**Zeitschrift:** Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG

**Herausgeber:** Eisenbibliothek

**Band:** 62 (1990)

**Artikel:** Schwimmende Belle Epoque auf Schweizer Seen

**Autor:** Kunz, Charlotte

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-378253

**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

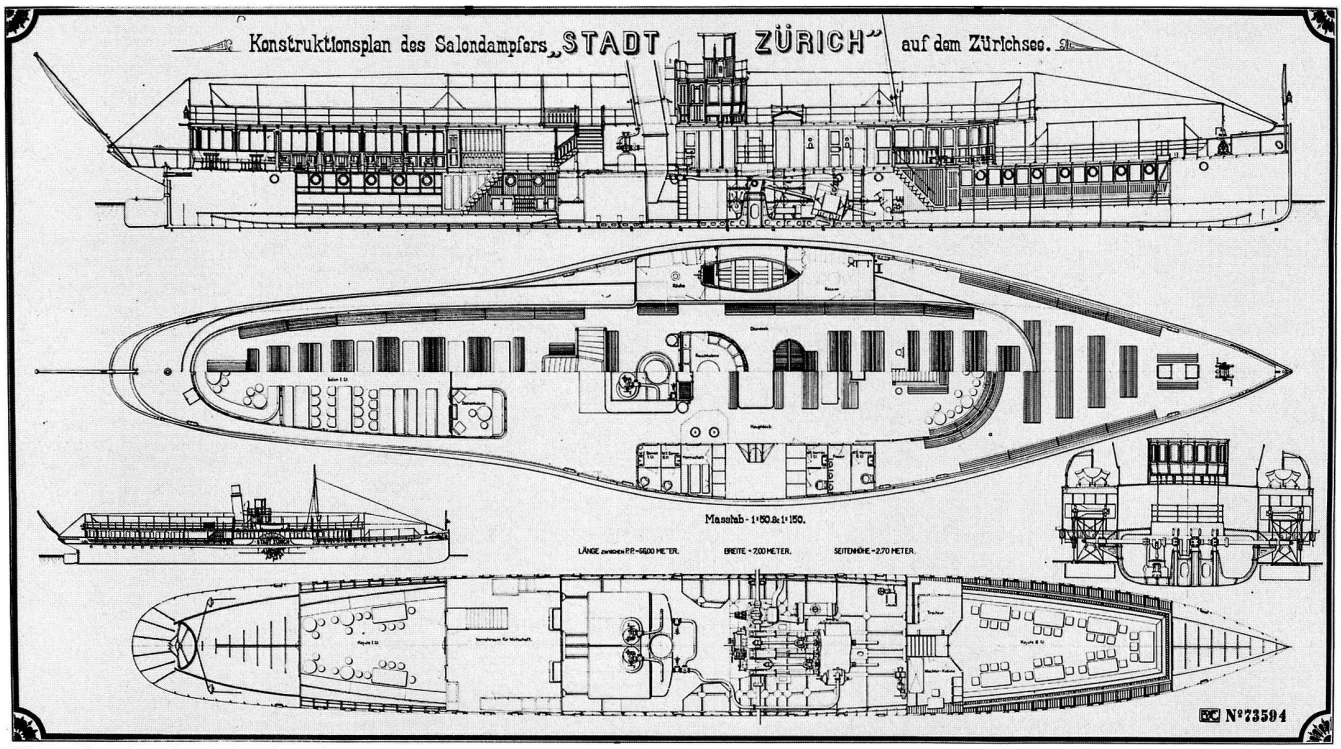
**Download PDF:** 09.12.2025

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

# Schwimmende Belle Epoque auf Schweizer Seen

**Charlotte Kunz**
Dipl. Arch. ETH/SIA
Titlisstrasse 28
CH-8032 Zürich

Le Corbusier meinte einmal: «Wer ein Schiff begriffen hat, begreift auch die Architektur. Schiffe sind mobile Architekturen. Wie bei wenigen Architekturwerken sind Schiffsformen durch die Funktion bestimmt. Diese direkte Abhängigkeit vom Zweck hat zu lange währenden Reifeprozessen geführt. Mit Schiffsformen kann man nicht beliebig spielen; die Spiellust könnte unversehens zu Fehlkonstruktionen führen.»[1] – Beispielsweise hat die «Stadt Rapperswil» einen solchen Reifeprozess erfahren. Sie ist zusammen mit ihrem Schwesterschiff «Stadt Zürich» zum Klassiker der Raddampferepoche geworden.




*Übersichtsplan des Salondampfers «Stadt Zürich».*

Heute verkehren noch elf Raddampfer und vier dieselelektrische Radschiffe (umgebaute Dampfer) kursmässig auf einigen Schweizer Seen. Ganz besonders die Flotten des Lac Léman und des Vierwaldstättersees sind in schiffs- und maschinenbautechnischer Hinsicht, aber auch punkto Intérieurgestaltung einmalig auf der ganzen Welt.

Diese Schiffe schweizerischer Provenienz sind einst aus wohlempfundener Zweckmässigkeit entstanden; mit ihren innenarchitektonisch auf hohem Niveau stehenden Intérieurs und der auf den Grundprinzipien des Schiffs- und Maschinenbaus beruhenden Schale und Antriebsaggregate sind sie Zeugen des alten Dualismus zwischen logischer Konstruktion und künstlerischer Gestaltung.

Sie sind die letzten Zeugen der «schwimmenden Belle Epoque», geprägt einerseits vom damaligen Tourismusboom in der Schweiz, andererseits vom positivistischen Fortschrittsglauben der Epoche 1875–1914, der Gründerzeit und des Jugendstils.[2]

## Über den Bau der schweizerischen Binnenschiffe

Ab 1823 lieferten englische und französische Bauwerften die ersten in der Schweiz verkehrenden Dampfschiffe.

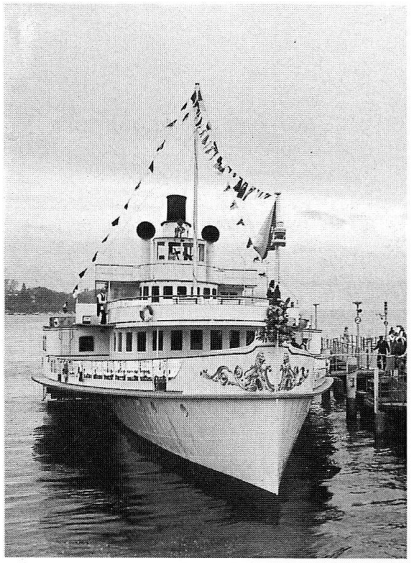
Um 1835 fand ein «Technologie-Transfer» statt: Dank der Initiative zweier Unternehmer, Kaspar von Rorschach und Lämmelin von Schaff-

hausen, mit kräftiger finanzieller Unterstützung wohlhabender Zürcher Bürger wurde 1835 das erste Dampfschiff, die «Minerva», auf dem Zürichsee in Betrieb genommen. Dieses eiserne Dampfboot wurde ursprünglich bei Fairbairn, einem Freund Caspar Eschers, in Manchester konstruiert, für den Transport zerlegt und schliesslich bei Escher Wyss, Zürich, zusammengesetzt, wobei aber der Schiffsrumpf verlängert wurde. Bei dieser Gelegenheit sammelte die Zürcher Maschinenfabrik erste Erfahrungen im Bau von eisernen Dampfbooten und baute 1836/37 das erste komplett in der Schweiz (nach Fairbairnschem Vorbild «kopierte») gebaute Dampfschiff: die «Linth Escher» für den Walensee mit einer Kapazität von 500 Personen und einer Maschinenleistung von 90 PSi (indizierte Zylinderleistung).[3]

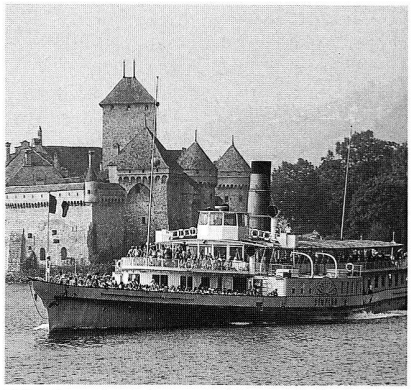
30 Jahre später begann die Winterthurer Maschinenfabrik Gebr. Sulzer mit dem Schiffsbau und lieferte 1867 ihr erstes Dampfschiff, die «Schweiz», an den Untersee und Rhein.

In der Folgezeit haben die beiden Maschinenfabriken (Escher Wyss bis 1914 und Gebr. Sulzer bis 1929) mit einer Ausnahme (dem Vierwaldstätterseedampfer «Stadt Luzern» III, übrigens das letzte für unsere Gewässer gebaute Dampfschiff) alle in der Schweiz verkehrenden Dampfer gebaut und ausgerüstet.

Vor dem Zweiten Weltkrieg geben Escher Wyss und Sulzer den Schiffsbau auf, so dass die schweizerischen Schiffahrtsunternehmungen ausser der Schiffahrtsgesellschaft für den Vierwaldstättersee, die ihre Schiffe selber baut, neue Lieferanten suchen mussten.[4]



*DS «Stadt Zürich» (ZSG, Zürichsee).*

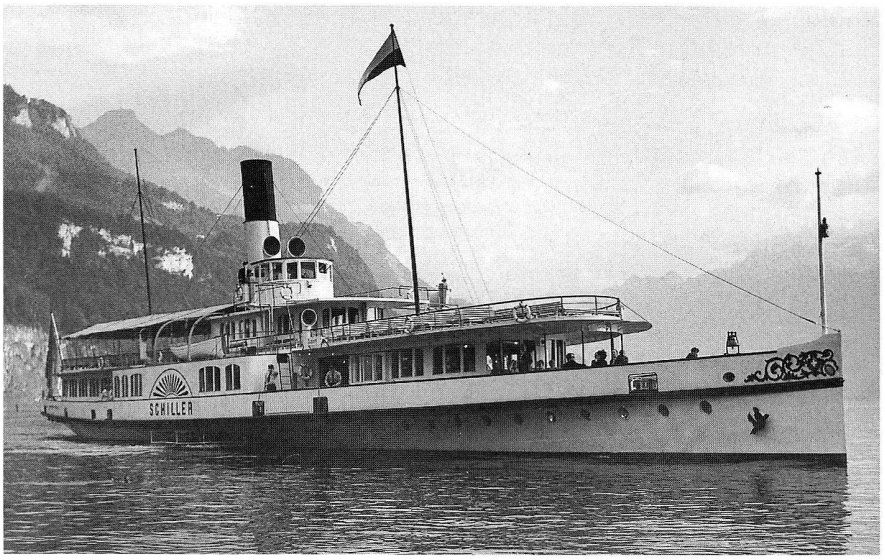


*DS «Simplon» beim Schloss Chillon (CGN, Genferseel.*

## Bauformen der Binnengewässer-Passagierdampfschiffe

Im Gegensatz zu den Hochseeschiffen, die im Innern des Schiffskörpers mehrere Decks bergen, bezeichnet man bei den mitteleuropäischen Binnenschiffen das auf den Decksträgern resp. Spanten ruhende Deck als Hauptdeck. Darunter, in der Schiffsschale, befinden sich bei älteren Schiffen neben Kessel-, Maschinen- und Diensträumen oft geschützte Passagierräume oder Kajüten. Neuere Schiffe bieten dagegen Passagieraufenthaltsräume nur auf Deck an.[2]

Ist nur das Hauptdeck vorhanden, spricht man von Eindeck- oder Glattdeckschiff; gleichgültig, ob das Deck offen oder mit geschlossenen Aufbauten versehen ist, z. B. DS «Krippen» der «Weissen Flotte Dresden», Oberelbe, erbaut 1892.[2 5]
Grössere Schiffe weisen meist mehrere Decks auf: Ist nur die Kajüte wegen grösserer Raumhöhe, besserer Belüftung und Belichtung im




*Salondampfer «Schiller» (SGV, Vierwaldstätterseel.*

**Quellen:**
1 Werner Müller, Zürcher Inventar, Zürich 1975, Artemis Verlag, 238 S.
2 Charlotte Kunz, Die Raddampfer des Lac Léman, Bern 1982, Schweizerische Kunstführer Serie 32, Nr. 316, Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, 24 S.
3 Charlotte Kunz, Escher Wyss Zürich: Schiffsmaschinen- und Dampfschiffbau, Luzern 1984, Dampferzeitung 1/84, 13. Jahrgang/26. März 1984, 21 S.
4 Anton Räber, Schiffahrt auf den Schweizerseen, Zürich 1972, Orell Füssli Verlag Zürich, 120 S.
5 Russel Plummer, Paddle Steamers in the 1970's, Peterborough and Cambridgire 1975, Anglia Press, 98 S.
6 Robert Steiner, Die Dampfschiffe des Vierwaldstättersees, Basel 1974, Schweizerische Gesellschaft für Kunstgeschichte, 16 S.
7 Charlotte Kunz, Schwimmende Belle Epoche, Innenausstattungen einiger Salondampfer auf dem Vierwaldstätter- und dem Zürichsee, Diplomarbeit ETHZ «Innenausbau» bei Doz. L. Trbuhovic, Zürich 1977, 41 S.
8 Charlotte Kunz, Dampferjubiläum auf dem Zürichsee, «Stadt Zürich» 75-, «Stadt Rapperswil 70jährig, Zürich 1984, NZZ 25./26. August 1984, Rubrik Stadt Zürich.

*1.-Klass-Salon DS «Uri»: Prächtiges Neobarockes Schnitzwerk bei der Wetterstation im Achterschiff.*

Achterschiff etwas erhöht und entsprechend das Achterdeck gehoben, bezeichnet man diesen Schiffstyp als Halbsalonschiff, z. B. DS «Patria» (1926) und DS «Concordia» (1927) auf dem Comersee/Oberitalien.[2 5]

Beim Salonschiff sind die Aufbauten auf dem Hauptdeck durchgehend mit einem zugänglichen Oberdeck versehen. Diese Bauform repräsentieren alle noch betriebenen Zweideck-Radschiffe (Dampfer und dieselelektrische Radmotorschiffe).[2]

## Schiffsintérieurgestaltungen

Nicht nur in schiffs- und maschinenbautechnischer Hinsicht, sondern auch punkto Intérieurgestaltung sind die Radschiff-Flotten des Lac Léman und des Vierwaldstättersees einmalig auf der ganzen Welt: Zur Zeit des Gründer- und Jugendstils hatten Luzern und die «riviéra vaudoise» Hochkonjunktur im Fremdenverkehr. Im Gegensatz zu heute, wo Massen abgefertigt werden, besuchten reiche Individualisten und Adlige diese Tourismuszentren. Daher wurden auch die Erstklass-Salons der im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts gebauten Raddampfer für die fremden Gäste so luxuriös eingerichtet. Dagegen wurden die der einheimischen Bevölkerung dienenden Schiffsräume schlicht und nützlich gehalten.[2]

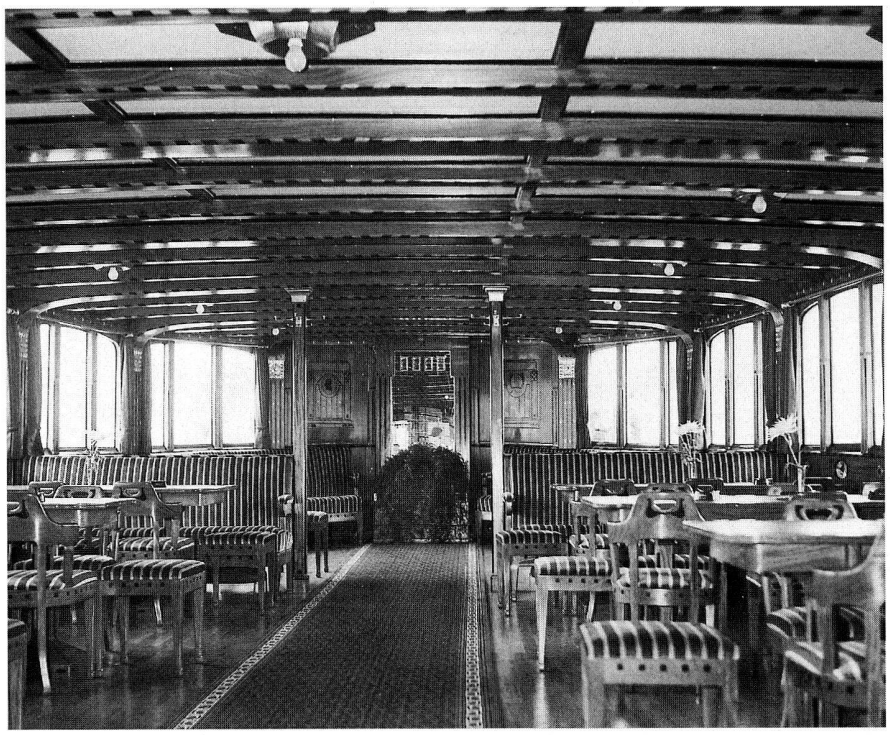
Da die neuen Motorschiffe auf die heutigen Bedürfnisse ausgerichtet werden, stehen die Innenraumgestaltungen nicht mehr auf der Qualitätsstufe internationalen Ranges und wirken nüchtern. Vielleicht wird gerade dadurch die Schönheit der eleganten Dampfschiffintérieurs wiederentdeckt und geschätzt.[6]

Der Ehrgeiz nach bester Raumgestaltung und hohem Komfortangebot führte zu einer Steigerung der Qualitätsarbeit von Entwurf und Ausführung. Deshalb wurden auch sämtliche Holzbearbeitungsarten wie Schnitzen, Drechseln, Fournieren, Intarsieneinlegen usw. unter Verwendung edler und seltener Hölzer angewendet.[2]

## Beispiele markanter Schiffsintérieurs

**DS «Uri»** (SGV, Vierwaldstättersee):
Die 1901 erbaute «Uri» ist das älteste Dampfschiff, welches heute kursmässig verkehrt. Ihr neobarocker Salon ist gegenüber den früher erbauten Salonraddampfern erstaunlich luftig und hell; ja, dieses Intérieur erinnert an eine Gartenhalle des Fin de siècle. Die ursprünglich kajütenartige Wandgestaltung ist hier zugunsten eines durchgehenden Fensterbandes mit schmalen Fensterprofilen in Form von Pilastern gewichen. Das neobarocke Holzwerk besteht aus kräftigen Schnitzereien in Hartholz mit Putten und allegorischen Figuren von Filippo Cassina, Ebanista e Intagliatore, Milano. Die Wandfelder weisen eine grosszügige Gestaltung auf: Karyatiden tragen Kranzgesimse als Einfassung von Spiegeln; Putten flankieren den Sturz des Saloneinganges, und beflügelte Meerjungfrauen bilden die Einrahmung des Barometers.[6 7]

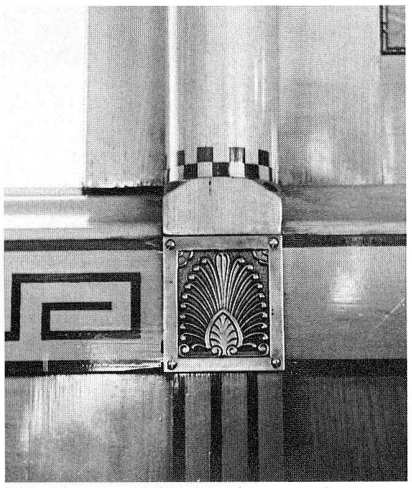
**DS «Schiller»** (SGV Vierwaldstättersee):
Der Erstklass-Salon der 1906 erbauten «Schiller» zeigt eines der seltenen Beispiele eines Innenraumes der geometrischen Richtung des Jugendstils und ist verwandt mit dem von Otto Wagner geschaffenen «Quadrätchenstil» der Wiener Sezession. Heute steht dieses von Prof. Robert Rittmeyer gestaltete und vom Schreinermeister Gilg, Winterthur, ausgeführte Intérieur unter Denkmalschutz.
Im Gegensatz zu den Erstklass-Salons auf anderen Raddampfern wird hier der konstruktive Aufbau nicht verleugnet, sondern bewusst betont. Es wird erstmals dem Fahrgast das Gefühl vermittelt, dass er sich weder in einer Gartenhalle noch in einem Restaurant, sondern auf einem Schiff befindet.
So werden die Verbindungsstellen zwischen Träger und Stützen mit bronzenen Überfanggliedern markiert. Diese durch graphische Mittel stark hervorgehobene Primärkonstruktion wirkt äusserst massig.



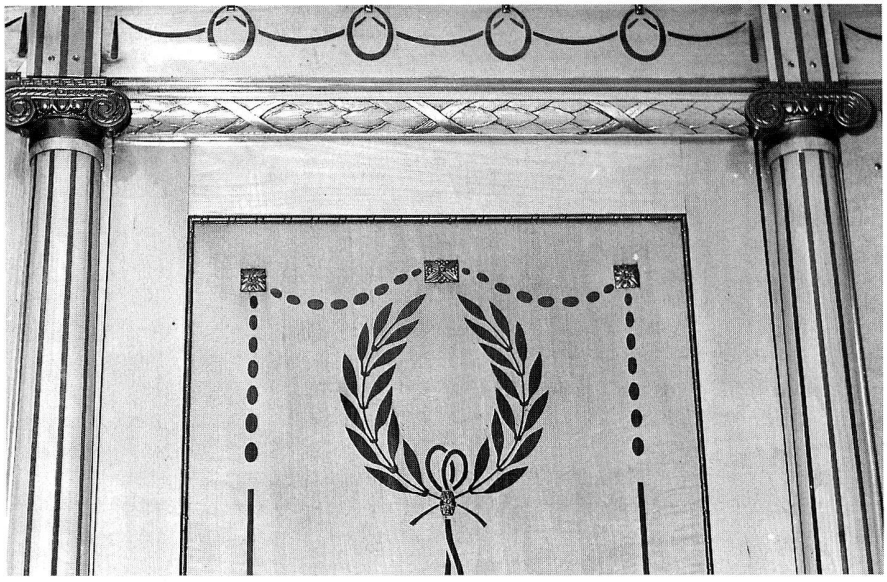
*DS «Schiller», 1906: Erstklass-Salon nach der Restaurierung 1977, Blick ins Achterschiff.*

Im sauber durchgestalteten Holzwerk sind edle Materialien wie Zitronenholz für die Innenraumverkleidung (Täfer, Stützen- und Trägerverschalung etc.) nebst Ebenholz und Perlmutter für die Intarsien verarbeitet. Besonders reizvoll sind die Vignetten mit den Tieren und Meerjungfrauen bei den Fensterbrüstungen oberhalb der Tische. Ganz hinten im sich verjüngenden Salon findet man neben dem Spiegel eine Ebenholzsilhouette des Dichters Friedrich Schiller.
Alle Bronzeverzierungselemente, wie Leuchteneinfassungen, Garderobeeinrichtungen, Überfanglieder beim Übergang des Trägers auf die Stützen etc., weisen gehämmerte geometrische Ornamente auf. Diese Metallverarbeitungstechnik wurde damals, dank der Beziehung zur holländischen Avantgarde, in der Schweiz bekannt.[6 7]

**DS/MS «Vevey» (1907) und DS «Simplon» (1920),** CGN, Lac Léman.
Im Gegensatz zu den Vierwaldstätterseedampfer-Salons, die sich stilistisch stark voneinander unterscheiden, weisen diejenigen der Lac-Léman-Radschiffe (ausser MS «Montreux») einheitliche Stilelemente auf. Abgesehen vom Neo-Empire-Intérieur der «Italie» sind alle Salons im Stil des (Neo-)Frühklassizismus (Louis XVI.) gestaltet worden.



*DS «Vevey», 1907: Markierung der Fensterbrüstung durch getriebene Bronzebeschläge bei der Deckstütze.*



*DS «Vevey» 1907: Streng gestaltete Amarante-Intarsien der Täferpaneele.*

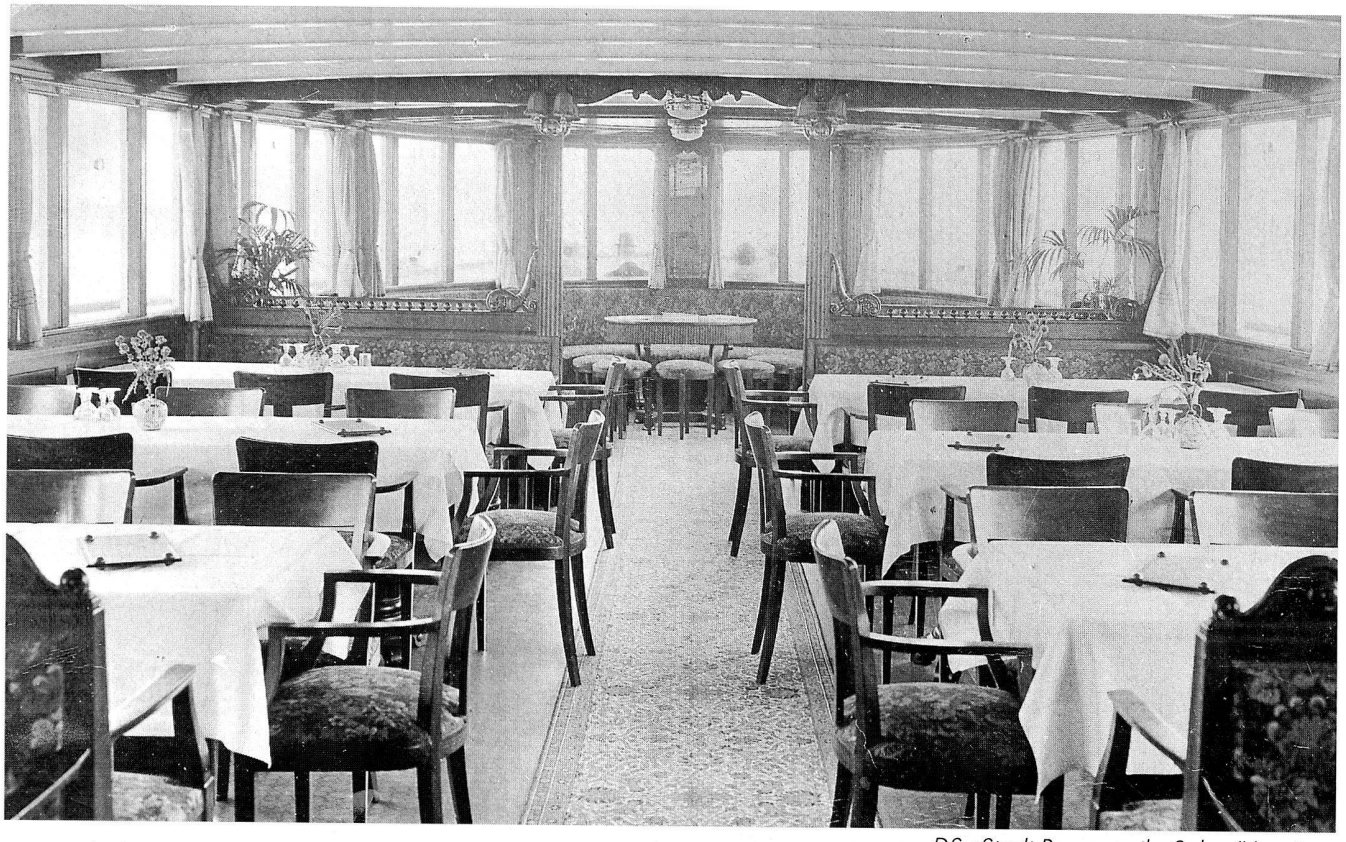
*DS «Simplon», 1920: Der Neo-Louis XVI Erstklass-Salon im Zustand 1973.*

Auffällig ist die Orientierung des Entwerfers nach der französischen Klassik. Dies ist sicher auf den Einfluss der Gründerzeit (1850 bis 1900) zurückzuführen, deren Stilentwicklung im Zeichen der sog. Neostile steht: Jede Stilentwicklung stellt einen Rückgriff auf Vergangenes dar. Diese Vorliebe ist auch psychologisch deutbar und kann als eine Art «Nostalgiewelle» bestimmter Klassen im Zeitalter der schnellexpandierenden Industrialisierung und der damit verbundenen Technisierung ausgelegt werden.
Aus innenarchitektonischer und kunsthistorischer Sicht sind die Salons der «Vevey» und der «Simplon» zweifellos die bemerkenswertesten der CGN-Flotte. Übrigens stammen Täfer und Mobiliar aller Erstklassinnenräume ausser demjenigen der «Vevey» aus den Werkstätten der Ebanisten Henri Bobaing et Fils, Lausanne. – Grosszügige, im Neo-Renaissance-Stil gestaltete Anrichten bei der Salonvorderwand, authentisches Mobiliar, feingearbeitete, plastisch wirkende Intarsien der Ahornpaneels und kannelierte Pilaster oder Säulen mit Kompositkapitellen verleihen besonders dem «Simplon»-Salon eine vornehme Note.[2]

*MS «Helvetie», 1926: Zwei kannelierte Säulen mit Architraven bilden wie bei der «Simplon» und der «Rhone» die Umrahmung des oben abgerundeten Spiegels.*

**DS «Stadt Rapperswil»** (1914, ZSG, Zürichsee).
Gegenüber den eleganten Lac-Léman- oder Vierwaldstättersee-Salons wirkt dieses Intérieur eher behäbig und lädt zum ungezwungenen, gemütlichen Verweilen ein. Im Gegensatz zu der primär auf den Fremdenverkehr ausgerichteten Schiffahrt auf dem Vierwaldstätter- und Genfersee dient die weisse Zürichflotte ganz der Naherholung der Stadt- und Agglomerationsbevölkerung. Daher ist der Salon der «Stadt Rapperswil» viel schlichter gestaltet worden und jedem Schiffspassagier zugänglich.[7]

Gegenüber den stilistisch gut definierbaren Salons anderer Dampfer ist der Innenraum der «Stadt Rapperswil» relativ schwer zu deuten. Die Salon-Rückwand wird durch behäbige Pilaster flächig unterteilt. Die in der Schiffsachse befindliche Türe mit den beiden flankierenden Spiegeln wirkt dadurch monumental. Erst beim Nähertreten entdeckt man im Täfer dieses oder jene verspielte Detail wie die feinen Blumenintarsien über den Kleiderhaken oder das geschnitzte florale Motiv bei der Spiegeleinfassung. Blickt man Richtung Achterschiff, so präsen-



*DS «Stadt Rapperswil», Salon (Hauptdeck Achterschiff) im Ursprungszustand 1914. (Repro der Foto von Albert Heine durch Kantonales Hochbauamt Zürich).*

tiert sich der Salon trotz dem dunklen Holzwerk leicht und schlicht wie eine Gartenhalle. Diesen Innenraum könnte man als wohldosierte Mischung zwischen freiem Klassizismus, gutem schweizerischem Bauernbarock und einer Prise späten Jugendstils bezeichnen.[7 8]

Im Winter 1985/86 wurde unter der Leitung der Kantonalen Denkmalpflege Zürich dieses Intérieur beispielhaft restauriert und das Mobiliar samt Beleuchtungskörpern rekonstruiert.

*DS «Stadt Rapperswil», Salon nach der Renovation 1985/86, wobei das Mobiliar und die Beleuchtung in Zusammenarbeit mit der Kantonalen Denkmalpflege Zürich rekonstruiert wurden. Zustand Juni 1986.*