sie liegen tief *unter uns*, und wir sehen überraschten Blickes, wie die Bahn die Thalstufen in kühnen Windungen erklommen und wie die Kunst der Ingenieure die ungeheuren Schwierigkeiten besiegt hat. Es folgt ein langer Tunnel, der des *Naxberg*, dann eine Brücke über

das wilde Berggewässer der Göschenerreuss von rechts her, und der Zug hält vor dem Eingangsthor des grossen Tunnels auf der *Station Göschenen* an.

Kaum hat sich der Zug wieder in Bewegung gesetzt, so sehen wir rechts hinaus die Reuss niederschäumen, welche den Felsengang hat durchbohren helfen, und wir fahren ein in den grössten Tunnel Europas. Seine Länge beträgt 14,998 *m*. Das Eingangsportal liegt auf 1109 *m* Meereshöhe. Das Geleise steigt an bis 1154 *m*, um dann bis zum Ausgang sich wieder auf 1145 *m* zu senken.

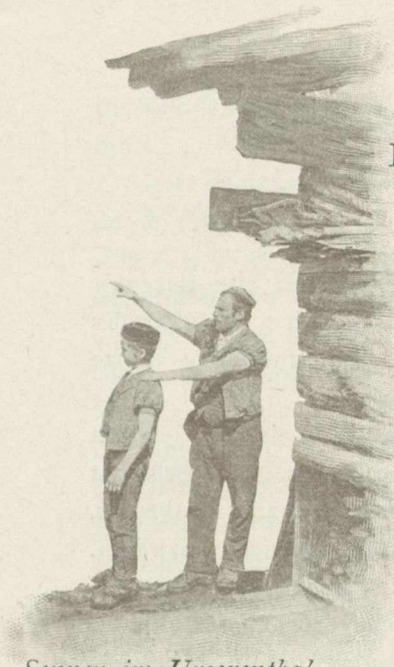


Von Kilometer zu Kilometer blitzt ein Licht auf, das dem Reisenden, der im Vorüberfluge die auf der Laternenscheibe angebrachte Ziffer mit dem Blick zu erhaschen vermag, die Zahl der zurückgelegten Kilometer angibt. Das Dorf *Andermatt* liegt ungefähr 300 *m* über dem Weg, auf dem wir dahin-

Teufelsbrücke.

sausen. 1000 *m* über unsern

Häuptern liegt, in einem Hochthal des Gotthard eingebettet, der *Sellasee*. Wer denkt nicht beim



Sennen im Urserenthal.

Durchfahren dieses gewaltigen Felsenganges all' des Aufwandes an geistiger Kraft, die ihn geplant, an den Werkmeister, der die Vollendung nicht erlebt hat, an alle die, welche ihm behülflich waren, vom Ingenieur an bis hinab zum einfachen Arbeiter, der in grauser Tiefe, umlauert von Gefahren, in harter Arbeit den Nationen diesen Weg geöffnet hat? Ehre ihnen allen!

Ungefähr 60 Millionen Franken hat der Tunnelbau gekostet, über eine Million Kilogramm Dynamit wurden zur Sprengung und eine Million und siebenhunderttausend Kilogramm Öl zur Beleuchtung verwendet; die Masse des ausgebrochenen Gesteines aber beträgt über neunmalhunderttausend Kubikmeter.

Der Tunnel wird seit Anfang des Jahres 1899 künstlich gelüftet, indem von einer in Göschenen errichteten Ventilationsanlage (System Saccardo) frische Luft in den Tunnel eingeblasen wird, so dass irgendwelche Belästigung der Reisenden durch den Rauch der Lokomotiven nicht vorkommen kann.

Je nach der Schnelligkeit der Züge dauert die Fahrt durch den Tunnel 16 bis 20 Minuten.



Der Bergübergang.

Wenn auch der Gotthardübergang, der alte Bergpass über die Wasserscheide, vor der Bahn hat zurücktreten müssen, so ist er es doch wert, dass wir ihm einige Worte widmen.

Gleich da, wo die Bahn in den Berg eintritt, beginnt die Strasse zur Seite der schäumenden Reuss in die Schlucht der *Schöllenen* hinauzusteigen. Steil, beinahe senkrecht, erhebt sich das Felsgestein zu beiden Seiten, unwirtlich, öde und kahl.



Oberalp-Post.

Mühsam windet sich die Strasse hinan bis zum öden, schauerlichen Kessel der Teufelsbrücke. Ein russisches

Kreuz in der Felswand über der tosenden Reuss mahnt uns an die wilden Kämpfe zwischen Lecourbe und Suwarow, welche hier 1799 statt

hatten, als französische und russische

Heere sich den Besitz des Alpenpasses streitig machten.

Bei der *Teufelsbrücke* scheint die Welt zugemauert. Durch eine enge Spalte drängt sich die Reuss hervor, und durch diese Spalte ging der alte Gotthardweg über die in Ketten hängende «stäubende Brücke», bis sich der Tessiner Morettini ums Jahr 1707 daran machte, gleich jenseits der Teufelsbrücke die 200 Meter lange Galerie des *Urnerloches* auszusprengen, durch welche man von da an auf wohlangelegter Strasse hingelange in das weite, grasreiche, aber beinahe baumlose *Urserenthal*. Vor uns liegt das Dorf *Andermatt*, wo die Gotthardroute die Strasse kreuzt, welche

aus Wallis über die Furka und die Oberalp nach Graubünden führt.

Bei *Hospenthal* mit seiner Burgruine steigt die Strasse durch beinahe vegetationsloses Steingebiet zur Passhöhe, zum *Gotthardospiz* empor; dieses liegt neben zwei kleinen, oft mitten im Sommer noch zugefrorenen Seen, 2095 m über Meer, im Mittelalter schon eine Stätte, welche frommer Sinn zum Schutz und zur Rettung der Wanderer errichtet hatte, die von den Gefahren des unwirtlichen Gebirges bedroht waren. Mit dieser mildthätigen Stiftung hängen

die Namen mailändischer Erzbischöfe zusammen, namentlich die des hl. *Karl* und seines Neffen *Friedrich Borromeo*, welche dem Hospiz viel Gutes thaten.

Vom gegen-

wärtig dort sich

erhebenden Hotel

Prosa aus rinnt das

Wasser dem Süden zu. Ihm folgend ge-

langt die Strasse an den jähren Abhang der *Val Tremola*, und in den bizarrsten Krümmungen wendet sie sich an Wasserfällen und Schutzhäusern vorbei thalwärts nach Airolo hinunter.

Der Weg von Göschenen über den Bergpass nahm früher bei gutem Wetter reichlich acht Stunden in Anspruch. Bei Unwetter war der Übergang ein Wagnis, das Hunderten das Leben gekostet hat. Und heute? Kaum bist Du, wenn Du im Speisewagen das Mahl einnimmst, beim zweiten Gerichte angelangt, oder Du hast, wenn Du Dich lieber auf Deinem bequemen Sitze schmauchend in die Ecke drückst, Deine Cigarre noch nicht zur Hälfte geraucht, so fährst Du durch das Südportal hinaus ins Hochthal des Tessin, dessen Wasser nach Italien niederrauschen.



Gotthardtruppen.

Der Gotthardpass wurde durch die Bahn des Besuches nicht in dem Masse beraubt, wie man glauben möchte; Scharen von Reisenden, besonders munteres junges Volk, überschreiten im Sommer den Pass, um ein Stück Hochgebirge zu begehcn. Mancher ist stolz darauf, zu Hause sagen zu können, er sei auf der berühmten Höhe gewesen, von der die Wasser nach den vier Himmelsrichtungen verschiedenen Meeren zufließen.



Die Südrampe.

Aus der Dunkelheit, die uns umfing, fahren wir hinein ins Tageslicht; sehr oft, wenn über Göschenens öden Felsenkessel graues Gewölk hinzieht, wenn Regen fällt oder die Schneeflocken im Winde wirbeln, glänzt die Sonne über dem Alpenthal von Airolo. Wir haben die Alpenwasserscheide hinter uns, ein milderer Himmelsstrich kündigt sich an. Und dort steigt über den Häusern *Airolos* der erste Campanile empor, der schlanke Kirchturm mit durchbrochenen Stockwerken und dem niedrigen Zelt-dach. Wenn der Zug anhält und wir aus dem Fenster horchen,



so tönt eine andere Sprache an unser Ohr; an den Schildern der Wirtschaften lesen wir die Aufschriften: «Ristorante», «Trattoria»



Stalvedro.

und «Vino buono» und die Hotels heissen «Alberghi», der Krämer hat einen «Negozio di panni, calzoleria ed altri generi»; wir sind, obwohl noch auf Schweizerboden, im Gebiete der italienischen Nationalität angelangt.

Der Zug verlässt die Station Airolo. Wir werfen schnell einen Blick über das grüne Alpen-
thal hin, an dessen Hängen Dörfchen und Weiler
sich vom Wiesengrün abheben, und bald durch-
sauen wir die prächtige Schlucht von *Stalvedro*,
deren Gestein riesenhaftem Burggemäuer gleicht.
Da öffnet sich vor uns das baumlose Thal von Piotta
und Quinto, kleine Ortschaften, von denen man
kaum glauben sollte, dass sie, wie die noch folgenden
Dörfer des obern Tessinthaales, ihre eisernen Wasser-
leitungen und ihre elektrische Beleuchtung haben.
Zahlreiche Quellen und Wasserfälle stehen ihnen
nämlich zu freier Verfügung. Bei *Rodi-Fiesso* treten
die Thalwände wieder zusammen, und es windet
sich die Bahn durch den grossartigen Engpass von

Dazio grande und die *Kehrtunnel* von *Freggio* und *Prato* nieder in die Thalso-
 weitung von *Faido*,
 dem Hauptort
 des obern Tes-

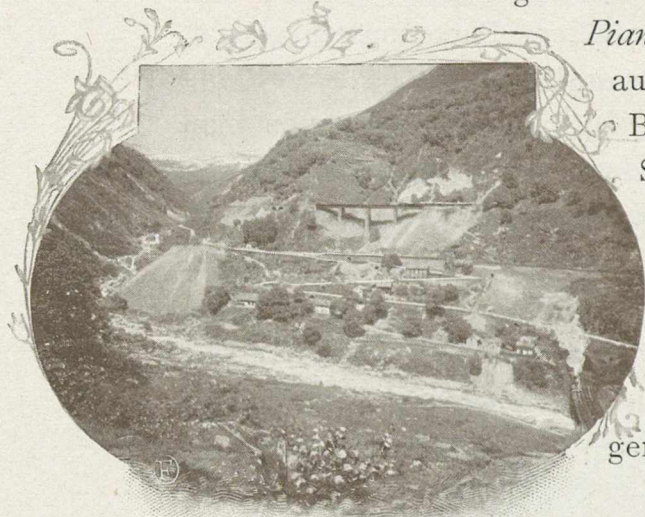


Alphütte bei Airolo.

sinthals, der *Leventina*. Von den vielen Wasserfällen dieses Thales sind die schönsten der *Piumegna*- und der *Cribiascafall*, die auf der rechten Thalseite niederstürzen. Bei *Faido* sehen wir die ersten Maulbeerbäume, und andere Laubbäume erscheinen wieder und mengen sich an den Bergseiten in das Tannengrün.

Höchst malerisch nehmen sich droben an den Hängen die Dörflein aus, deren Kirchlein meistens auf den äussersten Rand der Felsen vorgeschoben sind. Neuer Thalschluss. Unterhalb der Station *Lavorgo* geht es, meistens unterirdisch, durch die hart übereinanderliegenden *Kehrtunnel* von

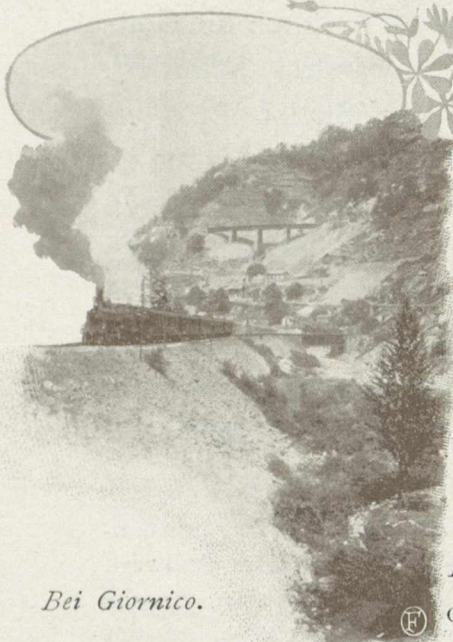
Piano Tondo und *Travi*,
 auf Viadukten und
 Brücken durch die
 Stufe der *Biaschina*
 ins Thalbecken von
Giornico hinab, ein
 Bahnstück, das den
 Scharfsinn und die
 Kühnheit der In-
 genieure in ungewöhn-



In der Biaschina.

lichem Masse herausforderte. Ein uraltes Kirchlein in rein romanischem Stil, San Nicolao, Wasserfälle zur Rechten und zur Linken und die ersten Wein-
 gelände, wo die Rebe über horizontale Lauben-
 gitter gezogen wird, daneben die ersten kleinen
 Maisfelder: Italiens Klima kündigt sich an.

An der linksseitigen Öffnung des *Bleniothales*
 hin, durch das die
 Lukmanierstrasse nach
 Rhätien führt, gelangt der



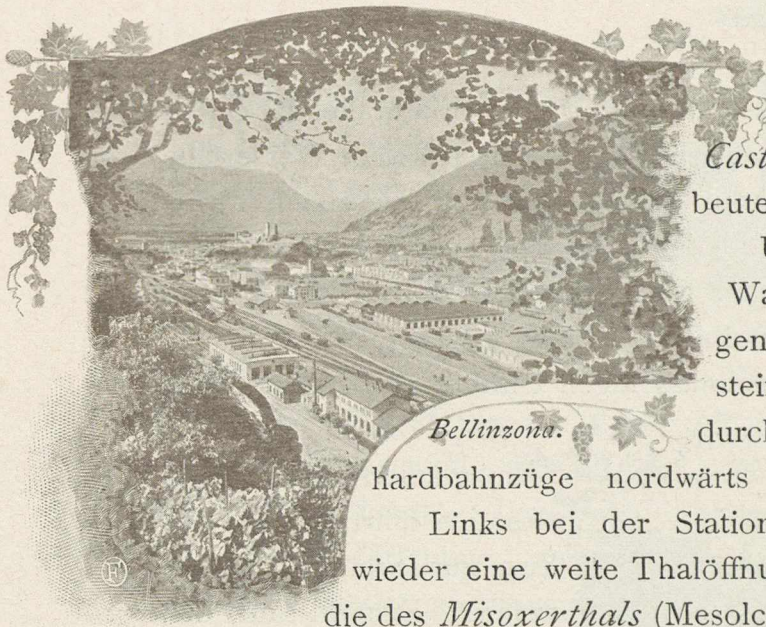
Zug zur Station *Biasca*,
 welche, Erstfeld auf der
 Nordseite des Gotthard
 entsprechend, die End-,
 beziehungsweise die An-
 fangsstation der Bergbahn
 ist. Keinem Reisenden wird
 der himmelhohe, mehr-
 stufige *Wasserfall* des
Frodabaches entgehen, wel-

Bei Giornico.

cher der Station gegenüber
 von hoher Bergwand niederstürzt,

und die Brücke über denselben, bei der an den
 Fels geklebten *Wallfahrtskapelle der hl. Petro-*
nilla.

Flach dehnt sich von hier an das früher oft
 durch Überschwemmungen verheerte Tessinthal aus.
 Die Bahn hält sich in der Nähe des linken Hanges,
 an dessen Fuss die Granitsteinbrüche von *Osogna*,



Claro und *Castione* ausgebeutet werden.

Ungezählte Wagenladungen dieses Gesteins werden

durch die *Bellinzona* durch die Gotthardbahnzüge nordwärts befördert.

Links bei der Station *Castione* wieder eine weite Thalöffnung; es ist die des *Misoxerthals* (Mesolcina), durch das die Strasse nach Chur zum Bernhardin ansteigt.

«*Bellinzona!*» ertönt der Ruf der Schaffner; wir sind in der von den drei Schlössern «Uri», «Schwyz» und «Unterwalden» überragten und von einer krenelierten Mauer noch teilweise umfangenen Hauptstadt des Kantons Tessin angelangt.

Bellinzona war, als es bis zum Ende des 15. Jahrhunderts zum Herzogtum Mailand gehörte, das feste Bollwerk Italiens gegen die Einbrüche germanischer Krieger. An die mailändische Herrschaft erinnert noch das grosse, an der Hauptkirche angebrachte Wappen des herzoglichen Hauses der Visconti, die Schlange mit dem Kind im weitgeöffneten Rachen.

Werfen wir beim Vorüberfahren einen Blick in die Gärten vor dem Städtchen, so erblicken wir üppige Blütenfülle und reiches Wachstum; auf den Feldern schlingt sich die Weinrebe von Baum zu Baum, Maisfelder dehnen sich aus, und weithin ziehen sich über das Gelände Reihen von Maulbeerbäumen. Wer früh im Frühjahr vorüberfährt, den erfreut die blassrote Blüte der frei im Felde wachsenden Pfirsichbäume, ein lieblicher Anblick.

Doch bald ändert sich die Scene; unser nach Mailand strebender Zug verlässt bei *Giubiasco* den Thalgrund und beginnt nach links anzusteigen, während ein Schienenstrang rechtshin abzweigt. Durch prächtiges Kastaniengehölz keucht die Maschine am Hang des *Monte-Ceneri* empor. Vergiss nicht, o Wanderer, zurückzublicken auf das festungsgähnliche *Bellinzona* und seine schönen Berge, blicke aber auch nach vorn rechts hin, und bald wirst Du von ferne ein blaues Gewässer herüber'schimmern sehen, ein kleines Stück nur; es ist der oberste Teil des *Lago Maggiore*. Wir werden später nach *Bellinzona* zurückkehren und hinüberfahren nach dem Städtchen, das dort an den Berg sich lehnt, nach dem freundlichen *Locarno*.



Doch plötzlich umfängt uns Dunkelheit, und wir fahren ungefähr 240 m über der Thalsohle in den 1675 m langen *Monteceneri-Tunnel* ein und gelangen bei der Station *Rivera-Bironico* wieder ans Licht und ins *Val d'Agno*, das sich zu einem Nebenarm des Luganersees niedersenkt. Welch' liebliche Anblicke bietet es uns: blumige Auen am rasch fliessenden Thalbach, üppigen Baumwuchs, da und dort freundliche Landhäuschen und halb im Grün der Büsche versteckte Dörfchen mit weissbetürmten Kirchlein und Kapellen. Dann ein neuer Tunnel und, beim Austritt aus demselben,

Rufe des Erstaunens und ein Drängen nach den linksseitigen Fenstern hin. Wir sind in *Lugano* angekommen, auf der Station, die hoch über der Stadt liegt und einen bezaubernden Blick darbietet über diese Stadt und den See hin, sowie auf die Berge ringsum, von denen uns besonders der wilde *San Salvatore* und der mit Villen, Dörfchen und Weilern bis zum Gipfel besäete *Monte Brè* auffallen.

Es ist ein Paradies voll Anmut und Lieblichkeit, eingerahmt von einem wundervollen Kranz von Höhen alpinen Charakters; es ist der Reiz der italienischen Gefilde, vermählt mit der Grossartigkeit der Alpenwelt, ein einzig schöner Erdenwinkel.

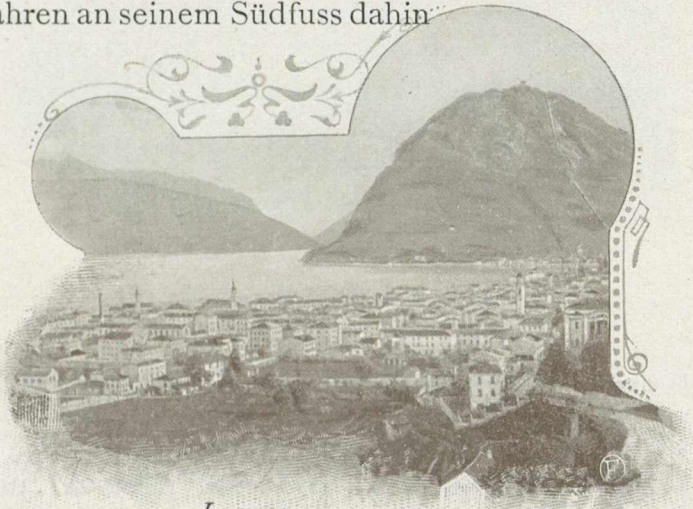
Wir werden nach Lugano zurückkehren. Für heute vorwärts, weiter, dem Süden zu! In sanfter Senkung umfährt der Zug Lugano, um am Fuss des San Salvatore an den See zu gelangen und unter lieblicher Aussicht auf die italienische Enclave, das Dorf Campione, die Seeenge von *Melide* zu erreichen, die ein Damm überbrückt. Über denselben gelangen wir



Tessinerin (Mendrisiotto).

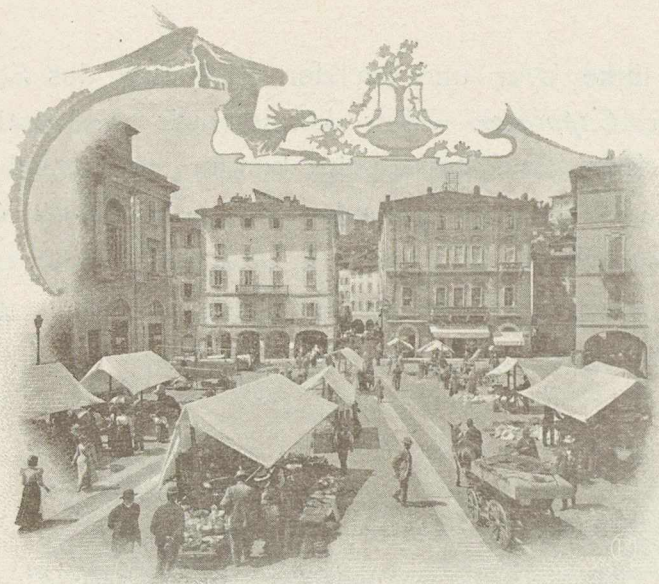
ans linke Ufer und an den Endpunkt des Sees, nach *Capolago*. Hier können wir gelegentlich den Zug der Zahnradbahn bergan steigen sehen, die auf die weitschauende Höhe des *Monte Generoso* führt.

Und nun, Alpengebirge, lebe wohl! Wir fahren an seinem Südfuss dahin



Lugano.

durch das üppige Gelände von Mendrisio, die südliche Ausbuchtung schweizerischen Gebietes ins italienische Land hinein, und bald wird das Gebirge, dem liebliches Hügelland vorgelagert ist, verschwunden sein. Aber wie entschieden kündigt sich hier schon *Italien* an mit den malerisch gruppierten Dörfern und Dörfchen überall, dem Weingerank, den Villen in bunten Farbentönen und den hochragenden dunkeln Cypressen, eine Lieblichkeit, die uns um so mehr überrascht, als die ersten

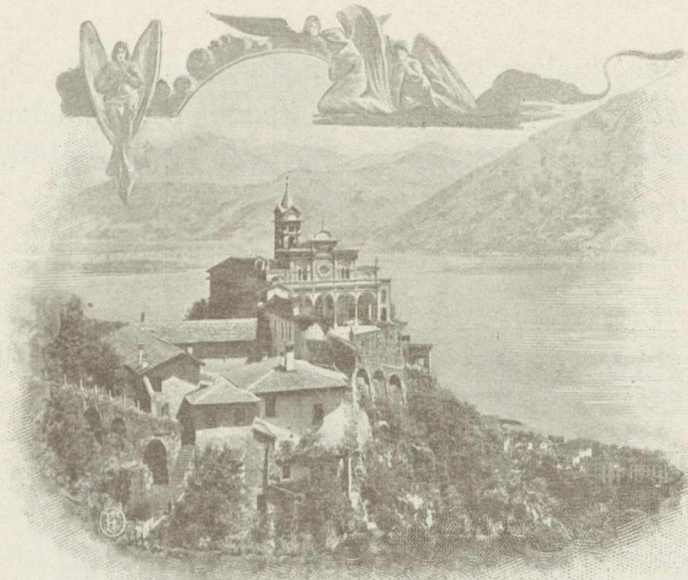


Marktplatz in Lugano.

und strengen Eindrücke der Alpenwelt noch nicht in uns erloschen sind.

Die Stationen *Mendrisio* und *Balerna* und der letzte kurze Tunnel der Gotthardbahn bei Coldrerio liegen bald hinter uns, und mit der Station *Chiasso* ist der Endpunkt der Gotthardbahn und die Landesgrenze zwischen der Schweiz und Italien erreicht.

Nachdem der Tunnel durch den Monte Olimpino durchfahren ist, grüsst uns Italien mit einem seiner überraschendsten Bilder: *Como*, die villenumfangene Stadt am weltberühmten See liegt vor uns. Majestätisch wölbt sich die Kuppel ihres Domes und kündigt uns an, dass wir einziehen



Madonna del Sasso bei Locarno.

in das Land der Kunst, der reichen Schöpfungen, die so hohen Genuss bereiten. Ein kurzer Aufenthalt nur, und es geht durch ein Gewirr von Moränenhügeln und lauschigen Thälchen, der lombardischen Hauptstadt entgegen. «Milano» erschallt der wohltönende Ruf, und wir stehen am Strome eines reichen Kulturlebens, der in der fernen Römerzeit entspringend, majestätisch an unserm erstaunten Auge vorüberrauscht.

Tausende und aber Tausende kommen jährlich von jenseits der Berge herüber ins südliche Land und erfreuen sich an dessen Schönheit und an dem Glanz und dem bunten Leben seiner Städte.

Sie danken es dem grossartigen Werk der *Gotthardbahn*, welche, ein Zeuge menschlichen Fortschritts und Strebens, uns das Land des Südens geöffnet hat.



Der Dom von Mailand.

Die südlichen Zweiglinien und die oberitalienischen Seen.

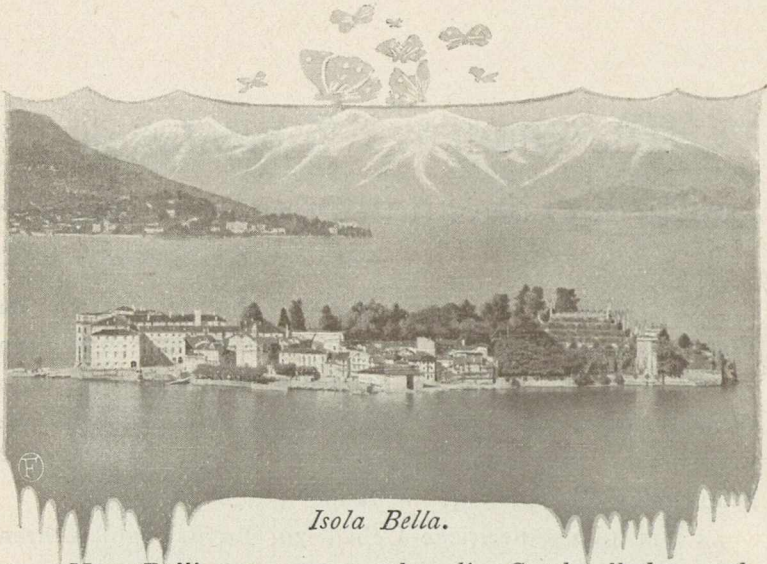
Auf unserer Fahrt nach Mailand hinüber sind wir im Fluge an *einem* der wunderschönen oberitalienischen Seen vorübergeilt, an dem von *Lugano*. Wir wollen auf ihn zurückkommen und auch den beiden andern einige Worte widmen; ist doch das Gebiet der drei Seen an Naturschönheiten übertoll und geht ihr Ruhm durch alle Welt.

Um dieses herrliche Gebiet zu durchziehen, kehren wir nach Bellinzona zurück und fahren auf der westlichen Seitenlinie der Gotthardbahn über Giubiasco und durch das Tessinthal nach *Locarno* hinüber, das man etwa das schweizerische *Nizza* nennt, so mild ist seine Lage, so überaus schön der Bergabhang, an dem es sich mit seinen Vororten hinzieht. Die Vegetation seiner Gärten ist so reich, dass wir erst an den begünstigteren Stellen der Riviera und an den Gestaden Neapels eine ähnliche Fülle von Blumenpracht und Wachstum wieder treffen. Malerisch hebt sich am Berg über der kleinen Stadt die berühmte Wallfahrtskapelle der *Madonna del Sasso* ab, und von lieblichem Reize sind die Umgebungen, grossartig wild die ins Gebirge eingreifenden Thäler.

Vielleicht gelüstet es den einen oder den andern unserer Leser, durch das Maggialthal vorzudringen bis tief ins Gebirge hinein, zu der merkwürdigen deutschen Sprachinsel des Dorfes *Gurin (Bosco)*, wo trotz der Zusammengehörigkeit mit dem italienisch sprechenden Kanton Tessin, sich seit sechs Jahrhunderten das aus dem Oberwallis herübergebrachte deutsche Idiom erhalten hat.



*Bauernmädchen
aus dem Verzascathal.*



Isola Bella.

Von Bellinzona aus sendet die Gotthardbahn noch eine andere ihrer Linien, bei *Cadenazzo* abzweigend, längs des rechten Ufers des Lago Maggiore dem Süden zu. Sie führt bei *Pino* über die schweizerische Grenze nach *Luino* und seiner internationalen Station. Wer Turin zustrebt, der benützt von hier aus die italienische Bahn bis ans Seeende bei *Sesto Calende*. Wer aber die *Borromeischen Inseln* und das Paradies von *Pallanza*, *Baveno*, *Stresa* näher kennen lernen will, der hat die Gelegenheit, in Luino das Dampfboot zu besteigen und an das Ufergelände hinüberzufahren, auf das in erhabener Majestät der Monte Rosa und die Simplonberge niederschauen.

Von Luino aus führt in entgegengesetzter Richtung, linkshin, eine Verbindungslinie, welche den *Langensee* mit dem *Luganersee* und diesen mit dem *Comersee* verbindet. Quer durch die einzig schöne Gegend hindurchführend, bietet dieser Weg einen hohen, seltenen Genuss. Von Luino zieht sich durch das schattige, von der immer muntern Tresa, dem Ausfluss des Luganersees, belebte Thal, eine Schmalspurbahn nach *Ponte Tresa* am westlichen Arme des bizarr gestalteten eben genannten Sees. Dort nimmt uns das Dampfboot auf. Durch ein beinahe kreisrundes, teichartiges Seebecken und die Einschnürung von Lavena gelangen wir

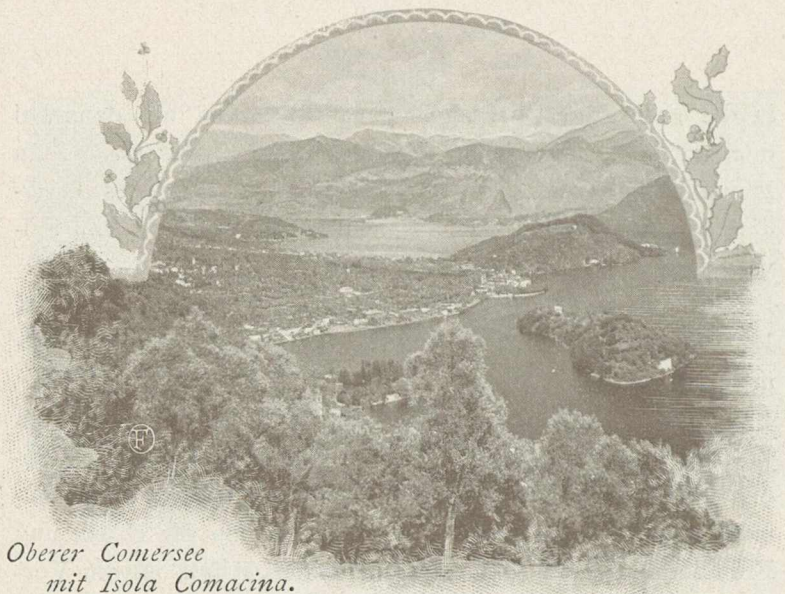
in die nach dem Dorf *Aarno* genannte Bucht, um dann bei dem einer levantinischen Festung ähnlichen *Morcote* den Hauptarm des Sees zu erreichen, der unweit des Querdammes von Melide sich am Süden des Monte San Salvatore nach Norden umbiegt.

Dort liegt *Lugano* behäbig am Ufer und an den Hängen ausgebreitet, welche die Bewohner «la Collina d'oro» nennen.

In dieser so lieblich gelegenen Stadt, die von Jahr zu Jahr immer mehr den Charakter einer internationalen Fremdenstation annimmt, einen Aufenthalt zu machen, wird niemand gereuen. Treffliche Unterkunft bieten die Hotels und Fremdenpensionen, und ein sehr mildes Klima ist ein Vorzug dieser gegen Norden geschützten und voll nach Süden ausschauenden Gegend. Unerschöpflich ist die Auswahl von Spaziergängen und Touren, welche das merkwürdig abwechslungsreiche Gelände bietet, das wir am besten von der Höhe des *San Salvatore* aus übersehen. Die dort hinaufführende Seilbahn bietet bequemen und sichern Aufstieg. Das Leben und Treiben der kleinen Stadt ist, obschon sie zur Schweiz gehört, durchaus italienisch und berührt den von jenseits der Alpen Kommenden fremdartig und doch recht angenehm.



Bellagio.



*Oberer Comersee
mit Isola Comacina.*

Das grosse Passionsgemälde des Bernardino Luino, in der Kirche Santa Maria degli Angioli, die Marmorornamente der Façade der Kathedrale San Lorenzo, Statuen von Vincenzo Vela und anderen tessinischen Meistern zeugen von dem Kunstsinn, der hier von altersher gepflegt wurde. Wem wollte der Aufenthalt in diesem Paradiese nicht zusagen?

Und neuerdings eine Dampfbootfahrt! Sie geht von Lugano auf dem östlichen Seearm am Vorgebirge von *Castagnola* hin über *Gandria*, das aussieht, wie ein algerisches Raubnest, jedoch von friedlichen und freundlichen Leuten bewohnt ist und, an der prächtigen (italienischen) Thalschaft des *Val Solda* vorüber, nach *Porlezza* am Ende des Luganersees. Hier nimmt uns der Zug der Schmalspurbahn auf, die durch hübsches Gelände und zuletzt in steilem Abstieg nach *Menaggio* hinüberführt, wo sich gleich zu Anfang der einzig schöne *Comersee* durch diesen Ort selbst und durch das gegenüberliegende *Bellagio* und sein herrliches Vorgebirge aufs glänzendste ankündigt.

Was sollen wir sagen über die prachtvolle Fahrt mit dem Boot, das uns in wenigen Stunden nach Como führt?

Es giebt wohl keinen Fluss und keinen See im weiten Europa herum, an deren Ufern Landsitz an Landsitz in so ununterbrochener Reihenfolge dem erstaunten Auge sich zeigen, wie es hier der Fall ist. In unvergleichlich schöner Lage wetteifern die Villen der vornehmen Mailänder und reicher Fremder miteinander an Eleganz und an zweckmässiger Benützung landschaftlicher Schönheit. Como selbst präsentiert sich mit seiner Umgebung vom See aus vortrefflich und ladet uns, gleich Lugano, zu angenehmem Aufenthalt ein, wenn wir es nicht vorziehen, auf dem dortigen Bahnhof den Gotthardzug zu besteigen, um landauswärts Mailand oder, den Bergen zustuernd, Lugano zu erreichen.

Welch eine ununterbrochene Reihe von Genüssen bieten uns nicht in der denkbar grössten Abwechslung die Fahrten auf der Gotthardbahn, dem Riesenwerk, das den Süden mit dem Norden verbindet und die Schranken des Hochgebirges niedergelegt hat!

Den werten Leser laden wir ein, zur Vorbereitung auf die Gotthardfahrt oder auch während derselben diesen kurzen Abriss zu benützen; auch dürfte er, wenn des Winters Flocken flattern, nicht ungeeignet sein, ihm die Genüsse wieder in Erinnerung zu rufen, welche die Fahrt ins welsche Land ihm geboten hat.



Summarisches Itinerarium

zur

Orientierung während der Fahrt.



Luzern-Flüelen.

Bahnhof Luzern (439 *m*). Erst nördliche Richtung. Brücke über die Reuss. Tunnel unter den Hügeln der Stadt hin (2107 *m*); dann längs des Seearms von Luzern östlich. Vom Lerchenbühl-Tunnel an durch das Gelände von

Meggen (475 *m*). Aussicht auf die Westwand des Rigi.

Küssnacht (460 *m*) am Seeende, dann hohle Gasse mit Telskapelle und gleich darauf

Stat. Immensee (463 *m*). Einmündung der Linie von Aarau. Nach links herrliche Aussicht auf den Zugersee (417 *m*). Das Dorf am jenseitigen Bergabhange ist *Walchwil*. Üppiger Obstwald und grüne Matten. Am Ende des Sees der Flecken *Arth*. Links hoch oben der *Rossberg* (1582 *m*), von dessen Höhe die Felsmassen des *Goldauer Bergsturzes* sich loslösten (2. September 1806). Die Bahn durchzieht das Trümmerfeld des Bergsturzes. Mitten in demselben die

Stat. Arth-Goldau (513 *m*). Einmündung der Linien von Zürich und von Rapperswil-Einsiedeln her. Abzweigung der Arth-Rigibahn. Der See zur Rechten ist der Lowerzersee (450 *m*) mit der Insel Schwanau.

Stat. Steinen (470 *m*). Liebliche Gegend. Heimatsort Werner Stauffachers.

Stat. Schwyz (458 m). Dieser Hauptfleck des gleichnamigen Kantons liegt 20 Minuten entfernt, links seitwärts, mit elektrischem Tram erreichbar. Die in der Nähe der Station liegenden Häuser bilden das Dorf *Seeven* mit frequentiertem Bade. Die beiden Felskolosse links über dem Thale sind die *Mythen* (1903 und 1815 m); wundervolle Aussicht, Bergwirthshaus. Der Bergstrom, den die Bahn überbrückt, ist die *Muotta*, die aus dem gleichnamigen Thale kommt. Im Hintergrunde des Thales der *Pragel*, Bergpass nach dem Thale von *Glarus*. *Ingenbohl*, stattliche Gebäulichkeiten links auf freundlichen Hügeln. Mutterhaus der katholischen *Lehr- und Krankenschwesternanstalten*, gegründet vom graubündnerischen Kapuzinerpater Theodosius Florentini. Die naheliegende Kirche ist die Pfarrkirche Ingenbohl-Brunnen. Imposanter Anblick des Frohnalpstocks, linksseitig.

Bei **Brunnen** (441 m) erreicht die Bahn neuerdings den Vierwaldstättersee und zwar denjenigen Teil desselben, der *Urnersee* heisst. Prachtvoller Ausblick nach Süden hin. Der mit einem Firnfeld prangende höchste Berg im Hintergrund ist der *Urirotstock*. Am jenseitigen Seeufer der dem Andenken Schillers geweihte **Mythenstein**, südlich davon das **Rütli** und hoch darüber auf einer Felsterrasse *Seelisberg* (820 m). Rasche Folge von Tunneln; der längste derselben, der *Oelbergtunnel*, ist 1985 m lang.

Stat. Sisikon (449 m) am Ausgang des Riemenstaldenthals. *Axenstrasse* und *Tellsplatte* bleiben unsichtbar. Am andern Ufer die Ortschaften *Bauen* und *Isleten*, von wo das Isenthal sich ins Gebirge hineinzieht.

Flüelen-Göschenen.

Stat. Flüelen (439 m), der Anfangspunkt der Strasse über den Gotthard. Schnurgerades Bahntracé durch den

Boden, das flache Thalgelände von Uri, bis Erstfeld. Rechts am Fusse der Berge das Nonnenkloster Benediktinerordens *Seedorf*.

Stat. Altdorf (450 m), Hauptort Uris, links, am Fusse des *Bannberges*. Hübsche Kirche. Schön gelegenes Kapuzinerkloster. Telldenkmal. Links *Bürglen*, Tells Geburtsort, und *Schattdorf* am Ausgang des Schächenthales, durch welches die *Klausenstrasse* ins Thal von Glarus hinüberführt. Rechts *Attinghausen* am Fusse der *Surenen*. Dann links

Stat. Erstfeld (475 m), wo die Bergbahn beginnt. Rechts Einblick ins *Erstfelderthal*, das zu den *Spannörtern* hinaufreicht. Die Bahn steigt am Fussgestell der zerklüfteten *Windgelle* bergan und erreicht an *Silenen* vorbei

Stat. Amsteg (547 m). Malerische Burgruine. Die gewaltige Bergpyramide geradeaus ist der *Bristenstock*. Dorf Amsteg tief unten an der Einmündung des *Kerstelenbaches*, der dem *Maderanerthale* entströmt. Tunnel und *grossartige Brücke* über den Kerstelenbach. Tunnel durch die Berghalde des Bristenstockes. *Gitterbrücke* über die Reuss. Schwierige Stelle, mit grausigem Blick in die Tiefe an der Berglehne von *Inschi*.

Stat. Gurtellen (741 m), links über der Reuss der Wassenerwald mit wilden Seitentobeln. Der *Pfaffensprung-Kehrtunnel* mit Steigung im Innern des Berges (774—809 m). Tunnel und erste *Brücke über die Meienreuss*, dann Tunnel am Fuss des *Kirchberges von Wassen*. Die Kirche hoch oben (934 m). Überbrückung der Reuss und *Kehrtunnel von Wättingen* (895—918 m). Fahrt thalauswärts gegen

Stat. Wassen (931 m). Die Kirche rechts zur Seite. Zweite *grossartige Brücke* über die *Meienreuss*, von wo aus man die dritte Brücke in der Höhe erblickt. *Leggistein-Kehrtunnel* (965—990 m) und *dritte Meienreussbrücke*.

Die Kirche von Wassen tief unten, ein herrliches Bild.
Grossartigste Stelle der ganzen Bahn. Aussicht auf Bahn und Strasse im Thale. Der lange *Naxbergtunnel* (1030—1067 m). *Brücke* über die *Göschenerreuss*. Interessanter Einblick rechts in das Dörfchen und das gleichnamige Thal. In dessen Hintergrund das Gletschergebiet des *Damma-* und des *Galenstocks* über dem Rhonegletscher.

Stat. Göschenen (1109 m). Die Felsschlucht mit den hohen Wänden geradeaus heisst die *Schöllenen*, durch welche die Gotthardstrasse bergwärts führt. *Eingang in den grossen Tunnel.*

Göschenen-Bellinzona-Giubiasco.

Der grosse Gotthardtunnel, Länge 14,997.90 m. Nördlicher Eingang 1109 m, *höchster Punkt der Bahn* 1154 m, südliches Portal 1145 m ü. M. Beim Austritt aus dem Tunnel links an der Halde

Stat. Airolo (1145 m). Unweit davon in grünen Matten die Dörfer *Valle* und *Madrano* am Ausgange des *Canariathales*. Die *Schlucht von Stalvedro*. Oberhalb derselben Gitterbrücke über den *Tessin (Ticino)*, dann Tunnel. Das Dorf *Piotta* hart an der Bahn.

Stat. Ambri-Piotta (992 m). Gegenüber *Quinto* und *Varenzo*. Die Dörfer an der Höhe des Bergabhanges heissen: *Altanca, Ronco, Deggio, Catto, Lurenco* (1322 m).

Stat. Rodi-Fiesso (945 m) an der Thalsperre des *Monte Piottino*, gewöhnlicher, nach der ehemaligen Weggeldstation, *Dazio grande* genannt. *Grossartige Felsschlucht*. Brücke mit Einblick in dieselbe, Tunnel, dann *Kehrtunnel von Freggio* (914—878 m). Brücke mitten in der Felsschlucht; hierauf auf der rechten

Thalseite (832—796 m) *Prato-Kehrtunnel*. Tessinbrücke; hierauf

Stat. Faido (758 m). Grosses Dorf, Hauptort der von Airolo bis Biasca reichenden Thalschaft *Valle Leventina*, (*Livinenthal*). Prachtvoller *Wasserfall* der *Piumegna* rechts drüben. Dorf *Chiggiogna* links hart am steil abfallenden *Pizzo Molare*. Rechts Fall der *Cribiasca*. Uralte Kirche. Zwischen Faido und Chiggiogna liegen links auf der Bergterrasse *Osco*, *Mairengo*, *Calpiogna*, *Rossura*. Überall üppiges Kastaniengehölz.

Stat. Lavorgo (616 m), dann die Thalstufe der *Biaschina*. *Viadukt* und *grosse Brücke*. Niederblick in den schäumenden Tessin und auf die Gotthardstrasse. Gegenüber Eingang in das wilde *Thal von Chironico*, dem der *Ticinetto* entströmt. *Piano Tondo-Kehrtunnel* (556—521 m); Brücke. *Travi-Kehrtunnel* (496—460 m).

Stat. Giornico (451 m), zwei Kilometer vom Dorfe Giornico entfernt. Weinlauben, welche ganze Grundstücke bedecken. Kirchlein San Nicolao in reinem romanischem Stile, bemerkenswert. *Grosse Tessinbrücke*. Zahlreiche Wasserfälle auf beiden Thalseiten; der schönste ist der Fall der *Cremosina*.

Stat. Bodio (334 m). Rechts das Dorf *Personico*. Bei *Ponte* überbrückt die Bahn den wilden *Brenno*, das Thalgewässer des *Bleniothales*. Im Hintergrunde dieses Thales der *Lukmanierpass* (1917 m), der nach Dissentis in Graubünden führt.

Stat. Biasca (296 m) hart an der Felswand des *Pizzo Magno*, über welche der *Frodabach* niederstürzt. Malerische *Brücke* über denselben bei der *Kapelle Santa Petronilla*.

Stat. Osogna (267 m), **Claro** (253 m) und **Castione** (244 m). Merkwürdige Granitsteinbrüche. Brücke über

die *Moësa*, welche vom *San Bernardino* (2063 m) herkommt und das bündnerische *Misoxerthal*, (italienisch *la Mesolcina*), durchströmt. Dorf *Arbedo*. Die linksseitige Berghalde ist belebt durch Weiler, Landhäuser und Kapellen. Einfahrt in die

Stat. Bellinzona (244 m). Drei Schlösser, *Castello d'Uri*, *Castello di Svitto* und das am höchsten gelegene *Castello d'Unterwalden*. Eigentümliche Lage von Bellinzona. Es ist die Hauptstadt des Kantons Tessin. Sie bildet die Sperre zu den Gotthardthälern. Auf der rechten Thalseite sieht man in sonniger Lage *Monte Carasso* und *Sementina*, darüber hübsche Alpweiden, mit Berghütten besät. Es folgt

Stat. Giubiasco (233 m).

Monteceneri-Linie bis Chiasso und Como.

Abzweigung der *Monteceneri-Linie* nach links. Durch Kastanienwaldung führt die Bahn am *Monte Ceneri* hinauf. Schöner Rückblick auf Bellinzona; Ausblick auf die *Tessinmündung* und den *Lago Maggiore* (197 m). Der *Monteceneri-Tunnel*, Länge 1675 m (438—475 m).

Stat. Rivera-Bironico (475 m) im Thal des *Vedeggio* (*Val d'Agno*). Am rechtsseitigen Berghang die Dörfer *Rivera*, *Vira*, *Mezzovico*, *Sigirino* und *Torricella*.

Stat. Taverne (338 m). Über *Lamone*, *Cadempino* und *Vezia* zum Tunnel von *Massagno*, Länge 924 m. Unweit der Tunnelmündung die

Stat. Lugano (338 m), hoch gelegen. Drahtseilbahn nach der Stadt. Prächtige Aussicht über Stadt, See und Gebirge. Links der *Monte Brè*, rechts der kühn sich erhebende *Monte San Salvatore* (915 m). Drahtseilbahn. Lugano ist ein herrlicher Aufenthaltsort mit Gelegenheit zu wundervollen Ausflügen. Die Bahn zieht sich durch

das liebliche Gelände der Vorstadt *Paradiso* zum See hinunter. Galerie am Fusse des Monte San Salvatore. Am waldigen linken Seeufer die luganesischen *Felsenkeller* von *Caprino* und das von Schweizergebiet umgebene italienische Dorf *Campione*. Zwischen Fels und See nach

Stat. Melide (277 m), dann auf hübschem Seedamme nach *Bissone*. Blick nach dem südwestlichen Seearme. Zwei Tunnel.

Stat. Maroggia (283 m), am Ausgang von *Val Mara*, einem Thale des *Monte Generoso*.

Stat. Capolago (277 m), Zahnradbahn auf den *Monte Generoso* (1704 m). Gegenüber *Riva San Vitale*. Prachtige Kirche. Üppiges Gelände, *Mendrisiotto* genannt, nach dem Hauptflecken des Gebietes,

Mendrisio (332 m), der links seitwärts, halb verborgen am Bergfusse liegt. Auf der rechten Thalseite die herrlich gelegenen Dörfer *Rancate*, *Besazio*, *Ligornetto*. Letzteres der Geburtsort des berühmten Bildhauers *Vincenzo Vela*. Vela's Besitztum und Kunstschatze, Eigentum der schweiz. Eidgenossenschaft durch letztwillige Verfügung des Sohnes, Spartaco Vela. Westwärts davon *Stabio*. Tunnel unter dem Hügel des Dorfes *Coldrerio* hindurch und bald darauf die

Stat. Balerna (273 m). Prachtvolle Lage, mit Villen und Kirchen geschmückte Hügel und Berghänge.

Stat. Chiasso (241 m), die schweizerische Endstation gegen Italien. Hübscher Ort mit lebhaftem Handel. Zollrevision. Tunnel durch den *Monte Olimpino*, bei dessen Ausgang der Blick auf das schöne

Como und seinen See uns entzückt. Durch Hügelgelände, dann durch die weite Ebene hin, bringt uns der Expresszug in einer Stunde nach *Mailand*.

Giubiasco-Locarno.

Wir versetzen uns wieder nach Giubiasco bei Bellinzona zurück, wo die Monteceneri-Linie abzweigt und fahren durch die Tessinebene nach der

Stat. Cadenazzo (211 m). Die Bahn gabelt sich und führt über den Tessin an die rechtsseitige Berglehne hinüber, wo in geschützter, sonniger Lage

Gordola-Val Verzasca (206 m) am Ausgange des tief eingeschnittenen *Verzascathales* liegt. Bald ist der *Langensee (Lago Maggiore)* (197 m) erreicht, an dessen Ufer hin wir nach *Minusio* und *Muralto* gelangen. Prachtvoller Bergabhang, im Schmucke südlicher Vegetation prangend. Villen mit blühenden und duftenden Gärten, einzig schön auf der Höhe gelegene Ortschaften, *Contra*, *Brione* und *Orselina*. Dann

Stat. Locarno (208 m), das schweizerische Nizza genannt. Hoch über dem Städtchen die Wallfahrtskirche *Madonna del Sasso*, berühmt durch ihre Lage, die Fresken von Bernardino Luino und die Grablegung von Ciseri. Hinter Locarno öffnen sich bei *Ponte Brolla* die drei Täler *Valle Maggia*, *Onsernone* und *Cento Valli*.

Dampfschiffahrt über den Langensee, an den *Borromäischen Inseln* vorbei, bis *Arona*. Von hier mit der Bahn zwei Stunden nach Mailand.

Cadenazzo - Pino - Luino - Sesto Calende.

Zurück nach Cadenazzo. Dem Bergabhange entlang fährt die Bahn nach der

Stat. Magadino (218 m) am Langensee. Das Dorf *Vira*, dann

Station San Nazzaro (214 m). Auf dieser Uferlinie hübsche Aussicht auf den See und die belebten rechtsseitigen Ufer.

Stat. Ranzo-Gerra (223 m). Bei dem Weiler *Dirinella* überschreitet die Bahn die schweizerisch-italienische Grenze, um über

Stat. Pino (223 m) nach

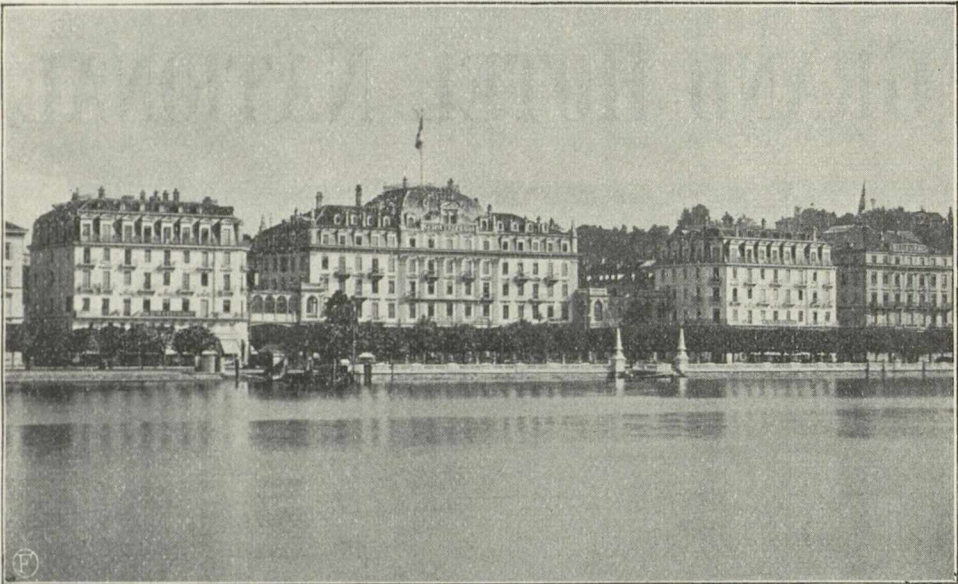
Stat. Luino, (206 m), internationaler Bahnhof, dann

Stat. Laveno, mit Abzweigung nach *Varese* und *Mailand*, und nach

Stat. Sesto Calende am Südennde des Sees zu gelangen
Auf der ganzen Linie eine Reihe der herrlichsten Ausblicke auf den See, besonders in der Gegend von *Laveno*. Bei *Sesto Calende* Anschluss an die Bahnen nach *Mailand*, *Genua* und *Turin*.



LUZERN



Hotel Schweizerhof & Hotel Luzernerhof.

Hotels allerersten Ranges in der besten Lage von Luzern.
600 Betten.

Elektrische Beleuchtung und Personen-Aufzüge in beiden Hôtels.
Table d'hôte an kleinen Tischen. ♦ Mässige Preise.
Zimmer mit Privatbad.

Hôtel Schweizerhof das ganze Jahr offen.

GEBRÜDER HAUSER, Besitzer.

—: LUZERN :— HOTEL SCHWANEN

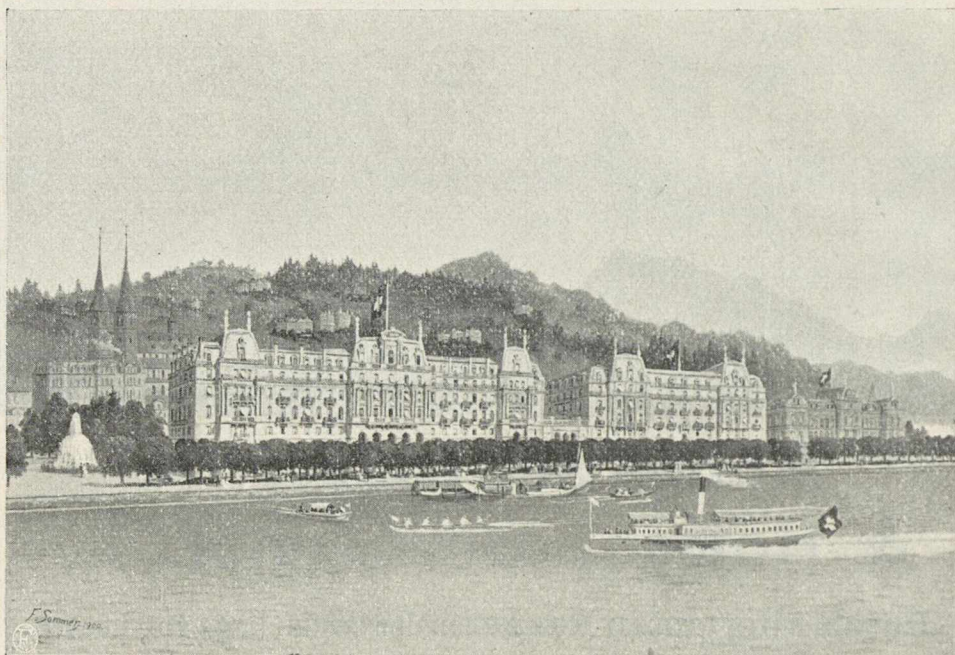
Das ganze Jahr im Betrieb.

Beste Lage am Quai. — 180 Betten. — Neues Vestibule.
Personenaufzug. — Elektrisches Licht in allen Zimmern. — Bäder.

GEBRÜDER HAEFELI, Besitzer.

LUZERN

GRAND HOTEL NATIONAL



Das ganze Jahr geöffnet.

Haus I. Ranges. — 400 Betten.

↪ 1900 durch Neubau erweitert. ↪

38 Privat-Badezimmer. — Höchster Komfort.

IM WINTER Haus durchgeheizt; in jedem Zimmer
Warmwasserheizung.

Frühjahr- und Herbstsaison: reduzierte Preise.

Bei 5 Tagen Aufenthalt: Pensionspreise.

Täglich 2 mal Frei-Konzert.

Die VITZNAU-RIGI-BAHN

bei Luzern am Vierwaldstättersee




führt zu den weltberühmten Touristenstationen


Rigikaltbad, Rigistaffel und Rigikulm.

In Rigikaltbad Abzweigung der Rigikaltbad-Scheideggbahn nach **Rigifirst** und **Rigischeidegg**.

Zehn Züge täglich in jeder Richtung mit Supplementzügen, die dem grössten Fremdenandrang genügen.

Direkte Anschlüsse an alle Dampfschiffkurse der Strecken Luzern-Vitznau, Flüelen-Vitznau und Alpnach-Vitznau.

 *Die Vitznau-Rigibahn ist die frequentierteste Bergbahn in Europa. Die jährliche Frequenz beträgt über 115,000 Reisende; 1900 wurden über **120,000 Personen** befördert.*

 *In Vitznau, berühmter klimatischer Kurort, Buffet im Bahnhof und Hôtel „RIGIBAHN“, Eigentum der Bahngesellschaft.*

Arth-RIGI-Bahn

Kürzeste und abwechslungsreichste Route nach **Rigi-Kulm** via **Arth-Goldau**, grosser Eisenbahnknotenpunkt der Gotthardlinie mit direkten Wagen von Paris, Amsterdam, Frankfurt, Berlin, Stuttgart, Mailand, Genua und allen Zwischenstationen.

Frankfurt

Paris

Basel

Luzern

Arth - Goldau

Rigi - Kulm



Berlin

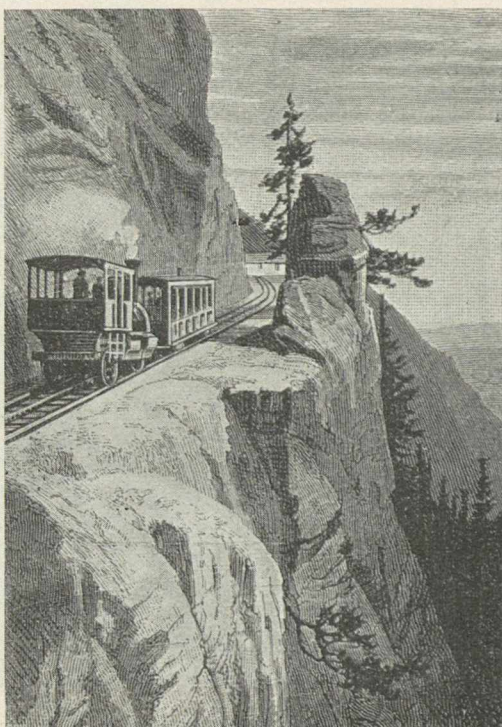
Stuttgart

München

Zürich

Arth - Goldau

Rigi - Kulm



Genua

Mailand

Lugano

Göschenen

Arth - Goldau

Rigi - Kulm



Arlberg

Engadin

Ragaz

Einsiedeln

Arth - Goldau

Rigi - Kulm

Luzern - Arth-Goldau - Rigi-Kulm 1½ Stunden Fahrzeit.

Zürich - Arth-Goldau - Rigi-Kulm 2½ Stunden Fahrzeit.

Täglich 9 Züge in jeder Richtung mit

komfortabeln Aussichtswagen.

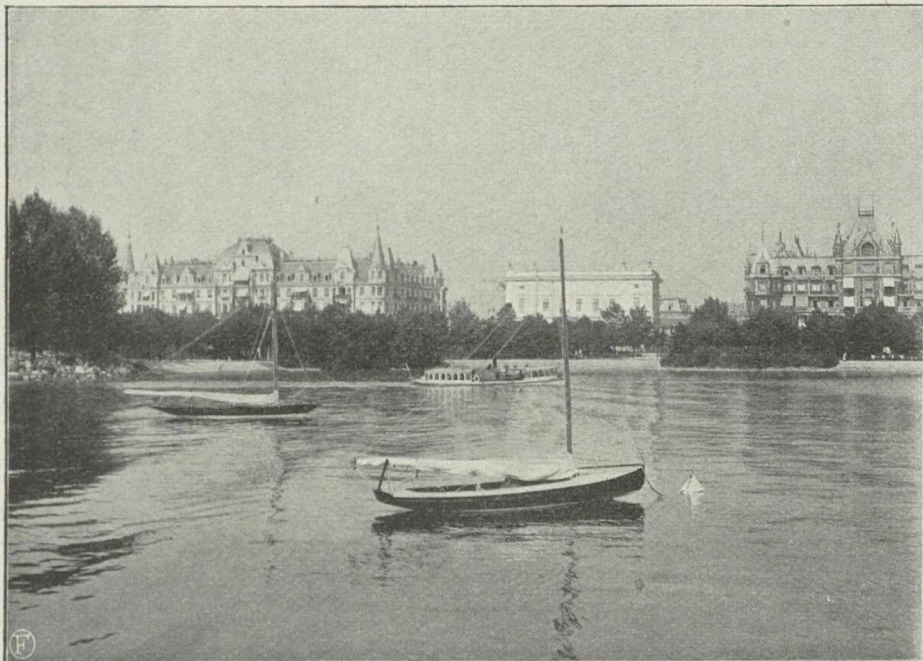
Die Bergfahrt von **Arth-Goldau** nach **Rigi-Kulm** eröffnet dem Reisenden eine grossartige Aussicht über den Bergsturz von **Goldau**, den **Zugersee** und das Gelände von **Schwyz**; sie führt denselben durch ein prachtvolles Alpenthal mit rauschenden Wasserfällen und bietet auf **Staffel** durch die **plötzliche Eröffnung des Rigi-Panoramas**, der ganzen Alpenkette und der schweizerischen Hochebene, eine Überraschung, die niemals vergessen wird.

❁ ZÜRICH ❁

**Schönste Stadt der Schweiz, in reizender Lage
am Ausfluss des lieblichen Zürichsees,**

mit prächtigen Promenaden und grossartigem Alpenpanorama.

Beliebter Aufenthaltsort der Fremden und vorzüglicher Ausgangspunkt für alle Touren in der Schweiz (Rigi $2\frac{1}{4}$, Rheinfall 1, Einsiedeln 2, Ragaz $2\frac{1}{2}$ Std., Engadin). — **Sitz der Seidenindustrie.**



ZÜRICH, Alpenquai.

Blühende Stadt, berühmt durch ihre ausgezeichneten Lehranstalten (Polytechnikum, Universität).

Bekannter **Sportplatz** (Ruder-, Segel-, Lawn-Tennis-, Football- und Velo-Sport). **Golf-Spiele.**

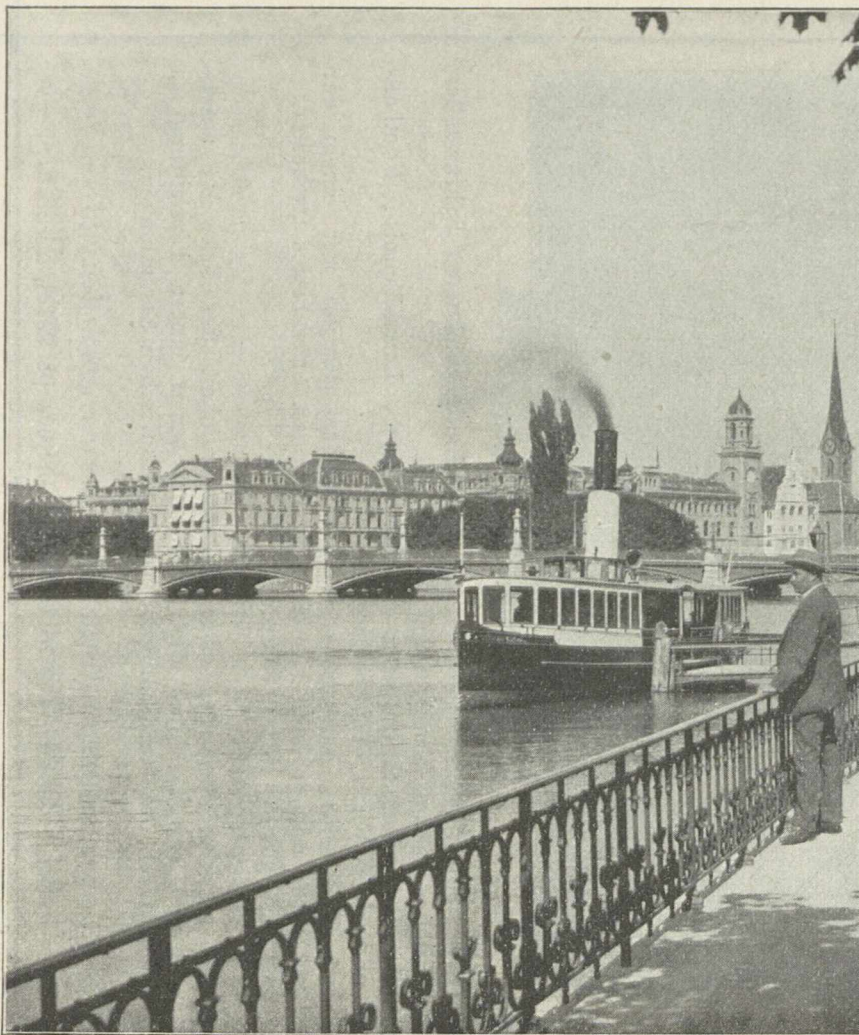
Tonhalle, grossartiges und luxuriöses Kasino mit einem der schönsten und grössten Konzert-Säle Europas. Berühmtes Orchester.

Elegante, neue Theater.

Belvoir-Park.

Landesmuseum, erste Sehenswürdigkeit der Schweiz, ausgezeichnet sowohl durch die Originalität seiner innern Einrichtung als auch durch die Reichhaltigkeit seiner historischen Sammlungen.

Nähere Auskunft und Broschüren gratis beim
OFFIZIELLEN VERKEHRSBUREAU (Börse, parterre), ZÜRICH.



ZÜRICH, Uto-Quai.



Nach Italien

Die NORDRAMPE der GOTTHARD- BAHN

Göschenen

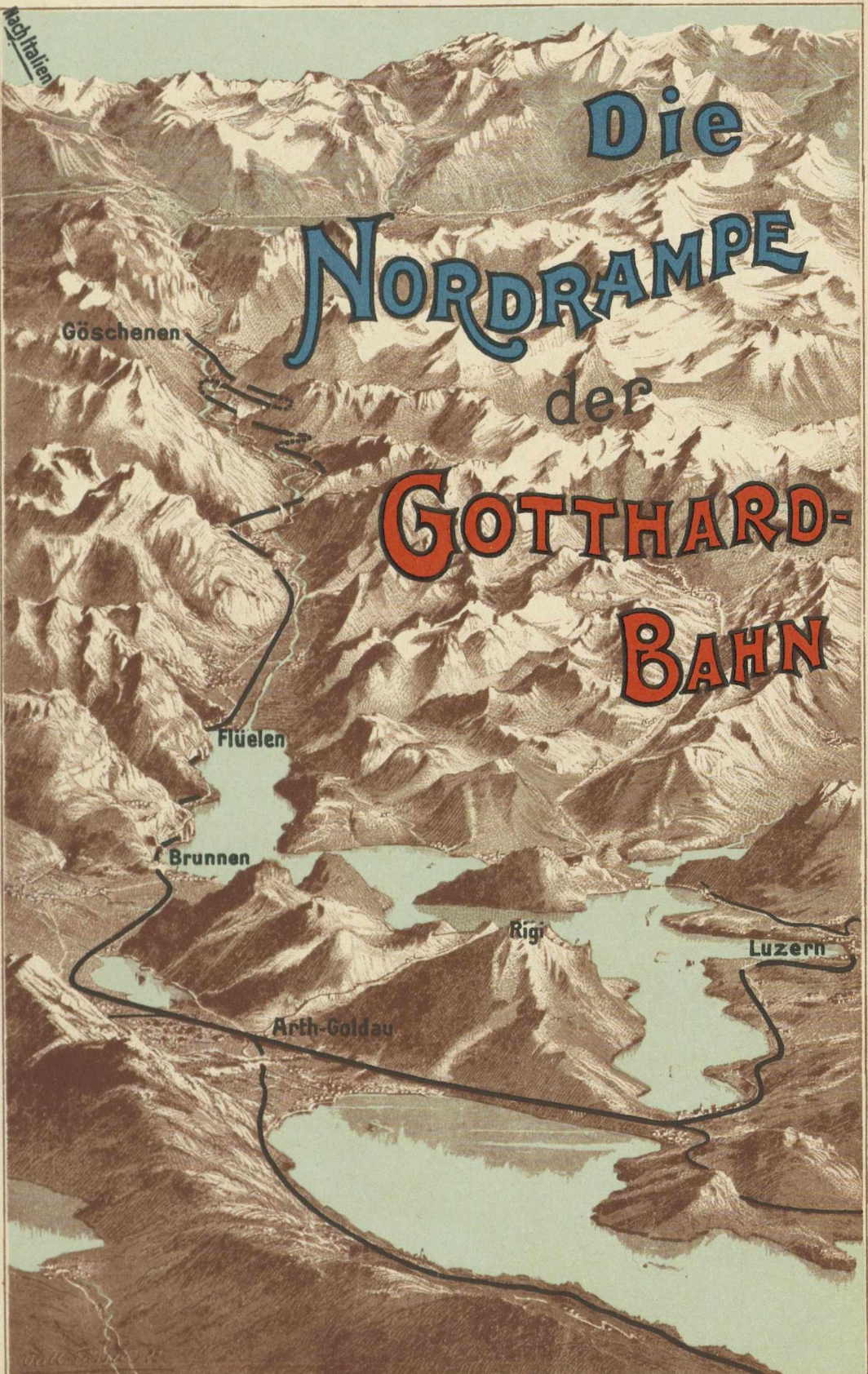
Flüelen

Brunnen

Rigi

Luzern

Arth-Goldau



1268 10 500-013 1298 04