

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	46 (1973)
Heft:	7
Artikel:	Die Belle Epoque der Salondampfer = Les bateaux à vapeur du lac des Quatre-Cantons et les arts décoratifs de la "Belle Époque"
Autor:	Steiner, Robert
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-776091

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: 13.01.2026

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

DIE BELLE EPOQUE DER SALONDAMPFER

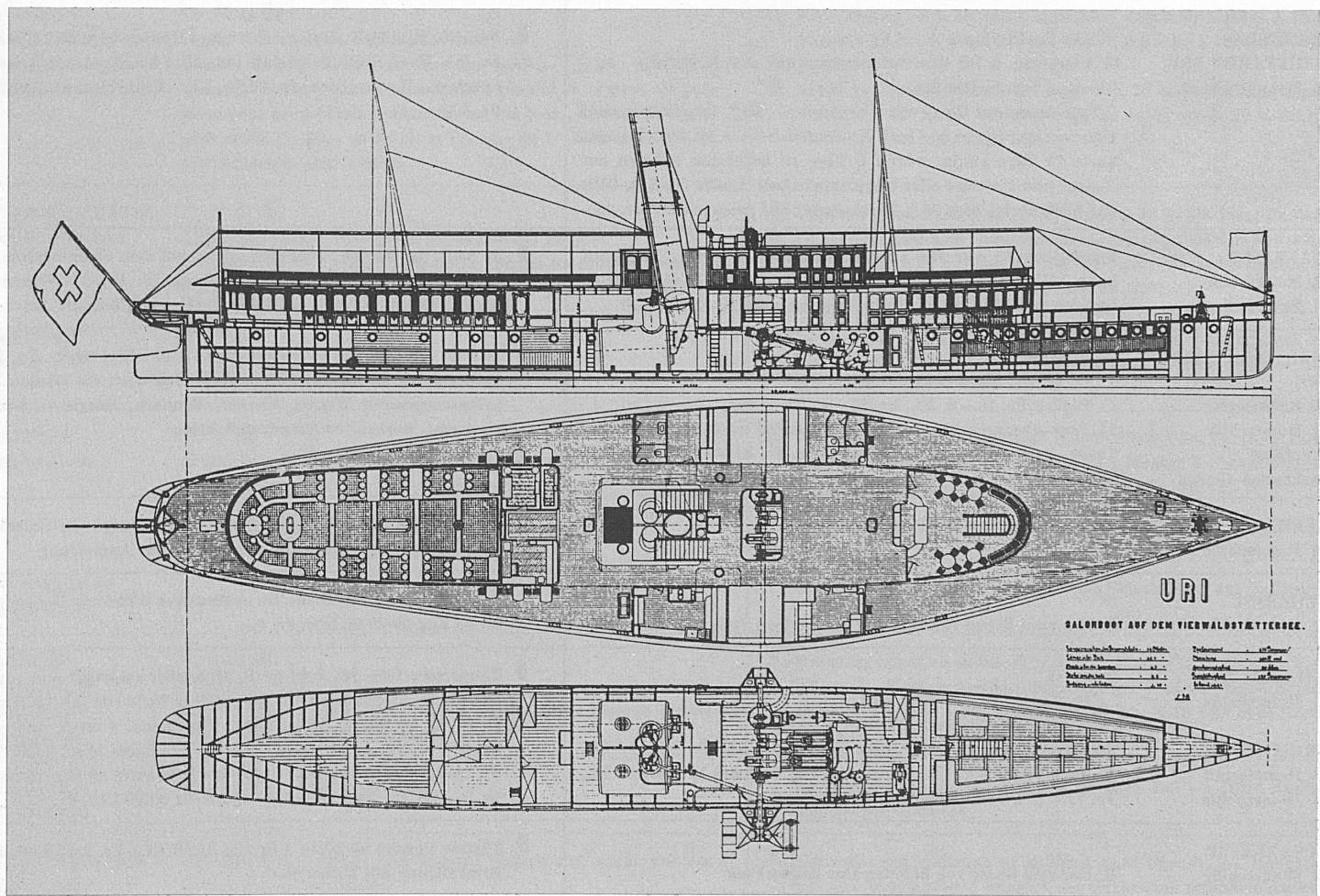
Raumgestaltung auf den Schiffen des Vierwaldstättersees

Von Robert Steiner, diplomierte Architekt
Photos von R. Giger SVZ und A. Hüderli

Als Mitglied der Gesellschaft der Freunde der Dampfschiffahrt (Postfach 99, 6000 Luzern 4) kann man zur Erhaltung der fünf letzten grossen Vierwaldstätterseedampfer beitragen, deren Existenz zwar noch nicht unmittelbar bedroht ist, die aber bedeutender Mittel zur Instandhaltung und Restaurierung bedürfen

Die Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee besitzt fünf Dampfer aus der Zeit zwischen der Jahrhundertwende und dem Ersten Weltkrieg und einen aus den zwanziger Jahren. Damit ist sie Eigentümerin einer der grössten und repräsentativsten Dampferflotten nicht nur in der Schweiz, sondern vermutlich der ganzen Welt. Die Bedeutung der Vierwaldstätterseedampferflotte beruht jedoch nicht nur in ihrer Einmaligkeit auf der ganzen Erde in schiffbaulicher Hinsicht, sondern noch viel mehr im Hinblick auf die Interiurgestaltung der Salons. Luzern erlebte im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert

seine Blütezeit des Fremdenverkehrs, seine «Belle Epoque». Damals trafen sich die vornehmsten Adeligen und die reichsten Industriepioniere und Handelsherren eines Europa, welches die ganze Welt beherrschte, in Luzern. Die Hoteliers beflissen sich, dieser Hautevolee die denkbar schönsten und edelsten Räume zur Verfügung zu stellen. Im selben Sinn liess auch die Schiffahrtsgesellschaft die für die fremden Gäste bestimmten Salons aufs allerkostlichste ausrüsten, währenddem die der einheimischen Bevölkerung dienenden Räume eher nach dem Gesichtspunkt der Nützlichkeit gestaltet wur-



Oben: Konstruktionszeichnung der 1901 gebauten «Uri» des ältesten erhaltenen Vierwaldstättersee-Dampfschiffs. Rechts: Reiches Schnitzwerk aus dem in üppigem Neobarock gehaltenen Salon der «Uri»

12 En haut: Plans du vapeur «Uri», construit en 1901. C'est le plus ancien des bateaux à vapeur qui sillonnent encore le lac des Quatre-Cantons. A droite: Sculptures sur bois, dans le goût du temps, qui décorent le salon du vapeur «Uri»

In alto: Pianta dell'«Uri», costruito nel 1901; è questo il più antico piroscalo, che sia rimasto, del Lago dei Quattro Cantoni. A destra: Sculture lignee, nel gusto dell'epoca, che ornano il salone del piroscalo «Uri»

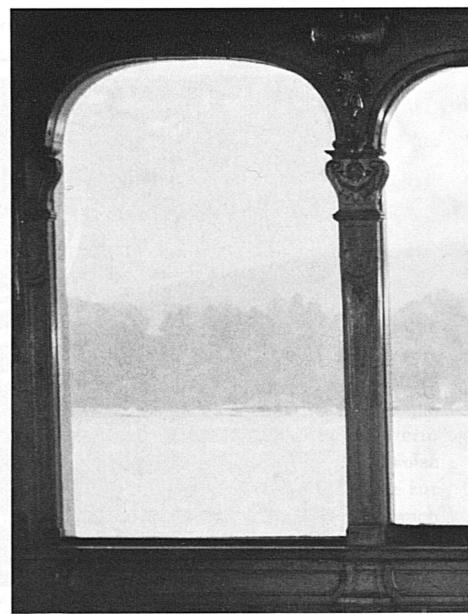
Top: Drawings of the "Uri", built in 1901, the oldest steamer still afloat on the Lake of Lucerne. Right: Rich carving work in the saloon of the "Uri", which was designed in a florid Neo-Baroque style



den. Auch die Bahnen verfügten damals über Salonwagen.

Die Salons zeigen auf eine prägnante und einmalige Art und Weise den Wandel des Stilbegriffes um die Jahrhundertwende mit der Abfolge von Historismus, Jugendstil und neuer Sachlichkeit und der allmählichen Überwindung des Stilpluralismus. Die aus wohlempfundener Zweckmässigkeit entstandenen Schiffe stellen Frühwerke industriellen Bauens dar, welche den Kubismus der zwanziger Jahre vorahnend liessen und welche unter anderem Le Corbusier stark beeinflussten. Der alte Dualismus von Konstruktion und dekorativer Form wurde im Zeichen der neuen Sachlichkeit überwunden.

Die biedermeierlichen Wohnformen der ersten Jahrhunderthälfte empfanden die Industriepioniere zur Zeit des «heimlichen Imperiums» als zu wenig weltmännisch, als zu bieder. Sie fühlten sich in Räumen wohl, welche den Interieurs alter Schlösser entsprachen, wie etwa der «deutschen Renaissance» mit ihrer gross-



Dampfschiff «Unterwalden», 1902

Die frühere kajüttenartige Wandgestaltung mit wenigen Öffnungen ist einem durchgehenden Fensterband gewichen; der Salon gleicht einer luftigen Gartenhalle. Feines Schnitzwerk im Stil «Neurokoko»; linear bewegte Jugendstildekoration im Glasschliff des Eingangsportals

Le vapeur «Unterwalden», 1902

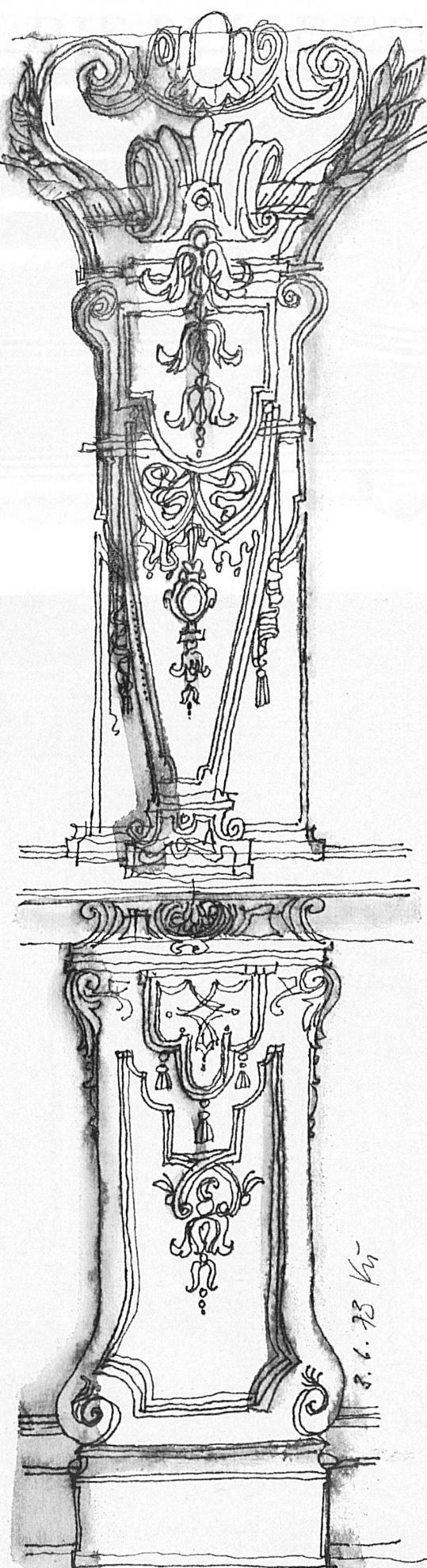
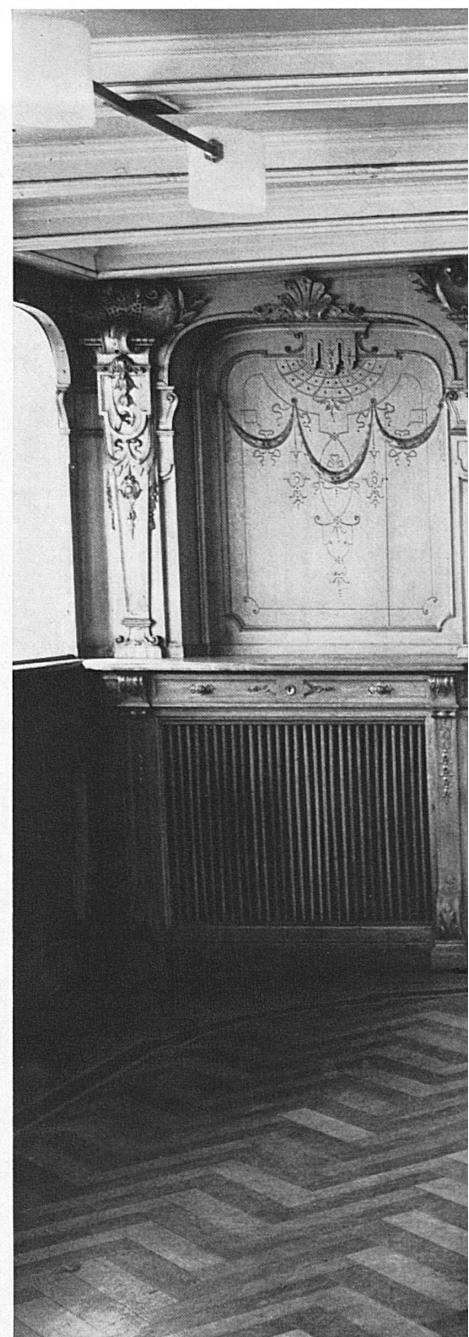
Les étroites fenêtres du salon (restaurant de 1^{re} classe) ont été remplacées par une suite continue de larges baies vitrées. Le voyageur jouit pleinement du vaste panorama du lac et de ses rives, qui change au gré de la marche du navire. Délicates sculptures de style «néo-rococo». Dans les vitres de la porte du salon sont gravées des décorations arborescentes, comme on les aimait à la «Belle Epoque»

Il piroscafo «Unterwalden» (1902)

Alle finestre anguste di un tempo sono succedute oggi grandi vetrate panoramiche, che fanno del salone un vasto spazio arioso. Finezza d'intagli neorococò e decorazione floreale nella porta a vetri del salone

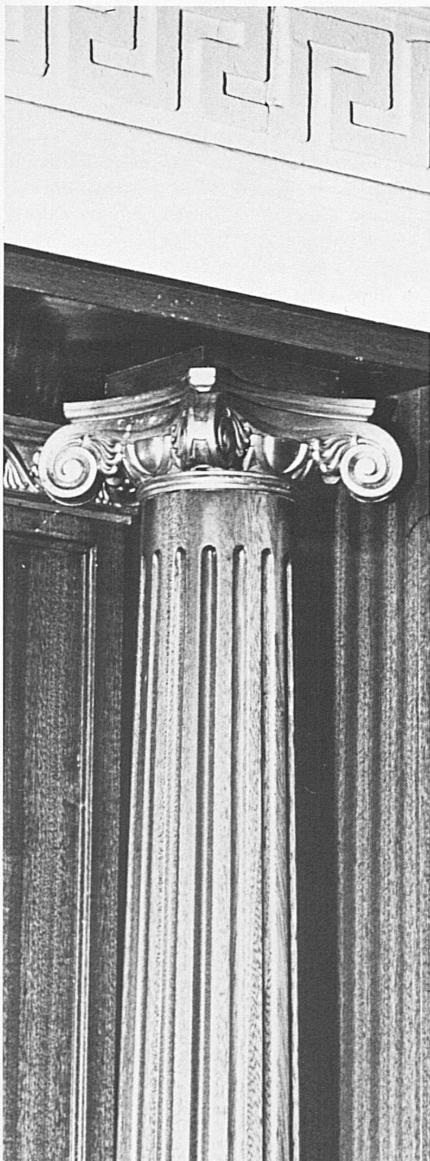
The lake steamer “Unterwalden”, 1902

The earlier enclosed design of the accommodation on board has here given place to an unbroken range of windows, so that the saloon has something of the air of a summer-house. The fine carvings are in a Neo-Rococo style, while the glass entrance doors bear flowing linear decorations in the spirit of art nouveau









Linke Seite: Oben der Aufgang zum Oberdeck des Dampfers «Gallia», 1913; unten: Einlegearbeit mit stilisierten Pflanzenmotiven im Parkettboden des Salons auf der «Unterwalden», 1902.

Rechte Seite: Aufeinander abgestimmte Dekorationselemente des in vornehmst Neoklassizismus gestalteten Salons der «Gallia»

Page de gauche: L'escalier d'accès au pont supérieur du vapeur «Gallia», 1913;

en bas: marqueterie (plantes stylisées) du parquet du salon du vapeur «Unterwalden», 1902.

Page de droite: Eléments décoratifs, de style néo-classique, du salon du vapeur «Gallia»

Pagina sinistra: In alto, accesso al ponte superiore del piroscafo «Gallia», 1913;

in basso, intarsi con motivi vegetali nel pavimento del salone dell'Unterwalden, 1902.

Pagina destra: Armonia d'elementi decorativi nell'elegante salone neoclassico del «Gallia»

Left-hand page: At the top, the stairway to the upper deck of the "Gallia", 1913;

at the bottom, inlaid work with stylized plant motifs in the parquet floor of the saloon aboard the "Unterwalden", 1902.

Right-hand page: Carefully attuned decorations in the saloon of the "Gallia", all in a distinguished Neo-Classical style

bürgerlichen Behaglichkeit oder des «französischen Barocks» mit seinem feinen französischen Geschmack.

Das Wetteifern mit der Vergangenheit nach bester Raumgestaltung führte zu einer enormen Steigerung der Qualitätsarbeit des Handwerks. Sämtliche Sparten der Holz- oder Metallbearbeitung wurden herangezogen, um hervorragende Wirkungen zu erzielen, wie zum Beispiel Schnitzen, Drechseln, Profilieren, Intarsien-Einlegen, Massivholz-Biegen, Fournieren, und zwar unter Verwendung der edelsten und seltensten Holzsorten. Von diesem hohen Stande handwerklicher Fertigung zeugen die Salons der Vierwaldstättersee-Dampfer in einzigartiger Weise.

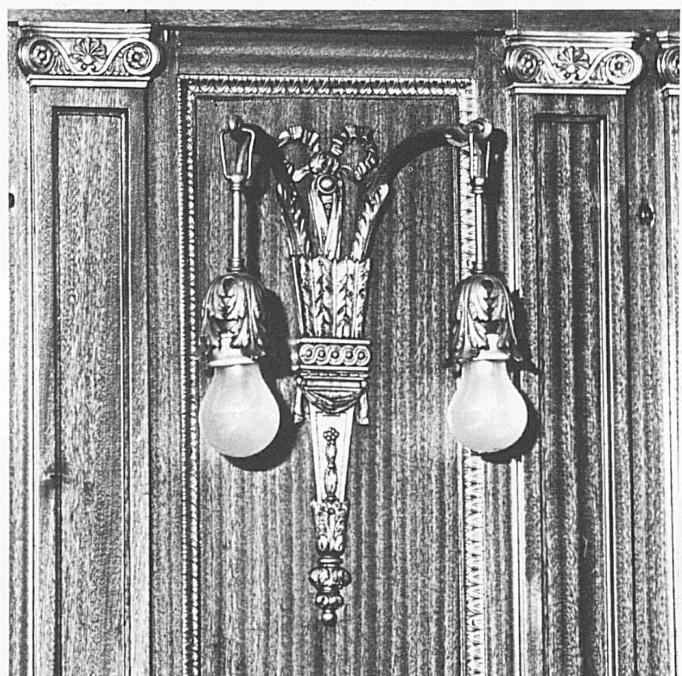
Die «Uri» als ältestes erhaltenes Schiff von 1901 verfügt über einen neobarocken Salon mit ausserordentlich reichem und kräftigem Schnitzwerk mit Putten und allegorischen Figuren, welcher von der Firma Filippo Cassina, Ebanista, Intagliatore, Milano, hergestellt wurde. Gegenüber den früheren, leider schon zerstörten Schiffen präsentiert sich hier der Salon ähnlich einer Gartenhalle mit als Pilaster dargestellten, schmalen Fensterprofilen mit oberen, plastischen Voluten. Die frühere, kajütentypische Wandgestaltung mit wenig Öffnungen hat bereits einem durchgehenden, modernen Fensterband Platz gemacht. Die Wandfelder sind grosszügig, ornamental gestaltet: Karyatiden tragen Kranzgesimse zur Einfassung von Spiegelflächen, geschnitzte Putten krönen das Eingangsportal, und beflügelte Meerjungfrauen zieren die monumentale Umrahmung des Barometers. Verschiedentlich deuten Pflanzenmotive auf die florale Jugendstilphase. Um den höchsten Ansprüchen zu genügen, wurde die Ausführung des Interieurs einem der berühmten Mailänder Designer übertragen.

Der Salon der «Unterwalden» von 1902 stammt von derselben Firma und wurde im Sinn des «Neurokokos» etwas skurriler und feiner angelegt. Die Wandgestaltung ist flächiger und die

Dekoration im Sinn des Jugendstils linear bewegter, wie aus der ein Blumenbouquet stilisierenden Einlegearbeit im Parkettboden oder aus dem Glasschliff der Türen klar hervorgeht. 1906 wurde mit dem Salon auf der «Schiller» wohl eine der eigenständigsten Leistungen an Raumgestaltungen von Schiffinterieurs geschaffen. Sie zeigt die ausserordentlich kurze geometrische Phase des Jugendstils in seltenster Reinheit und von europäischem Rang. Das Interieur weist deutliche Verwandtschaft mit dem von Otto Wagner geschaffenen «Quadrätschenstil» der Wiener Sezession auf, ohne jedoch davon direkt beeinflusst zu sein. In Wien und München, den grossen Zentren der Erneuerungsbewegungen im Zeichen des Jugendstils, sind kaum mehr originale Raumgestaltungen zu finden, weshalb die noch verbliebenen in allerhöchstem Kurse stehen und von weitherum bewundert werden, wie etwa die Villa Stuck. Der Salon der «Schiller» wurde von den Architekten Rittmeyer und Furrer und von der Kunstschrinerei C. Gilg-Steiner, Winterthur, geschaffen. Dieses Architekturbüro war massgeblich an der bisher zu wenig beachteten Erneuerungsbewegung von Architektur und Raumkunst in der Schweiz beteiligt.

Im Salon der «Schiller» wird der konstruktive Aufbau klar dargestellt. So wurden zum Beispiel die Verbindungsstellen von Deckenträgern und Wandstützen «nicht mehr maskiert, sondern durch bronzenen Überfangglieder markiert». Die Flächen zwischen den körperhaften Trägern wurden nun als Füllglieder flächig behandelt, wobei jedoch von der Möglichkeit einer graphischen Dekoration Gebrauch gemacht wurde mittels Intarsien in schwarzem Eichenholz und in edlem Perlmutt, beispielsweise bei den reizenden Vignetten über den Tischen mit den Tierdarstellungen.

Die geschwungene Grundform des sich verjüngenden und stürzseitig abgerundeten Salons mit dem durchgehenden Fensterband, die sich den Außenwänden anschmiegen, Sofas, die



bewegten Rückenlehnen der Fauteuils und die teilweise geschwungenen Intarsiedekorationen bilden im Sinn des Jugendstils einen den Raumindruck prägenden, sehr starken Einklang. Die Metallteile, wie Lampeneinfassungen, Garderobeinrichtungen, Übergangsglieder von Decken zu Wänden usw., sind in geometrischen Ornamenten gehämmert, einer Technik, die damals durch die Beziehung zur holländischen Avantgarde in der Schweiz heimisch wurde. Ein Zusammenhang mit stilistischen Vorbildern früherer Perioden ist nicht mehr spürbar. Es handelt sich um einen ausgeprägten Stil von nur kurzer Dauer, da die neue Sachlichkeit bereits um 1900 zu Verzicht auf die Jugendstilornamentierungen geführt hatte.

Im Dampfer «Wilhelm Tell» von 1908 ist das von der AG Möbel & Parkettfabrik Robert Zemp, Emmenbrücke bei Luzern, entworfene und ausgeführte kleine Tellenstübl besonders reizvoll. Es handelt sich um ein Beispiel eines Interieurs im Schweizerhäuschenstil mit Schieferfisch und Hockern, einem Eckschränklein mit Butzenscheiben und einer geschnitzten Gartenlaubenbank.

Die «Gallia» von 1913 verfügt über einen hervorragend edlen, neuklassizistischen Salon, der bis in alle Details einheitlich durchgebildet ist und der wie der Salon der «Schiller» noch heute mit einem ausgesuchten, originalen Mobiliar bestückt ist. Die dekorative Raumgestaltung erfolgt unter Verwendung von übernommenen Motiven, wie kannelierten Säulen, Kapitellen, Mäanderfriesen, und von dazu passend gestalteten bronzenen Wandleuchtern. Die Ausdrucks Kraft des Salons einer «Schiller» wichen einer qualifizierten, jedoch eher konventionellen Geste.

Das letzte Dampfschiff, die «Stadt Luzern» von 1928, zeigt im Zeichen der neuen Sachlichkeit den beinahe vollständigen Verzicht auf Dekorationsformen.

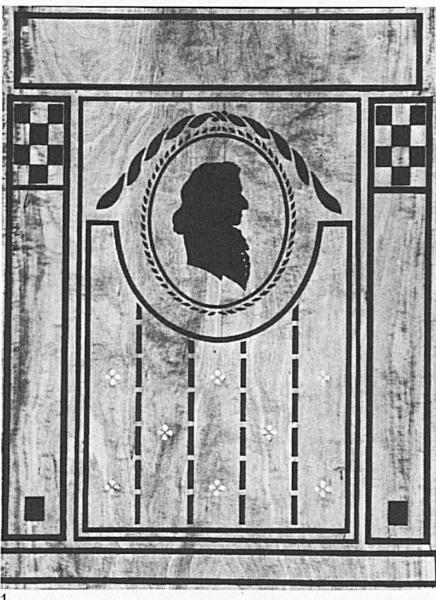
Die majestätische, von jung und alt bewunderte Form des Raddampfers als Inbegriff des Vergnügungsschiffes gelangte hier zum letztenmal zur Anwendung.

Dampfschiff «Schiller», gebaut 1906

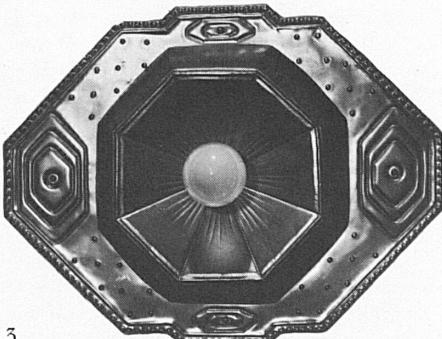
Rechts: Blick in den fast unverändert erhaltenen Salon mit dem originalen Mobiliar; 1 Wandfüllung mit Holz- und Perlmuttintarsien im Quadrätschenstil der geometrischen Endphase des Jugendstils; 2 bronzenes Bindeglied zwischen Träger und Deckenbalken; 3 Deckenlampe; unten: Perlmuttintarsien

Le vapeur «Schiller», construit en 1906

A droite: Le salon et son mobilier, qui ont été presque intégralement conservés; 1 boiseries avec marqueteries de bois précieux et de nacre; les combinaisons géométriques sont caractéristiques de la fin de la «Belle Epoque»; 2 bronze ouvrage reliant montants et architraves; 3 plafonnier; en bas: marqueteries de nacre

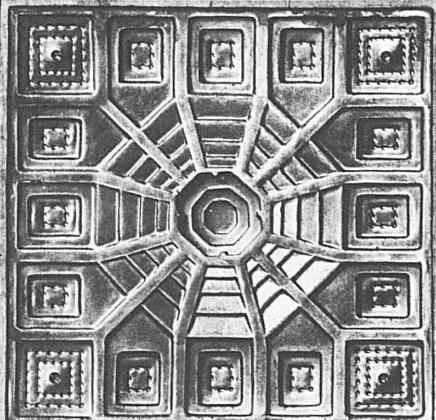


1



3

2



LES BATEAUX À VAPEUR DU LAC DES QUATRE-CANTONS ET LES ARTS DÉCORATIFS DE LA «BELLE ÉPOQUE»

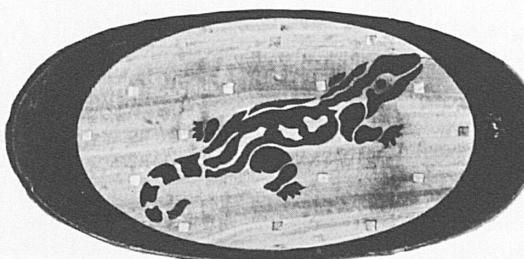
La Compagnie de navigation sur le lac des Quatre-Cantons exploite encore cinq grands bateaux à vapeur et à aubes construits entre le début du siècle et la Grande Guerre (1914). Le plus récent a été lancé au cours des années vingt.

Ces imposantes unités sont non seulement les témoins – rajeunis – d'un stade révolu de la technique, mais aussi, par leurs aménagements intérieurs, des arts décoratifs et du goût d'alors. A Lucerne, la «Belle Epoque» a marqué l'apogée du tourisme. La ville était le rendez-vous européen de l'aristocratie, des capitaines d'industrie et des maîtres de la finance. Les hôtels rivalisaient de luxe et de confort. Pour ne pas demeurer en reste, la Compagnie de navigation faisait décorer somptueusement les salons de 1^{re} classe de ses vapeurs. Quant aux locaux réservés à la population indigène, ils étaient simplement utilitaires. En ce temps-là, des wagons-salons circulaient encore sur les lignes de chemin de fer.

Les vastes salons des bateaux à vapeur se prestaient aux réalisations des ensembliers du temps férus du style dit de Nancy, dont le néo-réalisme s'alliait fort bien avec les structures des vapeurs; il n'est pas exagéré de dire que leur caractère rationnel annonçait le cubisme des années vingt, ou encore que leur architecture industrielle précédait à maints égards les innovations d'un Le Corbusier. Ces bateaux fournissent en quelque sorte un exemple de la synchronisation de la construction métallique et utilitaire et des arts décoratifs. Le renouveau de ces derniers a donné une impulsion à la recherche de la qualité et de combinaisons nouvelles de matériaux divers, aux travaux d'ébénisterie, de marqueterie, à la création artisanale en un mot. A cet égard, les salons de ces bateaux sont exemplaires et il n'est pas excessif de les assimiler à des musées flottants.

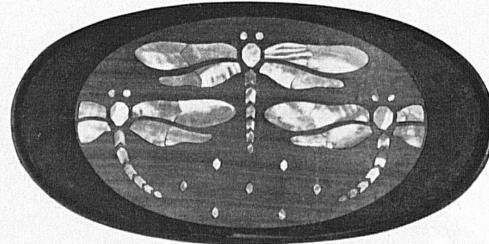
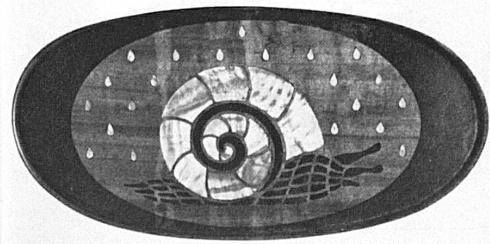
The saloon steamer "Schiller", built in 1906. On the right, a view of the almost unchanged saloon with its original furnishings. 1 Wall with tarsia in wood and mother of pearl, designed in the geometric style of late art nouveau.

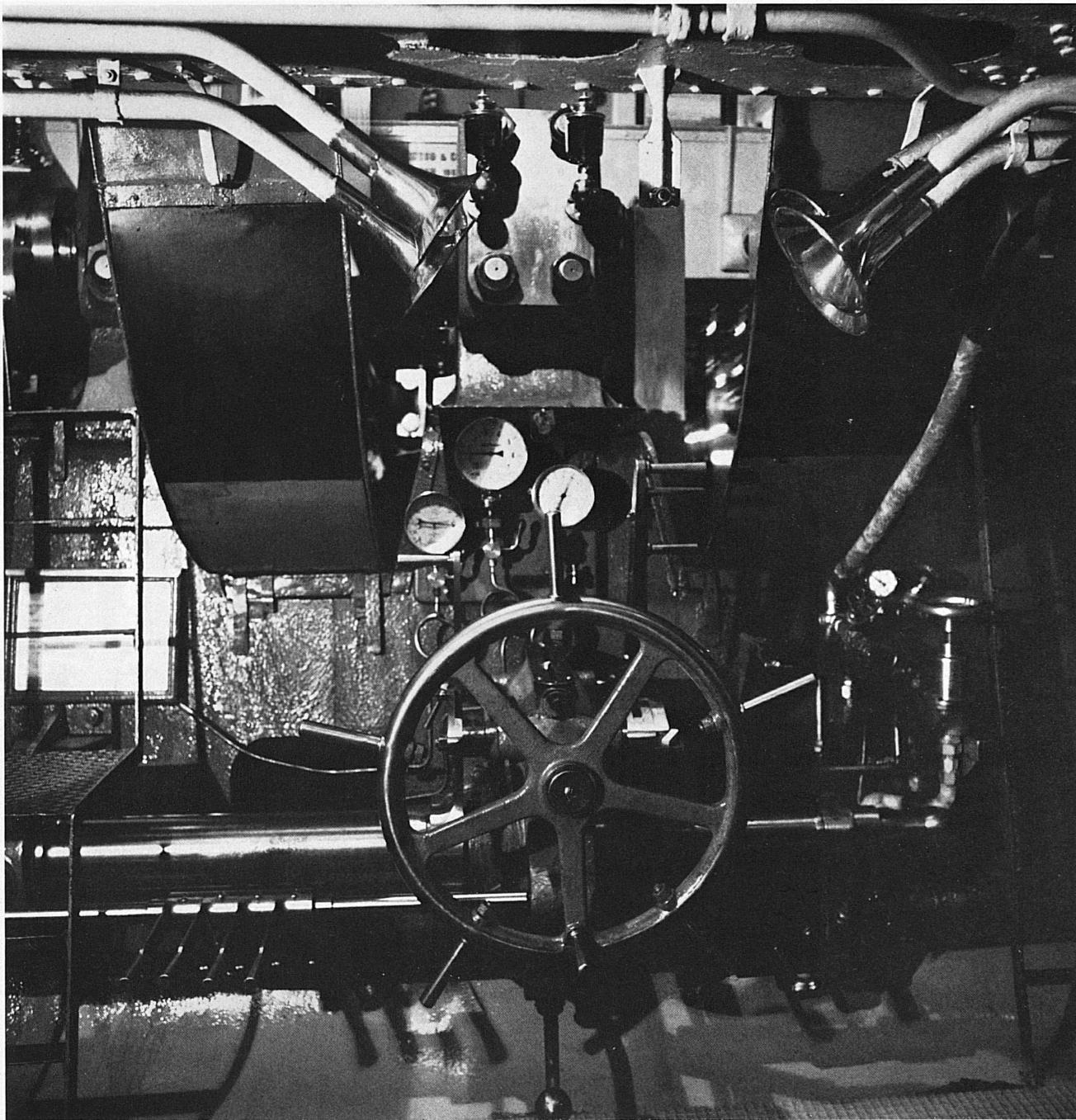
2 A bronze connecting-piece between a column and a roof beam. 3 A ceiling lamp; below: tarsias in mother of pearl



Il piroscalo «Schiller» (1906)

A destra: Il salone non ha subito mutamenti sostanziali. L'arredamento è tuttora quello originale. 1 Impiallacciature con intarsi lignei e di madreperla nel gusto dell'ultimo periodo dello stile floreale, che prediligeva cornici geometriche. 2 Raccordo bronzo fra stipite e architrave. 3 Lampadario. In basso, intarsi di madreperla





Oben: Maschinistenstand auf dem Dampfer «Unterwalden»; rechts: die Dampfmaschine der «Uri»; rechte Seite: Blick in den Radkasten der «Schiller» (Durchmesser des Schaufelrades 4,10 m). Photos Giger SVZ

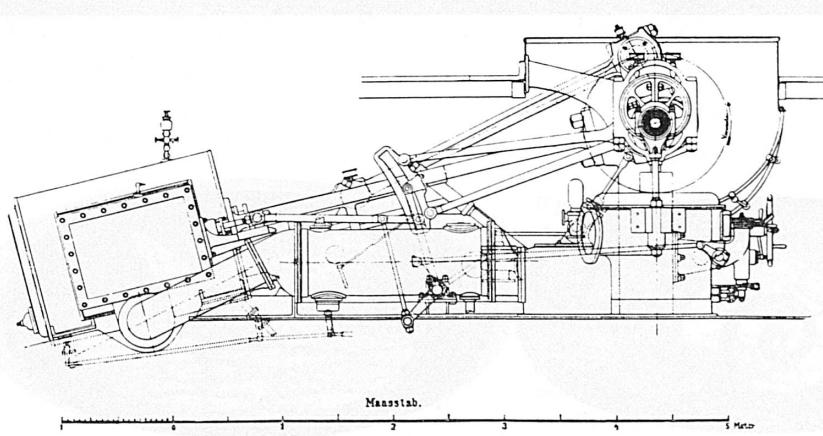
En haut: *Le vapeur «Unterwalden»; le poste de manœuvre du mécanicien. A droite: la machine du vapeur «Uri».* Page droite: *Une grande roue à aubes (diamètre de 4,10 m) du vapeur «Schiller»*

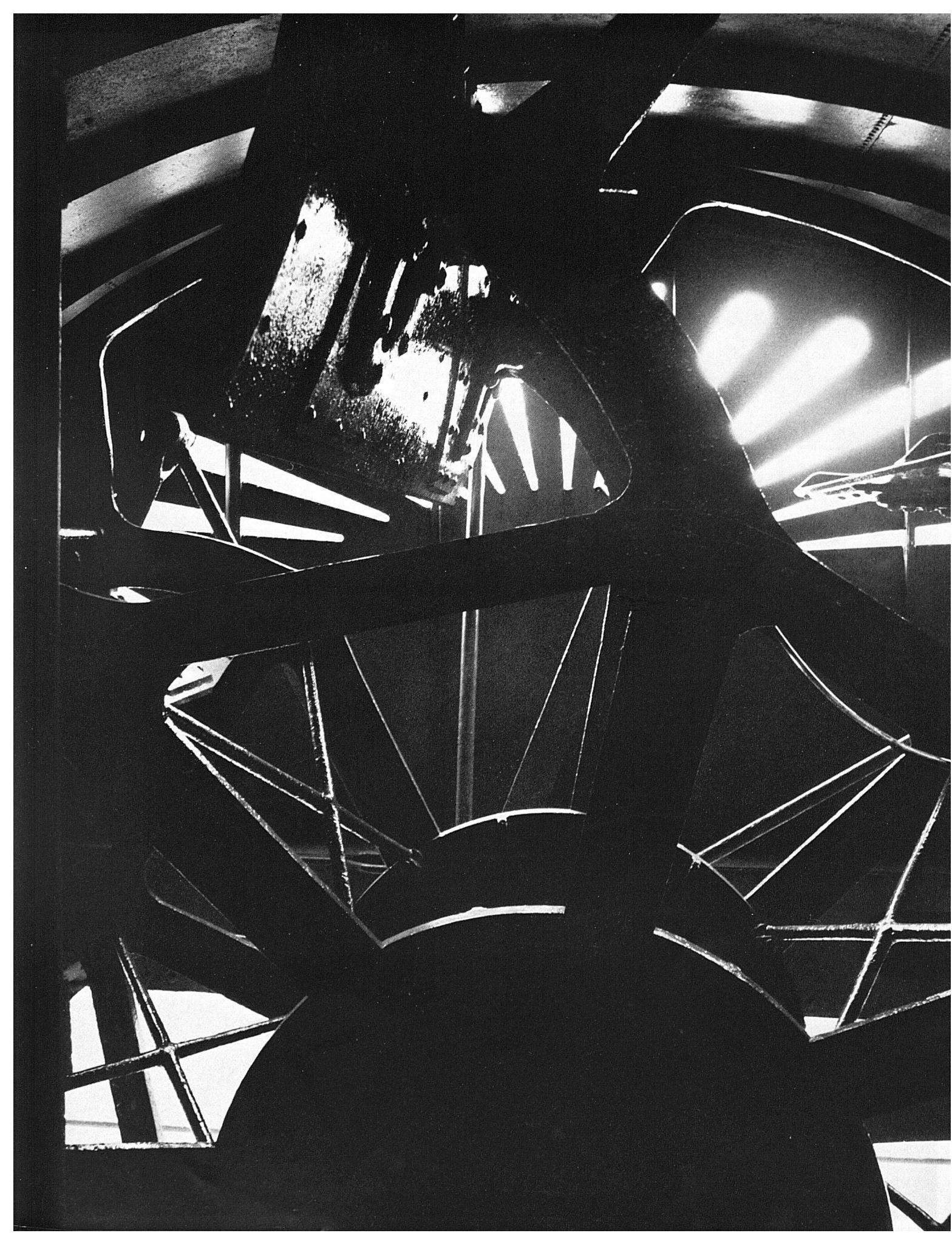
In alto: *il posto del macchinista sul pirocafo «Unterwalden»; a destra: la macchina del «Uri»; pagina destra: sguardo nella cassa di protezione della ruota a pale dello «Schiller»*

Top: Control station on the “Unterwalden”; on the right, the steam engine of the “Uri”, on the right-hand page, a glimpse into the paddle-box of the “Schiller”

URI. SALONBOOT auf dem VIERWALDSTATTERSEE.

VERBUND - MASCHINE von ca. 100 P.S.i.







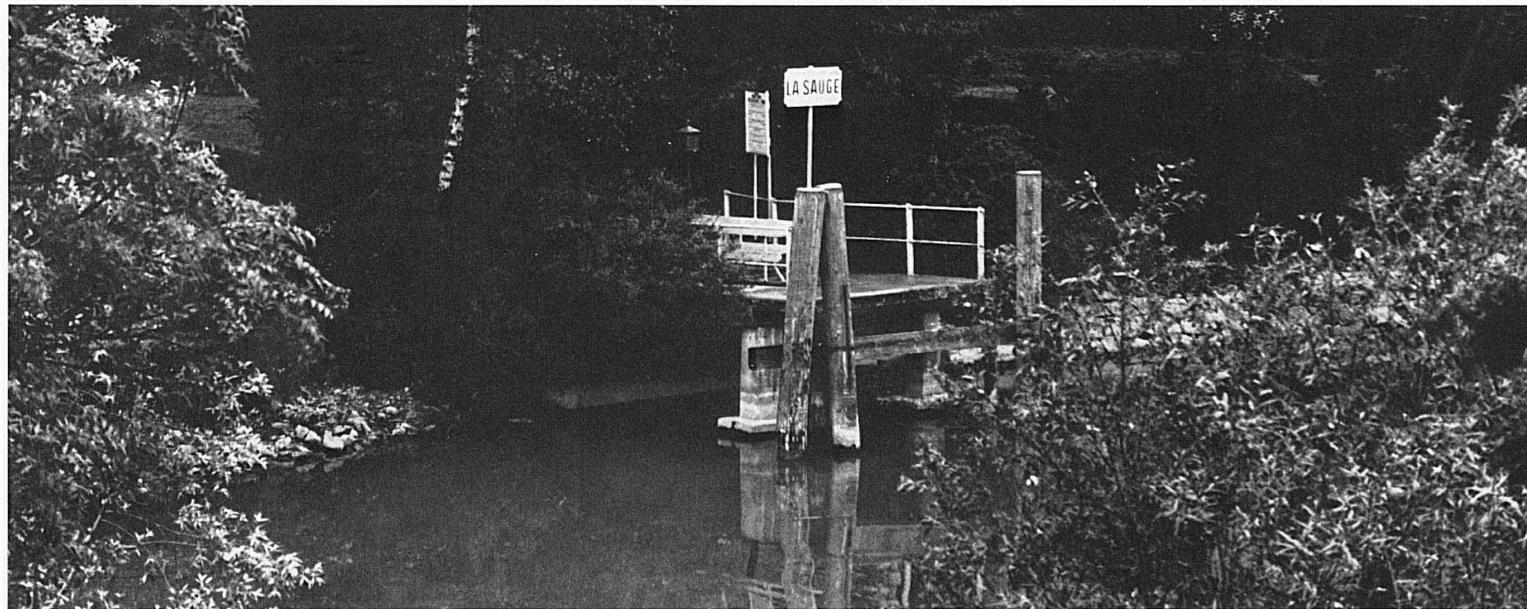
Linke Seite, oben: Die «Stadt Zürich» nähert sich der Ufenau. Unten: Abendfahrt auf dem Zürichsee. Photos Kirchgraber. Rechte Seite: Oben die «Minerva» auf dem Walensee. Dieses erste Zürichsee-Dampfschiff, 1835, sollte eine direkte Verbindung zwischen Zürich und Walenstadt durch den Linthkanal herstellen. Unten die Schiffslände in Zürich 1845. Zentralbibliothek Zürich

Page de gauche, en haut: Le vapeur «Stadt Zürich» se dirige vers l'île d'Ufenau. En bas: Navigation nocturne sur le lac de Zurich. Page de droite, en haut: Le vapeur «Minerva», sur le lac de Walenstadt. Premier bateau à vapeur du lac de Zurich, il avait été construit pour assurer une liaison directe entre les deux lacs par le canal de la Linth. En bas: «Die Schiffslände», Zurich, 1845

Pagina sinistra, in alto: Lo «Stadt Zürich» sta per approdare all'isola di Ufenau. In basso: Crociera serale sul lago di Zurigo. Pagina a destra: In alto, la «Minerva» sul lago di Walen. Questo primo piroscafo tigurino procurava il collegamento diretto fra Zurigo e Walenstadt attraverso il canale della Linth. In basso: L'imbarcatoio a Zurigo nel 1845.

Left-hand page, top: The “Stadt Zürich” approaches Ufenau. Bottom: An evening trip on the Lake of Zurich. Right-hand page: At the top the “Minerva” on the Walensee. This first steamer built for service on the Lake of Zurich in 1835 was intended to establish a direct connection between Zurich and the Walensee via the Linth Canal. Below, the landing-stage in Zurich in 1845





Zu Schiff über Land! Gelegenheit zu Fluss- und Kanalfahrten:
Durch den Broyekanal (oben) auf der Dreiseenfahrt Bieler-, Neuenburger-,
Murtensee. Auf der Aare: mit der «Romandie» von Biel nach Solothurn.
Auf dem Rhein: von Stein am Rhein (rechts oben) durch eine noch
unverfälschte Flusslandschaft nach Schaffhausen, bei Basel und mit
privaten Motorbooten am Rheinfall (rechts unten) und auf Flussabschnitten
unterhalb. Auf der Rhone: von Genf nach Verbois. Photos: Studer,
Jacot, Giegel SVZ, Kirchgraber

24

A gauche: L'un des bateaux qui accomplissent le périple des trois lacs de Bienne, de Neuchâtel et de Morat franchit le canal de la Broye. Le «Romandie» circule régulièrement sur l'Aar entre Bienne et Soleure. A droite en haut: Une navigation entre Stein am Rhein et Schaffhouse révèle l'un des plus beaux paysages fluviaux d'Europe. Des bateaux sillonnent régulièrement le Rhin entre Bâle et Rheinfelden. De petites embarcations à moteur conduisent aux Chutes du Rhin (à droite en bas). Enfin, d'élégants canots à moteur parcourent le Rhône entre Genève et Verbois



In battello, per fiumi e canali, alla scoperta di amene contrade. L'idillio canale della Broye (sinistra) fa parte dell'itinerario «dei tre laghi» (di Bienna, Neuchâtel, Morat). Il «Romandie» sull'Aare, nel percorso Bienna-Soletta. Navigazione sul Reno: da Stein am Rhein (a destra, in alto) a Sciaffusa, il paesaggio fluviale è tuttora inalterato. Motoscafi privati potano alla cascata del Reno (a destra in basso). Anche il tratto dopo la cascata è navigabile. Sul Rodano da Ginevra a Verbois

Across country by boat: trips on rivers and canals. Along the idyllic Broye Canal (left) as part of the three-lake trip on the Lakes of Bienne, Neuchâtel and Morat. On the Aare: from Bienne to Solothurn on the "Romandie". On the Rhine: from Stein am Rhein (top right) through an unspoilt river landscape to Schaffhausen; near Basle; and with private motorboats at the Rhine Falls (bottom right) and on the lower reaches of the river. On the Rhone: from Geneva to Verbois

