Dampfschiffe verbinden die Sagenberge am Vierwaldstättersee ; Schwimmende Belle Époque auf dem Vierwaldstättersee = Des bateaux à vapeur relient les montagnes de légende

Autor(en): **Steiner, Robert**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60 (1987)**

Heft 5: **Sagenberge : Pilatus, Bürgenstock, Rigi, Niederbauen, Rophaien = Montagnes de légende = Monti leggendari = Mountains of myth and legend**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773719

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.

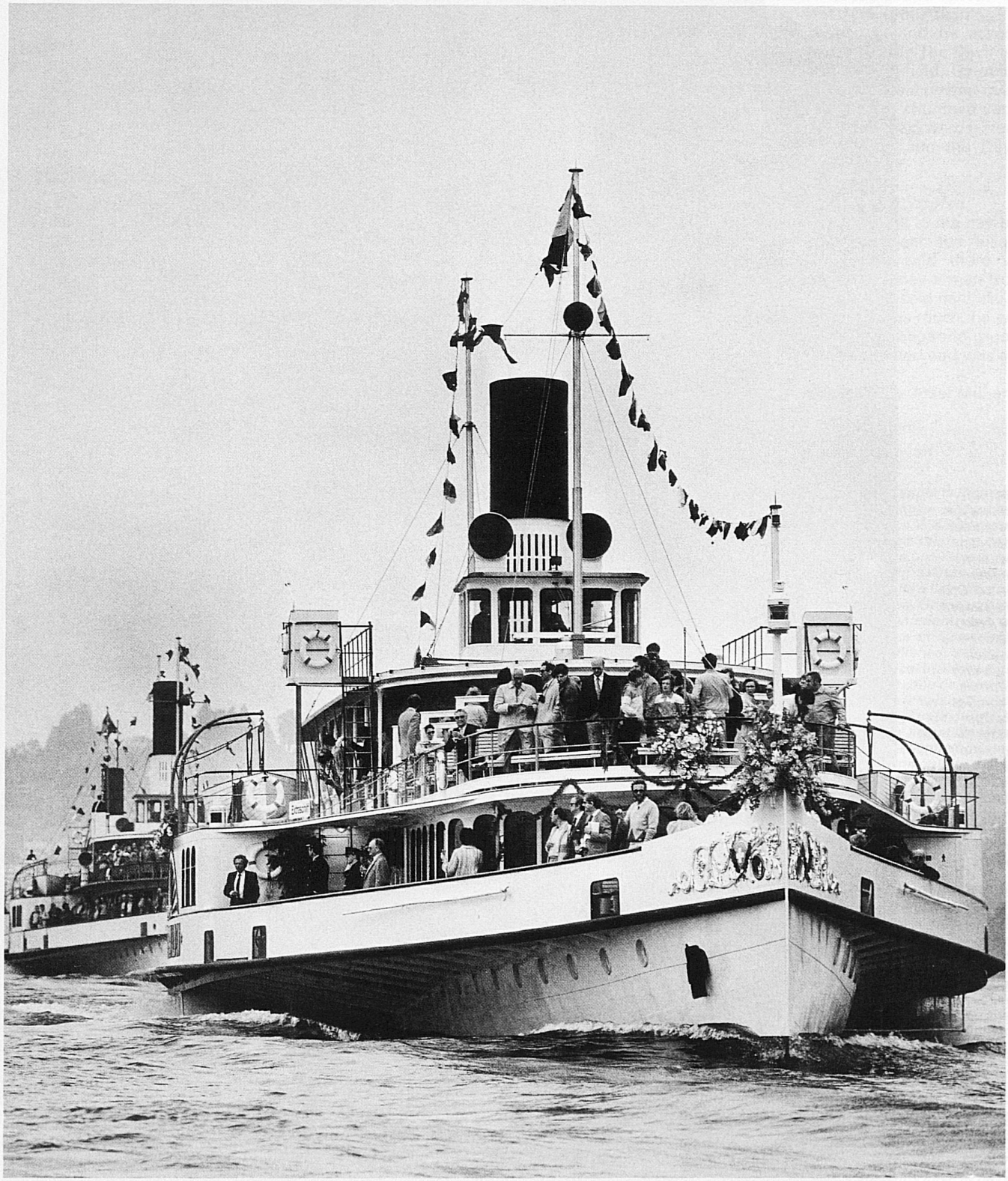
Haftungsausschluss

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

Dampfschiffe verbinden die Sagenberge am Vierwaldstättersee
Des bateaux à vapeur relient les montagnes de légende



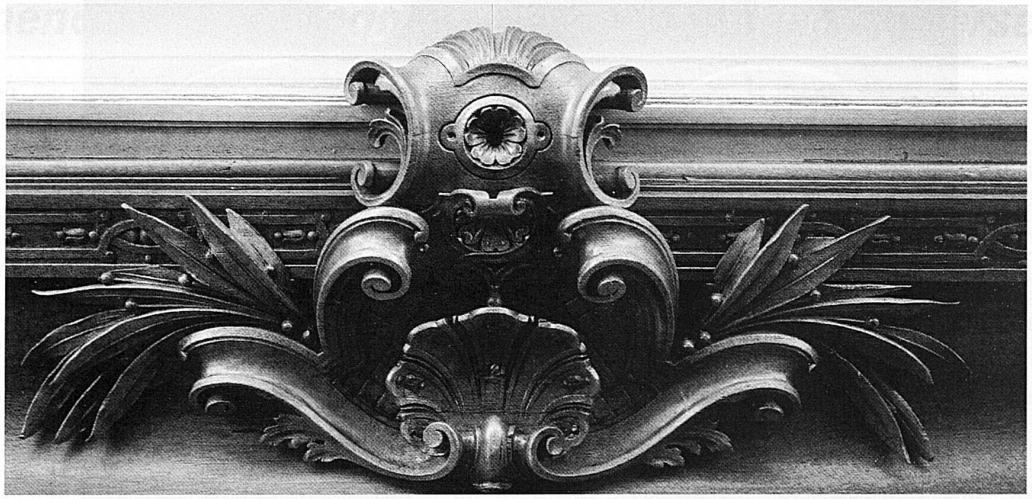
52

52 Der Raddampfer «Unterwalden» hatte am 10. April 1985 seinen zweiten Stapellauf. Nach 84 000 Arbeitsstunden verkehrt das im Jahre 1901 erbaute Schiff nun wieder im Sommerfahrplan

52 Le vapeur à aubes «Unterwalden» fut remis à flot le 10 avril 1985. Construit en 1901, il est de nouveau en service pour la saison d'été, après quatre-vingt-quatre mille heures de travail de rénovation

52 Il battello a vapore «Unterwalden» è stato varato una seconda volta il 10 aprile 1985. Sono occorse 84 000 ore di lavoro per rimettere in sesto il battello costruito nel 1901

52 The paddle-steamer "Unterwalden" was launched for the second time in 1985. Built in 1901, it has been renovated in 84 000 hours of work and now once more takes part in the summer lake services



53

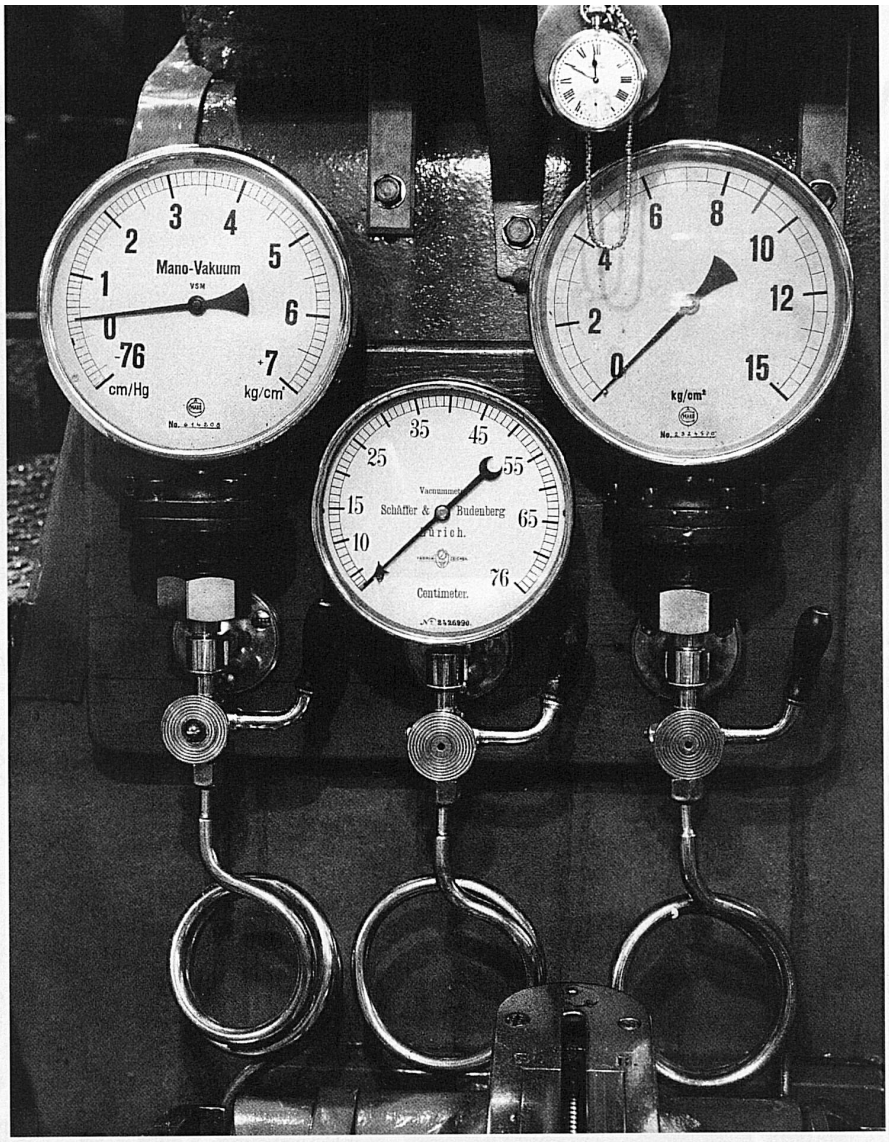
Die Innenausstattung der «Unterwalden» ist im Stil des Neorokokos mit italienischem Gepräge gehalten. Insbesondere die Einlegearbeiten im Parkettboden sowie die Glasätzungen verdienen Beachtung

Aménagement intérieur du bateau «Unterwalden» en style néo-rococo d'inspiration italienne. Remarquables sont la marqueterie du parquet, avec ses motifs floraux stylisés, ainsi que les verres gravés

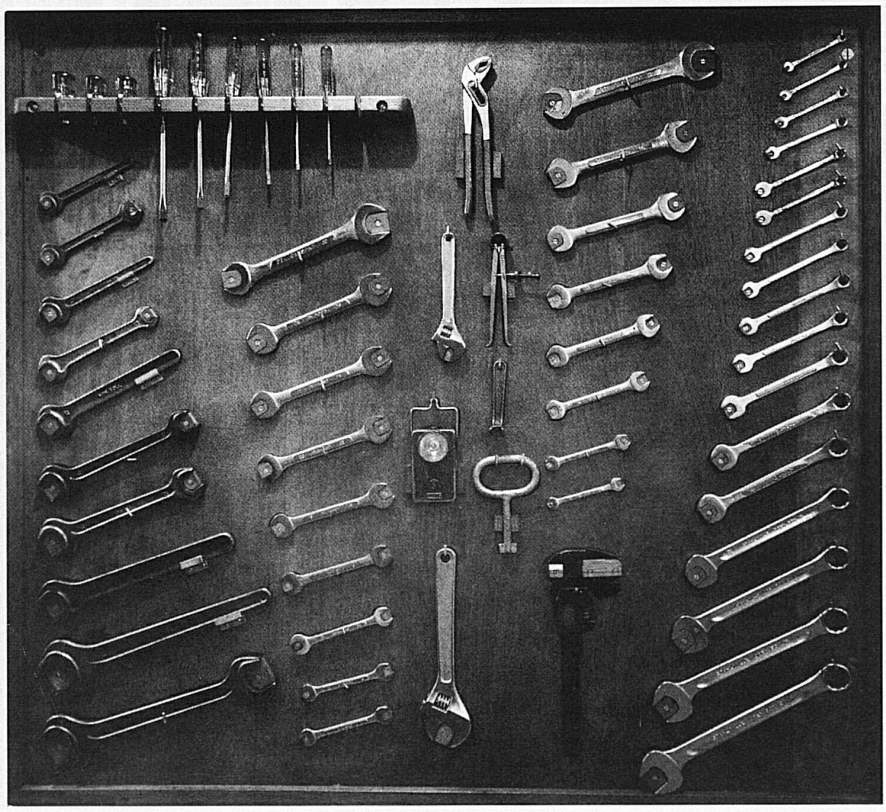
L'interno dell'«Unterwalden» è allestito in stile neorococò italiano. Di particolare interesse sono gli intarsi del pavimento con i motivi di piante stilizzate, nonché le incisioni dei vetri

The interior design of the lake steamer "Unterwalden" is in a Neo-Rococo style of Italianate character. There is some fine etched glass as well as inlaid work in the parquet floor with stylized plant motifs

54



55/56



Zehn Mann Besatzung sind verantwortlich, dass bis zu 900 Personen mit dem 62 m langen und 6,80 m breiten Dampfer von einem Ufer zum andern geführt werden. Der Maschinist im Bug hat keine Sicht aufs Wasser; er erhält seine Befehle vom Kapitän per Anzeige oder Sprechrohr (57).
Für den grossen Umbau des vor 86 Jahren gebauten Raddampfers «Unterwalden» verpflichteten sich die «Freunde der Dampfschiffahrt», einen Beitrag von mindestens 1 Million Franken zu leisten

Dix hommes d'équipage sont responsables du transport de neuf cents personnes d'une rive à l'autre, sur ce bateau long de 62 mètres et large de 6 mètres 80. Le machiniste à la proue ne voit pas l'eau; il reçoit les ordres du capitaine par messages ou par porte-voix (57).
Pour la grande transformation de l'«Unterwalden», les «Amis de la navigation à vapeur» se sont engagés à fournir une contribution minimale d'un million de francs

I dieci uomini dell'equipaggio sono responsabili del trasporto dei viaggiatori da una sponda all'altra con il battello lungo 62 m e largo 6,80 m, che può accogliere fino a 900 persone. Il macchinista a prua non vede lo specchio d'acqua e riceve gli ordini dal capitano mediante un segnale o attraverso il citofono (57).
Per poter finanziare i lavori di trasformazione dell'«Unterwalden», gli «Amici della navigazione a vapore» si sono impegnati a versare un contributo di almeno un milione di franchi

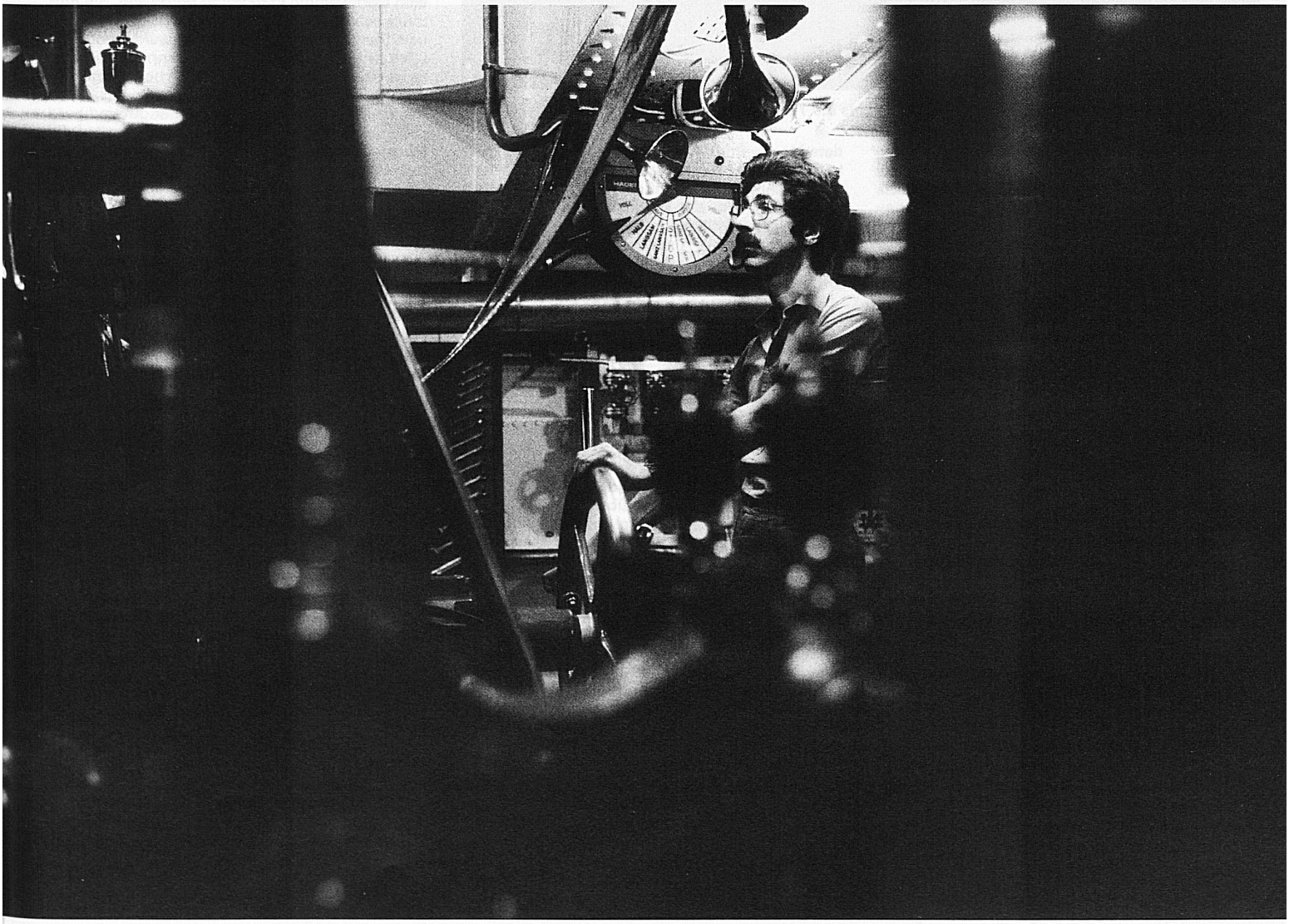
On the "Unterwalden" a crew of ten see that up to 900 passengers are safely transferred from shore to shore. The vessel is 62 metres long and 6.8 metres in the beam. The engineer in the bows cannot see the water, but gets his orders from the captain by ship's telegraph or speaking tube (57).
To make the major renovation of the "Unterwalden" possible, a society of steamboat lovers had to raise a sum of at least one million Swiss francs

Schwimmende Belle Époque auf dem Vierwaldstättersee

Vor 150 Jahren, am 29. Juli 1837, wurde das erste Dampfschiff in Luzern, zum Erstaunen des Publikums, vom Stapel gelassen. Seit Jahrhunderten hatten die Nauengesellschaften den Verkehr auf dem Vierwaldstättersee beherrscht. Ihnen erwuchs eine Konkurrenz, gegen welche die bis ins 12. Jahrhundert zurückreichenden Rechte nicht gewachsen waren. Bis zu sechs neue Schiffahrtsgesellschaften kämpften um Marktanteile. Die Krise wegen des Deutsch-Französischen Kriegs führte 1871 zur Gründung der bis heute bestehenden «Vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft». Infolge der Eröffnung der Gotthardbahn verlor sie 1883 das Transportmonopol. Der Fremdenverkehr wurde um so wichtiger. Dem passte sich auch der Schiffsbau an. Die ursprünglichen Eindeckschiffe benutzten das Deck als Ladefläche. Aufbauten fehlten. Lediglich der Kamin, die beiden Radkasten und die Flaggen überragten die Ladefläche. Für die Passagiere dienten die in Bug und Heck eingebauten Kajüten. Die «Rigi» von 1848 ist seit ihrer Ausserbetriebnahme 1952 im Luzerner Verkehrshaus zu besichtigen.

Das Schiff der Belle Époque ist jedoch der Salondampfer. Sowohl vor wie hinter der Schiffsmitte, die den Antriebsmaschinen reserviert blieb, wurden auf dem Deck Restaurants und Salons aufgebaut, die dreiseitig Fensterbänder aufweisen – eine völlige Neuheit in der Interieurgestaltung. Das rückwärtige Deck und das Oberdeck wurden für den Sonnenschutz mit leichten Zeltblachen überspannt.

Die Blütezeit des Fremdenverkehrs zur Jahrhundertwende beruhte nicht auf dem Massentourismus. Damals trafen sich die vornehmsten Adligen und die reichsten Industriepioniere eines Europas, welches die ganze Welt beherrschte, in Luzen. Die Hoteliers bemühten sich, dieser Hautevolee die denkbar schönsten und edelsten Räume zur Verfügung zu stellen. Dazu gehörten auch die aufs allerköstlichste ausgerüsteten Salons der Dampfschiffe, in denen regelmässig zum Tanz aufgespielt wurde. Die Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee besitzt noch deren fünf: die «Uri» von 1901, die «Unterwalden» von 1902, die «Schiller» von 1906, die «Gallia» von 1913 und die «Stadt Luzern» von 1929. Die nicht mehr seetüchtige «Wilhelm Tell» von 1907 liegt am Schweizerhofquai vor Anker und dient ausschliesslich als Restaurantbetrieb.

Die schwimmenden Salons spiegeln den Stilwandel vom Historismus über den Jugendstil, die Sezession, den Neuklassizismus bis zur Sachlichkeit bei der Interieurgestaltung in einer einmaligen Art und Weise. Dass diese eigenartigsten Zeugnisse des Fin de siècle sich bis in unsere prosaische Gegenwart gerettet haben und unterdessen mit Hilfe unzähliger privater Spender restauriert werden konnten, erfüllt uns mit Freude und Dankbarkeit. Ihnen hat die Schweizerische Gesellschaft für Kunstgeschichte denn auch einen Kunstführer gewidmet, der bei dieser Gesellschaft in 3012 Bern, Pavillonweg 2, zu Fr. 3.– bezogen werden kann.

Robert Steiner, Winterthur