

Helvetische Spalte

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - **(1978)**

Heft 1744

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

HELVETISCHE SPALTE

Die Schweiz und die Internationale Schlafwagen Gesellschaft

In der 100jährigen, bewegten Geschichte hat sich Wagons-Lits zu einem Dienstleistungsunternehmen entwickelt, dessen zahlreiche Facetten in der Schweiz vielmehr wenig bekannt sind. Eine teilweise bewusst gepflegte Diskretion, ein Name, der die neuere Entwicklung nicht ohne weiteres in Erscheinung treten lässt, und die häufig anzutreffende Verbindung des Namens mit Thomas Cook erwecken für Uneingeweihte kein deutliches und einheitliches Bild.

Doch hat diese Gesellschaft unbestritten einen ganz entscheidenden Beitrag zur Entwicklung des Fremdenverkehrs – namentlich auch in der Schweiz – geleistet. Das kommt in den klassischen Schweizer Ferienregionen um den Genfersee (Montreux), im Wallis, im Berner Oberland (Interlaken), in Luzern, St.-Moritz oder Lugano durch die Bedeutung der Reiseagentur Wagons-Lits/Cook nach wie vor deutlich zum Ausdruck.

Die meisten dieser Reiseagenturen werden schon vor der Jahrhundertwende in Fahrplanausgaben einer Jura-Simplon-Bahn oder anderer Schweizer Regionalbahnen aufgeführt.

In jene Zeiten fallen die ersten, an heutigen Verhältnissen gemessen eindrucksvollen Höhepunkte des Schweizer Tourismus. 1894 werden beispielsweise schon 12 Millionen Hotelübernachtungen ausgewiesen. 1905 sollen es 18,5 Millionen und 1910 sogar 22 Millionen gewesen sein, eine Zahl, die erst nach dem Zweiten Weltkrieg wieder erreicht wurde. 1910 beispielsweise sind über 80% der Hotelgäste in der Schweiz Ausländer gewesen, von denen angenommen werden darf, dass sie zu fast 100% mit der Eisenbahn anreisten. Wagons-Lits hat in jener Zeit einen grossen Teil der ausländischen Touristen in die Schweiz befördert.

Von 1890 bis zum Zweiten Weltkrieg war das Verkehrsangebot der Wagons-Lits in der Schweiz auf die Verbindungen mit den Weltstädten Paris, London, Bruxelles, Amsterdam, Berlin ausgerichtet. Das traditionelle Einfallstor für alle diese Touristen, nämlich Basel, wird schon im Gründungsjahr der Gesellschaft 1876 mit einer Schlafwagenverbindung von Ostende bedient. Seit

1888 gibt es im Bahnhof Basel ein Büro der Wagons-Lits zum Empfang und zur Betreuung der Reisenden. Basel ist übrigens heute noch der Sitz der Schweizer Vertretung dieser internationalen Gesellschaft.

Seit der Eröffnungsfahrt des Orient-Express 1883 trägt die Gesellschaft die Zusatzbezeichnung "et des grands express européens". Die Liste der sukzessive von Wagons-Lits eingeführten Expresszüge in die Schweiz veranschaulicht sehr deutlich die Rolle, welche die Compagnie internationale des wagons-lits schon in jener Zeit im Schweizer Tourismus gespielt hat.

Alle diese Züge bestanden im wesentlichen aus Schlaf- und Speisewagen sowie Salon- oder Pullman-Wagen der CIWLT, deren Wagenpark vor Ausbruch der Weltwirtschaftskrise rund 2000 Fahrzeuge umfasste. Ihr Netz von internationalen Luxus-Express- und Schlafwagen-Zügen reichte von London über Wien und Konstantinopel nach Bagdad, Kairo und Luxor. Durch den Erwerb der Aktienmehrheit von Thomas Cook erweiterte sie 1928 ihre Verkaufsorganisation zu einem weltumspannenden Reisebüronetz.

Die äusserst empfindlichen Verluste während des Zweiten Weltkrieges, verbunden mit der anschliessenden Verlagerung des internationalen Verkehrs zu Auto und Flugzeug, haben es der internationalen Gesellschaft in den letzten Jahrzehnten nicht leichtgemacht, ihre seinerzeitige Bedeutung wiederzugewinnen. Doch ist ihre Weiterentwicklung – Diversifikation – aufgrund der veränderten Zeitumstände als durchaus folgerichtig zu betrachten. Ihre Dienstleistungen (Verpflegung und Unterkunft), die sie während Jahrzehnten einer wohlhabenden Bahnreisekundschaft angeboten hatte, mussten als Folge der Demokratisierung im Fremdenverkehr viel von ihrem früheren hohen Standard und ihrer Exklusivität verlieren. Rund 50% ihrer über 20 000 Mitarbeiter beschäftigt Wagons-Lits aber nach wie vor im Dienst der europäischen Eisenbahnen als Managementgesellschaft zur Betreuung von Gästen in Schlafwagen, Liegewagen und Speisewagen. Die Verwertung ihrer Kenntnisse und Erfahrung als Grossrestaurateur in der Betriebsverpflegung oder in der öffentlichen Restauration

sowie in der standortgebundenen Hotellerie ist eine natürliche Weiterentwicklung ihrer traditionellen Tätigkeit. Schliesslich ist die Umwandlung ihrer Verkaufsorganisation in ein weltweites Reisebüronetz mit umfassendem Angebot an Bahn-, Flug- und Schiffsreisen für Geschäfts- und Ferienreisende eine logische Ausweitung ihrer Geschäftstätigkeit.

Soweit F. Marty in einem Bericht "Die CIWLT und ihr Beitrag zum Tourismus in der Schweiz" in der "Switzerland" Revue, die von der Schweizerischen Verkehrszentrale herausgegeben wird. Das Kunstgewerbemuseum in Zürich hat eine Sammlung von Plakaten, die zu verschiedenen Zeiten die Luxuszüge und Pullman Expressrouten dem Reisepublikum bekannt gaben.

Der erste Suisse-Express fuhr 1890 von Amsterdam/Ostende/Berlin nach Basel. Fünf Jahre später folgte der Oberland-Express von Paris nach Interlaken, ein Zug, der 1904 unter dem Namen Léman/Oberland-Express über Lausanne nach St. Maurice verlängert wurde. Der Engadin-Express verband Paris/Calais mit Chur von 1901 an, und 5 Jahre später wurde der Simplon-Express eingeweiht von Calais/Paris nach Lausanne und Mailand, eine Verbindung, die ab 1919 als Ersatz zur traditionellen Strecke über Süddeutschland und Wien als Simplon-Orient-Express über Venedig-Belgrad nach Konstantinopel verlängert wurde. Seine letzte Fahrt fand unter grosser Beachtung vor einigen Monaten statt.

Das Plakat für den Gotthard-Express, der von 1909 an von Berlin und Basel durch den Gotthard nach Genua führte, wurde von den Schweizerischen Bundesbahnen herausgegeben. "Gotthard Express, Pullman, I. & II. Klasse (damals gab es auch noch eine dritte Klasse), Basel-Mailand." 1924 folgte der Suisse-Arlberg-Vienne-Express von Paris via Zürich nach Wien. Drei Jahre später wurde der Gotthard-Pullman-Express eingeweiht. Er fuhr von Basel nach Zürich und dann nach Mailand und war der Vorläufer des heutigen Trans-Europ-Express Gottardo. Und schliesslich kam der Edelweiss-Express von Amsterdam nach Zürich und Luzern. Ja, in der Tat "Les Grands Express Européens".
M.M.



By Appointment to Her
Majesty The Queen
Suppliers of Catering
Utensils & Equipment

LEON JAEGGI & SONS LTD.

232 TOTTENHAM COURT ROAD, LONDON W1P 0BL. Tel: 01-580 1957/8

Catering Equipment & Utensils — Coppersmiths, Tinnern, Silver Platers

Publishers of: "Le Répertoire de la Cuisine"