

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 46 (1973)

Heft: 7

Artikel: En Suisse, le premier bateau à vapeur a été lancé il y a 150 ans = Vor 150 Jahren fuhr das erste Dampfschiff in der Schweiz = 150 anni or sono, il varo del primo battello a vapore in Svizzera = Launched 150 years ago : Switzerland's first lake steamer

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-776090>

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: 27.03.2026

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

EN SUISSE, LE PREMIER BATEAU À VAPEUR A ÉTÉ LANCÉ IL Y A 150 ANS

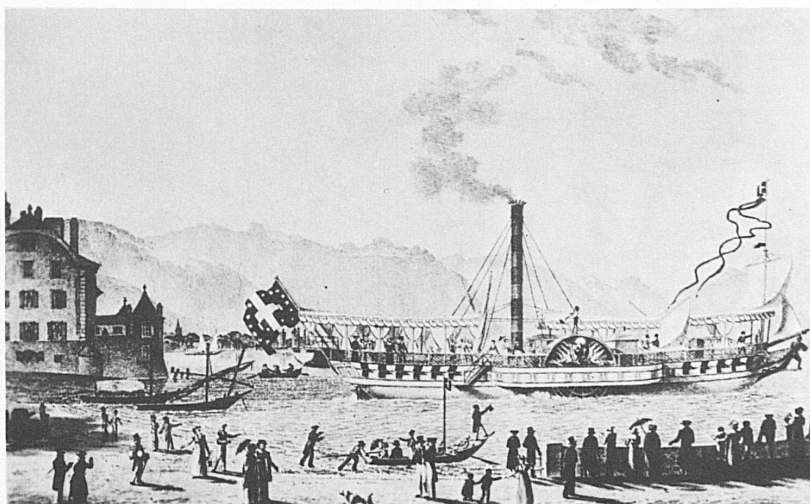
Le 28 mai 1823, une foule en liesse a assisté, à Genève, au lancement du premier bateau à vapeur qui a sillonné les eaux suisses: le «Guillaume-Tell». L'initiative est due à Edward Church, consul des Etats-Unis en France. Ce navire de bois, de 23 m de longueur, avait été construit à Bordeaux. La machine, la chaudière et les roues à aubes venaient d'Angleterre. Il ne comprenait qu'un pont, recouvert d'une tente. Sous le pont, dans un salon élégamment meublé, étaient servies des boissons «à prix fixe». Le paquebot quittait chaque jour Genève pour Lausanne; en été, il poursuivait sa course jusqu'à Vevey. Le voyage de Genève à Ouchy était accompli en six heures (il fallait toute la journée par la route); sa durée aurait pu facilement être écourtée de deux heures si l'on avait disposé de débarcadères. Mais au début, le transfert des passagers était opéré par des canots à rames dits «bateaux radeleurs».

Le «Guillaume-Tell» a inauguré une nouvelle ère dans le domaine des transports. L'engin, rapide, capable de circuler par tous les temps, de transporter un chargement élevé de passagers et de marchandises, était vraiment révolutionnaire. Son succès a été immédiat bien que les tarifs fussent alors le double de ceux d'aujourd'hui. Les bénéfices substantiels de la société – ceux de la première année avaient permis de couvrir la moitié des frais de

construction – devaient naturellement susciter d'autres concurrents. Un an plus tard, le «Winkelried» est lancé. D'autres sociétés apparaissent. Chaque nouvelle venue a l'ambition de construire un bâtiment plus grand et plus rapide pour supplanter les autres. La concurrence s'intensifie. Cependant, même si les tarifs baissent, ce n'est pas toujours à l'avantage des usagers. La sécurité laisse à désirer. Après maintes péripéties, les sociétés fusionnent et la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) est constituée en 1873. La navigation sur ce beau lac célèbre donc cette année un double anniversaire.

La CGN est aujourd'hui une entreprise publique. Si elle ne distribue pas de dividendes, elle est en revanche créatrice de valeurs d'un tout autre poids: aux passagers toujours plus nombreux qu'ils transportent, ses bâtiments offrent beauté, calme et détente.

C'est le Léman, dont les rivages ont un développement de 173 km (sa longueur est de 72,3 km), qui possède la plus importante des flottes lacustres suisses. Elle comprend 16 unités, dont 5 grands bateaux à vapeur et 5 bâtiments à roues à propulsion diesel. Ces navires, qui ont conservé bien que modernisés, leur aspect de la «Belle Epoque», feront longtemps encore l'enchantement des voyageurs.



Oben: Das Dampfschiff «Winkelried» in Vevey, um 1830

Kapitän und Steuermann auf einem Schiff der CGN (Compagnie générale de navigation sur le lac Léman), die die grösste Flotte der Schweiz besitzt 8 Stunden Erholung in frischer Seeluft bietet der berühmte Schiffskurs «Translémanique», der im Sommer jeden Morgen um 10 Uhr Genf verlässt, über Nyon, Lausanne, Vevey, Montreux, Chillon (Gelegenheit zur Besichtigung des Schlosses), die ganze Länge des Sees, 72 km, abfährt, auf der Rückfahrt zum savoyischen Ufer hinüberwechselt, Evian und Thonon anläuft und abends wieder in Genf eintrifft. Doppelseite: Bei Rivaz, in den Weinbergen des Lavaux

In alto: Il piroscafo «Winkelried» a Vevey nel 1830

Capitano e pilota di un battello della CGN (Compagnia generale di navigazione sul Lemano), maggior flotta lacuale elvetica

«Translémanica» si chiama la corsa di battello che, ogni giorno d'estate, lascia Ginevra alle 10 del mattino e vi fa ritorno a sera: in otto ore di felice navigazione, piacevolmente ventilata, i passeggeri percorrono il Lemano nei suoi 72 km di lunghezza, e vedono sfilare, nell'andata: Nyon, Losanna, Vevey, Montreux, Chillon (possibilità di visitare il castello). Nel ritorno, toccano, sulla riva francese, i porti savoiardi di Evian e di Thonon. Sulle due pagine successive: un battello sfila dinanzi a Rivaz ed ai vigneti del Lavaux

En haut: Le vapeur «Winkelried» à Vevey, vers 1830

Le capitaine et le timonier d'un vapeur de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) qui exploite la plus importante des flottes lacustres de la Suisse

Chaque matin d'été, le célèbre «Translémanique» quitte Genève à 10 heures pour y revenir à 17 h 50, après avoir touché successivement Nyon, Lausanne, Vevey, Montreux et Chillon (où l'on dispose de près d'une heure pour la visite du château). Au retour, il aborde Evian et Thonon, sur la côte de Savoie.

Page double: Rivaz et les vignobles du Lavaux

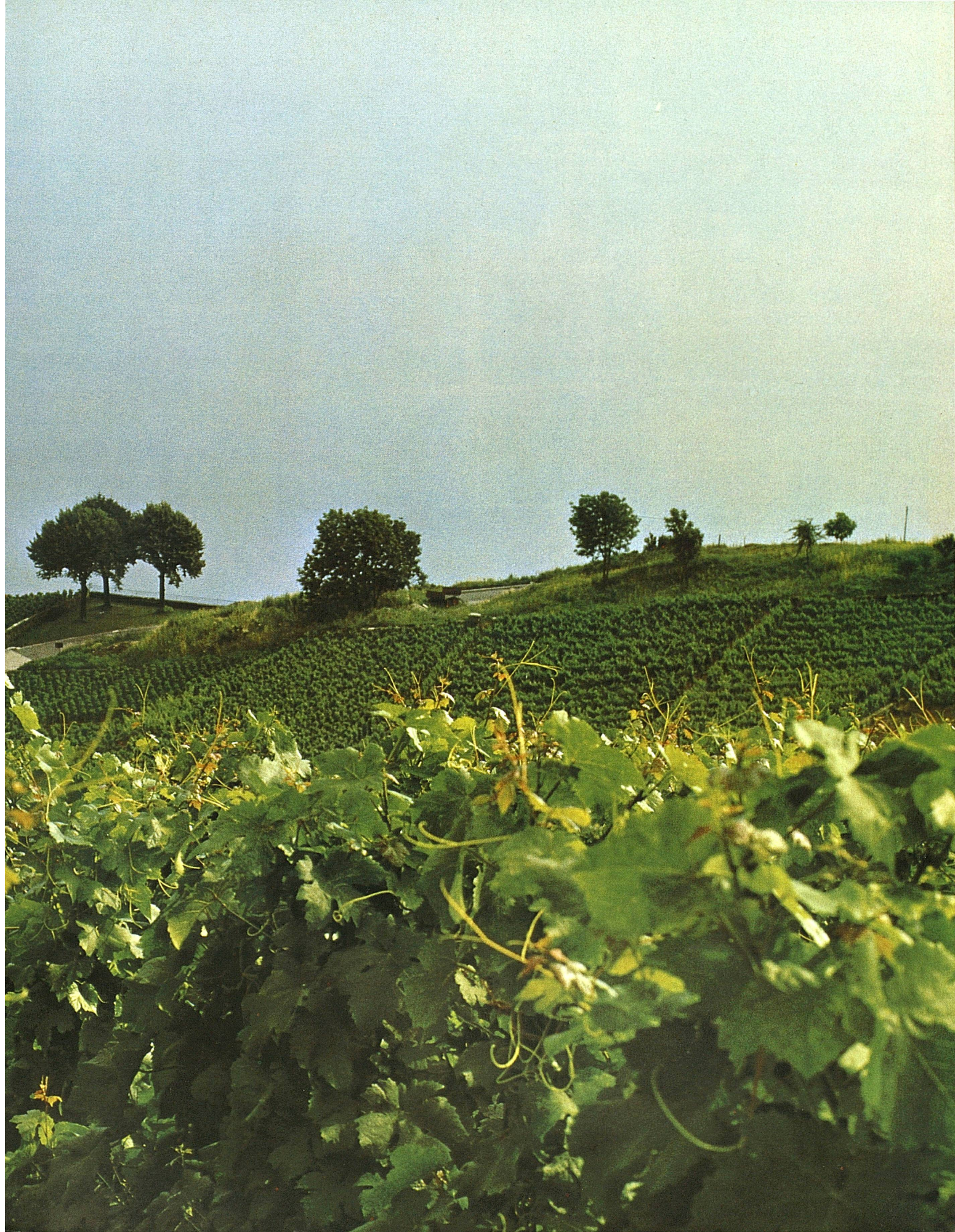
Top: The lake steamer «Winkelried» in Vevey, about 1830

Right: Captain and helmsman on a boat belonging to the CGN (Compagnie générale de navigation sur le lac Léman), which owns the largest lake fleet in Switzerland

The famous «Translémanique» trip offers eight hours of relaxation in the refreshing lake breeze. Leaving Geneva every morning at ten o'clock, it calls at Nyon, Lausanne, Vevey, Montreux and Chillon, where the castle can be visited. After sailing down the whole length of the lake—a matter of 45 miles—it returns along the Savoy shore, putting in at Evian and Thonon, and gets back to Geneva in the evening. Double-page spread: Near Rivaz, in the vineyards of Lavaux









VOR 150 JAHREN FUHR DAS ERSTE DAMPFSCHIFF IN DER SCHWEIZ

Am 28. Mai 1825 feierte man in Genf den Stapellauf des Dampfschiffes «Guillaume Tell». Es war das erste auf einem Schweizer See und verdankte seinen Bau der Unternehmungslust des amerikanischen Konsuls in Frankreich Edward Church, der den Genfersee für besonders geeignet hielt, um die Erfindung seines Landsmanns Robert Fulton einzuführen. Das 23 m lange Schiff, dessen Rumpf ganz aus Holz bestand, war auf einer Werft in Bordeaux gebaut worden; Maschinen, Kessel und Schaufelräder kamen aus England. Eine Plane schützte die Passagiere auf dem Hauptdeck vor Sonne und Regen; in den elegant möblierten Salons unter Deck wurden Getränke «zu festen Preisen» ausgeschenkt. Das Schiff fuhr täglich von Genf nach Lausanne, im Sommer bis nach Vevey und zurück. Die Reise, für die man zu Land einen ganzen Tag benötigte, dauerte 6 Stunden, und man hätte sie auch in 4 Stunden geschafft, wäre nicht das Ein- und Ausschiffen an den Zwischenstationen eine so umständliche Angelegenheit gewesen: Da keine Schiffhäfen vorhanden waren, mussten die Reisenden im Ruderboot vom und zum Schiff gebracht werden.

Mit dem «Guillaume Tell» wurde erstmals in der Schweiz die moderne Technik in den Dienst des Verkehrs gestellt. Dass sich ein Fahrzeug unabhängig von Wind und Wetter, unabhängig auch von der Muskelkraft von Mensch oder Tier fortbewegen und schwere Lasten mit sich führen konnte, war eine tiefgreifende Umwälzung und der Erfolg beim Publikum entsprechend gross – trotz der hohen Fahrpreise, die mehr als das Doppelte

der heutigen betrug. Die saftigen Gewinne der Schiffsgesellschaft – der erste Jahresgewinn deckte bereits die Hälfte der Baukosten – riefen die Konkurrenz auf den Plan: schon ein Jahr später wurde ein zweites Schiff, «Le Winkelried», aufs Wasser gesetzt, und nun folgte eine Gründung der anderen, wobei jede Gesellschaft die andere durch grössere und schnellere Schiffe auszusteichen suchte. Zwar sanken die Fahrpreise, doch liessen gleichzeitig Sicherheit und Verkehrsbedienung zu wünschen übrig. Dem ruinösen Konkurrenzkampf machte der Zusammenschluss der Schiffsgesellschaften und die Gründung der Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) im Jahre 1873 ein Ende. Am Genfersee feiert man dieses Jahr somit ein doppeltes Jubiläum.

Die CGN ist heute eine öffentliche Unternehmung, finanzielle Gewinne erzielt sie nicht, aber unschätzbar sind die Gewinne, die der Genferseeregion aus der touristischen Belebung durch die Schiffe erwachsen.

Das Dampfschiff hat alle grösseren Seen der Schweiz erobert, doch der Genfersee, mit 72,5 km Länge und 173 km Küstenlinie der grösste See Westeuropas, trägt die grösste Flotte der Schweiz: 16 Einheiten, darunter noch 5 grosse Dampfschiffe; 5 weitere alte Schiffe wurden modernisiert und auf Dieselmotor umgestellt, haben aber ihr malerisches Äusseres und die Schaufelräder bewahrt, ihr Weiterbestand darf noch auf Jahrzehnte als gesichert gelten.

150 ANNI OR SONO, IL VARO DEL PRIMO BATTELLO A VAPORE IN SVIZZERA

Il 28 maggio 1825, Ginevra festeggiava il varo del «Guglielmo Tell», primo piroscalo su un lago elvetico. Il battello era stato costruito per idea di Edward Church, console americano in Francia, che considerava il Lemano particolarmente adatto a dar pubblicità all'invenzione del suo compatriota Robert Fulton. Lo scafo lungo 23 m, interamente di legno, proveniva da un cantiere di Bordeaux; macchina, caldaia e ruota a pale, dall'Inghilterra. In coperta, un telone proteggeva i passeggeri dal sole e dalle intemperie; sotto coperta, nel salone arredato con eleganza, venivano serviti rinfreschi

«a prezzo fisso». Ogni giorno il battello faceva la spola tra Ginevra e Losanna; d'estate, si spingeva sino a Vevey. Il viaggio che, per terra, richiedeva un giorno intero, col battello si riduceva a sei ore, e sarebbe stato possibile anche in quattro, con operazioni di sbarco e d'imbarco più agevoli nelle stazioni intermedie: data l'angustia dei porti, il piroscalo si fermava al largo, e i passeggeri erano traghettati al pontile mediante barche a remi. Con il «Guglielmo Tell» la tecnica moderna entrava, per la prima volta in Svizzera, a servizio del traffico.

LAUNCHED 150 YEARS AGO: SWITZERLAND'S FIRST LAKE STEAMER

The saloon steamer «Guillaume Tell» was launched in Geneva on May 28, 1825. It was the first steamboat to make its appearance on a Swiss lake, and it owed its existence to the initiative of the American Consul in Paris, Edward Church, who thought the Lake of Geneva a specially fitting background for the introduction to Europe of the invention of his countryman Robert Fulton. The vessel, 75 ft. in length, had a wooden hull and had been built in a Bordeaux shipyard. The steam engines, boiler and paddle-wheels came from Britain. An awning protected the passengers on the main deck from sun and rain. In the tastefully furnished saloons below deck drinks were served «at fixed prices». The boat plied daily between Geneva and Lausanne, in summer going on to Vevey. A trip that took a full day on land was completed in six hours, and four hours would have been enough had it not been for the complicated procedure of landing and going aboard at the intermediate stops: as there were no landing-stages, all the passengers had to be conveyed to and from the steamer in rowing-boats.

With the advent of the «Guillaume Tell», modern engineering was put at the service of transportation for the first time in Switzerland. It was a revolutionary thing for a conveyance to move and carry heavy loads without depending on wind and weather or requiring human or animal muscular power, and the public acclaim was accordingly enthusiastic, even in spite of the high fares, which were more than double what they are today. The

mouth-watering profits of the shipping company – the first year's returns already covered half the construction costs – soon mobilized the competition. Only a year later a second boat, the «Winkelried», was launched, and soon one shipping company after another sprang up, each trying to outdo the others in the size and speed of its boats. Fares dropped, but soon safety and good service were getting less attention than they should have done. The fusion of the various companies in the Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) put an end to the ruinous competition in 1873. A double jubilee is consequently being celebrated on the Lake of Geneva this year.

The CGN is now a public utility and a non-profit-making enterprise; but the region around the Lake of Geneva has profited enormously from the travel boom brought about by the boat service on its waters.

Saloon steamers have since become a feature of all Switzerland's bigger lakes, but Lake Lemano – the largest inland water of Western Europe, with a length of 45 miles and a 108-mile coastline – still has Switzerland's largest lake fleet: 16 boats, five of them large saloon steamers. Five other old vessels have been modernized and fitted with diesel propulsion, but they have kept their paddle-wheels and picturesque appearance. These boats are still in busy operation on the lake waters, and are likely to remain so for many years to come.

«Das Genfersee-Dampfschiff «La Suisse» zählt zu den drei grössten der Schweiz; es ist 70 m lang und trägt 1500 Passagiere. Das faszinierende Spiel der blitzblanken Kurbeln und Kolben lockt immer wieder Reisende zum offenen Maschinenraum

Le vapeur «La Suisse», long de 70 m et qui peut transporter 1500 passagers, est l'une des trois plus grandes unités qui sillonnent le Léman – et les eaux suisses. Le jeu féérique des bielles scintillantes de la machine exerce un attrait irrésistible sur petits et grands

Il battello «La Suisse», in servizio sul Lemano, è uno dei tre maggiori piroscafi svizzeri. Lungo 70 m, porta 1500 passeggeri. Il movimento ritmico, quieto e possente delle bielle e dei pistoncini affascina sempre adulti e bambini, che dal parapetto guardano nella sala delle macchine

The steamer «La Suisse» which plies on the Lake of Geneva is one of the three largest in Switzerland. With a length overall of 230 ft., she can carry 1500 passengers. The fascinating play of shining cranks and pistons still draws many travellers to the railing above the open engine-room