Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 94 (1999)

Heft: 2

Artikel: Mit der "Belle Epoque" über Wellen und Schienen = La Belle Epoque sur l'eau et sur les rails

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175856

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: 09.07.2025

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

Bei Einheimischen und Touristen ein Renner:

Mit der «Belle Epoque» über Wellen und Schienen

Auf den Schweizer Seen verkehren heute noch 16 Dampfschiffe, davon 2 auf dem Thuner- und Brienzersee, 4 auf dem Léman, je 1 auf dem Greifen- und Bodensee, 5 auf dem Vierwaldstättersee und 2 auf dem Zürichsee. Daneben sind noch 3 dieselelektrische Radschiffe (umgebaute Dampfer) in Betrieb.

ti. Wenn es wärmer wird, zieht es wieder Millionen von Menschen auf unsere Seen und Berge oder kreuz und quer durch die Landschaft. Ausflüge mit historischen Dampfschiffen und Bahnen aller Art erfreuen sich dabei grosser Beliebtheit. Nicht immer stand zwar der Heimatschutz dem Bau der dafür nötigen Infrastruktur wohlgesinnt gegenüber – namentlich, wenn damit schwere Landschaftseingriffe hinzunehmen waren. Aber seit jeher setzt er sich für die Pflege von Transportmitteln aus der Gründerzeit ein.

Wie im Luxusdampfer

Sie alle stammen aus den Jahren 1895–1920, wurden teilweise vorübergehend stillgelegt, später aber restauriert, und bilden seither eine Attraktion erster Ordnung. Dies liegt einmal an der Maschinen- und Ingenieurtechnik, die ihnen zu Grunde liegt, zum andern aber auch an ihrer Innenausstattung. Denn besonders die Dampfschiffe auf dem Genfer- und Vierwaldstättersee stehen für die erste Blütezeit des Tourismus in unserem Lande, der damals noch kein Massenphänomen war, sondern vornehmlich im Dienste der europäischen Aristokratie und ihres Gefolges sowie vermögender Bürgerlicher stand. Und jene Kreise wollten mitnichten nur vom Deck aus die helvetische Landschaft erleben, sondern auf See auch das gesellschaftliche Leben pflegen und natürlich standesgemäss essen und trinken. Dementsprechend wurden vor allem die grösseren Schiffe mit eleganten Salons der Belle Epoque, des Jugendstils, des Empire oder Neoklassizismus ausgestattet. Und in diesen wurde den Fahrgästen eine Speisekarte geboten, die selbst den verwöhntesten Gourmets gerecht wurde. Mit dem Massentourismus hat sich zwar der kulinarische Stil der «Nobeldampfer» verbürgerlicht und dem Durchschnittsgast angepasst. Doch die Interieurs haben ihren kunstgeschichtlichen Wert und ihren Charme als Zeugen einer für die Entwicklung der Schweiz zum Ferien- und Reiseland hin wichtigen Epoche bewahrt und sind deshalb bei Jung und Alt hoch im Kurs.

Blühende Bahn-Nostalgie

Eng mit den Anfängen des Fremdenverkehrs verbunden war ab Ende des 19. Jahrhunderts ferner der Bau zahlreicher Eisenbahnlinien und Bergbahnen. Als Beispiele für die erste Gattung seien hier nur diejenigen der Rhätischen Bahn von Landquart nach Davos, von Chur nach St. Moritz und von Chur nach Arosa genannt. Bei den Bergbahnen wie denjenigen auf die Rigi, die Jungfrau, den Gornergrat, den Monte Brè usw. spielte neben dem touristischen Motiv auch die Heroisierung des Alpinismus sowie der menschliche Wille zur Bezwingung der Natur eine treibende Kraft. Um ihre Gäste bequem und rasch vom Stadtzentrum oder einer Schiffsanlegestelle in die «an bevorzugter Aussichtslage» stehenden Hotels und Kurzentren zu befördern, entstanden um die Jahrhundertwende zudem als Zubringer verschiedene Standseilbahnen oder andere Beförderungsmittel, so zum Hotel Dolder in Zürich, zum Giessbach-Hotel am Brienzersee, zu den Bürgenstock-Hotels oder zum Sanatorium auf der Davoser Schatzalp. Mittlerweile sind die Lokomotiven und Wagen der meisten Bahnen durch zeitgemässeres Material ersetzt worden. Die Veteranen aber wurden nicht etwa stillgelegt, sondern restauriert und dampfen heute im Rahmen von Extrafahrten oder als Anhängsel moderner Kompositionen für Nostalgiker aus aller Welt durch die Lande. Und während vorne begeisterte Hobbylokführer Kohle schaufeln, lassen sich hinten die Fahrgäste in herausgeputzten «Waggon-Restaurants» und Salons aus der Gründerzeit einen Hauch von anno dazumal durch Kopf und Bauch wehen. Denn längst haben selbst die fortschrittlichsten Transportunternehmen das Geschäft mit der Vergangenheit entdeckt.

Mit der Rhätischen Bahn im Stil der «Goldenen zwanziger Jahre» von Chur nach St. Moritz. (Bild Keystone)
Comme dans les années vingt, avec les chemins de fer rhétiques de Coire à St-Moritz (photo Keystone).

Aujourd'hui encore, les croisières sur les bateaux à vapeur de la flotte du lac Léman constituent, avec leur note nostalgique, une attraction (photo Keystone).
Noch heute die Attraktion: eine Rundfahrt auf den Nostalgiedampfern der Genfersee-Flotte. (Bild Keystone)

Les touristes, comme la population locale, adorent:

La Belle Epoque sur l'eau et sur les rails

ti. Avec les beaux jours, ils transportent des millions de personnes sur nos lacs et dans nos montagnes ou par monts et par vaux. Les escapades en bateau à vapeur ou en train touristique ont un immense succès. Certes, la LSP n'a pas toujours accepté d'un bon œil la construction des infrastructures liées à l'exploitation de ces moyens de transport – notamment lorsque celle-ci impliquait d'importantes atteintes au paysage. Aujourd'hui néanmoins, elle préconise l'entretien de ces témoins de l'époque des pionniers.

16 bateaux à vapeur sillonnent les lacs suisses dont deux les lacs de Thoune et de Brienz, quatre le lac Léman, un le Greifensee, un le lac de Constance, cinq le lac des Quatre-Cantons et deux le lac de Zurich. Il faut ajouter trois bateaux diesel et électrique à aubes (bateaux à vapeur transformés).

Croisière de luxe

Ils datent tous des années 1895-1920. L'exploitation de certains a été temporairement interrompue, mais ils ont été restaurés par la suite et constituent depuis lors une attraction de premier ordre. Cette admiration tient à la fois à la technique des machines et au savoir-faire des ingénieurs qui les ont mis au point et à leur aménagement intérieur. Les bateaux à vapeur du lac Léman et du lac des Quatre-Cantons témoignent des débuts du tourisme dans notre pays: les croisières étaient à l'époque réservées à l'aristocratie européenne et à la bourgeoisie aisée. Ce monde privilégié voulait non seulement admirer le paysage suisse depuis un pont de bateau, mais souhaitait également mener une vie mondaine sur le lac sans oublier naturellement le boire et le manger. C'est ainsi que d'élégants salons de style Belle Epoque, 1900, Empire ou néoclassique furent aménagés à l'intérieur des plus gros bateaux. Les voyageurs se voyaient proposer une carte qui aurait enthousiasmé les gourmets les plus difficiles et qui égalait celle des restaurants de luxe à terre. Depuis, le tourisme de masse a entraîné la démocratisation de la restauration servie à bord des vénérables bateaux à vapeur et s'est adapté au voyageur moyen. Cependant, les intérieurs ont gardé leur valeur historique et leur charme et restent les témoins de l'époque du développement touristique en Suisse. Le succès de ces croisières reste constant auprès des jeunes et des moins jeunes.

Nostalgie des trains

La construction de nombreuses voies ferrées et de funiculaires est étroitement liée aux débuts du tourisme, vers la fin du XIXe siècle. Parmi les premières réalisations, il convient de mentionner par exemple les lignes des chemins de fer rhétiques de Landquart à Davos, de Coire à Sankt Moritz et de Coire à Arosa. Les funiculaires comme ceux du Rigi, de la Jungfrau, du Gornergrat et du Monte Brè n'ont pas été créés uniquement pour des raisons touristiques. La volonté de vaincre la montagne et de dominer la nature a joué également un rôle essentiel. Au début du siècle, les hôtels et les établissements « panoramiques» ont eu l'idée de construire des téléphériques et autres remontées mécaniques pour permettre à leurs hôtes de monter rapidement depuis un centre ville ou un débarcadère: tel est le cas de l'hôtel Dolder à Zurich, de l'hôtel Giessbach au-dessus du lac de Brienz, des hôtels Bürgenstock ou du sanatorium du Schatzalp surplombant Davos. Aujourd'hui, les locomotives et les wagons de la plupart des lignes de chemins de fer de montagne ont été remplacés par du matériel moderne. Ces «dinosaures» n'ont toutefois pas été abandonnés, mais restaurés. Ils crachent leur panache de fumée sur des trajets spéciaux ou pour donner une note nostalgique à des voyages organisés depuis le monde entier. Alors qu'à l'avant, des conducteurs de locomotive enthousiastes s'activent à charger le charbon, les voyageurs installés dans des wagons-restaurants rutilants de propreté et des salons anciens se laissent transporter, baignés dans une atmosphère du temps jadis.