

L'apparition de la navigation à vapeur sur le Léman

Autor(en): **Grellet, Pierre**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773383>

Nutzungsbedingungen

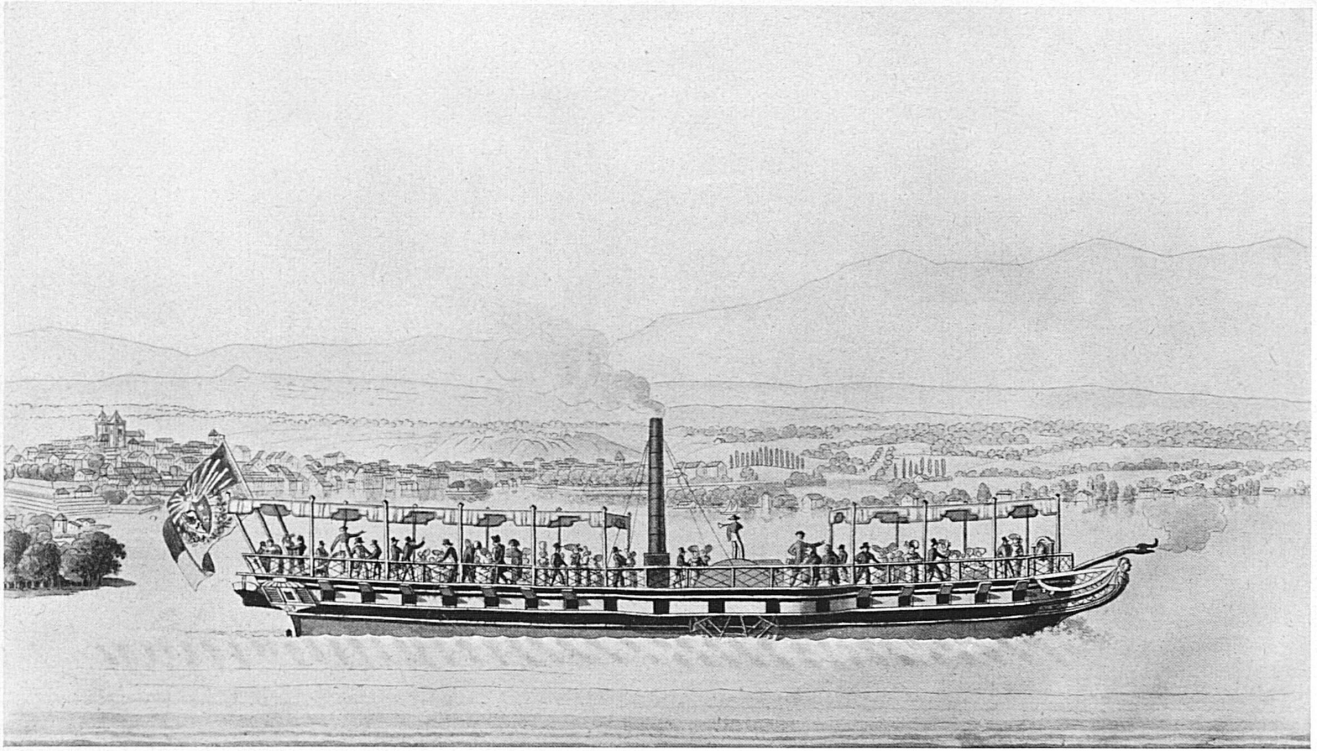
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Le *Guillaume Tell*, le premier bateau à vapeur du Léman. Das erste Dampfschiff auf dem Genfersee 1824, der «Wilhelm Tell».

L'apparition de la navigation à vapeur sur le Léman

Ceux qui eurent leur enfance à la fin du siècle dernier se souviennent de leur stupéfaction à la vue des premières automobiles : ces voitures roulant sans chevaux avaient quelque chose de fantastique et de mystérieux. Une impression analogue avait été éprouvée par leurs grands-pères devant les bateaux qui naviguaient sur nos lacs sans voiles ni avirons. De toutes parts, on venait contempler ces merveilles. Les foules accouraient sur les rives, poussant des cris de surprise et d'admiration. En l'honneur d'un événement si extraordinaire, on publiait des estampes, on frappait des médailles. Celle qui fut frappée à Genève en 1824, lors du lancement du *Guillaume Tell*, le premier bateau à vapeur du Léman, porte une légende résumant toute la surprise des contemporains : *non subdita ventis*, je ne suis pas soumise au vent. Quelle surprenante nouveauté !

Et quel miracle que d'aller en quatre heures et demie de Genève à Ouchy ! La longue cheminée fuselée soufflait sa fumée, les aubes battaient l'eau, la proue, ornée, comme une galère antique, de quelque effigie de dieu marin, fendait l'onde, les mâts déroulaient fièrement leurs banderoles au vent.

On parlait tous les matins de Genève et l'on s'efforçait de tenir l'horaire, mais les panes et les incidents étaient presque aussi fréquents qu'aux débuts de la circulation automobile. Dans une de ses lettres,

Alexandre Vinet raconte qu'arrivé à Rolle à 10 heures, il avait passé sur le quai trois ou quatre heures à attendre le bateau, « lequel, étant indisposé, n'est point venu ». Toutefois, le public était encore si ravi de l'invention qu'il restait plein de bonhomie. Et comme le *Guillaume Tell* n'avait pas encore de concurrent, il en prenait à son aise.

Son heureux propriétaire, un Américain du nom d'Edward Church, compatriote de Fulton, le revendit au bout d'un an à une compagnie genevoise qui venait de lancer « en présence d'une foule immense de spectateurs des deux sexes », réunie devant les chantiers des Eaux-Vives, un second vapeur, le *Winkelried*, qui portait déjà le nom impressionnant de paquebot. Peu de temps après, cette première marine fut complétée par une troisième unité, le *Léman*.

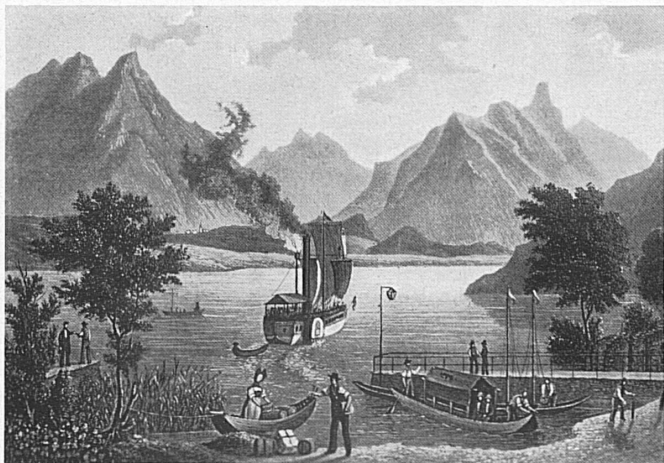
Le public s'accoutumait rapidement à cette navigation nouvelle dont les mœurs étaient d'une familiarité charmante. M. Maubert, capitaine du *Winkelried*, tenait dans sa cabine une petite bourse des actions des bateaux à vapeur et en informait les voyageurs par des avis dans les journaux. Fenimore Cooper, le fameux auteur du *Dernier des Mohicans*, qui voyageait en Suisse au temps où la navigation à vapeur était encore dans sa nouveauté, vit une altesse s'embarquer sur le *Léman*. Le capitaine, armé d'un sifflet de maître d'équipage et coiffé d'une casquette de

drap rouge, apparut sur le quai d'Ouchy, préoccupé beaucoup moins de l'auguste passagère confiée à ses soins que de l'inauguration et du placement de sa boussole. Il fallut plus d'une demi-heure pour la mettre dans une ligne parallèle à la quille. Il est vrai qu'une partie du trajet devait se faire de nuit. Les villes, alors, se verrouillaient encore derrière leurs remparts. Si bien que le port était fermé quand le *Léman* arriva à Genève. Il fallut aborder à un petit débarcadère en dehors des murs et exhiber ses passeports à la lueur d'une lanterne avant d'être admis à pénétrer par des poternes, des fossés et des remparts jusqu'au cœur de la ville de Calvin.

Cette première application de la locomotion à vapeur précéda d'un quart de siècle le chemin de fer. On se blase vite. Ruskin, le grand esthète anglais, constatait que ses compatriotes qui parcouraient la Suisse dans leurs chaises de poste « trouvaient que le lac de Genève devenait fade après une heure de navigation » et le bon M. Tœpffer se plaignait que les bateaux à vapeur étaient trop rapides.

Nous leur revenons aujourd'hui, parce que nous sommes blasés de vitesse. C'est leur lenteur qui nous attire. Ce qui faisait frémir nos grands-pères nous apporte une bienfaisante détente. Ils nous donnent la contemplation là où ils cherchaient l'excitation du voyage.

Pierre Grellet.



Dans les premiers temps de la navigation à vapeur sur les lacs de Thoune (gauche) et de Zurich. Aus der ersten Zeit des Dampfschiffverkehrs auf dem Thuner- und dem Zürichsee.