

Carrefour de la jet-set et de l'inspiration : Centenaire du Caux-Palace

Autor(en): **Stallybass, Andrew**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **97 (2002)**

Heft 2

PDF erstellt am: **20.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175986>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



A partir du milieu du 19ème siècle et jusqu'à la Première Guerre mondiale, la région montreuusienne a connu une explosion de l'hôtellerie et du tourisme sans égale, devenant une des contrées les plus prisées du monde. En 1914, il y avait plus de 8000 lits à Montreux alors qu'aujourd'hui elle en compte moins de 4000! Cette année le Caux-Palace fête son centenaire. Le 7 juillet, ses portes seront ouvertes au grand public.

La construction du chemin de fer et des premiers bateaux à vapeur amorce une véritable course vers les hauteurs, avec le développement du village de Glion, le funiculaire de Territet (ouvert en 1883) suivi du chemin de fer à crémaillère de Glion aux Rochers de Naye (ouvert en 1892). En l'espace de vingt ans, l'alpage de Caux voit la construction de deux hôtels qui font penser au Titanic et en plus, deux églises, une gare, trois patinoires, une piste de bob, des tennis... D'abord le Grand Hôtel, qui ouvre ses portes en 1893, ensuite le Caux-Palace, commencé en 1899. A ses heures de gloire, il accueille la jet-set du monde d'avant les jets: John D. Rockefeller, le maharajah de Baroda, Sacha Guitry, Arthur Rubinstein, le prince Ibn Séoud, futur roi d'Arabie Saoudite, les auteurs Rudyard Kipling, Edgar Wallace, Daphne du Maurier et Scott Fitzgerald. Des princes de sang de Saint-Pétersbourg aussi bien que des princes de la fortune de Pittsburgh.

Survient la Première Guerre mondiale: le palace reste vide pendant cinq ans et perd un million de francs. Il ouvre à nouveau ses portes après le conflit, mais apparaît comme tellement démodé qu'il faut attendre 1929 pour que ses propriétaires procèdent à sa remise à neuf. Il est trop tard: la dépression, puis

l'approche de la Seconde Guerre mondiale entraînent sa fermeture. En 1944, le bâtiment est réquisitionné par l'armée pour loger des militaires de l'empire britannique, des réfugiés civils d'Italie et enfin des juifs, rescapés de l'Holocauste. Déjà au printemps 1942, un jeune suisse avait eu une autre vision d'avenir pour le Caux-Palace. Si son pays sortait indemne de la guerre, pensait-il, la tâche des Suisses serait d'offrir un lieu de rencontre aux Européens déchirés par la haine et la souffrance. En l'espace de quelques semaines, Philippe Mottu et ses amis prennent la décision d'acheter le bâtiment et la grande maison est nettoyée et transformée en centre de rencontres internationales.

Des historiens ont documenté l'apport de Caux à la réconciliation franco-allemande, salué par Robert Schuman et Konrad Adenauer, deux des acteurs-clefs qui ont fait le voyage jusqu'à Caux. Depuis plus de cinquante ans maintenant, des milliers de personnes de «toutes cultures, nationalités, religions et familles de pensée» ont ainsi travaillé pour un changement au niveau local et global

En août 2001, le mouvement s'est donné un nouveau nom: Initiatives et changement. Les initiatives actuelles visent

entre autres à guérir les blessures de l'histoire aux points de friction des cultures et des civilisations et favoriser un esprit communautaire dans les grands ensembles urbains.

Andrew Stallybass

Sonntags-Initiative: Für mehr Lebensfreude

Strassenhockey auf dem Paradeplatz, Velotouren auf der N1, ein ruhiges Picknick oberhalb der Axenstrasse oder Inline-Skating vor dem Baregg Tunnel. Illusion oder Realität? Letztes Jahr wurde diese Vision zwar noch nicht Wirklichkeit, einen Vorgeschmack gab's dennoch: Am gesamteuropäischen Aktionstag «En ville, sans ma voiture» vom 22. September 2001 nahmen 643 Städte aus ganz Europa teil. Einige Strassen gehörten für einmal nicht dem motorisierten Verkehr, sondern den Velofahrer(innen), Inline-Skatern und den Trottnettler(innen). Die Menschen konnten Langsamkeit geniessen. Kein Lärm, keine Abgase, langen Staus und hupenden Autofahrer. Möchten Sie ein solches Ereignis öfters im Jahr erleben? Die Sonntags-Initiative (SI) verlangt genau das. An vier Sonntagen im Jahr soll flächendeckend auf allen öffentlichen Plätzen und Strassen von 04.00 - 24.00 Uhr der motorisierte Strassenverkehr stillstehen. Ausnahmen werden vom Bundesrat festgelegt. Die SI ist auf vier Jahre befristet. Im vierten Jahr erfolgt eine erneute Abstimmung über die unbefristete Weiterführung und Verankerung der SI in der Bundesverfassung.

Der Ständerat hat - wie zuvor der Bundesrat - in der Frühlingssession 2001 die Initiative abgelehnt. Dies, obwohl sich gemäss einer Umfrage der Coop-Zeitung fast 80 Prozent der Bevölkerung autofreie Sonntage wünschen. Dem Gegenvorschlag mit einem autofreien Sonntag pro Jahr hat sich - nach dem Nationalrat - inzwischen aber auch die Kleine Kammer angeschlossen. Sollte der Gegenvorschlag in Kraft treten, sind die Erstunterzeichner bereit, die Initiative zurückzuziehen. Sie sind zuversichtlich: Die Anzahl autofreier Sonntage kann später mit neuen Vorstössen erhöht werden. Spricht sich das Parlament doch noch gegen autofreie Sonntage aus, wird bis im Sommer 2003 darüber abgestimmt.

Peter Schild